

Infrastrutture strategiche e prioritarie: il costo ammonta a quasi 394 miliardi al 31 maggio 2022

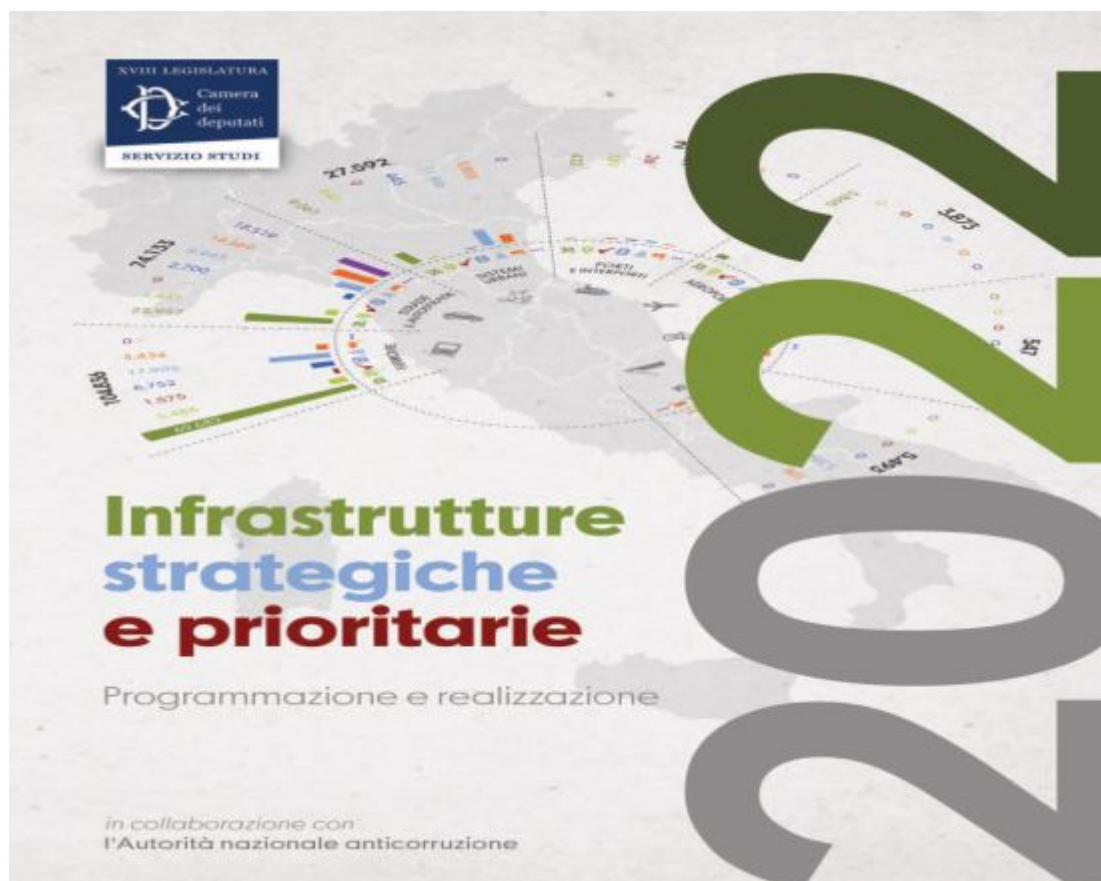
[casaclima.com /italia/ultime-notizie/ar_49149__infrastrutture-strategiche-prioritarie-costo-rapporto-camera-cresme.html](https://casaclima.com/italia/ultime-notizie/ar_49149__infrastrutture-strategiche-prioritarie-costo-rapporto-camera-cresme.html)

Giovedì 4 Agosto 2022

Lo rileva il Rapporto 2022 “Infrastrutture strategiche e prioritarie. Programmazione e realizzazione”, predisposto dal Servizio Studi della Camera in collaborazione con Anac e Cresme

Il costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 maggio scorso ammonta a 393.928 miliardi di euro. Di questi, 357.132 miliardi - il 91% - sono riferiti a infrastrutture prioritarie, ovvero programmi e interventi individuati come prioritari con i DEF dal 2015 al 2022, a interventi individuati ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 e a interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC. I restanti 36.796 miliardi - il 9% - sono riconducibili a infrastrutture strategiche non prioritarie inserite nell'11° Allegato al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014, in quanto tale allegato rappresenta l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione in conformità a quanto previsto dall'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche.

Lo rileva il **Rapporto 2022 “Infrastrutture strategiche e prioritarie. Programmazione e realizzazione”**, predisposto dal Servizio Studi della Camera a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 4 agosto 2021, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME.



Il documento fornisce un quadro aggiornato al 31 maggio 2022 delle infrastrutture strategiche e prioritarie, dalla programmazione alla realizzazione, e dell'evoluzione dell'intero mercato delle opere pubbliche, che tiene conto anche dei diversi interventi

legislativi che si sono susseguiti negli ultimi anni.

Il rapporto è preceduto da una nota di sintesi che pone in evidenza le principali risultanze che emergono dal monitoraggio e da una scheda (capitolo 1) recante una ricostruzione normativa della disciplina in materia di programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, anche con riferimento a taluni profili problematici della stessa, che ripercorre l'evoluzione del quadro programmatico dalla c.d. legge obiettivo fino alle ultime novità rappresentate dalle misure introdotte dai D.L. n. 32/2019 (c.d. decreto sblocca cantieri), n. 76/2020 (c.d. Decreto semplificazioni), e n. 77/2021 (Governance del PNRR), con una attenzione particolare alla programmazione degli interventi infrastrutturali previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e nel Piano nazionale complementare (PNC).

Nei capitoli 2, 3 e 4 è analizzato lo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie. Tale analisi è predisposta grazie alle elaborazioni statistiche di Cresme Europa Servizi che si basano sui dati raccolti nei documenti ufficiali del CIPESS, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di RFI Spa e di ANAS Spa, di regioni, comuni e altri soggetti attuatori, nonché grazie ai dati ed alle informazioni forniti dall'ANAC. Si tratta dei dati che aggiornano periodicamente il sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), disponibile sul sito web della Camera dei deputati, che contiene una tabella generale degli interventi e 266 schede riguardanti le opere infrastrutturali deliberate dal CIPE (oggi CIPESS), commissariate o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021. Le schede, pubblicate anche in formato di tipo aperto (linked open data), oltre a fornire dati storici, permettono un approfondimento sullo stato di avanzamento di tali opere.

Il capitolo 5, come di consueto, è dedicato all'analisi del mercato delle opere pubbliche. Tale analisi, per le parti relative alla fase di affidamento dei servizi di progettazione e dei lavori (dal bando di gara all'aggiudicazione), si basa sui dati del sistema informativo sulle bandi di gara e sulle aggiudicazioni di appalti e concessioni di lavori e servizi pubblici di Cresme Europa Servizi.

IN ALLEGATO il Rapporto.



Infrastrutture strategiche e prioritarie

Programmazione e realizzazione

in collaborazione con
l'Autorità nazionale anticorruzione

Infrastrutture strategiche e prioritarie

Programmazione e realizzazione

Rapporto
2022

in collaborazione con
l'Autorità nazionale anticorruzione

N. 208 - Agosto 2022

Servizio responsabile:

SERVIZIO STUDI - Dipartimento Ambiente

06 6760 9253



st_ambiente@camera.it



CD_ambiente

Il presente documento è stato predisposto dal Servizio Studi a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 4 agosto 2021, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME.

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

Premessa	7
Nota di sintesi	11
1. L'evoluzione della disciplina normativa in materia di programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie	
1.1 <i>La programmazione introdotta dalla c.d. "legge obiettivo"</i>	<i>33</i>
1.2 <i>La legge di contabilità e di finanza pubblica</i>	<i>34</i>
1.3 <i>L'introduzione delle priorità infrastrutturali</i>	<i>35</i>
1.4 <i>La nuova disciplina introdotta dal D.Lgs. 50/2016</i>	<i>36</i>
1.5 <i>Verso una ridefinizione del concetto di opera prioritaria</i>	<i>38</i>
2. Le infrastrutture strategiche e prioritarie programmate	
2.1 <i>Il quadro di riferimento al 31 maggio 2022</i>	<i>43</i>
3. I programmi e gli interventi prioritari	
3.1 <i>Introduzione</i>	<i>55</i>
3.2 <i>Costi, disponibilità e fabbisogni</i>	<i>61</i>
3.3 <i>La distribuzione territoriale</i>	<i>65</i>
3.4 <i>I sistemi infrastrutturali</i>	<i>68</i>
3.5 <i>Lo stato di avanzamento</i>	<i>75</i>
<i>FOCUS: Opere commissariate</i>	<i>94</i>
<i>FOCUS: Infrastrutture prioritarie nella programmazione PNRR e PNC</i>	<i>111</i>
4. Le infrastrutture strategiche non prioritarie	
4.1 <i>Introduzione</i>	<i>121</i>
4.2 <i>Costi, disponibilità e fabbisogni</i>	<i>122</i>
4.3 <i>La distribuzione territoriale</i>	<i>125</i>
4.4 <i>I sistemi infrastrutturali</i>	<i>126</i>
4.5 <i>Lo stato di avanzamento</i>	<i>127</i>
5. Il mercato delle opere pubbliche nel periodo 2016 - 2022	
5.1 <i>Introduzione</i>	<i>135</i>
5.2 <i>La progettazione delle opere pubbliche</i>	<i>144</i>
5.3 <i>La realizzazione di opere pubbliche</i>	<i>164</i>
<i>FOCUS: Infrastrutture di trasporto</i>	<i>181</i>

Premessa

Il Servizio Studi della Camera svolge dal 2004, su incarico della VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, un'attività di monitoraggio sullo stato di attuazione della programmazione e sulla realizzazione delle infrastrutture strategiche attraverso la presentazione di rapporti annuali alla medesima Commissione, redatti in collaborazione con il Cresme Europa Servizi e, a partire dal 2010, con l'Autorità nazionale anticorruzione. Nel corso degli anni sono stati predisposti focus anche in collaborazione con altre istituzioni (Istituto nazionale di statistica - ISTAT, Cassa di depositi e prestiti, Istituto per la Finanza e l'Economia Locale - IFEL, Dipartimento per lo sviluppo e la coesione - DPS) su specifiche tematiche.

Il presente rapporto – la cui realizzazione è stata deliberata dall'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della VIII Commissione nella riunione del 4 agosto 2021 – intende fornire un quadro aggiornato al 31 maggio 2022 delle infrastrutture strategiche e prioritarie, dalla programmazione alla realizzazione, e dell'evoluzione dell'intero mercato delle opere pubbliche, che tiene conto anche dei diversi interventi legislativi che si sono susseguiti negli ultimi anni.

Il rapporto è preceduto da una nota di sintesi che pone in evidenza le principali risultanze che emergono dal monitoraggio e da una scheda (**capitolo 1**) recante una ricostruzione normativa della disciplina in materia di programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, anche con riferimento a taluni profili problematici della stessa, che ripercorre l'evoluzione del quadro programmatico dalla c.d. legge obiettivo fino alle ultime novità rappresentate dalle misure introdotte dai D.L. n. 32/2019 (c.d. decreto sblocca cantieri), n. 76/2020 (c.d. decreto semplificazioni), e n. 77/2021 (Governance del PNRR), con una attenzione particolare alla programmazione degli interventi infrastrutturali previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e nel Piano nazionale complementare (PNC).

Nei capitoli 2, 3 e 4 è analizzato lo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie. Tale analisi è predisposta grazie alle elaborazioni statistiche di Cresme Europa Servizi che si basano sui dati raccolti nei documenti ufficiali del CIPESS, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di RFI Spa e di ANAS Spa, di regioni, comuni e altri soggetti attuatori, nonché grazie ai dati ed alle informazioni forniti dall'ANAC. Si tratta dei dati che aggiornano periodicamente il sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), disponibile sul sito web della Camera dei deputati, che contiene una tabella generale degli interventi e 266 schede riguardanti le opere infrastrutturali deliberate dal CIPE (oggi CIPESS), commissariate o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'art. 44 del

DL 77/2021. Le schede, pubblicate anche in formato di tipo aperto (*linked open data*), oltre a fornire dati storici, permettono un approfondimento sullo stato di avanzamento di tali opere.

Il **capitolo 5**, come di consueto, è dedicato all'analisi del mercato delle opere pubbliche. Tale analisi, per le parti relative alla fase di affidamento dei servizi di progettazione e dei lavori (dal bando di gara all'aggiudicazione), si basa sui dati del sistema informativo sui bandi di gara e sulle aggiudicazioni di appalti e concessioni di lavori e servizi pubblici di Cresme Europa Servizi.

SINTESI DEI RAPPORTI PRECEDENTI

Il presente rapporto sviluppa, aggiorna ed attualizza le risultanze della attività di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e sul mercato delle opere pubbliche inserendosi in una serie storica che, come detto, ha avuto inizio nel 2004 e della quale si fornisce di seguito un rapido riepilogo.

Il primo rapporto, presentato nel mese di maggio 2004 insieme con un elenco ragionato di tutti gli interventi giuridicamente rientranti nel campo di applicazione della disciplina speciale nata con la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. "legge obiettivo"), ha consentito di ricondurre ad un quadro omogeneo le diverse denominazioni degli interventi rinvenibili nei documenti ufficiali.

Dopo il secondo e il terzo rapporto, discussi rispettivamente nel mese di settembre 2005 e nel mese di luglio 2007, il quarto rapporto, presentato nel mese di luglio 2009, ha analizzato l'andamento del Programma e la sua rispondenza rispetto agli obiettivi e agli impegni finanziari.

Il quinto rapporto, presentato nel mese di luglio 2010, è stato integrato con ulteriori approfondimenti specifici riguardanti il rapporto tra investimenti infrastrutturali e indicatori infrastrutturali di fabbisogno e di erogazione di servizi a livello regionale, il programma di edilizia scolastica, nonché la struttura e la composizione dei finanziamenti privati.

La mole di informazioni accumulata nel corso degli anni ha determinato la necessità di costituire una banca dati finalizzata alla raccolta dei documenti esistenti e a organizzare in maniera più ordinata e razionale il lavoro nella prospettiva della pubblicazione annuale del Rapporto. La banca dati si è pertanto

evoluta in un vero e proprio sistema informativo (SILOS – Sistema informativo legge opere strategiche), che è accessibile anche sul sito web della Camera e che, con la presentazione del nuovo rapporto, viene ora implementato con dati aggiornati al 31 ottobre 2019 nonché rinnovato al fine di rendere più agevole la consultazione dei dati resi disponibili e di disporre di maggiori dati in formato di tipo aperto.

La collaborazione con l'Autorità si è consolidata attraverso la condivisione del predetto sistema informativo, con il quale sono stati raccolti dati di dettaglio sullo stato di avanzamento delle opere deliberate dal CIPE. La raccolta di tali dati ha consentito un approfondimento ulteriore dell'analisi delle opere infrastrutturali, che è confluito nella sesta edizione del Rapporto, presentata nel mese di settembre 2011, in cui per la prima volta è stata presentata anche un'analisi per lotti.

Con la settima edizione, presentata nel 2012, il Rapporto si è ulteriormente arricchito di una nota di sintesi e di alcuni focus su specifiche tematiche, quali quella relativa alle infrastrutture finanziate con il partenariato pubblico-privato (PPP).

Con l'ottava edizione, presentata nel mese di febbraio 2014, è stato in particolare analizzato il ruolo centrale e strategico delle città e dei sistemi urbani nelle politiche del territorio e i finanziamenti ad essi destinati. Un ulteriore approfondimento, a cura dell'ANAC, ha riguardato le varianti e il contenzioso.

Nella nona edizione del Rapporto, presentata nel 2015, sono state analizzate le principali norme contenute nelle direttive europee del 2014 in materia di appalti pubblici e concessioni e i provvedimenti adottati per il loro recepimento in alcuni Stati membri dell'Unione europea e in Italia. Uno specifico focus ha, inoltre, analizzato gli scenari di innovazione e digitalizzazione nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche.

La presentazione del decimo rapporto dal titolo "Le infrastrutture strategiche – Dalla "legge obiettivo" alle opere prioritarie", avvenuta nel mese di maggio 2016, ha tenuto conto del nuovo contesto normativo a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici), che ha, tra l'altro, abrogato la "legge obiettivo". Per la prima volta l'analisi dello stato di avanzamento delle opere si è concentrata sulle venticinque opere prioritarie selezionate dall'allegato al Documento di economia e finanza (DEF) 2015.

Nel corso del 2017 sono stati inoltre pubblicati due report riguardanti, rispettivamente, lo stato della programmazione e della realizzazione delle in-

infrastrutture strategiche prioritarie e non prioritarie al 31 dicembre 2016, nonché l'analisi delle risorse disponibili aggiornata al 31 maggio 2017 che ha considerato anche le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), assegnate dal CIPE agli interventi del Piano operativo infrastrutture e ai Patti per lo sviluppo sottoscritti nel 2016.

Il tredicesimo rapporto, presentato nel mese di ottobre 2018, ha fornito un quadro della programmazione infrastrutturale e della realizzazione delle opere e degli interventi con l'aggiornamento dei dati al 31 maggio 2018.

Il quattordicesimo rapporto, presentato nel mese di febbraio 2020, ha fornito l'aggiornamento al 31 ottobre 2019 del quadro della programmazione infrastrutturale e della realizzazione degli interventi e dell'evoluzione del mercato delle opere pubbliche, anche alla luce dei più recenti interventi legislativi. A tale edizione si è, inoltre, accompagnata la pubblicazione, sul sito della Camera dei deputati, di una versione aggiornata e arricchita di nuove funzioni del sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche).

Il quindicesimo rapporto, presentato nel mese di maggio 2021, ha fornito un'analisi sullo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie con dati ed elementi di informazione aggiornati al 31 dicembre 2020.

Nota di sintesi

Il presente documento analizza i dati sullo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 maggio 2022. Come ogni anno la restituzione degli esiti del monitoraggio trova in SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), accessibile anche sul sito web della Camera, il quadro di dettaglio degli interventi e 266 schede riguardanti le infrastrutture strategiche e prioritarie esaminate dal CIPE (oggi CIPESS), ovvero individuate ai sensi dell'articolo 4 (recante la disciplina dei Commissari straordinari per interventi infrastrutturali) del DL 32/2019 e dell'art. 206 (recante interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 e della strada statale n. 4 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017, nonché per la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali) del DL 34/2020 o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'art. 44 (recante semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto) del DL 77/2021. Tra le infrastrutture oggetto del presente monitoraggio una attenzione particolare è dedicata agli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e nel Piano Nazionale Complementare (PNC), diversi dei quali già individuati in precedenti atti di programmazione ovvero oggetto anche di commissariamento ai sensi del citato art. 4 del DL 32/2019.

Nel rapporto l'organizzazione delle informazioni di sintesi tiene conto dell'evoluzione normativa – per una cui ricostruzione si rinvia al capitolo 1, anche con riferimento alla nuova dimensione del concetto di opera prioritaria alla luce degli sviluppi più recenti – e delle linee di indirizzo strategico contenute negli allegati infrastrutture ai Documenti di economia e finanza (DEF), che sono stati annualmente trasmessi al Parlamento.

Come di consueto, il rapporto, per completare la valutazione dello stato di avanzamento delle infrastrutture, dedica una sezione all'analisi dell'andamento dei bandi e delle aggiudicazioni di opere pubbliche in un periodo temporale che va dal 2016 a maggio 2022.

❶ 394 miliardi di euro il costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 maggio 2022. 357 miliardi (91%) per le infrastrutture prioritarie, 94,8 miliardi in più rispetto al 2020

Il quadro di riferimento prende in considerazione infrastrutture, il cui costo, aggiornato al 31 maggio 2022, ammonta a **393,928 miliardi** di euro. Di questi:

- **357,132 miliardi** - il 91% - sono riferiti a **infrastrutture prioritarie**, ovvero programmi e interventi individuati come prioritari con i DEF dal 2015 al 2022, a interventi individuati ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 e a interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC;
- i restanti **36,796 miliardi** - il 9% - sono riconducibili a **infrastrutture strategiche non prioritarie** inserite nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014, in quanto tale allegato rappresenta l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione in conformità a quanto previsto dall'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche.

Il costo delle **infrastrutture prioritarie** (357,132 miliardi) risulta in **aumento di circa 94,811 miliardi** (+36%) rispetto alla precedente rilevazione aggiornata al 31 dicembre 2020 (262,321 miliardi). Tale incremento, che tiene conto solo marginalmente dell'incremento dei costi dovuto all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi, è principalmente ascrivibile:

- per 42,359 miliardi ai nuovi interventi inseriti negli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022;
- per 24,901 miliardi all'aggiornamento del costo delle infrastrutture prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020;
- per 9,626 miliardi a nuove priorità individuate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019;
- per 9,398 miliardi a nuove priorità inserite nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS;
- per 8,104 miliardi alla sopravvenuta prioritizzazione di talune infrastrutture strategiche precedentemente considerate non prioritarie, già indicate nell'Allegato infrastrutture al DEF 2013, principalmente stradali, determinata dal commissariamento, dall'inserimento dei progetti nel PNRR e nel PNC o dalla loro individuazione con i DEF 2021 e 2022.

② Tre modelli realizzativi per le opere prioritarie: Commissari straordinari, PNRR-PNC, procedure ordinarie

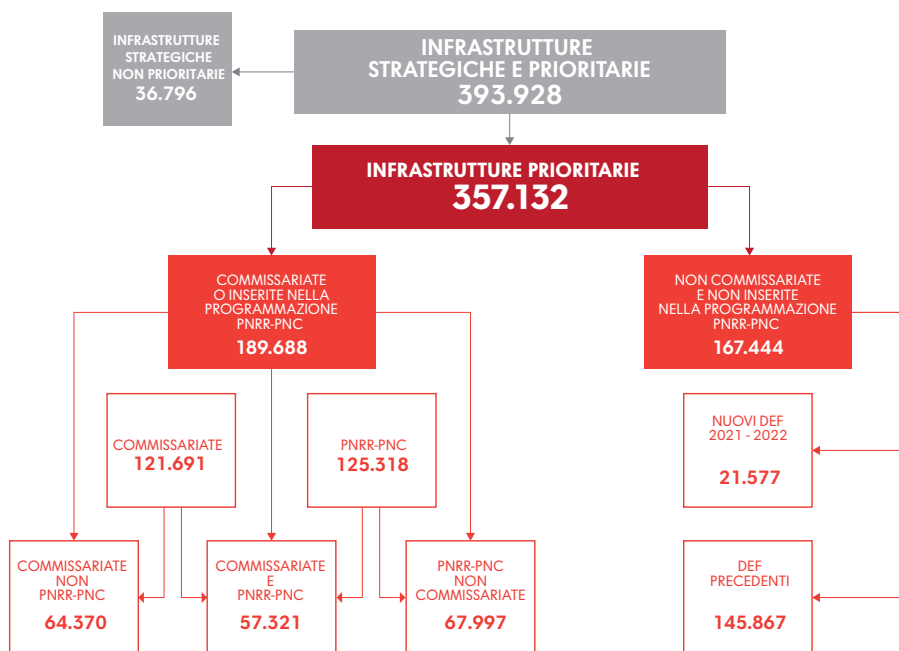
Con l'entrata in vigore del Codice dei contratti pubblici del 2016, nonché con la presentazione dell'Allegato Infrastrutture «Connettere l'Italia» al DEF 2017, l'esperienza della legge obiettivo è stata definitivamente conclusa e superata e, con essa, anche quella del PIS, il principale contenitore della politica infrastrutturale nazionale avviato nel 2002, ed ha avuto inizio una nuova stagione di individuazione delle priorità per ridurre il gap infrastrutturale del Paese.

Nel 2019, con l'introduzione nel sistema normativo italiano di procedure accele-

ratorie da applicare a interventi infrastrutturali per la cui realizzazione o il completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari in quanto caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative, ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, inizia la stagione delle **infrastrutture prioritarie commissariate** tra le quali rientrano priorità individuate con i DEF dal 2015 al 2022 e nuove priorità individuate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019.

Nel 2021, con l'avvio della programmazione degli interventi previsti dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nel quale sono indicate priorità infrastrutturali particolarmente cogenti in quanto assistite da specifici vincoli realizzativi e temporali in relazione all'utilizzo entro il 2026 delle risorse destinate all'Italia dal programma Next Generation EU, inizia la stagione delle **infrastrutture PNRR-PNC**, tra le quali rientrano priorità individuate con i DEF dal 2015 al 2022, nuove priorità individuate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 e nuove priorità nel settore dei trasporti di competenza del MIMS.

Dei **357,132 miliardi** di euro di costo dell'insieme delle infrastrutture prioritarie, **189,688 miliardi** sono inerenti a **infrastrutture commissariate o inserite nei programmi PNRR-PNC**. Di questi circa 68 miliardi di euro riguardano infrastrutture PNRR-PNC non commissariate, 64,370 miliardi infrastrutture commissariate non inserite nel PNRR-PNC e 57,321 miliardi opere commissariate inserite nei programmi PNRR-PNC.



Le opere commissariate, per un ammontare di 121,691 miliardi, sono 115, di cui: circa 104 miliardi per le 112 opere commissariate con i DPCM del 16 aprile 2021 (57 opere), del 5 agosto 2021 (45 opere) e dell'11 maggio 2022 (10 opere a cui si aggiungono 5 interventi che riguardano interventi complementari o di sistema a interventi già commissariati con i DPCM di aprile e di agosto 2021); 7,5 miliardi per il Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi; 6,2 miliardi per il Sistema MO.S.E.; 4 miliardi per le "Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura". **Il costo delle infrastrutture inserite nei programmi PNRR-PNC**, comprendendo anche una parte delle opere commissariate, ammonta a **125,318 miliardi** di cui il 44% (55,649 miliardi) è relativo a interventi localizzati nelle 6 regioni del Sud e nelle due Isole maggiori dove risiede il 34% della popolazione, e il 37% (46,291 miliardi) è invece relativo alle 8 regioni del Centro-Nord dove risiede il 66% della popolazione. Il restante 19%, pari a 23,378 miliardi, è relativo al costo di programmi per la manutenzione, l'adeguamento tecnologico e lo sviluppo della rete ferroviaria (sistema ERTMS, accessibilità alle stazioni, valorizzazione turistica delle ferrovie minori, tra gli altri), per il programma di monitoraggio tecnologico delle opere d'arte (ponti e viadotti) serventi la rete SNIT di primo livello (ANAS e concessionari stradali), e per la resilienza della rete secondaria (Regioni, Province e Città metropolitane) e l'accessibilità delle aree interne.

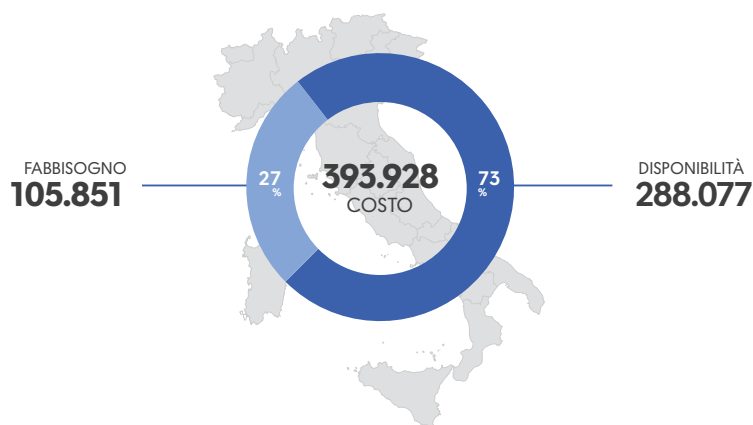
I restanti **167,4 miliardi** riguardano invece infrastrutture prioritarie che non sono state commissariate e non sono state inserite nella programmazione PNRR-PNC e quindi proseguono nel loro iter ordinario, pur accelerato dalle semplificazioni nel frattempo introdotte. Di questi, 145,8 miliardi riguardano opere individuate con i DEF precedenti ai DEF 2021 e 2022, mentre 21,6 miliardi sono stati definiti con questi ultimi.

🔗 288 miliardi di risorse disponibili per le infrastrutture strategiche e prioritarie. 255 miliardi per le infrastrutture prioritarie di cui 66 miliardi di nuove risorse PNRR, PNC, FSC 2021-2027 e Legge di bilancio 2022

Rispetto al costo complessivo di 394 miliardi per la realizzazione delle **infrastrutture strategiche e prioritarie**, le **risorse disponibili**, al 31 maggio 2022, ammontano a **288 miliardi**, il 73% del costo previsto, e il fabbisogno residuo, necessario per completare le infrastrutture programmate, ammonta a circa 106 miliardi (27%). Il contributo pubblico rappresenta l'86% (249 miliardi) e quello privato il restante 14% (39 miliardi).

Infrastrutture strategiche e prioritarie – Costi, disponibilità e fabbisogno

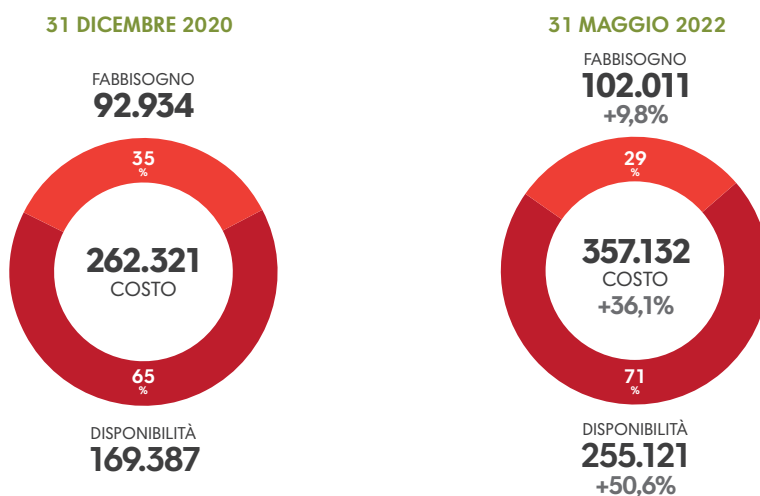
(importi in milioni di euro)



Rispetto al costo complessivo di 357,132 miliardi per la realizzazione delle **infrastrutture prioritarie** le **risorse disponibili** ammontano a **255,121 miliardi** (il 71% del costo previsto) e il fabbisogno residuo, necessario per completare le infrastrutture programmate, ammonta a circa 102,011 miliardi (29%). Il contributo pubblico rappresenta il 90% (circa 229 miliardi) e quello privato il restante 10% (26 miliardi). Rispetto al 2020 i costi delle infrastrutture prioritarie sono aumentati del 36%, le disponibilità del 51% (erano 169,387 miliardi nel 2020) e il fabbisogno del 10%.

Infrastrutture prioritarie - Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)



Se si considerano le sole **infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR e PNC**, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa **130,760 miliardi**, pari al 69% del costo (189,688 miliardi), con un fabbisogno residuo di circa 58,928 miliardi. Se si considera invece il costo delle **altre infrastrutture prioritarie**, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 124,361 miliardi di euro, pari al 74% del costo (167,444 miliardi), con un fabbisogno residuo di circa 43,083 miliardi.

L'analisi delle disponibilità per fonte di finanziamento fa emergere le ingenti nuove risorse assegnate di recente (tra agosto 2021 e maggio 2022). Si tratta di 65,678 miliardi pari al 26% delle disponibilità complessive dei quali: 30,3 miliardi di risorse PNRR; 16,165 miliardi di risorse PNC; 13,087 miliardi di risorse della legge di bilancio 2022; 6,159 miliardi di risorse FSC 2021-2027 anticipate al MIMS. Le restanti risorse sono per 163 miliardi altre risorse pubbliche e per 26,5 miliardi risorse private.

Infrastrutture prioritarie - Disponibilità per fonte di finanziamento

(importi in milioni di euro)

	VA	%
Risorse pubbliche	228.636	90%
Principali risorse 2021 - 2022	65.678	26%
NGEU/PNRR	30.267	12%
PNC	16.165	6%
Legge bilancio 2022 (a)	13.087	5%
FSC 2021-2027 anticipazione	6.159	2%
Altre risorse pubbliche	162.958	64%
Risorse private	26.485	10%
TOTALE	255.121	100%

(a) Non sono considerate:

- le risorse per il finanziamento del contratto di Programma 2022-2026 tra MIMS e RFI SpA - parte "Investimenti", pari a 5,750 miliardi di euro, in quanto ancora non ripartite tra programmi e interventi specifici, ad eccezione delle risorse già destinate, in base al comma 394 della stessa legge, alla "promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T)".
- le risorse per il finanziamento degli interventi sulla rete in gestione ad ANAS SpA, in quanto non è ancora stato formalizzato il nuovo Contratto di Programma che le riceverà per un totale di circa 4,5 miliardi di euro aggiuntivi.

4 L'analisi per sistemi infrastrutturali conferma il ruolo strategico delle ferrovie: 164 miliardi il costo delle infrastrutture ferroviarie prioritarie, 35,5 miliardi in più del 2020. 101 miliardi le disponibilità di cui oltre 41 miliardi di nuove risorse PNRR, PNC, FSC 2021-2027 e Legge di bilancio 2022

Con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2016 ("Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica") e 2017 («Connettere l'Italia») è stato definito il nuovo quadro di

riferimento della pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti in Italia che vede nelle **ferrovie** il principale sistema infrastrutturale del Paese in cui investire, seguito da **strade e autostrade**, **sistemi urbani** (interventi sui nodi ferroviari di 12 grandi città italiane e sulle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e il trasporto pubblico locale nelle 14 città metropolitane e in altre città minori), **porti, interporti, aeroporti e ciclovie**. Il carattere prioritario delle **infrastrutture idriche e dell'edilizia pubblica** invece arriva con il commissariamento.

Infrastrutture prioritarie - Costi per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)

Sistema infrastrutturale	Rilevazione al 31 dicembre 2020	Composizione %	Rilevazione al 31 maggio 2022	Composizione %	Variazione assoluta	Variazione %
Ferrovie	128.497	49,0	164.020	45,9	35.523	27,6
Strade e autostrade	77.196	29,4	110.368	30,9	33.172	43,0
Sistemi urbani	39.603	15,1	52.126	14,6	12.523	31,6
Porti e interporti	7.404	2,8	13.048	3,7	5.644	76,2
Aeroporti	2.447	0,9	4.183	1,2	1.736	70,9
Ciclovie	-	-	2.600	0,7	-	-
Mo.S.E.	5.493	2,1	6.163	1,7	670	12,2
Infrastrutture idriche	1.152	0,4	3.306	0,9	2.154	187,0
Edilizia pubblica	528	0,2	1.318	0,4	790	149,6
TOTALE	262.321	100,0	357.132	100,0	94.811	36,1

Le **ferrovie** con **164 miliardi** rappresentano il 45,9% del costo complessivo delle infrastrutture strategiche prioritarie (in aumento di 35,5 miliardi sul 2020, + 27,6%, dovuto primariamente alle nuove priorità individuate con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 e solo marginalmente all'incremento dei costi dovuto all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi).

Seguono **strade e autostrade**, con **110,4 miliardi**, pari al 30,9% del costo totale (+33,2 miliardi, +43%) e **sistemi urbani**, con **52,1 miliardi** (+12 miliardi, +31,6%). Particolarmente rilevante l'incremento delle risorse per gli interventi sui **porti e gli interporti**, con un costo aumentato del 76,2%, passando dai 7,4 miliardi di dicembre 2020 ai **13 miliardi** di maggio 2022. **In aumento anche il costo delle infrastrutture aeroportuali e idriche, del Mo.S.E. e dell'edilizia pubblica**. Compare nella rilevazione di maggio 2022 il costo di **2,6 miliardi** per le **ciclovie turistiche**, le infrastrut-

ture a servizio della mobilità ciclistica che rivestono un ruolo di rilievo nello sviluppo della mobilità dolce.

Riguardo alle **disponibilità finanziarie**, per le **ferrovie** ammontano a **101,15 miliardi** di euro e consentono una copertura finanziaria pari al 62% del costo (era il 48% a dicembre 2020). In questo ambito sono fondamentali gli oltre 41 miliardi di nuove risorse assegnate a valere sui fondi NGEU/PNRR, PNC, anticipazione del FSC 2021-2027 e legge di bilancio 2022.

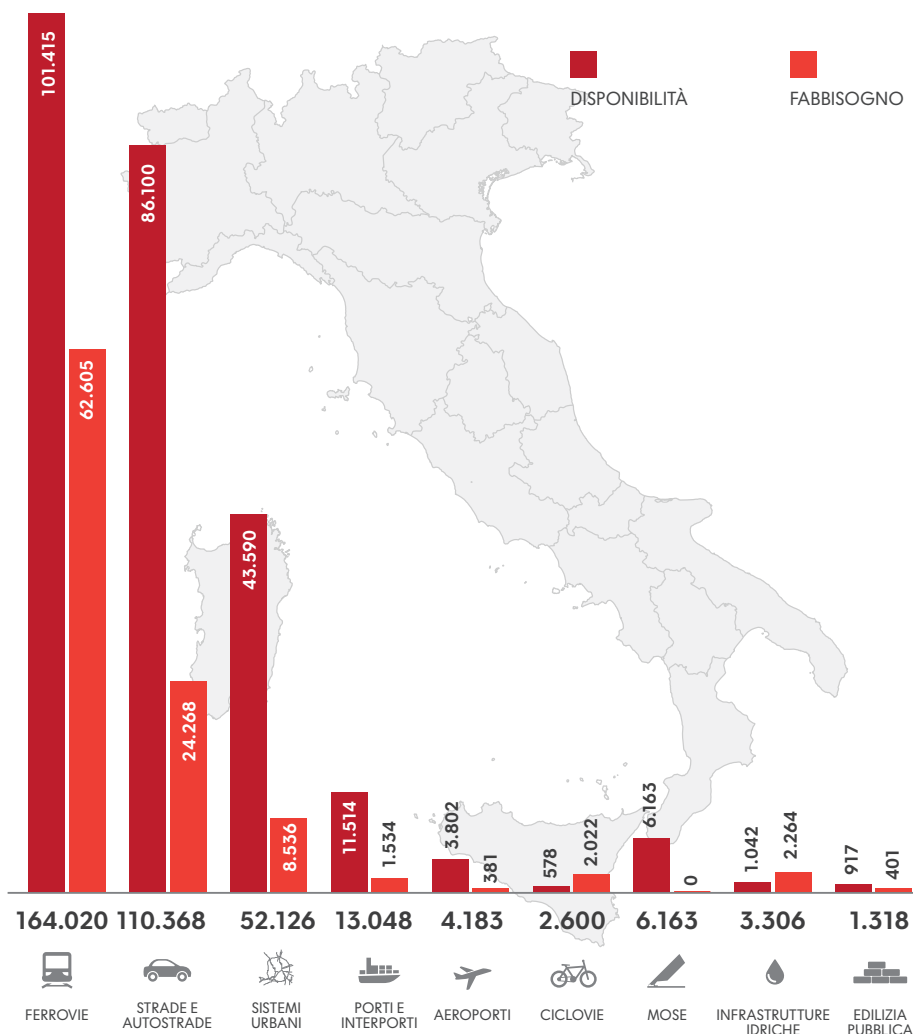
Per le **strade e le autostrade** le disponibilità finanziarie ammontano a **86,100 miliardi** di euro e consentono una copertura finanziaria pari al 78% del costo (82% a dicembre 2020). In questo ambito le nuove risorse assegnate al 31 maggio 2022 risultano più limitate rispetto a quelle assegnate alle ferrovie, soprattutto nell'ambito delle risorse a valere sui fondi NGEU/PNRR e PNC: 7,746 miliardi (di cui 1,750 miliardi di risorse PNC) contro 41,287 miliardi (circa 33,6 miliardi di risorse NGEU/PNRR e PNC). Per il settore stradale sono comunque attese nuove risorse della legge di bilancio 2022 - per interventi sulla rete in gestione ad ANAS SpA e per i programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di regioni, province e città metropolitane - e della programmazione generale del fondo sviluppo e coesione (FSC) 2021-2027 da destinare primariamente all'aumento della resilienza della rete stradale. Per i **sistemi urbani**, le risorse disponibili ammontano a **43,590 miliardi** e consentono una copertura finanziaria pari al 84% del costo (77% a dicembre 2020). In questo ambito le nuove risorse assegnate a valere sui fondi NGEU/PNRR, PNC, anticipazione del FSC 2021-2027 e legge di bilancio 2022 ammontano a circa 11,128 miliardi, oltre un quarto delle disponibilità complessive rilevate al 31 maggio 2022, di cui circa 4,730 miliardi di risorse della legge di bilancio 2022 assegnate con DM n. 97 del 20 aprile 2022 recante "Piano di riparto delle risorse per promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione e il potenziamento della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa", e 3,884 miliardi di risorse NGEU/PNRR assegnate con DM n. 448 del 16 novembre 2021 recante "Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa".

Le disponibilità per **porti e interporti** ammontano a **11,514 miliardi** pari all'88% del costo (68% a dicembre 2020). Le nuove risorse assegnate a valere sui fondi NGEU/PNRR, PNC e anticipazione del FSC 2021-2027 ammontano a circa 4,037 miliardi (pari al 35% delle disponibilità complessive rilevate al 31 maggio 2022) di cui 2,836 miliardi di risorse PNC assegnate con il DM n. 330 del 13 agosto 2021 recante "Approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)", per il finanziamento di interventi nel settore portuale per lo "sviluppo dell'accessibilità

marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”, l’“aumento selettivo della capacità portuale”, per le connessioni “ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale”, per l’“efficientamento energetico” e per l’“elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*)” e i restanti 1,186 miliardi di risorse NGEU/PNRR relative alle misure M5C3 - Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali, ZES (618 milioni), M3C1 - Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave e per il potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (318 milioni), e M2C2 - Intermodalità e logistica integrata (250 milioni).

Infrastrutture prioritarie - Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)

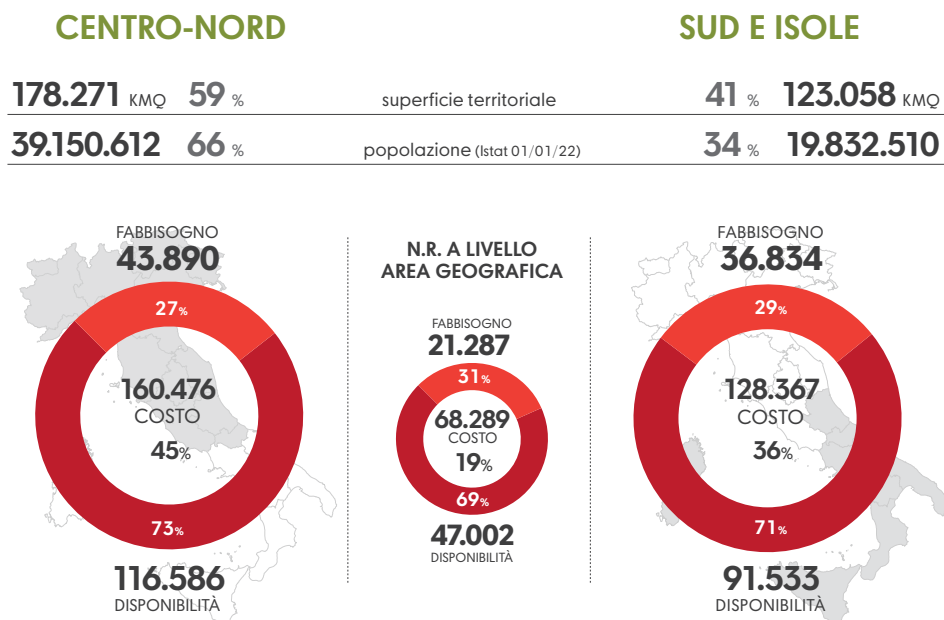


6 Con le nuove priorità emerge una maggiore attenzione al Sud e alle Isole e per interventi diffusi sul territorio, di manutenzione della rete viaria secondaria e per l'accessibilità delle aree interne

Il 36% dei 357,1 miliardi di costo dei programmi e interventi prioritari, pari a **128,367 miliardi**, riguarda le infrastrutture di **Sud e Isole** (il 28% nel 2020); il 45%, pari a **160,476 miliardi**, le infrastrutture del **Centro-Nord** (il 49% nel 2020); il restante 19%, pari a **68,289 miliardi**, riguarda invece interventi per i quali non è stato possibile ricostruire il dettaglio territoriale, in quanto riferiti, in misura prevalente, a **programmi di interventi diffusi sul territorio per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente** inseriti nei contratti di programma di RFI e di ANAS (circa 48 miliardi programmati con i DEF dal 2018 al 2020) o a nuovi programmi di interventi diffusi sul territorio per la manutenzione della rete stradale secondaria di competenza di Regioni, Province e Città Metropolitane e per l'accessibilità delle aree interne e montane (circa 16,550 miliardi).

Infrastrutture prioritarie- Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)



Le **disponibilità** finanziarie per le infrastrutture del **Sud e delle Isole** ammontano a **91,553 miliardi** di euro (il 36% delle disponibilità nazionali) e consentono una co-

pertura finanziaria pari al 71% del costo. Le principali **nuove risorse assegnate nell'ultimo anno ammontano a circa 36,156 miliardi**.

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del **Centro-Nord** ammontano a **116,586 miliardi** di euro (il 46% delle disponibilità nazionali) e consentono una copertura finanziaria pari al 73% del costo. Le principali nuove **risorse assegnate nell'ultimo anno ammontano a circa 21,452 miliardi**.

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture non ripartibili, invece, ammontano a 47,002 miliardi di euro (il 19% delle disponibilità nazionali) e consentono una copertura finanziaria pari al 69% del costo. Le principali nuove risorse assegnate nell'ultimo anno ammontano a circa 8,070 miliardi.

🕒 **Dalla seconda metà del 2021 si avverte un'accelerazione della fase realizzativa delle opere pubbliche. Si riducono i tempi di affidamento, aumentano le aggiudicazioni e i nuovi cantieri**

La nuova rilevazione fa emergere una significativa accelerazione nelle fasi di progettazione, aggiudicazione ed esecuzione dei lavori che si avverte al Centro-Nord, al Sud e nelle Isole. Dalla seconda metà del 2021 si è registrata una **chiara riduzione dei tempi di affidamento** e sono **fortemente aumentati le aggiudicazioni e i nuovi cantieri**. Non vanno però sottovalutati i più recenti segnali e i **rischi di rallentamento nell'immediato futuro della capacità realizzativa** a causa dell'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi, e delle conseguenti divergenze con i costi stimati per i progetti messi in gara, e dalla ridotta disponibilità di materiali, attrezzature e manodopera determinata dal forte incremento della domanda e dalla difficoltà di risposta dell'offerta. Molto dipenderà dagli effetti delle nuove misure adottate recentemente dal Governo e dal Parlamento per far fronte alla dinamica di crescita dei prezzi in termini di adeguamento ai costi e di politiche di contenimento dell'inflazione.

Dalla rilevazione al 31 maggio 2022 si rileva un'intensa attività di aggiornamento dei quadri economici dei progetti con le nuove tariffe 2022 e si riscontrano ritardi nelle diverse fasi realizzative ascrivibili principalmente ai seguenti motivi:

- approvazione progetti - aggiornamento del quadro economico dei progetti alle tariffe 2022 che può generare maggiori esigenze finanziarie rispetto al quadro finanziario approvato;
- affidamento dei lavori - aggiornamento del quadro economico e finanziario dei progetti e dei documenti di gara per favorire la partecipazione delle imprese alle gare e prevenire eventuali criticità in fase negoziale e realizzativa;
- esecuzione lavori - aggiornamento dei contratti per evitare lo stop dei cantieri e la risoluzione dei contratti in essere.

Appare comunque evidente che dal punto di vista procedurale si è entrati in una nuova fase. Dopo molto tempo rispetto a quanto programmato, diverse infrastrutture prioritarie si avviano alla conclusione; altre entrano nella fase di esecuzione dei lavori a seguito dell'approvazione dei progetti esecutivi e del perfezionamento dei finanziamenti; aumentano le aggiudicazioni spinte dalle misure di semplificazione introdotte con il DL 76/2020 al fine di favorire la rapida cantierizzazione degli interventi infrastrutturali di maggiore complessità e rilevanza economica ovvero di più elevato impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale; vanno in gara i primi progetti PNRR e PNC e alcune opere commissariate; con la selezione dei progetti PNRR e PNC e le opere commissariate aumenta il volume delle infrastrutture in fase di progettazione.

Lo stato di realizzazione al 31 maggio 2022 delle infrastrutture prioritarie, che viene analizzato attraverso l'aggiornamento di SILOS e tiene conto di 1.342 lotti (863 lotti a dicembre 2020) in cui sono suddivisi i 357,1 miliardi, è il seguente:

- **185,076 miliardi, per 764 lotti, sono in fase di progettazione.** Circa 44,278 miliardi in più (+31,5%) rispetto al precedente monitoraggio (140,798 miliardi) per effetto dell'ampliamento del perimetro delle priorità con la selezione dei progetti PNRR e PNC e delle opere da commissariare e dell'aumento dei costi dei progetti anche a seguito della revisione dei progetti esistenti e dell'aggiornamento del quadro economico dei progetti alle tariffe 2022. Le ferrovie rappresentano il sistema infrastrutturale di maggiore costo, con circa 101,687 miliardi, il 55% del costo delle priorità individuate al 31 maggio 2022 in fase di progettazione;
- **9,328 miliardi, per 35 lotti, sono in gara.** Il 41%, 3,859 miliardi, è relativo a infrastrutture ferroviarie (i due lotti lato Italia del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino, 2° e 3° lotto del raddoppio Pescara-Bari, tratta Termoli-Campomarino-Ripalta, i lotti 4b e 5 del nuovo collegamento Palermo-Catania);
- **10,524 miliardi, per 18 lotti, sono aggiudicati** (816 milioni a dicembre 2020, + 1.190%). Le ferrovie sono ancora il settore più dinamico, con circa 6,088 miliardi pari al 58% del costo delle priorità individuate al 31 maggio 2022 aggiudicate;
- **10,125 miliardi, per 37 lotti, sono i lotti con contratto sottoscritto** ma i cui lavori non sono ancora iniziati (9,208 miliardi a dicembre 2020 +10,0%);
- **64,518 miliardi, per 265 lotti, sono in corso di realizzazione** (53,607 miliardi a dicembre 2020, +20,4%). In questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 43,054 miliardi, il 67% degli interventi prioritari con lavori in corso (collegamento ferroviario Torino-Lione, lotti lato Francia, Terzo valico dei Giovi, Galleria di base del Brennero, linea AV

Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Itinerario AV Napoli-Bari, Itinerario AV Palermo-Catania, Pedemontana Veneta, E78 Grosseto-Fano, Quadrilatero Marche-Umbria, Autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica, SS 640 di Porto Empedocle, Itinerario Sassari-Olbia, linea 1 metropolitana di Torino, linea M4 metropolitana di Milano, Linea C metropolitana di Roma, linea 1 metropolitana di Napoli, Circumetnea, Mo.S.E.);

- **29,780 miliardi, per 207 lotti, sono ultimati** (27,324 a dicembre 2020, +9%). Anche in questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 24,087 miliardi, l'81% degli interventi prioritari ultimati.

Va inoltre segnalato che:

- **47,781 miliardi, per 16 lotti**, fanno riferimento a **programmi di manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente** ferroviario, gestito da RFI, e stradale, gestito da ANAS, Concessionari autostradali, Regioni, Province e Città Metropolitane, con uno stato misto, riuniti nella voce "altro";
- **tra i contratti aggiudicati o con contratto sottoscritto e tra quelli in corso avviati di recente rientrano diversi contratti di importo rilevante aggiudicati tra giugno 2021 e maggio 2022** tra i quali si evidenziano alcuni lotti ferroviari ad alta velocità (Verona-Brennero tratta Fortezza-Ponte Gardena, Itinerario AV/AC Napoli-Bari, tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, Itinerario AV/AC Palermo-Messina, raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo lotti 1 e 2), stradali (Pedemontana Lombarda, 2° lotto Tratte B2, e C) e per il trasporto rapido di massa (prima linea tranviaria di Bologna, Linea Rossa, e per il prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione centrale F.S. all'aeroporto, lotto di completamento), la nuova darsena Europa nel porto di Livorno (1a Fase - Opere marittime e dragaggi) e diversi interventi nel porto di Genova (messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente e riqualificazione Hennebique, tra gli altri). I maxi contratti di RFI aggiudicati tra giugno 2021 e maggio 2022, relativi ad alcuni lotti dei programmi di interventi diffusi sul territorio per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente inseriti nei contratti di programma di RFI sono invece classificati con uno stato di avanzamento misto in quanto si dispone del solo costo dell'intero programma come riportato nell'Allegato infrastrutture al DEF 2022 o nell'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 tra il MIMS e RFI SpA.

Infrastrutture prioritarie - Costi per sistema infrastrutturale e stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)

	Progetta- zione	In gara	Aggiudicati	Con contratto	In corso	Ultimati	Altro (a)	Totale
RILEVAZIONE AL 31 DICEMBRE 2020								
Ferrovie	85.081	9.895	0	3.908	23.310	4.898	1.406	128.498
Strade e autostrade	31.338	6.677	460	2.216	9.409	15.544	11.552	77.196
Sistemi urbani	15.845	728	220	2.808	13.790	6.212	0	39.603
Porti e interporti	4.498	310	136	276	1.623	561	0	7.404
Aeroporti	2.439	0	0	0	8	0	0	2.447
Schemi idrici	0	0	0	0	0	0	0	0
Energia	0	0	0	0	5.384	109	0	5.493
Edilizia pubblica	1.069	0	0	0	83	0	0	1.152
Altre infrastrutture	528	0	0	0	0	0	0	528
TOTALE	140.798	17.610	816	9.208	53.607	27.324	12.958	262.321
RILEVAZIONE AL 31 MAGGIO 2022								
Ferrovie	101.687	3.859	6.088	3.508	27.044	5.791	16.043	164.020
Strade e autostrade	44.474	2.193	3.193	2.100	11.873	16.005	30.530	110.368
Sistemi urbani	24.930	1.549	1.193	2.945	14.716	6.793	0	52.126
Porti e interporti	6.157	1.727	23	1.571	2.281	1.039	250	13.048
Aeroporti	962	0	0	0	2.253	10	958	4.183
Schemi idrici	2.307	0	0	0	293	0	0	2.600
Energia	0	0	0	0	6.054	109	0	6.163
Edilizia pubblica	3.272	0	0	0	1	33	0	3.306
Altre infrastrutture	1.287	0	27	1	3	0	0	1.318
TOTALE	185.076	9.328	10.524	10.125	64.518	29.780	47.781	357.132

(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

7 Dal mercato arrivano conferme sul nuovo ciclo di crescita delle opere pubbliche sostenuto dalla strategia avviata con l'Allegato infrastrutture al DEF 2017 "Connettere l'Italia" e spinto dalle semplificazioni e dalla nuova programmazione PNRR-PNC

Come già osservato nei precedenti rapporti, il settore delle opere pubbliche, a partire dalla seconda metà del 2017, con l'entrata in vigore del nuovo Codice dei contratti pubblici e con la definizione della nuova strategia "Connettere l'Italia", entra in una nuova fase di crescita in termini di strategia e risorse. A partire dalla seconda metà del 2020, con l'introduzione delle semplificazioni disposte dai DL 32/2019 e 76/2020, si avverte una prima accelerazione dei bandi (nel 2020) e delle aggiudicazioni (nel 2021), sostenuta primariamente dalle infrastrutture di trasporto. A partire da dicembre 2021 si assiste a una seconda accelerazione dei bandi e delle aggiudicazioni con l'avvio della fase di affidamento dei contratti legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), al Piano nazionale Complementare (PNC) e al Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC). Con quest'ultima fase, si affiancano alle infrastrutture di trasporto gli obiettivi strategici di diffusione sull'intero territorio nazionale delle reti di telecomunicazione a banda ultra larga e 5G per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione della pubblica amministrazione, lo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto digitale, sostenibile e interconnessa; la spinta per accelerare la transizione energetica e ridurre la dipendenza energetica del Paese dall'estero.

L'analisi della dinamica del mercato delle opere pubbliche evidenzia il percorso di accelerazione e la nuova fase dimensionale e realizzativa in cui sono entrate le opere pubbliche, fase destinata a proseguire nel medio periodo e disegnare una nuova competitività territoriale.

La crescita inizia e continua con i bandi di progettazione di lavori pubblici: nel 2016 (+69,7%), nel 2017 (+147,8%), nel 2018 (+20,6%), nel 2019 (+3,9%), nel 2020 (+82,1%), nel 2022 (+31% nei primi cinque mesi); nel 2021 si osserva un rallentamento (-10,2%) ma il livello resta alto (1,5 miliardi contro 1,6 miliardi del 2020 e 825 milioni di valore medio annuo del triennio 2017-2019).

Crescono gli importi dei bandi e delle aggiudicazioni per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori e si accorciano i tempi di affidamento, in particolare dal 2021:

→ **Bandi** - nel 2017 i bandi, dopo la frenata del 2016, crescono del +34,9%, nel

2018 del +23,9%, nel 2019 di un altro +35,7%. Nel 2019 i valori messi in gara superano i 39 miliardi di euro. E nel 2020, con la pandemia, si superano i 43,4 miliardi di lavori messi in gara (+11,2% rispetto al 2019, e +40,2% dei lavori tradizionali). Nel 2021 si rileva una riduzione degli importi del 9,2% (-13,2% gli appalti tradizionali) ma il livello resta alto: 39,4 miliardi, un valore superato solo dal valore record del 2020. Nel 2022, il mercato registra una nuova forte accelerazione, in quanto cominciano ad arrivare i bandi della programmazione PNRR e PNC, e si può prevedere un nuovo record considerando che l'importo totalizzato nei primi cinque mesi dell'anno è pari a circa 28 miliardi, corrispondente a un aumento del 144,5% rispetto all'importo totalizzato nello stesso periodo del 2021 (i primi cinque mesi del 2022 superano tutti i valori annui registrati tra il 2009 e il 2017). Determinanti saranno i nuovi bandi per l'affidamento degli interventi del PNRR e del PNC destinatari delle risorse da assegnare entro il 30 giugno 2022.

→ **Aggiudicazioni** - L'analisi delle aggiudicazioni, caratterizzate fino al 2021 dai lunghi tempi di valutazione delle offerte e di verifica dei requisiti, evidenzia dinamiche di crescita a partire dal 2018 (+26,8% il mercato complessivo). La crescita continua nel 2019 (+4,7%) e nel 2020 (+7,7%), ma è di minore intensità rispetto a quella dei bandi. Nel 2021, per effetto delle semplificazioni, si assiste a un forte accelerazione (+122,4%) ed è raggiunto il valore record degli anni a partire dal 2000 di 46,3 miliardi euro di lavori aggiudicati. Le opere pubbliche sono entrate in una nuova fase. Nel 2022, come per i bandi, si potrebbe registrare un nuovo record, considerando che l'importo totalizzato nei primi cinque mesi dell'anno è superiore a 20 miliardi, pari a un aumento del 36% rispetto all'importo totalizzato nello stesso periodo del 2021. Le aggiudicazioni dei primi cinque mesi del 2022 superano tutti i valori annui registrati tra il 2012 e il 2019.

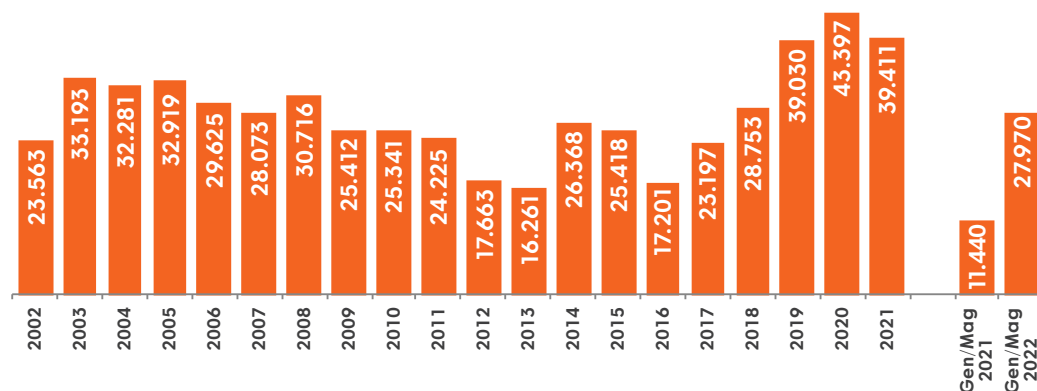
8 La nuova fase di crescita degli investimenti in opere pubbliche

In Italia si sta quindi assistendo a una nuova fase di crescita degli investimenti in opere pubbliche. Nel 2019 gli investimenti in opere pubbliche del settore pubblico allargato, composto da Amministrazioni Pubbliche e concessionari e altri soggetti privati gestori di opere e servizi di pubblica utilità, sono cresciuti del 10,3% a prezzi correnti secondo il CRESME; gli investimenti in costruzioni della PA secondo l'ISTAT sono cresciuti dell'11%; i pagamenti per investimenti in costruzioni degli Enti locali crescono del 14,9% in base ai dati SIOPE. Nel 2020, nonostante la pandemia, gli investimenti del settore pubblico allargato sono cresciuti del 6,3% e i pagamenti degli

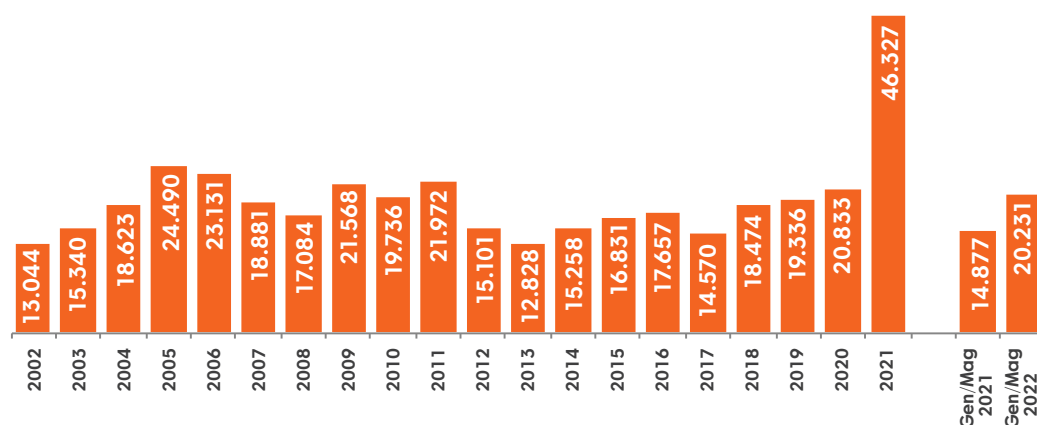
Realizzazione opere pubbliche – Importo bandi e aggiudicazioni (a)

(importi in milioni di euro)

BANDI 2002-2022



AGGIUDICAZIONI di importo superiore a 1 milione di euro 2002-2022



VARIAZIONI % RISPETTO ALLO STESSO PERIODO ANNO PRECEDENTE 2016-2022

	2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020	Gen-mag 2022 Gen-mag 2021
BANDI						
Numero	10,3	26,4	0,8	-5,8	-0,2	-6,1
Importo	34,9	23,9	35,7	11,2	-9,2	144,5
AGGIUDICAZIONI di importo superiore a 1 milione di euro						
Numero	-19,5	37,9	31,6	-3,6	16,5	-7,9
Importo	-17,5	26,8	4,7	7,7	122,4	36,0

(a) SENZA concessioni di servizi per la distribuzione del gas e importo dei servizi gestionali relativamente agli affidamenti di importo superiore a 50 milioni di euro per servizi integrati nei settori acqua, rifiuti e sanità

Enti locali del 2,3%. Il salto degli investimenti avviene però nel 2021: gli investimenti del settore pubblico allargato crescono del 21,5%; gli investimenti in costruzioni della PA del 20,8% e i pagamenti degli Enti locali del 14,4%.

Il ciclo di crescita degli investimenti in opere pubbliche, secondo il CRESME, dovrebbe proseguire nel 2022 e almeno fino al 2025 sostenuto dalle ingenti risorse in campo (oltre 300 miliardi) e dal programma di riforme del PNRR per accelerare la transizione ecologica e digitale. Sono attesi tassi di crescita del comparto nel suo complesso del 2,3%, a prezzi deflazionati, nel 2022 (+12,5% a prezzi correnti), del 18,9% nel 2023 (+22,5%), dello 0,5% nel 2024 (+2,5%) e del 2,4% nel 2025 (+4,5%). Tali dinamiche sono in linea con le previsioni di crescita degli investimenti fissi lordi della PA indicati nell'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) pubblicato nel mese di aprile 2022: +14,4% a prezzi correnti nel 2022; +21,1% nel 2023; +2,4% nel 2024 e + 4,7% nel 2025.

📌 L'importanza dei tempi di attuazione

I tempi di aggiudicazione delle opere pubbliche – La dinamica di mercato sopradescritta è conseguenza delle azioni che hanno consentito di accelerare i tempi lunghi di realizzazione delle opere pubbliche.

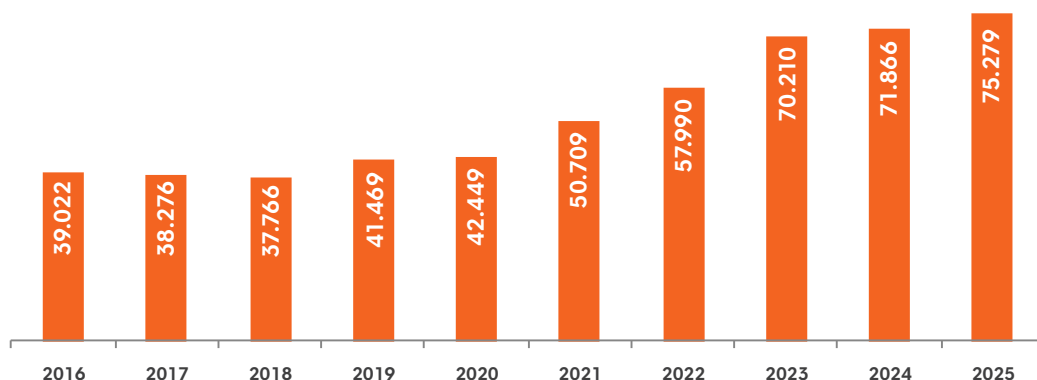
Dall'elaborazione sviluppata dal CRESME per le infrastrutture di trasporto del valore superiore ai 50 milioni di euro messe in gara dal 2011 al 2021, finalizzata a misurare i tempi di affidamento, che vanno dalla data di pubblicazione del bando di gara alla data di aggiudicazione, si evidenzia una sensibile riduzione dei tempi di affidamento a seguito dell'entrata in vigore del decreto semplificazioni (DL 76/2020). Nel 2021 infatti si rilevano tempi medi di 200 giorni (6,7 mesi) a fronte di tempi medi di affidamento di 337 giorni (11 mesi) nell'intero periodo in osservazione.

I tempi di attuazione delle opere della programmazione PNRR-PNC – Per quanto riguarda l'importante questione dei tempi di realizzazione delle opere previste nella programmazione PNRR-PNC siamo ancora in una fase iniziale. L'analisi dello stato di avanzamento delle 10 opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, di cui all'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021, consente però di fare alcune prime valutazioni sul rispetto della tempistica particolarmente stringente prevista nei cronoprogrammi di attività e su eventuali ritardi e criticità attuative.

Riguardo alle sei opere ferroviarie prese in esame (linee Palermo-Catania-Messina, Verona-Brennero, Salerno-Reggio Calabria, Battipaglia-Potenza-Taranto, Roma-Pescara, Orte-Falconara) si osserva uno stato attuativo più maturo in relazione agli interventi con fase autorizzativa conclusa - parere ordinario del Consiglio superiore

Investimenti fissi lordi delle Amministrazioni Pubbliche – Le previsioni del DEF 2022 (anni 2016-2021 ISTAT e anni 2022-2025 previsioni MEF) Aprile 2022

(importi in milioni di euro)



2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
------	------	------	------	------	------	------	------	------

Valori assoluti

Amministra- zione cen- trale	16.931	16.504	17.699	18.031	23.919	26.174	32.694	34.067	37.869
Amministra- zione locale	20.853	20.859	23.460	24.166	26.737	32.072	37.117	37.469	37.087
Totale PA (a)	38.276	37.766	41.469	42.449	50.709	57.990	70.210	71.866	75.279

Variazioni % rispetto all'anno precedente

Amministra- zione cen- trale	1,0	-2,5	7,2	1,9	32,7	9,4	24,9	4,2	11,2
Amministra- zione locale	-4,8	0,0	12,5	3,0	10,6	20,0	15,7	0,9	-1,0
Totale PA (a)	-1,9	-1,3	9,8	2,4	19,5	14,4	21,1	2,4	4,7

(a) Compresi anche gli investimenti fissi lordi degli Enti di previdenza

dei lavori pubblici (CSLLPP) emesso e conferenza dei servizi conclusa - e con in corso la fase di affidamento dei lavori (bando di gara pubblicato). Questa ultima fase, però, fa prevedere un allungamento dei tempi di affidamento a motivo dell'aggiornamento dei quadri economici dei progetti - in considerazione dell'incremento dei prezzi delle materie prime - con le nuove tariffe di prestazioni e lavori di RFI edizione 2022 a seguito dell'entrata in vigore del DL 50/2022, con conseguente aggiornamento della documentazione di gara. Tra questi rientrano le procedure di affidamento dei lotti 4b e 5 della fase prioritaria della linea Palermo-Catania-Messina. Si consideri che RFI Spa, in data 1° giugno 2022, ha revocato le due procedure, dell'importo complessivo di 1,1 miliardi, indette tra aprile 2022 (lotto 4b) e i primi giorni di maggio 2022 (lotto 5), per l'aggiornamento della documentazione di gara con le nuove tariffe di prestazioni e lavori di RFI edizione 2022. Le due procedure sono state riavviate nella seconda metà di giugno 2022 e l'importo complessivo a base di gara passa da 1,1 a 1,3 miliardi, circa 156 milioni in più, +14%.

Per i restanti interventi finanziati con le risorse PNRR risulta ancora in corso la fase autorizzativa, con parere del CSLLPP ordinario o speciale, che in alcuni casi prevede anche il dibattito pubblico. Anche in questa fase emergono difficoltà legate all'aumento dei prezzi che comporta l'aggiornamento dei quadri economici dei PFTE in fase di approvazione con, in alcuni casi, l'esigenza di riprogrammare gli interventi in funzione delle risorse attualmente disponibili (vedi cap. 3, tabella stato di avanzamento opere Allegato IV art. 44 DL 77/2021).

⑩ Tra forte spinta di crescita e rischi realizzativi

Lo scenario delle opere pubbliche e in particolare delle infrastrutture strategiche e prioritarie è caratterizzato dall'ingresso in una chiara nuova fase realizzativa. Si può affermare che c'è la strategia, ci sono le risorse ed è stata avviata una nuova fase procedurale che risolve buona parte dei problemi "di attraversamento" del processo decisionale. Inoltre, nonostante le difficoltà, emerge un nuovo protagonismo dei territori dato che tra il 2018 e il 2021 la spesa degli Enti locali nelle opere pubbliche è cresciuta del 34%. Sul terreno sono però emerse criticità di carattere generale, dovute al contesto internazionale, a quello interno, al costo dell'energia e dell'inflazione, ai rischi di recessione e soprattutto, nello specifico, alla crescita dei prezzi dei materiali da costruzione e alla capacità delle imprese di rispondere alla forte crescita della domanda, tutte criticità che, con diverse modalità, possono incidere sul quadro realizzativo dei programmi delle opere pubbliche.

Infrastrutture di trasporto - Bandi e aggiudicazioni di importo superiore a 50 milioni di euro

	Totale		Aggiudicate al 31 MAGGIO 2022		Tempi medi di affidamento	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Giorni	Mesi
2011	24	5.666	19	4.952	486	16,2
2012	21	2.623	21	2.623	324	10,8
2013	17	2.468	16	2.267	284	9,5
2014	26	2.620	25	2.570	304	10,1
2015	11	2.503	10	2.382	395	13,2
2016	9	1.392	9	1.392	339	11,3
2017	30	5.424	30	5.424	220	7,3
2018	26	3.336	24	3.119	384	12,8
2019	33	10.074	20	5.172	446	14,9
2020	38	11.842	30	8.666	318	10,6
2021	58	11.069	21	3.901	200	6,7
Media annua 2011-2021	27	5.365	20	3.861	336	11,2
Media annua 2011-2016	18	2.879	17	2.698	355	11,8
Media annua 2017-2019	30	6.278	25	4.572	350	11,7
Media annu 2020-2021	48	11.455	26	6.284	259	8,6

1. L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA NORMATIVA IN MATERIA DI PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E PRIORITARIE

1.1 La programmazione introdotta dalla c.d. “legge obiettivo”

Il quadro normativo delineato dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modifiche e integrazioni, e dal relativo provvedimento di attuazione (costituito dal decreto legislativo 1° agosto 2002, n. 190) era finalizzato alla definizione di una disciplina speciale per la programmazione, il finanziamento e la realizzazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale.

Si ricorda al riguardo che – nell'esercizio della delega conferita dall'art. 25 della legge 18 aprile 2005, n. 62 (legge comunitaria 2004) per il recepimento delle direttive quadro in materia di appalti (2004/17/CE e 2004/18/CE) – il Governo, nel riscrivere l'intera legge quadro del settore dei lavori pubblici (c.d. legge Merloni), provvede, ai fini di un coordinamento delle norme esistenti per la creazione di un testo unico degli appalti, a trasporre nel cd. “codice dei contratti pubblici” (decreto legislativo n. 163 del 2006) anche la disciplina speciale prevista per le cd. opere strategiche dal d.lgs. n. 190/2002 (disponendone quindi l'abrogazione).

Le principali finalità perseguite dalla disciplina speciale delle opere strategiche introdotte dalla legge obiettivo erano la programmazione annuale degli interventi, l'accelerazione delle procedure amministrative, nonché l'incentivazione dell'afflusso di capitali privati.

Il comma 1-bis dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001 (introdotto dalla legge n. 166 del 2002) prevedeva che il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) contenesse le seguenti indicazioni:

- a) l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;
- b) i costi stimati per ciascuno degli interventi;
- c) le risorse disponibili e le relative fonti di finanziamento;

- d) lo stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;
- e) il quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi.

Il nuovo regime normativo introdotto si ispirava, quindi, ad un modello di **programmazione annuale**, affidata al Governo (ma, comunque, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni), delle cd. **infrastrutture strategiche** da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

L'art. 1, comma 1, della legge n. 443 del 2001 affidava, infatti, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate, il compito di predisporre un programma destinato ad essere inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata, nel Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF), con l'indicazione dei relativi stanziamenti. Con tale previsione, pertanto, veniva demandato al Parlamento il compito (tuttora esercitato, come si dirà più avanti) di pronunciarsi sul programma in sede di esame del DPEF.

In sede di prima applicazione, il programma delle infrastrutture strategiche (PIS) venne approvato con la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121.

Negli anni successivi, a partire dal 2003, il DPEF presentato al Parlamento ha indicato – in uno specifico allegato interamente dedicato allo stato di attuazione del PIS (cd. Allegato Infrastrutture) – gli elenchi di interventi rientranti nel PIS ed ammessi, pertanto, alla disciplina speciale.

1.2 La legge di contabilità e di finanza pubblica

La legge 31 dicembre 2009, n. 196 (legge di contabilità e di finanza pubblica) ha semplificato e razionalizzato il complesso delle procedure che presiedono alle decisioni di finanza pubblica, tenendo conto dei vincoli derivanti dall'ordinamento europeo e del nuovo assetto dei rapporti economici e finanziari tra lo Stato e le autonomie territoriali. In tale ambito, il DPEF è stato sostituito prima dalla Decisione di finanza pubblica e successivamente – a seguito delle modifiche apportate dalla legge n. 39 del 2011 – dal Documento di economia e finanza (DEF), in allegato al quale, ai sensi dell'art. 10, comma 8, della legge di contabilità, era presentato il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) predisposto ai sensi della legge n. 443 del 2001, nonché lo stato di avanzamento del medesimo Programma relativo all'anno precedente.

In attuazione della legge n. 196/2009 sono stati emanati i decreti legislativi n.

228 e n. 229 del 2011, concernenti, rispettivamente, la valutazione degli investimenti relativi alle opere pubbliche e le procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche.

In particolare, merita ricordare l'art. 1 del D.Lgs. n. 228/2011, che ha previsto l'obbligatorietà, per i singoli Ministeri, delle attività di valutazione ex ante ed ex post per le opere pubbliche o di pubblica utilità finanziate a valere sulle proprie risorse poste a bilancio o su quelle oggetto di trasferimento a favore di soggetti attuatori, pubblici o privati, nonché per le opere pubbliche che prevedono emissione di garanzie a carico dello Stato.

La finalità di tale disposizione è, come indicato nella norma di delega, quella di garantire la razionalizzazione, la trasparenza e l'efficacia/efficienza della spesa in conto capitale per le opere pubbliche dei singoli Ministeri, che sono tenuti ad elaborare un nuovo documento, il Documento Pluriennale di Pianificazione, allo scopo di migliorare la qualità della programmazione e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio (il contenuto di tale documento è stato integrato dall'art. 34, comma 15, lett. b), del D.L. 179/2012). Per le infrastrutture strategiche, il Documento è costituito dal c.d. Allegato infrastrutture al DEF (predisposto ai sensi dell'art. 10, comma 8, della legge n. 196/2009).

1.3 L'introduzione delle priorità infrastrutturali

Con la presentazione dell'allegato infrastrutture al DPEF 2007-2011, quale primo atto programmatico del nuovo governo (insediatosi in seguito alle elezioni politiche dell'aprile 2006), è stata introdotta un'importante novità nella logica di gestione e attuazione del PIS: è stata infatti evidenziata la necessità, a fronte del contenuto di carattere generale del programma inizialmente approvato con la delibera CIPE n. 121 del 2001, di pervenire all'individuazione di un numero limitato di **opere prioritarie** selezionate secondo criteri di efficacia nell'utilizzo delle risorse. Tale scelta è stata ritenuta necessaria a fronte dei sempre più stringenti vincoli di finanza pubblica e al fine di riorientare le previsioni di utilizzo delle risorse disponibili secondo una logica di più mirata efficienza allocativa.

Con il decreto legislativo n. 113/2007, correttivo dell'allora vigente codice degli appalti (d.lgs. 163/2006), è stato introdotto nel codice il nuovo comma 1-ter dell'art. 161, al fine di precisare i criteri di individuazione delle infrastrutture cui attribuire priorità nell'ambito del PIS. Si trattava delle infrastrutture:

- ① già avviate;
- ② oppure con il progetto esecutivo approvato;

- ③ oppure quelle per le quali ricorre la possibilità di finanziamento con capitale privato, sia di rischio che di debito, nella misura maggiore possibile.

Tale mutamento di rotta ha portato ad una vera e propria rivisitazione del programma, avvenuta con l'allegato infrastrutture al DPEF 2008-2012, in cui è stato definito un nuovo quadro di priorità infrastrutturali, sia attraverso l'individuazione delle opere realisticamente programmabili nell'ambito del PIS, sia attraverso l'individuazione di infrastrutture ulteriori definite prioritarie.

Successivamente, l'art. 41, comma 1, del D.L. n. 201/2011 ha ulteriormente ridefinito le modalità ed i criteri di programmazione delle opere strategiche per permettere la selezione delle opere prioritarie, stabilendo che le infrastrutture sono da ritenersi prioritarie sulla base dei seguenti criteri generali:

- a) coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali;
- b) stato di avanzamento dell'iter procedurale;
- c) possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

1.4 La nuova disciplina introdotta dal D.Lgs. 50/2016

Con l'entrata in vigore del **nuovo Codice dei contratti pubblici** (D.Lgs. 50/2016) e del successivo decreto legislativo correttivo (D.Lgs. 56/2017), nonché con la presentazione dell'Allegato Infrastrutture «Connettere l'Italia» al DEF 2017, l'esperienza della legge obiettivo (L. 443/2001) è stata definitivamente conclusa e superata e, con essa, anche quella del PIS, il principale contenitore della politica infrastrutturale nazionale avviato nel 2002. Venuto meno l'obbligo di predisporre l'aggiornamento annuale del PIS, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi adottato, nel giugno 2017, in attuazione del D.Lgs. 228/2011, le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche, approvate dal CIPE, che definiscono le procedure e i criteri per la valutazione ex ante e la selezione degli interventi da includere nel DPP.

In particolare, il nuovo Codice ha previsto l'abrogazione dei commi da 1 a 5 dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. legge obiettivo) e della previgente disciplina speciale relativa alla progettazione, all'approvazione dei progetti e alla realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (che era contenuta nel capo IV del titolo III della parte II dell'abrogato decreto legislativo n. 163 del 2006).

Il Codice ha quindi definito una **nuova disciplina per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari** per lo sviluppo del

Paese (artt. 200-203).

Tale disciplina si basa sull'adozione di due strumenti di pianificazione e programmazione:

- ① il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)**, che contiene le linee strategiche delle politiche della mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;
- ② il **Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)**, che contiene l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL.

La nuova programmazione è volta a ricondurre in una logica unitaria i piani e i programmi di competenza del Ministero delle infrastrutture e trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) e ad applicare la disciplina ordinaria alla pianificazione e alla realizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture prioritari.

Una specifica normativa riguarda il primo DPP, che avrebbe dovuto essere approvato entro un anno dalla data di entrata in vigore del nuovo Codice (ossia entro il 19 aprile 2017). In base alle modifiche apportate al Codice dal c.d. decreto correttivo (D.Lgs. 56/2017), è previsto che, nelle more dell'approvazione del PGTL, il primo DPP contenga le linee strategiche e gli indirizzi per il settore dei trasporti e delle infrastrutture, nonché un elenco degli interventi del primo DPP ad essi coerente (articolo 201, comma 7, del Codice).

Il citato decreto correttivo è intervenuto, inoltre, sulla disciplina concernente l'approvazione del primo DPP, al fine di prevedere che l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari venga elaborato in deroga alle modalità di cui al comma 5 del citato articolo 201, concernente la trasmissione delle proposte di interventi da parte degli enti territoriali e degli altri enti competenti al Ministero.

Ai fini della prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, il Codice prevede - da parte del Ministero delle infrastrutture - lo svolgimento di una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del codice medesimo, all'esito della quale sono proposti gli interventi da inserire nel primo DPP. Il Codice precisa che la ricognizione deve, in ogni caso, comprendere gli interventi per i quali vi sono obbligazioni giuridiche vincolanti, ossia gli interventi in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera, nonché quelli che costituiscono oggetto di accordi internazionali sottoscritti dall'Italia (articolo 200, comma 3, del Codice).

Fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore del Codice o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea (articolo 201, comma 9, del Codice).

1.5 Verso una ridefinizione del concetto di opera prioritaria

Sull'insieme degli strumenti programmatori volti ad individuare le opere infrastrutturali per la cui realizzazione si ritengono necessarie procedure acceleratorie in ragione della loro rilevanza è successivamente intervenuto l'**art. 4, commi 1-5, del D.L. 32/2019** (cd. decreto sblocca cantieri), modificato dall'**art. 9 del D.L. 76/2020** (cd. decreto semplificazioni) e, successivamente, dall'**art. 52 del D.L. 77/ 2021** (cd. decreto semplificazioni-*bis*), che ha introdotto una procedura a termine (in quanto valida non oltre il 31 dicembre 2021) per l'individuazione – con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare previo parere delle competenti Commissioni parlamentari e previa intesa con il presidente della Regione interessata in caso di opere di rilevanza esclusivamente regionale o locale – di **interventi infrastrutturali per la cui realizzazione o il cui completamento** si rende necessaria la **nomina** di uno o più **Commissari straordinari** in quanto caratterizzati:

- ① da un **elevato grado di complessità progettuale**;
- ② da una **particolare difficoltà esecutiva o attuativa**;
- ③ da **complessità delle procedure tecnico-amministrative**;
- ④ ovvero che comportano un **rilevante impatto sul tessuto socio-economico** a livello nazionale, regionale o locale.

Ai fini della presente ricostruzione si segnala che il testo originario del comma 1 del citato art. 4, prima della modifica operata dal D.L. 76/2020, non considerava i citati criteri di individuazione, ma prevedeva che la procedura in questione fosse finalizzata all'individuazione di interventi infrastrutturali ritenuti "prioritari".

Su tale ultimo profilo la relazione illustrativa all'atto del Governo n. 241 (vedi *infra*, d.P.C.M. 16 aprile 2021), emanato ai sensi del citato art. 4 del D.L. 32/2019 e volto al commissariamento di 57 opere individuate, sottolineava che, con le modifiche apportate dal D.L. 76/2020 all'art. 4 del D.L. 32/2019, "viene superato il concetto di opera prioritaria della normativa previgente per introdurre invece criteri più compositi di individuazione delle opere. Si fa infatti riferimento agli interventi caratterizzati «da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a li-

vello nazionale, regionale o locale» e quindi ciò rende “la scelta delle opere da commissariare particolarmente complessa e significativa in termini di riflessi per il Paese”.

A tale riguardo, si osserva peraltro che la scelta del commissariamento può essere comunque ritenuta indice di un riconoscimento, seppur in via di fatto, del carattere prioritario di un intervento infrastrutturale anche in assenza di una sua formale classificazione in tal senso (come dimostra del resto la circostanza che molte delle opere sottoposte a commissariamento con i DPCM in oggetto erano già elencate in precedenti allegati infrastrutture al DEF e sono state poi, in numerosi casi, inserite nella programmazione degli interventi infrastrutturali previsti dal PNRR e dal PNC).

Nel dettaglio, si ricorda che ai sensi dell’art. 4 del D.L. 39/2019 sono stati emanati i seguenti atti:

- ❶ i D.P.C.M. 16 aprile 2021, con i quali si è proceduto alla nomina di 29 commissari straordinari a cui sono state affidate 57 opere (atto del Governo n. 241, su cui le competenti Commissioni di Camera e Senato hanno espresso i pareri parlamentari nelle sedute dell’11 marzo 2021);
- ❷ i D.P.C.M. 5 agosto 2021, con i quali si è proceduto alla nomina di ulteriori 20 commissari a cui sono state affidate altre 45 opere (atto del Governo n. 262, su cui le citate Commissioni parlamentari hanno espresso il proprio parere nella seduta del 15 luglio 2021);
- ❸ i D.P.C.M. 11 maggio 2022 (atto del Governo n. 373, sui cui le citate Commissioni hanno espresso il proprio parere nella seduta del 5 aprile 2022), che hanno previsto la nomina di ulteriori Commissari straordinari per altre 15 opere.

In tale contesto, caratterizzato da una **moltiplicazione degli strumenti di pianificazione**, si innesta, da ultimo, la programmazione degli interventi previsti dal **Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, nel quale sono indicate priorità infrastrutturali particolarmente cogenti in quanto assistite da specifici vincoli realizzativi e temporali in relazione all’utilizzo entro il 2026 delle risorse destinate all’Italia dal programma *Next Generation EU*.

In tale ambito, il PNRR, con la Missione 3, Componente 1 (M3C1), provvede ad imputare per investimenti sulla rete ferroviaria 24,8 miliardi di euro dedicati al completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, all’integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell’intera rete ferroviaria. In stretta connessione con l’impianto strategico di questa Missione, a valere su risorse nazionali verranno inoltre realizzati investimenti per la Sicurezza stradale 4.0, al fine di migliorare la sicurezza e la resilienza climatica/sismica di ponti e viadotti. Nello specifico, nel Nord del Paese si potenzieranno le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona- Brennero, Brescia-Verona-Vicenza e Liguria-Alpi; nel Centro del Paese si rafforzeranno due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara), e verrà inoltre potenziata e velocizzata la linea adriatica da Nord a Sud; si estenderà, inoltre, l’Alta Velocità al Sud, con la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l’avan-

zamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e la realizzazione dei primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

Il Governo è poi intervenuto con il D.L. n. 59/2021, recante un **Piano nazionale complementare** agli investimenti al PNRR per il periodo 2021-2026, che ha individuato 30 interventi, suddivisi in 24 programmi del Piano, finanziati esclusivamente dal PNC, e dunque a carico del bilancio dello Stato e 6 programmi cofinanziati con il PNRR, ossia già previsti nel PNRR e per i quali il PNC prevede risorse aggiuntive. In particolare, come indicato nell'Allegato 1 del D.M. 15 luglio 2021, adottato in attuazione dell'art. 1, comma 7, del D.L. 59/2021, si prevede il rafforzamento delle linee ferroviarie regionali con un investimento pari a 1,6 miliardi di euro; la predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a distanza sulle strutture (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) delle autostrade A24-A25, necessario per pianificare gli interventi di messa in sicurezza in modo economicamente vantaggioso e per migliorare i livelli di manutenzione; l'attuazione di un piano straordinario per il controllo e la messa in sicurezza delle strutture sulle autostrade A24-A25; l'adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso, per un investimento pari ad 1 miliardo di euro; e un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi per 12.000 opere d'arte della rete nazionale, per un importo pari a 450 milioni di euro.

Tale mutato assetto del contesto programmatico degli interventi infrastrutturali prioritari si riflette anche sui contenuti degli ultimi due Allegati infrastrutture al DEF che hanno recepito le strategie introdotte con il PNRR e il PNC. Come sottolineato nell'Allegato infrastrutture al DEF 2022, tali documenti mirano ora a garantire una pianificazione a medio-lungo termine e una visione strategica integrata del sistema infrastrutturale e della mobilità, con un approccio basato sul concetto di "Piano processo", ovvero di un metodo innovativo con cui alimentare nel tempo il processo decisionale per la selezione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità.

Nell'Allegato infrastrutture al DEF 2022 si evidenziano le **opere considerate prioritarie** per il settore delle infrastrutture per la mobilità e la logistica, per un valore complessivo pari a 279,4 miliardi di euro (+8,1% rispetto a quanto illustrato nell'Allegato 2021). Tali investimenti riguardano strade e autostrade (83,5 miliardi), ferrovie e nodi urbani (147,4 miliardi), porti (10,1 miliardi), aeroporti (3,2 miliardi), trasporto rapido di massa nelle città metropolitane (32,6 miliardi) e ciclovie (2,6 miliardi). Le risorse già assegnate attraverso i diversi canali di finanziamento ammontano a 209 miliardi, con un fabbisogno residuo di 70,4 miliardi, pari al 25% del costo totale, percentuale inferiore di sei punti percentuali rispetto a quella dell'Allegato 2021. Tra le nuove opere prioritarie, particolare importanza rivestono quelle destinate al Mezzogiorno, come la tratta ferroviaria ad Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, che oltre ai primi fondi nazionali dispone di un finanziamento ingente con il PNRR e il PNC e, sul fronte delle infrastrutture stradali, il miglioramento e il potenziamento della Statale 106 Jonica, da Reggio Calabria a Taranto (491 Km), per la quale è previsto un programma di interventi strutturali e di messa in sicurezza per un importo complessivo di 3 miliardi di euro. Figurano tra le opere prioritarie anche gli interventi stradali per il potenziamento della Strada Statale 4 Salaria e nelle aree del Centro Italia colpite dai terremoti del 2009 e del 2016.

Di rilievo, sotto il profilo della disciplina degli strumenti programmatori, appare ora il **criterio di delega** di cui all'art. 1, comma 2, lettera o), della **legge 21 giugno 2022, n. 78** (Delega al Governo in materia di contratti pubblici) – che costituisce una riforma attuativa di uno specifico obiettivo del PNRR – concernente la “**revisione e semplificazione della normativa primaria in materia di programmazione, localizzazione delle opere pubbliche e dibattito pubblico**”, al fine di rendere le relative scelte maggiormente rispondenti ai fabbisogni della comunità, nonché di rendere più celeri e meno conflittuali le procedure finalizzate al raggiungimento dell'intesa fra i diversi livelli territoriali coinvolti nelle scelte stesse”.

In conclusione, la crescente **sovrapposizione degli strumenti di programmazione infrastrutturale** sembra confermare l'esigenza di ricondurre a coerenza un quadro che appare attualmente caratterizzato da una pluralità di livelli pianificatori nella definizione delle priorità infrastrutturali, anche al fine di evitare incertezze e sovrapposizioni per il periodo successivo alla conclusione del PNRR.

2. LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E PRIORITARIE PROGRAMMATE

2.1. Il quadro di riferimento al 31 maggio 2022

Il quadro di riferimento del presente Rapporto comprende:

- ❶ le infrastrutture oggetto di monitoraggio inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014;
- ❷ le infrastrutture prioritarie individuate negli Allegati ai Documenti di economia e finanza (DEF) dal 2015 al 2022;
- ❸ gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 (decreto "sblocca cantieri") come modificato dall'articolo 9 del DL 76/2020 (decreto "semplificazioni") ed in particolare:
 - il Sistema MO.S.E.;
 - il Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi;
 - le infrastrutture riportate nei DPCM del 16 aprile 2021 e del 5 agosto 2021 di individuazione delle opere e dei relativi Commissari straordinari;
 - le infrastrutture riportate nei DPCM dell'11 maggio 2022 di individuazione di nuove opere e dei relativi Commissari straordinari che, alla data di chiusura del presente monitoraggio, risultano essere ancora in corso di registrazione presso la Corte dei conti.
- ❹ Gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC e in particolare quelli riportati nei seguenti documenti:
 - Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 denominati "Dieci anni per trasformare l'Italia";
 - aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 tra il MIMS e RFI SpA sottoscritto il 25 novembre 2021;
 - "Attuazione delle misure del PNRR", con dati aggiornati al 17 dicembre 2021 sugli investimenti e le riforme di competenza del MIMS;
 - delibera CIPESS 1/2022 - Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027 - Anticipazioni al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare gli interventi bandiera relativi a interventi presenti nell'Alle-

gato al DEF 2021, opere commissariate, opere complementari e addizionali al PNRR;

→ Decreti Ministeriali del MIMS:

- *n. 330 del 2021 - Interventi complementari al PNRR;*
- *n. 363 del 2021 - Misure urgenti relative al Fondo complementare al PNRR e altre misure urgenti per gli investimenti;*
- *n. 439 del 2021 - Riparto quota parte risorse misura M3C1 - 1.6 Potenziamento delle linee regionali;*
- *n. 448 del 2021 - Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa;*
- *n. 492 del 2021 Attuazione PNRR - Misura M5C3 - Investimento 4 - Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali (ZES);*
- *n. 4 del 2022 - Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica - sub-investimento Ciclovie turistiche.*

Il quadro di riferimento prende in considerazione infrastrutture, il cui costo, aggiornato al 31 maggio 2022, ammonta a 393,928 miliardi di euro.

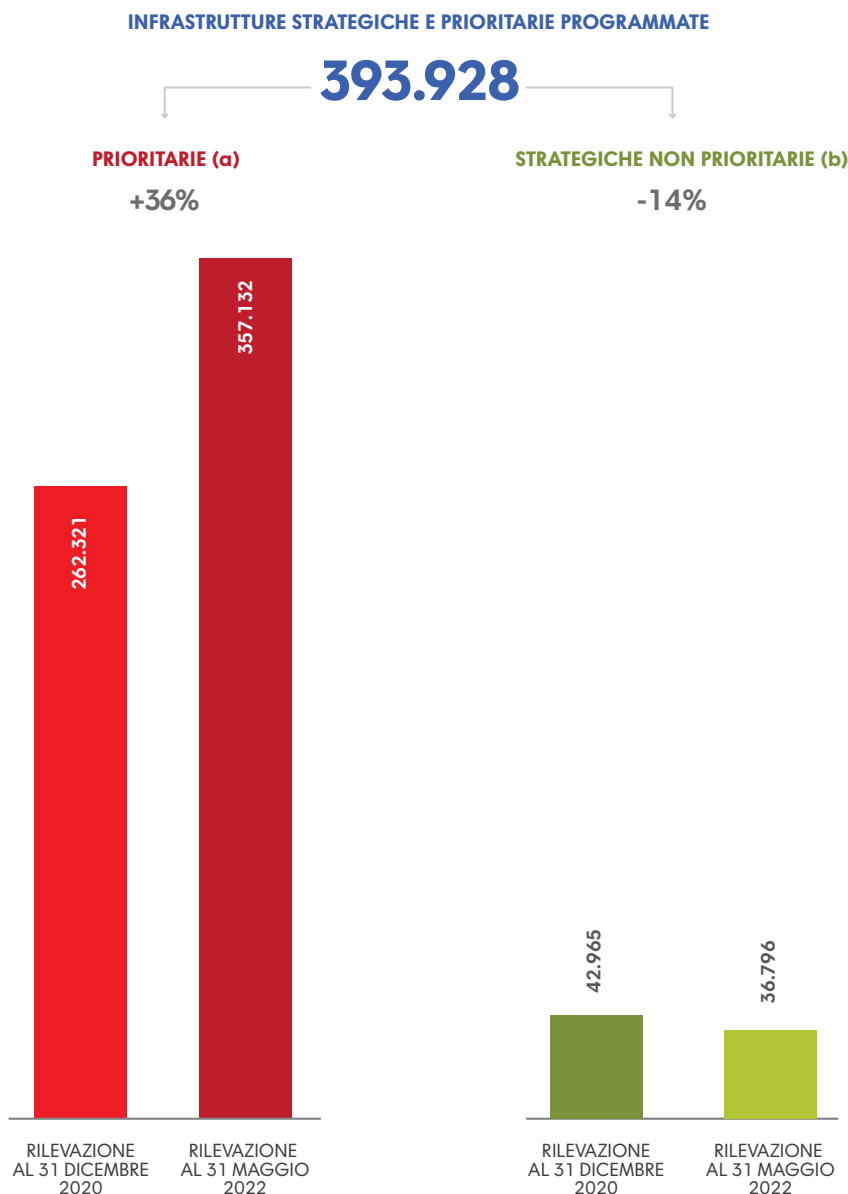
Il 91% del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie, circa 357,132 miliardi (su un totale di 393,928 miliardi), è relativo a programmi e interventi individuati come prioritari con i DEF dal 2015 al 2022, a interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e a interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC. Il costo aggiornato delle infrastrutture prioritarie già programmate con i DEF precedenti il 2021 è pari a 295,749 miliardi. Il costo dell'insieme delle nuove priorità ammonta invece a circa 61,383 miliardi di cui 42,359 miliardi relativi a nuove priorità individuate con i DEF 2021 e 2022 e i restanti 19,024 miliardi a nuove priorità individuate ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 o inserite nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS.

Il restante 9% del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie, pari a 36,796 miliardi, è invece riconducibile a infrastrutture non prioritarie inserite nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014, in quanto tale allegato rappresenta l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione in conformità a quanto previsto dall'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche.

Il costo delle infrastrutture monitorate al 31 maggio 2022 risulta in aumento di circa 88,642 miliardi (+29%) rispetto al costo complessivo delle infrastrutture moni-

Quadro di riferimento dei costi al 31 maggio 2022

(importi in milioni di euro)



(a) sono compresi i programmi e gli interventi individuati come prioritari con i DEF dal 2015 al 2022, gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC.

(b) sono comprese le infrastrutture strategiche inserite nell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 non prioritarie, ovvero non facenti parte delle infrastrutture prioritarie individuate con i DEF dal 2015 al 2022, degli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e degli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC.

torate al 31 dicembre 2020 (305,286 miliardi)¹. Tale variazione - che tiene conto solo marginalmente dell'incremento dei costi dovuto all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi - è principalmente ascrivibile:

- ❶ per 42,359 miliardi ai nuovi interventi inseriti negli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022;
- ❷ per 9,626 miliardi a nuove priorità individuate ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019;
- ❸ per 9,398 miliardi a nuove priorità inserite nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS;
- ❹ per 27,259 miliardi all'aggiornamento del costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020 (da 305,286 a 332,545 miliardi) determinato anche a seguito di *project review* e che si basa, tra l'altro, sui costi rilevati:
 - negli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 denominati "Dieci anni per trasformare l'Italia";
 - nell'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 tra il MIMS e RFI SpA sottoscritto il 25 novembre 2021;
 - nei DPCM del 16 aprile 2021 e del 5 agosto 2021 di individuazione delle opere e dei relativi Commissari straordinari;
 - nei DPCM dell'11 maggio 2022 di individuazione di nuove opere e dei relativi Commissari straordinari che, alla data di chiusura del presente monitoraggio, risultano essere ancora in corso di registrazione presso la Corte dei conti;
 - nel documento Italiadomani PNRR "Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Attuazione delle misure del PNRR", relativo al contributo del MIMS alla relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR, con dati aggiornati al 17 dicembre 2021;
 - nella delibera CIPESS 1/2022 - FSC 2021-2027 - Anticipazioni al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare gli interventi bandiera relativi a interventi presenti nel DEF 2021, opere commissariate, opere complementari e addizionali al PNRR;
 - nei decreti Ministeriali del MIMS relativi all'assegnazione di finanziamenti a valere, primariamente, sulle risorse PNRR, PNC, legge di bilancio 2022, per le infrastrutture portuali, per il trasporto rapido di massa (TRM) e il trasporto pubblico locale (TPL);

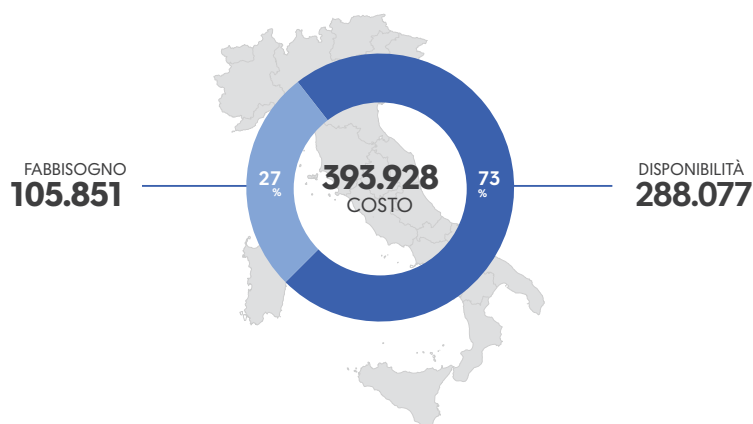
¹ Nel documento "Infrastrutture strategiche e prioritarie - programmazione e realizzazione", n. 161, maggio 2021, è stato presentato un aggiornamento dei dati al 31 dicembre 2020.

- nelle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) di attuazione dei singoli interventi pubblicate nella Gazzetta Ufficiale del 31 maggio 2022;
- nella delibera CIPESS 44/2021 di aggiornamento per l'anno 2020 del Contratto di programma 2016-2020 tra MIMS e Anas SpA;
- nelle ordinanze dei Commissari straordinari;
- mediante la rilevazione ANAC sullo stato di attuazione al 31 maggio 2022 degli interventi esaminati dal CIPESS o dai Commissari straordinari.

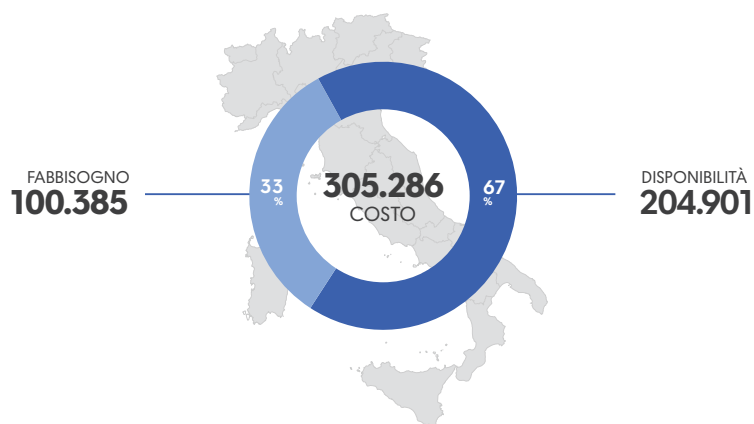
Costi disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)

RILEVAZIONE 31 MAGGIO 2022



RILEVAZIONE 31 DICEMBRE 2020



Le risorse complessivamente disponibili al 31 maggio 2022, per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, ammontano a 288,077 miliardi, il 73% del costo previsto, e il fabbisogno residuo, necessario per completare le infrastrutture programmate, ammonta a circa 105,851 miliardi (27%). Il contributo pubblico rappresenta l'86% (249 miliardi) e quello privato il restante 14% (39 miliardi). A dicembre 2020, su un ammontare di risorse disponibili di 205 miliardi, il contributo pubblico rappresentava l'83% (170 miliardi) e quello privato il 17% (35 miliardi). La ridotta disponibilità di risorse private, relative principalmente ad autostrade e aeroporti, è da ricondurre principalmente al persistere delle problematiche legate all'affidamento in concessione di nuove tratte autostradali o al rinnovo di concessioni in essere (di recente è stata istituita con decreto n. 6 del 14 gennaio 2022 del MIMS una Commissione per individuare le modalità di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali, in linea con le disposizioni europee) e all'esigenza di verifica delle strategie di sviluppo di alcuni dei principali scali aeroportuali nazionali anche a seguito della crisi epidemiologica da COVID-19.

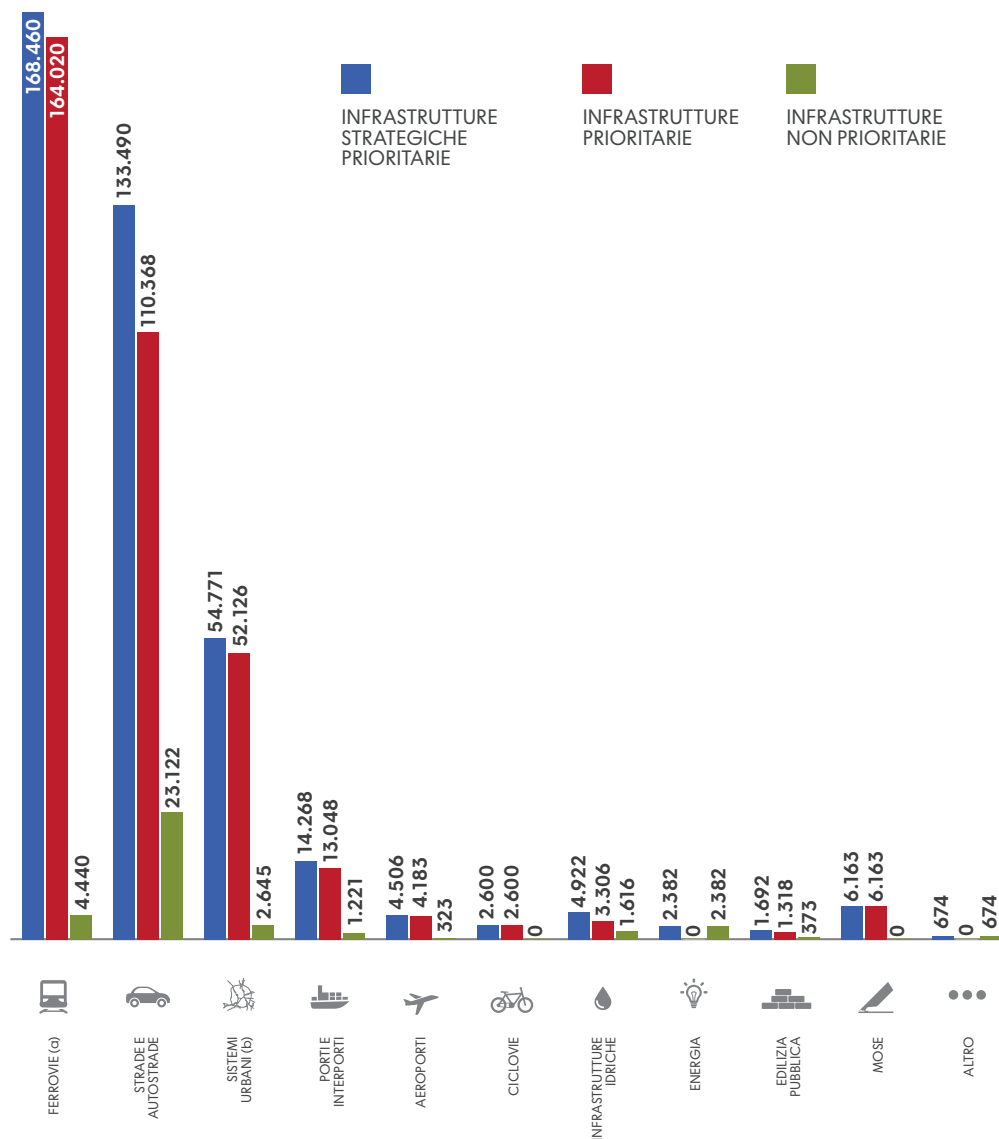
L'analisi dei costi per sistema infrastrutturale conferma la centralità delle **ferrovie**² alle quali è ascrivibile il 43% del costo complessivo. Si tratta di 168,460 miliardi dei quali 164,020 miliardi relativi a infrastrutture prioritarie (97%) e 4,440 miliardi a infrastrutture strategiche non prioritarie (3%).

La netta prevalenza delle infrastrutture ferroviarie, come già evidenziato nel precedente rapporto, è un risultato conforme alle linee programmatiche del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che mirano a dotare il Paese del capitale infrastrutturale necessario per uno sviluppo sostenibile e più resiliente rispetto alla crisi climatica in coerenza con le priorità politiche dell'Unione europea, *“che vedono la lotta al cambiamento climatico e la transizione digitale come le principali sfide del prossimo futuro, anche al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU 2030, del Green Deal europeo e del recente pacchetto di riforme «Fit for 55» proposto dalla Commissione europea, nel rispetto del principio del «non nuocere in modo significativo» all'ambiente”* (cit. da Allegato infrastrutture DEF 2022). In questo ambito è attesa una forte accelerazione realizzativa nel medio periodo considerando la centralità degli investimenti ferroviari nella programmazione PNRR-PNC.

² Nel sistema infrastrutturale ferrovie sono compresi: i programmi prioritari per lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni delle reti nazionale e regionale, per la sicurezza di gallerie e armamento, per il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni e per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori; gli interventi prioritari e strategici non prioritari su direttici nazionali e reti regionali. Non sono invece compresi gli interventi prioritari sui nodi che sono inseriti tra gli interventi dei sistemi urbani.

Quadro di riferimento dei costi per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)



(a) Compresi i programmi prioritari e gli interventi prioritari e strategici non prioritari su direttici nazionali e reti regionali; esclusi gli interventi prioritari sui nodi che sono inseriti tra gli interventi dei sistemi urbani

(b) Compresi i programmi prioritari per il trasporto rapido di massa nelle 14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014, gli interventi prioritari sui nodi ferroviari di 12 grandi città e il programma grandi stazioni, altri interventi prioritari e strategici non prioritari nelle città di Bergamo, Brescia, Trieste, Ravenna-Rimini-Cattolica, Perugia, Salerno e Taranto.

	Infrastrutture strategiche e prioritarie			Infrastrutture prioritarie			Infrastrutture strategiche non prioritarie		
	Rileva- zione al 31 di- cembre 2020	Rileva- zione al 31 mag- gio 2022	Varia- zione assoluta	Rileva- zione al 31 di- cembre 2020	Rileva- zione al 31 mag- gio 2022	Varia- zione assoluta	Rileva- zione al 31 di- cembre 2020	Rileva- zione al 31 mag- gio 2022	Varia- zione assoluta
Ferrovie (a)	135.876	168.460	32.584	128.498	164.020	35.522	7.378	4.440	-2.938
Strade e autostrade	103.102	133.490	30.388	77.196	110.368	33.172	25.906	23.122	-2.784
Sistemi urbani (b)	42.328	54.771	12.443	39.603	52.126	12.523	2.725	2.645	-80
Porti e interporti	8.896	14.268	5.372	7.404	13.048	5.644	1.492	1.221	-271
Aeroporti	2.861	4.506	1.645	2.447	4.183	1.736	414	323	-91
Ciclovie	0	2.600	2.600	0	2.600	2.600	0	0	0
Infrastrutture idriche	2.773	4.922	2.149	1.152	3.306	2.154	1.621	1.616	-5
Energia	2.382	2.382	0	0	0	0	2.382	2.382	0
Edilizia pubblica	901	1.692	791	528	1.318	790	373	373	0
Mo.S.E.	5.493	6.163	670	5.493	6.163	670	0	0	0
Altre infrastrutture	674	674	0	0	0	0	674	674	0
TOTALE	305.286	393.928	88.642	262.321	357.132	94.811	42.965	36.796	-6.169

(a) Compresi i programmi prioritari e gli interventi prioritari e strategici non prioritari su direttici nazionali e reti regionali; esclusi gli interventi prioritari sui nodi che sono inseriti tra gli interventi dei sistemi urbani

(b) Compresi i programmi prioritari per il trasporto rapido di massa nelle 14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014, gli interventi prioritari sui nodi ferroviari di 12 grandi città e il programma grandi stazioni, altri interventi prioritari e strategici non prioritari nelle città di Bergamo, Brescia, Trieste, Ravenna-Rimini-Cattolica, Perugia, Salerno e Taranto.

Le **strade e le autostrade**, che comprendono i sistemi autostradali, la rete stradale non a pedaggio gestita dalla società ANAS e la rete stradale secondaria (strade regionali, provinciali e delle città metropolitane) e di collegamento delle aree interne e montane, rappresentano il 34% del costo complessivo. Si tratta di 133,490 miliardi dei quali 110,368 miliardi relativi a infrastrutture prioritarie (83%) e 23,122 miliardi a infrastrutture strategiche non prioritarie (17%).

I **sistemi urbani** - categoria che riunisce i programmi prioritari per il trasporto rapido di massa nelle 14 città metropolitane individuate dalla L. 56/2014, gli interventi

prioritari sui nodi ferroviari di 12 grandi città e il programma grandi stazioni, altri interventi prioritari e strategici non prioritari nelle città di Bergamo, Brescia, Trieste, Ravenna-Rimini-Cattolica, Perugia, Salerno e Taranto - rappresentano il 14% del costo complessivo. Si tratta di 54,771 miliardi dei quali 52,126 miliardi relativi a infrastrutture prioritarie (95%) e 2,645 miliardi a infrastrutture strategiche non prioritarie (5%).

Il complesso quadro delle opere pubbliche, fatto di programmazione, progettazione, affidamento dei lavori e realizzazione delle opere, viene analizzato attraverso l'aggiornamento di SILOS con dati al 31 maggio 2022 e tiene conto di 1.766 lotti dei quali 1.342 lotti riguardano le infrastrutture prioritarie e 424 lotti le infrastrutture strategiche non prioritarie. Su SILOS sono inoltre rese disponibili 266 schede opera che, oltre a fornire dati storici, permettono un approfondimento sullo stato di avanzamento di 885 lotti.

La nuova rilevazione fa emergere una significativa accelerazione nelle fasi di progettazione, aggiudicazione ed esecuzione dei lavori.

Con la rilevazione al 31 maggio 2022 è stato individuato uno specifico stato di avanzamento per oltre il 98% dei lotti (1.737 su 1.766 lotti totali), che rappresentano l'87% del costo (344,595 miliardi su 393,928 miliardi totali). Il restante 2% dei lotti (29 lotti), che rappresentano il 13% del costo (49,333 miliardi), riguarda lotti per i quali è stato impossibile definire con precisione lo stato di realizzazione. Tra questi rientrano i seguenti programmi prioritari:

- ① di RFI SpA per lo sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete ferroviaria nazionale (15,457 miliardi);
- ② di ANAS SpA per la valorizzazione del patrimonio stradale esistente (13,030 miliardi);
- ③ di Regioni, Province e Città Metropolitane per la resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane (16,550 miliardi).

Di seguito è presentato lo stato di avanzamento al 31 maggio 2022 dei lotti per i quali è stato individuato lo stato di realizzazione per fasi:

- ① 193 miliardi (56%) in progettazione, circa 40 miliardi in più (+26%) rispetto al precedente monitoraggio (153 miliardi) per effetto dell'ampliamento del perimetro delle priorità (con la selezione dei progetti PNRR e PNC e delle opere commissariate) e dell'aumento dei costi dei progetti, anche a seguito dell'avanzamento progettuale e della revisione dei progetti esistenti, e, al momento solo in misura minima, dell'aggiornamento dell'importo dei lavori alle ultime tariffe secondo le disposizioni del DL 50/2022;
- ② 9,586 miliardi (3%) in gara, circa 8,7 miliardi in meno (-47,6%) rispetto al precedente monitoraggio (18,3 miliardi);
- ③ 10,778 miliardi (3%) aggiudicati in attesa di contratto, circa 9,7 miliardi in più

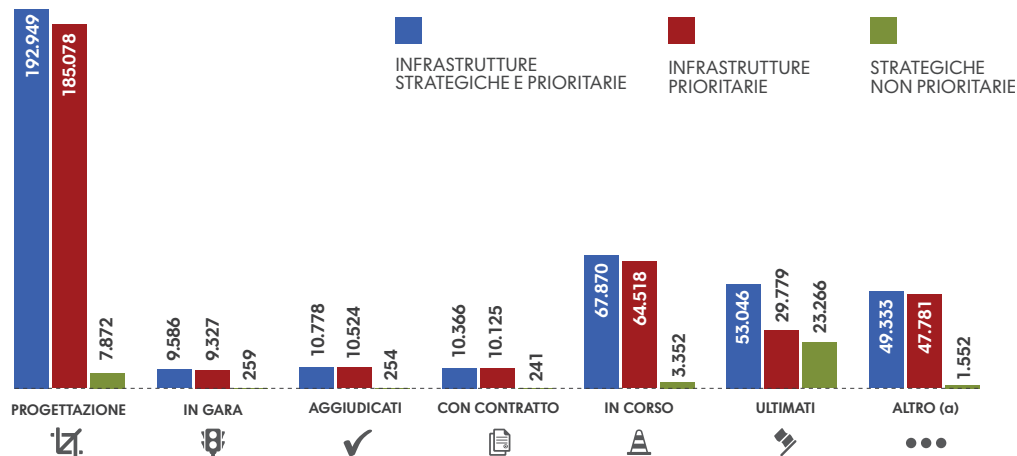
(+906,3%) per effetto dell'aggiudicazione di alcuni rilevanti lotti ferroviari ad alta velocità (Verona-Brennero tratta Fortezza-Ponte Gardena, Itinerario Napoli-Bari, tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino) e stradali (Pedemontana Lombarda 2° lotto - Tratte B2, C e D);

- ④ 10,366 miliardi (3%) con contratto sottoscritto ma lavori non ancora iniziati, 867 milioni in più (+9,1%);
- ⑤ 67,870 miliardi in corso di realizzazione, 9,7 miliardi in più (+16,7%) per effetto dell'avvio di nuovi cantieri ferroviari nell'ambito dei collegamenti Torino-Lione, Brescia-Verona-Padova e dell'aggiornamento del costo delle infrastrutture in corso di realizzazione;
- ⑥ 53,046 miliardi ultimati, circa 3 miliardi in più (+6%) per effetto dell'ultimazione di alcuni interventi nei settori ferroviario, stradale, portuale e per il trasporto rapido di massa e dell'aggiornamento del costo delle infrastrutture ultimate.

Appare comunque evidente che si è entrati in una nuova fase. Dopo molto tempo rispetto a quanto programmato, diverse infrastrutture strategiche si avviano alla conclusione; altre entrano nella fase di esecuzione dei lavori a seguito dell'approvazione dei progetti esecutivi e del perfezionamento dei finanziamenti; aumentano le aggiudicazioni spinte dalle misure di semplificazione introdotte con il DL 76/2020 al fine di favorire la rapida cantierizzazione degli interventi infrastrutturali di maggiore complessità e rilevanza economica ovvero di più elevato impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale; vanno in gara i primi progetti PNRR e PNC e alcune opere commissariate; aumenta il volume delle infrastrutture in fase di progettazione con la selezione dei progetti PNRR e PNC e le opere commissariate.

Quadro di riferimento dei costi per stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)



(a): compresi i lotti con uno stato di avanzamento misto o con contratto rescisso.

Quadro di riferimento dei costi per stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)

	Infrastrutture strategiche e prioritarie			Infrastrutture prioritarie			Infrastrutture strategiche non prioritarie		
	Valori assoluti	% su sub totale	% su totale generale	Valori assoluti	% su sub totale	% su totale generale	Valori assoluti	% su sub totale	% su totale generale
Rilevazione al 31 dicembre 2020									
Progettazione	153.213	53%		140.798	56%		12.415	30%	
In gara	18.306	6%		17.610	7%		696	2%	
Aggiudicati	1.071	0%		816	0%		255	1%	
Con contratto	9.499	3%		9.208	4%		291	1%	
In corso	58.154	20%		53.607	21%		4.547	11%	
Ultimati	50.059	17%		27.324	11%		22.735	56%	
Sub totale (a)	290.302	100%	95%	249.363	100%	95%	40.939	100%	95%
Altro (b)	14.984		5%	12.958		5%	2.026		5%
Totale generale (c)	305.286		100%	262.321		100%	42.965		100%
Rilevazione al 31 maggio 2022									
Progettazione	192.949	56%		185.078	60%		7.872	22%	
In gara	9.586	3%		9.327	3%		259	1%	
Aggiudicati	10.778	3%		10.524	3%		254	1%	
Con contratto	10.366	3%		10.125	3%		241	1%	
In corso	67.870	20%		64.518	21%		3.352	10%	
Ultimati	53.046	15%		29.779	10%		23.266	66%	
Sub totale (a)	344.595	100%	87%	309.351	100%	87%	35.244	100%	96%
Altro (b)	49.333		13%	47.781		13%	1.552		4%
Totale generale (c)	393.928		100%	357.132		100%	36.796		100%

(a): esclusi i lotti con uno stato di avanzamento misto o con contratto rescisso.

(b): lotti con uno stato di avanzamento misto o con contratto rescisso.

(c): compresi i lotti con uno stato di avanzamento misto o con contratto rescisso.

I dati oggetto di analisi si basano sull'aggiornamento del sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), accessibile anche sul sito *web* della Camera, che contiene una tabella generale degli interventi pubblicata anche in formato di tipo aperto (*linked open data*) e 266 schede riguardanti 885 lotti del costo complessivo di circa 206 miliardi, il 52% del costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate, di cui:

- ❶ 104 schede, del costo complessivo di circa 118 miliardi articolato in 301 lotti, relative a opere commissariate ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019;
- ❷ altre 160 schede, del costo complessivo di circa 84 miliardi articolato in 573 lotti relative a infrastrutture strategiche deliberate dal CIPESS al 31 maggio 2022 o facenti parte delle 25 opere prioritarie del DEF 2015;
- ❸ ulteriori due schede relative a grandi progetti PNRR - non facenti parte delle opere strategiche deliberate dal CIPESS e delle opere commissariate ai sensi del citato articolo 4 - le "Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura" di cui all'art. 206 del DL 34/2020 del costo complessivo di circa 4 miliardi articolato in 2 lotti; il progetto *Adriagateway* di cui all'art. 44 del DL 77/2021 del costo complessivo di 425 milioni articolato in 9 lotti.

Le schede, oltre a fornire dati storici, permettono un ulteriore approfondimento sullo stato di avanzamento di tali infrastrutture anche grazie ai dati ed alle informazioni forniti dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

3. I PROGRAMMI E GLI INTERVENTI PRIORITARI

3.1. Introduzione

In questo capitolo, l'analisi si concentra sui programmi e sugli interventi prioritari:

- ① individuati e definiti con gli Allegati ai DEF dal 2015 al 2022;
- ② individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 (decreto “sblocca cantieri”);
- ③ del settore dei trasporti inseriti nel PNRR e nel PNC tra le misure M2C2, M3C1 e M5C3 di competenza del MIMS.

Il costo totale dei programmi e degli interventi prioritari individuati al 31 maggio 2022 ammonta a 357,132 miliardi, pari al 91% del costo dell'insieme delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate (393,928 miliardi).

Rispetto alla precedente rilevazione aggiornata a dicembre 2020 si osserva un incremento di costo di 94,811 miliardi, passandosi da circa 262,321 miliardi a 357,132 miliardi (+36%). Tale incremento, che tiene conto solo marginalmente dell'incremento dei costi dovuto all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi, è principalmente ascrivibile:

- ① per 42,359 miliardi ai nuovi interventi inseriti negli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022;
- ② per 24,901 miliardi all'aggiornamento del costo delle infrastrutture prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020;
- ③ per 9,626 miliardi a nuove priorità individuate ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019;
- ④ per 9,398 miliardi a nuove priorità inserite nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS;
- ⑤ per 8,104 miliardi alla prioritizzazione di talune infrastrutture strategiche non prioritarie, già indicate nell'Allegato infrastrutture al DEF 2013, principalmente stradali, determinata dal commissariamento, dall'inserimento dei progetti nel PNRR e nel PNC o con i DEF 2021 e 2022.

L'81% del costo complessivo delle infrastrutture prioritarie programmate al 31 maggio 2022, 287,645 miliardi, riguarda priorità individuate dal MIT con i DEF 2015-2020, considerando anche gli interventi in *project review* o con macrostudio di fattibilità il cui costo è stato indicato nel DEF 2022.

Il restante 19%, pari a 69,487 miliardi, sono nuove priorità individuate con i DEF 2021 e 2022, individuate ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 o inserite nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS.

Il costo dei nuovi interventi indicati negli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 ammonta a 42,359 miliardi, dei quali:

- ❶ il 43% (18,248 miliardi) relativo a interventi sulla rete stradale di competenza di Regioni, Province e Città Metropolitane per la resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane (16,550 miliardi), a ulteriori interventi nelle aree dei crateri sismici 2009 e 2016 programmati con ordinanza 16/12/2021, n. 1, del Commissario straordinario sisma 2016, condivisi con il MIMS (1,172 miliardi), al collegamento tra A2 e Variante SS 18 ad Agropoli (370 milioni) e a opere complementari alla autostrada Roma Latina (156 milioni);
- ❷ il 30% (12,689 miliardi) per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della rete ferroviaria regionale e per l'adeguamento della linea Adriatica con caratteristiche AV/AC;
- ❸ il 18% (7,681 miliardi) per il potenziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa delle città metropolitane;
- ❹ l'8% (3,228 miliardi) per il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture portuali e in particolare per interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste legate al progetto *Adriagateway* (una delle 10 opere contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'articolo 44 del DL 77/2021 per le quali sono previste semplificazioni procedurali e tempistiche particolarmente stringenti anche in considerazione del fatto che le stesse opere sono state indicate nel PNRR o sono state incluse nel PNC) e per il *cold ironing* (l'elettificazione delle banchine, per consentire alla navi di spegnere i motori quando sono in porto) di gran parte dei porti italiani;
- ❺ il restante 1% (512 milioni) relativo al sistema aeroportuale per il collegamento ferroviario agli aeroporti di Brindisi, Trapani Birgi e Olbia e per l'innovazione digitale dei sistemi aeroportuali.

Ammonta a 9,626 miliardi il costo delle nuove priorità individuate ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019, dei quali:

- ❶ il 41% (3,965 miliardi) relativo a interventi sulla rete stradale nazionale gestita da ANAS;
- ❷ il 31,5% (3,021 miliardi) per la messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera (RM), per la realizzazione delle opere di derivazione della diga di

Campolattaro (BN), per il completamento della diga di Pietrarossa (EN) e per il completamento e la messa in sicurezza di alcune dighe della Sardegna;

- ③ il 14% (1,318 miliardi) per interventi di adeguamento, ristrutturazione nonché nuova realizzazione di presidi di pubblica sicurezza delle città di Torino, Alessandria, Genova Milano, Bologna, Livorno, Roma, Nettuno, L'Aquila, Napoli, Torre Annunziata, Bari, Barletta, Crotone, Reggio Calabria, Catania e Palermo;
- ④ il 13% (12,689 miliardi) per il potenziamento delle linee ferroviarie Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello, Bolzano-Brennero e linea Pusteria (compresa la variante di Riga), Empoli-Siena, Palermo-Trapani via Milo e per il ripristino e ammodernamento del collegamento Caltagirone-Gela;
- ⑤ il restante 0,5% per i lavori di sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia del porto di Palermo con la città.

Ammonta a 9,398 miliardi il costo delle nuove priorità inserite nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS, dei quali:

- ① il 76% (7,186 miliardi) per interventi sulla rete ferroviaria gestita da RFI e primariamente per l'adeguamento prestazionale e *upgrading* dei corridoi TEN-T Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno;
- ② il 12% (1,099 miliardi) per sistemi urbani e in particolare, tra gli altri, per la realizzazione del BRT (*Bus rapid transit*) Bergamo-Dalmine, della linea tramviaria T2 della Valle Brembana, Bergamo-Villa D'Almè, della Cabinovia metropolitana Trieste-Porto vecchio-Carso, del *People mover* Firenze Belfiore - Santa Maria Novella, della linea BRT (*Bus rapid transit*) prevista dal PUMS del Comune di Perugia (Infrastrutturazione Corridoio Pievaiola-Settevalli, linea Castel del Piano-Fontivegge), della nuova linea portante elettrica rete BRT di Taranto (linee rosse e blu);
- ③ Il 6% (circa 600 milioni) per interventi stradali bandiera finanziati con le risorse del FSC 2021-2027 anticipate al MIMS con la delibera CIPESS 1/2002;
- ④ Il 5% (circa 500 milioni) per interventi infrastrutturali nel settore dei porti e interporti destinatari delle risorse PNRR, ripartite con il DM n. 492 del 3 dicembre 2021 di attuazione della Misura M5C3 - Investimento 4 - Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali (ZES), e con il DM n. 330 del 13 agosto 2021 di approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR;
- ⑤ lo 0,2% (15 milioni) per infrastrutture idriche bandiera finanziate con le risorse del FSC 2021-2027 anticipate al MIMS con la delibera CIPESS 1/2002 (aree di laminazione nei comuni toscani di Signa e Lastra e per l'adeguamento degli argini sul fiume Bisenzio nel comune di Signa).

Infine ammonta a 8,104 miliardi il costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie, già indicate nell'Allegato infrastrutture al DEF 2013, e successivamente prio-

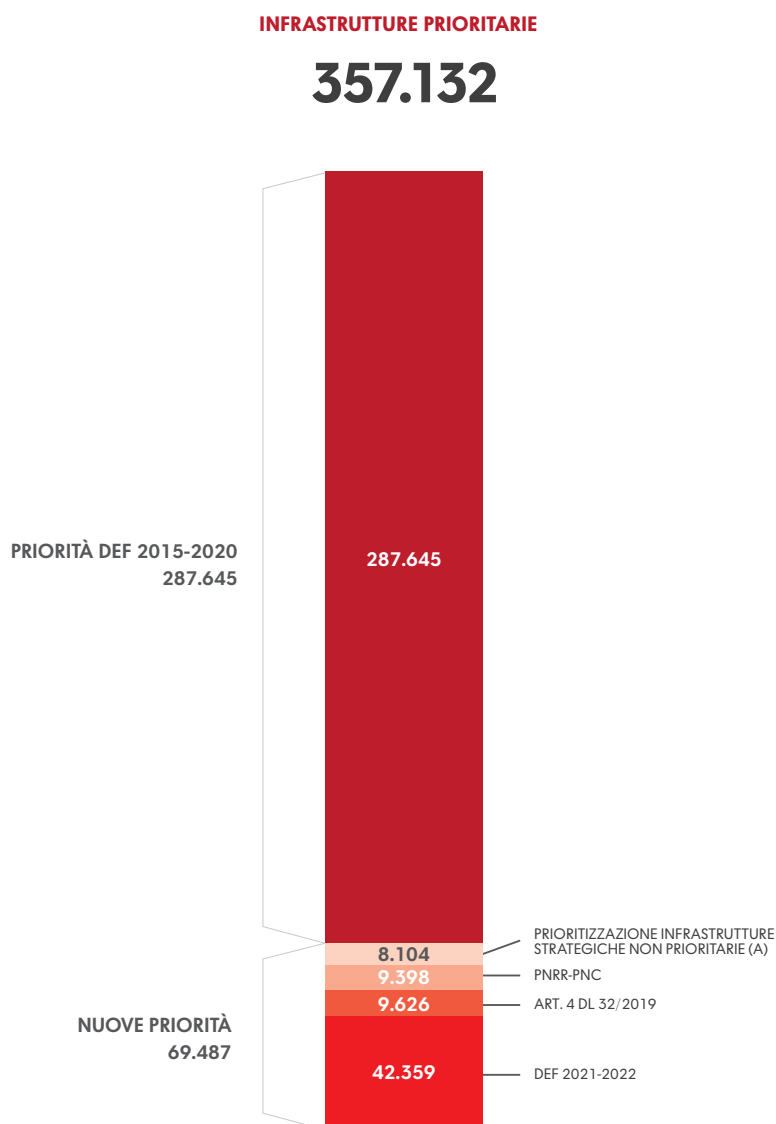
ritizzate con il commissariamento, con la selezione dei progetti PNRR e PNC o con le priorità individuate con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022. Si tratta principalmente di interventi nel settore stradale (circa 5,750 miliardi) e in particolare sulla seguenti strade statali gestite da ANAS: Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia; SS 11 Padana Superiore-SS 494 Vigevanese; SR 10 Padana Inferiore; SS 12 - Viabilità Est di Lucca; Strada Statale 45 Val Trebbia; SS 64 - Nodo ferroviariale di Casalecchio di Reno; SS 64 Porrettana; Variante alla SS1 Aurelia bis; Nodo stradale di Perugia; SS 80 del Gran Sasso d'Italia; Collegamento tra SS 85 Variante di Venafrò all'A1; SS7 BIS - Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise, la direttrice Domitiana e la variante di Capua; Collegamento A16-A2 - Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda; Collegamento mediano Murgia-Pollino; Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca SS 275 di Santa Maria di Leuca; A2 - Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino; SS 182 - Trasversale delle Serre; A18 Autostrada Siracusa-Gela; SS 115 Sud Occidentale Sicula.

Quadro di riferimento dei costi

(importi in milioni di euro)

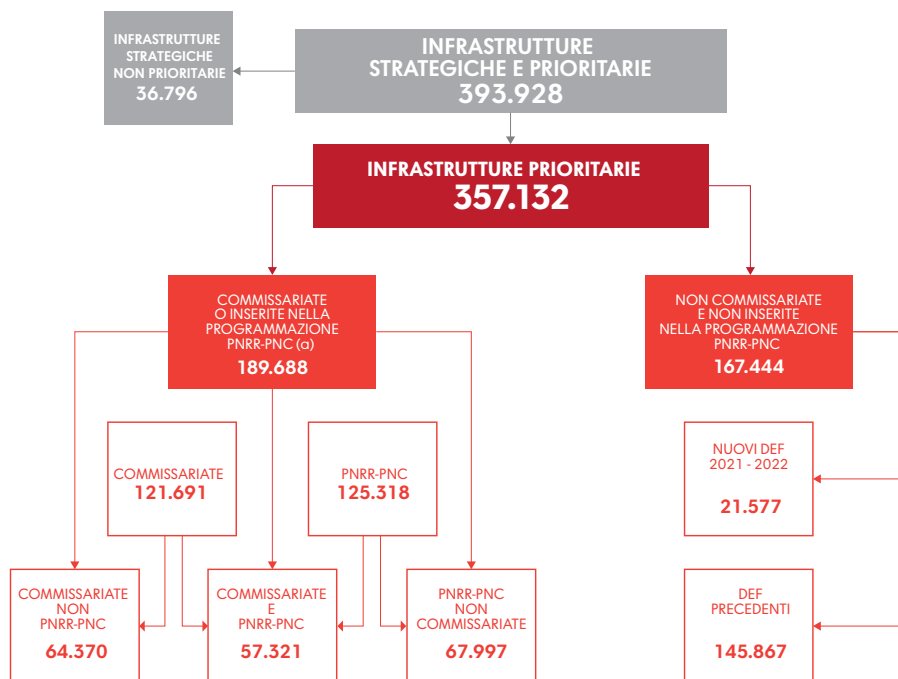
	Costo	%	Variazione assoluta	%
Rilevazione 31 dicembre 2020	262.321			
Rilevazione 31 maggio 2022	357.132	100%	94.811	100%
<i>di cui</i>				
Priorità DEF 2015-2020	287.645	81%	25.324	27%
Nuove priorità	69.487	19%	69.487	73%
DEF 2021-2022	42.359	12%	42.359	45%
ART. 4 DL 32/2019	9.626	3%	9.626	10%
PNRR-PNC	9.398	3%	9.398	10%
Prioritizzazione infrastrutture strategiche non prioritarie (a)	8.104	2%	8.104	9%

(a) Compresa diverse infrastrutture strategiche non prioritarie, già indicate nell'Allegato infrastrutture al DEF 2013, principalmente stradali, prioritizzate con il commissariamento, con la selezione dei progetti PNRR e PNC o con i DEF 2021 e 2022.



Il 53% del costo delle infrastrutture prioritarie, pari a circa 189,688 miliardi, riguarda infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR e PNC.

Il restante 47%, pari a circa 167,444 miliardi, sono infrastrutture, inserite negli Allegati ai DEF dal 2015 al 2022, non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR e PNC.



(a) sono compresi gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019, gli interventi sulle Autostrade A24 e A25 per l'adeguamento sismico dei viadotti, l'adeguamento delle gallerie e altri interventi sull'infrastruttura, gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC.

Il 45% del costo dei programmi e interventi prioritari, pari a 160,476 miliardi, riguarda le infrastrutture del Centro-Nord, mentre a Sud e Isole è destinato il 36% (128,367 miliardi). Il restante 19% del costo, pari a circa 68,289 miliardi, riguarda interventi per i quali non è stato possibile ricostruire il dettaglio territoriale, in quanto riferiti, in misura prevalente, ai nuovi “programmi diffusi” per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente inseriti nei contratti di programma di RFI e di ANAS o a interventi sulla rete stradale di competenza di Regioni, Province e Città Metropolitane per la resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane.

Nell'ambito dei programmi e degli interventi prioritari rientrano prevalentemente infrastrutture ferroviarie e stradali. Il 46% del costo di tali interventi riguarda le ferrovie (164,020 miliardi, +28% rispetto al costo rilevato a dicembre 2020) e il 31% le strade e autostrade (110,368 miliardi, +43%), mentre ai sistemi urbani (i programmi prioritari per il trasporto rapido di massa nelle 14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014, gli interventi prioritari sui nodi ferroviari di 12 grandi città e il programma grandi stazioni, altri interventi prioritari e strategici non prioritari nelle città di Ber-

gamo, Brescia, Trieste, Ravenna-Rimini-Cattolica, Perugia, Salerno e Taranto) è riconducibile il 15% del costo delle infrastrutture prioritarie (52,126 miliardi, +32%). Un altro 4% spetta a porti e interporti (13,048 miliardi, +76%), il 2% al Mo.S.E. (6,163 miliardi, +12%) e il restante 3% a aeroporti (4,183 miliardi), idrico (3,306 miliardi), ciclovie (2,6 miliardi) e edilizia pubblica rappresentata da interventi di adeguamento, ristrutturazione nonché nuova realizzazione di presidi di pubblica sicurezza (1,318 miliardi).

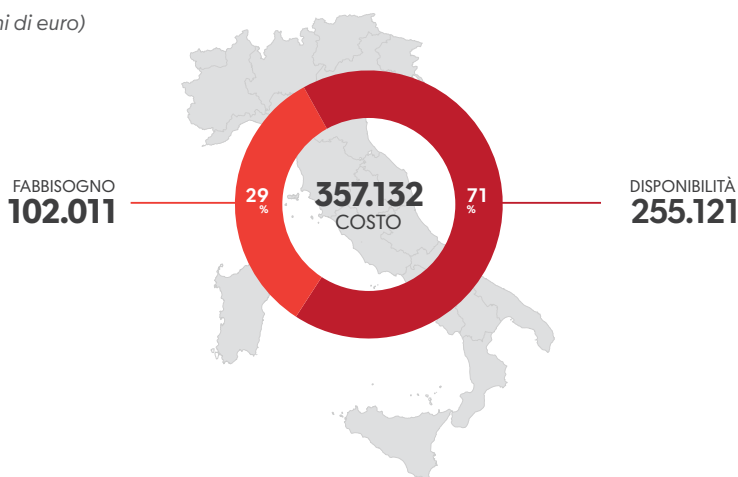
Lo stato di avanzamento al 31 maggio 2022 evidenzia che il 60% (185,076 miliardi, +31,5% rispetto alla rilevazione di dicembre 2020) dei costi delle infrastrutture prioritarie al netto dei lotti con stato di avanzamento misto o contratto rescisso (47,781 miliardi, il 13% del costo complessivo delle priorità al 31 maggio 2022) riguarda 764 lotti in fase di progettazione; il 21% (64,518 miliardi, +20%) lotti in corso di realizzazione e il 10% (29,780 miliardi, +9%) lotti ultimati. Il restante 9% riguarda lotti in gara (9,328 miliardi, -47%), lotti aggiudicati (10,524 miliardi, 816 milioni a dicembre 2020, + 1.190%), lotti con contratto sottoscritto (10,125 miliardi, + 10%).

3.2 Costi, disponibilità e fabbisogni

Rispetto al costo dei programmi e degli interventi prioritari, pari a 357,132 miliardi, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 255,121 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 102,011 miliardi. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)



Le risorse disponibili sono riconducibili a diverse fonti di finanziamento pubbliche (europee, nazionali, regionali e locali) e a risorse private (principalmente legate alle concessioni autostradali e aeroportuali) come è stato rilevato nei precedenti rapporti.

Per le infrastrutture prioritarie il contributo pubblico rappresenta il 90%, pari a 228,546 miliardi. Il restante 10% riguarda risorse private, pari a circa 26,485 miliardi, e sono relative principalmente a autostrade e aeroporti.

Rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 le disponibilità pubbliche sono aumentate sensibilmente a seguito dell'assegnazione ai singoli progetti delle risorse PNRR e PNC, della quota di risorse FSC 2021-2027 anticipate al MIMS, di una prima parte delle risorse previste dalla legge di bilancio per il 2022, in quanto non tutte risultano ripartite per singolo intervento o programma (come riportato nell'Allegato infrastrutture al DEF 2022, non sono infatti ricomprese le nuove risorse che andranno a finanziare gli aggiornamenti dei Contratti di programma tra il MIMS e ANAS, 4,550 miliardi di euro, e tra il MIMS e RFI, 5,750 miliardi, entrambi non ancora sottoscritti). Si passa da 147,143 miliardi di euro a 228,656 miliardi: +81,513 miliardi (+36%).

Tra le assegnazioni di risorse pubbliche più recenti si evidenziano:

- ❶ **30,267 miliardi** di risorse PNRR delle quali il 75% per il finanziamento di infrastrutture ferroviarie inserite nella programmazione PNRR-PNC (circa 23 miliardi);
- ❷ **16,165 miliardi** di risorse PNC delle quali il 68% per il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie inserite nella programmazione PNRR-PNC (circa 11 miliardi di cui 9,4 miliardi relativi al collegamento AV-AC Salerno - Reggio Calabria - Fase prioritaria Lotti 1 e 2); il 18%, circa 2,8 miliardi di competenza del MIMS assegnati con il DM n. 330 del 13 agosto 2021, per il finanziamento di interventi nel settore portuale per lo "sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici", l'"aumento selettivo della capacità portuale", per le connessioni "ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale", per l'"efficientamento energetico" e per l'"elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*)";
- ❸ **13,087 miliardi** di risorse della legge di bilancio 2022¹ (L. n. 234 del 2021) delle quali:

¹ Non sono considerate: le risorse per il finanziamento del contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti, pari a 5,750 miliardi, in quanto ancora non ripartite tra programmi e interventi specifici, ad eccezione delle risorse già destinate, in base al comma 394 della stessa legge, alla "promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T)"; le risorse per il finanziamento degli interventi sulla rete in gestione ad ANAS SpA, in quanto non è ancora stato formalizzato il nuovo Contratto di Programma che le riceverà (per un totale di circa 4,5 miliardi aggiuntivi).

- **5 miliardi** per il finanziamento degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Adriatica con caratteristiche AV/AC, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (*Core Network*) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T);
- **4,7 miliardi**², assegnati con il DM n. 97 del 20 aprile 2022, per il finanziamento degli investimenti infrastrutturali per promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione e il potenziamento della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa;
- **1,4 miliardi** per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti della rete secondaria;
- **1,7 miliardi** assegnati con il DM del 9 maggio 2022 per il finanziamento dei programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane;
- **200 milioni** per la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana, quale contributo massimo a favore della regione Emilia-Romagna³;
- **57 milioni** per il collegamento ferroviario Torino-Lione e in particolare per il completamento della copertura finanziaria del lotto costruttivo n. 4 (5,68 milioni di euro) e delle ulteriori opere compensative (51,32 milioni di euro).
- **6,159 miliardi** quale anticipazione di risorse FSC 2021-2027 al MIMS per il finanziamento di interventi "bandiera" relativi a infrastrutture presenti nel DEF 2021, opere commissariate e opere complementari e addizionali al PNRR. L'87% di tali risorse è destinato al finanziamento di interventi "bandiera" nei settori stradale (2,696 miliardi, 44%) e ferroviario (2,629 miliardi, 43%). Nella programmazione generale del FSC 2021-2027 sono attese ulteriori ingenti risorse da destinare alla rete stradale e una particolare attenzione dovrà essere riservata per l'aumento della resilienza considerati i limitati finanziamenti nell'ambito del programma Next Generation EU e del Piano Nazionale Complementare.

² Le risorse complessive assegnate con DM n. 97 del 20 aprile 2022 ammontano a 4,757 miliardi e sono destinate per 4,730 miliardi alle infrastrutture prioritarie rilevate al 31 maggio 2022 e per i restanti 27 milioni al sistema di trasporto pubblico di massa nel comune di Piacenza per il collegamento della stazione ferroviaria con il nuovo polo ospedaliero, infrastruttura che non rientra nel perimetro delle infrastrutture prioritarie

³ L'erogazione del contributo, da includere nel piano economico-finanziario della società concessionaria Autostrada regionale Cispadana Spa, è subordinata al perfezionamento della procedura di approvazione dell'aggiornamento degli atti convenzionali, previa attestazione da parte di un primario istituto finanziario delle condizioni di bancabilità del progetto e di sostenibilità economico-finanziaria della concessione.

Disponibilità per fonte di finanziamento

(importi in milioni di euro)

	VA	%
Risorse pubbliche	228.636	90%
Principali risorse 2021 - 2022	65.678	26%
NGEU/PNRR	30.267	12%
PNC	16.165	6%
Legge bilancio 2022 (a)	13.087	5%
FSC 2021-2027 anticipazione	6.159	2%
Altre risorse pubbliche	162.958	64%
Risorse private	26.485	10%
TOTALE	255.121	100%

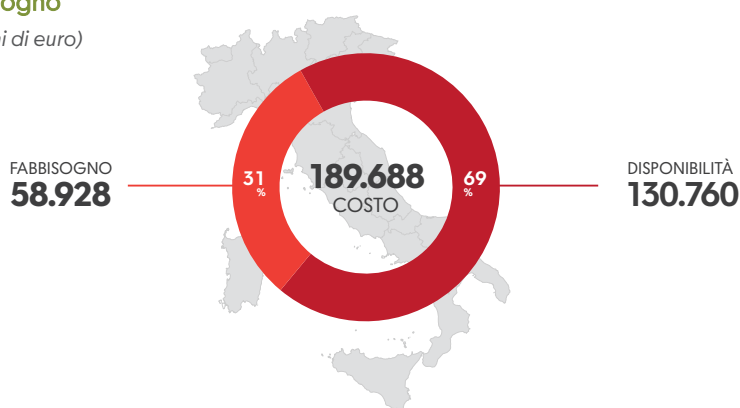
(a) Non sono considerate:

- le risorse per il finanziamento del contratto di Programma 2022-2026 tra MIMS e RFI SpA - parte "Investimenti", pari a 5,750 miliardi di euro, in quanto ancora non ripartite tra programmi e interventi specifici, ad eccezione delle risorse già destinate, in base al comma 394 della stessa legge, alla "promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T)";
- le risorse per il finanziamento degli interventi sulla rete in gestione ad ANAS SpA, in quanto non è ancora stato formalizzato il nuovo Contratto di Programma che le riceverà per un totale di circa 4,5 miliardi di euro aggiuntivi.

Se si considera il costo delle sole infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR e PNC, pari a 189,688 miliardi, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 130,760 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 58,928 miliardi. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 69% del costo.

Infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR e PNC (a) - Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)

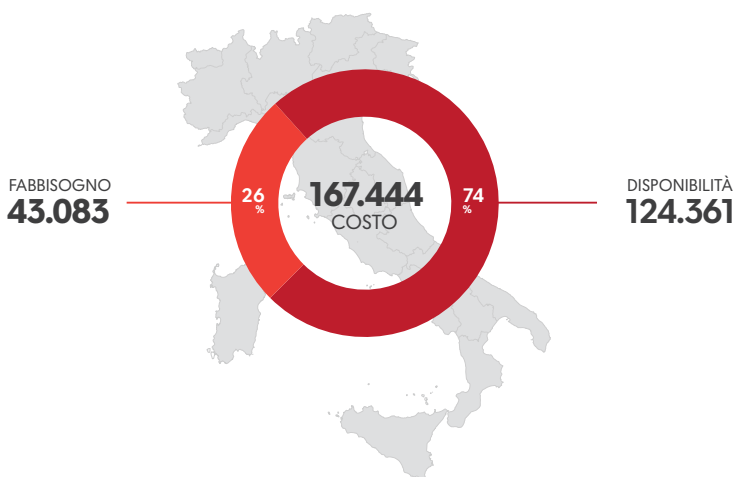


(a) sono compresi gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019, gli interventi sulle Autostrade A24 e A25 per l'adeguamento sismico dei viadotti, l'adeguamento delle gallerie e altri interventi sull'infrastruttura, gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC.

Se si considera invece il costo delle infrastrutture prioritarie non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR e PNC, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 124,361 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 43,083 miliardi. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 74% del costo.

Infrastrutture prioritarie non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR e PNC - Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)



3.3 La distribuzione territoriale

Nelle regioni del Centro-Nord, si concentrano interventi per un valore pari al 45%, circa 160,476 miliardi, mentre nelle regioni del Sud e nelle Isole è localizzata una quota del 36%, pari a 128,367 miliardi.

Il restante 19%, pari a 68,289 miliardi, è relativo al costo di programmi e interventi non ripartibili a livello di macro area geografica. Di seguito sono specificati i programmi di maggiore costo per ferrovie, strade ed autostrade.

→ **ferrovie** - circa 31,5 miliardi - per:

- ❶ “Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge”, composto da un insieme di programmi finalizzati alla messa in sicurezza della rete sotto il profilo idrogeologico, sismico, nonché alla mitigazione degli impatti ambientali del traffico ferroviario e ad ottemperare ad altri obblighi di legge,

del costo complessivo di 9,282 miliardi e un ammontare di risorse disponibili di 5,916 miliardi;

- ② “Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni”, composto da un insieme di programmi che mirano all’adeguamento tecnologico delle linee e degli impianti di segnalamento in coerenza con le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) europee (sistema ERTMS), funzionale ad incrementare l’efficienza, la gestione della circolazione e l’interoperabilità della rete in gestione a RFI, del costo complessivo di 15,457 miliardi e una disponibilità di risorse di circa 9,282 miliardi di cui 2,710 miliardi di nuove risorse PNRR;
- ③ “Accessibilità alle stazioni”, composto da un insieme di programmi volti a garantire l’accessibilità ai terminali viaggiatori, in un’ottica di *Universal design* e di fruibilità complessiva, del costo complessivo di 6,406 miliardi e una disponibilità di risorse di circa 2,939 miliardi di cui 700 milioni di risorse PNRR;
- ④ “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”, composto da interventi per la fruizione paesaggistica e l’accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo, del costo complessivo di 355 milioni interamente disponibili.

→ **strade e autostrade** - circa 35,058 miliardi - per:

- ① la resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree interne, del costo complessivo di 16,550 miliardi e una disponibilità di risorse di circa 12,224 miliardi di cui 300 milioni di risorse PNC e 3,1 miliardi di risorse della legge di bilancio 2022 (1,4 miliardi per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti e 1,7 miliardi per la resilienza della rete viaria per l’accessibilità delle aree interne e montane);
- ② conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente, del costo complessivo di 11,850 miliardi e una disponibilità di 8,496 miliardi;
- ③ manutenzione di ponti, viadotti e gallerie (CdP ANAS), del costo complessivo di 4,235 miliardi interamente finanziato;
- ④ Programma di Monitoraggio tecnologico delle opere d’arte (ponti e viadotti) serventi la rete SNIT di primo livello (ANAS e concessionari stradali), del costo di 450 milioni, interamente finanziato con risorse PNC;
- ⑤ riclassificazione rete stradale nazionale e manutenzione straordinaria per esigenze di sicurezza (costo 1,180 miliardi, interamente finanziato);
- ⑥ digitalizzazione rete primo livello (costo 154 milioni, interamente finanziato);

- 7 adeguamento della rete stradale SNIT livello 1 alle specifiche funzionali Smart Road, come specificato nell'Allegato al DM n. 70 del 2018 (costo 637 milioni, disponibilità 40 milioni);
- 8 ecosistema per i servizi C-ITS (2 milioni da finanziare).

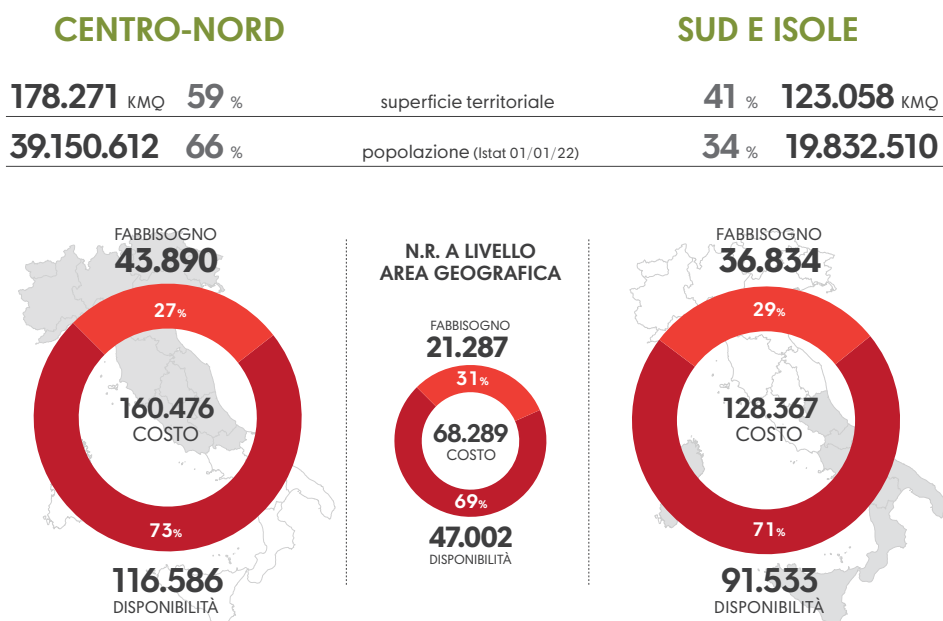
Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 116,586 miliardi di euro (il 46% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 43,890 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 73% del costo.

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Sud e delle Isole ammontano a 91,553 miliardi di euro (il 36% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 36,834 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture non ripartibili, invece, ammontano a 47,002 miliardi di euro (il 19% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 21,287 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 69% del costo.

Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)



	Popolazione residente (Istat 01/01 2022)	Superficie territoriale Kmq	Rilevazione al 31 dicembre 2020			Rilevazione al 31 maggio 2022		
			Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Costo	Disponibilità	Fabbisogno
	Valori assoluti							
Centro-Nord	39.150.612	178.271	129.231	88.478	40.752	160.476	116.586	43.890
Sud e Isole	19.832.510	123.058	73.485	52.148	21.337	128.367	91.533	36.834
N.R. a livello area geografica			59.605	28.761	30.844	68.289	47.002	21.287
TOTALE	58.983.122	301.329	262.321	169.387	92.934	357.132	255.121	102.011
Composizione % verticale								
Centro-Nord	66%	59%	49%	52%	44%	45%	46%	43%
Sud e Isole	34%	41%	28%	31%	23%	36%	36%	36%
N.R. a livello area geografica			23%	17%	33%	19%	18%	21%
TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Composizione % orizzontale								
Centro-Nord			100%	68%	32%	100%	73%	27%
Sud e Isole			100%	71%	29%	100%	71%	29%
N.R. a livello area geografica			100%	48%	52%	100%	69%	31%
TOTALE			100%	64%	36%	100%	71%	29%

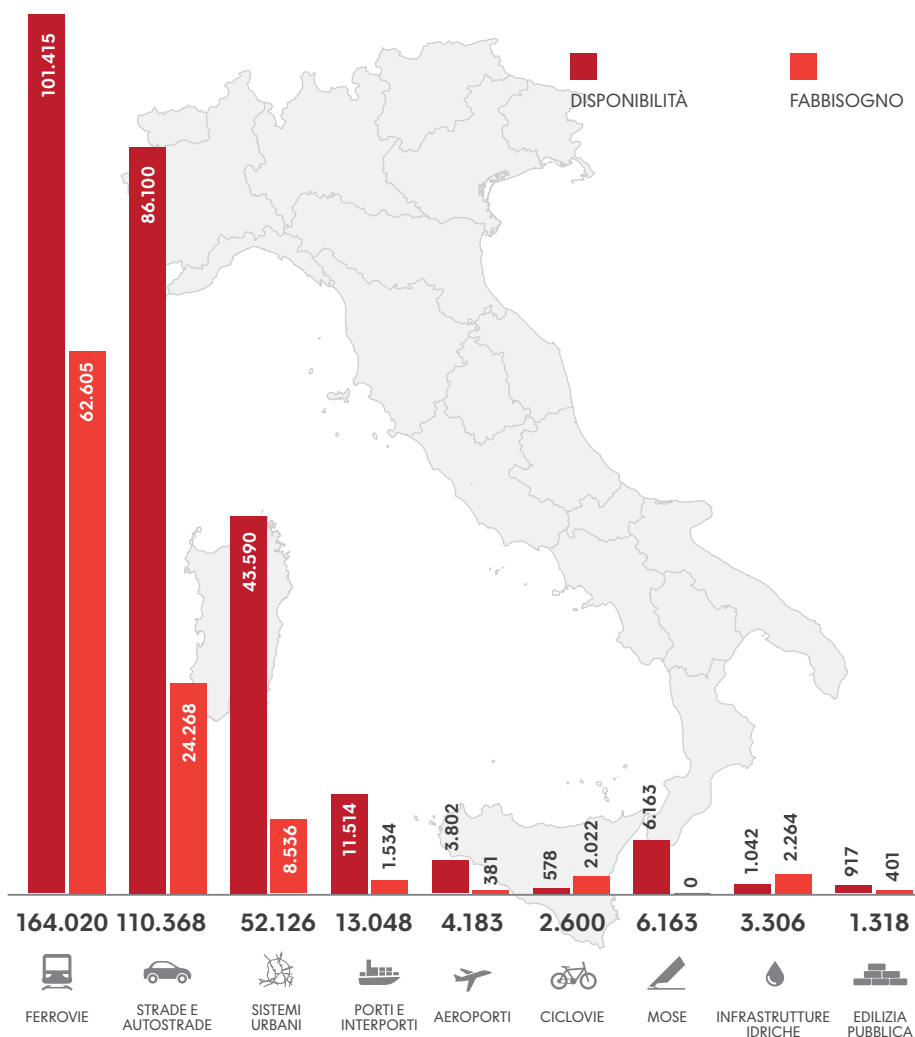
3.4 I sistemi infrastrutturali

L'analisi dei costi delle infrastrutture prioritarie per sistema infrastrutturale conferma la **centralità delle ferrovie**, che comprendono i progetti sulla rete ferroviaria nazionale che ricadono interamente nel territorio nazionale e nelle sezioni transfrontaliere dei valichi alpini del Frejus, tra Torino e Lione, e del Brennero, tra Fortezza e Innsbruck. Tali infrastrutture, infatti, rappresentano il 46% del costo complessivo

delle infrastrutture prioritarie: circa 164,020 miliardi contro i 110,368 miliardi di strade e autostrade, 52,126 miliardi dei sistemi urbani (compresi interventi sui nodi ferroviari di 12 grandi città italiane e sulle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e il trasporto pubblico locale nelle 14 città metropolitane e in altre città minori), i circa 13,048 miliardi di porti e interporti, i 6,163 miliardi del sistema Mo.S.E. (Modulo Sperimentale Elettronico), i 4,183 miliardi degli aeroporti, i 3,306 miliardi per le infrastrutture idriche, i circa 1,318 miliardi per i presidi di pubblica sicurezza.

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)



Sistema infrastrutturale	Rilevazione al 31 dicembre 2020			Rilevazione al 31 maggio 2022		
	Costi	Disponibilità	fabbisogno	Costi	Disponibilità	fabbisogno
Ferrovie	128.497	61.543	66.954	164.020	101.415	62.605
Strade e autostrade	77.196	63.096	14.100	110.368	86.100	24.268
Sistemi urbani	39.603	30.492	9.111	52.126	43.590	8.536
Porti e interporti	7.404	5.029	2.375	13.048	11.514	1.534
Aeroporti	2.447	2.280	167	4.183	3.802	381
Ciclovie	0	0	0	2.600	578	2.022
Mo.S.E.	5.493	5.493	0	6.163	6.163	0
Infrastrutture Idriche	1.152	925	226	3.306	1.042	2.264
Edilizia pubblica	528	528	0	1.318	917	401
TOTALE	262.321	169.387	92.934	357.132	255.121	102.011

Rispetto al precedente monitoraggio il costo dei programmi e degli interventi prioritari che riguardano le ferrovie è aumentato di 35,523 miliardi (da 128,497 a 164,020 miliardi). Tale differenza, che, come già evidenziato, tiene conto solo marginalmente dell'incremento dei costi dovuto all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi, è dovuta principalmente:

- ❶ a nuove priorità individuate con:
 - gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 (12,689 miliardi);
 - la procedura di commissariamento ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 (1,287 miliardi);
 - la programmazione PNRR-PNC (7,186 miliardi);
- ❷ alla prioritizzazione di talune infrastrutture strategiche (809 milioni);
- ❸ all'aggiornamento del costo delle infrastrutture ferroviarie prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020 (da 128,498 a 142,048 miliardi).

Le disponibilità finanziarie, che ammontano a 101,15 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di 62,605 miliardi, consentono una copertura finanziaria pari al 62% del costo (era il 48% a dicembre 2020). In questo ambito sono fondamentali gli oltre 41 miliardi di nuove risorse assegnate a valere sui fondi NGEU/PNRR, PNC, anticipazione del FSC 2021-2027 e legge di bilancio 2022.

Le **strade e le autostrade**, che comprendono i sistemi autostradali, la rete stradale gestita dalla società ANAS e quella di competenza di Regioni, Province e Città Metropolitane per la resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e mon-

tane, rappresentano il 31% del costo complessivo delle infrastrutture prioritarie. Il costo dei programmi e degli interventi prioritari che riguardano strade e autostrade, come ricostruito con il monitoraggio al 31 maggio 2022, ammonta a circa 110,368 miliardi, circa 33,172 miliardi in più rispetto al precedente monitoraggio. Tale differenza è dovuta principalmente:

- ① a nuove priorità individuate:
 - con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 (18,248 miliardi);
 - ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 (3,965 miliardi);
 - con la programmazione PNRR-PNC (600 milioni);
- ② alla prioritizzazione di talune infrastrutture strategiche (5,749 milioni);
- ③ all'aggiornamento del costo delle infrastrutture ferroviarie prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020 (da 77,196 a 81,807 miliardi).

Le disponibilità finanziarie, che ammontano a 86,100 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 24,248 miliardi, consentono una copertura finanziaria pari al 78% del costo.

In questo ambito le nuove risorse assegnate al 31 maggio 2022 a valere sui fondi NGEU/PNRR, PNC, anticipazione del FSC 2021-2027 e legge di bilancio 2022, risultano più limitate rispetto a quelle assegnate alle ferrovie, soprattutto nell'ambito delle risorse a valere sui fondi NGEU/PNRR e PNC: 7,746 miliardi (di cui 1,750 miliardi di risorse PNC) contro 41,287 miliardi (circa 33,6 miliardi di risorse NGEU/PNRR e PNC). Per il settore stradale sono comunque attese nuove risorse della legge di bilancio 2022, per interventi sulla rete in gestione ad ANAS SpA (circa 4,5 miliardi) e per i programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di regioni, province e città metropolitane (circa 1,650 miliardi), e della programmazione generale del fondo FSC 2021-2027 da destinare primariamente all'aumento della resilienza della rete stradale.

I **sistemi urbani**, in cui sono inclusi i programmi prioritari per il trasporto rapido di massa nelle 14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014, gli interventi prioritari sui nodi ferroviari di 12 grandi città e il programma grandi stazioni, altri interventi prioritari nelle città di Bergamo, Brescia, Trieste, Ravenna-Rimini-Cattolica, Perugia e Taranto, rappresentano il 15% del costo complessivo delle priorità. Il costo dei programmi e degli interventi prioritari che riguardano i sistemi urbani ammonta a circa 52,126 miliardi, circa 12,523 miliardi in più rispetto al precedente monitoraggio.

Tale differenza è dovuta principalmente:

- ① a nuove priorità individuate:

- con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 (7,681 miliardi);
- con la programmazione PNRR-PNC (1,099 miliardi);
- ② alla prioritizzazione di talune infrastrutture strategiche (962 milioni);
- ③ all'aggiornamento del costo delle infrastrutture ferroviarie prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020 (da 39,603 a 42,384 miliardi).

Le risorse disponibili, che ammontano a 43,590 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 8,536 miliardi, consentono una copertura finanziaria pari all'84% del costo. In questo ambito le nuove risorse assegnate a valere sui fondi NGEU/PNRR, PNC, anticipazione del FSC 2021-2027 e legge di bilancio 2022 ammontano a circa 11,128 miliardi, oltre un quarto delle disponibilità complessive rilevate al 31 maggio 2022, di cui circa 4,730 miliardi di risorse della legge di bilancio 2022 assegnate con DM n. 97 del 20 aprile 2022 recante "Piano di riparto delle risorse per promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione e il potenziamento della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa", e 3,884 miliardi di risorse NGEU/PNRR assegnate con DM n. 448 del 16 novembre 2021 recante "Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa".

Il 29% del costo dei sistemi urbani (circa 15,099 miliardi) riguarda interventi di RFI sui nodi e il restante 71% (circa 37,026 miliardi) programmi di interventi, individuati coerentemente con le strategie definite nell'ambito dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), per lo sviluppo del trasporto rapido di massa lungo le principali direttrici urbane, integrando i sistemi tranviari, metropolitani e ferroviario esistenti e quelli di nuova realizzazione con gli altri sistemi di adduzione (linee autobus, sistemi di mobilità condivisa, micromobilità elettrica, mobilità dolce).

Il costo di **porti e interporti**, che rappresentano il 4% del costo complessivo delle priorità, ammonta a circa 13,048 miliardi. Rispetto al precedente monitoraggio il costo degli interventi attinenti a porti e interporti è aumentato di circa 5,644 miliardi per effetto dell'individuazione di nuove priorità:

- ① con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 (3,228 miliardi);
- ② ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 (35,584 milioni per la sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia del porto di Palermo con la città);
- ③ con la programmazione PNRR-PNC (498,092 milioni);
- ④ con la prioritizzazione di talune infrastrutture strategiche (314,263 milioni);
- ⑤ con l'aggiornamento del costo delle infrastrutture ferroviarie prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020 (da 7,404 a 8,972 miliardi).

Le risorse disponibili, che ammontano a 11,514 miliardi di euro con un fabbisogno

residuo di circa 1,534 miliardi, consentono una copertura finanziaria pari all'88% del costo. In questo ambito le nuove risorse assegnate a valere sui fondi NGEU/PNRR, PNC e anticipazione del FSC 2021-2027 ammontano a circa 4,037 miliardi pari al 35% delle disponibilità complessive rilevate al 31 maggio 2022, di cui:

- ❶ circa 2,836 miliardi di risorse PNC assegnate con il DM n. 330 del 13 agosto 2021 recante "Approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)", per il finanziamento di interventi nel settore portuale per lo "sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici", l'"aumento selettivo della capacità portuale", per le connessioni "ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale", per l'"efficientamento energetico" e per l'"elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*)";
- ❷ circa 1,186 miliardi di risorse NGEU/PNRR relative alle misure M5C3 - Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali, ZES (618 milioni), M3C1 - Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave e per il potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (318 milioni), e M2C2 - Intermodalità e logistica integrata (250 milioni).

Gli **aeroporti** rappresentano l'1,2% del costo complessivo delle priorità. A fronte di un costo di circa 4,183 miliardi, le disponibilità finanziarie ammontano a 3,802 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di 381 milioni. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 91% del costo. Rispetto al precedente monitoraggio il costo degli interventi attinenti agli aeroporti aumenta di circa 1,736 miliardi a motivo:

- ❶ dell'individuazione di nuove priorità con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022, circa 512 milioni per i collegamenti ferroviari agli aeroporti di Brindisi, Trapani Birgi e Olbia e per l'innovazione digitale dei sistemi aeroportuali;
- ❷ dell'aggiornamento del costo delle infrastrutture ferroviarie prioritarie monitorate al 31 dicembre 2020, da 2,447 a 3,671 miliardi.

Per il sistema infrastrutturale prioritario rappresentato dal Mo.S.E, una delle 25 opere prioritarie del DEF 2015 commissariata ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019, si rileva un costo 6,163 miliardi (670 milioni in più rispetto al valore rilevato a dicembre 2020), pari all'1,7% del costo complessivo delle priorità.

Per le **ciclovie**, ossia le infrastrutture a servizio della mobilità ciclistica che rivestono un ruolo di rilievo nello sviluppo della mobilità dolce, si rileva un costo di 2,6

miliardi (lo 0,7% del costo complessivo delle priorità), le disponibilità ammontano a 578 milioni di euro con un fabbisogno di 2,022 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria del 22% del costo e sono state assegnate per 165 milioni con DM n. 518 del 29 novembre 2018 e 413 milioni di risorse PNRR (misura M2C2 - Rafforzamento mobilità ciclistica - sub-investimento Ciclovie) assegnate con DM n. 4 del 12 gennaio 2022.

Il costo delle **infrastrutture idriche**, rappresentate da interventi volti prevalentemente alla messa in sicurezza e al completamento di dighe e acquedotti, ammonta a 3,306 miliardi (lo 0,9% del costo complessivo delle priorità) di cui:

- ❶ 2,322 miliardi per la messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera di riferimento per la città di Roma;
- ❷ 478 milioni per la realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (BN), una delle 15 nuove opere individuate dal Governo ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 nel mese di febbraio 2022;
- ❸ 431 milioni relativi al completamento e la messa in sicurezza di 9 dighe della Sardegna;
- ❹ 30 milioni per il completamento della diga di Pietrarossa (EN);
- ❺ 15 milioni per le aree di laminazione nei comuni di Signa e Lastra e per l'adeguamento degli argini sul fiume Bisenzio nel comune di Signa, nuove priorità PNRR finanziabili con le risorse FSC 2021-2027 anticipate al MIMS al completamento del PFTE in corso.

Le disponibilità finanziarie ammontano a 1,042 miliardi di euro con un fabbisogno residuo 2,264 miliardi imputabile per oltre 2 miliardi alla messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera di riferimento per la città di Roma, per il quale è previsto un finanziamento imputabile per il 30% da proventi da tariffa e per il restante 70% dal Piano Invasi - sezione Invasi ed acquedotti. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 31,5% del costo.

Il costo dell'**edilizia pubblica**, rappresentata da interventi di adeguamento, ristrutturazione nonché nuova realizzazione di presidi di pubblica sicurezza delle città di Torino, Alessandria, Genova Milano, Bologna, Livorno, Roma, Nettuno, L'Aquila, Napoli, Torre Annunziata, Bari, Barletta, Crotone, Reggio Calabria, Catania e Palermo, ammonta a 1,318 miliardi (lo 0,4% del costo complessivo delle priorità), le disponibilità ammontano a 917 milioni di euro con un fabbisogno di 401 milioni. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria del 70% del costo.

3.5 Lo stato di avanzamento

La nuova rilevazione fa emergere una significativa accelerazione nelle fasi di progettazione, aggiudicazione ed esecuzione dei lavori. Non va sottovalutato il rischio di un nuovo rallentamento nell'immediato futuro a motivo della crisi energetica e dell'aumento dei prezzi delle materie prime.

Dalla seconda metà del 2021, in Italia, si avverte un'accelerazione della fase realizzativa delle opere pubbliche. Si riducono i tempi di affidamento, aumentano le aggiudicazioni e i nuovi cantieri. Non va però sottovalutato il rischio di un rallentamento nell'immediato futuro a motivo della crisi energetica, dell'aumento dei prezzi delle materie prime che hanno contribuito a determinare l'eccezionale e sensibile aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi, nonché dalla ridotta disponibilità di materiali, attrezzature e manodopera. Molto dipenderà dagli effetti delle nuove misure adottate recentemente dal Governo e del Parlamento per frenare l'aumento dei prezzi e garantire l'operatività dei cantieri e in particolare:

- ① art. 29, comma 1, lett. a) del DL 4/2022 - reintroduzione, fino al 31 dicembre 2023, della clausola di revisione prezzi. Le stazioni appaltanti hanno quindi, di nuovo, l'obbligo di inserire la clausola di revisione prezzi nei documenti di gara ma solo per i bandi di gara successivi al 27 gennaio 2022;
- ② art. 26 del DL 50/2022 - misure volte all'impiego di prezzari aggiornati e alle relative modalità di aggiornamento. In particolare, ed in deroga all'articolo 23, comma 16, del D. Lgs. 50/2016, è stato introdotto l'obbligo per le stazioni appaltanti di applicare i prezzari aggiornati entro il 31 luglio 2022, ovvero, nelle more dell'aggiornamento, aumentare al rialzo i prezzari aggiornati al 31 dicembre 2021 fino al 20% per il costo dei prodotti, delle attrezzature e delle lavorazioni. Il tutto salvo "conguaglio" nei successivi SAL anche nel caso in cui i prezzari prevedano aumenti di costo maggiori rispetto a quelli già riconosciuti alle imprese dalla stazione appaltante.

Dalla rilevazione al 31 maggio 2022 si rileva un'intensa attività di aggiornamento dei quadri economici dei progetti con le nuove tariffe 2022 e si riscontrano ritardi nelle diverse fasi realizzative ascrivibili principalmente ai seguenti motivi:

- ① approvazione progetti - aggiornamento del quadro economico dei progetti alle tariffe 2022 che può generare maggiori esigenze finanziarie rispetto al quadro finanziario approvato;

- ② affidamento dei lavori - aggiornamento del quadro economico e finanziario dei progetti e dei documenti di gara per favorire la partecipazione delle imprese alle gare e prevenire eventuali criticità in fase negoziale e realizzativa;
- ③ esecuzione lavori - aggiornamento dei contratti per evitare lo stop dei cantieri e la risoluzione dei contratti in essere.

Appare comunque evidente che si è entrati in una nuova fase. Dopo molto tempo rispetto a quanto programmato, diverse infrastrutture prioritarie si avviano alla conclusione; altre entrano nella fase di esecuzione dei lavori a seguito dell'approvazione dei progetti esecutivi e del perfezionamento dei finanziamenti; aumentano le aggiudicazioni spinte dalle misure di semplificazione introdotte con il DL 76/2020 al fine di favorire la rapida cantierizzazione degli interventi infrastrutturali di maggiore complessità e rilevanza economica ovvero di più elevato impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale; vanno in gara i primi progetti PNRR e PNC e alcune opere commissariate; con la selezione dei progetti PNRR e PNC e le opere da commissariare aumenta il volume delle infrastrutture in fase di progettazione.

Per le opere prioritarie, con la rilevazione al 31 maggio 2022, è stato individuato uno specifico stato di avanzamento per il 99% dei lotti, 1.326 su 1.342 lotti totali, che rappresentano l'87% del costo, 309 miliardi su 357 miliardi totali. Il restante 1% dei lotti (16 lotti), che rappresentano il 13% del costo (circa 48 miliardi), riguarda lotti per i quali è stato impossibile definire con precisione lo stato di realizzazione. Tra questi rientrano i programmi prioritari di:

- ① RFI SpA per lo sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete ferroviaria nazionale (15,457 miliardi);
- ② ANAS SpA per la valorizzazione del patrimonio stradale esistente (13,030 miliardi);
- ③ Regioni, Province, Città Metropolitane e Comuni per la resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane (16,550 miliardi).

Di seguito è presentato lo stato di avanzamento al 31 maggio 2022 dei lotti per i quali è stato individuato lo stato di realizzazione per fasi.

Il 60% dei 308,929 miliardi di costo complessivo dei programmi e interventi prioritari per i quali è stato possibile definire con precisione lo stato di realizzazione riguarda lotti in fase di progettazione. Si tratta di 764 lotti del valore di circa 185,076 miliardi, circa 44,278 miliardi in più (+31,5%) rispetto al precedente monitoraggio (140,798 miliardi) per effetto dell'ampliamento del perimetro delle priorità con la selezione dei progetti PNRR e PNC e delle opere da commissariare e dell'aumento dei costi dei progetti anche a seguito della revisione dei progetti esistenti e dell'ag-

giornamento del quadro economico dei progetti alle tariffe 2022. Riguardo all'incremento dei costi dei progetti a seguito dell'adeguamento dei prezzi alle tariffe 2022 risulta esemplificativo il caso del collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Si passa da un costo di 475 milioni di euro, in base al progetto definitivo approvato con delibera CIPESS n. 56/2021 del 3 novembre 2021, a un costo di 644 milioni di euro, 169 milioni in più (+35,6%) e l'incremento è dovuto all'aumento del costo dei materiali e dell'energia, recepito dalle Tariffe di RFI 2022.

In questo ambito, le ferrovie rappresentano il sistema infrastrutturale di maggiore costo, con circa 101,687 miliardi, il 55% del costo delle priorità individuate al 31 maggio 2022 in fase di progettazione.

Il 3% dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lotti in gara, segnatamente 35 lotti del valore di circa 9,328 miliardi, circa 8,282 miliardi in meno (-47%) rispetto al precedente monitoraggio (17,610 miliardi). Anche in questo ambito, sono le ferrovie le più dinamiche con un costo di 3,859 miliardi, il 41% del costo delle priorità individuate al 31 maggio 2022 in fase di gara. Si tratta dei lotti lato Italia del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino, dei lotti relativi al raddoppio Pescara-Bari, tratta Termoli-Campomarino-Ripalta, e di due lotti del Nuovo collegamento Palermo-Catania. Riguardo a questi ultimi due lotti si consideri che RFI Spa, in data 1° giugno 2022, ha revocato le due gare dell'importo complessivo di 1,1 miliardi, relative alla nuova linea ferroviaria Palermo-Catania, lotto 4b (576 milioni), da Dittaino alla stazione di Nuova Enna, bandito ad aprile 2022 e lotto 5 (535 milioni) da Catenanuova a Dittaino, bandito nei primi giorni di maggio 2022, per l'aggiornamento della documentazione di gara con le nuove tariffe di prestazioni e lavori di RFI edizione 2022 a seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge 50/2022 recante "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina" il cui articolo 26 reca disposizioni finalizzate a fronteggiare, nel settore degli appalti pubblici di lavori, gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, nonché ad assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC. Tali bandi sono stati ripubblicati nella seconda metà di giugno a seguito dell'aggiornamento dei quadri economici dei progetti in considerazione dell'incremento dei prezzi delle materie prime. L'importo complessivo a base di gara dei lotti 4b e 5 passa da 1,1 a 1,3 miliardi, circa 156 milioni in più, +14%.

Il 3,5% dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lotti aggiudicati, segnatamente 18 lotti del valore di circa 10,524 miliardi, circa 9,708 miliardi in più

(+1.190%) rispetto al precedente monitoraggio (816 milioni) per effetto dell'aggiudicazione di alcuni rilevanti lotti ferroviari ad alta velocità (Verona-Brennero tratta Fortezza-Ponte Gardena, Itinerario AV/AC Napoli-Bari, tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, Itinerario AV/AC Palermo-Messina, raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo lotti 1 e 2), stradali (Pedemontana Lombarda, 2° lotto Tratte B2, e C) e per il trasporto rapido di massa (prima linea tranviaria di Bologna, Linea Rossa, e per il prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione centrale F.S. all'aeroporto, lotto di completamento)

Le ferrovie sono ancora il settore più dinamico con un costo di circa 6,088 miliardi, il 58% del costo delle priorità individuate al 31 maggio 2022 aggiudicate.

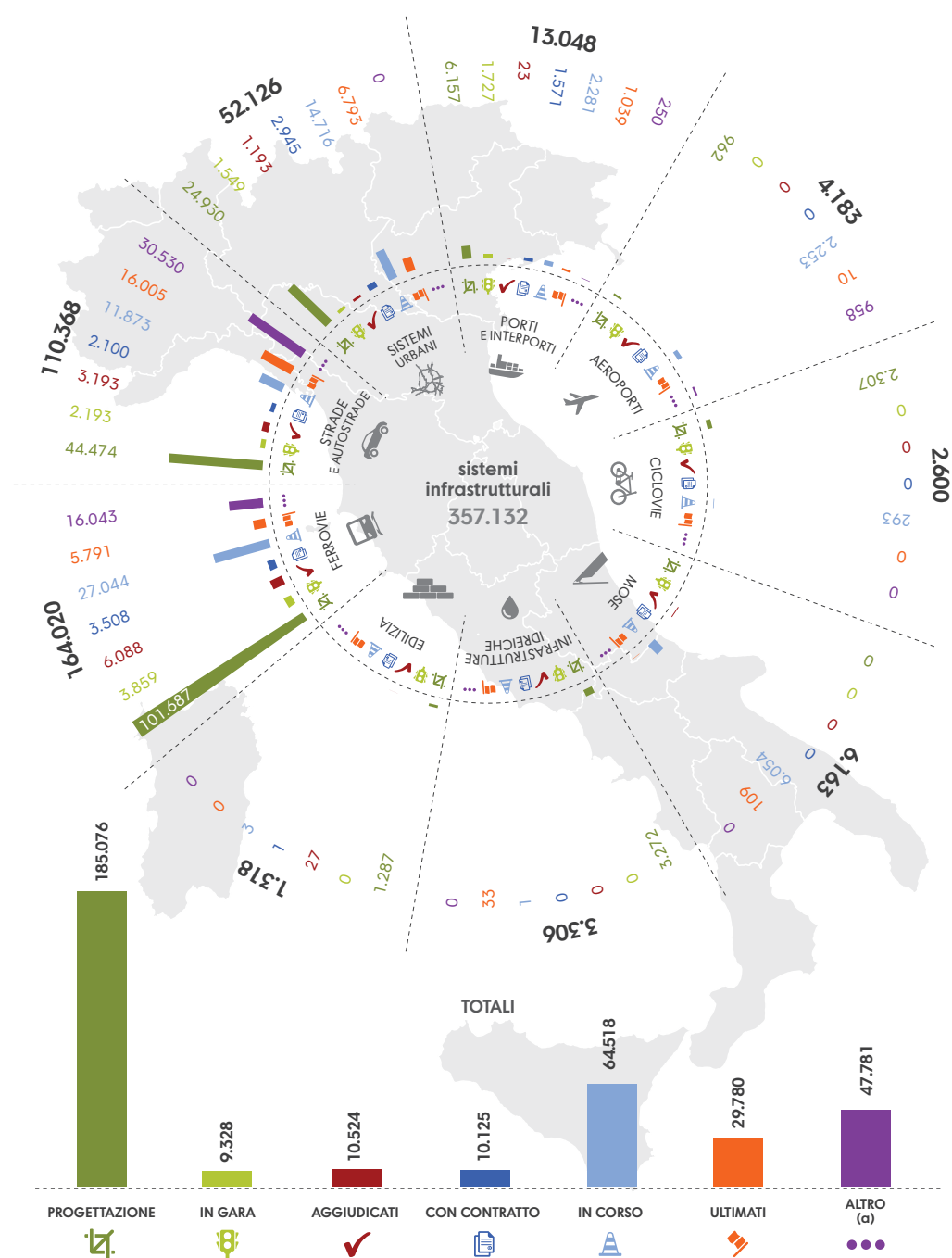
Un altro 3,5% dei programmi e degli interventi prioritari risulta con contratto, ma i lavori non sono ancora iniziati. Si tratta di 37 lotti del valore di circa 10,125 miliardi, 917 milioni in più (+10,0%), di cui 3,508 miliardi riconducibili a ferrovie tra i quali rientrano alcuni lotti della linea AV Brescia-Verona-Vicenza-Padova; 2,945 miliardi a sistemi urbani tra i quali rientra la tratta T2 della linea C della metropolitana di Roma; 2,100 miliardi a strade e autostrade tra i quali rientra la nuova autostrada regionale Cispadana; 1,571 miliardi a porti e interporti tra i quali rientrano la nuova darsena Europa nel porto di Livorno (1a Fase - Opere marittime e dragaggi) e diversi interventi nel porto di Genova (messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente e riqualificazione Hennebique, tra gli altri).

Il 21% dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lavori in corso di realizzazione. Si tratta di 265 lotti del valore di circa 64,518 miliardi, 10,911 miliardi in più (+20,4%). In questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 43,054 miliardi, il 67% degli interventi prioritari con lavori in corso. Tra le opere di maggiore rilevanza economica in corso di realizzazione si evidenziano: collegamento ferroviario Torino-Lione, lotti lato Francia, Terzo valico dei Giovi, Galleria di base del Brennero, linea AV Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Itinerario AV Napoli-Bari, Itinerario AV Palermo-Catania, Pedemontana Veneta, E78 Grosseto-Fano, Quadrilatero Marche-Umbria, Autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica, SS 640 di Porto Empedocle, Itinerario Sassari-Olbia, linea 1 metropolitana di Torino, linea M4 metropolitana di Milano, Linea C metropolitana di Roma, linea 1 metropolitana di Napoli, Circumetnea, Mo.S.E.

I lotti ultimati rappresentano il 10% del costo delle priorità individuate. Si tratta di 207 lotti del valore di circa 29,780 miliardi, circa 2,456 miliardi in più (+9%). Anche in questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 24,087 miliardi, l'81% degli interventi prioritari ultimati.

Costi per sistema infrastrutturale e stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)



(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

	Progettazione	In gara	Aggiudicati	Con contratto	In corso	Ultimati	Altro (a)	Totale
RILEVAZIONE AL 31 DICEMBRE 2020								
Ferrovie	85.081	9.895	0	3.908	23.310	4.898	1.406	128.498
Strade e autostrade	31.338	6.677	460	2.216	9.409	15.544	11.552	77.196
Sistemi urbani	15.845	728	220	2.808	13.790	6.212	0	39.603
Porti e interporti	4.498	310	136	276	1.623	561	0	7.404
Aeroporti	2.439	0	0	0	8	0	0	2.447
Schemi idrici	0	0	0	0	0	0	0	0
Energia	0	0	0	0	5.384	109	0	5.493
Edilizia pubblica	1.069	0	0	0	83	0	0	1.152
Altre infrastrutture	528	0	0	0	0	0	0	528
TOTALE	140.798	17.610	816	9.208	53.607	27.324	12.958	262.321
RILEVAZIONE AL 31 MAGGIO 2022								
Ferrovie	101.687	3.859	6.088	3.508	27.044	5.791	16.043	164.020
Strade e autostrade	44.474	2.193	3.193	2.100	11.873	16.005	30.530	110.368
Sistemi urbani	24.930	1.549	1.193	2.945	14.716	6.793	0	52.126
Porti e interporti	6.157	1.727	23	1.571	2.281	1.039	250	13.048
Aeroporti	962	0	0	0	2.253	10	958	4.183
Schemi idrici	2.307	0	0	0	293	0	0	2.600
Energia	0	0	0	0	6.054	109	0	6.163
Edilizia pubblica	3.272	0	0	0	1	33	0	3.306
Altre infrastrutture	1.287	0	27	1	3	0	0	1.318
TOTALE	185.076	9.328	10.524	10.125	64.518	29.780	47.781	357.132

(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

La significativa accelerazione nelle fasi di progettazione, aggiudicazione, esecuzione e ultimazione dei lavori registrata a livello nazionale si riflette sul territorio.

Il raffronto del costo delle infrastrutture prioritarie per macro area geografica e stato di attuazione al 31 maggio 2022 con gli stessi dati dei precedenti due rapporti, fa emergere una significativa accelerazione nelle fasi di progettazione, aggiudicazione, esecuzione e ultimazione al Centro-Nord, al Sud e nelle Isole.

Il costo dei lotti in progettazione localizzati nelle regioni del **Centro-Nord** ammonta a circa 78,811 miliardi, un valore aumentato sia rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (57,959 miliardi) che a quella di ottobre 2019 (35,676 miliardi). In relazione alla variazione rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (20,852 miliardi in più) sono determinanti le nuove priorità (17,903 miliardi).

In aumento anche i lotti aggiudicati. Si passa da 240 milioni di dicembre 2020 a quasi 5 miliardi a maggio 2022 per effetto dell'aggiudicazione di alcuni rilevanti lotti ferroviari ad alta velocità (Verona-Brennero tratta Fortezza-Ponte Gardena), stradali (Pedemontana Lombarda, 2° lotto Tratte B2 e C) e per il trasporto rapido di massa (prima linea tranviaria di Bologna, Linea Rossa).

Il costo dei lavori in corso di realizzazione ammonta a circa 44,320 miliardi, un valore aumentato sia rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (33,596 miliardi) che a quella di ottobre 2019 (28,787 miliardi). In relazione alla variazione in aumento rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (10,724 miliardi in più) risultano determinanti i nuovi cantieri ferroviari nell'ambito dei collegamenti Torino-Lione lato Francia e Brescia-Verona-Padova.

Il costo dei lavori ultimati ammonta a circa 17,008 miliardi, un valore aumentato sia rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (15,435 miliardi) che a quella di ottobre 2019 (13,266 miliardi). In relazione alla variazione in aumento rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (1,605 miliardi in più) risulta determinante l'ultimazione di alcuni lotti nell'ambito delle 25 opere prioritarie del DEF 2015 (Galleria ferroviaria del Brennero, terza corsia autostrada A4 Venezia-Trieste, linea 1 metropolitana di Torino).

Il costo dei lotti in progettazione localizzati nelle regioni di **Sud e Isole** ammonta a circa 85,548 miliardi, un valore aumentato sia rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (37,755 miliardi) che a quella di ottobre 2019 (23,387 miliardi). In relazione alla variazione rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (47,793 miliardi in più) anche in questo caso sono determinanti le nuove priorità (23,442 miliardi).

In aumento anche i lotti aggiudicati. Si passa da 576 milioni di dicembre 2020 a 5,580 miliardi a maggio 2022 per effetto dell'aggiudicazione di alcuni rilevanti lotti ferroviari ad alta velocità (Itinerario AV/AC Napoli-Bari, tratte Hirpinia-Orsara e Or-

sara-Bovino, Itinerario AV/AC Palermo-Messina, raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo lotti 1 e 2) e per il prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione centrale F.S. all'aeroporto (lotto di completamento).

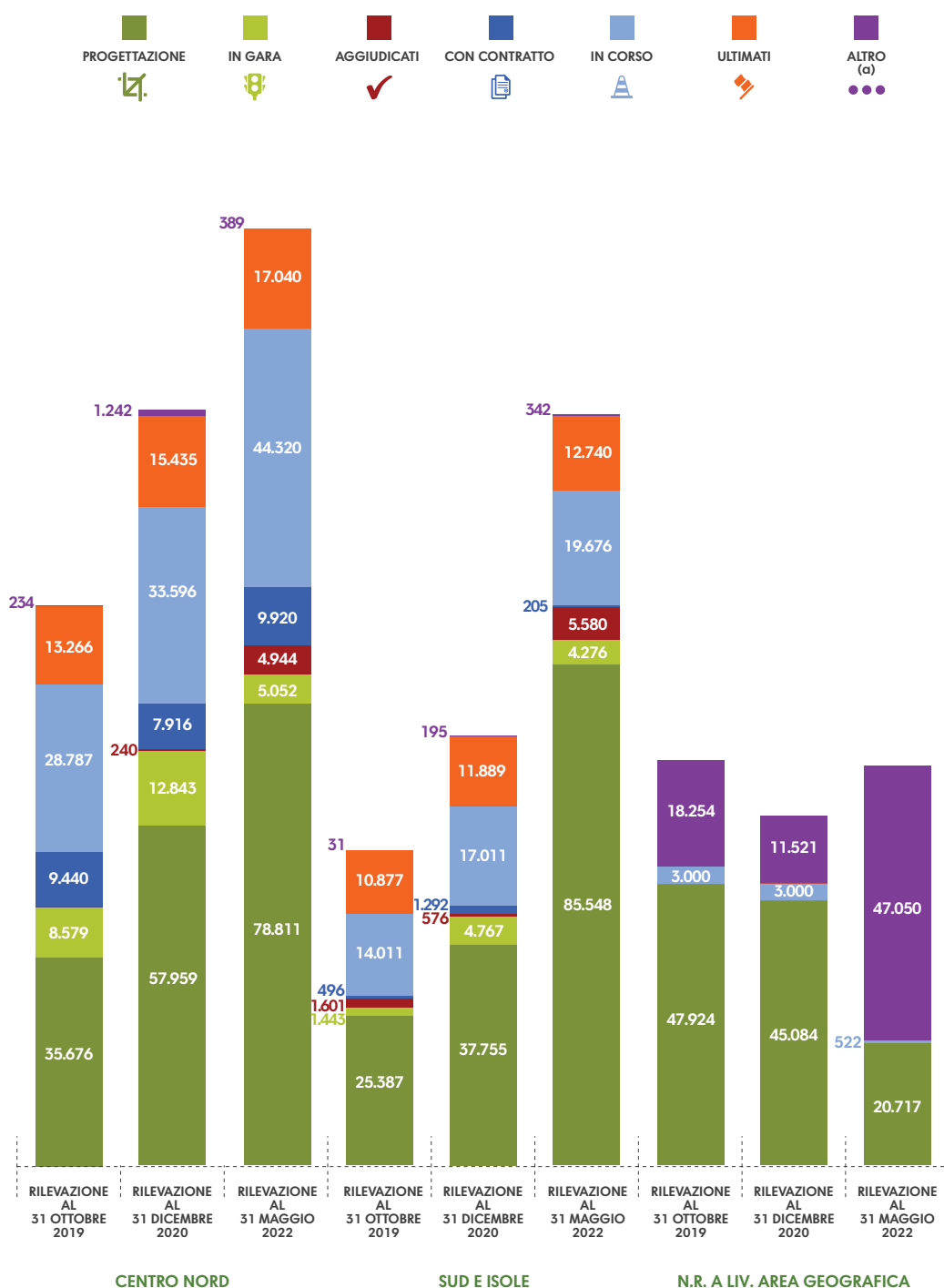
Il costo dei lavori in corso di realizzazione nelle regioni di Sud e Isole ammonta a circa 19,676 miliardi, un valore aumentato sia rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (17,011 miliardi) che a quella di ottobre 2019 (14,011 miliardi). In questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 11,918 miliardi, il 60,5% degli interventi prioritari con lavori in corso. Tra opere di maggiore rilevanza economica in corso di realizzazione si evidenziano: gli itinerari ferroviari AV Napoli-Bari e Palermo-Catania, l'Autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, la SS 106 Jonica, la SS 640 di Porto Empedocle, l'Itinerario Sassari-Olbia, la linea 1 della metropolitana di Napoli e la Circumetnea.

Il costo dei lavori ultimati al Sud e nelle Isole ammonta a circa 12,740 miliardi, un valore aumentato sia rispetto alla rilevazione di dicembre 2020 (11,889 miliardi) che a quella di ottobre 2019 (10,877 miliardi).

Costi per stato di attuazione e macro area geografica

(importi in milioni di euro)

	Centro-Nord			Sud e Isole			N.R. a livello area geografica			Totale		
	Rilevazione al											
	31/9 2019	31/12 2020	31/5 2022	31/10 2019	31/12 2020	31/5 2022	31/10 2019	31/12 2020	31/5 2022	31/10 2019	31/12 2020	31/5 2022
Proget- tazione	35.676	57.959	78.811	25.387	37.755	85.548	47.924	45.084	20.717	108.987	140.798	185.076
In gara	8.579	12.843	5.052	1.443	4.767	4.276	0	0	0	10.022	17.610	9.328
Aggiudi- cati	0	240	4.944	1.601	576	5.580	0	0	0	1.601	816	10.524
Con con- tratto	9.440	7.916	9.920	496	1.292	205	0	0	0	9.936	9.208	10.125
In corso	28.787	33.596	44.320	14.011	17.011	19.676	3.000	3.000	522	45.798	53.607	64.518
Ultimati	13.266	15.435	17.040	10.877	11.889	12.740	0	0	0	24.143	27.324	29.780
Altro (a)	234	1.242	389	31	195	342	18.254	11.521	47.050	18.519	12.958	47.781
TOTALE	95.982	129.231	160.476	53.846	73.485	128.367	69.178	59.605	68.289	219.006	262.321	357.132



(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

Di seguito si riporta lo stato di avanzamento al 31 maggio 2022 delle opere contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'articolo 44 del DL 77/2021.

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
REALIZZAZIONE ASSE FERRO- VIARIO PALERMO-CATANIA- MESSINA	9.780	8.663	Commissariata - DPCM 16 aprile 2021 - Filippo Palazzo PNRR - M3C1, investimento 1.1, sub 1.1.2	Scheda 212
Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ e 2^ fase	6.482	6.017		
1^ fase - Lotto 1+2 Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara	1.443	-	Parere ordinario del CSLPPE emesso l'11/05/2021 CdS in corso	
1^ fase - Lotto 3 Lercara-Caltanissetta Xirbi	1.494	-	Risorse PNRR Parere ordinario del CSLPPE emesso il 20/01/2021 CdS in corso	
1^ fase - Lotto 4a Caltanissetta Xirbi-Enna	1.150	-	Risorse PNRR Parere ordinario del CSLPPE emesso l'11/05/2021 CdS in corso	
1^ fase - Lotto 4b Enna-Dittaino	804	804	Risorse PNRR Parere ordinario del CSLPPE emesso l'11/08/2020 CdS conclusa il 23/12/2021 Progetto definitivo approvato il 24/12/2021 Bando pubblicato il 20/04/2022 (Importo a base di gara 576 milioni). La procedura di affidamento è sospesa in data 19 maggio 2022 per aggiornare il quadro economico alle tariffe 2022 aggiornate ad aprile. Nuovo bando pubblicato il 20/06/2022 (Importo a base di gara 654 milioni)	
1^ fase - Lotto 5 Dittaino-Catania nuova	772	772	Risorse PNRR Parere ordinario del CSLPPE emesso il 04/08/2020 CdS conclusa in data 23/2/2022 Progetto definitivo approvato il 18/03/2022 Bando di gara pubblicato in data 03/05/2022 (Importo a base di	

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
			gara 535 milioni). La procedura di affidamento è sospesa il 19 maggio 2022 per aggiornare il quadro economico alle tariffe 2022 aggiornate ad aprile. Nuovo bando di gara pubblicato il 14/06/2022 (Importo a base di gara 613 milioni di euro).	
Lotto 6 Catenanuova-Bicocca	412	412	Risorse PNRR Parere ordinario del CSLPP emesso il 12/11/2012 Bando di gara pubblicato il 13/04/2017 Aggiudicazione il 10/01/2018 Lavori avviati il 20/12/2018 Data presunta fine lavori 05/04/2024	
2^ fase - Adeguamento a STI linea esistente	408	408	Studio di fattibilità	
Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	2.300	2.300		
1° lotto funzionale Fiumefreddo-Taormina/Letojanni	872	872	Parere ordinario del CSLPP emesso il 31/05/2018 Bando di gara pubblicato il 05/10/2020 Aggiudicazione il 24/06/2021 Progettazione esecutiva in corso di verifica	
2° lotto funzionale Taormina-Giampilieri	1.428	1.428	Parere ordinario del CSLPP emesso il 31/05/2018 Bando di gara pubblicato il 05/10/2020 Aggiudicazione il 08/06/2022 Progettazione esecutiva in corso di verifica	
Sistemazione nodo di Catania	998	347		
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	668	17	Non ancora richiesto il parere al CSLPP Progettazione preliminare	

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroportoInterramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	330	330	Risorse PNRR Parere ordinario del CSLPP emesso il 10/12/2020 CdS in corso	
POTENZIAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA - BRENNERO (OPERE DI ADDUZIONE)	4.929	2.491	Commissariata - DPCM 16 aprile 2021 - Paola Firmi PNRR - M3C1, investimento 1.2, sub 1.2.3	scheda 4
Lotto 1 - Quadruplicamento For- tezza-Ponte Gardena	1.522	1.522	Bando di gara pubblicato il 18/08/2020 Aggiudicazione il 08/06/2021 In corso progettazione esecutiva a cura dell'impresa aggiudicataria	
Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano	852	8	A marzo 2022 è avviata la project review del PP 2003	
Lotto 3 Circonvallazione di Trento e Rovereto	1.555	937		
<i>Lotto 3.a Circonvallazione di Trento</i>	960	930	<i>Risorse PNRR</i> <i>Parere del CSLPP emesso il 17/12/2021</i> <i>CdS in corso</i> <i>Dibattito Pubblico avviato a ottobre 2021 e concluso a febbraio 2022</i>	
<i>Lotto 3.b Circonvallazione di Rovereto</i>	-	-	Studio di fattibilità	
Lotto 4: Ingresso nel nodo di Verona	998	25	A dicembre 2020 è avviata la project review del PP 2014	
Lotti di completamento (studi)	3	0	I lotti di completamento si suddividono ulteriormente in 3 lotti: Lotto 5: Bronzolo -Trento Nord / Lotto 6: Rovereto -Pescantina / Lotto 7: Ponte Gardena -Prato Isarco. Lotto 5 è presente uno studio di fattibilità delle Province Autonome di Bolzano e Trento del 2009. Per il lotto 6 è presente Studio di fattibilità della Provincia Autonoma di Trento del 2009 e della Provincia di Verona del 2013. Per il lotto 7 è presente Studio di fattibilità del 2003	

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA SALERNO-REG- GIO CALABRIA	24.100	11.352	Commissariata - DPCM 16 aprile 2021 - Vera Fiorani PNRR - M3C1, investimento 1.1, sub 1.1.3	
Fase prioritaria (prog I107A) - Lotti 1 e 2	11.235	11.235		Scheda 280
Progetto di fattibilità intero itinerario	-	-		
Lotto 1 Sub lotto A: Battipaglia - Romagnano	1.800	1.800	Richiesto parere al CSLLPP CdS in corso Dibattito Pubblico avviato a gennaio 2022 e concluso a maggio 2022	
Lotto 1 Sub lotto B: Romagnano - fermata intermedia	-	-		
Lotto 1 Sub lotto C: fermata intermedia - Praja	-	-		
Lotto 2: Praja-Tarsia	-	-		
Raddoppio Galleria Santomaro	125	125	Risorse PNC Parere del CSLLPP emesso il 21/03/2022 CdS in corso Dibattito Pubblico avviato a febbraio 2022; sospeso a marzo 2022 per approfondimenti tecnici richiesti sul PFTE inviato al CLSSPP; riavviato a luglio 2022.	
Completamento - Lotti 3-6	12.865	117	Studio di fattibilità	
REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BATTIPAGLIA- POTENZA-TARANTO	1.905	484	Commissariata - DPCM 16 aprile 2021 - Vera Fiorani PNRR - M3C1, investimento 1.3, sub 1.3.3	Scheda 278
Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto	1.835	419		
Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase	-	-	Risorse PNRR Parere del CSLLPP emesso il 21/03/2022 CdS in corso	

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
Battipaglia - Potenza - Meta- ponto - Taranto 2^ fase	-	-		
Velocizzazione Battipaglia-Po- tenza	70	65	Progetto definitivo	
REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA ROMA-PESCARA	6.603	1.293	Commissariata - DPCM 16 apr- ile 2021 - Vincenzo Macello PNRR - M3C1, investimento 1.3, sub 1.3.1	Scheda 276
Roma-Pescara opere prioritarie	602	522		
Realizzazione del terzo binario tra la stazione di Pescara Cen- trale e Pescara Porta Nuova	-	-	CdS in corso Progettazione definitiva in cor- so	
Raddoppio Pescara Porta Nuova- S. Giovanni Teatino - Lotto 1	-	-	CdS in corso Progettazione definitiva in cor- so	
Raddoppio S. Giovanni Teatino- Chieti - Lotto 2	-	-	CdS in corso Progettazione definitiva in cor- so	
Raddoppio Chieti-Interporto d'Abruzzo (Manoppello)	-	-	CdS in corso Progettazione definitiva ulti- mata a luglio 2020	
Roma-Pescara tratte Manop- pello-Interporto, Scafa-Manop- pello, Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano	720	720	Dal PFTE è risultato un au- mento del costo a vita intera (CVI) dei vari lotti, per effetto di questo il prosieguo, al mo- mento, con il PFTE Plus (DL 77/21) e gara per la realizza- zione, sarà fatto solo per i lotti 1 e 2 unici lotti finanziati con i fondi PNRR.	
Raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Manoppello - Lotto 1	276	276	Risorse PNRR Parere del CSLLPP emesso il 08/02/2022 CdS in corso Dibattito Pubblico avviato a di- cembre 2021 e concluso ad aprile 2022	

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
Raddoppio tratta Manoppello-Scafa - Lotto 2	444	444	Risorse PNRR Parere del CSLLPP emesso il 08/02/2022 CdS in corso Dibattito Pubblico avviato a dicembre 2021 e concluso ad aprile 2022	
Raddoppio tratta Sulmona-Pratola Peligna - Lotto 3	-	-	Richiesto parere al CSLLPP CdS in corso PFTE ultimato ad aprile 2022.	
Raddoppio tratta Tagliacozzo-Avezzano - Lotto 4	-	-	Richiesto parere al CSLLPP CdS in corso PFTE con ultimazione prevista a giugno 2022	
Roma-Pescara completamento	5.230	-		
Nuova linea Roma-Tagliacozzo	-	-	Studio di fattibilità	
Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa	-	-	Studio di fattibilità	
Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	51	51		
Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo - Bretella Sulmona	-	-	Progettazione Definitiva	
Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo - Collegamento al porto di Vasto	-	-		
Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo - Altri interventi minori	-	-		
POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA	3.759	1.127	Commissariata - DPCM 16 aprile 2021 - Vincenzo Macello PNRR - M3C1, investimento 1.3, sub 1.3.2	Scheda 59
Collegamento Orte-Falconara con la Linea Adriatica - Nodo di Falconara	240	210		

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
Nodo di Falconara 1^ fase - Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	174	174	Lavori in corso	
Nodo di Falconara completamento - Nuove stazioni di Montemarciano e Jesi Interporto e opere di completamento	60	36	In corso di avvio l'aggiornamento del progetto della nuova stazione di Montemarciano per il recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE e per l'adeguamento normativo e tariffario per la successiva validazione e avvio delle attività negoziali.	
Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)	3.519	917		
Potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara	369	369		
<i>Raddoppio tratta Spoleto-Campello</i>	137	137	Lavori in corso	
<i>Raddoppio tratta Castelpiano-Montecarotto</i>	99	99	Lavori ultimati	
<i>Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni</i>	133	133	Lavori ultimati	
Raddoppio linea ferroviaria Orte-Falconara - Tratta Foligno-Fabriano	1918	-	Progettazione preliminare	
Raddoppio linea ferroviaria Orte-Falconara - Tratta Terni-Spoleto	572	23	Progettazione definitiva	
Nuovo collegamento PM228 - Castelpiano con bypass di Albacina	573	438	L'intervento è suddiviso in 3 lotti. Il successivo step di approvazione in conferenza dei servizi e redazione del PFTE plus per gara (DL 77/21) è attualmente previsto per il solo lotto 2 finanziato con fondi PNRR.	
<i>Lotto 1</i>	-	-	<i>PFTE</i>	
<i>Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico)</i>	-	-	<i>Risorse PNRR</i> <i>Parere del CSLLPP emesso il 24/02/2022</i> <i>CdS in corso</i> <i>Dibattito Pubblico avviato a gennaio 2022</i>	

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
FERROVIE				
Lotto 3	-	-	PFTE	
Raddoppio PM 228-Albacina	50	50	Richiesto parere al CSLLPP CdS in corso L'intervento rientra tra i progetti PNRR. Il PFTE ha evidenziato un forte aumento del costo a vita intera (CVI) del progetto. In corso la verifica della disponibilità di altri finanziamenti.	
Velocizzazione tratte Orte-Falconara: Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie	36	36	Studio di fattibilità	
INFRASTRUTTURE IDRICHE				
REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI DERIVAZIONE DELLA DIGA DI CAMPOLATTARO (CAMPANIA)	478	478	Commissariata - DPCM 11 maggio 2022 - Attilio Toscano PNRR - M2C4, investimento 4.1 Risorse PNRR Parere del CSLLPP emesso il 25/03/2022 CdS in corso	Scheda 292
MESSA IN SICUREZZA E AMMODERNAMENTO DEL SISTEMA IDRICO DEL PESCHIERA (LAZIO)	2.322	273	Commissariata - DPCM 16 aprile 2021 - Massimo Sessa PNRR - M2C4, investimento 4.1	Scheda 247
Sottoprogetto "Nuovo Acquedotto Marcio - 1° lotto"	104	104	Risorse PNRR Parere del CSLLPP emesso il 19/04/2022 CdS in corso	
Sottoprogetto "Raddoppio VIII sifone -Tratto Casa Valeria-Uscita galleria Ripoli"	75	75	Risorse PNRR In corso di esame al CSLLPP CdS in corso	

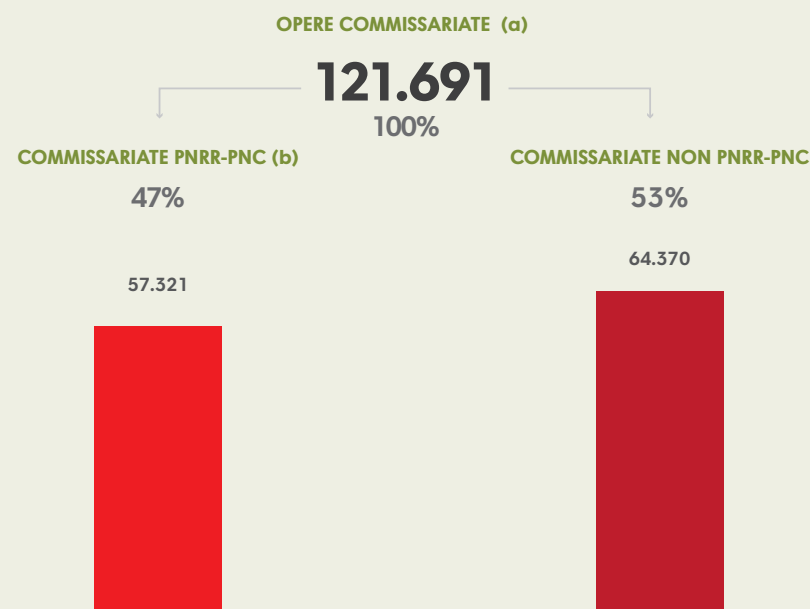
Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
INFRASTRUTTURE IDRICHE				
Sottoprogetto "Condotta Monte Castellone-Colle S. Angelo (Valmontone)	52	52	Risorse PNRR In corso di esame al CSLLPP CdS in corso	
Sottoprogetto "Adduttrice Ottavia-Trionfale"	42	42	Risorse PNRR Parere del CSLLPP emesso il 10/06/2022 CdS in corso	
Completamento	2.049	0	In attesa di definizione del PEF	
PORTI				
INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DEL PORTO DI TRIESTE (PROGETTO ADRIAGATEWAY)	425	425	PNC - DM n. 330 del 13 agosto 2021 di approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNR	Scheda 294
Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste	189	189	Risorse PNC Non ancora richiesto il parere al CSLLPP	
Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghere anche in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere	60	60	Risorse PNC Non ancora richiesto il parere al CSLLPP	
Banchinamento parziale del terminal Noghere (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	45	45	Risorse PNC Non ancora richiesto il parere al CSLLPP	
Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste	100	100	Risorse PNC Non ancora richiesto il parere al CSLLPP	
Porti di Trieste e Monfalcone - Cold Ironing	31	31	Risorse PNC Non ancora richiesto il parere al CSLLPP	
REALIZZAZIONE DELLA DIGA FORANEA DI GENOVA	1.300	950	Commissariata - DPCM 16 aprile 2021 - Paolo Signorini	Scheda 245

Sistema infrastrutturale/ infrastruttura	Costo (mln €)	Disponibilità	Stato di avanzamento al 31 maggio 2022	Scheda SILOS
PORTI				
			PNC – DM n. 330 del 13 agosto 2021 di approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR Risorse PNC Parere ordinario del CSLLPP emesso il 13/10/2021 Dibattito Pubblico avviato a gennaio 2021 e concluso a febbraio 2021. Avviso di manifestazione di interesse per la selezione degli operatori economici interessati a partecipare alla procedura negoziata per l'affidamento dell'appalto integrato complesso pubblicato a novembre 2021. PFTE approvato in data 31 maggio 2022. Il 1° giugno 2022 sono trasmesse agli operatori economici che hanno manifestato interesse le lettere di invito a presentare le offerte. Il 1° luglio 2022 la procedura di affidamento è stata dichiarata deserta per mancata presentazione di offerte.	

FOCUS - OPERE COMMISSARIATE

Il costo delle opere commissariate al 31 maggio 2022, che include gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 - gli interventi riportati nei DPCM del 16 aprile 2021, del 5 agosto 2021 e dell'11 maggio 2022, il Sistema MO.S.E. e il Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi - e le "Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura" di cui all'art. 206 del DL 34/2020, ammonta a 121,691 miliardi per 115 opere di cui 112 commissariate con i DPCM del 16 aprile 2021 (57 opere), del 5 agosto 2021 (45 opere) e dell'11 maggio 2022 (10 opere a cui si aggiungono 5 interventi che riguardano interventi complementari o di sistema a interventi già commissariati con i DPCM di aprile e di agosto 2021).

Il 47% del costo, pari a 57,321 miliardi, riguarda interventi inseriti nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS. Il restante 53%, pari a 64,370 miliardi, riguarda invece altre priorità.



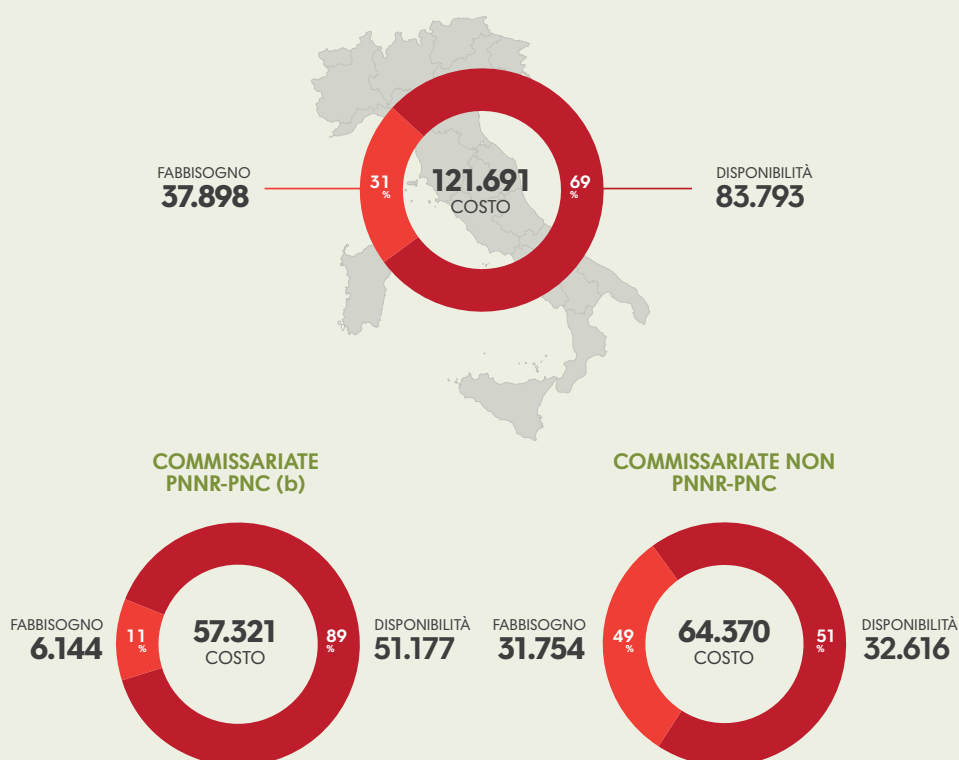
(a) sono compresi gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e gli interventi sulle Autostrade A24 e A25 per l'adeguamento sismico dei viadotti, l'adeguamento delle gallerie e altri interventi sull'infrastruttura.

(b) sono compresi gli interventi commissariati inseriti nel PNRR e nel PNC.

Rispetto al costo delle opere commissariate al 31 maggio 2022, pari a 121,691 miliardi, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 83,793 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 37,898 miliardi. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 69% del costo.

Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)



Le risorse disponibili sono riconducibili a diverse fonti di finanziamento pubbliche (europee, nazionali, regionali e locali) e a risorse private legate principalmente alla concessione autostradale A24 e A25 e alla messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera per l'approvvigionamento idrico di Roma capitale.

Per le opere commissariate il contributo pubblico rappresenta il 96%, pari a circa 80,401 miliardi. Il restante 4% riguarda risorse private (circa 3,392 miliardi).

Tra le assegnazioni di risorse pubbliche più recenti si evidenziano:

- ① **18,136 miliardi** di risorse PNRR pari al 60% del totale risorse PNRR assegnate a opere prioritarie;
- ② **11,943 miliardi** di risorse PNC (74%);
- ③ **1,773 miliardi** di risorse della legge di bilancio 2022 (14%);
- ④ **2,201 miliardi** quale anticipazione di risorse FSC 2021-2027 al MIMS per il finanziamento di interventi “bandiera” commissariati (36%).

Il 61% delle disponibilità sono destinate alla realizzazione degli interventi inseriti nella programmazione PNRR e PNC di competenza del MIMS. Si tratta di 51,177 miliardi pari all'89% del costo.

Disponibilità per fonte di finanziamento

(importi in milioni di euro)

	PRIORITARIE A	%	COMMISSARIATI B	%	Incidenza B/A
Risorse pubbliche	228.636	90%	80.401	96%	35%
NGEU/PNRR	30.267	12%	18.136	22%	60%
PNC	16.165	6%	11.943	14%	74%
Legge bilancio 2022	13.087	5%	1.773	2%	14%
FSC 2021-2027 anticipazione	6.159	2%	2.201	3%	36%
Altre risorse pubbliche	162.958	64%	46.348	55%	28%
Risorse private	26.485	10%	3.392	4%	13%
TOTALE	255.121	100%	83.793	100%	33%

Riguardo alla ripartizione territoriale del costo, il 54% (65,615 miliardi) è relativo a interventi localizzati nelle 12 regioni del Centro-Nord dove risiede il 66% della popolazione. Il restante 46% (56,076 miliardi) è invece relativo alle 6 regioni del Sud e alle due Isole maggiori dove risiede il 34% della popolazione. Si osserva un minore fabbisogno per le infrastrutture localizzate nel Sud e nelle Isole: 23% contro il 39% del Centro-Nord.

Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

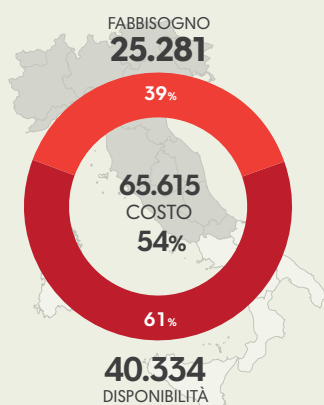
CENTRO-NORD

178.271 KMQ **59 %**

superficie territoriale

39.150.612 **66 %**

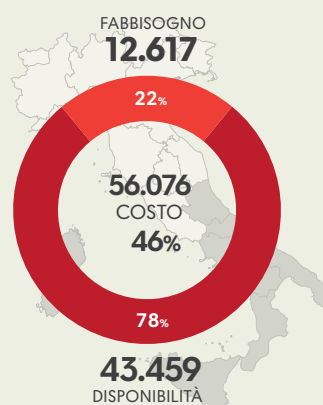
popolazione (Istat 01/01/22)



SUD E ISOLE

41 % **123.058** KMQ

34 % **19.832.510**



(a) sono compresi gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e gli interventi sulle Autostrade A24 e A25 per l'adeguamento sismico dei viadotti, l'adeguamento delle gallerie e altri interventi sull'infrastruttura.

(b) sono compresi gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC.

La strategicità delle infrastrutture ferroviarie è confermata anche nell'ambito delle opere commissariate. Si tratta di 27 opere, del costo complessivo di 75,912 miliardi (il 62% del costo totale), tra le quali rientrano le 6 opere ferroviarie contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'articolo 44 del DL 77/2021 per le quali sono previste semplificazioni procedurali e tempistiche particolarmente stringenti anche in considerazione del fatto che le stesse opere sono state indicate nel PNRR o sono state incluse nel Piano nazionale complementare.

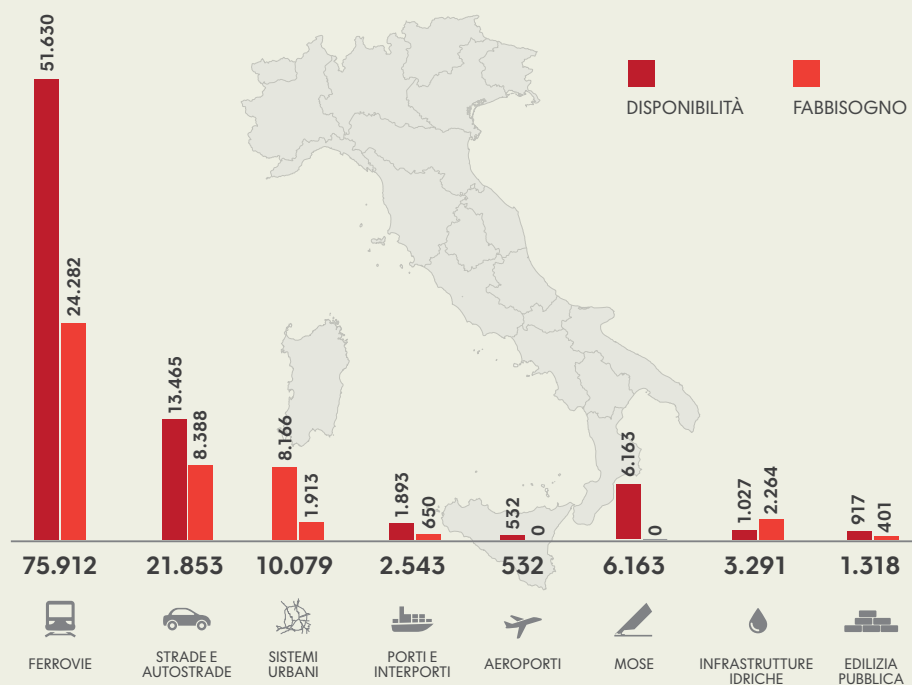
Le 37 opere stradali hanno un costo di circa 21,853 miliardi (18% del costo totale) di cui 14,362 miliardi relativi a infrastrutture da realizzare al Sud e nelle Isole (66% del totale strade e autostrade).

Le 10 opere dei sistemi urbani hanno un costo di circa 10,079 miliardi (8% del costo totale) di cui 8,166 miliardi per le linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie della città metropolitana di Roma Capitale (81% del totale sistemi urbani). I restanti 1,913 miliardi riguardano il collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia, il completamento della Circumetnea, nella tratta metropolitana di Catania, e il completamento dell'anello ferroviario di Palermo.

Lo stato di avanzamento al 31 maggio 2022 evidenzia che il 59% dei costi delle infrastrutture commissariate riguarda lotti in fase di progettazione, il 23% lotti in corso di realizzazione, il 16% lotti in gara (5%), lotti aggiudicati (6%) e lotti con contratto sottoscritto (5%). Il restante 3% riguarda lotti ultimati del Terzo valico dei Giovi, della linea ferroviaria Orte-Falconara, dell'Itinerario ferroviario AV Napoli-Bari e della Linea C metropolitana di Roma.

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

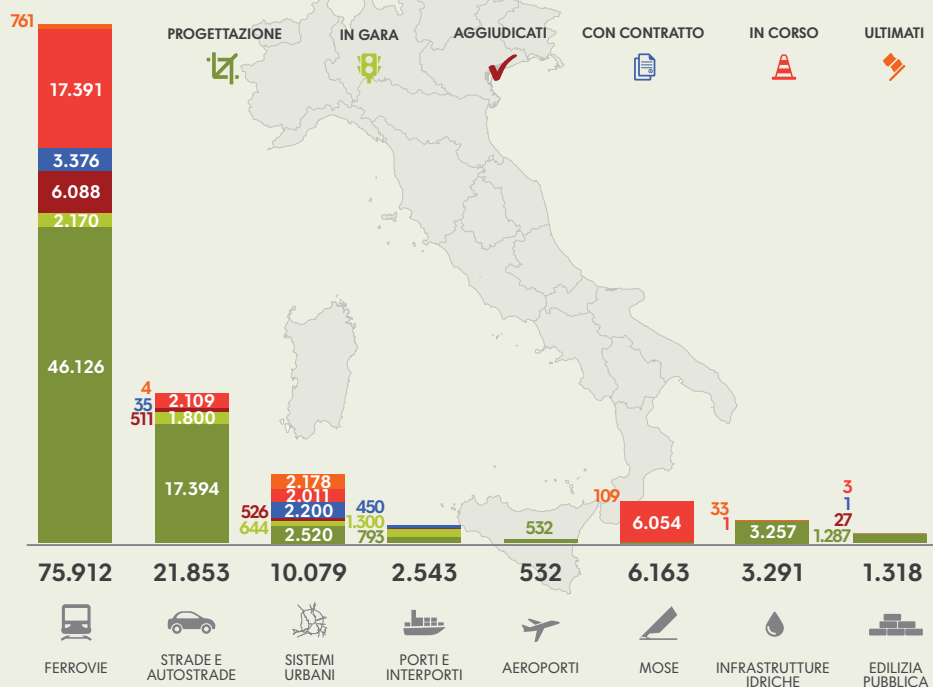
(importi in milioni di euro)



Sistema infrastrutturale	Costi	Disponibilità	Fabbisogno
Ferrovie	75.912	51.630	24.282
Strade e autostrade	21.853	13.465	8.388
Sistemi urbani	10.079	8.166	1.913
Porti e interporti	2.543	1.893	650
Aeroporti	532	532	0
Mo.S.E.	6.163	6.163	0
Infrastrutture Idriche	3.291	1.027	2.264
Edilizia pubblica	1.318	917	401
TOTALE	121.691	83.793	37.898

Costi per sistema infrastrutturale e stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)



	Proget- tazione	In gara	Aggiudi- cati	Con con- tratto	In corso	Ultimati	Altro (a)	Totale
Ferrovie	46.126	2.170	6.088	3.376	17.391	761	0	75.912
Strade e autostrade	17.394	1.800	511	35	2.109	4	0	21.853
Sistemi urbani	2.520	644	526	2.200	2.011	2.178	0	10.079
Porti e interporti	793	1.300	0	450	0	0	0	2.543
Aeroporti	532	0	0	0	0	0	0	532
Mo.S.E.	0	0	0	0	6.054	109	0	6.163
Infrastrutture Idriche	3.257	0	0	0	1	33	0	3.291
Edilizia pubblica	1.287	0	27	1	3	0	0	1.318
TOTALE	71.909	5.914	7.152	6.062	27.569	3.085	0	121.691

Di seguito si riporta l'elenco delle opere commissariate come ricostruito con il monitoraggio al 31 maggio 2022.

Sistema Infrastrutturale	N° progvo opera	N° progvo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. Scheda SILOS
Ferrovie	1	1	Adeguamento linea storica Torino-Modane, cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione e scalo di Orbassano	5 agosto 2021	Calogero Mauceri	Nord	1.913	160	14
Ferrovie	2	2	Quadruplicamento Tortona-Voghera	5 agosto 2021	Vincenzo Macello	Nord	600	121	264
Ferrovie	3	3	Potenziamento linea Gallarate-Rho	5 agosto 2021	Vera Fiorani	Nord	828	523	13
Ferrovie	4	4	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	5 agosto 2021	Vera Fiorani	Nord	300	300	265
Ferrovie	5	5	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova	16 aprile 2021	Chiara De Gregorio	Nord	1.320	615	266
	6	6	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	5 agosto 2021	Vera Fiorani	Nord	900	265	263
Ferrovie			Velocizzazione linea Milano-Genova (intervento complementare)	11 maggio 2022			156	156	286
Ferrovie	7	7	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	ex art. 4 DL 32/2019	Calogero Mauceri	Nord	7.462	7.462	39
Ferrovie	8	8	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	16 aprile 2021	Vincenzo Macello	Nord	1.951	51	38
Ferrovie	9	9	Linea AV/AC Milano-Verona	16 aprile 2021	Vincenzo Macello	Nord	3.530	2.988	5
			Linea AV/AC Verona-Padova				5.715	4.240	7
Ferrovie	10	10	Potenziamento Venezia-Trieste	16 aprile 2021	Vincenzo Macello	Nord	1.800	278	268
Ferrovie	11	11	Accesso al Brennero - Potenziamento linea Fortezza-Verona	16 aprile 2021	Paola Firmi	Nord	4.929	2.491	4
Ferrovie	12	12	Variante di Riga e PRG di Bressanone	5 agosto 2021	Paola Firmi	Nord	200	190	269
Ferrovie	13	13	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese	16 aprile 2021	Mariano Cocchetti	Nord	2.304	267	36
Ferrovie	14	14	Potenziamento e elettrificazione ferroviaria Empoli-Siena	5 agosto 2021	Vincenzo Macello	Centro	267	267	270
Ferrovie	15	15	Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara	16 aprile 2021	Vincenzo Macello	Centro	3.759	1.127	59

Sistema Infrastrutturale	N° progvo opera	N° progvo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. scheda SILOS
Ferrovie	15	15	Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara	16 aprile 2021	Vincenzo Macello	Centro	3.759	1.127	59
Ferrovie	16	16	Linea Roma-Pescara	16 aprile 2021	Vincenzo Macello	Centro e Sud	6.603	1.293	276
Ferrovie	17	17	Completamento raddoppio Pescara-Bari - Tratta Termoli-Chieti-Lesina	16 aprile 2021	Roberto Pagone	Sud	700	700	208
Ferrovie	18	18	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria ionica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido	5 agosto 2021	Roberto Pagone	Sud	315	315	277
Ferrovie	19	19	Potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto	16 aprile 2021	Vera Fiorani	Sud	1.905	484	278
Ferrovie	20	20	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	16 aprile 2021	Vera Fiorani	Sud	365	365	279
Ferrovie	21	21	Itinerario AV/AC Napoli-Bari (compreso il Nodo ferroviario di Bari-Nord, intervento complementare)	16 aprile 2021 11 maggio 2022	Roberto Pagone	Sud	6.420	6.420	211
Ferrovie	22	22	AV-AC Salerno - Reggio Calabria - Fase prioritaria (prog I107A) - Lotti 1 e 2	16 aprile 2021	Vera Fiorani	Sud	11.235	11.235	280
Ferrovie	23	23	Itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina	16 aprile 2021	Filippo Palazzo	Isole	9.780	8.663	212
Ferrovie	24	24	Potenziamento collegamenti bacino di Augusta	5 agosto 2021	Filippo Palazzo	Isole	135	135	281
Ferrovie	25	25	Linea Palermo-Trapani via Milo	16 aprile 2021	Filippo Palazzo	Isole	255	255	282
Ferrovie	26	26	Ripristino e ammodernamento Calatagirone - Gela	11 maggio 2022	Christian Colaneri	Isole	265	265	287
Strade e autostrade	27	1	SS 20 del Colle di Tenda - Costruzione nuovo tunnel del Colle di Tenda (TO136)	16 aprile 2021	Nicola Prisco	Nord	255	255	221

Sistema Infrastrutturale	N° prog.vo opera	N° prog.vo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. scheda SILOS
Strade e autostrade	28	2	SS 28 Tangenziale di Mondovì - Collegamento SP Villanova con la SS 28 (Variante di Mondovì) (TO8)	5 agosto 2021	Angelo Gemelli	Nord	147	101	222
Strade e autostrade	29	3	SS 27 del Gran San Bernardo - Variante degli abitati di Etroubles e Saint-Oyen (AO311) - Interventi di completamento del lotto unificato	5 agosto 2021	Matteo Giuseppe Castiglioni	Nord	107	107	223
Strade e autostrade	30	4	Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	11 maggio 2022	Nicola Prisco	Nord	178	178	17
Strade e autostrade	31	5	SS 11 Padana Superiore-SS 494 Vigevanese - Collegamento tra la SS 11 a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano - Variante di Abbiategrosso e adeguamento in sede del tratto Abbiategrosso Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino	5 agosto 2021	Eutimio Mucilli	Nord	219	219	22
Strade e autostrade	32	6	Ammodernamento della SS 42 - Variante Est di Edolo - Lotto II (MI530)	5 agosto 2021	Eutimio Mucilli	Nord	95	60	224
Strade e autostrade	33	7	Strada Statale 45 Val Trebbia tra Rivegare e Cernusco	16 aprile 2021	Aldo Castellari	Nord	158	85	225
			Variante alla SS1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia (GE19)	5 agosto 2021			639	5	45
			SS 1 Aurelia - Adeguamento e messa in sicurezza del tratto Sanremo-Ventimiglia (GE270) - (intervento complementare)	11 maggio 2022			600	8	289
Strade e autostrade	34	8	Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado - Variante alla SS1 Aurelia bis	5 agosto 2021	Matteo Giuseppe Castiglioni	Nord	235	99	131
			Variante alla SS1 Aurelia - 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale	5 agosto 2021			193	193	132

Sistema Infrastrutturale	N° prog.vo opera	N° prog.vo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. scheda SILOS
Strade e autostrade	35	9	Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche	16 aprile 2021	Massimo Simonini	Centro	2.020	378	70
Strade e autostrade	36	10	Viabilità Est di Lucca inclusi i collegamenti fra Ponte Morlano e i caselli dell' A11 del Frizzone e di Est	5 agosto 2021	Eutimio Mucilli	Centro	120	111	214
Strade e autostrade	37	11	SS 64 - Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (parte stradale) e messa in sicurezza del Ponte Leonardo	5 agosto 2021	Eutimio Mucilli	Centro	83	83	69
Strade e autostrade	38	12	SS 64 Porrettana - Collegamento svincoli Prato Est-Ovest (Completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci) (FI463)	5 agosto 2021	Eutimio Mucilli	Centro	48	38	226
Strade e autostrade	39	13	Nuovo collegamento tra la SS 16 e il Porto di Ancona (AN255)	5 agosto 2021	Paolo Testaguzza	Centro	100	100	128
Strade e autostrade	40	14	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	16 aprile 2021	Ilaria Maria Coppa	Centro	514	514	48
Strade e autostrade	41	15	Autostrada Regionale Tor de Cenci-Latina e Bretella Cisterna-Valmontone	16 aprile 2021	Antonio Mallamo	Centro	650	300	51
Strade e autostrade	42	16	Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastrutturale	DL 34/2020 art. 206 PNRR	Marco Corsini	Centro e Sud	3.991	3.991	243
Strade e autostrade	43	17	Strada Statale 4 Salaria - Potenziamento e riqualificazione	16 aprile 2021	Fulvio Soccodato	Centro	1.132	490	239
Strade e autostrade	44	18	SS 80 del Gran Sasso d'Italia - Tratta stradale Teramo-Mare - Variante alla SS 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla SS16 (Giulianova) - 4° Lotto (AQ16)	5 agosto 2021	Eutimio Mucilli	Sud	200	182	228

Sistema Infrastrutturale	N° prog.vo opera	N° prog.vo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. Scheda SILOS
Strade e autostrade	45	19	SS 17 - Completamento della SSV Isernia-Castel di Sangro - Lotto 0 di collegamento tra Bivio di Pesche al km 181+500 della SS 17 ed il Lotto 1 della SSV Isernia-Castel di Sangro (CB61)	16 aprile 2021	Antonio Marasco	Sud	150	130	229
Strade e autostrade	46	20	Strada Statale 647 Fondo Valle Biferino	16 aprile 2021	Vincenzo Marzi	Sud	197	119	230
Strade e autostrade	47	21	SS 372 Telesina - Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900	5 agosto 2021	Eutimio Mucilli	Sud	1.022	460	77
Strade e autostrade	48	22	SS 268 del Vesuvio -Tratto da km 0+000 al Km 7+750 (NA281)	5 agosto 2021	Nicola Montesano	Sud	370	234	240
Strade e autostrade	49	23	SS 212 Val Fortore - SS 369 Appulo Fortorina	16 aprile 2021	Nicola Montesano	Sud	207	54	231
Strade e autostrade	50	24	Ammodernamento SS 16 - Foggia-San Severo	16 aprile 2021	Vincenzo Marzi	Sud	247	247	227
Strade e autostrade	51	25	Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca SS 275 di Santa Maria di Leuca - Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 dal Km 981+700 al km 985+386- S.S. 275 dal km 0+000 al km 37+000 (BA283) - Lotti 1 e 2 (intervento complementare)	5 agosto 2021 e 11 maggio 2022	Vincenzo Marzi	Sud	244	244	61
Strade e autostrade	52	26	Strada Statale 89 Garganica - Ammodernamento e ampliamento	16 aprile 2021	Vincenzo Marzi	Sud	922	368	232
Strade e autostrade	53	27	SS 182 - Trasversale delle Serre completamento	5 agosto 2021	Francesco Caporaso	Sud	367	224	233
Strade e autostrade	54	28	Strada Statale 106 Jonica	16 aprile 2021	Massimo Simonini	Sud	3.393	1.105	234
Strade e autostrade	55	29	Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle (Strada degli scrittori)	16 aprile 2021	Raffaele Celia	Isole	1.025	1.025	56

Sistema Infrastrutturale	N° prog.vo opera	N° prog.vo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. scheda SILOS
Strade e autostrade	56	30	Itinerario Ragusa-Catania - Collegamento viario compreso tra lo Svincolo della SS 514 di Chiaramonte con la SS 115 e lo Svincolo della SS 194 Ragusana	16 aprile 2021	Nello Musumeci	Isole	1.238	1.238	57
Strade e autostrade	57	31	SS 115 Sud Occidentale Sicula - Variante nel tratto Trapani-Mazara del Vallo, compreso tra lo svincolo Birgi sulla A29/dir e il collegamento alla SS 115 al Km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo, 1° Stralcio Funzionale Marsala Sud (SS 188 - km 5+700)-Mazara del Vallo. (PA757)	5 agosto 2021	Raffaele Celia	Isole	134	0	241
Strade e autostrade	58	32	Circonvallazione di Palermo e Ponte Corleone (PA6393)	5 agosto 2021	Matteo Giuseppe Castiglioni	Isole	61	21	235
Strade e autostrade	59	33	SS 284 Occidentale Etnea - Ammodernamento del tratto Adrano-Catania 1° lotto Adrano Paternò (PA712)	5 agosto 2021	Raffaele Celia	Isole	345	185	236
Strade e autostrade	60	34	SS 626-SS 115 - SS 626 della Valle del Salso - Lotti 7 e 8 e completamento della Tangenziale di Gela tra la SS 117 bis e la SS 626 (Caltanissetta-Gela) (PA83)	5 agosto 2021	Raffaele Celia	Isole	249	317	237
Sistemi urbani	61	1	Collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia	5 agosto 2021	Vincenzo Macello	Nord	644	644	146
Sistemi urbani	62	2	SP03 - Chiusura anello ferroviario di Roma	16 aprile 2021	Vera Fiorani	Centro	547	208	271
Sistemi urbani	63	3	Nodo di interscambio di Pigneto	5 agosto 2021	Vincenzo Macello	Centro	98	98	272
Sistemi urbani	64	4	Quadruplicamento Ciampino-Capannelle	5 agosto 2021	Vincenzo Macello	Centro	255	82	273

Sistema Infrastrutturale	N° progetto opera	N° progetto opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. Scheda SILOS
Sistemi urbani	65	5	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	5 agosto 2021	Vincenzo Macello	Centro	255	172	274
Sistemi urbani	66	6	Raddoppio Cesano-Bracciano	5 agosto 2021	Vincenzo Macello	Centro	361	253	275
Sistemi urbani	67	7	Linea C della metropolitana di Roma	16 aprile 2021	Maria Lucia Conti	Centro	5.935	4.725	105
Sistemi urbani	68	8	ROMA Linee tranviarie	5 agosto 2021	Maria Lucia Conti	Centro	715	715	242
Sistemi urbani	69	9	Completamento Circumetnea - Pro-lungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania (compreso il prolungamento dal centro di Catania all'aeroporto Fontana Rossa, intervento complementare)	5 agosto 2021 e 11 maggio 2022	Virginio Di Giambattista	Isole	1.170	1.170	122
Sistemi urbani	70	10	Nodo di Palermo - Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi: passante e chiusura anello	11 maggio 2022	Christian Colaneri	Isole	100	100	284
Porti e interporti	71	1	Porto di Genova - Diga Foranea di Genova	16 aprile 2021	Paolo Signorini	Nord	1.300	950	245
Porti e interporti	72	2	Porto di Venezia - Terminal Container Montesindal	11 maggio 2022	Fulvio Lino di Blasio	Nord	184	184	290
Porti e interporti	73	3	Porto di Livorno - Nuova Darsena Europa 1a Fase	16 aprile 2021	Luciano Guerrieri	Centro	845	545	244
Porti e interporti	74	4	Porto di Brindisi - Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est	11 maggio 2022	Ugo Patroni Griffi	Sud	58	58	291
Porti e interporti	75	5	Porto di Palermo - Rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo e interfaccia Porto-Città	16 aprile 2021	Pasqualino Monti	Isole	156	156	246
Aeroporti	76	1	Collegamento ferroviario stazione di Bergamo aeroporto Orio al Serio	5 agosto 2021	Vera Fiorani	Nord	170	170	267

Sistema Infrastrutturale	N° prog.vo opera	N° prog.vo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. Scheda SILOS
Aeroporti	77	2	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	11 maggio 2022	Roberto Pagone	Sud	179	179	288
Aeroporti	78	3	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	11 maggio 2022	Roberto Pagone	Isole	183	183	285
Mo.S.E.	79	1	MO.S.E.	ex art. 4 DL 32/2019	Elisabetta Spitz	Nord	6.163	6.163	64
Infrastrutture Idriche	80	1	Lazio - Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera	16 aprile 2021	Massimo Sessa	Centro	2.322	273	247
Infrastrutture Idriche	81	2	Campania - Invaso di Campolattaro (BN) - Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro	11 maggio 2022	Attilio Toscano	Sud	478	478	292
Infrastrutture Idriche	82	3	Sicilia - Completamento realizzazione delle dighe - Diga di Pietrarsa (EN) - Interventi per il completamento della diga	16 aprile 2021	Ornella Segnalini	Isole	60	60	248
Infrastrutture Idriche	83	4	Sardegna - Completamento realizzazione delle dighe - Diga di Maccheronis (NU)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	7	7	249
Infrastrutture Idriche	84	5	Sardegna - Completamento realizzazione delle dighe - Diga di Cumbidau novu (NU)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	114	76	250
Infrastrutture Idriche	85-86	6-7	Sardegna - Completamento realizzazione delle dighe - Diga di Monti Nieddu e Diga di Medau Aingiu (CA)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	270	97	171
Infrastrutture Idriche	87	8	Sardegna - Messa in sicurezza delle dighe - Diga sul rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (SS)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	7	7	251
Infrastrutture Idriche	88	9	Sardegna - Messa in sicurezza delle dighe - Diga sul rio Olai (NU)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	5	5	252
Infrastrutture Idriche	89	10	Sardegna - Messa in sicurezza delle dighe - Diga sul rio Govossai (NU)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	7	7	253
Infrastrutture Idriche	90	11	Sardegna - Messa in sicurezza delle dighe - Cantoniera sul fiume Tirso (OR)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	14	10	254

Sistema Infrastrutturale	N° prog.vo opera	N° prog.vo opera per SI	Opera	DPCM	Commissario straordinario	Area geografica	Costo (a)	Disponibilità (a)	N. Scheda SILOS
Infrastrutture Idriche	91	12	Sardegna - Messa in sicurezza delle dighe - Diga di Monte Pranu sul rio Palmas (OR)	16 aprile 2021	Angelica Catalano	Isole	8	8	255
Edilizia pubblica	92-94	1-3	Presidi di pubblica sicurezza - Torino, Alessandria e Genova	16 aprile 2021	Vittorio Maugliani	Nord	105	105	256
Edilizia pubblica	95-97	4-6	Presidi di pubblica sicurezza - Milano e Bologna	16/04/2021 e 11/05/2022	Fabio Riva	Nord	60	60	257
Edilizia pubblica	98	7	Presidi di pubblica sicurezza - Livorno - Caserma Toscana - Sede del Gruppo intervento speciale (1° Lotto)	11 maggio 2022	Massimo Sessa	Centro	73	5	293
Edilizia pubblica	99-106	8-13	Presidi di pubblica sicurezza - Roma, Nettuno e L'Aquila	16 aprile 2021	Vittorio Rapisarda	Centro	175	175	258
Edilizia pubblica	107	14	Presidi di pubblica sicurezza - Napoli - Caserma Boscarelli - Realizzazione della cittadella della sicurezza destinata a concentrare gli uffici di polizia, i servizi comuni e gli alloggi di servizio e il Centro Elettronico Nazionale	5 agosto 2021	Placido Migliorino	Sud	168	168	259
Edilizia pubblica	108	15	Presidi di pubblica sicurezza - Torre Annunziata - Riqualficazione e rifunzionalizzazione di Palazzo Fienga bene confiscato alla criminalità organizzata, destinato a polo operativo e alloggiativo della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, della Polizia Giudiziaria, della Polizia Metropolitana e della Polizia Locale di Torre Annunziata	5 agosto 2021	Paolo Delle Veneri	Sud	25	1	260
Edilizia pubblica	109	16	Parco della Giustizia di Bari	5 agosto 2021	Antonio Ottavio Ficchi	Sud	405	95	283
Edilizia pubblica	110	17	Presidi di pubblica sicurezza - Barletta-Andria-Trani - Nuovo Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco della provincia Barletta-Andria-Trani	5 agosto 2021	Placido Migliorino	Sud	10	10	261
Edilizia pubblica	111-115	18-232	Presidi di pubblica sicurezza - Reggio Calabria, Crotone, Catania e Palermo	16 aprile 2021	Tommaso Colabufo	Sud e Isole	297	297	262

Per approfondire, si rinvia alle seguenti pagine web:

Silos - Sistema Informativo Legge Opere Strategiche

<https://silos.infrastrutturestrategiche.it/>

Mims - Osserva Cantieri

<https://osservacantieri.mit.gov.it/>

Mims - Opere Commissariate - Elenco Opere e Progetti inerenti

<http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/opere-commissariate-elenco-opere-e-progetti-inerenti>

Mims - Relazione al Parlamento - Rapporto sui commissariamenti per la realizzazione di infrastrutture e opere pubbliche - Anno 2021

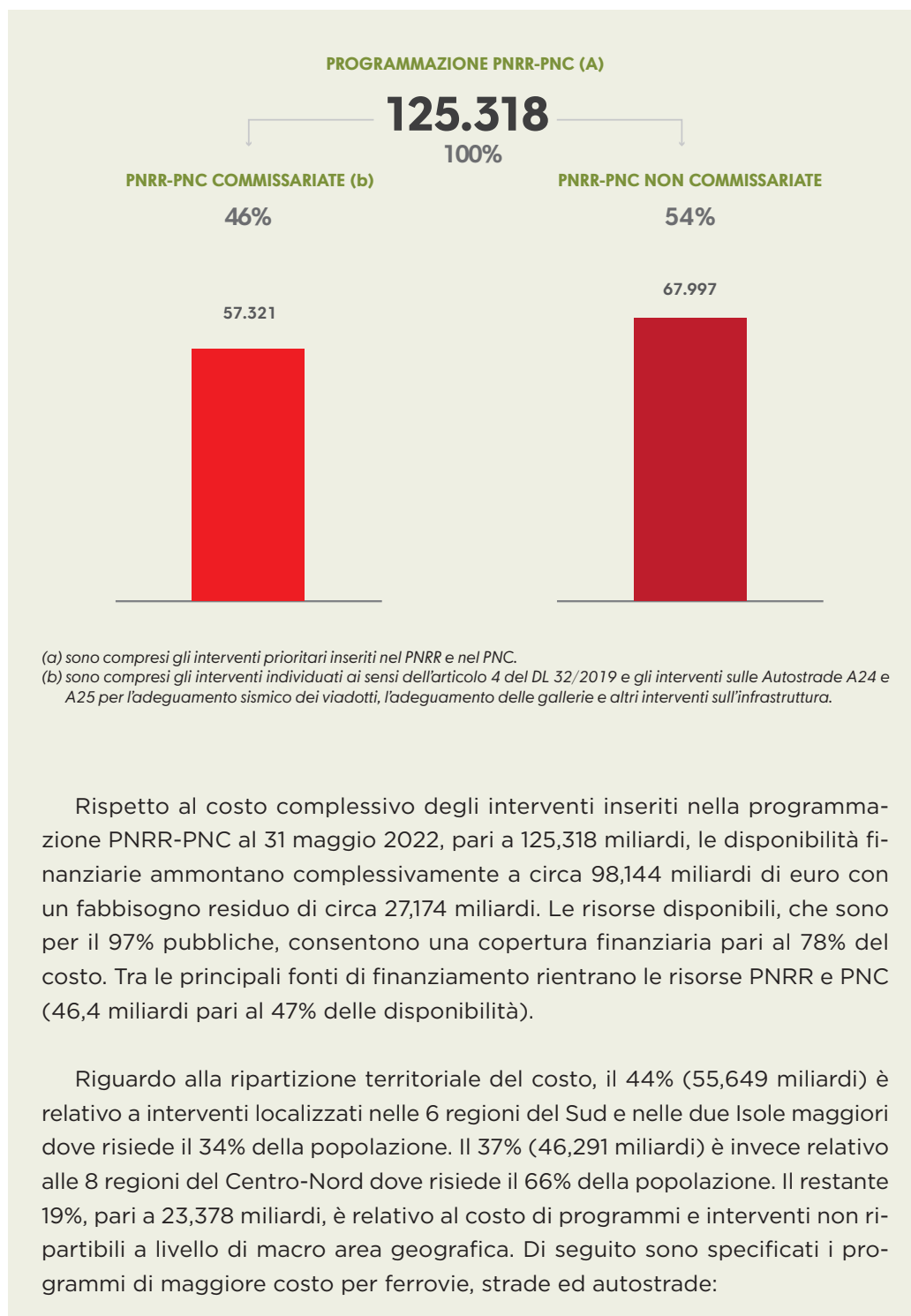
<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-01/Relazione%20Parlamento%20Commissari%20.pdf>

FOCUS - Infrastrutture prioritarie nella programmazione PNRR e PNC

Il costo delle infrastrutture prioritarie inserite nella programmazione PNRR e PNC come ricostruito nel presente monitoraggio con dati aggiornati al 31 maggio 2022 ammonta a circa 125,318 miliardi di euro, pari al 35% del costo complessivo delle opere prioritarie. Rientrano in questo gruppo, tra gli altri, gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC e in particolare quelli riportati nei seguenti documenti:

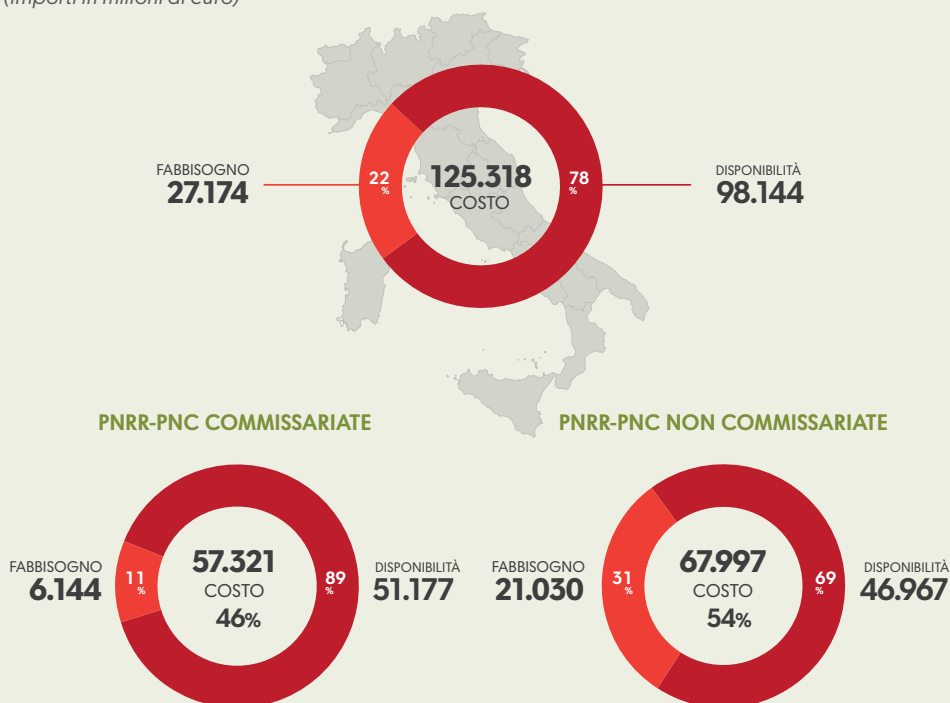
- ❶ Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022 denominati “Dieci anni per trasformare l'Italia”;
- ❷ aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 tra il MIMS e RFI SpA sottoscritto il 25 novembre 2021;
- ❸ Italiadomani PNRR “Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Attuazione delle misure del PNRR”, relativo al contributo del MIMS alla relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR, con dati aggiornati al 17 dicembre 2021;
- ❹ delibera CIPESS 1/2022 - Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027 - Anticipazioni al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare gli interventi bandiera relativi a interventi presenti nell'Allegato al DEF 2021, opere commissariate, opere complementari e addizionali al PNRR;
- ❺ Decreti Ministeriali del MIMS:
 - n. 330 del 2021 - Interventi complementari al PNRR;
 - n. 363 del 2021 - Misure urgenti relative al Fondo complementare al PNRR e altre misure urgenti per gli investimenti;
 - n. 439 del 2021 - Riparto quota parte risorse misura M3C1 - 1.6 Potenziamento delle linee regionali;
 - n. 448 del 2021 - Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa;
 - n. 492 del 2021 Attuazione PNRR - Misura M5C3 - Investimento 4 - Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali (ZES);
 - n. 4 del 2022 - Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica - sub-investimento Ciclovie turistiche.

Il 46% del costo, pari a 57,321 miliardi, riguarda interventi commissariati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019. Il restante 54%, pari a 67,997 miliardi, riguarda invece altre priorità.



Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)



Disponibilità per fonte di finanziamento

(importi in milioni di euro)

	PRIORITARIE A	%	PROGRAMMAZIONE PNRR-PNC B	%	Incidenza A/B
Risorse pubbliche	228.636	90%	94.919	97%	42%
NGEU/PNRR	30.267	12%	30.267	31%	100%
PNC	16.165	6%	16.165	16%	100%
Legge bilancio 2022	13.087	5%	5.000	5%	38%
FSC 2021-2027 anticipazione	6.159	2%	6.159	6%	100%
Altre risorse pubbliche	162.958	64%	37.328	38%	23%
Risorse private	26.485	10%	3.225	3%	12%
TOTALE	255.121	100%	98.144	100%	38%

❶ **ferrovie** - circa 22,218 miliardi - per:

- “Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni”, composto da un insieme di programmi che mirano all'adeguamento tecnologico delle linee e degli impianti di segnalamento in coerenza con le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) europee (sistema ERTMS), funzionale ad incrementare l'efficienza, la gestione della circolazione e l'interoperabilità della rete in gestione a RFI, del costo complessivo di 15,457 miliardi e una disponibilità di risorse di circa 9,282 miliardi di cui 2,710 miliardi di nuove risorse PNRR;
- “Accessibilità alle stazioni”, composto da un insieme di programmi volti a garantire l'accessibilità ai terminali viaggiatori, in un'ottica di *Universal design* e di fruibilità complessiva, del costo complessivo di 6,406 miliardi e una disponibilità di risorse di circa 2,939 miliardi di cui 700 milioni di risorse PNRR;
- “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”, composto da interventi per la fruizione paesaggistica e l'accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo, del costo complessivo di 355 milioni interamente disponibili;

❷ **strade e autostrade** - circa 800 milioni - per:

- il Programma di Monitoraggio tecnologico delle opere d'arte (Ponti e viadotti) serventi la rete SNIT di primo livello (ANAS e concessionari stradali), del costo di 450 milioni, interamente finanziato con risorse PNC;
- la resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree interne, del costo complessivo di 350 milioni con risorse interamente disponibili di cui 300 milioni a valere sulle risorse PNC.

Riguardo al fabbisogno si osserva un minore fabbisogno per le infrastrutture localizzate nel Sud e nelle Isole: 14% contro il 21% del Centro-Nord.

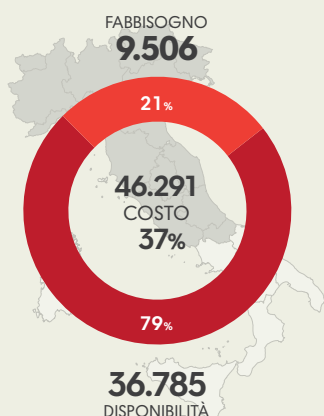
Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

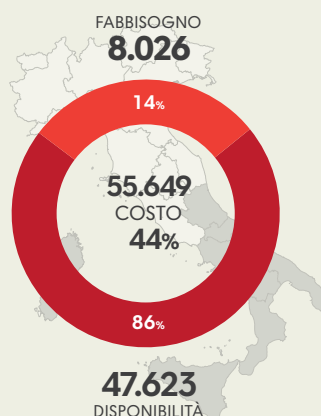
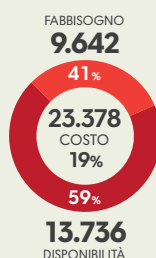
CENTRO-NORD

SUD E ISOLE

178.271 KMQ	59 %	superficie territoriale	41 %	123.058 KMQ
39.150.612	66 %	popolazione (Istat 01/01/22)	34 %	19.832.510



N.R. A LIVELLO AREA GEOGRAFICA



Altre conferme sulla strategicità delle infrastrutture ferroviarie arrivano dalla programmazione PNRR-PNC. Il costo complessivo delle infrastrutture ferroviarie PNRR-PNC ammonta a 92,727 miliardi (il 74% del costo totale) con una disponibilità di 72,276 miliardi di cui circa 33,6 miliardi a valere su risorse PNRR e PNC. Il 50% del costo delle infrastrutture ferroviarie, circa 46,572 miliardi, riguarda interventi commissariati tra i quali, tra gli altri, rientrano:

- 1 i collegamenti ferroviari ad Alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (M3C1, investimento 1.1, Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina e Salerno-Reggio Calabria);
- 2 il collegamento ad Alta velocità con l'Europa nel Nord (M3C1, investimento 1.2, Brescia-Verona-Vicenza-Padova);
- 3 il collegamento ad Alta velocità con l'Europa nel Nord (M3C1, investimento 1.2, Liguria-Alpi "Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi");
- 4 il collegamento ad Alta velocità con l'Europa nel Nord (M3C1, investimento 1.2, Verona-Brennero opere di adduzione "Lotto prioritario: circonvallazione di Trento");

- ⑤ le connessioni diagonali (M3C1, investimento 1.3, Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia).

I sistemi urbani hanno un costo di circa 11,969 miliardi (10% del costo totale) di cui 5,573 miliardi per le linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie finanziate con risorse PNRR di cui ai DM n. 439 del 2021 (Riparto quota parte risorse misura M3C1 - 1.6 Potenziamento delle linee regionali) e n. 448 del 2021 (Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa).

Le infrastrutture stradali hanno un costo di circa 10,232 miliardi (8% del costo totale) di cui:

- ① 4,058 miliardi relativi al costo dei progetti bandiera finanziati con le risorse del FSC 2021-2027 anticipate al MIMS con la delibera CIPESS 1/2002 (circa 2,621 miliardi);
- ② 3,990 miliardi all'intervento "Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura" finanziato con 1 miliardo di risorse PNC.

Gli interventi nell'ambito del sistema "porti e interporti" hanno un costo di circa 6,128 miliardi (5% del costo totale) di cui:

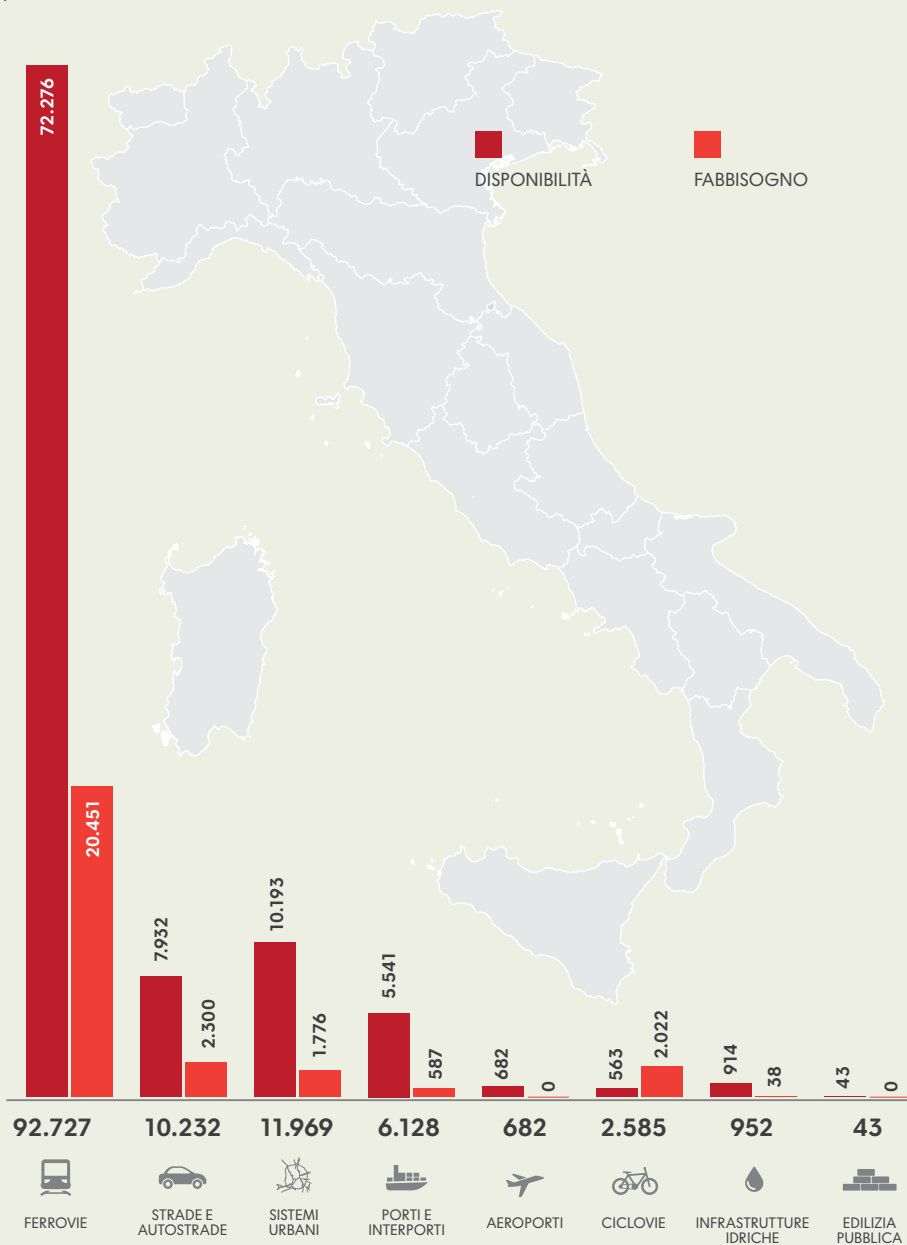
- ① 4.578 miliardi per interventi finanziati con risorse PNC di cui al DM n. 330 del 13 agosto 2021 di approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR (circa 2,836 miliardi);
- ② 618 milioni per interventi interamente finanziati con risorse PNRR di cui al DM n. 492 del 3 dicembre 2021 di attuazione della Misura M5C3 - Investimento 4 - Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali (ZES);
- ③ 250 milioni per la Digitalizzazione della catena logistica (M2C2 - Intermodalità e logistica integrata).

Lo stato di avanzamento al 31 maggio 2022 delle infrastrutture prioritarie inserite nella programmazione PNRR e PNC come ricostruito nel presente monitoraggio, evidenzia che il 60% dei costi degli interventi della programmazione PNRR-PNC riguarda lotti in fase di progettazione, il 18% lotti in corso di realizzazione, il 7% lotti in gara (3,5%), lotti aggiudicati (1%) e lotti con contratto sottoscritto (2,5%). I lotti ultimati rappresentano l'1% e il restante 14%

sono lotti con uno stato di avanzamento misto, ovvero lotti non riconducibili a uno specifico stato di avanzamento tra quelli individuati.

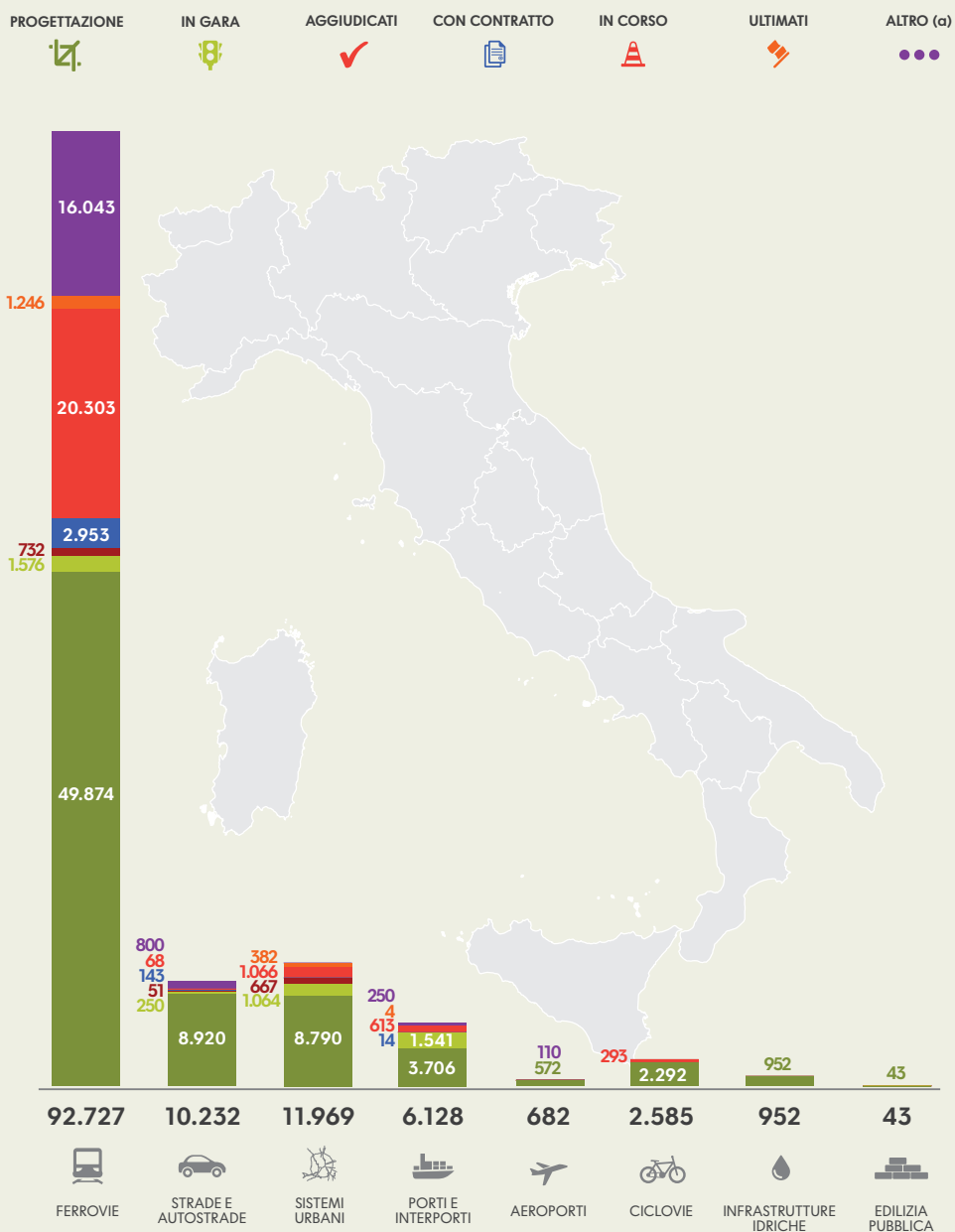
Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)



Costi per sistema infrastrutturale e stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)



(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

Per approfondire, si rinvia alle seguenti pagine web:

Silos - Sistema Informativo Legge Opere Strategiche

<https://silos.infrastrutturestrategiche.it/>

Mims - Attuazione Misure del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

<https://www.mit.gov.it/ATTUAZIONE-MISURE-DEL-PIANO-NAZIONALE-DI-RIPRESA-E-RESILIENZA>

Mims - Relazione sullo stato di attuazione del PNRR - Luglio 2022

<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-07/Relazione%20stato%20di%20attuazione%20PNRR.pdf>

4. LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE NON PRIORITARIE

4.1. Introduzione

In questo capitolo sono presentati i dati relativi alle infrastrutture strategiche non prioritarie, ossia relativi alle infrastrutture inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche e non rientranti tra le infrastrutture prioritarie individuate e definite con gli Allegati ai DEF dal 2015 al 2022, gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del MIMS, inseriti nel PNRR e nel PNC. Si tratta delle infrastrutture inserite nell'11° Allegato al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014, che ha rappresentato l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione conformemente all'abrogata normativa sulla programmazione delle infrastrutture strategiche.

L'analisi delle infrastrutture non prioritarie, come già rilevato nei precedenti rapporti sull'attuazione del programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie, continua a rivestire interesse per la presenza di interventi deliberati dal CIPE e di lavori ancora in corso nonché di interventi sottoposti alla revisione progettuale (*project review*), ossia progetti suscettibili di una ridefinizione dei tempi e dei costi, o "progetti di fattibilità", per i quali è necessaria una verifica di fattibilità prima dell'inserimento nei successivi atti di programmazione.

L'aggregato delle infrastrutture strategiche non prioritarie non è confrontabile con quello riportato nei precedenti rapporti a motivo principalmente del sopravvenuto trasferimento di talune infrastrutture strategiche non prioritarie, principalmente stradali, tra quelle prioritarie deciso con gli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022, con i due DL 32/2019 ("sblocca cantieri") e 76/2020 ("semplificazioni") e con la nuova programmazione PNRR e PNC.

Il costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie monitorate ammonta a 36,796 miliardi e risulta in riduzione di circa 6,169 miliardi (-14%) rispetto al costo complessivo delle infrastrutture monitorate al 31 dicembre 2020 (42,965 miliardi)¹.

¹ Nel documento "Infrastrutture strategiche e prioritarie - programmazione e realizzazione", n. 161, maggio 2021, è stato presentato un aggiornamento dei dati al 31 dicembre 2020.

Di questi circa 5,366 miliardi sono imputabili al trasferimento di talune infrastrutture strategiche non prioritarie, principalmente stradali, tra quelle prioritarie a seguito del commissariamento dell'inserimento tra le nuove priorità degli Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022.

I restanti 803 milioni sono invece imputabili all'aggiornamento del costo delle restanti infrastrutture non prioritarie.

In sintesi, l'analisi delle infrastrutture strategiche non prioritarie, come ricostruite con il presente monitoraggio, evidenzia un ridotto fabbisogno (12% contro il 28% delle prioritarie), una localizzazione maggiore nelle regioni del Centro-Nord e la presenza di interventi prevalentemente riconducibili al sistema delle strade e delle autostrade. Per quanto riguarda lo stato di avanzamento, si riscontra un'elevata incidenza dei lotti ultimati (66% al netto dei lotti con uno stato di avanzamento misto).

4.2 Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie, aggiornato al 31 maggio 2022, è pari a 36,796 miliardi, il 9% del costo complessivo delle infrastrutture strategiche non prioritarie e prioritarie programmate oggetto di monitoraggio, che è pari a 393,928 miliardi.

Il costo delle infrastrutture esaminate dal CIPE (oggi CIPESS), tra ottobre 2002 e maggio 2022, è di 20,015 miliardi di euro, pari al 54% del costo totale delle infrastrutture strategiche non prioritarie programmate. Per tali infrastrutture, sono consultabili nel sistema SILOS le schede con informazioni di dettaglio sullo stato di avanzamento.

Il costo delle altre infrastrutture, aggiornato al 31 maggio 2022, è di circa 16,781 miliardi, pari al 46% del costo complessivo delle infrastrutture strategiche non prioritarie.

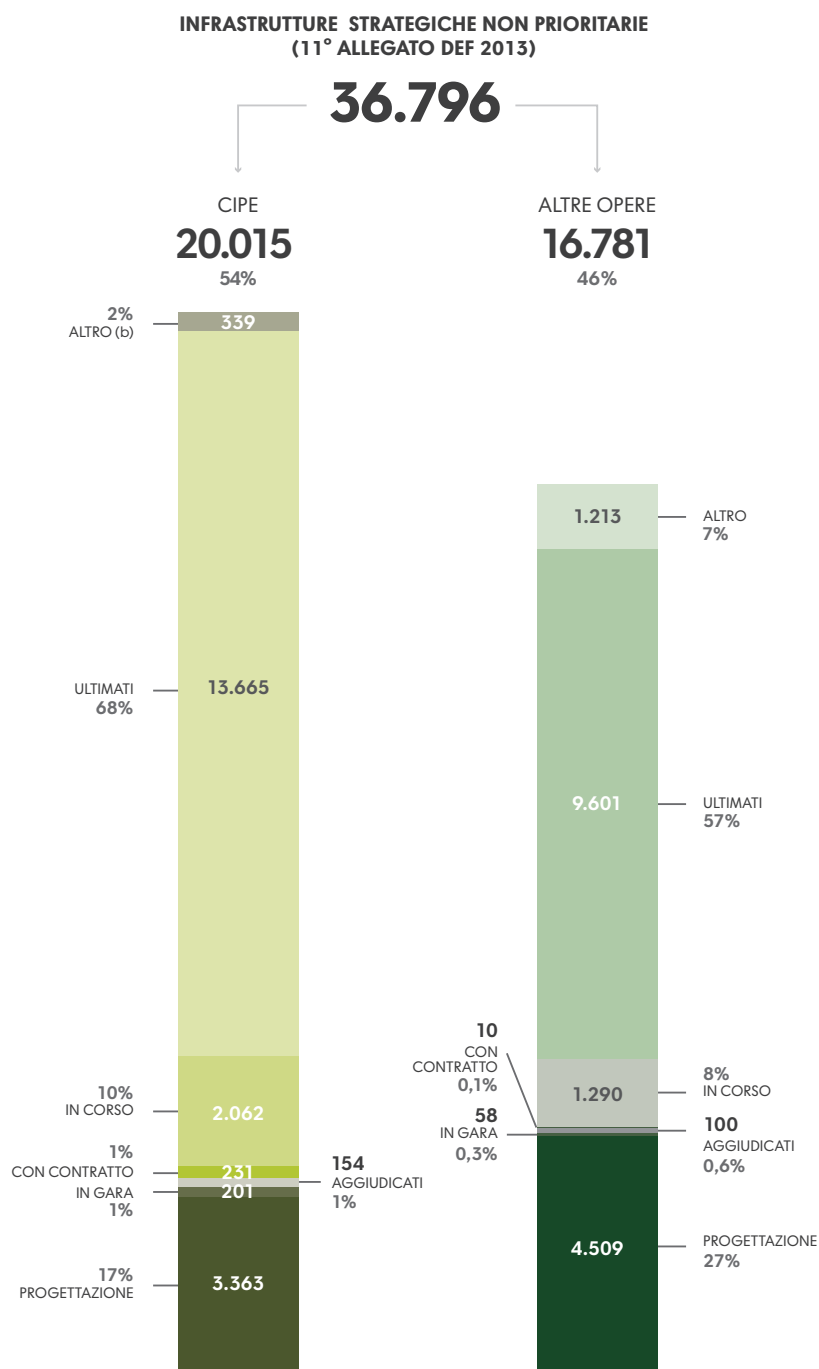
Per l'insieme delle infrastrutture non prioritarie, le risorse disponibili ammontano a circa 32,956 miliardi e consentono una copertura finanziaria pari al 90% del costo (36,796 miliardi). Il contributo privato rappresenta il 39% (12,918 miliardi) e quello pubblico il restante 61% (20,038 miliardi).

Per le infrastrutture esaminate dal CIPE, le disponibilità ammontano a 18,394 miliardi, pari al 92% del relativo costo, di cui il contributo privato rappresenta il 38%, pari a 7,017 miliardi, e il restante 62% riguarda risorse pubbliche, pari a circa 11,377 miliardi.

Per le altre infrastrutture, invece, le disponibilità ammontano a circa 14,563 miliardi, l'87% del relativo costo, di cui il contributo privato rappresenta il 41%, pari a circa 5,901 miliardi, e il restante 59% riguarda risorse pubbliche, pari a circa 8,661 miliardi.

Quadro di riferimento dei costi

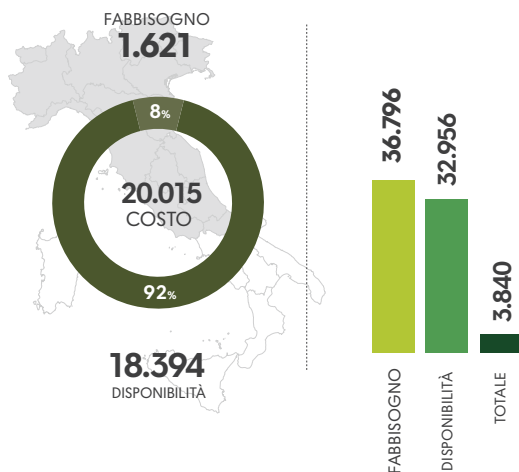
(importi in milioni di euro)



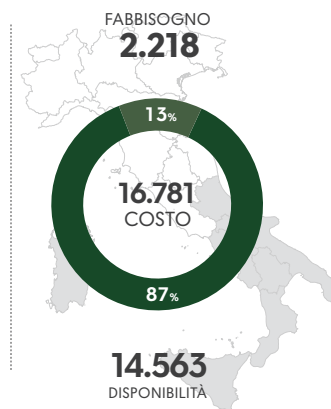
Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)

CIPESS



ALTRE OPERE



Il seguente elenco riporta le infrastrutture esaminate dal CIPE, dalla data dell'ultima rilevazione (dicembre 2020), in relazione ai vari sistemi infrastrutturali.

Sistema infrastrutturale	Infrastruttura	Delibera CIPESS	Scheda SILOS
Strade e autostrade	Collegamento viario Pedemontana Piemontese tra l' A4 (Torino - Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l' A26 (Genova Voltri - Gravelona) in località Ghemme. Collegamento viario Masserano-Ghemme (Progetto unificato TO235)	Delibera n. 77/2021	scheda 213
	TRC - Trasporto Rapido Costiero (metro mare) Rimini Fiera - Cattolica - 1° stralcio funzionale - Tratta Rimini Fs-Riccione Fs	Delibera n. 10/2022	scheda 102
Sistemi urbani	Programma Grandi Stazioni	Delibera n. 4/2022	scheda 83
Infrastrutture idriche	Basilicata - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G	Delibera n. 46/2021	scheda 154

4.3 La distribuzione territoriale

Nelle regioni del Centro-Nord è localizzato il 56% del costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie: si tratta di 20,664 miliardi, dei quali il 52,5% (10,846 miliardi) riguarda infrastrutture esaminate dal CIPESS.

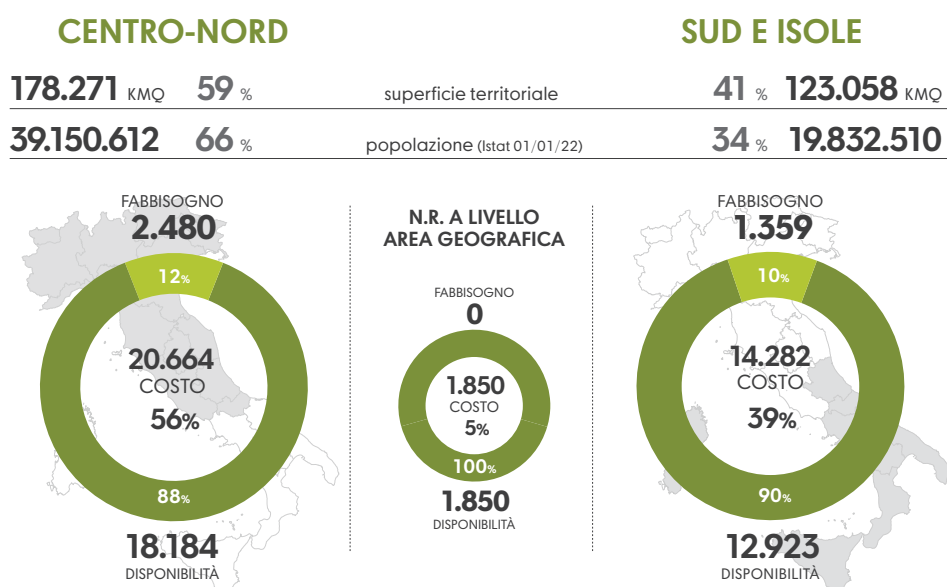
Nelle regioni del Sud e delle Isole è localizzata una quota del 39%, pari a 14,282 miliardi. In tale ambito, le infrastrutture esaminate dal CIPESS rappresentano il 41,6% (8,596 miliardi).

Il restante 5%, circa 1,850 miliardi, è relativo al costo delle infrastrutture non ripartibili a livello di macroarea: programma grandi stazioni; programma seimila campanili - interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio; programma interventi RFI; programma piccoli interventi ANAS.

Le disponibilità ammontano all'88% del costo per le infrastrutture localizzate nelle regioni del Centro-Nord e al 90% per quelle del Sud e delle Isole. Riguardo alle sole infrastrutture esaminate dal CIPESS l'incidenza delle disponibilità sul costo supera il 90% in entrambe le aree geografiche. Per le altre infrastrutture le disponibilità ammontano all'83% del costo per le infrastrutture localizzate nelle regioni del Centro-Nord e all'88% per quelle del Sud e delle Isole.

Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

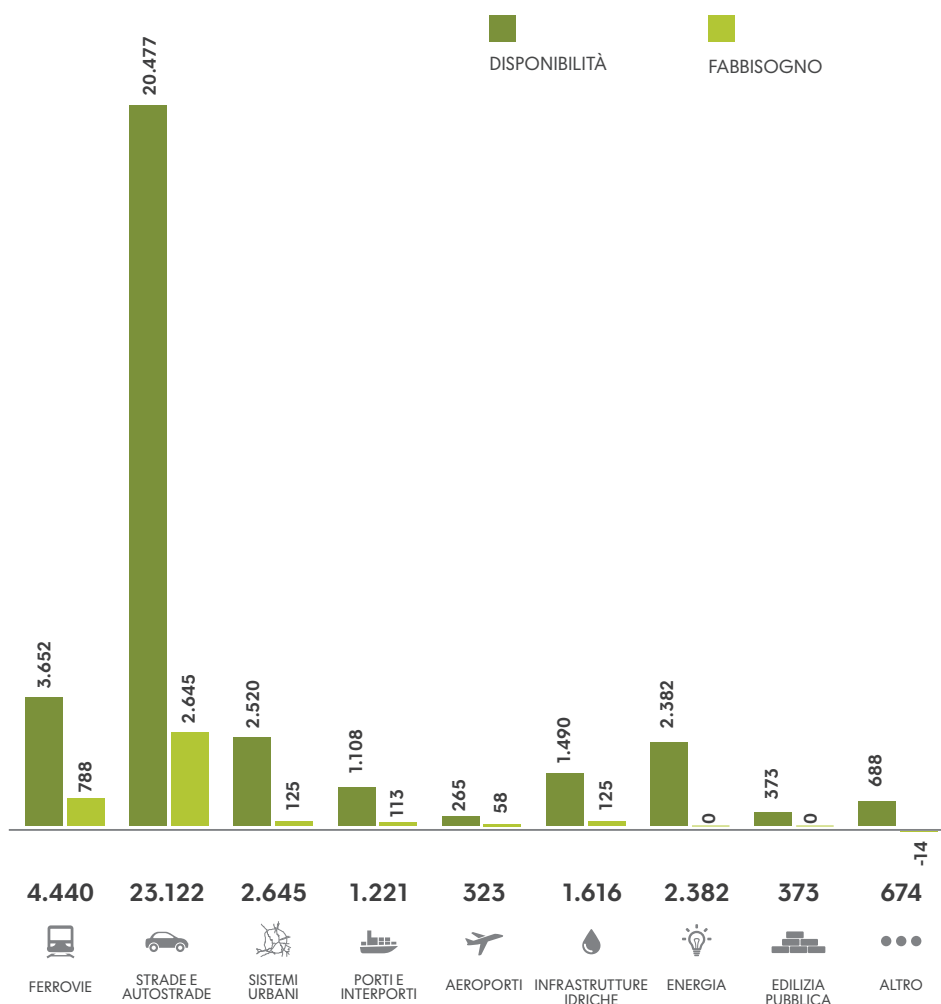


4.4 I sistemi infrastrutturali

L'articolazione delle infrastrutture non prioritarie per sistema infrastrutturale evidenzia la rilevanza del sistema strade e autostrade che, con 23,122 miliardi, rappresentano il 63% del costo complessivo delle infrastrutture non prioritarie al 31 maggio 2022; le disponibilità finanziarie ammontano a 20,477 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 2,645 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari all'89% del costo con risorse pubbliche (10,875 miliardi) e private (9,602 miliardi).

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)



Sistema infrastrutturale	Rilevazione dicembre 2020			Rilevazione maggio 2022		
	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Costo	Disponibilità	Fabbisogno
Ferrovie	7.378	4.044	3.334	4.440	3.652	788
Strade e autostrade	25.906	22.853	3.053	23.122	20.477	2.645
Sistemi urbani	2.725	2.167	558	2.645	2.520	125
Porti e interporti	1.492	1.250	241	1.221	1.108	113
Aeroporti	414	265	149	323	265	58
Infrastrutture idriche	1.621	1.491	130	1.616	1.490	125
Energia	2.382	2.382	0	2.382	2.382	0
Edilizia pubblica	373	373	0	373	373	0
Altre infrastrutture	674	688	-14	674	688	-14
TOTALE	42.965	35.514	7.451	36.796	32.956	3.840

4.5 Lo stato di avanzamento

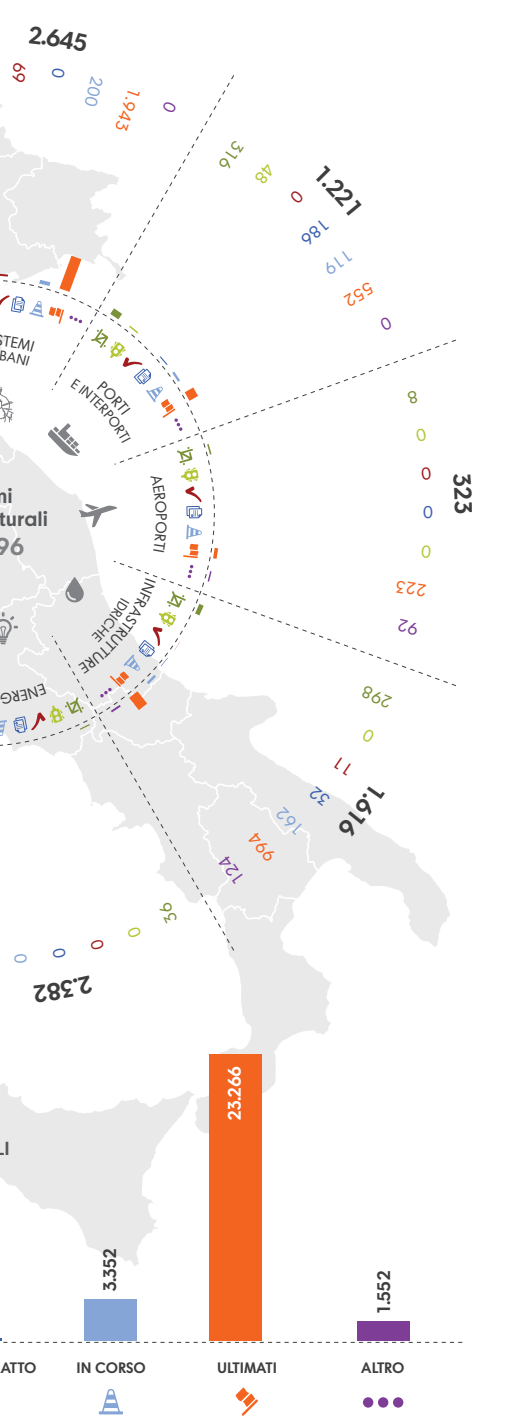
Riguardo all'avanzamento fisico al 31 maggio 2022 delle infrastrutture non prioritarie, considerando che l'analisi tiene conto dello stato di avanzamento di 424 lotti, si rileva, in termini di costo, uno stato di attuazione avanzato con i lavori in corso e ultimati arrivati a rappresentare il 76% del costo al netto dei lotti con uno stato di avanzamento misto o con contratto resciso.

Il 66% del costo al netto dei lotti con uno stato di avanzamento misto o con contratto resciso, ovvero dei lotti non riconducibili a uno specifico stato di avanzamento tra quelli individuati, riguarda infrastrutture ultimate e il 10,0% lavori in corso.

Le infrastrutture in fase di progettazione rappresentano il 22% e quelle in fase di affidamento o con contratto appena il 2%.

I lotti con uno stato di avanzamento misto o con contratto resciso rappresentano il 4% (il 5% nella rilevazione al 31 dicembre 2020).

zamento



Costi per sistema infrastrutturale e per stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)

	Progettazione	In gara	Aggiudicati	Con contratto	In corso	Ultimati	Altro (a)	TOTALE
RILEVAZIONE DICEMBRE 2020								
Ferrovie	3.558	0	0	7	608	2.628	576	7.378
Strade e autostrade	7.419	540	203	221	2.750	13.543	1.229	25.906
Sistemi urbani	581	0	0	0	200	1.943	0	2.725
Porti e interporti	423	156	41	31	290	552	0	1.492
Aeroporti	99	0	0	0	0	223	92	414
Schemi idrici	298	0	11	32	162	994	124	1.621
Energia	36	0	0	0	0	2.346	-	2.382
Edilizia pubblica	0	0	0	0	37	331	5	373
Altre infrastrutture	0	0	0	0	499	175	0	674
TOTALE	12.415	696	255	291	4.547	22.735	2.026	42.965
RILEVAZIONE MAGGIO 2022								
Ferrovie	879	0	0	0	118	2.867	576	4.440
Strade e autostrade	5.902	211	174	23	2.227	13.830	755	23.122
Sistemi urbani	433	0	69	0	200	1.943	0	2.645
Porti e interporti	316	48	0	186	119	552	0	1.221
Aeroporti	8	0	0	0	0	223	92	323
Schemi idrici	298	0	11	32	157	994	124	1.616
Energia	36	0	0	0	0	2.346	0	2.382
Edilizia pubblica	0	0	0	0	32	336	5	373
Altre infrastrutture	0	0	0	0	499	175	0	674
TOTALE	7.872	259	254	241	3.352	23.266	1.552	36.796

(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

I lotti **ultimati** hanno un valore di circa 23,266 miliardi di cui il 59,4%, 13,830 miliardi, relativi a strade e autostrade. Di seguito sono elencate le infrastrutture di costo superiore a 100 milioni esaminate dal CIPE (oggi CIPESS) con lavori ultimati al 31 maggio 2022.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (IN MILIONI DIEURO)	SCHEDA SILOS
Ferrovie	Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate - confine di Stato.	261	scheda 10
	Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - Tratta Bari Sant'Andrea-Bitetto	239	scheda 60
Strade e autostrade	Galleria di sicurezza (parte italiana) - traforo autostradale del Frejus - Opere genio civile galleria	134	scheda 1
	Raccordo autostradale Villesse-Gorizia	152	scheda 16
	Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari (esclusi lavori di completamento di cui alla delibera CIPE 81/2020)	183	scheda 18
	Ammodernamento autostrada A4 Torino - Milano - Tronco 2 - Lotto 2.2. (dal km 105+522 al km 121+000)	178	scheda 19
	Ammodernamento autostrada A4 Torino - Milano - Tronco 2 - Novara - Milano: variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220)	235	scheda 20
	SS n. 38 dello Stelvio - Accessibilità Valtellina - 1° lotto - Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano - 1° e 2° stralcio	460	scheda 21
	Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi).	1.737	scheda 30
	Passante esterno di Mestre e opere complementari.	1.216	scheda 31
	SS 79 - Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti - Tratto Terni (località San Carlo) - confine regionale Umbria-Lazio	218	scheda 75
	Nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa: tratto compreso tra Passo Martino e il km 130+400 della SS 114.	579	scheda 55
	Tangenziale di Napoli collegamento costiero	154	scheda 114

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (IN MILIONI DIEURO)	SCHEDA SILOS
Sistemi urbani	Programma grandi stazioni - Milano centrale - Adeguamento funzionale degli edifici di stazione	105	scheda 83
	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano - Prolungamento della linea metropolitana M1 dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho	264	scheda 90
	Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Tratta Prealpino-S. Eufemia.	776	scheda 96
Schemi idrici	Nuova galleria Pavoncelli Bis	156	scheda 153
	Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto	106	scheda 156
Energia	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana).	681	scheda 178
	Giacimenti di idrocarburi - Inse-diamento produttivo di Tempa Rossa	1.412	scheda 174

I lotti relativi a **lavori in corso** di esecuzione hanno un valore di circa 3,352 miliardi, pari al 10% del costo complessivo delle infrastrutture non prioritarie al 31 maggio 2022. Sono di seguito elencate le infrastrutture di costo superiore a 100 milioni esaminate dal CIPE (oggi CIPESS), con lavori in corso di esecuzione al 31 maggio 2022.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (IN MILIONI DIEURO)	SCHEDA SILOS
Strade e autostrade	Galleria di sicurezza (parte italiana) - traforo autostradale del Frejus - Opere impiantistiche galleria, opere fabbricato e sistemazione piazzale T4	172	scheda 1
	Tangenziale Sud Brescia: Rac-cordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari - Com-pletamento lotti 1-2 e 3-4 rela-tivamente alla sola Variante SP 22 di Flero	113	scheda 18
	SS 64 - Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - Stralcio Nord (BO245)	156	scheda 69

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (IN MILIONI DIEURO)	SCHEDA SILOS
Strade e autostrade	Itinerario Palermo-Agrigento (SS 121-SS 189) - SS 121 - Tratto B: Bolognetta-Lercara - Lotto 2 - Bolognetta-Bivio Manganaro	373	scheda 58
Sistemi urbani	Programma grandi stazioni - Roma Termini - Opere infrastrutturali complementari agli edifici stazione	105	scheda 83
Altre infrastrutture	Programma piccole e medie opere	399	scheda 195

Il costo dei lotti in fase di **progettazione** è di oltre 7,872 miliardi. In questo ambito, caratterizzato da una maggiore incidenza delle infrastrutture non deliberate dal CIPE (57% del costo totale), si riscontra un elevato fabbisogno finanziario residuo. Le disponibilità, infatti, coprono il 47% del costo. Sono di seguito elencate le infrastrutture non prioritarie di costo superiore a 200 milioni in fase di progettazione al 31 maggio 2022.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (IN MILIONI DIEURO)	SCHEDA SILOS
Ferrovie	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	792	scheda 68 (infrastruttura invariante nel CdP 2017-2021 aggiornamento 2018/2019 e con fabbisogni finanziari entro il 2026)
Strade e autostrade	Collegamento viario Pedemontana Piemontese tra l' A4 (Torino - Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l' A26 (Genova Voltri - Gravellona) in località Ghemme. Collegamento viario Masserano-Ghemme	215	scheda 213
	Autostrada A21 Torino-Brescia - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona	250	(CdP MIMS e Concessionario)
	SS 51 di Alemagna - Variante all'abitato di Cortina d'Ampezzo (VE406) - Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026)	299	(infrastruttura compresa nel CdP ANAS 2016-2020)
	SS 47 della Valsugana - Messa in sicurezza e adeguamento tratti della SS 47 ricadente in territorio veneto, tra Cittadella (PD) e Primolano di Cison del Grappa (VI), tra la prog. km 29+950 e la prog. km 73+000 (confine regionale con la Provincia autonoma di Trento)	860	(infrastruttura compresa nel CdP ANAS 2016-2020)

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (IN MILIONI DIEURO)	SCHEDA SILOS
Strade e autostrade	A2 Sa-Rc - Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 1° stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte (NA95)	232	scheda 216
	Itinerario Palermo-Agrigento (SS 121-SS 189) - SS 121 Tratto A: Palermo-Bolognetta - Lotto 1 - Palermo (A19) - rotatoria Bolognetta (UP62)	630	scheda 58
	Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Estensione della linea Metropolitana verso Ovest, dalla stazione di Lamarmora alla Fiera di Brescia - Linea T2: Pendolina-Centro-Stazione-Fiera	363	(DM 464-2021 - Riparto risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi Leggi di bilancio 2019 e 2020)

Il costo dei lotti in gara o aggiudicati ammonta a circa 513 milioni e quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori a 241 milioni.

I restanti 1,552 miliardi riguardano lotti con contratto rescisso o programmi di interventi con uno stato di avanzamento misto.

5. IL MERCATO DELLE OPERE PUBBLICHE NEL PERIODO 2016 - 2022

5.1. Introduzione

L'aggiornamento dell'analisi del mercato delle opere pubbliche fa emergere:

- il rallentamento degli importi dei bandi nel 2021, dopo un 2020 record (43,4 miliardi);
- la forte accelerazione degli importi dei bandi aggiudicati nel 2021, con un importo record di 46,3 miliardi;
- la fase espansiva degli importi dei bandi e delle aggiudicazioni di opere pubbliche nei primi cinque mesi del 2022, con tassi di crescita del 144,5% in relazione agli importi dei bandi e del 36% in relazione alle aggiudicazioni.

Come già osservato nei precedenti rapporti, il settore delle opere pubbliche, a partire dalla seconda metà del 2017, entra in una nuova fase di crescita.

Prima crescono gli importi dei bandi di progettazione di lavori pubblici: nel 2016 (+69,7%), nel 2017 (+147,8%), nel 2018 (+20,6%), nel 2019 (+3,9%), nel 2020 (+82,1%), nel 2022 (+31% nei primi cinque mesi); nel 2021 si osserva un rallentamento (-10,2%) ma il livello resta alto (1,5 miliardi contro 1,6 miliardi del 2020 e 825 milioni di valore medio annuo del triennio 2017-2019).

Poi crescono gli importi dei bandi e delle aggiudicazioni per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori:

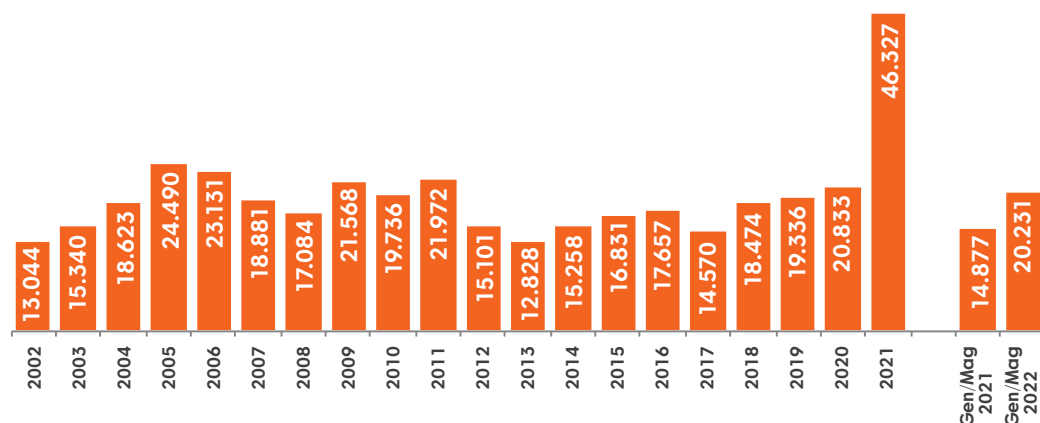
- **bandi** - nel 2017 (+34,9% il mercato complessivo; +53,9% gli appalti di lavori tradizionali), nel 2018 (+23,9%; +24,2%), nel 2019 (+35,7%; +24,2%) e nel 2020 (+11,2%; +40,2%), quando è raggiunto il valore record del primo ventennio del secolo di 43,4 miliardi; nel 2021 si rileva una riduzione degli importi del 9,2% (-13,2% gli appalti tradizionali) ma il livello resta alto (39,4 miliardi, un valore superato solo dal valore record del 2020); nel 2022 si può prevedere un nuovo record considerando che l'importo totalizzato nei primi cinque mesi, di circa 28 miliardi, è in aumento del 144,5% rispetto all'importo totalizzato nello stesso

Investimenti fissi lordi delle Amministrazioni Pubbliche – Le previsioni del DEF 2022 (anni 2016-2021 ISTAT e anni 2022-2025 previsioni MEF - aprile 2022) (a)

(importi in milioni di euro)



AGGIUDICAZIONI di importo superiore a 1 milione di euro 2002-2022



VARIAZIONI % RISPETTO ALLO STESSO PERIODO ANNO PRECEDENTE 2016-2022

	2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020	Gen-mag 2022 Gen-mag 2021
BANDI						
Numero	10,3	26,4	0,8	-5,8	-0,2	-6,1
Importo	34,9	23,9	35,7	11,2	-9,2	144,5
AGGIUDICAZIONI di importo superiore a 1 milione di euro						
Numero	-19,5	37,9	31,6	-3,6	16,5	-7,9
Importo	-17,5	26,8	4,7	7,7	122,4	36,0

(a) SENZA concessioni di servizi per la distribuzione del gas e importo dei servizi gestionali relativamente agli affidamenti di importo superiore a 50 milioni di euro per servizi integrati nei settori acqua, rifiuti e sanità

periodo del 2021 (+34,9% gli appalti tradizionali) ma soprattutto supera tutti i valori annui registrati tra il 2009 e il 2017. Determinanti saranno i nuovi bandi per l'affidamento degli interventi del PNRR e PNC destinatari delle risorse da assegnare entro il 30 giugno 2022.

- **Aggiudicazioni** - nel 2018 (+26,8% il mercato complessivo; +67,5% gli appalti di lavori tradizionali), nel 2019 (+4,7%; +0,4%), nel 2020 (+7,7%; +16,3%), nel 2021 (+122,4%; +102,2%) quando è raggiunto il valore record dall'inizio degli anni 2000 di 46,3 miliardi; nel 2022 quando come per i bandi si potrebbe registrare un nuovo record considerando che l'importo totalizzato nei primi cinque mesi, superiore a 20 miliardi, è in aumento del 36% rispetto all'importo totalizzato nello stesso periodo del 2021 (-2,4% gli appalti tradizionali) ma soprattutto supera tutti i valori annui registrati tra il 2012 e il 2019. Determinanti saranno le nuove misure per compensare l'aumento del costo delle opere pubbliche al fine di favorire la partecipazione delle imprese alle gare.

La ripresa delle opere pubbliche – 2016-2022

Variazioni % rispetto allo stesso periodo anno precedente a prezzi correnti

	2017 2016	2018 2017	2019 2018	2020 2019	2021 2020	Gen-mag 2022 Gen-mag 2021
Bandi di progettazione (a) (CRESME giugno 2022)	147,8	20,6	3,9	82,1	-10,2	31,0
Bandi di lavori tradizionali (CRESME giugno 2022)	53,9	24,2	24,2	40,2	-13,2	34,9
Aggiudicazioni di lavori tradizionali di importo superiore a 1 milione di euro di lavori tradizionali (CRESME giugno 2022)	-17,5	67,5	0,4	16,3	102,2	-2,4
Investimenti in OOPP della PA e dei concessionari (CRESME giugno 2022)	-3,8	4,1	10,3	6,3	21,5	12,5 Var. % annua
Investimenti in OOPP della PA (ISTAT aprile 2022)	-5,2	-1,2	11,0	-0,1	20,8	-
Investimenti in OOPP degli EL (SIOPE giugno 2022)	-13,4	-1,7	14,9	2,3	14,4	2,9
Investimenti totali della PA (ISTAT-MEF aprile 2022)	-1,9	-1,3	9,8	2,4	19,5	14,4 Var. % annua

Infine crescono gli investimenti realizzati, ovvero i lavori realizzati - nel 2019 crescono del 10,3% a prezzi correnti, in base alle stime del CRESME, gli investimenti del settore pubblico allargato, ovvero Amministrazioni Pubbliche e concessionari e altri soggetti privati gestori di opere e servizi di pubblica utilità; la percentuale di crescita è dell'11%, in base ai dati ISTAT, per gli investimenti in costruzioni della PA; crescono del 14,9%, in base ai dati SIOPE, i pagamenti per investimenti in costruzioni degli Enti locali; nel 2020 crescono del 6,3% gli investimenti del settore pubblico allargato e del 2,3% i pagamenti degli Enti locali; nel 2021 gli investimenti del settore pubblico allargato crescono del 21,5%; gli investimenti in costruzioni della PA del 20,8% e i pagamenti degli Enti locali del 14,4%.

Investimenti fissi lordi della PA e degli Enti Locali

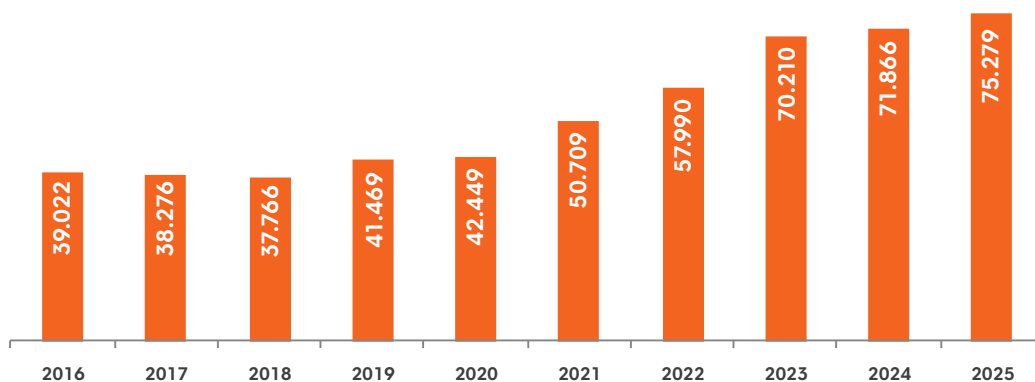
(milioni di euro correnti)

	Investimenti in costruzioni della PA (dati ISTAT aprile 2022)	Var.%	Investimenti in costruzioni degli Enti locali (dati SIOPE giugno 2022)	Var.%
2016	20.454	-10,7%	9.522	-13,7%
2017	19.394	-5,2%	8.247	-13,4%
2018	19.155	-1,2%	8.107	-1,7%
2019	21.253	11,0%	9.317	14,9%
2020	21.225	-0,1%	9.531	2,3%
2021	25.638	20,8%	10.901	14,4%

Il ciclo di crescita degli investimenti in opere pubbliche dovrebbe proseguire nel 2022 e almeno fino al 2025 sostenuto dalle ingenti risorse in campo (oltre 300 miliardi) e dal programma di riforme del PNRR per accelerare la transizione ecologica e digitale. Sono attesi tassi di crescita del comparto nel suo complesso del 2,3%, a prezzi deflazionati, nel 2022 (+12,5% a prezzi correnti), del 18,9% nel 2023 (+22,5%), dello 0,5% nel 2024 (+2,5%) e del 2,4% nel 2025 (+4,5%). Tali dinamiche sono in linea con le previsioni di crescita degli investimenti fissi lordi della PA indicati nell'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) pubblicato nel mese di aprile 2022: +14,4% a prezzi correnti nel 2022; +21,1% nel 2023; +2,4% nel 2024 e + 4,7% nel 2025.

Investimenti fissi lordi delle Amministrazioni Pubbliche – Le previsioni del DEF 2022 (dati ISTAT e MEF – Aprile 2022

(importi in milioni di euro)



2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
------	------	------	------	------	------	------	------	------

Valori assoluti

Amministra- zione cen- trale	16.931	16.504	17.699	18.031	23.919	26.174	32.694	34.067	37.869
Amministra- zione locale	20.853	20.859	23.460	24.166	26.737	32.072	37.117	37.469	37.087
Totale PA (a)	38.276	37.766	41.469	42.449	50.709	57.990	70.210	71.866	75.279

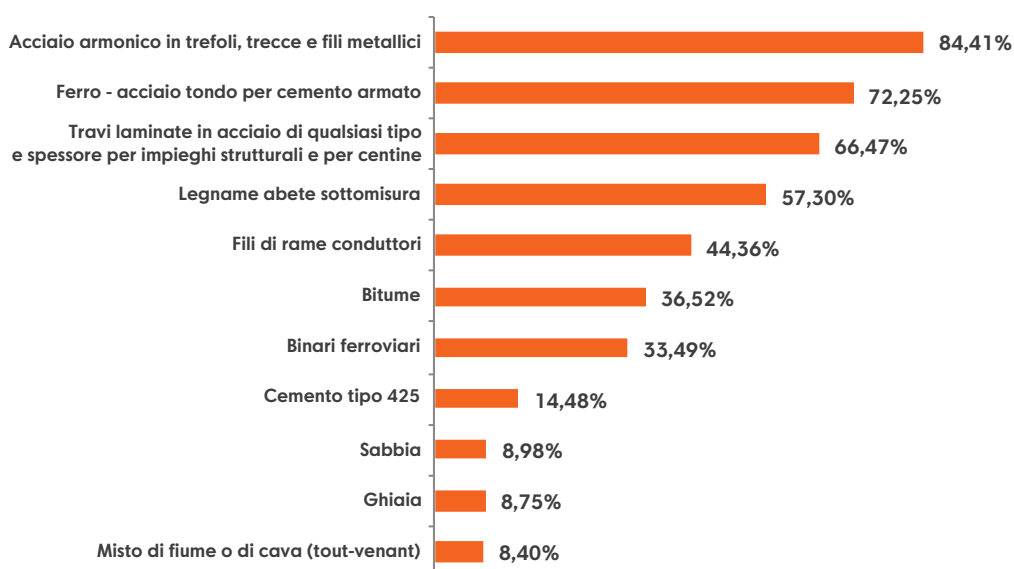
Variazioni % rispetto all'anno precedente

Amministra- zione cen- trale	1,0	-2,5	7,2	1,9	32,7	9,4	24,9	4,2	11,2
Amministra- zione locale	-4,8	0,0	12,5	3,0	10,6	20,0	15,7	0,9	-1,0
Totale PA (a)	-1,9	-1,3	9,8	2,4	19,5	14,4	21,1	2,4	4,7

(a) Compresi anche gli investimenti fissi lordi degli Enti di previdenza

Questo scenario di progressiva e sostenuta crescita va comunque interpretato tenendo in giusta considerazione l'attuale fase congiunturale caratterizzata dalla crisi energetica e dal forte incremento dei prezzi dei materiali nonché dalla ridotta disponibilità di materiali, attrezzature e mano d'opera. Se la crisi energetica dipende principalmente dalla durata della guerra in Ucraina, per contenere l'aumento dei prezzi molto dipenderà dagli effetti delle nuove misure adottate recentemente dal Governo e dal Parlamento e in particolare dalle misure per compensare l'aumento del costo delle opere pubbliche. A tal fine si consideri che il Ministero delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS) ha emanato il decreto 4 aprile 2022 recante "Rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi nel secondo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali più significativi" nel quale sono individuate le risorse e definite le regole per accedere ai fondi per la compensazione dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi in relazione alla copertura dell'incremento dei costi delle opere in corso di realizzazione a seguito dell'adeguamento dei prezzari regionali da effettuare entro il 31 luglio 2022 rispetto ai prezzi fissati al 31 dicembre 2021. In particolare, in relazione ai lavori pubblici messi in gara o affidati entro il 31 dicembre 2022, il Governo e il Parlamento hanno provveduto all'adozione di norme volte a contrastare l'aumento dei prezzi dei materiali, che hanno previsto tra l'altro l'istituzione del Fondo per l'adeguamento dei prezzi e del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, entrambi gestiti dal MIMS, con una dotazione complessiva di entrambi pari a 3,3 miliardi di euro per il periodo 2021-2023. Inoltre, con l'emanazione del D.L. 50/2022, è stato istituito, presso il MEF, il Fondo per l'avvio di opere indifferibili con una dotazione complessiva per il periodo 2022-2026 pari a 7,5 miliardi, pensato per le opere del PNRR e PNC, nonché per le opere commissariate dello sbloccantieri, per gli interventi del Giubileo 2025, delle Olimpiadi invernali di Cortina e dei Giochi del Mediterraneo di Taranto del 2026.

Realizzazione opere pubbliche - DM MIMS 4 aprile 2022 “Rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all’8 per cento, verificatesi nel secondo semestre dell’anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali più significativi” – Variazione % 2° semestre 2021 su 2020 dei prezzi di 10 materiali più rappresentativi delle infrastrutture strategiche e prioritarie



5.1.1 Primi effetti delle semplificazioni e del PNRR, crisi energetica e incremento dei prezzi dei materiali

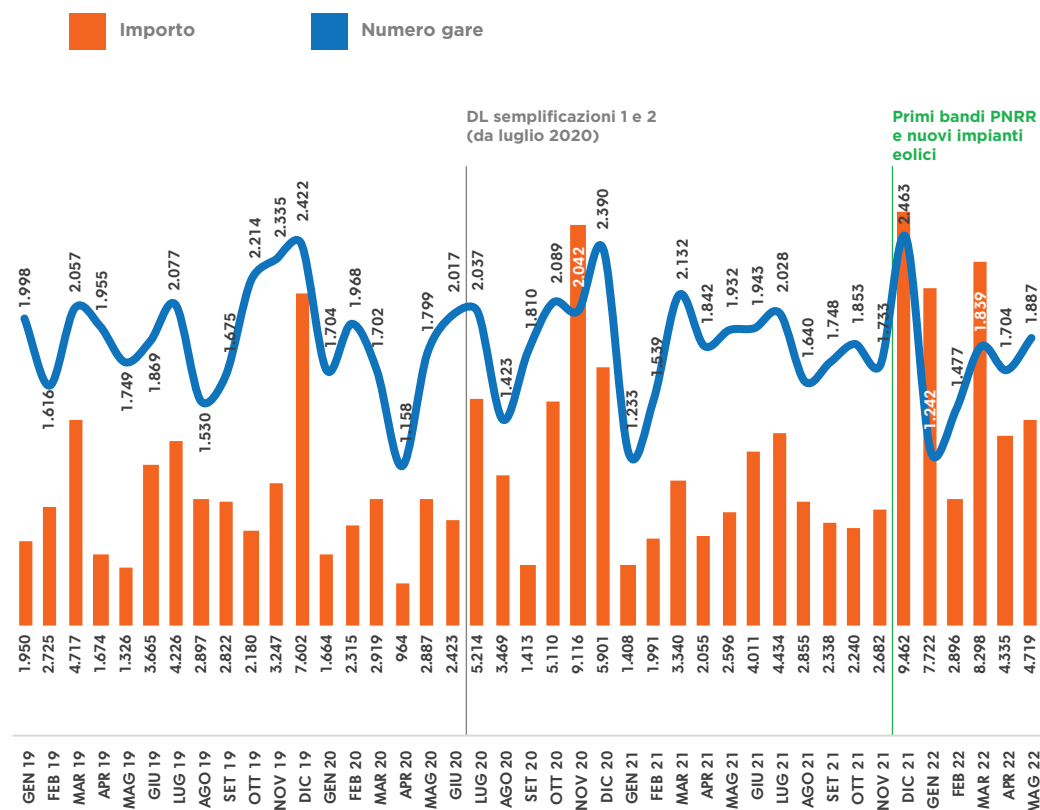
Le dinamiche mensili dei bandi e delle aggiudicazioni di opere pubbliche danno evidenza della forte crescita degli importi dei bandi per la realizzazione di opere pubbliche dalla seconda metà del 2020 e delle aggiudicazioni dal 2021 e in particolare i dati mostrano:

- l'accelerazione dei bandi dalla seconda metà del 2020, per effetto della messa in gara di contratti di importo rilevante facilitata anche dalle semplificazioni disposte dai DL 32/2019 e 76/2020 che ha portato, per tale anno, al valore record dall'inizio degli anni 2000 di 43,4 miliardi;
- una nuova accelerazione dei bandi a partire da dicembre 2021 per effetto della messa in gara di contratti di importo rilevante riferiti a interventi legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), al Piano nazionale Complementare

(PNC) e al Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) e in particolare per: la diffusione sull'intero territorio nazionale delle reti di telecomunicazione a banda ultra larga e 5G per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione della pubblica amministrazione; lo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa; accelerare la transizione energetica e ridurre la dipendenza energetica dalla Russia.

Realizzazione opere pubbliche – Bandi per mese

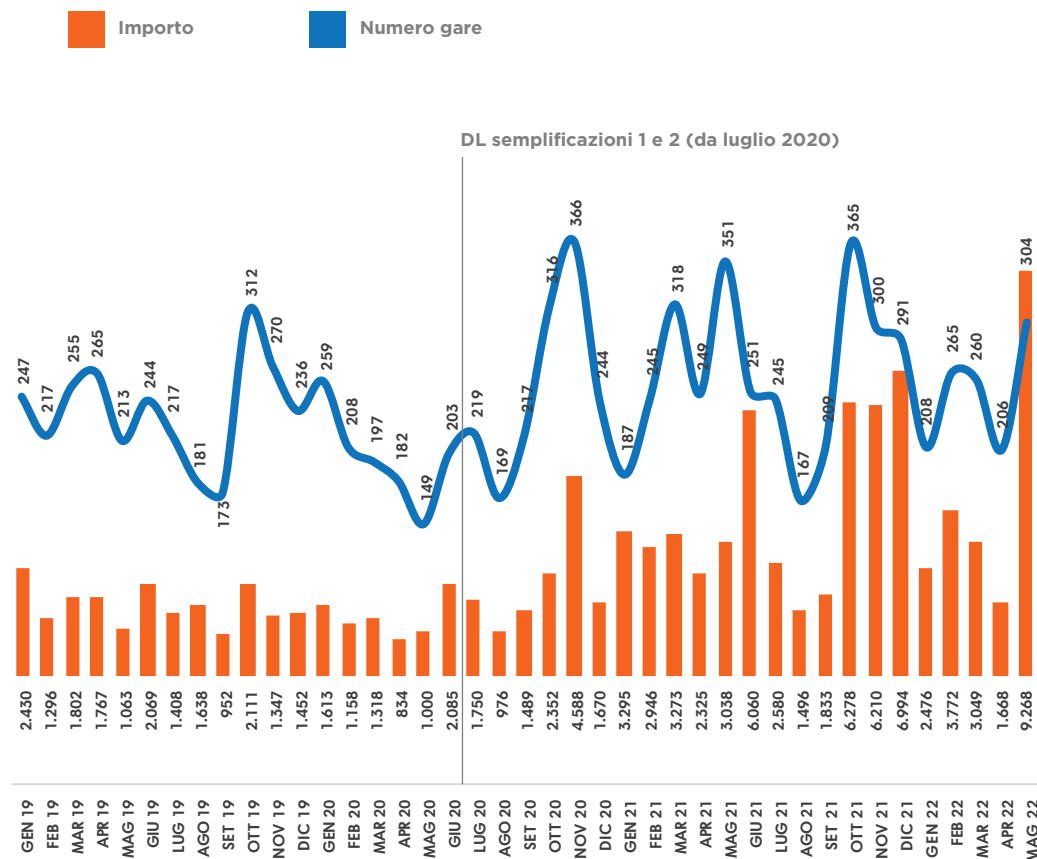
(importo in milioni di euro)



- la fase espansiva delle aggiudicazioni nel 2021 e nel 2022, con valori record nel 2021 di 46,3 miliardi e di oltre 20 miliardi nei primi cinque mesi del 2022, un importo in aumento del 36% rispetto all'importo totalizzato nello stesso periodo del 2021 ma soprattutto supera tutti i valori annui registrati tra il 2012 e il 2019.

Realizzazione opere pubbliche – Aggiudicazioni per mese

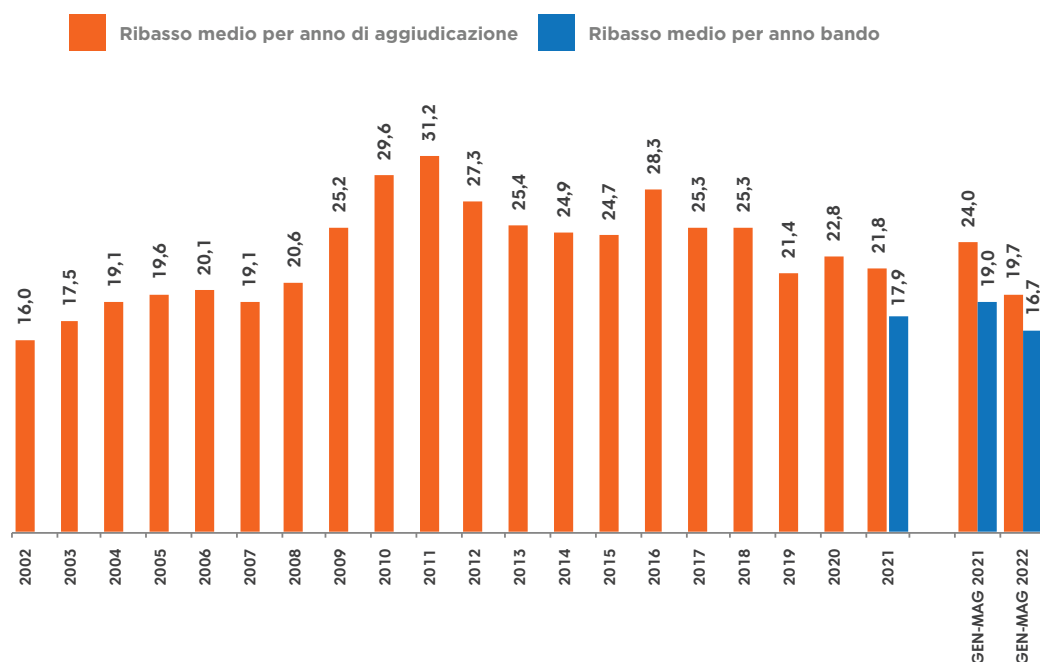
(importo in milioni di euro)



Parallelamente alla crescita delle aggiudicazioni, nel 2021 e nel 2022, si rileva una riduzione delle percentuali di sconto offerte dalle imprese per aggiudicarsi le gare, soprattutto in relazione ai bandi indetti nel 2021 e nel 2022. Si passa da uno sconto medio del 21,8%, per tutti i bandi aggiudicati nel 2021 (ovvero gare aggiudicate nel 2021 e bandite nel 2021 e in anni precedenti), a uno sconto medio del 17,9%, per le gare bandite nel 2021 e aggiudicate al 31 maggio 2022. Nei primi cinque mesi del 2022 si scende al 19,7% per tutti i bandi aggiudicati e al 16,7% per i bandi del 2022.

Realizzazione opere pubbliche - Ribassi medi per anno e periodo

(importo in milioni di euro)



5.2 La progettazione delle opere pubbliche

Nel 2021 i bandi di gara per Servizi di Architettura e Ingegneria (SAI) e gli altri bandi per servizi tecnici sono stati 8.964, con un incremento del 4,9% rispetto al 2020 (8.543 bandi). Gli importi messi in gara sono stati pari a circa 2,3 miliardi di euro in aumento del 3,9% rispetto agli importi totalizzati nel 2020 (circa 2,25 miliardi).

Trend a doppia velocità nei primi cinque mesi del 2022: si riducono le opportunità del 13%, si passa dai 4.152 bandi di gennaio-maggio 2021 a 3.614 bandi di gennaio-maggio 2022; aumenta l'importo dei corrispettivi a base di gara del 31,9%, si passa da 933 milioni a 1,230 miliardi. Riguardo alla crescita degli importi sono determinanti i bandi sopra la soglia di rilevanza europea che crescono del 53,5% a fronte di un importo quasi dimezzato dei bandi sotto soglia.

In relazione alla tipologia di prestazioni richieste nei bandi, per i servizi di progettazione si osserva una riduzione del 6,2% delle opportunità (da 2.466 a 2.312

bandi) a fronte di un aumento del 31% dell'ammontare dei corrispettivi a base di gara (da 645 a 845 milioni); per l'insieme degli altri servizi SAI e altri servizi tecnici invece si rileva una riduzione del 22,8% delle opportunità (da 2.917 a 3.163 bandi) a fronte di un aumento del 31% e l'ammontare dei corrispettivi in gara aumenta del 33,7% (da 288 a 385 milioni).

Progettazione opere pubbliche – Bandi per tipologia di affidamento

(importi in milioni di euro)

	Progettazione		Altri SAI e altri servizi tecnici		Totale	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Valori assoluti						
2020	4.687	1.633	3.856	617	8.543	2.250
2021	5.003	1.467	3.961	871	8.964	2.339
Gen-Mag 2021	2.466	645	1.686	288	4.152	933
Gen-Mag 2022	2.312	845	1.302	385	3.614	1.230
Variazioni %						
Var. % 2021/2020	6,7	-10,2	2,7	41,3	4,9	3,9
Var. % Gen-Mag 2022/Gen-Mag 2021	-6,2	31,0	-22,8	33,7	-13,0	31,9
Composizione %						
2020	54,9	72,6	45,1	27,4	100,0	100,0
2021	55,8	62,7	44,2	37,3	100,0	100,0
Gen-Mag 2021	59,4	69,1	40,6	30,9	100,0	100,0
Gen-Mag 2022	64,0	68,7	36,0	31,3	100,0	100,0

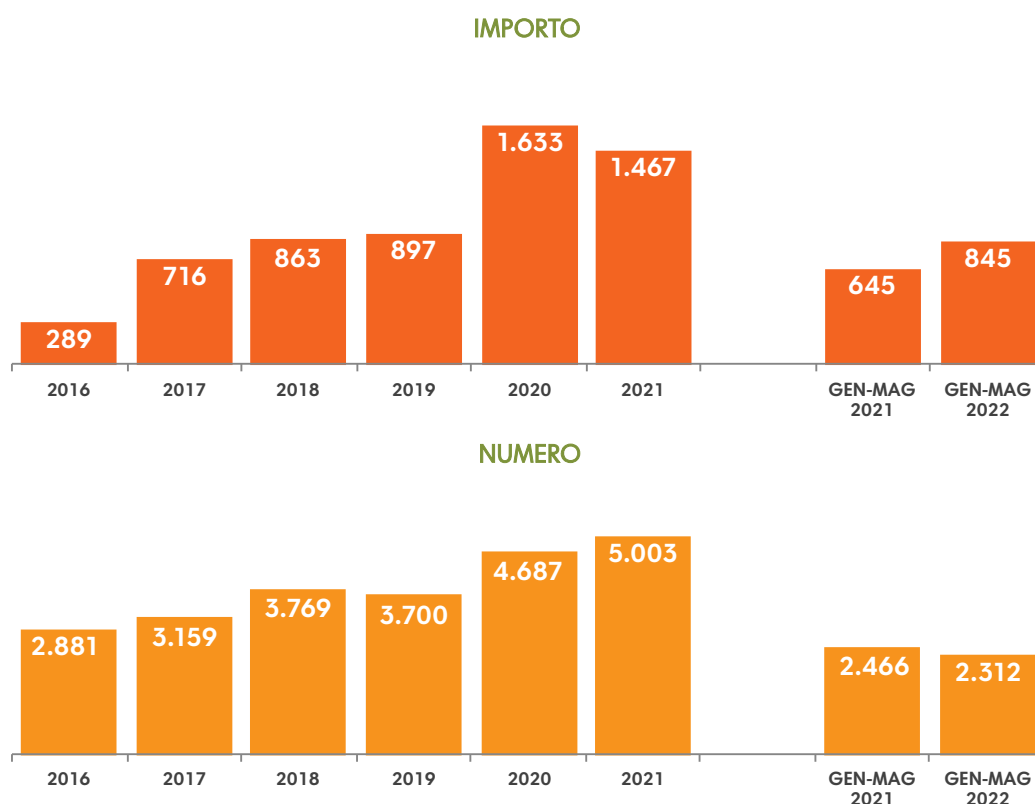
L'analisi del mercato dei servizi di progettazione di opere pubbliche considera le procedure per l'affidamento dei tre livelli di progettazione di lavori pubblici (progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo), le attività di direzione dell'esecuzione dei lavori e di coordinamento della sicurezza nonché i collaudi. Si tratta di un mercato che negli ultimi anni è cresciuto significativamente.

Come già evidenziato nei precedenti rapporti, i bandi per servizi di progettazione mostrano una crescita iniziata nel 2013, soprattutto riguardo agli importi, e una accelerazione della crescita a partire dalla seconda metà del 2016, in corrispondenza con l'entrata in vigore della nuova disciplina dei contratti pubblici, che ha introdotto talune innovazioni con specifico riguardo alla limitazione dell'appalto integrato e alle misure riguardanti i concorsi di progettazione e di idee. Nel 2020, nonostante il lockdown per la crisi pandemica e la sospensione delle limitazioni sul ricorso all'appalto integrato, la crescita dei servizi di progettazione non si è fermata. Rispetto ai valori del 2019, il numero dei bandi registra un +26,7% e l'importo un +82,1%.

Nel 2021 prosegue la crescita delle opportunità (+6,7%) e si riduce l'ammontare dei corrispettivi in gara (-10,2%). Trend a doppia velocità anche nei primi cinque mesi del 2022: si riducono le opportunità del 6,2% (da 2.466 a 2.312 bandi) a fronte di un aumento del 31% dell'ammontare dei corrispettivi a base di gara (da 645 a 845 milioni).

Progettazione opere pubbliche - Bandi per anno e periodo

(importi in milioni di euro)



VARIAZIONI % RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE

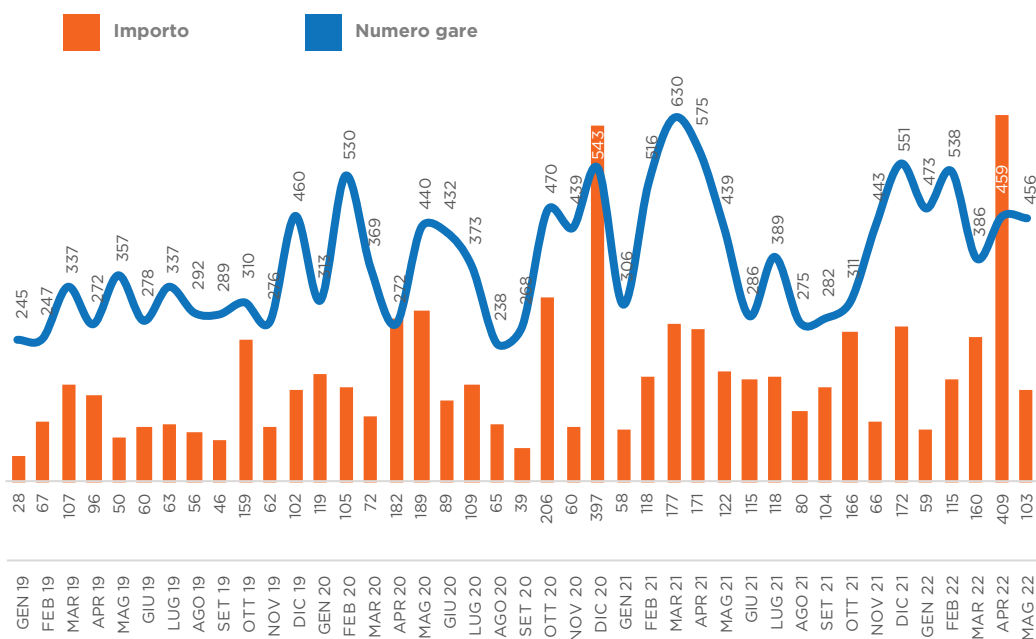
	2016/2015	2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020	Gen-Mag 22 Gen-Mag 21
Numero	38,4	9,6	19,3	-1,8	26,7	6,7	-6,2
Importo	69,7	147,8	20,6	3,9	82,1	-10,2	31,0

Analizzando le dinamiche mensili dei bandi di servizi di progettazione emerge una nuova accelerazione della domanda a partire da dicembre 2021 per effetto della messa in gara di servizi di progettazione legati principalmente ai seguenti piani e programmi:

- Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare - PINQuA (PNRR e PNC);
- Mobilità sostenibile (PNRR e PNC);
- Case di Comunità e Ospedali di Comunità e ospedali sicuri e sostenibili (PNRR e PNC);
- Piano Sviluppo e Coesione del Ministero della Cultura (FSC).

Progettazione opere pubbliche – Bandi per mese

(importi in milioni di euro)



Articolando i bandi di progettazione per tipologia di bando, nel 2021 emerge un calo generalizzato degli accordi quadro, dopo la fase espansiva registrata nel 2020 sostenuta primariamente dai bandi dei gestori delle infrastrutture di trasporto, per l'energia e l'acqua, e una crescita generalizzata degli affidamenti di specifici interventi.

I dati dei primi cinque mesi del 2022, al contrario di quanto osservato nel 2021, mostrano una nuova fase espansiva degli accordi quadro e una nuova frenata degli affidamenti di specifici interventi. In questo caso la fase espansiva degli accordi quadro è collegata agli enti della PA ed è determinata primariamente dai servizi di progettazione di interventi del PNRR e del PNC (in particolare per l'attuazione del PINQuA e per la realizzazione di Case di Comunità e Ospedali di Comunità) e del Programma Straordinario di Ricostruzione degli edifici pubblici ad uso scolastico danneggiati dal sisma del Centro Italia 2016.

Progettazione opere pubbliche – Bandi per tipologia di affidamento

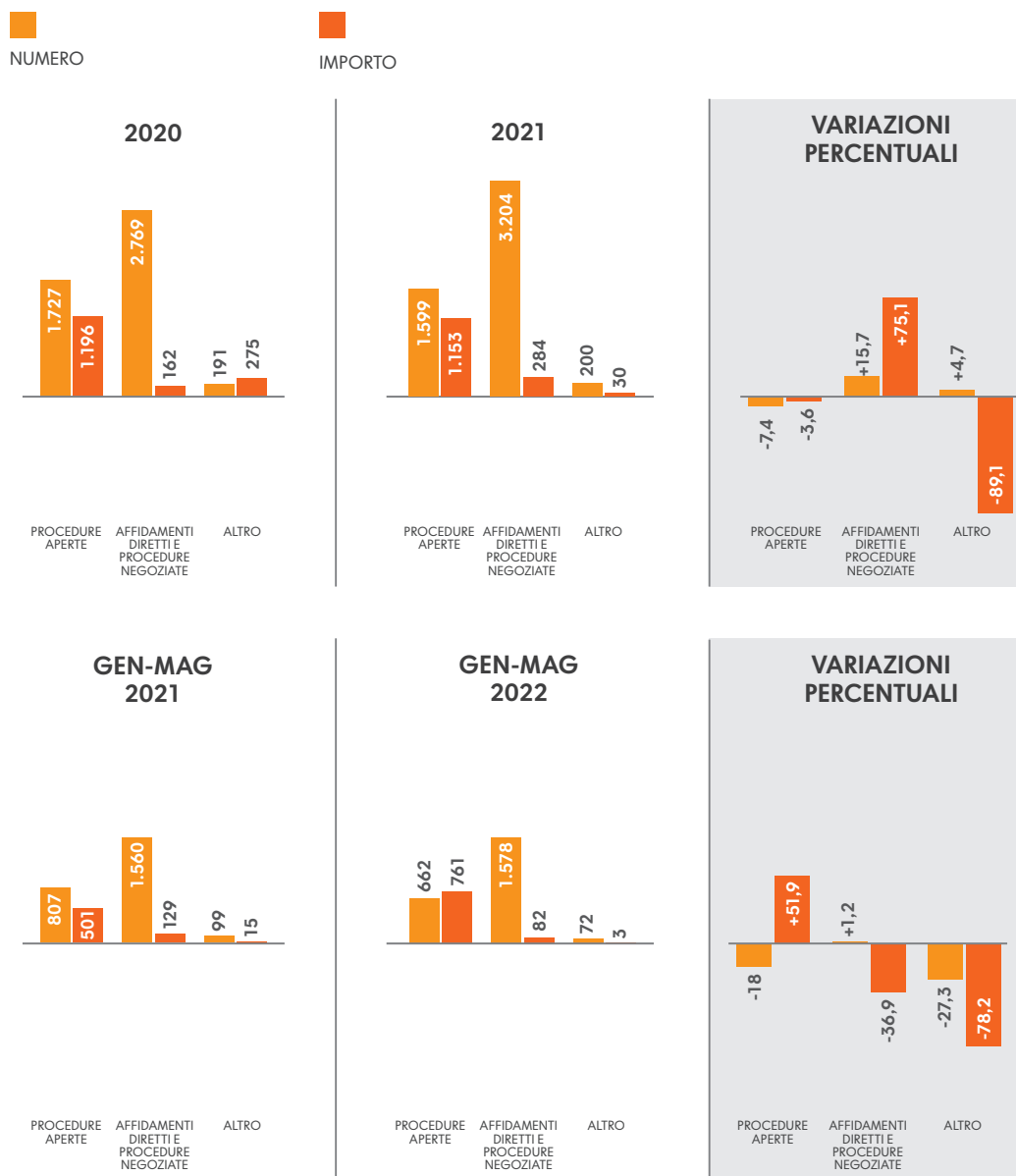
(importi in milioni di euro)

	Sistemi di qualificazione		Accordi quadro		Affidamento di specifici interventi		Totale	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Valori assoluti								
2020	16	122	345	831	4.326	680	4.687	1.633
2021	20	13	322	583	4.661	871	5.003	1.467
Gen-Mag 2021	16	13	114	167	2.336	466	2.466	645
Gen-Mag 2022	-	-	274	542	2.038	304	2.312	845
Variazioni %								
Var. % 2021/2020	25,0	-89,4	-6,7	-29,8	7,7	28,1	6,7	-10,2
Var. % Gen-Mag 2022 Gen-Mag 2021	-100,0	-100,0	140,4	224,1	-12,8	-34,7	-6,2	31,0
Composizione %								
2020	0,3	7,5	7,4	50,9	92,3	41,6	100,0	100,0
2021	0,4	0,9	6,4	39,7	93,2	59,4	100,0	100,0
Gen-Mag 2021	0,6	1,9	4,6	25,9	94,7	72,2	100,0	100,0
Gen-Mag 2022	0,0	0,0	11,9	64,1	88,1	35,9	100,0	100,0

Riguardo alle procedure di scelta del contraente, dal 2020 a seguito dell'entrata in vigore del decreto semplificazioni, si assiste alla forte crescita degli affidamenti diretti e delle procedure negoziate.

Progettazione opere pubbliche – Bandi per procedura di scelta del contraente

(importi in milioni di euro)



Nel 2021 il 74% dei bandi per l'84% degli importi riguarda affidamenti di incarichi aventi ad oggetto come prestazione principale i tre livelli di progettazione di fattibilità tecnico economica, definitiva ed esecutiva e il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione. Si tratta di 3.720 bandi dell'importo complessivo di circa 1,2 miliardi per i quali emerge, rispetto al 2020, una crescita dell'11,9% riguardo al numero di bandi (per effetto primariamente della fase espansiva di affidamenti diretti e procedure negoziate, arrivati a rappresentare il 64% del totale bandi censiti, anche per effetto del frazionamento degli incarichi) e un calo del 4,6% riguardo agli importi in gara.

Nei primi cinque mesi del 2022 si osservano invece dinamiche opposte rispetto a quelle rilevate nel 2021: si riduce il numero dei bandi del 10,5%, a motivo anche della fase fortemente espansiva degli accordi quadro che passano da 114 a 274 bandi (55 AQ mese contro i 27 AQ mese del 2021 e i 29 AQ mese del 2020), e cresce del 39,6% il valore dei corrispettivi posti in gara per effetto primariamente della crescita forte degli incarichi sopra la soglia di rilevanza europea.

I servizi di direzione lavori affidati separatamente dai servizi di progettazione di fattibilità tecnica ed economica, definitiva ed esecutiva si riducono nel 2021 e nei primi cinque mesi del 2022, dopo la forte crescita del biennio 2019-2020. Nel 2021 si riducono le opportunità del 13,3% (da 920 a 798 bandi) e l'importo del 39,8% (da 318 a 192 milioni). Nei primi cinque mesi del 2022 invece le opportunità si riducono del 21,4% (da 379 a 298 bandi) e l'importo del 47,5% (da 82 a 43 milioni).

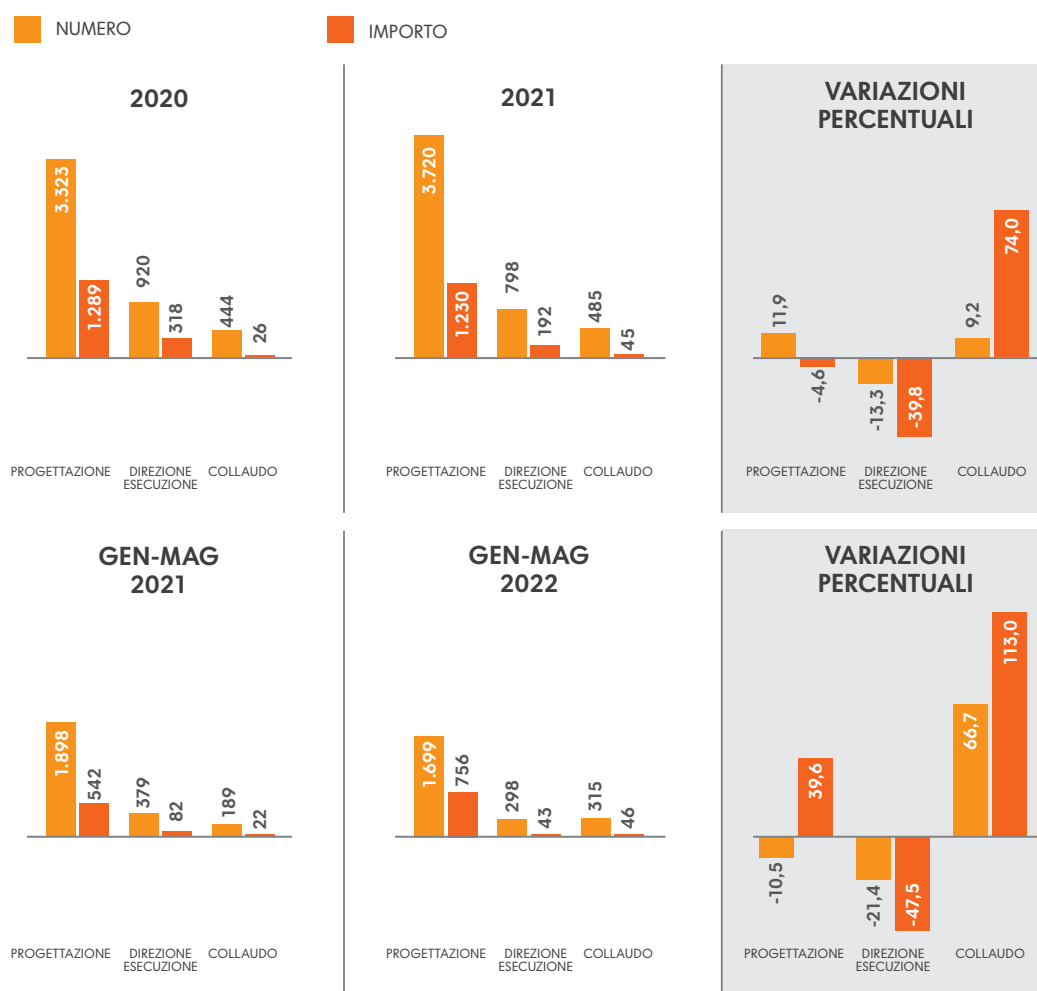
In crescita i servizi di collaudo affidati a professionisti esterni alla PA. Nel 2021 le opportunità aumentano del 9,2% (da 444 a 485 bandi) e l'importo del 74,0% (da 26 a 45 milioni) ma potrebbe trattarsi di una crescita ancora più forte considerando che l'importo del 2021 non comprende il corrispettivo dei servizi previsti dalla procedura aperta di massima urgenza - indetta dal Commissario straordinario per l'attuazione e il coordinamento delle misure occorrenti per il contenimento e il contrasto dell'emergenza epidemiologica COVID-19 a maggio 2021 e finalizzata alla conclusione di accordi quadro con più operatori economici - per l'affidamento dei servizi di collaudo tecnico-amministrativo e/o tecnico-funzionale e/o statico dei lavori di realizzazione degli interventi compresi nel piano di riorganizzazione della rete ospedaliera nazionale di cui all'articolo 2 del DL 34/2020 del valore complessivo di 536,7 milioni di euro suddiviso in 17 lotti geografici dell'importo unitario compreso tra i 4,5 milioni (Molise) e i 96,7 milioni (Lombardia).

Nei primi cinque mesi del 2022 invece le opportunità aumentano del 66,7% (da 189 a 315 bandi) e l'importo risulta più che raddoppiato (+ 113%, da 22 a 46 milioni)

grazie all'iniziativa di Invitalia¹ per conto dei comuni e delle Città metropolitane, dell'importo stimato complessivo di oltre 43 milioni (il 93% dell'importo complessivo in gara per collaudi), volta ad individuare i collaudatori di 261 interventi, del valore complessivo stimato dei lavori di 820 milioni, compresi nel Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare - PINQuA (Missione 5 - Componente 2, investimento 2.3 del PNRR).

Progettazione opere pubbliche – Bandi per tipo servizio

(importi in milioni di euro)



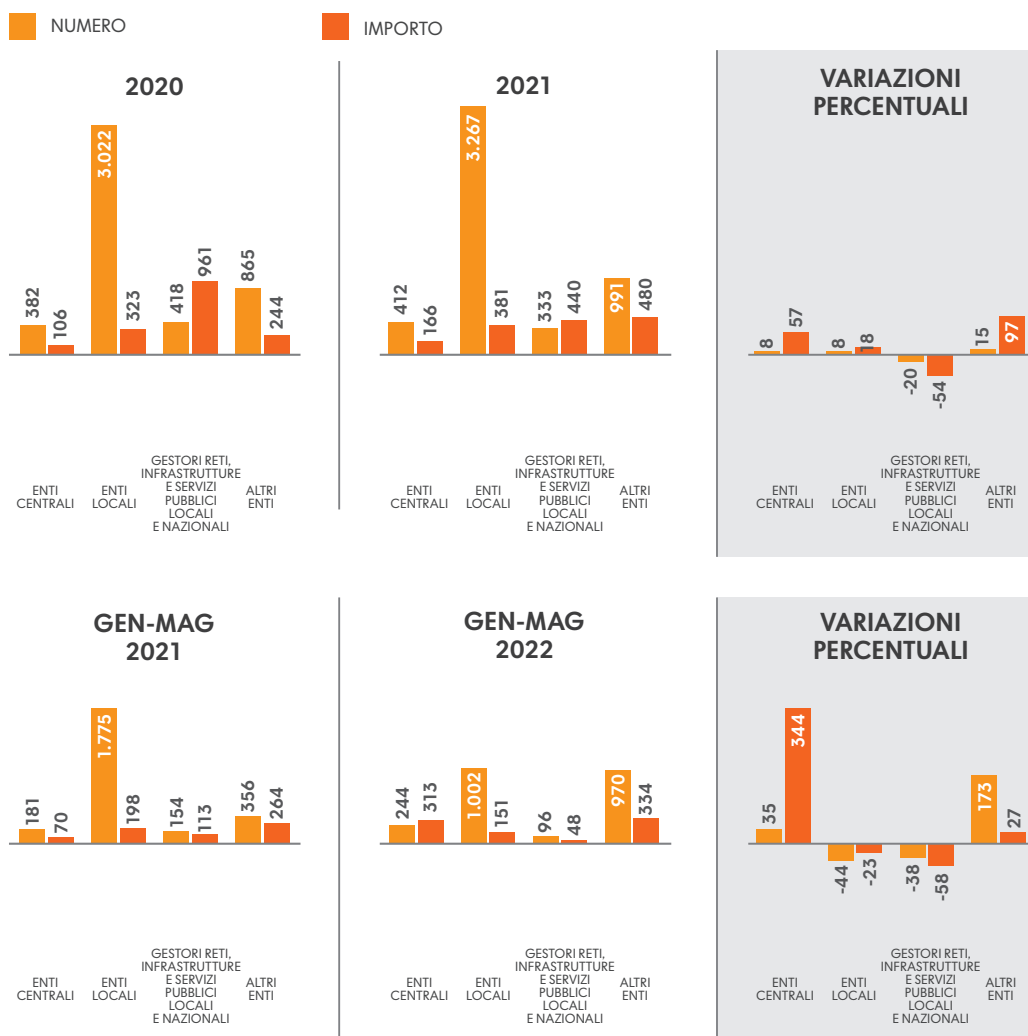
¹ Agenzia nazionale per lo sviluppo del MEF che, in collaborazione con il MIMS e con ANCI, supporta i comuni e le città metropolitane per accelerare la realizzazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica previsti dal PINQuA con l'obiettivo di ridurre le difficoltà abitative e riqualificare le aree degradate, con particolare riferimento all'innovazione verde e alla sostenibilità

Gli Enti locali si confermano principali committenti nel 2021 e nei primi cinque mesi del 2022. Gli Enti centrali, con l'attuazione dei programmi legati al PNRR e PNC, sono i più dinamici.

In forte calo la domanda di servizi di progettazione, direzione lavori e collaudo dei gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici locali e nazionali.

Progettazione opere pubbliche – Bandi per tipo stazione appaltante

(importi in milioni di euro)



L'analisi dei bandi del 2021 articolati in base alla destinazione funzionale delle opere fa emergere sette ambiti progettuali che vengono di seguito presentati in ordine di rilevanza economica.

- **Infrastrutture per la mobilità:** 539 milioni (-47,2%) per 931 bandi (+6,5%) volti principalmente all'affidamento di contratti per servizi di progettazione, direzione dell'esecuzione e il collaudo di grandi opere tra le quali rientrano, tra le altre, le opere stradali connesse alla Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, il collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2-Linea RFI Sempione, il deposito per autobus elettrici dell'ATM di Milano; la linea tramviaria T2 di Bergamo, la nuova diga foranea del Porto di Genova, la realizzazione del sistema degli assi di forza per il trasporto pubblico locale della città di Genova, l'elettificazione della ferrovia Val Venosta, la realizzazione di punti di attracco fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia utilizzabili dalle grandi navi adibite al trasporto passeggeri e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici, l'ampliamento della linea filovia "Blu" di Bologna, le 7 linee tranviarie previste dal PUMS di Roma Capitale, il terzo lotto della strada statale 652 Fondo Valle Sangro nel comune di Agnone (IS), gli interventi previsti per lo sviluppo dell'aeroporto Costa D'Amalfi, l'ammodernamento delle strade provinciali di collegamento tra la SS 115 e la SS 118 in provincia di Agrigento, un terminal passeggeri nel porto di Porto Empedocle, il prolungamento della rete ferroviaria metropolitana di Catania dalla stazione di Misterbianco Centro alla stazione di Paternò compreso il deposito di Ardizzone.
- **Istruzione e sanità:** 315 milioni (+24,3% rispetto al 2020) per 1.288 bandi (-8,0%) volti principalmente alla progettazione, la direzione lavori e il collaudo di interventi di edilizia scolastica (nuove scuole e messa in sicurezza e adeguamento sismico di scuole anche mediante interventi di demolizione e ricostruzione) e sanitaria (nuovi ospedali a Padova, Tivoli e Lecce, Case di Comunità e Ospedali di Comunità in Lombardia, restauro sanitario e riqualificazione del complesso ospedaliero SS. Giovanni e Paolo di Venezia e dell'Ospedale di Dolo, le iniziative di maggiore importo) in gran parte collegati alla programmazione PNRR e PNC.
- **Acqua, energia, rifiuti e telecomunicazioni:** 149 milioni (+74,4%) per 445 bandi (+14,4%) volti principalmente alla progettazione di dighe, invasi, reti idriche e fognarie e impianti di depurazione;
- **Difesa del suolo:** 123 milioni (+78,3%) per 655 bandi (+42,4%) volti principalmente alla progettazione di lavori per la difesa del suolo dal dissesto idrogeologico nelle regioni del sud.
- **Uffici e caserme:** 103 milioni (+30,7%) per 397 bandi (+15,4%) volti principalmente alla progettazione di interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento sismico ed efficientamento energetico delle sedi amministrative, giudiziarie e delle forze dell'ordine di competenza delle amministrazioni centrali.
- **Cultura e sport:** 83 milioni (+22,5%) per 549 bandi (-5,2%) volti principalmente alla progettazione di interventi di restauro di beni di interesse storico artistico;
- **Residenziale:** 80 milioni (20,5 milioni nel 2020) per 195 bandi (101 bandi nel

2020) volti principalmente alla progettazione di nuovi alloggi, alla riqualificazione del patrimonio ERP anche mediante le agevolazioni del “*superbonus 110%*”, nonché all’attuazione dei programmi PINQuA anche finanziati in parte con risorse a valere sul PNRR.

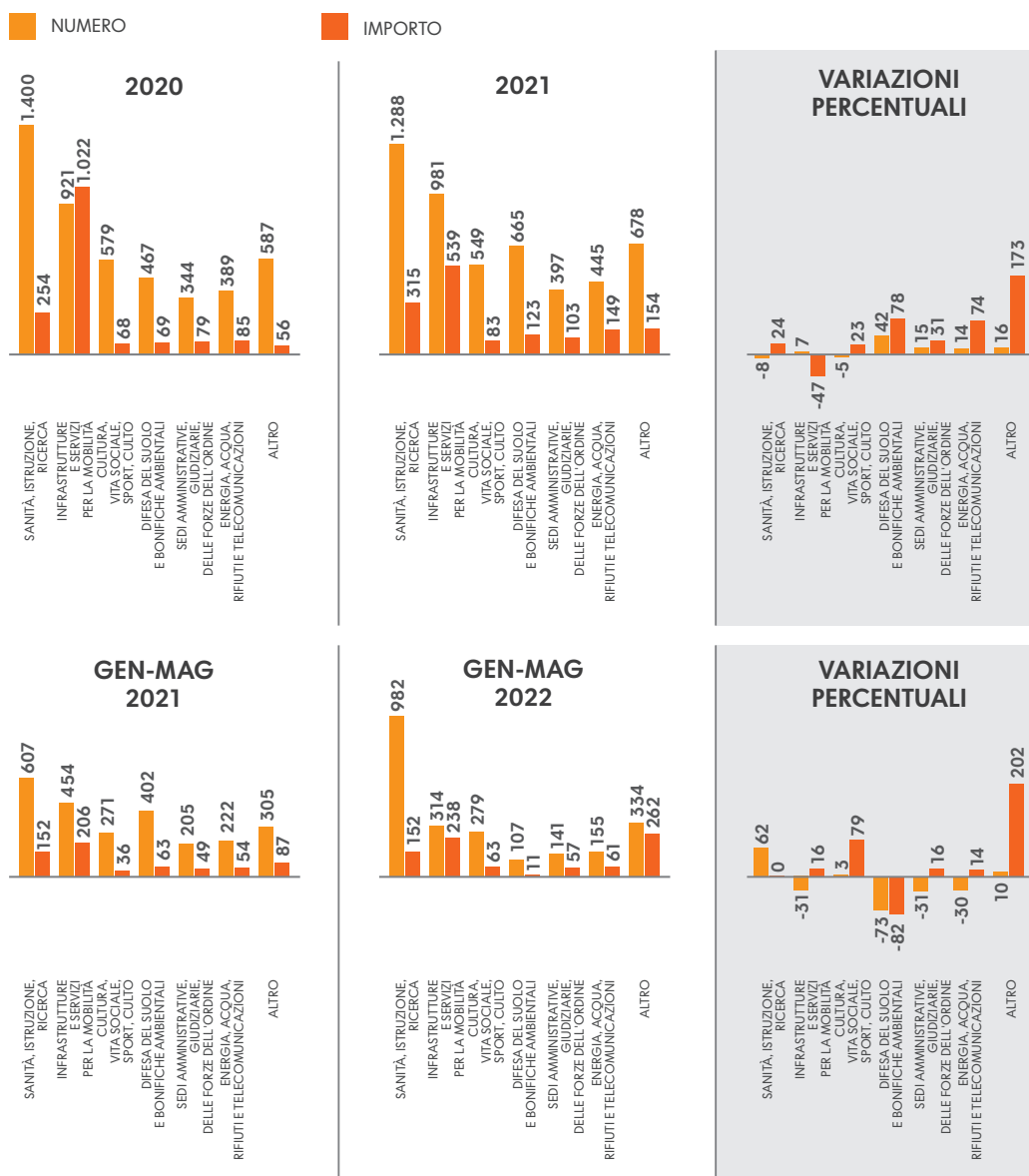
Di seguito sono presentati i quattro ambiti progettuali più importanti nel periodo gennaio-maggio 2022 in ordine di rilevanza economica:

- **Infrastrutture per la mobilità:** 238 milioni (+15,9%) per 314 bandi (-30,8%) volti principalmente all’affidamento di servizi di progettazione, direzione dell’esecuzione e il collaudo di importo unitario superiore a 5 milioni di euro, mediante accordi quadro (122 milioni per l’ammodernamento/manutenzione e/o nuova costruzione di strade comunali e provinciali ricadenti nel territorio delle Città Metropolitane e dei Liberi Consorzi Comunali della Sicilia; opere portuali, strade e ferrovie, potenziamento e riqualificazione degli immobili ed interventi di sostenibilità ambientale da realizzare nelle aree di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; interventi afferenti alla mobilità, inclusa quella ciclabile, nell’ambito dell’attuazione del PINQuA, inserito nel PNRR M5C2I2.3) o affidamenti di specifici grandi interventi (20,5 milioni per l’adeguamento e ammodernamento delle capacità di supporto logistico delle basi della M.M.I. – Base Navale di La Spezia – Programma BASI BLU; la nuova linea SIR2 della rete tramviaria di Padova tra i comuni di Rubano, Padova e Vigonza e del sistema SMART inserito nel PNRR M2C2I4.2)
- **Residenziale:** 193 milioni (80 milioni nell’intero anno 2021) per 143 bandi (195 bandi nel 2021). Oltre l’80% del valore complessivo, pari a circa 156 milioni, sono relativi all’iniziativa di Invitalia per la conclusione di accordi quadro con più operatori economici per la progettazione, la direzione dei lavori, il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione e il collaudo di 261 interventi, del valore complessivo stimato dei lavori di 820 milioni, compresi nel Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare – PINQuA (Missione 5 – Componente 2, investimento 2.3 del PNRR).
- **Istruzione e sanità:** 152 milioni (+0,2%) per 982 bandi (+61,8%) volti principalmente alla progettazione, la direzione lavori e il collaudo di interventi di edilizia sanitaria collegati alla programmazione PNRR e PNC. (Case di Comunità e Ospedali di Comunità nel Lazio e in Veneto, ospedali sicuri e sostenibili in Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Puglia).
- **Cultura e sport:** 63 milioni (+78,6%) per 279 bandi (+3,0%) volti principalmente alla progettazione di interventi di restauro di beni di interesse storico artistico finanziati con le risorse del PNRR. Non rientra nei 63 milioni il corrispettivo relativo all’iniziativa di Invitalia per conto del Ministero della Cultura per la conclusione di accordi quadro con più operatori economici per la pro-

gettazione, la direzione dei lavori, il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione e il collaudo di interventi dell'importo complessivo dei lavori di circa 44 milioni nell'ambito per l'attuazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero della Cultura - Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) di cui alle delibere CIPESS N. 2/2021 e 7/2021.

Progettazione opere pubbliche - Bandi per destinazione funzionale

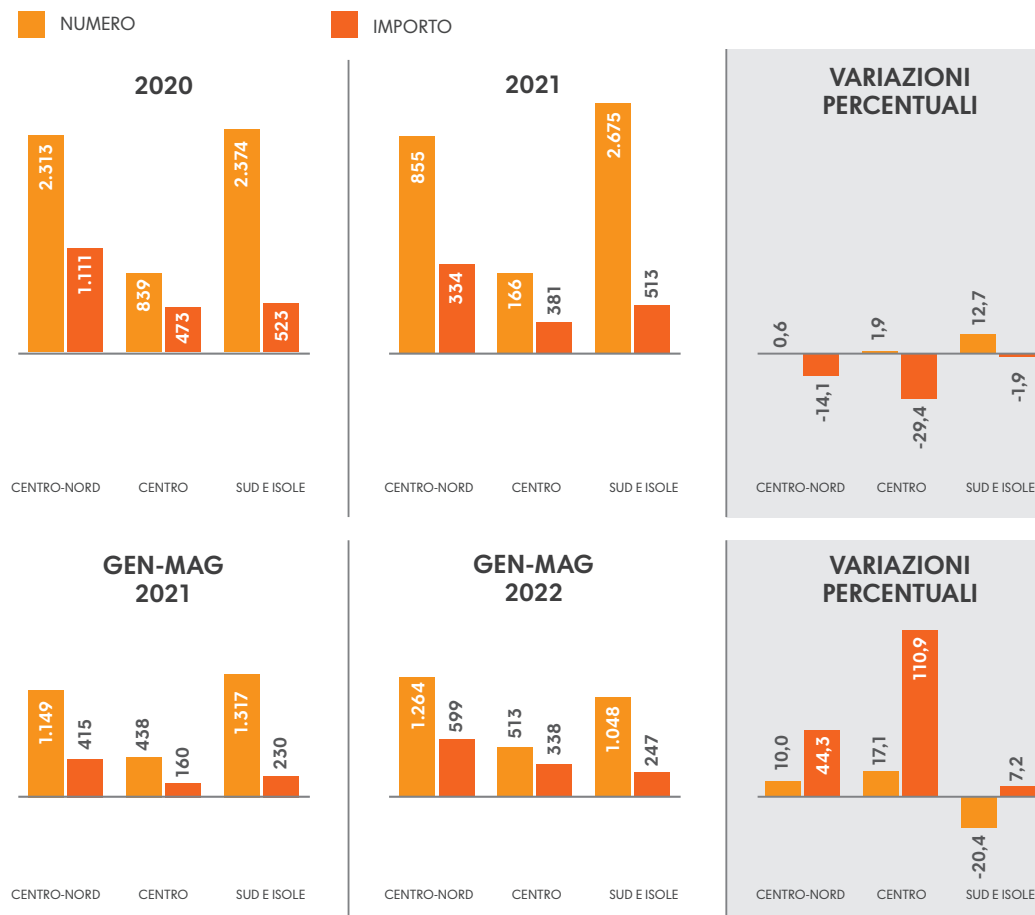
(importi in milioni di euro)



Nel 2021 gli ambiti territoriali più dinamici sono il nord ovest e il sud. Nei primi cinque mesi del 2022 cresce la domanda di servizi di progettazione di opere pubbliche nel nord est e nel centro e nelle isole ma solo per importo.

Progettazione opere pubbliche – Bandi per area geografica

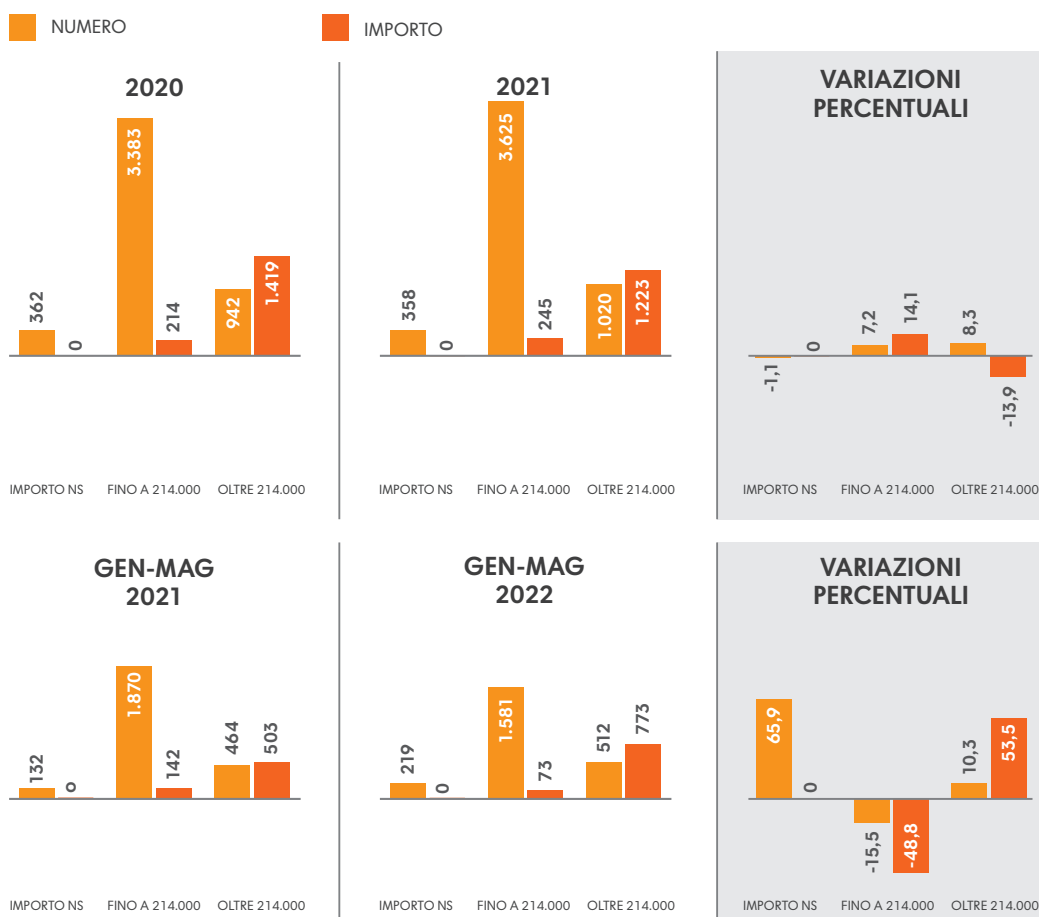
(importi in milioni di euro)



Riguardo alla dimensione economica degli incarichi, nel 2021 si rileva la crescita generalizzata degli incarichi sotto la soglia di rilevanza europea dei 214 mila euro. Nel 2022 invece sono gli incarichi sopra soglia a crescere sostenuti dal crescente ricorso allo strumento dell'accordo quadro.

Progettazione opere pubbliche – Bandi per classe di importo

(importi in milioni di euro)



Nella dinamica degli importi sono determinanti gli interventi nel settore dei trasporti che nel 2020 sono arrivati a rappresentare il 63% del valore del mercato della progettazione: circa 1 miliardo su 1,6 miliardi totali. Nel 2021 i corrispettivi a base di gara per servizi di progettazione per l'insieme delle infrastrutture di trasporto (strade e autostrade, ferrovie e metropolitane, porti, interporti e aeroporti) ammontano a 539 milioni di euro, circa la metà del valore del 2020 (-47,2%). Nei primi cinque mesi del 2022 il valore del mercato della progettazione nel settore dei trasporti riprende a crescere: si passa dai 206 milioni, nei primi cinque mesi del 2021, a 238 milioni, nei primi cinque mesi del 2022, + 15,9%. In questo ambito sono tradizionalmente protagonisti gli affidamenti mediante accordo quadro o sistemi di qualifica-

zione, indetti primariamente dai gestori nazionali delle infrastrutture di trasporto (RFI, ANAS e Autostrade per l'Italia). Si tratta di circa 1,2 miliardi nell'intero periodo gennaio 2020-maggio 2022 pari al 65% dell'ammontare complessivo dei corrispettivi per infrastrutture di trasporto (circa 1,8 miliardi). Il restante 35% (circa 600 milioni) spetta agli affidamenti di servizi di progettazione, di direzione dell'esecuzione e di collaudo di specifici interventi per la nuova costruzione, il potenziamento e la riqualificazione di grandi infrastrutture per la mobilità. Di seguito si riporta l'elenco dei bandi di importo superiore a 5 milioni di euro, indetti tra gennaio 2021 e maggio 2022, per un ammontare complessivo di circa 309 milioni di euro pari al 40% dell'ammontare in gara nell'intero periodo gennaio 2021-maggio 2022.

Progettazione opere pubbliche - Elenco bandi di importo superiore a 5 milioni di euro per interventi nel settore dei trasporti - Anno 2021 e gennaio-maggio 2022

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO SERVIZIO	DATA BANDO	DATA AGGIUDICAZIONE	STATO PROCEDIMENTO AL 31 MAGGIO 2022
Bando per 9 lotti - Accordi quadro per l'affidamento dei servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica, definitiva, esecutiva, studio geologico, esecuzione indagini geognostiche e geotecniche, coordinamento sicurezza in fase di progettazione dei lavori di ammodernamento/manutenzione e/o nuova costruzione di strade comunali e provinciali ricadenti nel territorio delle Città Metropolitane e dei Liberi Consorzi Comunali della Sicilia.	Regione Siciliana di Palermo	65.297.815	15/04/22		Gara in corso
Bando per 2 lotti - Accordi quadro per l'affidamento di servizi di ingegneria e architettura quali progettazione definitiva e/o esecutiva e/o relative attività di supporto. Lotto 1 Linee Vesuviane Rete EAV e Lotto 2 Linee Flegree suburbane e metropolitana	EAV - Ente Autonomo Volturno Srl di Napoli	62.109.461	15/06/21	04/01/2022	Aggiudicata
Bando per 10 lotti - Accordi quadro per l'affidamento di servizi di ingegneria attinenti la progettazione di fattibilità tecnico economica, definitiva ed esecutiva, incluse le prestazioni accessorie, su aree esterne, fabbricati, opere civili, sede ferroviaria e relativi impianti di RFI SpA nelle aree di giurisdizione delle Direzioni Territoriali con Sistema di qualificazione SQ003	RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa di Roma	57.720.000	01/10/21		Gara in corso

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO SERVIZIO	DATA BANDO	DATA AGGIUDICA-ZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Bando per 3 lotti - Accordi quadro per l'affidamento di servizi di ingegneria e architettura per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica e/o definitiva e/o esecutiva e/o relative attività di supporto, per l'esecuzione di infrastrutture di Trasporto nell'ambito del territorio della Regione Campania: Lotto 1 Reti stradali; Lotto 2 Reti della logistica; Lotto 3 Reti della portualità.	Regione Campania di Napoli	31.967.213	22/02/21		Aggiudicata
Procedura negoziata ex art. 63 comma 2 lett.c) d.lgs. 50/16 e s.m.i. per l'affidamento dei servizi di coordinamento progettuale, controllo qualità, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e supporto tecnico e gestionale (attività di Project Management CONSULTANT - PMC) nell'ambito della progettazione e dell'appalto dei lavori per la realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova P.3062.	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale	19.665.055	27/04/21		Aggiudicata
Bando per 3 lotti - Accordi quadro per l'affidamento dei servizi di ingegneria e architettura per le attività di Assessment di ponti e viadotti della rete in esercizio in gestione.	Autostrade per l'Italia Spa di Roma	18.000.000	08/03/21		Gara in corso
Accordo quadro per l'affidamento di servizi tecnici di progettazione, direzione dei lavori e verifica della progettazione relativi a opere portuali, strade e ferrovie, potenziamento e riqualificazione degli immobili ed interventi di sostenibilità ambientale da realizzare nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale - Lotto 2 Opere portuali - Consolidamenti, adeguamenti funzionali e messa in sicurezza di moli e banchine	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	16.091.299	02/03/22		Gara in corso
Accordo quadro con un unico operatore per l'affidamento di servizi tecnici di progettazione, direzione dei lavori e verifica della progettazione relativi a opere portuali, strade e ferrovie, potenziamento e riqualificazione degli immobili ed interventi di sostenibilità ambientale da realizzare nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale - Lotto 1 Opere Portuali - Dragaggi, prolungamento e rafforzamento di dighe foranee e moli	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	14.726.253	02/03/22		Gara in corso

OGGETTO	STAZIONE APPAL- TANTE	IMPORTO SERVIZIO	DATA BANDO	DATA AG- GIUDICA- ZIONE	STATO PROCEDI- MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Servizio di progettazione di fattibilità tecnico economica, definitiva ed esecutiva compreso il piano di sicurezza dei lavori e coordinamento e le caratterizzazioni ambientali, geologica e geotecnica per i lavori di Adeguamento e ammodernamento delle capacità di supporto logistico delle basi della M.M.I. - Base Navale di La Spezia - Programma BASI BLU	Ministero della Difesa -	14.458.539	01/04/22		Gara in corso
Accordo quadro con un unico operatore per l'affidamento di servizi tecnici di progettazione, direzione dei lavori e verifica della progettazione relativi a opere portuali, strade e ferrovie, potenziamento e riqualificazione degli immobili ed interventi di sostenibilità ambientale da realizzare nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale - Lotto 4 Potenziamento e riqualificazione degli immobili	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	14.409.813	02/03/22		Gara in corso
Accordo quadro per la Direzione Lavori e il Coordinamento della Sicurezza in fase di Esecuzione per gli interventi previsti nel piano generale di ammodernamento delle barriere di sicurezza (Fasi 2-3) insistenti sulla rete autostradale del territorio italiano gestita in concessione da Autostrade per l'Italia S.p.A.. Lotto n.: 1 DL e CSE per i lavori afferenti al piano generale di ammodernamento delle barriere di sicurezza (Fasi 2-3) ricadenti nelle Direzioni di Tronco di Genova (DT1) e Milano (DT2)	Autostrade per l'Italia Spa di Roma	13.000.038	05/07/21		Gara in corso
Servizio per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica, con opzione di assegnazione della progettazione definitiva ed esecutiva, delle n. 7 linee tranviarie previste dal PUMS di Roma Capitale - Lotto 4 Servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica linee tranviarie: M2-15 linea tranviaria veloce Anagnina (MA)-Tor Vergata-Torre Angela e M2-25 linea tranviaria Giardinetti-Tor Vergata-scambiatore A1 sud	Roma Servizi per la Mobilità Srl	9.845.000	21/04/21	01/12/2021	Aggiudicata

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO SERVIZIO	DATA BANDO	DATA AGGIUDICA-ZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Accordi quadro per l'affidamento di lavori (OG3) e servizi di ingegneria e architettura (V.02 - E.19 - S.04) per la realizzazione di interventi afferenti alla mobilità, inclusa quella ciclabile, nell'ambito dell'attuazione del PINQuA, inserito nel PNRR [M5C2I2.3] - Lotto Geografico 7 Calabria - sub lotto prestazionale 1 - Servizi di progettazione, attività di supporto alla progettazione (rilievi, indagini e prove di laboratorio), coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, direzione dei lavori, coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione	INVITA-LIA - MIMS - DG per l'edilizia statale, le politiche abitative Div 5 - Qualità dell'abitare e ri-generazio-ne urbana	9.483.950	11/04/22		Gara in corso
Accordi quadro per l'affidamento di lavori (OG3) e servizi di ingegneria e architettura (V.02 - E.19 - S.04) per la realizzazione di interventi afferenti alla mobilità, inclusa quella ciclabile, nell'ambito dell'attuazione del PINQuA, inserito nel PNRR [M5C2I2.3] - Lotto Geografico 6 Basilicata, Molise, Puglia - sub lotto prestazionale 1 - servizi di progettazione, attività di supporto alla progettazione (rilievi, indagini e prove di laboratorio), coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, direzione dei lavori, coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione	INVITA-LIA - Mi-nistero delle In-frastrut-ture e della Mo-bilità So-stenibili - DG per l'edilizia statale, le politiche abitative Div 5 - Qualità dell'abitare e ri-generazio-ne urbana	9.141.407	11/04/22		Gara in corso
Servizi di ingegneria e architettura per le attività di ispezione e progettazione degli interventi di messa in sicurezza delle gallerie della rete autostradale affidata in concessione	Auto-strade per l'Ita-lia Spa di Roma	8.556.435	25/05/21		Gara in corso
Accordo quadro per la Direzione Lavori e il Coordinamento della Sicurezza in fase di Esecuzione per gli interventi previsti nel piano generale di ammodernamento delle barriere di sicurezza (Fasi 2-3) insistenti sulla rete autostradale del territorio italiano gestita in concessione da Autostrade per l'Italia S.p.A.. Lotto n.: 2 DL e CSE per i lavori afferenti al piano generale di ammodernamento delle barriere di sicurezza (Fasi 2-3) ricadenti nelle Direzioni di Tronco di Bologna (DT3), Firenze (DT4) e Udine (DT9)	Auto-strade per l'Ita-lia Spa di Roma	7.949.749	07/07/21		Gara in corso

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO SERVIZIO	DATA BANDO	DATA AGGIUDICAZIONE	STATO PROCEDIMENTO AL 31 MAGGIO 2022
Accordo quadro per la Direzione Lavori e il Coordinamento della Sicurezza in fase di Esecuzione per gli interventi previsti nel piano generale di ammodernamento delle barriere di sicurezza (Fasi 2-3) insistenti sulla rete autostradale del territorio italiano gestita in concessione da Autostrade per l'Italia S.p.A.. Lotto n.: 3 DL e CSE per i lavori afferenti al piano generale di ammodernamento delle barriere di sicurezza (Fasi 2-3) ricadenti Direzioni di Tronco Fiano Romano (DT5), Cassino (DT6), Pescara (DT7) e Bari (DT8)	Autostrade per l'Italia Spa di Roma	7.705.953	07/07/21		Gara in corso
Servizio di supervisione e coordinamento della progettazione definitiva, esecutiva, direzione dei lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, e responsabile della qualità e delle relative procedure in fase di esecuzione inerenti alla realizzazione e alla conduzione tecnica dei lavori di realizzazione del sistema degli assi di forza per il trasporto pubblico locale (rete filoviaria e strutture connesse).	Comune di Genova	7.066.973	25/01/21	22/01/2021	Aggiudicata
Accordo quadro con un unico operatore per l'affidamento di servizi tecnici di progettazione, direzione dei lavori e verifica della progettazione relativi a opere portuali, strade e ferrovie, potenziamento e riqualificazione degli immobili ed interventi di sostenibilità ambientale da realizzare nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale - Lotto 3 Strade e ferrovie	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	6.843.882	02/03/22		Gara in corso
Accordo quadro per l'affidamento dei servizi di ingegneria e architettura per l'esecuzione di prestazioni di progettazione di fattibilità tecnico economica, definitiva ed esecutiva, studio di compatibilità idraulica, esecuzione delle indagini geognostiche e geotecniche, nonché coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, assistenza alla procedura espropriativa, nonché direzione dei lavori, assistenza al collaudo, prove di accettazione, contabilità dei lavori relative ad interventi riguardanti opere di adeguamento di attraversamenti stradali esistenti sulla viabilità provinciale e comunale	Regione Autonoma della Sardegna	6.607.582	08/01/21	27/07/2021	Aggiudicata

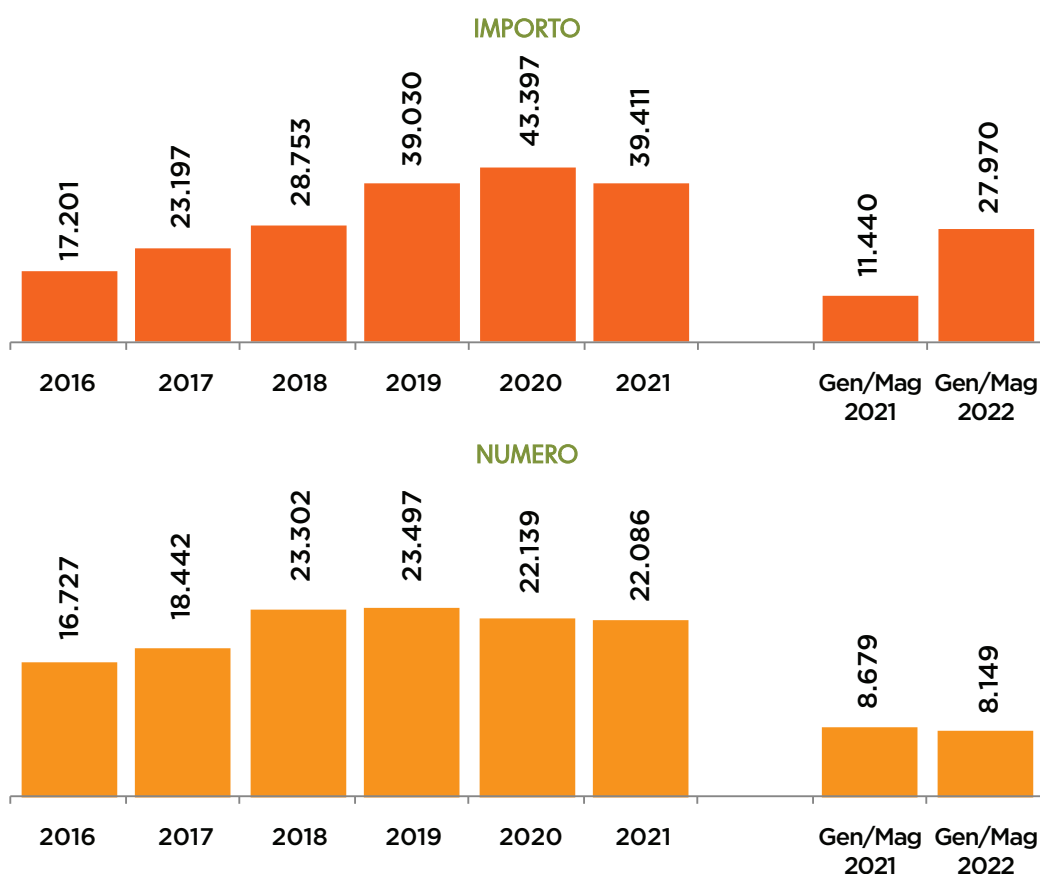
OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO SERVIZIO	DATA BANDO	DATA AGGIUDICA-ZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Affidamento dei servizi attinenti l'architettura e l'ingegneria, relativi alla progettazione definitiva della linea SIR2 linea tramviaria nella città di Padova tra i comuni di Rubano, Padova e Vigonza e del sistema SMART per porlo a base di gara di appalto integrato - NextGenerationEU - PNRR M2C2 4.2	Aps Holding SpA	6.049.955	28/03/22		Gara in corso
Affidamento del servizio di progettazione di fattibilità tecnica ed economica dello sviluppo della rete tranviaria di Bologna, relativamente al tratto sud-ovest della Linea Blu, lungo la direttrice Bologna - Stadio Renato Dall'Ara - Casalecchio di Reno, ed opere connesse. Con eventuale affidamento nei successivi tre anni dalla stipula del contratto, della progettazione definitiva del tratto sud-ovest della Linea Blu tranviaria	Comune di Bologna	6.031.269	22/12/21		Gara in corso
Servizi tecnici di ingegneria e architettura per la progettazione definitiva, CSP, CSE, DL lavori e materiale rotabile «linea tramviaria T2».	TEB Spa - Tramvie Elettriche Bergamasche Spa	6.022.401	21/05/21	21/12/2021	Aggiudicata
Servizi di ingegneria relativi alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica, definitiva ed esecutiva, nonché il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione per gli interventi previsti per lo sviluppo dell'aeroporto Costa D'Amalfi	GeSAC SpA - Società Gestione Servizi Aeroporti Campania	5.806.588	10/05/21		Gara in corso
Accordo quadro per i servizi di ingegneria relativi alle opere interferenti tra la linea ferroviaria AV/AC Verona-Vicenza e le infrastrutture assegnate in concessione ad Autostrada Brescia Verona-Vicenza-Padova SpA (ING-B)	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA	5.689.510	15/12/21	11/05/2022	Aggiudicata
Servizio per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica, con opzione di assegnazione della progettazione definitiva ed esecutiva, delle n. 7 linee tranviarie previste dal PUMS di Roma Capitale - Lotto 5 Servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica linea tranviaria: M2-28 Tangenziale tranviaria Sud Marconi-Parco Appia Antica-Subaugusta	Roma Servizi per la Mobilità Srl	5.663.000	21/04/21	01/12/2021	Aggiudicata

5.3 La realizzazione di opere pubbliche

Le dinamiche annuali dei bandi e delle aggiudicazioni di opere pubbliche danno evidenza della forte crescita degli importi dei bandi per la realizzazione di opere pubbliche dal 2017 e delle aggiudicazioni dal 2018. Come già evidenziato, tra il 2017 e il 2020 crescono ininterrottamente gli importi in gara per la realizzazione di opere pubbliche, con valori record, di circa 40 miliardi annui nel triennio 2019-2021. Dal 2018 crescono ininterrottamente le aggiudicazioni che nel 2021 raggiungono il valore record dall'inizio degli anni 2000 di oltre 46 miliardi. Tassi di crescita espansivi degli importi dei bandi e delle aggiudicazioni si registrano anche nei primi 5 mesi del 2022. Tali dinamiche espansive contribuiscono alla previsione di un trend di crescita degli investimenti di medio e lungo periodo.

Realizzazione opere pubbliche - Bandi per anno

(importi in milioni di euro)



Realizzazione opere pubbliche - Aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro per anno

(importi in milioni di euro)



5.3.1 Sistema di realizzazione dei lavori

Le dinamiche che caratterizzano i mercati delle opere pubbliche si delineano con maggiore evidenza analizzando l'andamento dei vari sistemi di realizzazione dei lavori.

Riguardo ai bandi, nel **2021 sono particolarmente dinamici gli importi dei PPP, spinti dall'efficientamento energetico e adeguamento sismico degli edifici pubblici. Si riducono gli appalti di lavori tradizionali e quelli di costruzione/manutenzione e gestione.** In tale anno gli importi dei PPP registrano una crescita del 46,2% (si passa da meno di 5 miliardi nel 2020 a oltre 7 miliardi nel 2021).

Riguardo alla fase espansiva degli importi dei bandi di PPP nel 2021, sono decisive due grandi iniziative per l'efficienza energetica e la riqualificazione degli edifici pubblici (residenziali e non):

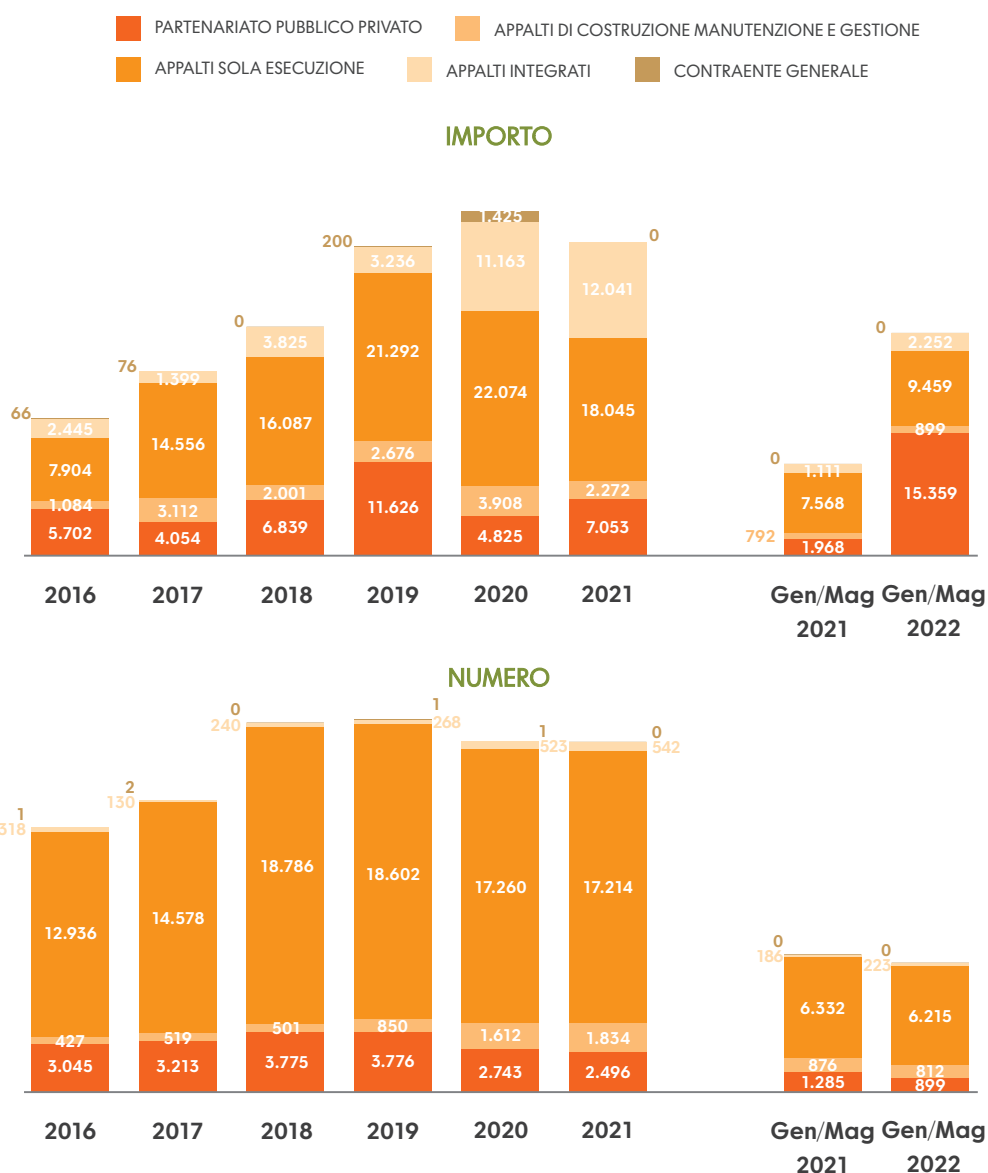
- **975 milioni** relativi all'affidamento del contratto di project financing della durata di 27 anni denominato "efficientTO" per i servizi di manutenzione e gestione integrata degli impianti termici e di climatizzazione estiva, degli impianti elettrici e fotovoltaici, della fornitura del combustibile (gas metano, gasolio cippato, pellet, ed energia termica da teleriscaldamento) e dell'energia elettrica, nonché dei lavori di riqualificazione impiantistica e delle opere di efficientamento energetico, da eseguirsi presso 829 "sedi tecniche" (scuole, asili nido, uffici, impianti sportivi, etc) del Comune di Torino. L'importo dell'intervento di efficientamento energetico indicato nella proposta della Società Iren Smart Solution SpA ammonta a 133.184.277 euro. Il project financing è stato aggiudicato al promotore il 2 marzo 2022, circa otto mesi dopo la pubblicazione del bando (23 giugno 2021) e circa tre mesi dopo l'ultimo termine per la presentazione delle offerte (15 novembre 2021).
- **949 milioni** relativi all'affidamento del contratto di project financing della durata di 21 anni e 3 mesi per la realizzazione di interventi di miglioramento sismico ed efficientamento energetico, nonché i relativi servizi di manutenzione e gestione, per gli immobili di ERP di proprietà dell'ATER Provincia di Roma, attraverso il ricorso al superbonus 110%. Il progetto interessa 43 comuni, al cui interno sono state identificate 230 tipologie di edifici, puntualmente identificate in 356 singole istanze, per un totale di 7.036 unità immobiliari residenziali. L'importo complessivo dei lavori, compreso di spese accessorie e di fotovoltaico, indicato nella proposta presentata dal costituendo RTI composto da Free Energy Saving (Mandataria), Rogedil Servizi S.r.l. e Luxmaster Plus S.r.l. (Mandanti) ammonta a 647.132.255,36 euro oltre a 42.686.764,14 euro di oneri della sicurezza non soggetti a ribasso per un totale complessivo pari a 689.819.019,50 euro. Il project financing è stato aggiudicato al promotore il 6 maggio 2022, circa nove mesi dopo la pubblicazione del bando (21 luglio 2021) e circa sei mesi dopo l'ultimo termine per la presentazione delle offerte (10 novembre 2021).

Nel 2021 i lavori pubblici tradizionali, a fronte di una riduzione del 9,2% dell'im-

porto dei bandi dell'insieme delle opere pubbliche, registrano un -13,2% (si passa da 34,7 a 30,1 miliardi). Più forte la riduzione degli importi degli appalti complessi di costruzione/manutenzione e gestione: - 41,9%, si passa da 3,9 a 2,3 miliardi.

Mercato opere pubbliche – Bandi per sistema di realizzazione dei lavori

(importi in milioni di euro)



Il PPP si conferma il mercato più dinamico anche nel 2022. Motori trainanti: banda ultra larga e 5G per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione della pubblica amministrazione; parchi eolici offshore per accelerare la transizione energetica e ridurre la dipendenza energetica dalla Russia; sistemi di trasporto terrestre ultra veloci e a basso consumo di energia per promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità.

Un altro dato importante del 2022 è la crescita degli importi degli appalti di lavori tradizionali e di quelli di costruzione/manutenzione e gestione.

Nei primi cinque mesi del 2022 gli importi dei bandi di PPP registrano una crescita del 680%, si passa da meno di 2 miliardi nei primi cinque mesi del 2021 a oltre 15 miliardi nel periodo gennaio-maggio 2022. Riguardo alla fase espansiva degli importi dei bandi di PPP nel 2022, sono decisivi i bandi Invitalia per conto di Infratel per la realizzazione di reti di telecomunicazione ultraveloci banda ultra-larga e 5G, i grandi progetti per la realizzazione di parchi eolici offshore nelle regioni del sud e nelle isole e l'iniziativa di CAV SpA "Progetto di Ricerca di Sviluppo Hyper Transfer":

- **5,7 miliardi**, a valere sulle risorse del PNRR, per **reti di telecomunicazione ultraveloci banda ultra-larga e 5G** di cui: 3,6 miliardi (15 lotti) per la realizzazione di nuove infrastrutture di telecomunicazioni e relativi apparati di accesso; 1,5 miliardi (12 lotti) per la realizzazione di nuove infrastrutture di telecomunicazioni e relativi apparati attivi per incentivare la diffusione di reti 5G nelle aree a fallimento di mercato e in particolare 6 lotti, dell'ammontare complessivo di 949 milioni, indetti a marzo 2022 e i restanti 6 lotti, dell'ammontare complessivo di 567 milioni, mandati in gara a maggio in sostituzione dei 6 lotti dell'importo complessivo di 974 milioni mandati in gara a marzo e andati deserti; 572 milioni (16 lotti) per la fornitura di servizi di connettività Internet a banda ultralarga, compresa la fornitura e posa in opera della rete di accesso e servizi di gestione e manutenzione, presso scuole e strutture del servizio sanitario pubblico sul territorio italiano.
- **5,4 miliardi** per la realizzazione di 2 **parchi eolici offshore**: 4 miliardi per il parco eolico composto da 90 aerogeneratori della potenza complessiva di circa 1,3 GW, da realizzare nel Mare Ionio, nel tratto di competenza della Capitaneria di porto di Gallipoli; 1,4 miliardi per il parco eolico composto da 33 aerogeneratori di potenza complessiva di 495 MW da realizzare nel Mare Ionio, nel tratto di competenza della Capitaneria di porto di Crotone. Tra gennaio e maggio 2022 CRESME Es ha rilevato la richiesta di concessioni demaniali marittime per la realizzazione e l'esercizio di altri dieci impianti eolici offshore nelle coste delle regioni Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna per i quali però attualmente non è disponibile la stima dei costi degli interventi da realizzare. In particolare si tratta

della realizzazione ed esercizio di:

- Puglia - parco eolico offshore, composto da 95 aerogeneratori eolici della potenza complessiva di 1,4 GW, nel Mare Adriatico Meridionale, nel tratto di mare di competenza della Capitaneria di porto di Brindisi antistante le località di Torre Cavallo e Cerano del Comune di Brindisi; parco eolico offshore, composto da 80 aerogeneratori eolici della potenza complessiva di 600 MW, nel Mare Adriatico Meridionale, nel tratto di mare di competenza delle Capitanerie di porto di Bari, Molfetta e Barletta;
 - Calabria - parco eolico offshore, 45 aerogeneratori con potenza complessiva di 675 MW, nel Mare Ionio, nel tratto di competenza della Capitaneria di porto di Crotone
 - Sicilia - parco eolico offshore (12 aerogeneratori) nello specchio acqueo compreso tra la costa occidentale siciliana e l'isola di Pantelleria;
 - Sardegna - 6 impianti eolici offshore (209 aerogeneratori complessivi) da realizzare nel tratto di mare di competenza della Capitaneria di Porto di Cagliari. Nello specifico si tratta degli impianti denominati Del Toro 1 e 2 (24 aerogeneratori ciascuno); Nora Energia 1 (53 aerogeneratori con potenza massima di 795 MW), a sud ovest, e Nora Energia 2 (40 aerogeneratori con potenza massima di 600 MW), a sud est; impianto al largo di Capo Teulada (33 aerogeneratori); impianto nella costa sud ovest al largo di Portoscuso (35 aerogeneratori). In aggiunta a tali impianti si segnala l'impianto eolico offshore (65 aerogeneratori) da realizzare al largo della costa nord orientale, tra i comuni di Olbia e Siniscola, con avviso di richiesta di concessione demaniale marittima pubblicato nei primi giorni di giugno.
- **800 milioni** per la realizzazione di un progetto di ricerca e sviluppo concernente gli approfondimenti funzionali e progettuali finalizzati all'individuazione e all'eventuale realizzazione di un **sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultraveloce, a guida vincolata**, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia, con l'obiettivo di individuare e far sviluppare un nuovo sistema di trasporto funzionale al perseguimento dei seguenti obiettivi di interesse collettivo: ridurre la densità di traffico veicolare pesante su strada; ridurre sensibilmente le tempistiche di trasporto tradizionali ed il relativo consumo energetico; assicurare una maggiore tutela dell'ambiente ed una maggiore sostenibilità; aumentare i livelli di sicurezza stradale; migliorare le interconnessioni tra sistemi di trasporto e le smart cities. L'iniziativa avviata nei primi giorni di aprile da Concessioni Autostradali Venete CAV SpA, è relativa all'instaurazione di un partenariato per l'innovazione per la realizzazione di un progetto di ricerca e sviluppo suddiviso in tre fasi - Fase 1 Valutazione di Fattibilità; Fase 2 Progettazione; Fase 3 Prototipi

pazione e sperimentazione sul campo. L'importo massimo stimato per la realizzazione del Progetto è pari a complessivi 800 milioni di euro, al netto dell'IVA e inclusi gli oneri della sicurezza stimati in 30 milioni di euro, così ripartiti: 4 milioni di euro per la Fase 1; 46 milioni di euro per la Fase 2; 750 milioni di euro per la Fase 3.

I lavori pubblici tradizionali, a fronte di una crescita del 144,5% dell'importo dei bandi dell'insieme delle opere pubbliche, registrano un +34,9% (si passa da 8,7 a 11,7 miliardi). Meno forte la crescita degli importi degli appalti complessi di costruzione/manutenzione e gestione: + 13,5%, si passa da 792 a 899 milioni.

Riguardo alle **aggiudicazioni** di importo superiore a 1 milione di euro, nel **2021 si osservano tassi di crescita degli importi eccezionali per tutti i mercati:**

- **Costruzione/manutenzione e gestione: + 296,5%**, si passa da 2,4 a 9,6 miliardi dei quali il 62% (circa 6 miliardi) relativi all'aggiudicazione di lotti Consip e primariamente alle iniziative Facility Management 4 (bando nel 2014), Multiservizio tecnologico Sanità (bando nel 2014); Servizio integrato energia per le PA edizione 4 (bando nel 2015), FM grandi immobili (bando nel 2019);
- **Lavori tradizionali: +102,2%**, si passa da 15,9 a 32,1 miliardi dei quali il 40% (12,8 miliardi) di competenza di RFI insieme alle imprese dell'Alta Velocità; il 20% (6,5 miliardi) di competenza di ANAS e concessionari autostradali; il 15% (circa 4,7 miliardi) di competenza di Enel e Terna; solo il 6% (circa 1,8 miliardi) spetta agli Enti Locali.
- **PPP: + 82,9%**: si passa da 2,6 a 4,7 miliardi dei quali il 36% (circa 1,7 miliardi) di competenza dei Comuni e il 28% (1,3 miliardi) degli Enti della sanità.

Nei **primi cinque mesi del 2022** crescono solo gli importi dei **PPP che segnano un +586%**, si passa da 1,5 miliardi nei primi cinque mesi del 2021 a oltre 10 miliardi nel periodo gennaio-maggio 2022. Riguardo alla fase espansiva degli importi dei bandi di PPP nel 2022, sono decisivi:

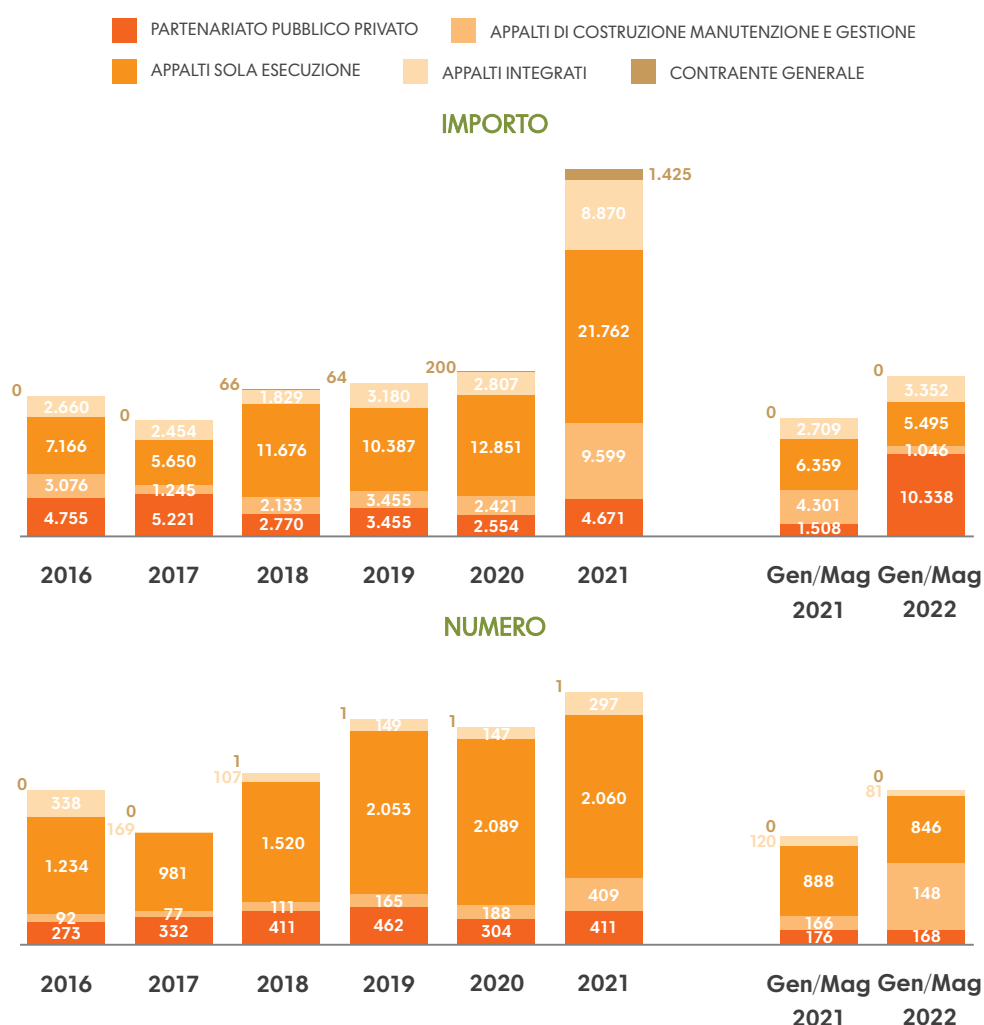
- 3,6 miliardi per 15 lotti Infratel per la realizzazione di nuove infrastrutture di telecomunicazioni e relativi apparati di accesso, Progetto di Investimento finanziato con fondi del PNRR nell'ambito del Piano Italia a 1 G - NextGenerationEU (bando pubblicato a gennaio 2022);
- 1,7 miliardi per 8 lotti Consip per la stipula di concessioni per la gestione, conduzione, manutenzione e l'efficientamento energetico degli impianti di illuminazione pubblica di proprietà degli Enti Locali (bando a dicembre 2018);
- 1,5 miliardi per 5 lotti di Azienda Zero per la gestione energetica e tecnologica integrata degli impianti delle aziende sanitarie della Regione del Veneto (GETIS)

(bando nel 2019);

- 1,5 miliardi di competenza dei Comuni di cui il 63% (974 milioni) per il PF del Comune di Torino denominato “efficientTO” di cui si è detto sopra;
- 1,2 miliardi di competenza degli ex IACP di cui il 77% (949 milioni) per il PF dell'ATER Provincia di Roma per la realizzazione di interventi di miglioramento sismico ed efficientamento energetico, nonché i relativi servizi di manutenzione e gestione, per gli immobili di ERP di proprietà, attraverso il ricorso al superbonus 110%.

Realizzazione opere pubbliche - Aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro per sistema di realizzazione dei lavori

(importi in milioni di euro)



5.3.2 Stazioni appaltanti

L'analisi dei bandi del 2021 articolati per macrotipologie di stazioni appaltanti evidenzia il rallentamento fisiologico della domanda dei gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali, dopo il valore record del 2020 (23,2 miliardi l'importo annuo più alto dall'inizio degli anni 2000) sostenuto primariamente dai gestori delle infrastrutture di trasporto ferroviario e stradale, e la ripartenza di enti territoriali e soprattutto delle amministrazioni centrali.

Nei primi cinque mesi del 2022 è raggiunto un nuovo record e i protagonisti sono gli Enti dell'Amministrazione centrale con 15,3 miliardi pari al 55% dell'importo complessivo in gara nel periodo. Decisive le seguenti iniziative:

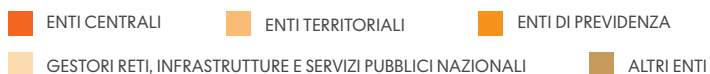
- le gare Invitalia per conto di Infratel Italia, dell'importo complessivo di **5,7 miliardi**, a valere sulle risorse del PNRR, per **reti di telecomunicazione ultraveloci a banda ultra-larga e 5G** di cui: 3,6 miliardi (15 lotti) per la realizzazione di nuove infrastrutture di telecomunicazioni e relativi apparati di accesso; 1,5 miliardi (12 lotti) per la realizzazione di nuove infrastrutture di telecomunicazioni e relativi apparati attivi per incentivare la diffusione di reti 5G nelle aree a fallimento di mercato e in particolare 6 lotti, dell'ammontare complessivo di 949 milioni, indetti a marzo 2022 e i restanti 6 lotti, dell'ammontare complessivo di 567 milioni, mandati in gara a maggio in sostituzione dei 6 lotti dell'importo complessivo di 974 milioni mandati in gara a marzo e andati deserti); 572 milioni (16 lotti) per la fornitura di servizi di connettività Internet a banda ultralarga, compresa la fornitura e posa in opera della rete di accesso e servizi di gestione e manutenzione, presso scuole e strutture del servizio sanitario pubblico sul territorio italiano;
- gli avvisi di richiesta di concessioni demaniali marittime pubblicati dalle Capitanerie di Porto di Gallipoli (a marzo 2022) e Crotone (gennaio 2022), facenti capo al MIMS, per la realizzazione e l'esercizio di due **impianti eolici offshore** del valore complessivo di **5,4 miliardi** di cui: 4 miliardi per il parco eolico composto da 90 aerogeneratori della potenza complessiva di circa 1,3 GW, da realizzare nel Mare Ionio, nel tratto di competenza della Capitaneria di porto di Gallipoli; 1,4 miliardi per il parco eolico composto da 33 aerogeneratori di potenza complessiva di 495 MW da realizzare da realizzare nel Mare Ionio, nel tratto di competenza della Capitaneria di porto di Crotone;
- le gare Invitalia per conto dei Comuni e delle Città metropolitane, indette ad aprile 2022, per la conclusione di Accordi Quadro con più operatori economici per la realizzazione del piano di interventi compresi nel Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare - **PINQuA** (Missione 5 - Componente 2, in-

vestimento 2.3 del PNRR) e in particolare per la nuova edificazione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici pubblici residenziali e non, il restauro, la riqualificazione e la manutenzione di immobili pubblici sottoposti a tutela, la rigenerazione di aree e spazi pubblici e la realizzazione di interventi afferenti alla mobilità, inclusa quella ciclabile, dell'importo complessivo di circa **1 miliardo**;

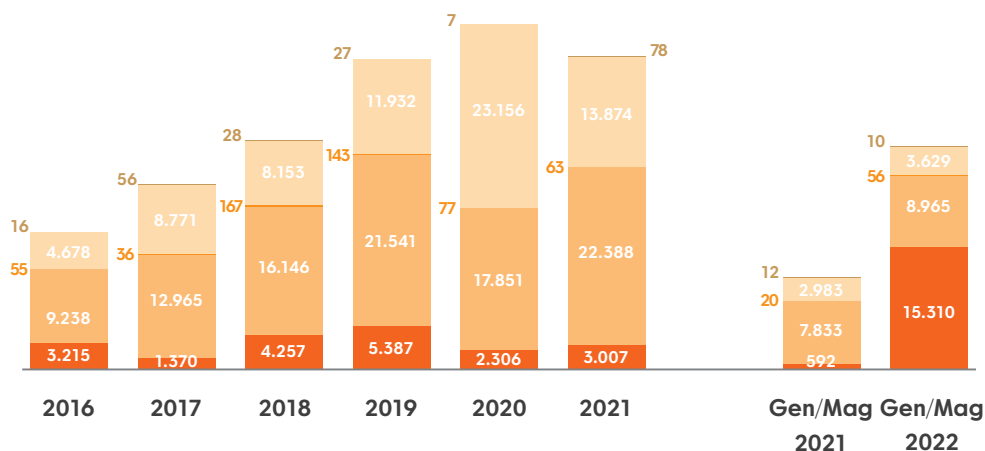
- le gare Invitalia per conto del Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori interessati dal sisma del 24 agosto 2016, indette a maggio 2022, per l'attuazione del **Programma Straordinario di Ricostruzione degli edifici pubblici ad uso scolastico danneggiati dal sisma**, dell'importo complessivo di **899 milioni**;
- l'iniziativa CONSIP di gennaio 2022 relativa all'istituzione del sistema dinamico di acquisizione della PA per la **fornitura e posa in opera di impianti e beni per la produzione di energia da fonti rinnovabili e per l'efficienza energetica**, suddiviso in n. 7 categorie merceologiche - Risorse previste dal Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e dal Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, nonché dal PNC - dell'importo complessivo di **400 milioni**.

Realizzazione opere pubbliche - Bandi per tipo di stazioni appaltanti

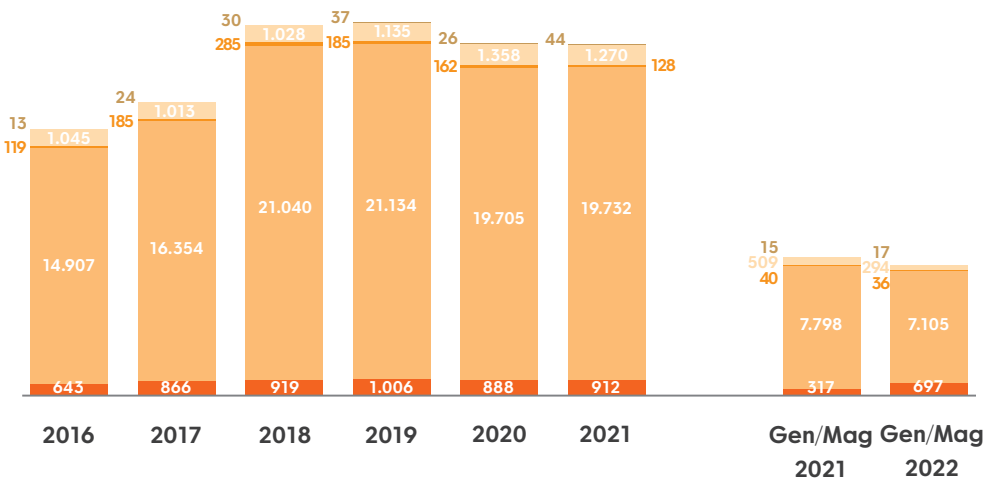
(importi in milioni di euro)



IMPORTO

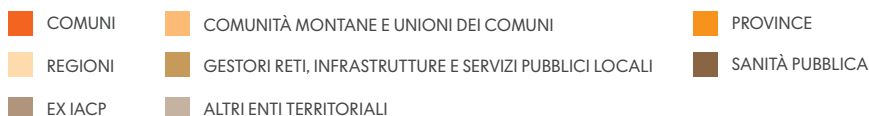


NUMERO

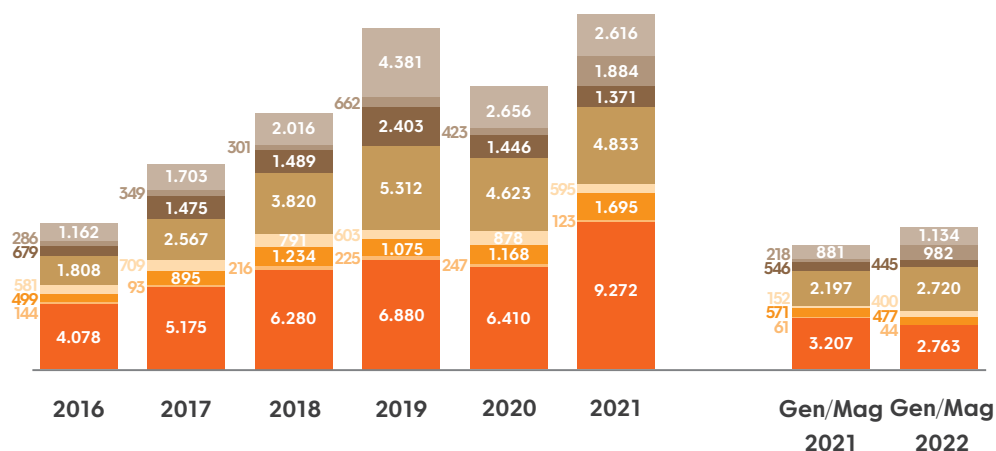


Realizzazione opere pubbliche - Bandi per tipo di stazioni appaltanti – Enti territoriali

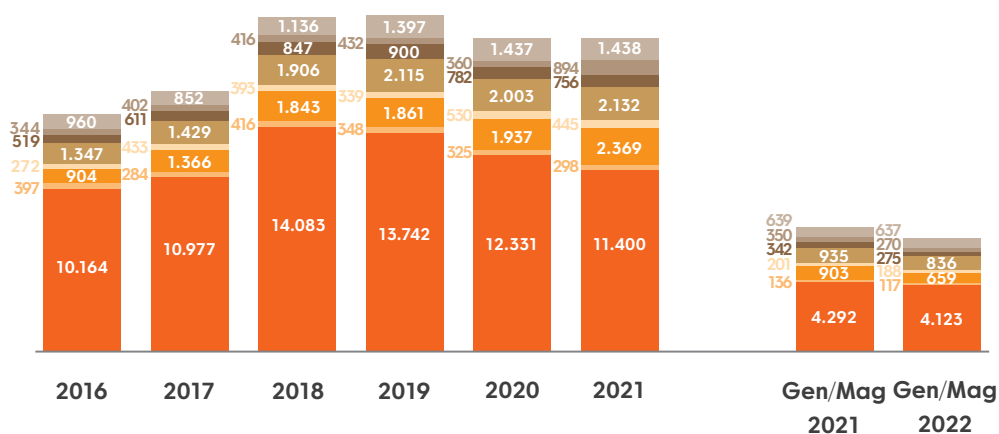
(importi in milioni di euro)



IMPORTO

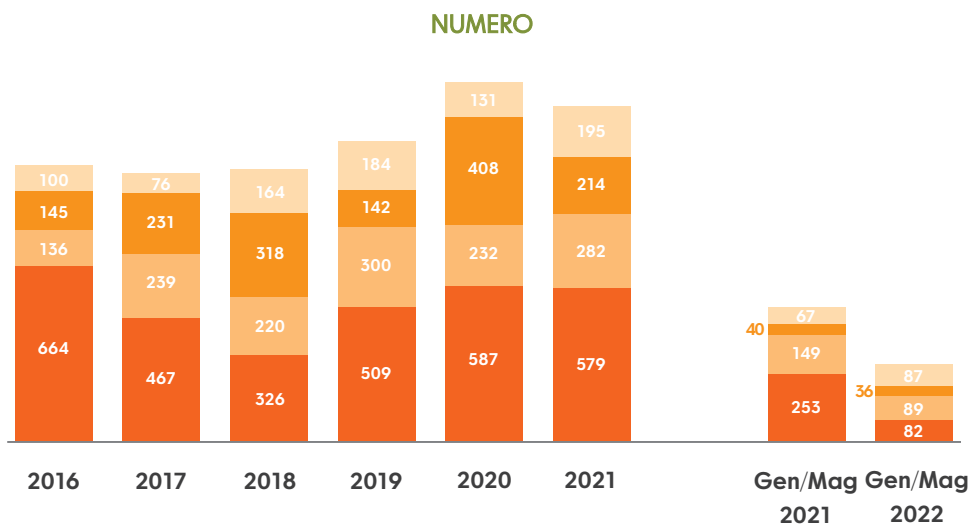
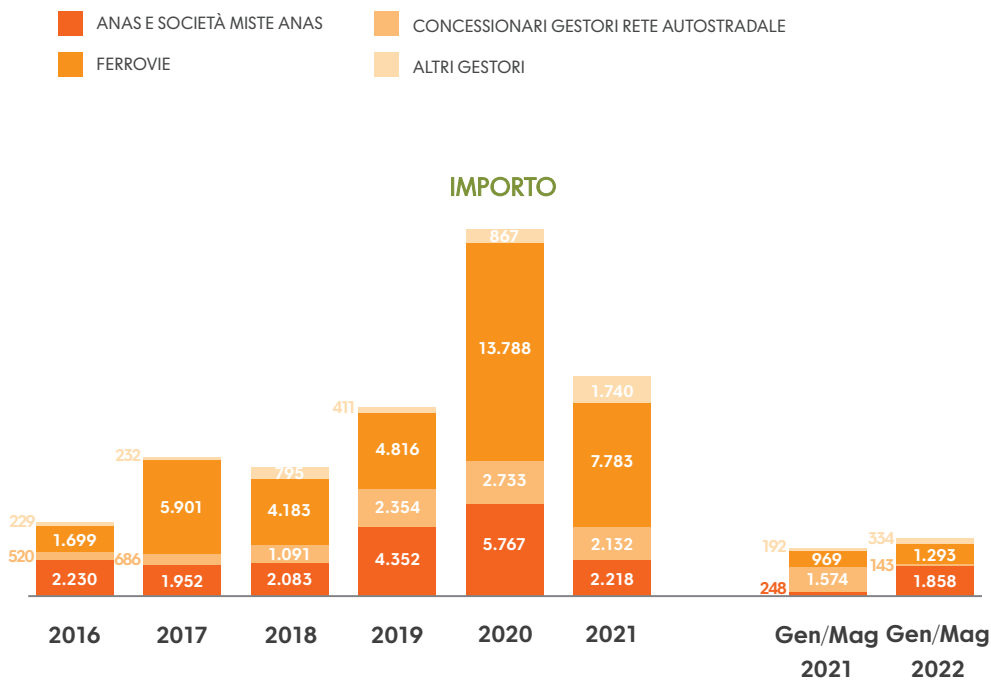


NUMERO



Realizzazione opere pubbliche - Bandi per tipo di stazioni appaltanti – Gestori reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali

(importi in milioni di euro)

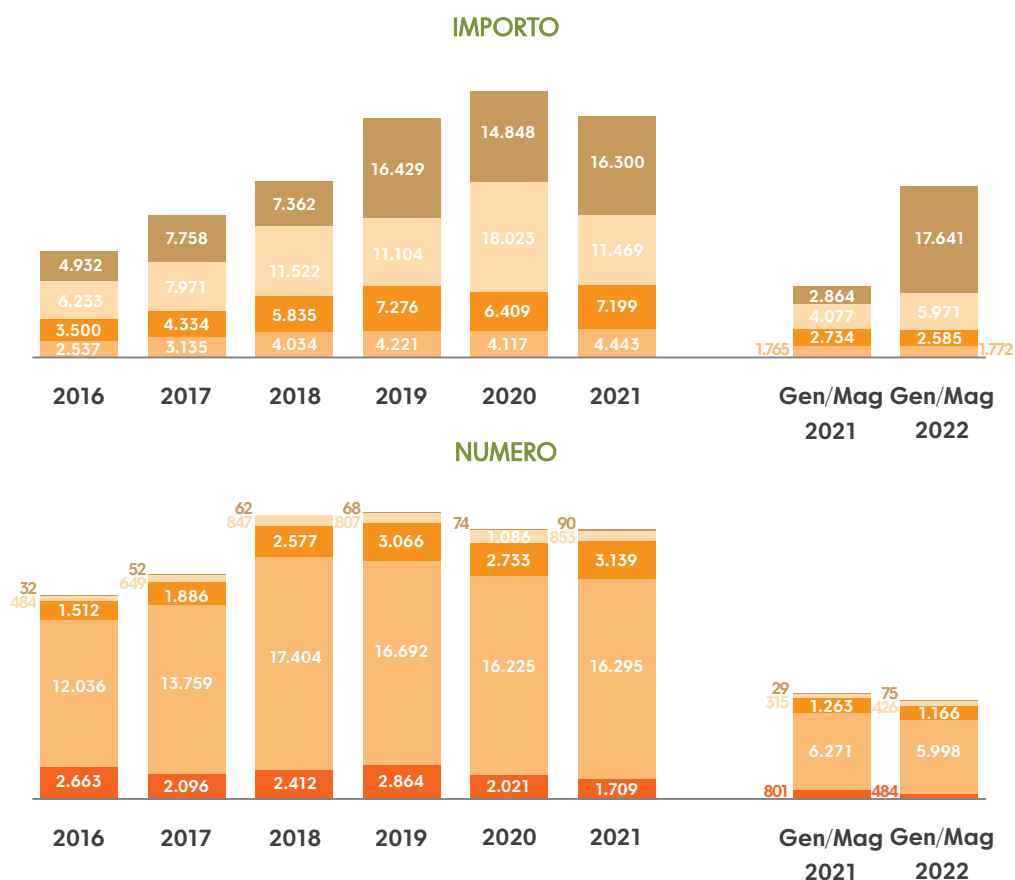


5.3.3 Classi di importo

L'analisi dei bandi articolati per classi di importo fa emergere l'importanza dei bandi europei, di importo superiore a 5,350 milioni. Sono arrivati a rappresentare il 76% del valore del mercato delle opere pubbliche italiano concentrato nel 5,3% delle opportunità nel 2020; il 70,5% del valore del mercato per il 4,3% delle opportunità nel 2021; l'84% del valore del mercato per il 6,1% delle opportunità nei primi 5 mesi del 2022. Si tratta di percentuali superiori alle quote medie annue rilevate tra il 2002 e il 2019 pari al 65% per importo e al 3,5% delle opportunità.

Realizzazione opere pubbliche - Bandi per classi di importo

(importi in milioni di euro)



5.3.4 Territorio

L'aggregazione dei bandi per area geografica, considerando che una parte dei bandi non è riconducibile a una delle due aree geografiche individuate, riguardo agli importi in gara fa emergere il forte recupero di sud e isole con la messa in gara degli interventi del PNRR, PNC e PNIEC.

Tra **gennaio e maggio 2022** nelle otto regioni di **sud e isole** sono state indette gare per un ammontare complessivo di 13,3 miliardi, un valore record superato di misura solo dal valore annuo del 2020 (13,9 miliardi). Riguardo alla fase espansiva degli importi dei bandi nel 2022 sono decisivi, tra gli altri, i bandi Invitalia per conto di Infratel per la realizzazione di reti di telecomunicazione ultraveloci banda ultra-larga e 5G, i grandi progetti per la realizzazione di parchi eolici offshore in Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna, il bando ANAS per la realizzazione dell'infrastruttura strategica commissariata "Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 di Chiaramonte con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 Ragusana" (circa 940 milioni l'importo complessivo a base di gara articolato in 4 lotti); i bandi Invitalia per conto dei Comuni e delle Città metropolitane di Sud e Isole per la realizzazione del piano di interventi compresi nel PINQuA; i bandi Invitalia per conto del Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori interessati dal sisma del 24 agosto 2016, per l'attuazione del Programma Straordinario di Ricostruzione degli edifici pubblici ad uso scolastico danneggiati dal sisma nel territorio Abruzzese

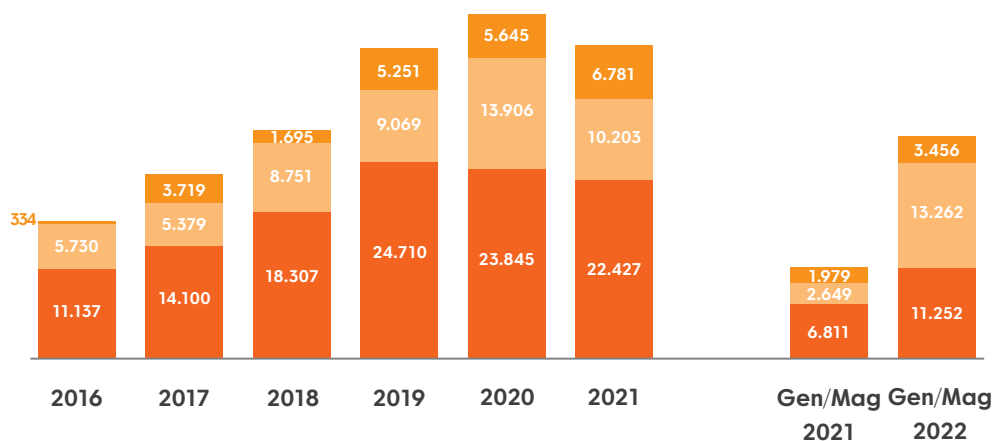
Nel 2022 cresce anche il **Centro-Nord**. Si passa da 6,8 miliardi, di gennaio-maggio 2021, a 11,3 miliardi, di gennaio-maggio 2022: + 65%. In questo ambito territoriale risultano decisivi i bandi Invitalia per conto di Infratel per la realizzazione di reti di telecomunicazione ultraveloci banda ultra-larga e 5G, l'iniziativa di Concessioni Autostradali Venete (CAV SpA), denominata "Progetto di Ricerca di Sviluppo Hyper Transfer", per la progettazione e realizzazione di un sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia, i bandi del Consorzio Iricav Due per la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Padova, il bando di IRE SpA per l'affidamento, mediante concessione, della progettazione, costruzione e gestione del Nuovo Ospedale di La Spezia, i bandi Invitalia per conto del Commissario Straordinario per l'attuazione del Programma Straordinario di Ricostruzione degli edifici pubblici ad uso scolastico danneggiati dal sisma nei territori di Marche, Umbria e Lazio.

Realizzazione opere pubbliche - Bandi per area geografica

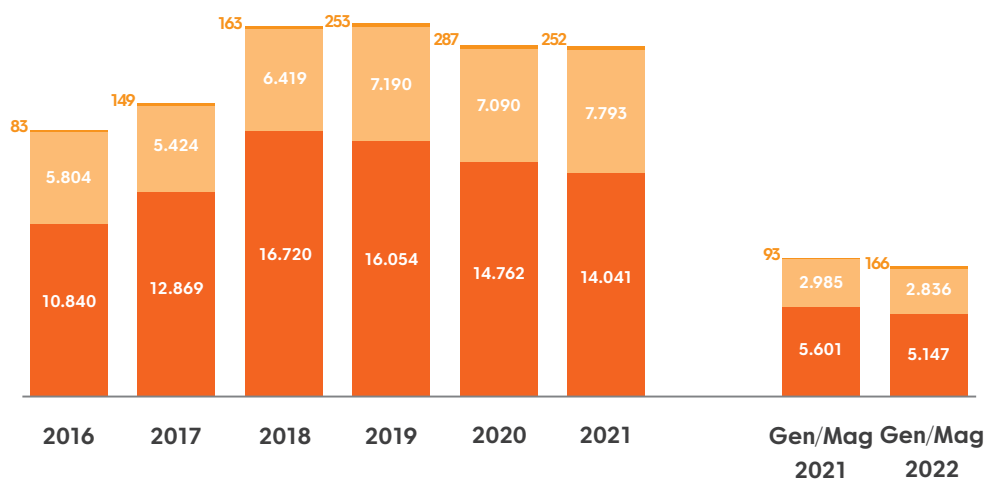
(importi in milioni di euro)

CENTRO-NORD SUD E ISOLE N.R. A LIV. AREA G.

IMPORTO



NUMERO



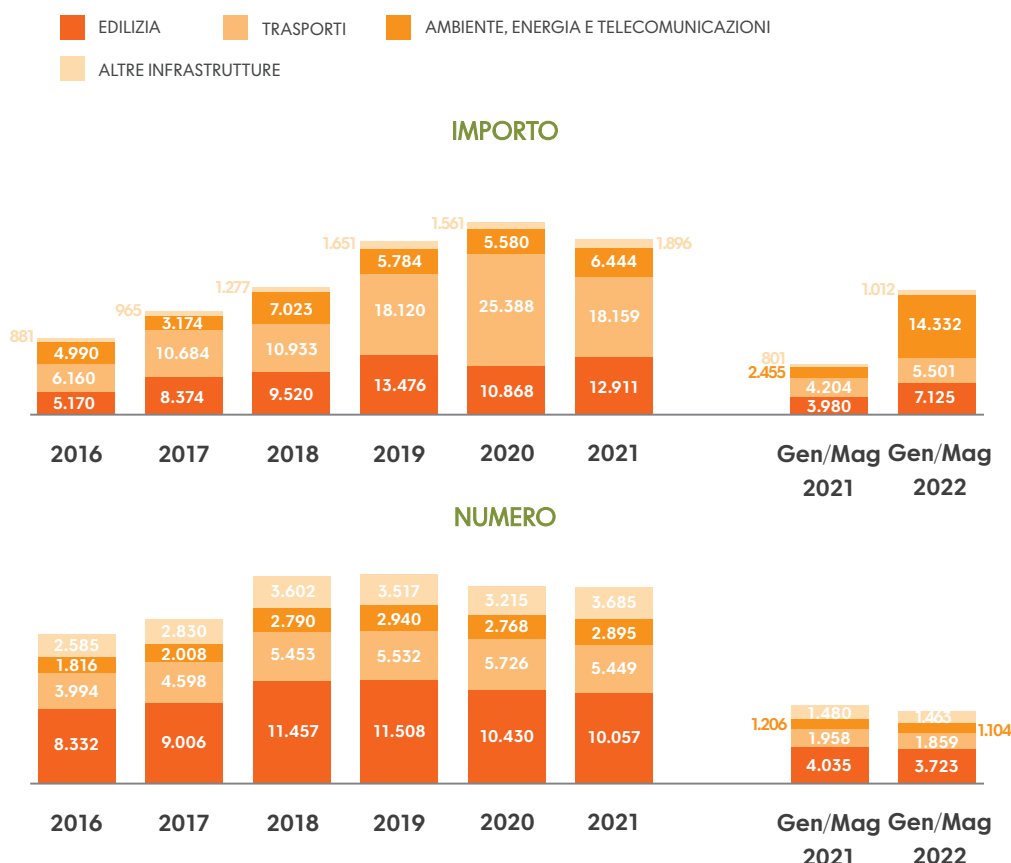
5.3.5 Settori di mercato

L'analisi dei bandi del 2021 articolati per settori evidenzia il rallentamento fisiologico dei trasporti, dopo il valore record del 2020 (25,4 miliardi l'importo annuo più alto dall'inizio degli anni 2000) sostenuto primariamente dalle infrastrutture di trasporto ferroviario (circa 14 miliardi pari al 55% dei 25 miliardi totali). In crescita tutti gli altri settori con percentuali superiori al 10%.

Nei primi cinque mesi del 2022, in relazione agli importi in gara, crescono tutti i settori. Ambiente, energia e telecomunicazioni: +82,9%, da circa 2,5 a 14,3 miliardi; -9,2% il numero, da 1.206 a 1.104 bandi. Edilizia: +44%, da circa 4 miliardi, a oltre 7 miliardi; -8,4% il numero, da 4.035 a 3.723 bandi. Trasporti: +23,6%, da 4,2 a 5,5 miliardi; -5,3% il numero, da 1.958 a 1.859 bandi. Altre infrastrutture: +20,8%, da 801 milioni a circa 1 miliardo; -1,2% il numero, da 1.480 a 1.463 bandi.

Realizzazione opere pubbliche - Bandi per settori di mercato

(importi in milioni di euro)



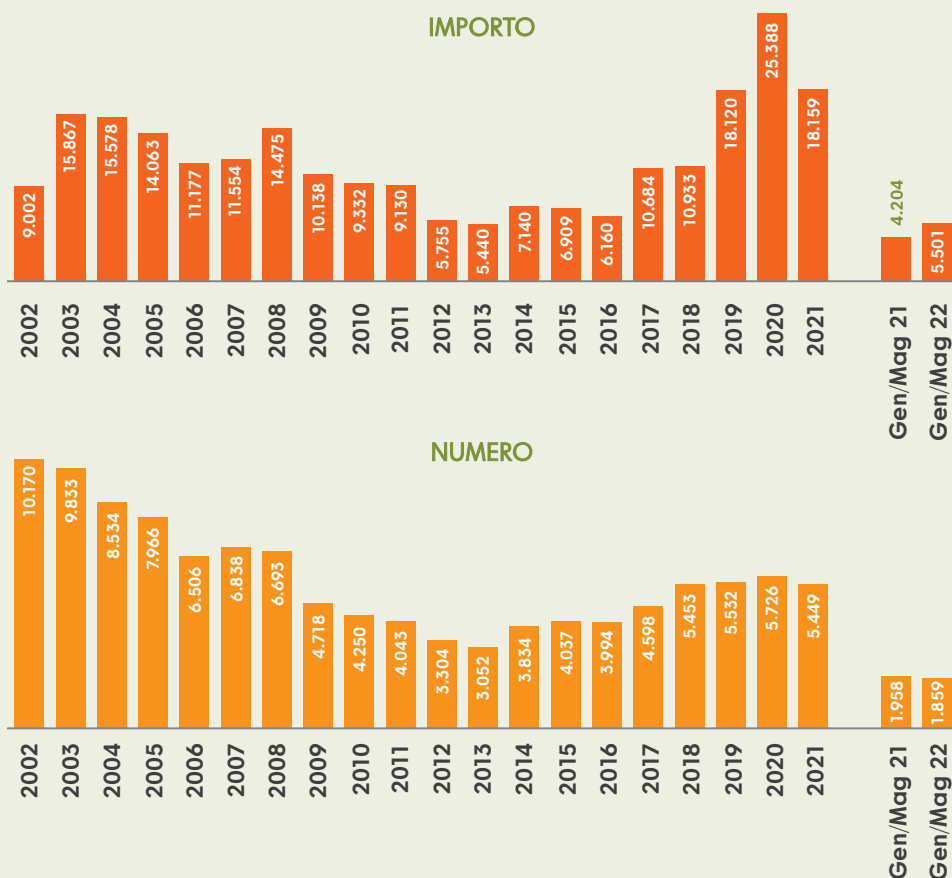
FOCUS - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Come già evidenziato nei precedenti rapporti, per il settore dei trasporti dal 2017 si osserva una nuova fase di crescita dei bandi e dal 2019 si registrano importi annui eccezionali: 18,1 miliardi nel 2019, 25,4 miliardi nel 2020, 18,2 miliardi nel 2021. Non si rilevano valori simili in tutti gli anni a partire dal 2000.

La fase di crescita degli importi prosegue anche nei primi 5 mesi del 2022, sostenuta dalla messa in gara di alcuni maxi lotti di importo superiore a 100 milioni, lotti relativi a grandi infrastrutture di trasporto prioritarie: tratta AV/AC Verona-Padova, Tunnel di base del Brennero, collegamento viario Ragusa-Catania.

Realizzazione opere pubbliche - Bandi per infrastrutture di trasporto 2002-2022

(importi in milioni di euro)



La fase di crescita dei primi cinque mesi sarebbe potuta essere più forte se non fosse stata condizionata dalla revoca di alcune maxi gare, decisa dalle stazioni appaltanti in autotutela per sopravvenuti motivi di interesse pubblico ai sensi dell'art. 21-*quinquies* della L. 241/1990, e dalle gare andate deserte per la mancata partecipazione delle imprese.

A tal proposito si consideri che RFI Spa, in data 1° giugno 2022, ha revocato due gare dell'importo complessivo di 1,1 miliardi, relative alla nuova linea ferroviaria Palermo-Catania, lotto 4b (576 milioni), da Dittaino alla stazione di Nuova Enna, bandito ad aprile 2022 e lotto 5 (535 milioni) da Catenuova a Dittaino, bandito nei primi giorni di maggio 2022, per l'aggiornamento della documentazione di gara con le nuove tariffe di prestazioni e lavori di RFI edizione 2022 a seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge 50/2022 il cui articolo 26 reca disposizioni finalizzate a fronteggiare, nel settore degli appalti pubblici di lavori, gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, nonché ad assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC. Tali bandi sono stati ripubblicati nella seconda metà di giugno a seguito dell'aggiornamento dei quadri economici dei progetti in considerazione dell'incremento dei prezzi delle materie prime. L'importo complessivo a base di gara dei lotti 4b e 5 passa da 1,1 a 1,3 miliardi, circa 156 milioni in più, +14%.

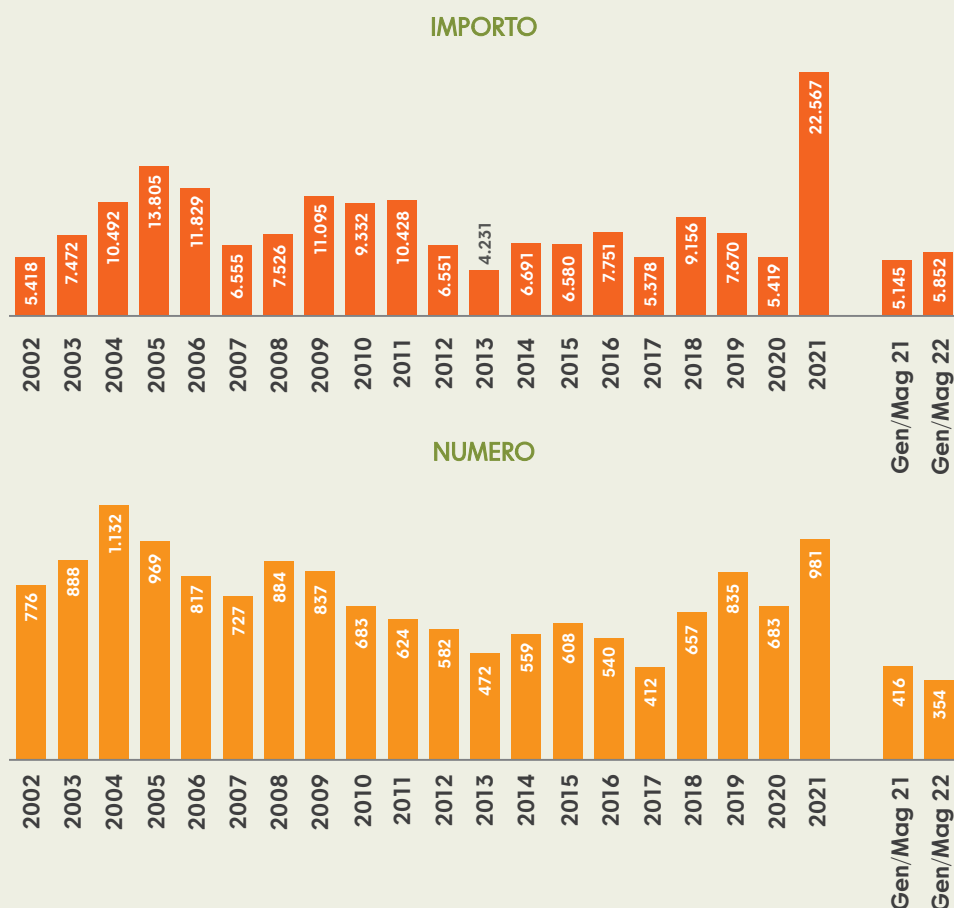
Riguardo alle gare deserte si segnalano, tra le altre, due procedure del Consorzio Iricav Due, il *General Contractor* a cui è affidata la progettazione e la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta capacità veloce Verona-Padova, relative ai bandi "n. 3Alpone" dell'importo di 114,3 milioni e n. 2 Bis - Belfiore dell'importo di 60,5 milioni, indette ad aprile 2022 e dichiarate deserte nei primi giorni di giugno non essendo pervenute offerte entro il termine fissato per il loro ricevimento.

Se le dinamiche annuali dei bandi mostrano, a partire dalla seconda metà del 2017, una chiara e forte crescita degli interventi nel settore dei trasporti, l'analisi dei dati annuali delle aggiudicazioni fa emergere la forte accelerazione nel 2021 con un importo record di circa 22,6 miliardi. Si tratta di un valore eccezionale deciso primariamente dall'aggiudicazione di alcuni maxi lotti ferroviari per la rete ad alta velocità (Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino, Galleria di base del Brennero e linea di accesso Fortezza-Verona, Linea Milano-Verona-Padova, Itinerario Napoli-Bari), per la manutenzione straordinaria e sistematica dell'armamento ferroviario sulle linee in esercizio di RFI e per la

manutenzione dei fabbricati ferroviari e relative pertinenze, a servizio dell'esercizio ferroviario (fabbricati viaggiatori, fabbricati in genere, compresi i siti della fondazione FS Italiane ed impianti afferenti) comprensivi dei relativi impianti tecnologici e antintrusione nonché delle attività di conduzione e manutenzione di impianti di riscaldamento/condizionamento e traslo-elevatori, ricadenti nelle località di giurisdizione della Direzione fabbricati viaggiatori di RFI.

Realizzazione opere pubbliche – Aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro per infrastrutture di trasporto per anno

(importi in milioni di euro)



Dall'elaborazione sviluppata dal CRESME per le infrastrutture di trasporto del valore superiore ai 50 milioni di euro messe in gara dal 2011 al 2021, finalizzata a misurare i tempi di affidamento, che vanno dalla data di pubblicazione del bando di gara alla data di aggiudicazione, si evidenzia una sensibile riduzione dei tempi di affidamento a seguito dell'entrata in vigore del decreto semplificazioni (DL 76/2020). Nel 2021 infatti si rilevano tempi medi di 200 giorni (6,7 mesi) a fronte di tempi medi di affidamento di 337 giorni (11 mesi) nell'intero periodo in osservazione.

Infrastrutture di trasporto - Bandi e aggiudicazioni di importo superiore a 50 milioni di euro

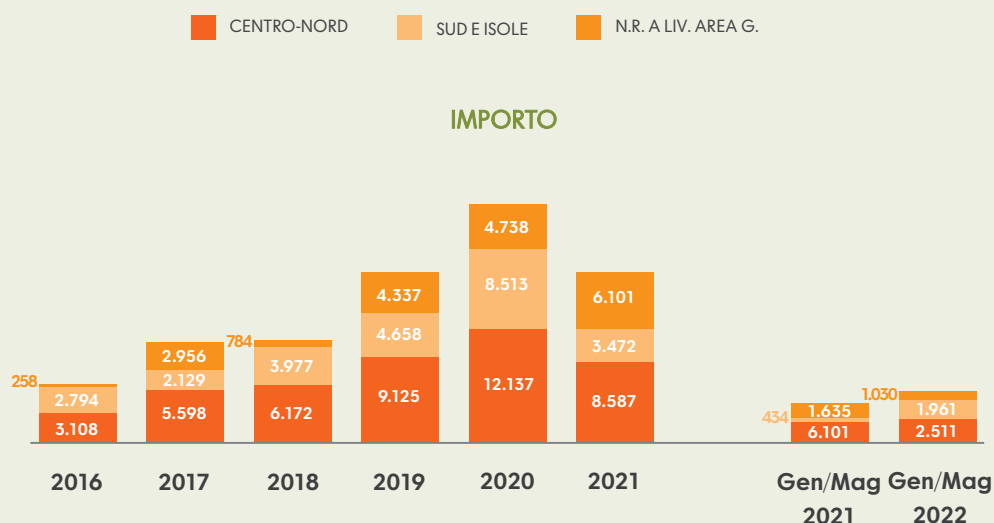
	Totale		Aggiudicate al 31 MAGGIO 2022		Tempi medi di affidamento	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Giorni	Mesi
2011	24	5.666	19	4.952	486	16,2
2012	21	2.623	21	2.623	324	10,8
2013	17	2.468	16	2.267	284	9,5
2014	26	2.620	25	2.570	304	10,1
2015	11	2.503	10	2.382	395	13,2
2016	9	1.392	9	1.392	339	11,3
2017	30	5.424	30	5.424	220	7,3
2018	26	3.336	24	3.119	384	12,8
2019	33	10.074	20	5.172	446	14,9
2020	38	11.842	30	8.666	318	10,6
2021	58	11.069	21	3.901	200	6,7
Media annua 2011-2021	27	5.365	20	3.861	336	11,2
Media annua 2011-2016	18	2.879	17	2.698	355	11,8
Media annua 2017-2019	30	6.278	25	4.572	350	11,7
Media annua 2020-2021	48	11.455	26	6.284	259	8,6

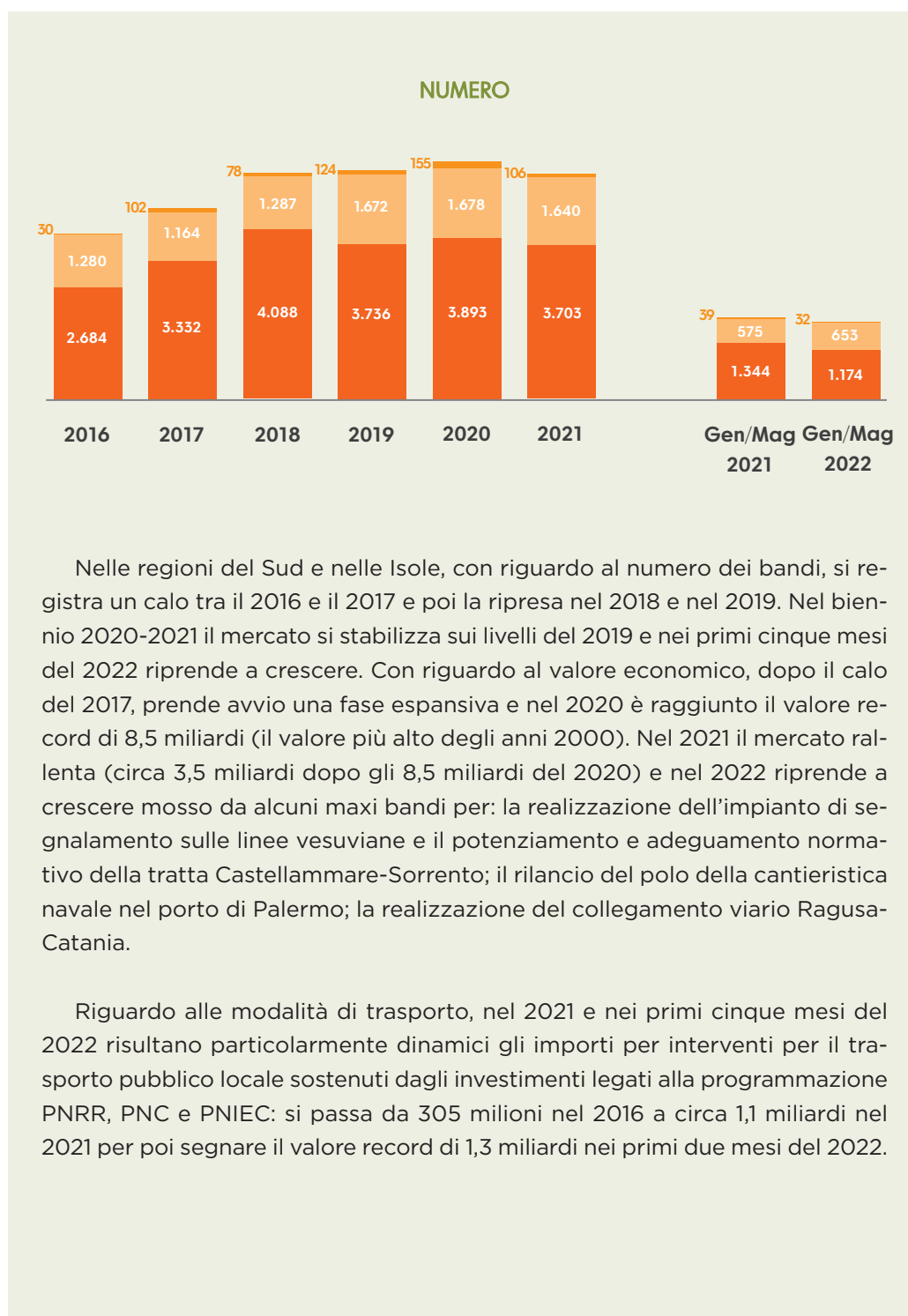
Riguardo alla distribuzione territoriale della domanda di interventi nel settore dei trasporti, nelle regioni del Centro-Nord, con riguardo al numero dei

bandi, si osserva un trend di progressiva crescita tra il 2016 e il 2018 (anno in cui si registra il valore più alto del periodo in osservazione), il rallentamento nel 2019, la ripresa nel 2020 e poi un nuovo rallentamento nel 2021 e nei primi mesi del 2022. Per quanto concerne il valore economico, si osserva un trend di progressiva crescita dal 2016 al 2020 quando è raggiunto il valore record degli anni 2000 di oltre 12 miliardi. Nel 2021 il mercato rallenta e nel 2022 riprende a crescere mosso da alcuni maxi bandi per la realizzazione: della Linea AV/AC Milano-Verona-Padova, tratte Brescia-Verona-Padova; del sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia relativo all'iniziativa CAV Spa denominata "Progetto di Ricerca di Sviluppo Hyper Transfer"; della circonvallazione dell'abitato di Perca (BZ) sulla strada statale 49 Val Pusteria; dell'HUB portuale di Ravenna (Fase II - 3° stralcio - Approfondimento Canali Candiano e Baiona a -14,50 Parte I e Parte II); della manutenzione ordinaria e straordinaria sugli immobili dell'intera rete di competenza e della sede ferroviaria delle linee ferroviarie regionali di Ferrovie Emilia Romagna Srl; del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino (Primo stralcio del primo lotto funzionale Darsena pescherecci e viabilità di accesso al cantiere - prima Fase).

Realizzazione opere pubbliche - Bandi per infrastrutture di trasporto per area geografica

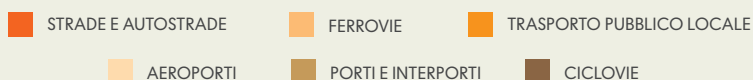
(importi in milioni di euro)



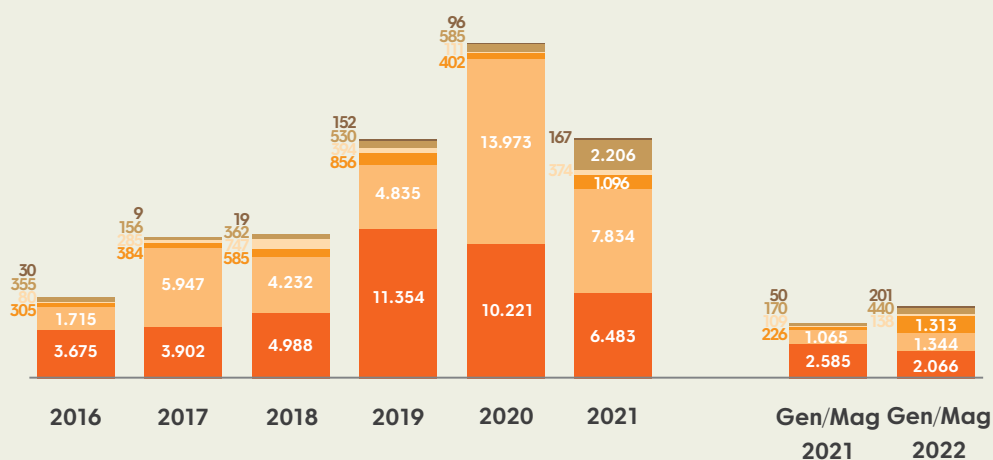


Realizzazione opere pubbliche - Bandi per infrastrutture di trasporto per modalità

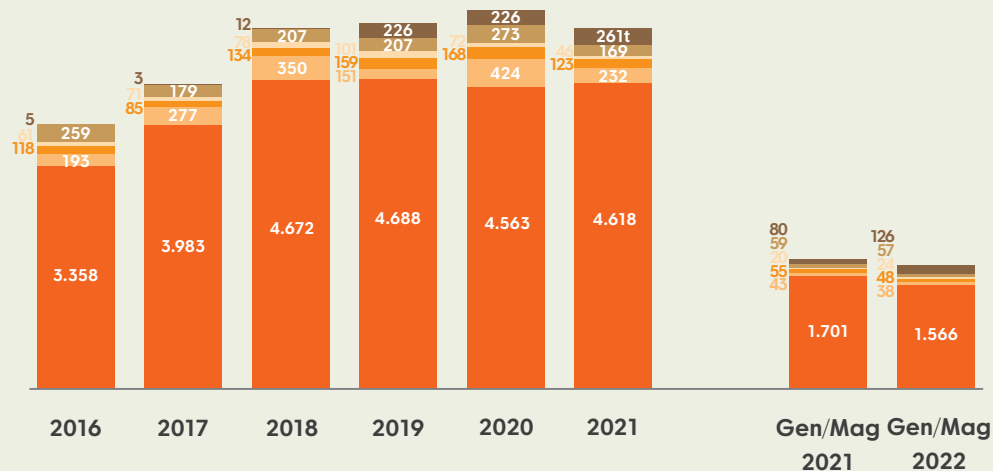
(importi in milioni di euro)



IMPORTO



NUMERO



Elenco bandi di importo superiore a 100 milioni per infrastrutture di trasporto – Anno 2021 e gennaio-maggio 2022

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDICAZIONE	STATO PROCEDIMENTO AL 31 MAGGIO 2022
ERTMS NAZIONALE - Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione sulle linee oggetto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) del sistema ERTMS, comprensiva del ETCS Livello 2, del GSMR, degli impianti di gestione della via, degli impianti di TLC, delle alimentazioni IS, delle opere civili accessorie e fabbricati/shelter per il contenimento delle apparecchiature, degli impianti meccanici, degli impianti di Luce e Forza Motrice (LFM), nonché della loro certificazione e integrazione a livello di sottosistema di terra, garantendo l'interfaciamento sia con i sottosistemi di terra preesistenti sia con quattro differenti tipologie di sottosistemi di bordo ERTMS. Lotto 1) Centro Nord	RFI SpA	1.300.000.000	24/12/2021		
ERTMS NAZIONALE - Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione sulle linee oggetto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) del sistema ERTMS, comprensiva del ETCS Livello 2, del GSMR, degli impianti di gestione della via, degli impianti di TLC, delle alimentazioni IS, delle opere civili accessorie e fabbricati/shelter per il contenimento delle apparecchiature, degli impianti meccanici, degli impianti di Luce e Forza Motrice (LFM), nonché della loro certificazione e integrazione a livello di sottosistema di terra, garantendo l'interfaciamento sia con i sottosistemi di terra preesistenti sia con quattro differenti tipologie di sottosistemi di bordo ERTMS. Lotto 2) Centro Sud	RFI SpA	900.000.000	24/12/2021		

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Procedura negoziata per l'affidamento dell'appalto integrato complesso avente ad oggetto l'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alla realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova nell'ambito del bacino di Sampierdarena (P3062)	COMMISSA- RIO STRA- ORDINARIO REALIZZA- ZIONE NUOVA DIGA FORA- NEA DI GE- NOVA	892.648.339	26/11/2021		
Lotto Pfons - Brennero (H53) - AP346 - Lavori riguardanti il lotto costruttivo H53 Pfons - Brenner, da eseguirsi sul territorio di progetto austriaco della Galleria di Base del Brennero BBT	BBT SE - GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO	854.880.000	24/01/2022		
Partenariato per l'innovazione finalizzato all'individuazione di un partner nell'ambito di un progetto di ricerca e sviluppo avente ad oggetto gli approfondimenti funzionali e progettuali atti all'individuazione ed eventuale realizzazione di un sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia - Progetto di Ricerca di Sviluppo Hyper Transfer	CAV SPA - CONCES- SIONI AUTO- STRADALI VENETE	800.000.000	01/04/2022		
Lotto Gola del Sill - Pfons (H41) - AP233 - Lavori riguardanti il lotto costruttivo H41 "Gola del torrente Sill-Pfons", da eseguirsi sul territorio di progetto austriaco della Galleria di Base del Brennero BBT	BBT SE - GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO	687.623.069	03/02/2021	17/11/2021	Aggiudi- cata
ERTMS NAZIONALE - Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione sulle linee oggetto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) del sistema ERTMS, comprensiva del Etcs Livello2, del GSMR, degli impianti di gestione della via, degli impianti di TLC, delle ali-	RFI SpA	500.000.000	03/08/2021	04/02/2022	Aggiudi- cata

OGGETTO	STAZIONE APPAL- TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI- CAZIONE	STATO PROCEDI- MENTO AL 31 MAGGIO 2022
mentazioni IS, delle opere civili accessorie e fabbricati/shelter per il contenimento delle apparecchiature, degli impianti meccanici, degli impianti di Luce e Forza Motrice (LFM), nonché della loro certificazione e integrazione a livello di sottosistema di terra, garantendo l'interfacciamento sia con i sottosistemi di terra preesistenti sia con quattro differenti tipologie di sottosistemi di bordo Ertns.					
DAC.0238.2021 - Progettazione esecutiva ed esecuzione in appalto dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria Pescara - Bari, nella tratta Termoli - Lesina, Lotto 2 e 3 Termoli - Ripalta tra la pk 0+000 (coincidente con la pk 440+049 della linea storica Pescara-Bari), e la pk 24+930 (coincidente con la pk 464+267 della linea storica Pescara-Bari)	RFI SpA	437.348.160	03/12/2021		
Appalto integrato, della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piat-taforma Europa	COMMISSA- RIO STRA- ORDINARIO PER LA REALIZZA- ZIONE DELLA PIAT- TAFORMA EUROPEA NEL PORTO DI LIVORNO	393.275.678	05/10/2021		Aggiudi- cata
Progettazione definitiva ed esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi all'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché la razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente (P2879), prevista dal programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative in-	AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LI- GURE OCCI- DENTALE	377.149.365	10/09/2021	28/12/2021	Aggiudi- cata

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova, nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alla norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro.					
Affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, sulla base del progetto definitivo, inerente la realizzazione della Prima Linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa).	COMUNE DI BOLOGNA	334.846.475	06/08/2021	13/05/2022	Aggiudicata
ERTMS NAZIONALE - Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione sulle linee oggetto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) del sistema ERTMS, comprensiva del ETCS Livello 2, del GSMR, degli impianti di gestione della via, degli impianti di TLC, delle alimentazioni IS, delle opere civili accessorie e fabbricati/shelter per il contenimento delle apparecchiature, degli impianti meccanici, degli impianti di Luce e Forza Motrice (LFM), nonché della loro certificazione e integrazione a livello di sottosistema di terra, garantendo l'interfacciamento sia con i sottosistemi di terra preesistenti sia con quattro differenti tipologie di sottosistemi di bordo ERTMS. Lotto 3) Centro	RFI SpA	323.000.000	24/12/2021		
Bando per 4 lotti - Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 di Chiamonte con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 Ragusana - Lotto 4 Dallo svincolo n. 8 Francofonte (compreso) allo svincolo della Ragusana (escluso)	ANAS SPA	315.845.916	30/03/2022		

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Dialogo competitivo ex art. 64, d.lgs. N. 50/2016, per l'af-fidamento delle attività ne-cessarie alla implementazione di un innovativo impianto di segnalamento sulle linee ve-suviane (compresa la realiz-zanda linea Volla (EAV) -Afra-gola (RFI AV) e raccordo della linea S. Giorgio-Volla con la tratta S. Giorgio-Napoli) in uno con il potenziamento e adeguamento normativo della tratta Castellammare - Sor-rento - PNIC-PNRR-FSC 2014-2020 PO INFRASTRUTTURE - Interventi DM 2018	EAV - ENTE AUTONOMO VOLTURNO SRL	291.944.861	10/02/2022		
ERTMS NAZIONALE - Accor-do Quadro per la progetta-zione esecutiva e la realizza-zione sulle linee oggetto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) del siste-ma ERTMS, comprensiva del ETCS Livello 2, del GSMR, deg-li impianti di gestione della via, degli impianti di TLC, delle alimentazioni IS, delle opere civili accessorie e fab-bricati/shelter per il conteni-mento delle apparecchiature, degli impianti meccanici, degli impianti di Luce e Forza Mo-trice (LFM), nonché della loro certificazione e integrazione a livello di sottosistema di terra, garantendo l'interfac-ciamiento sia con i sottosi-stemi di terra preesistenti sia con quattro differenti tipolo-gie di sottosistemi di bordo ERTMS. Lotto 4) Sud	RFI SpA	251.000.000	24/12/2021		
Accordo Quadro per lavori di potenziamento e riqualifica-zione dell'itinerario E45	ANAS SPA	250.000.000	29/12/2021		
Bando per 4 lotti - Collega-mento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 di Chia-ramonte con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 Ragu-sana - Lotto 2 Dallo svincolo n. 3 sulla S.P. 5 (compreso) allo svincolo n. 5 Grammichele (escluso)	ANAS SPA	233.248.215	30/03/2022		

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Smart Road - Autostrade A24-A25 - Accordo Quadro avente ad oggetto la progettazione esecutiva e realizzazione dei sistemi Smart Road e Monitoraggio Dinamico sulle autostrade A24-A25 comprensivi degli apparati tecnologici di telecomunicazione, degli impianti elettrici di distribuzione e alimentazione, degli impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e degli impianti meccanici, nonché delle opere civili funzionali connesse (Canalizzazioni, Green Island e Fabbricati Tecnologici)	ITALFERR SPA - COM-MISSARIO STRAORDI-NARIO AU-TOSTRAD E A24-A25	230.129.150	27/12/2021		
Bando per 4 lotti - Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 di Chiamonte con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 Ragusa - Lotto 3 Dallo svincolo n. 5 Grammichele (compreso) allo svincolo n. 8 Francofonte (escluso)	ANAS SPA	200.765.894	30/03/2022		
Realizzazione delle opere civili e armamento ferroviario Montebello nell'ambito dei lavori di realizzazione della tratta AV/AC Verona-Padova 1 lotto funzionale dalla Pk 32 + 340 alla Pk 39 + 0.80	CONSORZIO IIRICAV DUE	200.000.000	21/06/2021	23/12/2021	Aggiudi-cata
Bando per 4 lotti - Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 di Chiamonte con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 Ragusa - Lotto 1 Dallo svincolo n. 1 sulla S.S. 115 (compreso) allo svincolo n. 3 sulla S.P. 5 (escluso)	ANAS SPA	189.713.417	30/03/2022		
Gara a doppio oggetto - Affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica e cessione del 100 % di SEA Energia SpA	SEA SPA	185.000.000	14/07/2021		

OGGETTO	STAZIONE APPAL- TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI- CAZIONE	STATO PROCEDI- MENTO AL 31 MAGGIO 2022
Accordo Quadro dell'eventuale progettazione, configurazione e messa in servizio delle componenti Hardware e Software necessarie alla internalizzazione tecnologica degli ACC/ACC-M e relativo SST-SCMT integrato, fornitura dell'Hardware ACC, prestazioni di verifica e validazione nonché la realizzazione di eventuali cabine ACC «Chiavi in Mano» (escluso piazzale) - Sistema di qualificazione adottato: Sistema di qualificazione delle imprese SQ005 LIS-B Progettazione e realizzazione di impianti a tecnologia Statica e/o Computorizzata - Lotto 1	RFI SpA	180.000.000	28/07/2021	02/03/2022	Aggiudicata
Intervento S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia - Tronco svincolo Regalsemi - innesto SS 117 bis - Il stralcio funzionale - Completamento tratto B: da fine Variante di Caltagirone ad innesto SS117 bis e relativo servizio di monitoraggio ambientale in corso d'opera	ANAS SPA	168.961.971	06/08/2021		
Lotto di costruzione Hochstegen (H52) — AP345 - Lavori da eseguirsi sul territorio di progetto austriaco della Galleria di base del Brennero BBT.	BBT SE - GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO BRENNER	159.638.251	07/06/2021	15/12/2021	Aggiudicata
Tronco A10 Savona-Ventimiglia (confine francese). Adeguamento delle gallerie ai sensi della direttiva 2004/54-CE recepita con D.Lgs. n. 264/2006 — interventi di completamento delle dotazioni	AUTO- STRADA DEI FIORI SPA	145.871.734	14/07/2021		
Accordo Quadro dell'eventuale progettazione, configurazione e messa in servizio delle componenti Hardware e Software necessarie alla internalizzazione tecnologica degli ACC/ACC-M e relativo SST-SCMT integrato, fornitura	RFI SpA	145.000.000	28/07/2021	04/03/2022	Aggiudicata

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
dell'Hardware ACC, presta- zioni di verifica e validazione nonché la realizzazione di eventuali cabine ACC «Chiavi in Mano» (escluso piazzale) - Sistema di qualificazione adottato: Sistema di qualifi- cazione delle imprese SQ005 LIS-B Progettazione e realiz- zazione di impianti a tecno- logia Statica e/o Compute- rizzata - Lotto 2					
Accordo Quadro dell'even- tuale progettazione, configu- razione e messa in servizio delle componenti Hardware e Software necessarie alla in- ternalizzazione tecnologica degli ACC/ACC-M e relativo SST-SCMT integrato, fornitura dell'Hardware ACC, presta- zioni di verifica e validazione nonché la realizzazione di eventuali cabine ACC «Chiavi in Mano» (escluso piazzale) - Sistema di qualificazione adottato: Sistema di qualifi- cazione delle imprese SQ005 LIS-B Progettazione e realiz- zazione di impianti a tecno- logia Statica e/o Compute- rizzata - Lotto 3	RFI SpA	130.000.000	28/07/2021	04/03/2022	Aggiudi- cata
Realizzazione delle opere civili Fibbio nell'ambito dei lavori di realizzazione della tratta AV/AC Verona-Padova 1 lotto funzionale dalla Pk 17+657 alla Pk 13+752	CONSORZIO IRICAV DUE	127.653.468	19/01/2022		
Affidamento del servizio di conduzione, manutenzione e lavori sugli impianti di clima- tizzazione, elettrici, antincen- dio, sicurezza, opere civili ed idrici dei complessi immobili- ari delle stazioni ferroviarie gestite da Grandi Stazioni Rail S.p.A. - Lotto 2	GRANDI STAZIONI RAIL SPA	118.618.148	24/09/2021		

OGGETTO	STAZIONE APPAL-TANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 MAGGIO 2022
PA 86/21 - S.S. 115 Sud Occi-dentale Sicula Variante alla S.S. 115 nel tratto compreso tra il km 294+000 (svincolo Vittoria Ovest) e la S.P. 20 di Comiso Sud, avente ad og-getto l'appalto della proget-tazione esecutiva ed esecu-zione dei lavori e il servizio di monitoraggio ambientale in corso d'opera	ANAS SPA	116.641.852	06/08/2021		
Affidamento del servizio di conduzione, manutenzione e lavori sugli impianti di clima-tizzazione, elettrici, antincen-dio, sicurezza, opere civili ed idrici dei complessi immobiliari delle stazioni ferroviarie gestite da Grandi Stazioni Rail S.p.A. - Lotto 1	GRANDI STAZIONI RAIL SPA	115.616.578	24/09/2021		
Servizi di migrazione dal si-stema analogico VAL di se-gnalamento della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino ad un sistema di se-gnalamento digitale basato sulla tecnologia CBTC, forniture di 16 nuovi treni compa-tibili con il sistema VAL208 e fornitura e installazione di nuovi automatismi imbarcati sui veicoli VAL208NG	INFRATRA-SPORTI.TO SRL	113.502.450	25/05/2021	04/02/2022	Aggiudi-cata
Realizzazione delle opere civili Lonigo ricadenti nel tratto di Linea AV/AC tra la pk 25+314 e la pk 32+130 - PNRR	CONSORZIO IRICAV DUE	105.205.845	04/04/2022		
Progettazione esecutiva ed esecuzione in appalto dei la-vori di ripristino della linea ferroviaria Palermo - Trapani via Milo, tratta Alcamo Dira-mazione - Trapani - PNRR	RFI SPA	102.289.069	19/11/2021		

