

dossier

22 giugno 2021

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento

A.G. 262

Ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito,
con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

X
V
I
I
I
L
E
G
I
S
L
A
T
U
R
A



SERVIZIO STUDI

Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it - [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 402



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Ambiente

TEL. 06 6760-9253-✉ st_ambiente@camera.it - [@CD_ambiente](https://twitter.com/CD_ambiente)

Atti del Governo n. 262

Dipartimento Trasporti

TEL. 06 6760-2614 - ✉ st_trasporti@camera.it - [@CD_trasporti](https://twitter.com/CD_trasporti)

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si 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

Schede di lettura

Presupposti normativi per l'emanazione dello schema in esame 3

- *L'individuazione degli interventi e la nomina dei commissari3*
- *L'iter per l'emanazione dei D.P.C.M.4*
- *Poteri e attribuzioni dei Commissari5*

I pareri delle commissioni parlamentari sul precedente dpcm di nomina di commissari straordinari 6

Contenuto dello schema in esame..... 7

- *L'articolato dello schema in esame.....9*
- *La tabella degli interventi e i relativi commissari13*

Schede di lettura

PRESUPPOSTI NORMATIVI PER L'EMANAZIONE DELLO SCHEMA IN ESAME

L'art. 4, commi 1-5, del D.L. 32/2019 (c.d. decreto sblocca cantieri), come modificato dall'art. 9 del D.L. 76/2020 (c.d. decreto semplificazioni), disciplina una procedura per l'individuazione di **interventi infrastrutturali** 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, **per la cui realizzazione** o il cui completamento **si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari**.

Si fa notare che il testo originario del comma 1, 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.

L'individuazione degli interventi e la nomina dei commissari

Il primo periodo del comma 1 dell'art. 4 del D.L. 32/2019 prevede che l'individuazione degli interventi citati avvenga con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri (da adottare entro il 31 dicembre 2020) e che **con i medesimi decreti si provvede alla nomina** dei commissari.

Il terzo periodo dello stesso comma consente altresì l'emanazione di ulteriori **D.P.C.M.**, con le stesse modalità testé richiamate ed **entro il 30 giugno 2021**, con cui il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare ulteriori interventi, sulla base dei medesimi criteri di cui al primo periodo, per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari.

Relativamente all'**identificazione degli interventi**, il comma 1 dispone altresì che questa avviene con i corrispondenti **codici unici di progetto (CUP)** relativi all'opera principale e agli interventi ad essa collegati.

Il [Codice Unico di Progetto \(CUP\)](#) è il codice che identifica un progetto d'investimento pubblico ed è lo strumento cardine per il funzionamento del Sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP). L'art. 11 della legge 3/2003 prevede l'obbligatorietà del CUP per "ogni nuovo progetto di investimento pubblico, nonché ogni progetto in corso di attuazione".

Il primo periodo del **comma 5**, inoltre, prevede che con i D.P.C.M. in questione sono altresì stabiliti:

- i **termini e le attività connesse alla realizzazione dell'opera;**

- nonché una **quota** percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente **da destinare alle spese di supporto tecnico e al compenso per i Commissari straordinari**.

Si fa notare che la facoltà concessa dal comma 1 dell'art. 4 del D.L. 32/2019 di individuare interventi da commissariare è stata utilizzata ai fini dell'adozione:

- del D.P.C.M. 9 giugno 2020, relativo alla ricostruzione del Viadotto di Albiano sul fiume Magra tra le province di La Spezia e Massa Carrara (corrispondente all'[atto del Governo n. 173](#), su cui l'VIII Commissione ha espresso il proprio parere nella seduta del 13 maggio 2020);

- del D.P.C.M. che ha portato alla nomina di 29 commissari straordinari a cui sono state affidate 57 opere per un valore complessivo di circa 83 miliardi di euro¹.

L'iter per l'emanazione dei D.P.C.M.

Relativamente all'iter per l'emanazione dei D.P.C.M. citati, il primo periodo del comma 1 dell'art. 4 del D.L. 32/2019 dispone che gli stessi siano **adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** - ora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (**MIMS**), in virtù della ridenominazione operata dal D.L. 22/2021 -, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, mentre il successivo periodo stabilisce che il **parere delle Commissioni parlamentari** viene reso **entro 20 giorni dalla richiesta** e che decorso inutilmente tale termine si prescinde dall'acquisizione del parere.

In relazione agli **interventi infrastrutturali di rilevanza esclusivamente regionale o locale**, i D.P.C.M. in questione sono adottati, ai soli fini dell'individuazione di tali interventi, **previa intesa con il Presidente della Regione** interessata.

Si fa notare che tale disposizione consente di accogliere quanto richiesto dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome con l'[ordine del giorno approvato nella seduta del 25 luglio 2019](#). Con tale ordine del giorno la Conferenza ha ribadito “la richiesta di riconoscere i Presidenti di Regioni quali commissari straordinari” e “comunque la necessità che le singole Regioni siano debitamente coinvolte nella nomina dei commissari straordinari di cui all'art.4 del D.L. 18 aprile 2019, n. 32”.

¹ Come si legge nel [comunicato stampa del 21 maggio 2021 della Corte dei conti](#), “in data 20 maggio 2021, sono stati ammessi al visto di legittimità e alla conseguente registrazione dal competente Ufficio di controllo della Corte dei conti i provvedimenti, con i quali sono stati individuati gli interventi infrastrutturali prioritari... e sono stati contestualmente nominati i 29 Commissari straordinari ad essi relativi”. Per una sintetica esposizione dei costi si rinvia alla [presentazione del 16 aprile 2021 curata dal MIMS](#).

Poteri e attribuzioni dei Commissari

I poteri e le attribuzioni dei Commissari sono disciplinati dai commi 2-5 dell'art. 4 del D.L. 32/2019.

In base al comma 2, i Commissari straordinari, individuabili anche nell'ambito delle società a controllo pubblico, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedono all'eventuale **rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati**, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche.

Lo stesso comma dispone che l'**approvazione dei progetti** da parte dei Commissari straordinari, **d'intesa con i Presidenti delle Regioni** territorialmente competenti, **sostituisce**, ad ogni effetto di legge, **ogni autorizzazione**, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta **eccezione per quelli** relativi alla tutela **ambientale** e alla tutela di beni **culturali e paesaggistici**, per i quali è delineata una specifica disciplina.

Il comma 3 prevede, tra l'altro, che per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le **funzioni di stazione appaltante** e operano **in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici**, fatto salvo il rispetto di una serie di principi e di disposizioni che vengono richiamati dalla norma.

È altresì autorizzata, dal comma 3-*bis*, l'apertura di apposite **contabilità speciali intestate ai Commissari** straordinari nominati, per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante.

Si fa notare che tale disposizione è analoga a quella introdotta dall'art. 16, comma 1-*bis*, del D.L. 162/2019. La richiamata disposizione, al fine di consentire l'immediata operatività dei Commissari straordinari in questione, prevede che con il D.P.C.M. di nomina di ciascun Commissario straordinario è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario, nella quale confluiscono le risorse allo stesso assegnate.

Lo stesso comma 3-*bis* dispone che il Commissario predispone e aggiorna, mediante apposito sistema reso disponibile dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, il **cronoprogramma dei pagamenti** degli interventi in base al quale le amministrazioni competenti, ciascuna per la parte di propria competenza, assumono gli impegni pluriennali di spesa a valere sugli stanziamenti iscritti in bilancio riguardanti il trasferimento di risorse alle contabilità speciali. Conseguentemente, il Commissario, nei limiti delle risorse impegnate in bilancio, può avviare le **procedure di affidamento dei contratti anche nelle more del trasferimento delle risorse sulla contabilità speciale**. Gli impegni pluriennali possono essere annualmente

rimodulati con la legge di bilancio in relazione agli aggiornamenti del cronoprogramma dei pagamenti nel rispetto dei saldi di finanza pubblica. Le risorse destinate alla realizzazione degli interventi sono trasferite, previa tempestiva richiesta del Commissario alle amministrazioni competenti, sulla contabilità speciale sulla base degli stati di avanzamento dell'intervento comunicati al Commissario.

Il comma 4 dispone che i Commissari straordinari **trasmettono al CIPE** (ora al **CIPESS**), per il tramite del Ministero competente, **i progetti approvati**, il relativo quadro economico, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando altresì semestralmente eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, anche ai fini della valutazione di definanziamento degli interventi.

Si ricorda che l'art. 1-*bis* del D.L. 111/2019 ha disposto che a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) assume la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) e che, a decorrere dalla medesima data, in ogni disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS.

Il comma 5 disciplina, tra l'altro, **i compensi dei Commissari** ed indica i soggetti di cui tali Commissari possono avvalersi per il **supporto tecnico** e le attività connesse alla realizzazione dell'opera. È inoltre disciplinata l'eventuale nomina, da parte del Commissario, di un **sub-commissario** e il relativo compenso.

Si ricorda infine anche l'ultimo periodo del comma 1, in base al quale il Commissario straordinario nominato, prima dell'avvio degli interventi, provvede alla **convocazione delle organizzazioni sindacali** maggiormente rappresentative a livello nazionale.

I PARERI DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI SUL PRECEDENTE DPCM DI NOMINA DI COMMISSARI STRAORDINARI

Come si è già avuto modo di evidenziare, il presente decreto fa seguito al D.P.C.M. (non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale alla data del 21 giugno 2021) con cui si è provveduto ad un primo gruppo di nomine (29 commissari a cui sono state affidate 57 opere per un valore complessivo di circa 83 miliardi).

Nel corso dell'esame dello schema di tale decreto ([atto del governo n. 241](#)) da parte delle Commissioni parlamentari competenti è stata segnalata la necessità di emanare un ulteriore decreto che comprenda ulteriori opere.

In questa prospettiva, i pareri espressi dalle citate Commissioni hanno fornito una serie di criteri volti ad informare la stesura di tale ulteriore decreto (vale a dire dello schema in esame).

Nel [parere delle Commissioni riunite VIII e IX della Camera](#) (reso nella seduta dell'11 marzo 2021 sull'atto del governo n. 241) è stato richiesto, tra l'altro:

- che “entro il termine previsto dalla legge del 30 giugno 2021, si proceda all'adozione di un nuovo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da commissariare, da sottoporre al parere delle Commissioni parlamentari dopo l'interlocuzione con le regioni”;
- che “si abbia cura di inserire prioritariamente in tale atto le opere che siano in stato di avanzamento progettuale a livello esecutivo, cantierabili e con un quadro finanziario definito, utilizzando lo strumento dei lotti funzionali e costruttivi per la realizzazione delle grandi opere che necessitano di importanti finanziamenti. Al fine della celerità di realizzazione delle stesse, si valutino quelle già deliberate dal CIPE”;
- che “nel nuovo decreto del Presidente del Consiglio sia data priorità alle opere olimpiche e alle opere inserite nelle reti TEN-T”;
- che “entro il 31 dicembre di ogni anno, il Governo riferisca alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di realizzazione degli interventi infrastrutturali oggetto del presente schema di decreto, anche al fine di assicurare un monitoraggio costante sulle variazioni progettuali”.

Nel [parere dell'8ª Commissione del Senato](#) (reso nella seduta dell'11 marzo 2021 sull'atto del governo n. 241) sono stati fissati ulteriori criteri finalizzati all'individuazione delle opere da commissariare ed è stato richiesto al Governo di individuare un commissario straordinario per ogni Regione interessata dai Giochi Olimpici Milano-Cortina 2026, al fine di accelerare tutte le opere connesse e necessarie per lo svolgimento dei Giochi, nonché di valutare l'opportunità di inserire gli ulteriori interventi elencati nel parere medesimo.

CONTENUTO DELLO SCHEMA IN ESAME

Lo schema in esame individua gli interventi infrastrutturali in oggetto e provvede contestualmente – come richiesto dal primo periodo del comma 1 dell'art. 4 del D.L. 32/2019 – alla nomina dei relativi commissari straordinari.

La relazione illustrativa ricorda 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 e che “si ritiene opportuno, prima di procedere con la fase interlocutoria con le Regioni, nei termini previsti dall'articolo 4 decreto-legge 32/2019, acquisire il parere delle competenti Commissioni parlamentari, considerando l'avviso del Parlamento, non solo come presupposto imprescindibile sul fronte procedurale, ma anche come momento di confronto sulla scelta delle opere proposte dal Governo”.

Relativamente a quanto affermato nella relazione illustrativa circa il superamento del “concetto di opera prioritaria”, appare utile richiamare la disciplina vigente e quella previgente in materia di opere strategiche e prioritarie.

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 50/2016), in attuazione della legge delega n. 11 del 2016, ha previsto l'abrogazione dei commi da 1 a 5 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. legge obiettivo) e della disciplina speciale che regolava la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (che era contenuta nel capo IV del titolo III della parte II dell'abrogato decreto legislativo 163/2006).

Il nuovo Codice provvede a definire una nuova disciplina per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese (artt. 200-203), che individua due strumenti per la pianificazione e la programmazione: il piano generale dei trasporti e della logistica e i documenti pluriennali di pianificazione (DPP).

Già a partire dal 2015 è stata avviata una fase di revisione della programmazione delle infrastrutture strategiche attraverso una selezione di priorità, che sono state individuate negli allegati al DEF (predisposti ai sensi dell'articolo 10, comma 8, della legge n. 196/2009, già vigente prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice).

Fino a quando non sarà approvato il primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP), tuttavia, gli strumenti di pianificazione e di programmazione già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore del Codice “valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti” (art. 201, comma 9, del Codice).

Da ultimo, l'[allegato Italia veloce](#) al DEF 2020 definisce, nelle more della redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), l'elenco delle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, ivi compresi gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento.

Si ricorda inoltre che ulteriori priorità infrastrutturali sono individuate dal PNRR trasmesso all'UE. In particolare si segnala che nell'ambito della “Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, gli interventi sulla rete ferroviaria rappresentano la prima componente (M3C1.1), con risorse pari a 24,77 miliardi di euro, da coprire attraverso le risorse del *Recovery Fund*.

Per un approfondimento sulla evoluzione della disciplina normativa in materia di programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, anche con riferimento a taluni profili problematici della stessa, nonché per una dettagliata verifica dello stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie alla data del 31 dicembre 2020, si rinvia al rapporto “[Infrastrutture strategiche e prioritarie - Programmazione realizzazione - 2021](#)” predisposto dal Servizio studi della Camera in collaborazione con l'istituto di ricerca CRESME e con l'ANAC e presentato alla VIII Commissione ambiente nella seduta del 12 maggio 2021. I dati relativi alle singole opere sono consultabili attraverso il sistema [SILOS](#), nel quale i dati sono resi disponibili in formato di tipo aperto.

In relazione alle richieste avanzate dalle Commissioni parlamentari nell'ambito del parere reso sul precedente schema di DPCM (v. *supra*), nella relazione illustrativa viene evidenziato che “l'istruttoria che ha condotto alla definizione degli interventi da commissariare ha tenuto conto, oltre che dei suggerimenti provenienti dalle diverse istituzioni interessate, anche degli

ulteriori criteri condivisi con le Commissioni parlamentari competenti. Criteri che hanno consentito di individuare prioritariamente quelle opere previste in documenti di pianificazione strategica, in avanzato stato di progettazione, con un quadro finanziario definito e la cui realizzazione determina significativi impatti socio economici e ambientali positivi per il territorio di riferimento. Alcuni interventi infrastrutturali, seppure importanti per i territori di riferimento, non hanno potuto trovare sede nel presente schema di decreto in quanto non coerenti con i citati criteri. In particolare, allo stato, non è stato possibile procedere al commissariamento delle opere di adeguamento del corridoio Tirrenico e né a quelle di adeguamento, manutenzione programmata e messa in sicurezza, relative alla E45, ai ponti sul Po e al *bypass* della frana di Spriana, per le quali il Governo si impegna a definire interventi anche di natura normativa volti a superarne le eventuali criticità. Si procederà invece diversamente per gli interventi relativi alla rete viaria della Sardegna e alle opere di accesso all'evento olimpico di Milano Cortina 2026. Infatti, la normativa vigente, rispettivamente all'articolo 4, comma 6-*quinquies* del citato decreto-legge 32/2019 e all'articolo 3 del decreto-legge 16 del 2020 prevedono la possibilità di procedere al loro commissariamento senza il preliminare passaggio alle Camere per il parere”.

L'articolato dello schema in esame

L'articolo 1 dispone che gli **interventi indicati nell'allegato 1** allo schema in esame sono individuati, ai sensi del comma 1 dell'art. 4 del D.L. 32/2019, quali interventi infrastrutturali 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, **per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari**.

L'articolo 2 disciplina, al **comma 1**, la **nomina dei commissari**, per gli interventi individuati dall'art. 1, prevedendo che la stessa abbia **decorrenza immediata** (vale a dire dalla data del presente provvedimento) e **fino alla consegna degli interventi finanziati al soggetto gestore in via ordinaria**.

Il **comma 2** indica i **oggetti di cui può avvalersi il Commissario** senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 3** dispone che il **Commissario** straordinario può essere in ogni tempo **revocato con le medesime modalità previste per la nomina**.

Si fa notare che il comma 1 risulta formulato in modo incompleto in quanto reca punti di sospensione con riferimento ai nominativi dei commissari, che sono peraltro indicati per ciascuna opera nell'allegato allo schema. Analogamente all'art. 2 del precedente DPCM, si valuti pertanto l'opportunità di una riformulazione dell'art. 2, comma 1, dello schema in esame. Alla luce dell'attuale formulazione della norma, in alternativa si chiarisca se il Governo intende procedere con distinti DPCM alla nomina di ciascun commissario.

La relazione illustrativa sottolinea che i nominativi proposti hanno "requisiti di alta professionalità tecnico e amministrativa anche già afferenti a strutture pubbliche".

L'articolo 3 disciplina il monitoraggio dell'attività del Commissario.

Il **comma 1** dispone che il Commissario straordinario provvede, **entro 6 mesi** dal conferimento dell'incarico, ad effettuare la **comunicazione del cronoprogramma** delle attività per gli interventi finanziati alla competente direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS).

In base al **comma 2**, il Commissario straordinario provvede ad effettuare la **comunicazione**, alla Direzione generale competente del MIMS ai fini della successiva trasmissione al CIPESS, **dei progetti approvati**, del relativo quadro economico, del cronoprogramma dei lavori e del relativo stato di avanzamento, rilevati attraverso il sistema di monitoraggio previsto dal d.lgs. 229/2011, **segnalando altresì semestralmente eventuali anomalie e significativi scostamenti** rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere.

La disposizione precisa che la successiva trasmissione al CIPESS deve avvenire ai sensi di quanto già previsto dall'art. 4, comma 4, del D.L. 32/2019. Tale comma 4, già illustrato in premessa, reca una disposizione pressoché identica a quella prevista dalla norma in esame.

L'unica differenza rispetto al testo del comma 4 dell'art. 4 del D.L. 32/2019 è la precisazione della direzione del Ministero a cui deve essere effettuata la comunicazione.

Il **comma 3** dispone che, qualora sopravvengano **circostanze che impediscono la realizzazione totale o parziale dell'opera**, il Commissario straordinario ne dà immediata notizia alla direzione generale competente del MIMS.

In base al **comma 4**, il Commissario provvede alla trasmissione, alla competente direzione generale del MIMS, **entro il 30 novembre di ogni anno**, di una **dettagliata relazione, per ciascuno degli interventi**

infrastrutturali commissariati, circa lo stato di realizzazione dell'opera, sulle iniziative adottate e di prossima adozione, anche in funzione delle criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione, **al fine di rendere informativa alle Commissioni parlamentari competenti.**

Si fa notare che tutti i commi dell'articolo in esame risultano incompleti in quanto non sono individuate le direzioni generali del Ministero a cui i commissari sono tenuti a trasmettere le informazioni previste. Si valuti pertanto l'opportunità di richiedere chiarimenti al Governo sul punto.

L'**articolo 4** dispone che gli **oneri connessi con la realizzazione dell'opera** sono **a carico del quadro economico dell'intervento** senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La tabella degli interventi e i relativi commissari

La tabella allegata allo schema in esame individua **44 interventi per un costo complessivo di 12,79 miliardi di euro**, di cui:

- 18 relativi a infrastrutture stradali, per un costo complessivo di 4,25 miliardi di euro;
- 15 relativi a infrastrutture ferroviarie, per un costo complessivo di 6,9 miliardi di euro;
- 2 relativi al trasporto rapido di massa, per un costo complessivo di 1,4 miliardi di euro;
- 9 relative a infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza, per un costo complessivo di 0,24 miliardi di euro.

La relazione illustrativa sottolinea che “la **maggior parte degli interventi sono di rilevanza esclusivamente locale o regionale**” e che, con riferimento alle reti stradali, gli interventi previsti sono volti ad agevolare la connessione con le aree interne del Paese, ad adeguare la viabilità ai mutati fabbisogni trasportistici o potenziandola in considerazione della particolarità del territorio o alla messa in sicurezza, nonché al completamento di fondamentali collegamenti in corrispondenza di centri urbani. Relativamente alle opere ferroviarie la relazione sottolinea che “si è proceduto ad individuare in alcuni casi le opere funzionali all'accesso ai luoghi interessati dall'evento olimpico di Milano Cortina 2026. Sono stati inoltre proposti sia interventi relativi ai collegamenti con i porti e gli aeroporti, l'elettrificazione di collegamenti ferroviari al Sud nonché l'adeguamento del tracciato per l'adduzione al tunnel ferroviario transfrontaliero del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione”.

La stessa relazione illustrativa evidenzia che gli interventi relativi al trasporto pubblico locale sono “volti a potenziare la mobilità pubblica delle città di Catania e Roma, in un'ottica di sviluppo della mobilità a basso impatto ambientale” e che l'insieme degli interventi da commissariare è completato con quelli rivolti a rendere maggiormente funzionali alcuni presidi di pubblica sicurezza, dislocati al Nord, al Centro e al Sud Italia e precisamente nei comuni di Alessandria, Roma, Nettuno, L'Aquila, Torre Annunziata e Barletta.

La tabella che segue rappresenta una sintesi delle informazioni principali riportate negli allegati, in quanto riproduce i dati descrittivi e di costo degli interventi e, inoltre, riporta (nella colonna “Commissario nominato”) il nominativo del Commissario individuato dall’elenco allegato al presente schema.

La seguente tabella provvede inoltre ad integrare le informazioni desunte dagli allegati allo schema in esame con quelle presenti nel Sistema Informativo Legge Opere Strategiche ([SILOS](#)) che rappresenta la base dati su cui viene costruito il rapporto sulle infrastrutture strategiche e prioritarie curato dal Servizio studi in collaborazione con Cresme e ANAC.

Si fa notare che il confronto con le informazioni desunte dalla banca dati SILOS è puramente indicativo, considerato che le informazioni in essa contenute sono aggiornate al 31 dicembre 2020. Allo stesso modo, anche la presenza di *link* alle schede SILOS non sempre indica un’esatta corrispondenza delle opere, poiché in diversi casi l’intervento infrastrutturale considerato nella tabella in esame contiene ulteriori lotti rispetto a quelli presenti nel *database* SILOS.

Con riferimento alle fonti di finanziamento di alcune infrastrutture ferroviarie, andrebbe valutata l’opportunità, ogniqualvolta nella tabella vengono menzionati investimenti imputati alle risorse del PNRR, di indicare (salvo nel caso in cui il PNRR sia l’unica fonte di finanziamento) l’importo esatto delle risorse ad esso riferite e lo specifico investimento al quale esse vanno imputate, anche ai fini del monitoraggio dell’attuazione del PNRR medesimo.

(importi in milioni di euro - M€)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
SS 28 - Tangenziale di Mondovì con collegamento alla SS 28 dir - 564 ed al casello A6 "Torino - Savona" - 111 Lotto (Variante di Mondovì)	L'attuazione dell'intervento consente il completamento della Tangenziale di Mondovì a sud dell'abitato, con riduzione dei tempi di percorrenza e, considerando l'ingente traffico pesante presente nella zona, dei livelli di inquinamento. L'opera consiste in un nuovo tratto stradale di 2,7 km che collega la SP Villanova con la SS28, comprensivo di 2 intersezioni a rotatoria e di ripristino di viabilità secondarie. Le opere d'arte principali previste sono: n. 1 galleria naturale di sviluppo pari a 1412 m, una galleria artificiale di 150 m ed un viadotto di lunghezza pari a circa 240 m. La sezione tipo prevista è di tipo C1, ai sensi del D.M. 2001, con una corsia per senso di marcia e banchine laterali, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 10,50 m.	115,5	100,8 Anas - Fondo unico Legge di Stabilità 2016	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)
SS. 64 Porrettana-Collegamento svincoli Prato Est-Ovest	La nuova infrastruttura rientra all'interno di un più ampio Studio di Fattibilità finalizzato alla riqualificazione dell'itinerario Firenze-Prato-Pistoia-Bologna, da realizzarsi attraverso l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'attuale tracciato dalla S.S. 64 "Porrettana" e la riclassificazione dei tratti di strada che lo congiungono al casello di Firenze (Prato - Calenzano) sull'Autostrada A1 (con un tratto da riclassificare di estensione pari a circa 22 km).	46,4	38,4 di cui: CdP 2015 11 M€ FSC 2014-2020 da delibera CIPE 54/2016 15 M€ Fondo Unico Anas da Legge di stabilità 2016 12,4 M€	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)
S.S. 64 Porrettana - Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno Stralcio SUD	Il Nodo ferro-stradale "Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno Progetto stradale - Stralcio Sud" è parte dell'intervento integrato ferro-stradale (Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno), inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche, nell'ambito degli interventi denominati "Valichi Appenninici". L'intervento interessa il territorio del comune di Casalecchio di Reno, in provincia di Bologna.	70		Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)

² In tale colonna sono indicate le risorse già disponibili per la realizzazione dell'opera.

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
	<p>con Delibera CIPE n.81 del 29/03/2006 è stato approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del “Nodo ferro-stradale”, riguardante l'intervento integrato di una variante plano-altimetrica, della lunghezza di circa 4 km, della strada statale Porrettana, in affiancamento all'esistente linea ferroviaria Bologna-Pistoia, a sua volta coinvolta nel progetto con una deviazione plano-altimetrica della stessa e l'interramento della stazione di Casalecchio, attualmente in superficie.</p> <p>Lavori di messa in sicurezza del Ponte Leonardo.</p> <p>Cfr. <u>Scheda SILOS n. 69</u></p>			
SS12 Viabilità Est di Lucca sistema tangenziale di Lucca	<p>L'Intervento fa parte della realizzazione di un Sistema Tangenziale alla città di Lucca, di estensione complessiva di circa 30 km e costituito dall'adeguamento di viabilità esistenti e dalla realizzazione di nuovi tratti di strada di categoria C1, con relativi standard definiti nel D.M. 5/11/2001. Al fine di realizzare un 1° stralcio funzionale dell'Intero Sistema Tangenziale, sono stati previsti gli interventi prioritari che permetteranno di allontanare i flussi veicolari, soprattutto pesanti, dall'area urbana e dal centro storico di Lucca.</p> <p>Cfr. <u>Scheda SILOS n. 214</u></p>	120	<p>111</p> <p>di cui:</p> <p>CdP-2014 63M€ Regione Toscana L.R. 77/2013 17 M€ Fondo Unico Anas da Legge di stabilità 2016 31M€</p>	<p>Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)</p>
Nuovo collegamento tra la SS 16 e il Porto di Ancona Ultimo miglio di connessione del Porto di Ancona	<p>L'intervento riguarda la realizzazione di un collegamento viario di estesa pari a circa 3,3 km, tra il porto di Ancona e la S.S.16 “Adriatica” all'altezza della frazione di Torrette, per la quale Anas ha ultimato la progettazione delle opere di raddoppio, da 2 a 4 corsie, nell'ambito del Contratto di Programma 2016-2020.</p> <p>Esso rientra nelle attività di cui al Protocollo di Intesa siglato il 09.02.2017 tra MIT, Regione, Comune, Autorità Portuale, ANAS e RFI ed avente ad oggetto “Interventi per la riqualificazione urbana, la messa in sicurezza dall'azione meteomarina e velocizzazione della linea ferroviaria Adriatica e per il collegamento viario della SS 16 al Porto di Ancona”, attraverso un progetto Integrato di interventi sull'area denominata “Lungomare Nord – collegamento SS16 al Porto di Ancona”. La</p>	99,6	<p>99,6</p> <p>Fondo Investimenti 2020</p>	<p>Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)</p>

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
<p>SS 80 "del Gran Sasso d'Italia": Tratta stradale Teramo - Mare: variante alla SS 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla SS16</p>	<p>complessiva soluzione infrastrutturale prevede il collegamento stradale con la rotonda di Torrette sulla statale 16, una rettifica del tracciato ferroviario, una viabilità comunale a 4 corsie quale viabilità di litorale oltre al necessario ripascimento del litorale per consentire le nuove necessità di spazi per le infrastrutture. <i>Cfr. Scheda SILOS n. 128</i> L'intervento costituisce il completamento della variante alla strada S.S. 80 tra il raccordo autostradale A14 (Mosciano Sant'Angelo) e la S.S. 16 Adriatica (Giulianova). Ha un'estesa di circa 7,2 km, a unica carreggiata con una corsia per senso di marcia (sezione tipo "C1" DM 05.11.2001), ed attraversa i Comuni di Giulianova, Notaresco e Roseto degli Abruzzi, tutti in Provincia di Teramo.</p>	200	<p>182,4</p> <p>di cui: CdP 2014 0,5 M€ Fondo Unico Anas da Legge di stabilità 2016 51,6 M€ Delibera CIPE n. 54/2016 (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020) 85 M€ Fondi CdP 2009 ex AQ27 45,3 M€</p>	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)
<p>SS 372 "Telesina". Itinerario Caianello (A1) - Benevento: adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" dal km 0+00 al km 60+900</p>	<p>La S.S. 372 "Telesina" collega lo svincolo autostradale di Caianello sulla A1 Milano-Napoli con la S.S. 88 a nord del territorio comunale di Benevento. Ha uno sviluppo di circa 60 Km e presenta le caratteristiche delle strade tipo IV CNR 78/80, una corsia per senso di marcia e banchine laterali. Presenta, inoltre, una serie di svincoli per riconnettersi con la maglia stradale secondaria. Il progetto prevede l'adeguamento a quattro corsie, dell'attuale S.S.372, adottando una sezione trasversale per la piattaforma stradale corrispondente alle strade tipo "B" del D.M. 5/11/2001, con</p>	468,6	<p>460</p> <p>di cui: Delibera CIPE n. 62/11 Piano Sud 90M€</p>	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
	<p>velocità di progetto comprese tra i 70 Km/h e i 120 Km/h. L'intervento in oggetto è relativo al Lotto 2 riguarda le progressive dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (Svincolo di S. Salvatore Telesino), ha uno sviluppo di circa 37 km e comprende alcune opere d'arte maggiori quali: n. 4 viadotti per un totale di 1.115 m e n.9 svincoli.</p> <p>Cfr. Scheda SILOS n. 77</p>		<p>Delibera CIPE n. 100/06 147,5M€ L. 164/14 (Sblocca Italia) - DMT n. 498 14/11/14 e DMT n. 82 4/3/15 88,7 M€ Delibera CIPE n. 98/17 (Addendum Fondo FSC 14-20) 133,8M€</p>	
SS 268 del Vesuvio -Tratto da km 0+000 al Km 7+750	<p>L'intervento di raddoppio della S.S. 268 "del Vesuvio", di collegamento dell'autostrada "Salerno-Caserta" con l'autostrada A3 "Salerno-Napoli", consente di conferire alla strada statale standard idonei alla funzione attribuita nei Piani di Protezione Civile quale via d'esodo in caso di calamità naturali. L'adeguamento prevede la realizzazione della piattaforma stradale di categoria B "Extraurbane principali" (ai sensi del D.M. 5/11/2001) con due corsie per senso di marcia da 3,75 m con banchina da 1,75 m e spartitraffico da 3,50 m per una larghezza complessiva pari a 22,00 m. Il tracciato si sviluppa per la maggior parte in rilevato prevedendo la realizzazione della nuova carreggiata sul lato nord rispetto all'attuale sede stradale per la gran parte dello sviluppo. L'intervento prevede 5 svincoli, di cui uno di nuova realizzazione (Svincolo S.P. Guindazzi) e i restanti in adeguamento (Svincolo di Cercola, S.P. Madonna dell'Arco, S.P. S. Anastasia Pomigliano, S.P. Somma Pomigliano). Il progetto prevede la realizzazione di 18 ponti e 3 viadotti di cui si prevede, a meno di un caso (Vi S. Domenico), la demolizione ricostruzione di quelli esistenti. Per le 4 aree di servizio esistenti, tre sulla carreggiata in direzione Angri e una nella direzione opposta è previsto, ove possibile, l'aumento della lunghezza delle corsie di immissione/uscita.</p>	370	<p>233,9</p> <p>di cui: Fondo Unico Anas da Legge di stabilità 2016 122,9 M€ Fondo Infrastrutture 2017 111 M€</p>	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
SS 182 "Trasversale delle Serre" -Tronco 1" Autostrada A3 - Vazzano Lotto 1" stralcio 1" completamento - superamento del cimitero di Vazzano (W). Tronco 1"- Lotto 2" da A3 svincolo Serre a SR Fondovalle del Mesima Tronco 1" Lotto 1" stralcio da SP Fondovalle	Interventi relativi al completamento del collegamento Tirreno-Jonio e connessione delle aree interne con A2 Mediterranea e SS106 In particolare: - Tronco 2°: Lavori di costruzione della variante alla SS 182 - Lotto unico da Vazzano a Vallelonga - Tronco 5° - Lotto 3°bis - Bretella per Petrizzi - Riappalto a seguito rescissione contrattuale - Tronco 1° Autostrada A3 - Vazzano Lotto 1° Stralcio 1° completamento Superamento del cimitero di Vazzano - Tronco 1° Autostrada A3 - Vazzano Lotto 1° Stralcio 2° completamento Superamento del colle dello Scornari - SS182 Lavori di costruzione del Tronco 5 lotto 4 stralcio 1 e 2 compresa bretella di Satriano e del Tronco 5 lotto 5 dallo svincolo di Gagliato allo svincolo di Soverato	292,5	224 di cui: FSC 2014-2020 128,5 M€ Fondi Rescissione 5,2 M€ CdP-2014 5,1 M€ Fondo Disimpegno Commesse 2,2 M€ Fondo Unico Anas da Legge di stabilità 2016 6,4 M€ Fondo infrastrutture 2017 1,9 M€ CdP 2015 0,1 M€ Bozza APQ Calabria 14,3 M€ CdP 2015 ex UC90 5,7 M€ CdP-2015 54,6 M€ CdP 2015 0,1 M€	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente - ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
SS 275 - Maglie - Santa Maria di Leuca corridoio plurimodale adriatico 10 itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca SS 275 "di Santa Maria di Leuca" lotto dal km 0+000 di prog. al Km 23+300 di prog.	L'itinerario S.S. 275 "Maglie-Santa Maria di Leuca" rientra tra le previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001 - 1° Programma delle Infrastrutture strategiche; è richiamato nell'APQ della Regione Puglia del 31/03/2003, nell'Intesa Generale Quadro del 10/10/2003 ed è altresì richiamato nella Convenzione Regione Puglia-ANAS del 21/11/2003 e successivo Atto Aggiuntivo del 15/12/2004. L'intervento prevede l'ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. SS 16 dal km 981+700 al km 985+386 – SS 275 dal km 0+000 al km 37+000. Tale intervento è stato suddiviso in due lotti funzionali. Il 1° lotto dal Km 0+000 al Km 23+300 (con l'ammodernamento in sede fino al Km 18+516 e a seguire in variante) L'intervento in oggetto si riferisce al 1° lotto. <i>Cfr. Scheda SILOS n. 61</i>	244	244 di cui: L. 183/11 FSC (ex CIPE 76/09) 114,8 M€ delibera CIPE 84/2000 129,2 M€	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente – ANAS)
Ammodernamento della SS 42 Variante Est di Edolo - Lotto II	L'intervento prevede la riqualificazione del tratto della S.S. 42 in Alta Valle Camonica, allo scopo di by-passare il centro abitato di Edolo in provincia di Brescia. Il tracciato di progetto della Variante Est di Edolo, della lunghezza di 1,8 Km, prevede una sezione di tipo C1 di cui al D.M. 05/11/2001, con una corsia per senso di marcia ed una banchina laterale, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale di 10,50 m. Il progetto prevede la Galleria "Edolo" di circa 1645 m che bypassa l'abitato di Edolo. La galleria termina in sinistra del Fiume Oglio, per l'attraversamento del quale viene realizzato un viadotto lungo 60 m.	86,1	60 Legge di Bilancio 2020 (DM 7 dicembre 2020)	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente – ANAS)
SS 284 "Occidentale Etnea" Ammodernamento del tratto Adrano-Catania 1° lotto Adrano Paternò	Il tratto Adrano – Paternò, della S.S.284 "Occidentale Etnea", si estende per circa 14,4 km e ha la funzione di raccordo di importanti realtà territoriali, quali i centri abitati di Adrano, Biancavilla, S.Maria di Licodia, Ragalna ed i relativi hinterland. Attualmente la strada presenta una corsia per senso di marcia e banchine di dimensioni variabili per una larghezza compresa tra i 7m e i 9m. Le caratteristiche plano altimetriche dell'attuale tracciato, con lunghi rettilinei e curve di medio e ampio raggio, le intersezioni a raso e la consistente percentuale di veicoli pesanti sono gli elementi che individuano numerose zone di criticità per la sicurezza stradale e elevate percentuali di incidenti stradali. L'intervento riguarda la sistemazione e messa in sicurezza della SS 284, lungo l'itinerario Adrano – Paternò e prevede il	344,7	184,9 di cui: Fondo Unico Anas da Legge di stabilità 2016 97,7 M€ FSC 87,2 M€	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente – ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
Collegamento-Vigevano accesso a Malpensa	<p>miglioramento delle intersezioni, la sistemazione di accessi, realizzazione di una strada con categoria C1 nel tratto fra Adrano e Adrano sud e Categoria B nel tratto fra Adrano sud e Paternò.</p> <p>S.S. 11-494 "Padana superiore e Vigevanese". Lavori di collegamento tra la S.S. 11 a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano. Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino. 1° stralcio da Magenta a Vigevano. Tratta A e Tratta C. L'opera è inquadrata nel complesso di interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità di connessione all'Aeroporto di Malpensa volti a migliorare, con l'avvenuta entrata in esercizio del tratto Malpensa-Boffalora, l'accessibilità veloce all'aerostazione dal bacino Sud-Ovest milanese, anche in vista dei futuri sviluppi dell'area (sviluppi, questi ultimi, dovuti all'individuazione dell'aeroporto di Malpensa quale secondo Hub nazionale in grado di far concorrenza agli altri aeroporti intercontinentali del Nord Europa.</p> <p>Cfr. Scheda SILOS n. 22</p>	218,6	<p>117</p> <p>di cui:</p> <p>Legge 345/97 Malpensa 2000: 100 M€</p> <p>Fondi per Nuove Opere del CdP 2015: 5 M€</p> <p>Fondi per progettazione del CdP 2014: 2 M€</p> <p>Decreto Rilancio 34/2020: 10 M€</p>	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente – ANAS)
Variante alla SS 1 "Aurelia bis" Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia - Variante alla S.S. 1 "Aurelia" – 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale- 2" Stralcio funzionale B dallo svincolo di Buon Viaggio allo svincolo di San Venerio, esclusi.	<p>Il tracciato dell'asse principale del completamento e stralcio Funzionale B del 3° lotto della variante Aurelia ha origine all'imbocco della galleria Felettino I che si sviluppa per una lunghezza di 777,28 m subito dopo la quale si innesta il Viadotto S. Venerio I (L=100 m). Completano lo stralcio B le due rampe R e T dello svincolo S. Venerio. A valle dello studio dei fenomeni di instabilità del versante sottostante l'abitato di Carozzo che hanno determinato, già nel precedente appalto, l'interruzione dei lavori, sono stati individuati e progettati gli interventi di consolidamento del versante in frana. Essi consistono nella realizzazione di drenaggi a gravità in corrispondenza del piede del versante (proprio a tergo del paramento di monte della tratta in artificiale della galleria "Felettino I") e del suo coronamento e in una batteria di pozzi drenanti nella zona centrale del versante. Iter autorizzativo in corso su progetto esecutivo.</p> <p>Cfr. Scheda SILOS n.132</p>	53,4	<p>53,4</p> <p>L.B. 2018 art. 1 c. 1169</p> <p>Delibera CIPE n. 60/2008 del 2/4/2008 (214 LO+ 26 Reg. Liguria)</p> <p>CdP 2014</p> <p>Fondo Unico Anas</p>	Ing. Matteo CASTIGLIONI (Dirigente ANAS)
Variante alla SS1 "Aurelia bis"	<p>L'intervento è lo stralcio C ed è uno dei tre stralci funzionale della viabilità di accesso all'Hub portuale di La Spezia – 3 Lotto. Il progetto ha origine presso lo svincolo di</p>	67,6	<p>67,6</p> <p>CdP 2015</p>	Ing. Matteo CASTIGLIONI

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia- Variante alla S.S. 1 "Aurelia"- 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale – 3° stralcio funzionale C dallo svincolo di via San Venerio allo svincolo Melara Galleria Sant'Anna	<p>San Venerio (escluso) che collega il quartiere della Pieve con la variante Aurelia, sviluppandosi poi con un susseguirsi di viadotti e gallerie (artificiali e naturali) fino al costruendo Svincolo di Melara che raccorda la Variante Aurelia con l'esistente bretella autostradale La Spezia - Santo Stefano Magra. La tratta ha una lunghezza complessiva in asse di 1193 metri e risulta autonomamente funzionale attraverso l'esecuzione dei due suddetti svincoli che si riallacciano alla viabilità esistente.</p> <p>L'asse stradale di progetto è classificato come "Strada extraurbana secondaria" e la sezione tipo prevista è di categoria Cl.</p> <p>Progettazione esecutiva in corso.</p> <p>Gallerie Sant'Anna - l'intervento si riferisce alla manutenzione straordinaria di n. 2 Gallerie denominate "Sant'Anna" che insistono sulla S.S. Aurelia tra Sestri Levante e Lavagna in provincia di Genova.</p> <p>Cfr. Scheda SILOS n.132</p>		CdP 2014 FSC 54/2016	(Dirigente ANAS)
<p>Variante alla SS1 "Aurelia bis"</p> <p>Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia.</p> <p>Interconnessione tra i caselli della A12 e il porto di La Spezia. Completamento del 1° stralcio funzionale del 3° Lotto dallo svincolo di via del Forno allo svincolo di Buon Viaggio – Stralcio A</p>	<p>L'intervento riguarda il completamento del primo dei tre stralci funzionali del 3° lotto relativo alla viabilità di accesso all'Hub portuale di La Spezia- Interconnessione tra i caselli della A-12 ed il porto di La Spezia, e si estende tra lo svincolo di "via del Forno" e lo svincolo di "Buonviaggio". Tale intervento ha una lunghezza di 1800 m, oltre le rampe dei due svincoli. Ha origine dall'imbocco della galleria Castelletti del precedente Lotto II, che si innesta sullo svincolo "Via del Forno" e, dopo aver sovrappassato la valle del Torrente Dorgia con il viadotto "Via del Forno" (120m), aggira il borgo di Felettino e prosegue con la galleria naturale "Pellizzarda" (927,54 m) sino allo svincolo "Buonviaggio", per poi svilupparsi in parte lungo il viadotto "Buonviaggio" (250 m), per terminare in corrispondenza del portale d'attacco della galleria naturale "Felettino I" (al km. 1+800), facente parte del successivo stralcio B. Lo stralcio A risulta funzionale con l'esecuzione degli svincoli di Via Del Forno e di Buonviaggio che riallacciano la variante alla viabilità esistente. È una strada extraurbana secondaria di categoria C 1 secondo il D.M. 05/11/2001.</p> <p>Gara d'appalto conclusa. Lavori consegnati il 6/4/2021.</p> <p>Cfr. Scheda SILOS n.132</p>	57,2	57,2 Delibera CIPE n. 60/2008 del 2/4/2008	Ing. Matteo CASTIGLIONI (Dirigente ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
<p>"Aurelia bis " Viabilità di accesso all'Hub portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado - Variante alla SS1 Aurelia bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore. Lotto di completamento</p>	<p>Il tracciato ha origine a Savona con uno svincolo lungo Corso Ricci in prossimità del torrente Letimbro a nord dell'autostrada (Svincolo-Letimbro), e termina in corrispondenza dell'intersezione a raso con via Saettone, costituita da una rotonda, nel territorio di Albisola Superiore (Svincolo Sansobbia). Lo sviluppo del tracciato prevede dapprima l'attraversamento del torrente con l'omonimo viadotto Letimbro, successivamente piega verso la costa sottopassando in galleria l'autostrada, per riemergere in corrispondenza allo svincolo Miramare di collegamento al Lungomare Matteotti. La tratta seguente è caratterizzata da due gallerie, la prima sostanzialmente parallela al lungomare Matteotti, fino a riemergere in un tratto di incisione valliva, per poi piegare verso l'entroterra. Nello sviluppo in sotterraneo si sottopassa nuovamente l'autostrada, volgendo in direzione del torrente Sansobbia a Nord di Albisola Superiore. Prima di raggiungere il torrente, il tracciato presenta una tratta in viadotto. Infine, in corrispondenza del torrente Sansobbia, il tracciato presenta una rotonda di connessione alla viabilità sub urbana ed urbana, su ciascun argine, connesse tra loro attraverso un ponte recante una sezione a 2 corsie. La tratta ha una lunghezza complessiva in asse di circa 5100 metri con categoria stradale "CI" avente piattaforma di larghezza 10,50 m. <i>Cfr. Scheda SILOS n.131</i></p>	72,2	37,2 Finanziamenti residui precedente appalto	Ing. Matteo CASTIGLIONI (Dirigente ANAS)
<p>Variante alla SS1 "Aurelia bis" - Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona - Interc. tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado. Variante alla SS 1 Aurelia bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Savona/casello autostradale</p>	<p>Il tracciato si sviluppa sul prolungamento della Variante della S.S.1 Aurelia (Aurelia bis) oltre lo svincolo di C.so Ricci, denominato "Svincolo Letimbro", fino a riallacciarsi più a sud a via Stalingrado, in corrispondenza del fascio binari della ferrovia Genova - Ventimiglia. La lunghezza complessiva è di circa 2940 m, di cui 2690 m si sviluppano in galleria (galleria "Madonna degli Angeli"). La finalità dell'intervento in progetto è quella di realizzare una variante all'attuale abitato con una carreggiata più sicura da un punto di vista della sua percorribilità e della incidentalità dovuta alla sua tortuosità. La realizzazione dell'opera, consente inoltre di completare il sistema infrastrutturale, già in gran parte realizzato o in fase di realizzazione, di connessione tra i porti di Savona e di Vado Ligure ed il sistema autostradale.</p>	143	7 Delibera CIPE n. 54/2016 del 1/12/2016 (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020)	Ing. Matteo CASTIGLIONI (Dirigente ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
Variante alla SS1 "Aurelia bis" Variante all'abitato di Imperia	L'intervento di variante all'abitato di Imperia si sviluppa complessivamente per circa 10 km in direzione ovest est. Il tracciato, in variante all'Aurelia, parte da ovest collegandosi, in Comune di Imperia, all'esistente S.S. n. 1 "Aurelia" in prossimità della foce del Torrente Prino e, dopo aver by-passato verso nord l'intero abitato imperiese, termina ad est con l'intersezione Diano Marina, nel Comune di Diano Marina, collegandosi nuovamente alla S.S. n. 1 "Aurelia" in prossimità del cavalcaferrovia esistente. L'intervento prevede la realizzazione di 8 gallerie naturali, 5 ponti più uno in allargamento, 4 viadotti, 8 intersezioni in rotatoria e uno svincolo, oltre le opere minori. L'itinerario è classificato come strada extraurbana secondaria di tipo "C1" secondo il D.M. 5/11/2001 ad una corsia per senso di marcia. <i>Cfr. Scheda SILOS n. 45</i>	638,8	5 Delibera Cipe n. 93 20/12/2004	Ing. Matteo CASTIGLIONI (Dirigente ANAS)
Valle d'Aosta: SS 27 del Gran San Bernardo. Variante degli abitati di Etroubles e Saint-Oyen	L'intervento, di lunghezza complessiva di circa 4.000 metri, quale variante agli abitati di Etroubles e Saint Oyen tra il km 15+180 ed il km 18+700 della SS 27, prevede la realizzazione di una galleria di 3.870 metri e due viadotti agli imbocchi, rispettivamente di 130 (lato sud) e 90 metri (lato nord), oltre ad una galleria centrale di uscita di emergenza, denominata "finestra", posta a circa metà della galleria naturale, della lunghezza di 497 metri e due svincoli di raccordo, agli innesti fra la SS27 e la nuova variante stradale.	106,8	88,6 di cui: Fondi Appalto contratto risolto 46,2 M€ Fondi CdP 2015 14 M€ Fondo Unico CdP 2016-2020 9,7 M€ Fondo Infrastrutture 2017 Aggiornamento CdP 2016-2020 18,7 M€	Ing. Matteo CASTIGLIONI (Dirigente ANAS)
S.S. n. 626 – S.S. n. 115 - Lotti 7 e 8 e Completamento della Tangenziale di Gela	L'intervento consiste nella realizzazione del collegamento tra la S.S.626 in corrispondenza dello svincolo di Butera e la S.S.117 bis in prossimità della tangenziale di Gela realizzata dall'ASI di Gela. Il tracciato si sviluppa a Nord della	249,5	316,5 di cui:	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente – ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
	S.S. 115 per circa 15,8 km e si allaccia ad ovest alla S.S. 626 al km 57+230,00, in corrispondenza dell'ultimo tratto realizzato all'altezza dello Svincolo di Butera, per terminare subito dopo l'intersezione con la S.S. 117 bis dove si raccorda alla tratta stradale realizzata dall'ASI di Gela e attualmente non ancora in esercizio. La sezione stradale adottata è di categoria C1 (extraurbana secondaria), in riferimento al D.M. 5/11/2001, compatibile con un futuro raddoppio a tipo B. Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di 5 svincoli, 11 viadotti per uno sviluppo complessivo di circa 3.430 m e 1 galleria artificiale di circa 176 m.		Fondi per progettazione del CdP 2014 0,9 M€ APQ Rafforzato Regione Sicilia 2/8/17 2,6 M€ Del. CIPE n. 54/16 del 1/12/16 (Fondo FSC 2014-2020) 313 M€	
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 (rotatoria Porto)	Il tracciato dello stralcio funzionale Marsala sud – Mazara del Vallo, in variante rispetto al sedime esistente, si sviluppa quasi interamente in rilevato per un'estesa di circa 16,5 km. Lungo il tracciato è presente un viadotto di circa 140 m. L'intervento inizia in corrispondenza dell'innesto con la SS 118 (in prossimità dell'ospedale di Marsala) e termina sulla SS 115 esistente, in corrispondenza dell'asse di penetrazione al porto di Mazara del Vallo. La nuova infrastruttura costituisce il prolungamento verso sud della esistente Strada a Scorrimento Veloce Trapani Marsala. Sono previsti 3 svincoli intermedi (Marsala sud, Terrenove e Petrosino). Il progetto prevede una strada di categoria C1 secondo il D.M. 5/11/2001, con una corsia per senso di marcia ed una piattaforma stradale di larghezza complessiva pari a 10,5 m.	134	134 APQ Rafforzato Regione Sicilia	Ing. Eutimio MUCILLI (Dirigente – ANAS)
Ponte "Corleone"- Palermo;	Lavori di costruzione per il raddoppio della circonvallazione di Palermo: Progetto relativo ai lavori di costruzione dei ponti laterali sul fiume Oreto; completamento dei lavori di costruzione del raddoppio della circonvallazione di Palermo da via Altofonte a via Belgio - progetto relativo ai lavori di costruzione dello svincolo Perpignano; lavori di risanamento della struttura in cemento armato e interventi da realizzare sul Ponte Corleone.	50	20,8 di cui: Copertura in corso di verifica FSC 2014-2020 "Patto per lo sviluppo della città di Palermo" 17 M€	Ing. Matteo CASTIGLIONI (Dirigente ANAS)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti ²	Commissario nominato
			FSC Delibera CIPE 69/2009 Patto per il Sud 3,8 M€	
Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
Raddoppio Ponte San Pietro Bergamo-Montello	L'intervento prevede la realizzazione del raddoppio della linea Ponte San Pietro • Bergamo • Montello per uno sviluppo complessivo di circa 19 km, in affiancamento al binario esistente, con la soppressione di tutti i passaggi a livello e la realizzazione delle relative opere sostitutive. Il progetto è strutturato in due fasi funzionali: 1) FASE 1: ACC di Bergamo, raddoppio Bergamo-Curno con interventi al PRG di Ponte San Pietro e potenziamento BG-Montello (soppressione PL); 2) FASE 2: Raddoppio Bergamo-Montello.	300	200 Legge di Bilancio anni precedenti (170.000.000,00) + Legge di Bilancio 2020 + PNRR	Vera FIORANI (RFI - AD e DG)
Linea Gallarate - Rho	Il progetto si sviluppa per circa 8 km e prevede il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, interventi di PRG nella stazione di Rho e il collegamento con l'aeroporto di Malpensa attraverso la realizzazione di un "Raccordo Y" tra la linea RFI e la linea Ferrovie Nord Milano all'altezza della stazione di Busto Arsizio. L'intervento comprende anche la trasformazione della stazione di Vanzago in fermata, l'istituzione della nuova fermata di Nerviano, la messa a PRG della stazione di Parabiago e la trasformazione della stazione di Legnano in fermata, nonché la mitigazione acustica della tratta. Prevede un assetto di due binari esterni dedicati alle relazioni veloci e due binari centrali dedicati alle relazioni lente. Cfr. Scheda SILOS n. 13	828	523 Legge di Bilancio anni precedenti +PNRR	Vera FIORANI (RFI - AD e DG)
Interventi di riqualificazione stazioni connessi con AV/AC nodo di interscambio di Pigneto	Nuova fermata su FL1/FL3 con collegamento in sottopasso alla Metro C, e copertura totale del vallo ferroviario a Pigneto, per fasi successive, con sistemazione superficiale delle aree per ottenere una ricucitura urbana (Fase 1). È prevista altresì una nuova fermata allo scoperto su FL4/FL6 con collegamento in sottopasso a nuova fermata su FL1 /FL3 (Fase 2).	98	83 Legge di Bilancio anni precedenti (39.200.000) FSC (24.000.000) + Legge di Bilancio 2020 + PNRR	Vincenzo MACELLO (RFI – Responsabile direzione investimenti)

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	Il progetto prevede il raddoppio della tratta Lunghezza-Guidonia (Linea Roma Pescara), e la realizzazione della nuova fermata di Bagni di Tivoli (in sostituzione dell'attuale stazione omonima) e della nuova stazione di Guidonia Collefiorito (in sostituzione della attuale stazione di Guidonia Montecelio). Il raddoppio viene realizzato in parte in variante di tracciato ed in parte in affiancamento alla linea esistente, con un'estesa pari a 10 km e consente l'eliminazione di 5 passaggi a livello attraverso la realizzazione di opere sostitutive.	255	172 Legge di Bilancio anni precedenti (149.500.000) UE (500.000) + Legge di Bilancio 2020 + PNRR	Vincenzo MACELLO (RFI – Responsabile direzione investimenti)
Quadruplicamento Ciampino-Capannelle	Realizzazione di una nuova coppia di binari fra Ciampino e Capannelle e adeguamento della radice lato Roma del PRG di Ciampino per ricevere il quadruplicamento. Previsto anche il potenziamento della sottostazione elettrica (SSE) di Ciampino, adeguamenti della viabilità interferente, l'adeguamento alla specifica tecnica di interoperabilità (STI) PMR della fermata di Capannelle, nuovo parcheggio, e opere di mitigazione acustica.	82	82 Legge di Bilancio anni precedenti (€ 49.000.000,00) Legge di Bilancio 2020	Vincenzo MACELLO (RFI – Responsabile direzione investimenti)
Raddoppio Cesano-Bracciano	Il progetto prevede il raddoppio della tratta Cesano-Bracciano per un'estesa di circa 14 km (linea Roma Viterbo), la realizzazione della nuova fermata di Vigna di Valle e interventi di adeguamento delle stazioni di Anguillara e Bracciano. È prevista l'eliminazione di 4 passaggi a livello attraverso la realizzazione di opere sostitutive.	361	253 Legge di Bilancio anni precedenti	Vincenzo MACELLO (RFI – Responsabile direzione investimenti)
Variante Val di Riga e PRG di Bressanone	Il progetto consiste nella realizzazione di una bretella, della lunghezza di circa 3.800 m, di collegamento tra le linee Verona- Brennero e Fortezza - San Candido. Prevista la realizzazione della nuova fermata di Naz Sciaves e di un nuovo posto di movimento sulla linea della Pusteria. Sulla base del modello di esercizio previsto, saranno inoltre realizzati interventi presso la stazione di Bressanone.	200	190 Legge di Bilancio anni precedenti (1.000.000) Mef/FSC (49.000.000) Decreto rilancio (70.000.000) + Legge di Bilancio 2020 + Legge di Bilancio 2021 + PNRR	Paola FIRMI (dirigente RFI)
Collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia	Realizzazione di una connessione intermodale tra l'Aeroporto Marco Polo e la rete ferroviaria esistente Venezia-Trieste. La soluzione progettata si sviluppa per circa 8 km nel territorio dei comuni di Venezia e Marcon.	475	475 Legge di bilancio anni precedenti	Vincenzo MACELLO (RFI – Responsabile direzione investimenti)

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
			(421.550.000) UE (3.450.000) Enti locali (50.000.000) + PNRR	
Nuovo collegamento ferroviario stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio	Attualmente l'aeroporto di Orio al Serio non è collegato alla rete ferroviaria nazionale. Il futuro collegamento ferroviario a doppio binario ha un'estesa complessiva pari a circa 5,3 km, di cui circa 1 km in affiancamento alla linea storica. La nuova linea attraversa un territorio antropizzato con importanti interferenze di tipo idraulico e infrastrutturale. È prevista una galleria al fine di evitare l'interferenza con il cono di volo della pista aeroportuale.	170	170 Legge di Bilancio anni precedenti (8.000.000) decreto Rilancio (131.000.000) + Legge di Bilancio 2020 RFI +PNRR	Vera FIORANI (RFI - AD e DG)
Linea quadruplicamento Milano-Rogoredo- Pavia	Il progetto prevede il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo - Pavia di circa 29 km con la trasformazione in fermata delle località presenti lungo la linea, escluso l'impianto di Pieve-Emanuele che sarà trasformato in stazione. L'intervento è articolato in due fasi funzionali: 1) Quadruplicamento tratta Milano Rogoredo- Pieve Emanuele (11 km); 2) Quadruplicamento tratta Pieve Emanuele- Pavia (18 km).	900	265 Legge di bilancio anni precedenti	Vera FIORANI (RFI - AD e DG)
Bypass ferroviario di Augusta sulla tratta ferroviaria Catania-Siracusa e collegamento ferroviario nel porto di Augusta	Il collegamento ferroviario riguarda l'ambito commerciale del porto di Augusta, situato nella parte settentrionale e per il quale sono in corso ipotesi di sviluppo infrastrutturale da parte dell'AdSP. L'intervento consiste nella realizzazione di una bretella ferroviaria che collega il nuovo parco ferroviario, al cui interno dovranno essere ubicati i binari da adibire al carico/scarico e riordino dei container, alla rete ferroviaria nazionale. <i>Collegamento bypass di Augusta.</i> La stazione di Augusta è posizionata sulla direttrice ferroviaria che collega tra di loro i due capoluoghi di Catania e Siracusa. Il tracciato della linea in corrispondenza dell'attraversamento del territorio comunale augustano è formato da una serie di curve e controcurve che hanno permesso di avvicinare la ferrovia al nucleo storico della città, costituito dall'Isola delle Palme, prima isola minore della Sicilia per numero di abitanti. L'intervento prevede la realizzazione di una variante di tracciato	135	135 PNRR	Filippo PALAZZO (Dirigente RFI in quiescenza)

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
Bussoleno-Avigliana Avigliana-Orbassano scalo di Orbassano	della linea Messina-Siracusa, in prossimità della città di Augusta, e di una nuova stazione ubicata fuori dal centro abitato ma in zona di nuova espansione. P215 - Adeguamento della linea storica Torino-Modane, tratta Bussoleno-Avigliana (il progetto comprende gli interventi finalizzati all'adeguamento delle caratteristiche della tratta Bussoleno-Avigliana sulla attuale linea Modane-Torino, nell'ambito dell'adeguamento per fasi dell'Infrastruttura di adduzione al tunnel ferroviario transfrontaliero del nuovo collegamento Internazionale Torino-Lione); 0241A - Cintura di Torino e collegamento con le opere prioritarie Torino-Lione; P175 Scalo Torino Orbassano (sistemazione scalo di Torino Orbassano) Torino Lione tratta italiana, - Tracciato di un documento del CIPE del 22 dicembre 2017 . Per ulteriori elementi informativi sul percorso della Ferrovia Torino-Lione si rinvia all'apposito approfondimento pubblicato sul portale della Camera dei deputati.	1.913	160 Legge di Bilancio anni precedenti (66.000.000) Enti locali ed altro (81.000.000) FSC (13.000.000)	Calogero MAUCERI (già Commissario dell'opera "Terzo Valico del Giovi")
Tortona-Voghera	0286A Quadruplicamento Tortona-Voghera Opere Prioritarie; 0286B -Quadruplicamento Tortona-Voghera.	100 500	100 16,36 Legge di Bilancio anni precedenti. Per l'intervento 0286B finanziamenti UE MIT (2.550.000) (800.000)	Vincenzo MACELLO (RFI – Responsabile direzione investimenti)
Potenziamento collegamento Lamezia Terme- Catanzaro Lido - Dorsale jonica	Gli interventi, individuati nel Protocollo d'Intesa del 18 ottobre 2016, con particolare riferimento all'elettificazione della linea Jonica, si articolano nei seguenti macro interventi e fasi funzionali: Potenziamento Infrastrutturale ed elettificazione Lamezia-Catanzaro Lido: Fase funzionale 1 - Potenziamento Lamezia Terme- Catanzaro Lido; Fase funzionale 2 - Elettificazione Lamezia Terme- Catanzaro Lido. Elettificazione Linea Jonica Fase funzionale 1 - Elettificazione Catanzaro L. – Crotone; Fase funzionale 2 - Elettificazione Crotone- Sibari.	315	315 Legge di Bilancio anni precedenti (101.000.000) UE (80.000.000) FSC (40.000.000) + PNRR	Roberto PAGONE (RFI Responsabile Area Sud direzione investimenti)

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
Raddoppio e elettrificazione ferrovia Empoli-Siena	<p>Il progetto mira alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della regione Toscana, migliorando i collegamenti tra il capoluogo di regione ed il territorio della Val d'Elsa fino a Siena ed è articolato nei seguenti macro-interventi: raddoppio Empoli-Granaiole per un'estesa di circa 10 km, mantenendosi pressoché in sede, in affiancamento al binario esistente. Sono previste piccole rettifiche al tracciato esistente In corrispondenza delle attuali curve sottodimensionate per le caratteristiche prestazionali attese.</p> <p>Nell'ambito dell'intervento sono previsti: la realizzazione dell'apparato centrale computerizzato (ACC) di Empoli; la realizzazione dell'apparato centrale computerizzato (ACC) di Granaiole; la trasformazione in fermata di Ponte a Elsa con sottopasso e marciapiede a standard (H 55 cm; L 250m) e l'eliminazione di 13 passaggi a livello; elettrificazione della linea Empoli-Siena; Sono, inoltre, previste modifiche del piano del ferro ad Empoli con adeguamento del VI binario a 750 m.</p>	267	267 Legge di Bilancio anni precedenti (182.000.000) FSC (85.000.000)	Vincenzo MACELLO (RFI – Responsabile direzione investimenti)

Trasporto rapido di massa	Descrizione dell'opera	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
Metropolitana di Catania	Prolungamento dal Centro di Catania fino a Paternò Tratta compresa tra l'uscita della stazione "Nesima" e l'uscita della stazione "Misterbianco Centro" 1° lotto.	80	80 FSC 2007-2013	Ing. Virginio DI GIAMBATTISTA (dirigente MIMS in quiescenza)
	Prolungamento dal Centro di Catania fino a Paternò compresa tra l'uscita della stazione "Nesima" e l'uscita della stazione Misterbianco Centro". Lotto completamente.	112	112 PO FESR Sicilia 2007-2013 Delibera CIPE 54/2016 Delibera CIPE 44/2017	

Trasporto rapido di massa	Descrizione dell'opera	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
ROMA linee tranviarie	Prolungamento dal Centro di Catania fino all'aeroporto di Fontana Rossa - Aeroporto- 1° Lotto.	90	90 PO-FESR 2014-2020	
	Prolungamento dal Centro di Catania fino all'aeroporto di Fontana Rossa Stesicoro - Aeroporto- Lotto di Completamento.	402	402 PO-FESR 2014-2020	
	Tranvia Termini Vaticano-Aurelio: La linea tranviaria nel suo complesso interessa tre Municipi di Roma Capitale, in particolare il I, il XIII e, per un breve tratto terminale, il XIV. Il corridoio ha uno sviluppo di lunghezza complessivo così ripartito: Stazione Termini p.zza dei Cinquecento – Circ.ne Cornelia: 7.363 metri • Diramazione tra Ponte Vittorio Emanuele e p.zza Risorgimento: 956 metri.	714,70	421.51 Legge di Bilancio anni precedenti D.M. 607/2019	Ing. Paolo DELLI VENERI (Dirigente MIMS in quiescenza)
	Collegamento Tranviario tra P.le del Verano e P.le Stazione Tiburtina: L'intervento consiste nella costruzione di circa 1,34 km di lunghezza di tracciato tranviario a doppio binario e relativa rete di alimentazione elettrica, lungo la corsia centrale di via Tiburtina, già corsia preferenziale per il TPL, ad estensione della rete tranviaria dal nodo del Verano al P.le della Stazione Tiburtina. È prevista la realizzazione di 3 fermate intermedie, oltre il capolinea, e di una sottostazione elettrica. Non è compresa nell'intervento la fornitura di nuovi rotabili.			
Linea Tranviaria Termini-Giardinetti-TorVergata: l'intervento consiste nella riqualificazione e il potenziamento della linea "Laziali – Centocelle - Giardinetti" con trasformazione in tranvia a scartamento ordinario (a seguito delle modifiche progettuali richieste al ministero e propedeutiche al finanziamento) e la realizzazione delle tratte di prolungamento Laziali-Termini e Giardinetti – Tor Vergata, per una lunghezza complessiva della linea pari a circa 13 km. L'intervento, oltre la realizzazione di tutte le opere necessarie per la completa funzionalità della linea, prevede l'acquisto di 22 tram.				
Tranvia Viale Palmiro Togliatti: l'intervento consiste nella costruzione di una linea tranviaria di circa 8 km di lunghezza con 19 fermate bidirezionali (compresi i capolinea) che si sviluppa nella zona centrale di Viale P. Togliatti, con risistemazione urbana dell'asse, comprese le sistemazioni per le piste ciclopedonali, e la fornitura di 20 vetture tranviarie innovative dotate di supercapacitori/accumulatori per la percorrenza di brevi tratti senza alimentazione aerea.				

Edilizia statale	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
Alessandria - Caserma Cardile	Riqualificazione e potenziamento della recettività della Caserma "Cardile" sede della Scuola Allievi Agenti di Alessandria.	75,6	75,6 L. 232/2016 (Art.1, co 140) L. 160/2019 (art. 1, co 114) DMT 35546/2021	Ing. Fabio RIVA (Provveditore OO.PP. per la Lombardia ed Emilia-Romagna)
Nettuno (RM) - Caserma Piave	Riqualificazione e potenziamento della recettività della Caserma "Piave" sede dell'Istituto per Ispettori di Nettuno	69,2	69,2 L. 232/2016 (Art.1, co 140) L. 160/2019 (art. 1, co 114) DMT 35546/2021	Ing. Vittorio RAPISARDA (Provveditore OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna)
L'Aquila - Centro di formazione VV.F.	Realizzazione del Centro di formazione nazionale per gli allievi Vigili del Fuoco, nella città di L'Aquila	15	15 L. 178/2020 (art.1, commi 901-902- 903-904)	Ing. Vittorio RAPISARDA (Provveditore OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna)
Barletta-Andria-Trani Comando VV.F.	Nuova sede del Comando di Vigili del Fuoco nella provincia di Barletta-Andria-Trani	10,2	10,2 DPCM 3/12/2013 art.2-co 1-let c)	Ing. Lucia CONTI (Dirigente MIMS in quiescenza)
Torre Annunziata (NA) Palazzo Fienga	Riqualificazione e rifunzionalizzazione del Compendio immobiliare denominato "Palazzo Fienga" in Torre Annunziata, bene confiscato alla criminalità organizzata, destinato a sede dei presidi e degli uffici 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	1,2	1,2 FSC Delibera CIPE 29/9/2020	Ing. Lucia CONTI (Dirigente MIMS in quiescenza)
Roma - ristrutturazione immobile demaniale in uso al Corpo della Guardia di Finanza	Ristrutturazione dell'immobile demaniale in via Villa Ricotti per la realizzazione di alloggi di servizio in uso al Corpo della Guardia di Finanza	8	8 Legge di bilancio 2017	Ing. Vittorio RAPISARDA (Provveditore OO.PP.)

Edilizia statale	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Finanziamenti	Commissario nominato
Roma - Riallocazione Centro sportivo della Guardia di Finanza	L'intervento prevede: - la riallocazione degli impianti sportivi e degli uffici del Centro Sportivo della Guardia di Finanza presso il comprensorio demaniale denominato "Villa Spada", sede del Centro Logistico; - la realizzazione di edifici a carattere alloggiativo per gli atleti e il personale in forza al reparto in un'area demaniale adiacente, anche essa già in uso al Corpo posta lungo la via Salaria.	25,7	25,7 Legge di bilancio 2014 Legge di bilancio 2017	per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna) Ing. Vittorio RAPISARDA (Provveditore OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna)
Roma - Realizzazione nuove strutture presso la Caserma "Cefalonia Corfù"	Realizzazione di nuove strutture presso il compendio demaniale Caserma Cefalonia Corfù in uso al Corpo della Guardia di Finanza. L'intervento prevede: - la realizzazione di nuovi corpi di fabbrica da destinare a nuova sede del S.C.I.C.O. comprese camerate per il personale accasermato; - completamento dei lavori di riqualificazione del " Forte Aurelia " (SALA IPOGEA); - l'edificazione del Padiglione "F" da destinare a palazzina alloggi per complessivi 20 alloggi di servizio.	24,1	24,1 DM MEF 15/11/2019 Legge di Bilancio 2017	Ing. Vittorio RAPISARDA (Provveditore OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna)
Roma-Ristrutturazione immobile in via Guidubaldo dal Monte	Ristrutturazione dell'immobile sito in via Guidubaldo dal Monte ad uso del Corpo della Guardia di Finanza per le finalità direzionali e alloggiative	12,6	12,6 Legge di bilancio 2018 Legge di bilancio 2019	Ing. Vittorio RAPISARDA (Provveditore OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna)

