

dossier

12 gennaio 2021

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali

A.G. 236

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. 348



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Ambiente

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

Atti del Governo n. 236

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.

Am0115

INDICE

Schede di lettura

Presupposti normativi per l'emanazione dello schema in esame	3
▪ <i>L'individuazione degli interventi e la nomina dei commissari</i>	<i>3</i>
▪ <i>L'iter per l'emanazione dei D.P.C.M.</i>	<i>4</i>
▪ <i>Poteri e attribuzioni dei Commissari</i>	<i>4</i>
Contenuto dello schema in esame.....	6
▪ <i>L'articolato dello schema in esame.....</i>	<i>8</i>
▪ <i>La tabella degli interventi</i>	<i>9</i>

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).

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**, 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”.

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**, 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.

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.

CONTENUTO DELLO SCHEMA IN ESAME

Lo schema in esame individua gli interventi infrastrutturali in oggetto senza provvedere contestualmente – come richiederebbe il 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 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 livello 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”.

Per tale motivo, sempre secondo la relazione illustrativa, il Governo ha ritenuto opportuno suddividere in **2 fasi** (con conseguente doppio passaggio parlamentare) il processo di individuazione degli interventi e la nomina dei relativi commissari:

- una **prima fase di individuazione degli interventi**, finalizzata all'ottenimento del parere parlamentare sullo schema in esame, propedeutica all'acquisizione delle intese con i Presidenti delle regioni, “al fine di evitare di intraprendere interlocuzioni non suffragate da una condivisione, da parte del Parlamento, della scelta delle opere proposte dal Governo. Per le stesse ragioni non sono state avviate le attività di individuazione dei commissari da nominare, considerato che anche su

questo fronte è fondamentale avere una reale contezza delle opere da commissariare prima di procedere alla scelta della professionalità adeguata da nominare, scelta che, interessando un numero considerevole di opere, presenta anch'essa un iter attuativo impegnativo”;

- una **seconda fase** in cui saranno adottati i **decreti di nomina dei commissari sulle opere individuate**, “su cui non è richiesta l'intesa con le regioni”, e i relativi schemi “saranno sottoposti al previo parere delle competenti Commissioni parlamentari prima di essere adottati”.

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.

Anche in considerazione della pluralità degli strumenti di definizione degli interventi infrastrutturali prioritari (allegati infrastrutture ai DEF, DPP, PNRR da adottare in attuazione del programma Next Generation EU, decreti del Presidente del Consiglio dei ministri emanati ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019), si valuti l'opportunità di un coordinamento degli interventi individuati nello schema in esame con gli interventi prioritari già definiti ai sensi dei vigenti strumenti di programmazione.

Sullo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie alla data del 31 ottobre 2019 si veda anche l'ultimo [rapporto “Infrastrutture strategiche e](#)

[prioritarie – Programmazione realizzazione](#)” 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 febbraio 2020, nel quale è effettuato il monitoraggio degli interventi inseriti nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014, nonché delle infrastrutture prioritarie individuate dagli allegati ai DEF del 2015, 2017 e 2019. I dati relativi alle singole opere sono consultabili attraverso il sistema [SILOS](#), nel quale i dati sono resi disponibili in formato di tipo aperto.

L’articolato dello schema in esame

L’articolo 1 dispone che gli **interventi indicati nell’allegato** 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**.

Lo stesso articolo precisa che l’elenco è corredato, per ciascun intervento:

- della descrizione dell’opera, in relazione ai termini e alle attività connesse alla sua realizzazione, del costo stimato, delle fonti di finanziamento, dei codici unici di progetto (CUP) relativi all’opera principale e agli interventi ad essa collegati.

L’articolo 2 dispone che gli **oneri connessi con la realizzazione dell’opera** sono **a carico del quadro economico dell’intervento** nell’ambito delle risorse indicate per ciascun intervento.

La tabella degli interventi

La tabella allegata allo schema in esame individua 58 opere, di cui:

- 14 relative a infrastrutture stradali, per un costo complessivo di circa 11,1 miliardi di euro;
- 16 relative a infrastrutture ferroviarie, per un costo complessivo di circa 46,2 miliardi di euro;
- 1 relativa al trasporto rapido di massa, del costo di 5,8 miliardi di euro;
- 12 relative a infrastrutture idriche, per un costo complessivo di circa 1,15 miliardi di euro;
- 3 relative a infrastrutture portuali, per un costo complessivo di circa 1,72 miliardi di euro;
- 12 relative a infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza, per un costo complessivo di circa 0,5 miliardi di euro.

La relazione illustrativa sottolinea che “alcune opere, seppure di ambiti territoriali circoscritti, assumono rilievo per il loro impatto socio-economico rilevante per il territorio di riferimento. Tali opere per la loro rilevanza esclusivamente regionale o locale necessitano dell'intesa con il Presidente della Regione interessata, che verrà acquisita, come detto, anche in seguito all'espressione del parere parlamentare”.

La tabella che segue riproduce le informazioni principali riportate in allegato, che vengono integrate 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 il Cresme e con l'ANAC.

Si fa notare che il confronto con le informazioni desunte dalla banca dati SILOS è puramente indicativo, dato che le informazioni in essa contenute sono aggiornate al 31 ottobre 2019. 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.

(importi in milioni di euro - M€)

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
SS 106 "Jonica"	La strada statale 106 "Jonica" ha origine a Reggio Calabria, si sviluppa lungo la fascia litorale Jonica e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L'arteria collega le Regioni della Calabria, della Basilicata e della Puglia, attraverso i loro territori costieri. L'Anas ha già completato l'ampliamento a 4 corsie, con spartitraffico centrale di tutto il tratto ricadente nelle regioni Puglia (39 km) e Basilicata (37 km). Nella Regione Calabria, ANAS ha in atto un piano complessivo di riqualificazione dell'arteria, che comprende sia la realizzazione di tratti con due carreggiate separate, ciascuna a due corsie per senso di marcia (sez. stradale tipo B), che la messa in sicurezza dell'arteria esistente attraverso rettifiche locali di tracciato (sez. C1) intersezioni, roatorie per la risoluzione di punti critici, impianti di illuminazione, nuove barriere metalliche e pavimentazioni. Oltre il megalotto 3, in fase di realizzazione per 1.335 milioni di euro e interventi in corso di messa in sicurezza per circa 29 Meuro, il CdP 2016-2020 prevede 11 interventi per 1.888 Meuro (finanziati per 874,6 Meuro). E' allo studio l'ipotesi di itinerario in variante su nuova sede tra Catanzaro e Crotone (importo 1.185 Meuro).	3.073	874,65 di cui: Anas - Fondo unico 437,7 M€ CdP 2014 0,15 M€ FSC 2014-2020 436,8 M€	Scheda SILOS n. 79 Scheda SILOS n. 80 Scheda SILOS n. 81 Scheda SILOS n. 82 Scheda SILOS n. 189
Collegamento svincolo SS 514 "di Chiaramonte" con SS 115 e svincolo SS 194 "Ragusana"	Obiettivo dell'intervento è quello di dotare il settore sud-orientale della Sicilia di un collegamento stradale funzionalmente adeguato lungo l'itinerario Ragusa-Catania, nel tratto attualmente servito dalla SS 514 (dall'innesto con la SS 115, in prossimità dell'abitato di Ragusa, fino all'innesto con la SS 194 nel territorio di Licodia Eubea) e SS 194 (dall'innesto nel territorio di Licodia Eubea, fino all'interconnessione con l'autostrada Catania-Siracusa presso Lentini). La strada avrà due carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, con larghezza della piattaforma pari a 22 m. Lo sviluppo dell'itinerario è di circa 69 km. Il progetto è suddiviso in 8 lotti funzionali. <i>Il progetto riguarda l'ammodernamento a 4 corsie della "SS 514 di Chiaramonte" e della "SS 194 Ragusana" nel tratto compreso fra lo svincolo con la SS 514, in</i>	754	754,2 di cui: Anas L. 144/99 art. 11 49,2 M€ Anas rimod. APQ 100 M€ Sicilia (PAR FAS 07-13) 217,7 M€ Del. CIPE 54/2016 97,3 M€	Scheda SILOS n. 57

¹ Per "fonte di finanziamento" si intendono le risorse già disponibili per la realizzazione dell'opera.

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
SS 675 Umbro-Laziale Collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia.	<i>prossimità di Comiso, e il nuovo svincolo di Lentini dell'asse autostradale Catania-Siracusa, e conferisce all'arteria le caratteristiche della categoria B extraurbana principale. Il tracciato, di circa 68 km complessivi, solo in alcuni tratti riutilizza il tracciato esistente e definisce un sistema di viabilità complementare e accessoria, in parte di nuova costruzione e in parte oggetto di adeguamento, per ulteriori 40 km circa. Tra le principali opere sono comprese 19 gallerie, di cui 15 naturali e 4 artificiali, 25 viadotti, 20 tra cavalcavia e sottovia per gli attraversamenti dell'asse principale da parte della viabilità interferente e 13 svincoli a livelli sfalsati.</i> La realizzazione di questo intervento consentirà di completare l'itinerario Civitavecchia-Orte e quindi di collegare tramite un'infrastruttura a 4 corsie, il Porto di Civitavecchia con l'Autostrada A1, l'Interporto di Orte, l'area industriale di Terni, l'itinerario Orte-Perugia-Ancona, la E45-E55, l'A12. L'intervento ha uno sviluppo di circa 18 km e comprende due svincoli: lo svincolo di Monte Romano e lo svincolo Aurelia, a fine intervento, di connessione con l'autostrada tirrenica, da realizzare tramite complanari. La "Trasversale Nord Orte-Civitavecchia" (SS 675 "Umbro Laziale), denominata anche "Raccordo Civitavecchia - Viterbo - Orte (A1) - Terni", costituisce un segmento essenziale dell'itinerario internazionale Civitavecchia-Orte-Mestre. Risulta realizzata nella parte centrale tra Cinelli, Viterbo e Terni e parzialmente nelle parti terminali: dal Porto di Civitavecchia alla SS 1 Aurelia e nel tratto laziale della Terni-Rieti. Il completamento della SS 675, inserito nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, riguarda i seguenti interventi: "3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio A" - Tratto stradale che ha inizio dal bivio di Tuscania, dove termina il tratto già in esercizio da Orte, e si sviluppa per circa 7,5 km, prevalentemente in territorio del Comune di Vetralla, fino allo svincolo sulla SS 1 Aurelia bis in località Cinelli; "3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio B e 2° Tronco - Lotto 1° e 2°" - Tratto stradale che ha inizio dall'innesto sulla SS 1 bis in località "Cinelli" (Comune di Vetralla) e si sviluppa per circa 22 Km fino alla SS 1 Aurelia km 86+000. Il tratto Vetralla-Cinelli è stato aperto al traffico il 19 aprile 2011, mentre risulta in corso la gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, del primo	466,7	466,75 di cui: UE Dec.C(2013)7912 0,95 M€ AP Civitavecchia 1 M€ Anas - Fondo unico 264,8 M€ Del. CIPE 54/2016 200 M€	Del. CIPE 98/2017 186 M€ Del. CIPE 12/2018 104 M€ Scheda SILOS n. 48

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
Collegamento stradale Cisterna-Valmontone e relative opere connesse. SS 4 Salaria	<i>stralcio funzionale del tratto Cinelli-SS 1 Aurelia km 86+000, ovvero il tratto dallo svincolo di Cinelli al nuovo svincolo di Monte Romano Est.</i> L'asse Cisterna-Valmontone è costituito dalla tratta "Cisterna-Valmontone" e relative opere connesse e si interconnette all'autostrada Roma-Latina in corrispondenza dello svincolo di Campoverde e all'A1 in corrispondenza di Labico. Gli interventi riguardano un Piano di Potenziamento e Riqualficazione suddiviso in 2 fasi. La fase I (Riqualficazione) riguarda gli interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'arteria, nella sua configurazione attuale. Si tratta di interventi di manutenzione programmata, che risolvono situazioni locali (intersezioni a raso) e migliorano gli standard manutentivi delle opere stradali esistenti (opere d'arte, gallerie, impianti tecnologici) per complessivi 190,3 Meuro. La fase 2 (Potenziamento) riguarda gli interventi di potenziamento dell'arteria. Si tratta di interventi di nuova realizzazione che riguardano il raddoppio dell'arteria, da due a quattro corsie per senso di marcia e la realizzazione di varianti di tracciato. Nel Lazio gli interventi riguardano i tratti GRA-Passo Corese, Passo Corese-Rieti, Rieti-Confine Regionale e l'intervento relativo alla Smart Road Salaria (715,3 Meuro). Nelle Marche gli interventi riguardano i tratti Confine Regionale-Acquasanta Terme, Acquasanta Terme-Ascoli Piceno (395,2 Meuro). L'itinerario E78 costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali tra i corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico. La lunghezza complessiva del collegamento è di 270 km (65% in Toscana, 30% nelle Marche e 5% in Umbria). Lo stato di attuazione dell'intervento è il seguente: 171 km ultimati ed in esercizio; 15 km, del tratto Grosseto-Siena, di importo 318,4 Me finanziati dai contratti di programma 2015 e 2016-2020 per un importo di circa 297 Me (lotto 4, 105 Me, in fase di gara d'appalto lavori; lotto 9, 180 Me, in fase autorizzativa sul progetto esecutivo; miglioramento Galleria Casal di Pari, 33,4Me, in fase di progettazione esecutiva); 84 km suddivisi in 14 lotti, tutti attualmente in fase di progettazione e ricompresi nel CdP 2016-2020 per un importo complessivo di circa 1.707 Me. <i>Si tratta di una direttrice strategica che collega la costa tirrenica a quella adriatica, con un tracciato che ha origine sulla Via Aurelia all'altezza di Grosseto</i>	665,6	F.do investimenti 2020 300 Me	Scheda SILOS n. 51
		1.110	417,2 (di cui 190,3 per la messa in sicurezza e 226,9 per nuove opere)	
E 78 Grosseto-Fano		2.026	306 di cui: Anas - Fondo unico 207,2 Me CdP 2015 23,7 Me FSC 2014-2020 18,4 Me Fondo infrastr. 2017 56,7 Me	Scheda SILOS n. 70 Secondo SILOS le risorse disponibili ammontano, al 31 ottobre 2019, a 1.198,7 milioni di euro.

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
SS 20 del Colle di Tenda	<i>e si conclude sull'autostrada A14 Adriatica, in corrispondenza del casello di Fano, nelle Marche. Lungo il suo tracciato, la E78 collega le città di Grosseto, Siena, Arezzo, Urbino e Fano ed interseca la E45 (tra Toscana e Umbria) e la fondovalle del Metauro in provincia di Pesaro-Urbino. Inoltre, l'itinerario consente di connettere 4 porti di prima categoria: Livorno, La Spezia, Ancona e Ravenna.</i> Il progetto prevede la costruzione di una nuova canna mano-direzionale in direzione Italia-Francia di lunghezza pari a circa 3,3 km, mentre per il collegamento Francia-Italia è previsto l'ampliamento dell'attuale tunnel sino al raggiungimento delle dimensioni della nuova canna. Le due gallerie saranno collegate da by-pass pedonali e carrabili; sono altresì previsti interventi sulle viabilità di accesso al tunnel.	139,6	209,5 di cui: CdP 2007 28,4 M€ L. 311/04 e L. 266/05 54 M€ Francia (accordo 12/3/07) 87,3 M€ CdP 2009 39,9 M€ 60	
SS 45 "della Val Trebbia" tra Rivergaro e località Cernusca Ponte provvisorio a Corte Brugnatella (PC) a seguito del crollo del Ponte Lenzino, e nuovo ponte sul Trebbia lungo la SS 45	L'intervento riguarda la messa in sicurezza del tratto della SS 45 "della Val Trebbia" compreso tra Rivergaro (Km 121 +500) e la località Cernusca in Comune di Travo (Km 110+300), configurandosi come il completamento dell'ammmodernamento di un itinerario più ampio compreso tra Bobbio e Piacenza. Il progetto prevede l'allargamento, ove possibile, della sede stradale esistente, la retifica di numerose curve, la razionalizzazione degli innesti sulla viabilità principale attraverso la realizzazione di viabilità di servizio, la realizzazione di 7 nuove rotonde in sostituzione di altrettante intersezioni a raso principali. Per quanto riguarda il viadotto sul Rio Cernusca si prevede la realizzazione di un'opera con 3 campate, della lunghezza complessiva di 180 m. L'intervento, di lunghezza pari a circa 11 km, prevede una sezione di tipo C2, con una corsia per senso di marcia e larghezza complessiva della piattaforma stradale di 9,50 m. Si prevede la realizzazione di una viabilità provvisoria a seguito del crollo del ponte Lenzino sul fiume Trebbia al Km 78+ 250 della SS 45 mediante la realizzazione di un ponte di lunghezza complessiva pari a 54 m, a 1 campata e rilevati stradali di raccordo e la realizzazione di un nuovo ponte Lenzino sul fiume Trebbia.	149	di cui: Anas - Fondo unico 45 M€ Del. CIPE 54/2016 15 M€	Secondo quanto riportato in SILOS, le risorse disponibili riguardano l'opera "SS 45 Val Trebbia - Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro (Stralcio)".

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
SS 640 "Strada degli Scrittori" dal km 0,550 al km 74,50	L'intervento di adeguamento a 4 corsie della SS 640 "Strada degli Scrittori" nel tratto dal km 0+550 al km 44+400 è completato. Nel tratto dal km 44+400 allo svincolo con l'A19, l'intervento ricade nel territorio provinciale di Caltanissetta e, solo per l'ultimo tratto, in quello di Enna, con un tracciato di lunghezza complessiva di 28,08 km. La nuova infrastruttura è realizzata sia in variante, sia adeguando la sede stradale esistente della SS 640. Sono previsti diversi svincoli ed opere d'arte importanti quali viadotti, gallerie naturali ed artificiali. <i>L'opera riguarda l'adeguamento a 4 corsie (cat. B) della SS 640 "di Porto Empedocle" mediante la realizzazione di:</i> - una nuova infrastruttura nel tratto compreso fra il Km 9+800 esistente, nella zona dello svincolo Petrusa, ed il Km 44+400 nella zona della Contrada Grotta Rossa, con un tracciato che ha uno sviluppo complessivo di circa 34 Km. Le opere principali sono costituite da venti viadotti, tre gallerie artificiali e otto svincoli, di cui due di nuova costruzione e sei di adeguamento di quelli già esistenti; - una nuova infrastruttura nel tratto compreso fra il Km 44+000 della Contrada Grotta Rossa, ed il Km 74+300 svincolo con la A19, con un tracciato che in buona parte riutilizza il sedime esistente ed ha uno sviluppo complessivo di circa 34,300 Km. Le opere principali riguardano la realizzazione di sedici viadotti, cinque gallerie artificiali, quattro gallerie naturali, di cui la galleria Caltanissetta a doppio fornice di circa 4050 m. di sviluppo, e sei svincoli, di cui tre di nuova costruzione e tre di adeguamento di quelli già esistenti	990	990	Scheda SILOS n. 56
SS 647 Fondo Valle Biferno Adeguamento, messa in sicurezza e manutenzione straord. dei viadotti Molise I-2 sull'invaso del Liscione (parte A) e variante dell'invaso del Liscione (parte B)	L'intervento parte A è riferito al viadotto Molise I, posto al km 55+820 della SS 647 ed al viadotto Molise 2, posto al km 48+883 della stessa SS 647, che attraversano l'invaso artificiale del Liscione. L'intervento, suddiviso in stralci per vincoli di cantierizzazione, riguarda l'adeguamento delle barriere di protezione, il consolidamento delle solerte e dei cordoli, l'impermeabilizzazione degli impalcati, la realizzazione di un impianto per la raccolta, convogliamento e trattamento dei liquidi inquinanti da sversamenti accidentali sulla carreggiata di entrambi i viadotti.	177	118,5	di cui: CdP 2014 (0,38 M€) Anas - Fondo unico 42,47 M€ F.do investimenti 2019 75,68 M€

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
SS 17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitico Lotto 0 di colleg. tra Bivio di Pesche e lotto 1 della SSV Isernia-Castel di Sangro	L'itinerario in oggetto rappresenta il collegamento tra la SS17 "Dell'Appennino Abruzzese ed Appulo-Sannitico" dal bivio di Pesche (IS) al km 181 +500, ed il Lotto 1 (già realizzato) della S.S. V. "Isernia- Castel di Sangro" - svincolo "Miranda". Lo sviluppo del tracciato dell'intervento è di circa 5,490 m e rappresenta il completamento dell'itinerario in variante della SSV "Isernia- Castel di Sangro". Il tracciato di progetto dell'asse principale prevede una sezione di tipo C1 con una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 10,50 m. È prevista la realizzazione di n. 3 svincoli a livelli sfalsati di collegamento alla viabilità esistente costituiti, procedendo da sud verso nord, dagli svincoli Isernia Nord, Università e Miranda. Le opere d'arte presenti in progetto consistono in 2 gallerie naturali (per un totale di 873 m) e 8 viadotti (per un totale di 1.636 m). Parte A – La descrizione riportata nell'allegato sembra riferirsi alla SS 89 (opera indicata nella riga successiva della presente tabella). Parte B - L'intervento consiste in lavori di manutenzione straordinaria con particolare riferimento a lavori di nuova pavimentazione, realizzazione delle intersezioni esistenti e dei punti singolari del tracciato, il rifacimento della segnaletica verticale ed orizzontale, mantenimento in efficienza delle opere in verde, installazione di segnaletica a messaggio variabile e miglioramento delle condizioni di illuminamento degli svincoli. Parte A - L'intervento progettuale si propone di realizzare il potenziamento dell'attuale strada statale SS 89 attualmente a singola carreggiata innalzandone lo standard prestazionale mediante una nuova sezione di "tipo B" quindi con carreggiate separate. Il tracciato si collega ad ovest dell'attuale svincolo in località Siponto realizzando la futura separazione fisica delle carreggiate mediante la nuova transizione tra barriere esistenti e barriere in progetto. Al km 172 dell'attuale SS89 inizia l'intervento di potenziamento della piattaforma stradale fino al km 186 per un totale quindi di circa 14 km. Parte B - L'intervento consiste in un primo tratto che prevede la realizzazione di un tracciato in nuova sede che parte dall'intersezione tra la SS 688 e la SP 53 e si	130	130	Informazioni sul lotto 2 sono presenti nella scheda SILOS n. 76 .
			di cui: CdP 2016-2020 114,8 M€ Del. CIPE 54/2016 1,5 M€ F.do Infrastrutture 2017 13,7 M€	
SS 16 Adriatica Adeguamento tra Foggia e San Severo (parte A) e tangenziale ovest di Foggia (parte B)		247	238,8	
			di cui: Del. CIPE 54/2016 238,8 M€	
SS 89 Garganica Viabilità S. Giovanni Rotondo e collegamento con Manfredonia (parte A) e SSV del Gargano, da Vico del Gargano a Mattinata (parte B)		922	68	
			di cui: Del. CIPE 54/2016 68 M€	

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
	ricongiunge alla SS 89 intorno al Km 110, vale a dire al termine del tratto pedemontano più tortuoso; da questo punto in poi è ipotizzabile un adeguamento pressoché in sede, con varianti localizzate, della statale attuale. Il secondo tratto consiste nell'adeguamento della SS 89 da Vieste a Mandrione, ed un successivo tratto di nuova realizzazione fino alla SS 693. L'intervento complessivo prevede la realizzazione di un collegamento di circa 33 Km con caratteristiche assimilabili ad una strada di categoria CI, lungo la direttrice tra S. Marco de Cavoti e S. Bartolomeo in Galdo. Il primo lotto realizza la variante all'abitato di San Marco dei Cavoti, in continuità con il tratto precedente della Variante alla SS 212 "del Fortore" realizzata da ANAS e del tratto di avvicinamento all'abitato realizzato dalla Provincia di Benevento. Il primo lotto è diviso in 3 stralci ed oggetto del presente progetto sono lo stralcio 1 e lo stralcio 3, per il secondo stralcio è in corso l'esecuzione dell'opera. Il secondo lotto realizza la variante all'abitato di S. Bartolomeo in Galdo il cui sviluppo è pari a circa 10 km comprensivi di due gallerie e cinque viadotti. La progettazione relativa al tratto SS369, ricadente nella Regione Puglia fino all'innesto con la SS17, è relativo all'adeguamento infrastrutturale di un tronco stradale di circa 7 Km, caratterizzato da una sezione inadeguata, elevata tortuosità e diffusi dissesti. Si prevede di intervenire con un ampliamento della sede esistente fino alla dimensione della cat. C compatibilmente con i dissesti presenti. Ove necessario saranno localmente studiate piccole varianti e rettifiche d'asse al fine di migliorarne l'andamento planimetrico attuale e risolvere i problemi di instabilità. Per il tratto terminale caratterizzato dalla presenza di vari tornanti si cercherà di realizzare anche ampliamenti locali per agevolare l'inserimento in curva dei mezzi pesanti. L'importo dell'opera sarà ridefinito in sede di progettazione, avuta esatta contezza dell'entità dei dissesti e della relativa estensione. Si ricorda che il comma 6 dell'art. 4 del D.L. 32/2019, al fine di fronteggiare la situazione di grave degrado in cui versa la rete viaria provinciale della Regione Siciliana e allo scopo di programmare immediati interventi di riqualificazione, miglioramento e rifunzionalizzazione della stessa rete viaria provinciale al fine di	207	di cui: L. 376/03 art. 1/e 3,97 M€ Del. CIPE 98/2017 50 M€	
SS 212 della Val Fortore		54		
Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco dei Cavoti a S. Bartolomeo in Galdo.				
SS 369 Appulo Fortorina				
Rete viaria provinciale in Sicilia				

Infrastrutture stradali	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento ¹	Note
Rete viaria in Sardegna	conseguire idonei standard di sicurezza stradale e adeguata mobilità, ha previsto la nomina (con D.P.C.M. da adottare entro il 28 febbraio 2020 su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale Siciliana) di un apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui i commi 2 e 3, è incaricato di realizzare la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione di interventi sulla rete viaria provinciale della Regione Siciliana, anche mediante apposite convenzioni da stipulare con le amministrazioni competenti. Si fa notare che il D.P.C.M. di nomina del Commissario non risulta essere stato ancora emanato.			
	Si ricorda che il comma 6- <i>quinquies</i> dell'art. 4 del D.L. 32/2019, al fine di procedere celermente alla realizzazione delle opere di infrastrutturazione viaria nella regione Sardegna, ha previsto la nomina (con D.P.C.M. da adottare entro il 30 giugno 2020 su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della regione Sardegna) di un apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui i commi 2 e 3, è incaricato di sovrintendere alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi sulla rete viaria della regione Sardegna. Si fa notare che il D.P.C.M. di nomina del Commissario non risulta essere stato ancora emanato.			

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Brescia-Verona-Padova AV/AC	L'opera si compone di varie tratte: 1) Linea Milano-Verona tratta Brescia-Verona (Costo: 3.430 M€, finanziamenti 2.875 mln per tratta Brescia Est - Verona e Nodo di Verona Ovest); 2) Linea AV/AC Verona-Padova tratta Verona-Bivio Vicenza (Costo: 3.093 M€, finanziamenti 1.364 mln. per 1° lotto costruttivo e Nodo di Verona Est); 3) Linea AV/AC Verona-Padova attraversamento di Vicenza (Costo: 805 M€, finanziamenti 150 mln. per 1° lotto costruttivo); 4) Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova 1.316 M€, non finanziati.	8.644	MEF (MIT 89 M€)	Scheda SILOS n. 5 Scheda SILOS n. 7 Scheda SILOS n. 7 Scheda SILOS n. 7
Potenziamento Linea Fortezza-Verona	L'opera si compone di varie tratte: 1) Accesso al Brennero lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena (Costo: 1.522 M€, integralmente finanziati); 2) Accesso al Brennero lotto 2: Circonvallazione di Bolzano (Costo: 852 M€, finanziamenti 8 mln.); 3) Accesso al Brennero lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto (Costo: 1.555 M€, finanziamenti 7 mln.); 4) Accesso al Brennero lotto 4: Ingresso nel nodo di Verona (Costo: 998 M€, finanziamenti 25 mln.); 5) Altri 3 lotti in <i>project review</i> (costi da definire e finanziare).	4.927 + il costo dei lotti 5, 6, 7	1) MEF 1.508 M€ + UE 14 M€; 2) MEF 8 M€; 3) MEF 7 M€; 4) MEF 24 M€ + UE 1 M€; 5) n/a	Scheda SILOS n. 4 Scheda SILOS n. 4
Potenziamento Linea Venezia-Trieste	I principali interventi riguardano: - Potenziamento tecnologico con rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Trieste Centrale - Interventi infrastrutturali: soppressione di tutti i Passaggi a Livello pubblici e privati, adeguamento a 750 m della stazione di San Donà di Piave – Jesolo e varianti di tracciato Portogruaro, Latisana e nuovo ponte sul fiume Isonzo -Adeguamento delle opere d'arte per la rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea - Variante tratta tra Ronchi e Aurisina.	1.800	MEF 224 M€ UE 3,5 M€ Altro 4,5 M€	

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Completamento raddoppio linea Genova Ventimiglia e potenziamento tecnologico.	Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di 31,4 km, di cui 24 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e fermate di Alassio (in galleria), Borghetto – Ceriale - Loano e Pietra Ligure. Saranno soppressi n. 14 Passaggi a Livello. Verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S. Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi.	1.540	MEF	Scheda SILOS n. 38
Completamento raddoppio Pescara-Bari	Il progetto completa il programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara-Bari ed interessa le Regioni Molise e Puglia. Il progetto, inizialmente suddiviso in tre lotti funzionali (lotto 1: tratta Ripalta- Lesina interamente in Regione Puglia; lotto 2: tratta Termoli- Campomarino interamente nel territorio della Regione Molise; lotto 3: raddoppio tra Campomarino e Ripalta a cavallo tra Molise e Puglia) è attualmente articolato in due lotti funzionali: Lotto 1: Ripalta - Lesina: totalmente in affiancamento tra Ripalta e Lesina. Lotto 2: Termoli-Ripalta: parte in variante e parte in affiancamento, che recepisce la prescrizione della regione Molise.	700	MEF 542 M€ FSC 150 M€ UE 8 M€	Scheda SILOS n. 208
Linea Roma - Pescara	1) Roma-Pescara opere prioritarie (realizzazione nuovo itinerario nella stazione di Pescara + raddoppio Pescara porta Nuova Giovanni Teatino + Raddoppio San Giovanni Teatino- Chieti + Raddoppio Chieti- Interporto d'Abruzzo + PRG e ACC di Chieti); 2) Roma-Pescara (il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara è stato definito, attraverso il progetto di pre-fattibilità, in un gruppo di lavoro congiunto MIT, Regione Abruzzo, Regione Lazio, RFI, previsto dal Protocollo d'Intesa sottoscritto il 3 marzo 2020)	602	MEF	
Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara	Itinerario Orte- Falconara: 1) Raddoppio Spoleto-Termini (Costo: 572 M€) finanziamenti per prog. def.); 2) Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara (Costo: 369 M€, integralmente finanziati); 3) Raddoppio Foligno-Fabriano (Costo: 1.919 M€, finanziamenti per prog. di fattibilità);	1.304 3.753	n.a. 1) MEF 13,4 M€; 2) MEF 368 M€+UE 1 M€; 3) 0 M€;	Scheda SILOS n. 67 Scheda SILOS n. 66

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	4) Raddoppio PM 228-Albacina (Costo: 80M€, finanziamenti per prog. def.);	365	4) MEF 2,4 M€;	Scheda SILOS n. 59
	5) Raddoppio PM 228-Castelplanio (Costo: 573 M€, finanziamenti per prog. di fattibilità);		5) 0 M€;	
	6) Nodo di Falconara completamente (Costo: 66 M€ finanziamenti per la 1° fase);		6) MEF 35 M€+FSC 1 M€;	
	7) Nodo di Falconara 1° fase (Costo: 174 M€, integralmente finanziati).		7) MEF 23 M€+MIT 151 M€.	
Potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria	Le opere consistono nell'adeguamento e completamento delle opere civili fino ad ora realizzate, nell'attrezzaggio tecnologico della linea e della stazione di Matera La Martella e nella realizzazione di una lunetta a nord di Ferrandina per garantire il collegamento diretto verso Potenza ("Lunetta Ferrandina"). Il progetto consentirà di istituire relazioni ferroviarie di lunga percorrenza per collegare Matera con il sistema AV e potenziare l'offerta di trasporto pubblico locale sul territorio in termini di frequenza e qualità.	2.085	1) MEF;	Scheda SILOS n. 198
	1) Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea veloce, con caratteristiche AV/ AC, da bivio Salerno a Battipaglia (costo 1.855 mln.);			
Linea Palermo-Trapani via Milo	2) Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia - Reggio Calabria (gli interventi programmati in ambito Regione Campania comprendono: adeguamento a sagoma PC 45; costruzione sottopassaggio nella stazione di Policastro; costruzione della galleria subalvea Fiumicello (costo 230 mln. Interamente finanziati).	144	2) UE 191 M€+MEF 39 M€.	Scheda SILOS n. 198
	Ripristino linea Palermo -Trapani via Milo: gli interventi consistono in: modifica alla geometria del tracciato con aumento della velocità di fiancata; potenziamento infrastrutturale mediante modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa; adeguamento ai nuovi standard tecnologici; velocizzazione degli itinerari in deviate nelle principali località sede di incrocio.		MEF 110 M€; FSC 34 M€.	

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice ferroviaria Taranto-Potenza-Battipaglia	1) Potenziamento Taranto – Metaponto (gli interventi consistono nel raddoppio della linea ionica nella tratta Taranto-Metaponto e nell'adeguamento delle prestazioni alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità ferroviaria sulla rete TEN-T- (costo 340 mln.); 2) Velocizzazione Potenza - Metaponto (gli interventi consistono sostanzialmente in rettifiche di tracciato che interessano circa il 30% del tracciato. e, nella tratta Potenza - Metaponto, una variante a Campomaggiore, in corrispondenza di un tratto di linea in frana – (costo 646 mln., finanz. 1 mln.); 3) Velocizzazione Battipaglia – Potenza (gli interventi consistono in rettifiche di tracciato che interessano il 30% del totale del tracciato, costo 491 mln., finanz. 1 mln).	1.477	MEF	
Raddoppio Cremona-Mantova	1) Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1° fase Cremona-Mantova. (l'intervento prevede la realizzazione del raddoppio nella tratta Piadena-Mantova, 34 km; il progetto sarà realizzato in parte in variante rispetto al tracciato esistente, con distanza dall'asse attuale di circa 20 mt e in parte in sede con interruzione del 1° esercizio ferroviario. In particolare, per la 1° fase è prevista l'interruzione totale della tratta Bozzolo-Mantova – (costo 490 mln., finanz. 340 mln.); 2) Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2° fase (l'intervento della 2° fase prevede la realizzazione del raddoppio nella tratta Codogno-Piadena, 50 km- (costo 830 mln., tutto da finan.).	1.320	MEF	
Completamento ferroviario di Roma (cintura nord)	-raddoppio della tratta Valle Aurelia-Vigna Clara; -nuovo tracciato tra la fermata Vigna Clara e la stazione Val d'Ala comprensiva della nuova stazione Tor di Quinto (dove sarà possibile effettuare l'interscambio con la linea Roma-Viterbo gestita dall'ATAC) e della diramazione per Roma Smistamento (Bivio Tor di Quinto), e modifiche al PRG di Roma Tiburtina; - interconnessione con la linea Roma Grosseto (Bivio Pineto).	547	MEF	
Completamento Pontremolese	1) Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese 1° fase (il progetto riguarda la realizzazione del tratto di raddoppio fra Parma e Vico fertile che si svilupperà in sostanziale affiancamento al tracciato attuale – (costo 247 mln.,	2.304	1) MIT 84 M€+MEF 12 M€	Scheda SILOS n. 36

Infrastrutture ferroviarie	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Itinerario AV/AC Napoli-Bari - Realizzazione delle opere relative alla tratta Napoli - Bari	finanz. 96 mln.); 2) Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese 2° fase (raddoppio della tratta Vicoferile - Collecchio-Osteriazza e raddoppio della tratta Berceto - Pontremoli - Chiesaccia – (costo 2.057 mln., finanz. 1 mln.) Itinerario Napoli-Bari: 1) Interventi sulla linea Cancellò - Napoli per integrazione con linea AV/AC (Costo: 813 mln., integralmente finanziato - Lavori in corso); 2) Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò - Frasso Telesino (Costo: 630 mln., integralmente finanziato - Lavori in corso); 3) Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino - Vitulano (Costo: 1.095 mln., integralmente finanziato - Tratta Frasso Telesino - Teleso: VPE in corso - Tratte Teleso – San Lorenzo e San Lorenzo - Vitulano: in corso attività di stipula contratto); 4) Raddoppio tratta Apice -Orsara (Costo: 2.424 mln., integralmente finanziato - Tratta Apice - Hirpinia: in corso la realizzazione – Tratte Hirpinia - Orsara: conclusa CdS a febbraio 2020); 5) Raddoppio Orsara - Bovino (Costo: 562 mln., integralmente finanziato - In corso attività negoziali); 6) Raddoppio Cervaro - Bovino (Costo: 263 mln., integralmente finanziato – attivato a giugno 2017	5.887	2) MEF 1) MEF 140 M€ + FSC 201 M€ + UE 471 M€ +altro 1 M€; 2) MEF 156 M€+ FSC 200 M€+ UE 273,5 M€ +altro 0,5 M€; 3) MEF 859 M€ + FSC 236 M€; 4) MEF 2.377 M€ + FSC 47 M€; 5) MEF 61 M€ + FSC 501 M€; 6) MEF 53 M€+ UE 210 M€	Scheda SILOS n. 36 Scheda SILOS n. 211 (comprende tutti gli interventi)
	Progetto Palermo - Catania – Messina, che consiste nella realizzazione dell'AVR per collegare le 3 aree metropolitane siciliane, migliorando altresì l'accessibilità dei principali centri del versante ionico e delle province di Enna e Caltanissetta, articolato in due interventi funzionali: 1°macrofase Palermo-Catania (in 7 lotti, dal costo di 5.608 mln) e Raddoppio Fiumefreddo –Giampileri (in due sotto progetti dal costo di 2.300 mln.).	8.769	Risorse agg. 2018-2019 e fondi da contrattualizzare per 6.999 M€ e 252 M€.	Scheda SILOS n. 212 (comprende tutti gli interventi)
Itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina - Realizzazione asse AV/AC Palermo-Catania-Messina				

Trasporto rapido di massa	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Metropolitana di Roma - Linea C	Il progetto approvato Linea C prevede che il tracciato parta dal territorio del Comune di Monte Compatri, si sviluppi lungo la sede della preesistente ferrovia entri in galleria poco prima del Grande Raccordo Anulare e prosegua, alla profondità di circa 30 m dal piano stradale, verso il centro storico attraversandolo completamente fino al quartiere Mazzini, con una lunghezza complessiva di 25,5 km (denominato Tracciato Fondamentale). L'intera linea è stata suddivisa in 6 tratte (da T7 a T2). Tratta in esercizio. La Linea C della metropolitana di Roma è fino ad oggi in esercizio tra Monte Compatri/Pantano e San Giovanni (da T7 a T4) ed è stata attivata in tre fasi successive; la prima tratta funzionale della linea, da Monte Compatri/Pantano a Parco di Centocelle (12,8 km), è stata aperta al pubblico il 9 novembre 2014; l'estensione da Parco di Centocelle a Lodi (5,4 km) è stata aperta all'esercizio in data 29 giugno 2015 e l'ulteriore estensione da Lodi a San Giovanni (0,5 km) in data 12 maggio 2018. Nella stazione di San Giovanni è stato realizzato l'interscambio della linea C con la linea A (non ancora aperto all'esercizio). Tratta in costruzione. Attualmente è in costruzione la tratta T3, lunga 2,8 km da San Giovanni a Fori Imperiali/Colosseo con due nuove stazioni (Fori Imperiali/Colosseo e Amba Aradam) e con le gallerie di linea che arrivano a ridosso di Piazza Venezia. La tratta è in avanzato stato di realizzazione (avanzamento contabile pari a circa il 65%). A fine agosto sono state completate le due gallerie di linea, compreso il prolungamento fino a Piazza Venezia; risulta inoltre effettuato lo scavo della Stazione Amba Aradam oggetto di variante, e dei pozzi 3.2 e 3.3; è in corso lo scavo della Stazione Fori Imperiali. Tratta in progettazione. E' disponibile il progetto definitivo della stazione Piazza Venezia nonché lo studio preliminare della tratta T2 da Piazza Venezia a Clodio/Mazzini.	5.832	Risultano disponibili risorse per la linea da T3 a T7: 3.020 milioni di euro da parte: -Stato (1.907 M€) - Regione (257 M€) - Comune (856 M€) Sono disponibili inoltre risorse per l'acquisto di 6 ulteriori treni destinati alle tratte da T3 a T7: 72M€	Scheda SILOS n. 105 (comprende tutti gli interventi)

Infrastrutture idriche	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Messa in sicurezza traversa del Lago d'Idro (BS).	Lavori straordinari per la soluzione dei problemi tecnici del sistema idraulico, consistenti nella realizzazione di una nuova galleria di scarico di fondo (di maggiore portata e con tracciato tale da evitare i problemi idrogeologici riscontrati per l'attuale galleria) e di una nuova traversa di regolazione (al di fuori dell'area interessata da frana).	61	61 di cui: CIPE 31 M€ Lombardia 20 M€ Piano invasi 10 M€	
Messa in sicurezza Sistema acquedottistico del Peschiera	Principale sistema acquedottistico a servizio del territorio dell'ATO2 Lazio Centrale. L'acquedotto adduce una portata di concessione di circa 15 m ³ /s che rappresenta da sola circa l'80% del fabbisogno idrico degli oltre 3 milioni di abitanti di Roma. L'intervento "raddoppio" il tronco superiore, dalle sorgenti del Peschiera a Salisano che allo stato attuale ha più di 80 anni di vita ed è in funzione ininterrotta sin dalla sua realizzazione stante l'impossibilità di metterlo fuori servizio, per poterne verificare lo stato di conservazione. L'intervento prevede pertanto la realizzazione di una seconda canna di 27 km che collega la sorgente del Peschiera con il nodo di Salisano. La realizzazione di questa seconda linea, completamente autonoma e separata da quella esistente, consentirà di poter dirottare su di essa la portata di concessione (10 m ³ /s) e rende accessibile la galleria esistente per le necessarie attività di manutenzione straordinaria.	600	30% provenienti da tariffa 70% Piano invasi	
Completamento e ampliamento Diga Maccheronis (NU).	Diga di calcestruzzo del tipo a gravità ordinaria, di altezza di circa 47 m e volume di circa 25 Mm ³ , destinato a uso irriguo e potabile. A seguito dell'evento di piena eccezionale del 2013 che ha interessato la Regione Sardegna si è ritenuto necessario dare corso alla progettazione di lavori per incrementare la capacità di scarico della diga, per adeguarla ai valori di piena aggiornati. E' stato pertanto redatto uno studio di fattibilità che prevede il mantenimento delle originarie luci di sfioro in corpo diga, ma a quota più elevata rispetto alla configurazione iniziale per ottenere anche un incremento di almeno 5 Mm ³ di volume di invaso. Nelle more della progettazione di detti interventi sono in corso lavori per la realizzazione di un nuovo sfioratore in sinistra della diga principale.	6,5	FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture Non è indicato l'importo Piano invasi 1,5 M€	

Infrastrutture idriche	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Completamento diga di Monti Nieddu (CA)	Diga di calcestruzzo rullato di altezza circa 78 m e volume invaso di circa 36 Mm ³ destinato ad uso irriguo e potabile. I lavori di costruzione sono stati oggetto di un primo appalto, interrotti nel 2002 a causa di un contenzioso e di un secondo appalto che ha avuto luogo dopo oltre 10 anni dalla prima interruzione. Anche per il secondo appalto è intervenuta la risoluzione del contratto con l'impresa esecutrice, autorizzata dal Giudice delegato nell'ambito del procedimento di concordato preventivo. Nel corso dell'esecuzione dei lavori di costruzione sono emersi problemi di fessurazione dei getti di calcestruzzo che dovranno essere affrontati nella progettazione di lavori di completamento della diga.	270	97,2 di cui: Del. CIPE n.48/2004 52,3 M€ Commissario emergenza idrica 27,9 M€ Sardegna 3 M€ FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture 14 M€	Scheda SILOS n. 171
Completamento diga di Medau Aingiu (CA)	Traversa di calcestruzzo di altezza di circa 24 m e volume invaso di circa 0,24 Mm ³ destinata ad alimentare l'invaso di Monti Nieddu mediante una galleria idraulica. All'atto dell'interruzione di lavori (v. riga precedente) erano stati realizzati la viabilità di accesso al cantiere, gli scavi di fondazione, la deviazione provvisoria e lo scavo della galleria di collegamento con il serbatoio della diga di Monti Nieddu.	114	64 di cui: Sardegna 44 M€ FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture 20 M€	
Completamento diga di Cumbidanovu (NU)	Diga di calcestruzzo a gravità ordinaria di altezza diga di circa 56 m e volume di invaso di circa 11 Mm ³ destinato ad uso prevalente irriguo. La diga è stata oggetto di un primo appalto, interrotto nel 1994 per motivi prevalentemente geotecnici, con rescissione contrattuale e di un secondo appalto (2007), poi interrotti definitivamente nel 2019 con risoluzione contrattuale con l'impresa esecutrice che nel frattempo aveva perso i requisiti di qualificazione per l'esecuzione dei lavori stessi. Durante i lavori del secondo appalto si sono manifestati problemi di fessurazione relativi ai getti di calcestruzzo massivi, oltre a danneggiamenti del cantiere a seguito dell'evento alluvionale del 2013. Per il completamento dei lavori di costruzione si è dato corso all'affidamento di servizi di ingegneria per la progettazione delle opere.	60	FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture	
Completamento diga di Pietrarossa (EN-CT)	Diga del tipo di materiali sciolti zonata, con altezza di progetto 50 m e volume di invaso previsto 45 Mm ³ , destinato prevalentemente per usi irrigui sulla base di un progetto esecutivo del 1982 e di un progetto di adeguamento del 1987, i lavori di costruzione dello sbarramento, iniziati nel 1989, si sono interrotti nel 1997. La diga, con circa il 90% dei lavori realizzati, è allo stato un'opera incompiuta ai sensi anche			

Infrastrutture idriche	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
	dell'art.44 bis del D.L. 201/2011. In particolare il corpo diga è realizzato fino a circa 7 m dalla quota di coronamento di progetto, le opere accessorie sono quasi complete mentre sono ancora da realizzare opere di sistemazione della sponda e spalla destra. L'interruzione dei lavori fu connessa inizialmente ad una frana innescatasi in sponda destra a seguito degli scavi per la realizzazione delle opere di scarico e poi per un'intervenuta contrapposizione di interessi pubblici, connessa alla rilevata presenza di un sito archeologico in area di invaso, che diede luogo ad un'ordinanza di sospensione dei lavori della competente Soprintendenza, ora risolta con disposizione del Presidente della Regione. Sbarramento di calcestruzzo del tipo a gravità a speroni e vani interni, di altezza di circa 100 m e volume di invaso di circa 750 Mm³ destinato ad uso irriguo (prevalente). Aggiornati studi sulle condizioni di sicurezza della diga, condotti sulla base di nuove indagini strutturali e geotecniche, hanno evidenziato deficit dei coefficienti di sicurezza rispetto a quelli definiti in sede di progetto. Il Gestore ha pertanto delineato, come possibile intervento di "incremento della sicurezza", quello di "solidarizzare" alcuni conci, rendendoli staticamente collaboranti, ai fini dello scorrimento, mediante l'iniezione parziale (nella parte basale) dei giunti di costruzione.			
Messa in sicurezza della diga cantoniera sul fiume Tirso (OR)		13,5	10 di cui: FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture 10 M€	
Messa in sicurezza della diga sul Rio Olai (NU)	Diga di calcestruzzo del tipo a gravità ordinaria di altezza di circa 51 m e volume di invaso di circa 16 Mm³, destinato ad uso potabile. Nel corso dell'esercizio sono emersi difetti di tenuta in corrispondenza di alcuni giunti e zone di ammaloramento in corrispondenza di riprese di getto, con indizi di degrado del calcestruzzo. Sono state rinvenute ulteriori esigenze manutentive sugli impianti. E' stato quindi dato corso ad un progetto preliminare è quindi stata avviata la progettazione esecutiva dell'intervento. Per l'intervento risulta peraltro strategico il collegamento idrico con il serbatoio della diga sul Rio Govossai.	4,7	4,7 di cui: FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture 4 M€ Piano invasi 0,7 M€	
Messa in sicurezza della diga sul Rio Govossai (NU)	Sbarramento a gravità ordinaria di altezza pari a circa 33 m e che determina un invaso destinato ad uso potabile, della capacità di circa 3 Mm³. Nel corso dell'esercizio sperimentale si sono evidenziate cattive condizioni di manutenzione della diga, protrattesi per anni, e insufficienti valori dei coefficienti di sicurezza	7	FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture	

Infrastrutture idriche	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Messa in sicurezza della diga sul Rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (SS)	della diga nei confronti dello scorrimento. Il Gestore ha dato quindi corso alla progettazione di fattibilità degli interventi di incremento della sicurezza (2017) ed avviato successivamente la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi. Diga del tipo a gravità ordinaria in calcestruzzo di altezza pari a 61,50 m con un volume di invaso pari a 76,0 Mm³ destinato ad uso irriguo, industriale e potabile. Nel corso dell'esercizio dell'opera i sistemi di controllo hanno evidenziato un localizzato incremento degli spostamenti di una porzione di diga e l'incremento delle filtrazioni al contatto diga fondazione E' stato quindi dato corso ad uno studio di fattibilità relativo ai lavori di ripristino dello schermo di impermeabilizzazione e di adeguamento del sistema di drenaggio alla normativa vigente.	7	FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture	
Messa in sicurezza della diga di Monte Pranu sul rio Palmas (OR)	Impianto costituito da una diga principale a gravità di muratura di pietrame di circa 33 m di altezza e volume di circa 50 Mm³, destinato ad uso irriguo e potabile, e da 4 dighe secondarie poste a chiusura del bacino. Nel corso dell'esercizio si è evidenziata la necessità di dare corso a importanti interventi per migliorare lo stato conservativo di alcune opere accessorie e il ripristino di altre al fine di garantire un livello di sicurezza adeguato, In particolare è stata evidenziata una forte criticità idraulica relativa alla portata esitabile dagli scarichi di superficie in virtù dei risultati della aggiornata rivalutazione idrologica.	8	FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture	

Porti	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Darsena Europa Livorno	Realizzazione delle opere foranee di protezione e della nuova imboccatura portuale con approfondimento dei fondali e realizzazione del terminal contenitori.	860	560 di cui: Toscana 250 M€ Fondi propri AdSP 60 M€ Del. CIPE 5/2016 50 M€ F.do infrastrutture 2018 200 M€ 13,6	
Diga Foranea di Genova	L'obiettivo principale dell'intervento di realizzazione della nuova diga foranea è di consentire l'operatività portuale dei terminali del bacino di Sampierdarena in condizioni di sicurezza in relazione all'accesso delle grandi navi portacontenitori. L'iter realizzativo della nuova diga foranea è organizzato in due fasi funzionali, la prima delle quali deve assicurare l'operatività del terminale di Calata Bettolo garantendo l'accesso alle navi più grandi di progetto nel breve termine, mantenere e se possibile migliorare l'operatività degli altri terminali che si affacciano sul canale di Sampierdarena, nel rispetto dei vigenti vincoli aeroportuali;	700		
Rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo e interfaccia Porto-Città.	Le lavorazioni oggetto dell'intervento per la messa in sicurezza del Bacino da 150TPL nel Porto di Palermo garantiscono funzionalità al bacino di carenaggio e alla sicurezza delle operazioni di varo, in un contesto nazionale normativo in continua evoluzione che, allo stato attuale, non consentono a questa funzione portuale di svilupparsi adeguatamente rispetto al target atteso di rifinimento. Si prevede in particolare la realizzazione di diversi interventi rivolti a lavori di realizzazione e completamento di opere per messa in sicurezza di specifiche opere infrastrutturali, e stante il notevole impegno economico già profuso, ripone particolare attenzione per l'impatto economico derivante dalla definizione di un'opera che consentirà il mantenimento dell'impianto industriale nel punto più adeguato per assicurare la compatibilità, la sicurezza e la sostenibilità delle	155	FSC 2014-2020 Piano Infrastrutture D.M. 353/2020 (Fondo Infrastrutture) Mutuo CDP	

Porti	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
	differenti funzioni portuali nell'area palermitana. Al progetto che prevede la sistemazione del water front portuale del Porto di Palermo (sistema interfaccia) è demandata la funzione di aumentare il grado di permeabilità tra porto e città, riducendo la separazione visiva e fisica della città dal suo waterfront.			
Edilizia statale	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Palermo: Realizzazione uffici e alloggi collettivi di servizio e bretella con Via Leonardo da Vinci - 2° Lotto.	Il complesso polifunzionale della Polizia di Stato di Palermo riunificherà gli Organismi della Polizia di Stato della stessa città, attualmente ospitati in numerosi edifici, in un'unica sede. Il complesso è costituito da più edifici con caratteristiche tipologiche differenti destinati a uffici, alloggi collettivi, servizi, autorimesse e depositi. Si prevede inoltre la realizzazione di una strada, da cedere al Comune, per l'ottenimento della conformità urbanistica del Complesso.	102	L.232/16 - art. 1, c. 140	
Catania: realizzazione in un unico Centro polifunzionale degli Uffici della PS dislocati in Città - 1° e 2° lotto	Il complesso polifunzionale della Polizia di Stato di Catania unificherà gli Organismi della Polizia di Stato della stessa città, attualmente ospitati in numerosi edifici, in un'unica sede. Il complesso ospiterà a uffici, alloggi, servizi, autorimesse e depositi.	128,5	128,5 di cui: Del. CIPE 19/2004 30 M€ L.232/16 - art. 1, c. 140 98,5 M€	
Reggio "Manganelli"	Calabria: La progettualità prevede la ristrutturazione di un edificio esistente, da destinare agli Uffici del Reparto Mobile, e la realizzazione di due nuovi corpi di fabbrica, uno per l'allocatione degli alloggi collettivi ed individuali di servizio, magazzini, depositi, armeria, palestra, bar, uffici e locali accessori del Reparto Mobile ed il secondo per le esigenze della DIA. Redatte le Progettazioni del PFTE, dei Definitivi e degli Esecutivi con fondi dell'Agenzia del Demanio, che ha svolto anche le funzioni di Stazione Appaltante per i soli servizi di ingegneria, compreso Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza in fase di esecuzione. Le progettazioni esecutive	25,7	L. 205/17 - c. 1072	

Edilizia statale	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Crotone: realizzazione di nuovo corpo di fabbrica per gli uffici di questura, polizia stradale e postale, attualmente disseminati in città Napoli: Caserma "Boscariello"	sono state verificate e validate ai sensi del Codice dei contratti pubblici. <u>Nell'allegato viene riportata una descrizione errata</u> L'intervento prevede la 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 attualmente disseminati sul territorio. La progettazione avviene con fondi dell'Agenzia del Demanio, che sta svolgendo anche le funzioni di Stazione Appaltante per i soli servizi di ingegneria. È in corso di redazione la progettazione definitiva. La progettualità prevede la realizzazione delle seguenti superfici: 46.000 mq circa per l'insediamento di beni e servizi; 14.000 mq circa per residenze individuali e collettive; 16.000 mq circa per attrezzature di quartiere e 3.000 mq circa per viabilità.	31	L. 205/17 - c. 1072	
Reggio Calabria: riorganizzazione dei presidi	Sono previsti diversi interventi di adeguamento e ristrutturazione finalizzati alla rifunionalizzazione di immobili già in uso e immobili confiscati da destinare alle esigenze della Polizia di Stato con conseguente abbattimento degli oneri afferenti le locazioni passive in particolare: Commissariato PS di Gioia Tauro-stabile zona Porto; Questura stabile Corso Garibaldi; Complesso Manganelli - Magazzino Veca; Immobile confiscato in Contrada Sbaratto da destinare a nuova sede del Comm.to Ps. Polistena; Immobile confiscato in Via Concordato da destinare a nuova sede del comm.to di Palmi.	168,2	168,2 di cui: L.232/16 - art. 1, c. 140 98,2 M€ L. 160/2019 70 M€	
Bologna riorganizzazione dei presidi.	Interventi di adeguamento e ristrutturazione presso alcuni immobili finalizzati ad una rifunionalizzazione degli spazi, in particolare: Caserma Marconi in Bologna; Caserma Taddeo della Volpe in Imola; Caserma Smiraglia/Polo Petri in Bologna.	7,8	L. 205/17 - c. 1072	
Genova: riorganizzazione dei presidi. Ristrutturazione caserma Ilardi.	Interventi di manutenzione straordinaria e rifunionalizzazione della caserma Ilardi.	4	L. 145/18; art. 1, c. 95	

Edilizia statale	Descrizione dell'opera e informazioni tratte da SILOS	Costo stimato	Fonte di finanziamento	Note
Milano: riorganizzazione dei presidi.	Sono previsti diversi interventi di rifunionalizzazione: del Commissariato PS Città Studi; del Commissariato PS Centro; dell'autocentro, del Commissariato PS Porta Ticinese; nuova realizzazione del front office del Commissariato PS Comasina presso la Caserma Annarumma; nuova realizzazione della sede del Commissariato Monforte-Vittoria presso l'immobile demaniale sede dell'Autocentro.	8,8	L. 205/17 - c. 1072	
Torino: riorganizzazione dei presidi	Sono previsti diversi interventi di rifunionalizzazione e ristrutturazione: della Caserma Podgora; del centro polifunzionale della Caserma Cesale; della caserma Porcu del Nunzio; ristrutturazione generale del Commissariato Bardonecchia; rifunionalizzazione del complesso di viale Tirreno; ristrutturazione dell'immobile in corso Verona.	25,2	25,2 di cui: L. 205/17 - c. 1072 11,1 M€ L. 145/18; art. 1, c. 95 14,1 M€	
Roma: riorganizzazione dei presidi.	Sono previsti diversi interventi di rifunionalizzazione e ristrutturazione: del Commissariato PS San Basilio; per la ricollocazione del commissariato Appio-San Giovanni; dei Commissariati San Lorenzo, Casilino Nuovo e Prati.	12,2	L. 205/17 - c. 1072	
Roma: immobile "Tommaso Campanella" per realizzazione Polo Cibernetico.	Interventi di adeguamento edile impiantistico finalizzati alla ricollocazione di Uffici Dipartimentali al fine di realizzare il polo cyber	8	L. 205/17 - c. 1072	