

Audizione Commissione Bilancio e Trasporti

Recovery Fund (PNRR) e Contratto di Programma



INDICE

- 1** Rapporti contrattuali con lo Stato per le modalità di programmazione e finanziamento degli investimenti
- 2** Evoluzione del Piano investimenti ferroviari per far ripartire il Paese: l'impulso del PNRR (Recovery, FSC e fondi Statali)
- 3** Le azioni per l'accelerazione degli iter per l'operatività del Piano e delle risorse



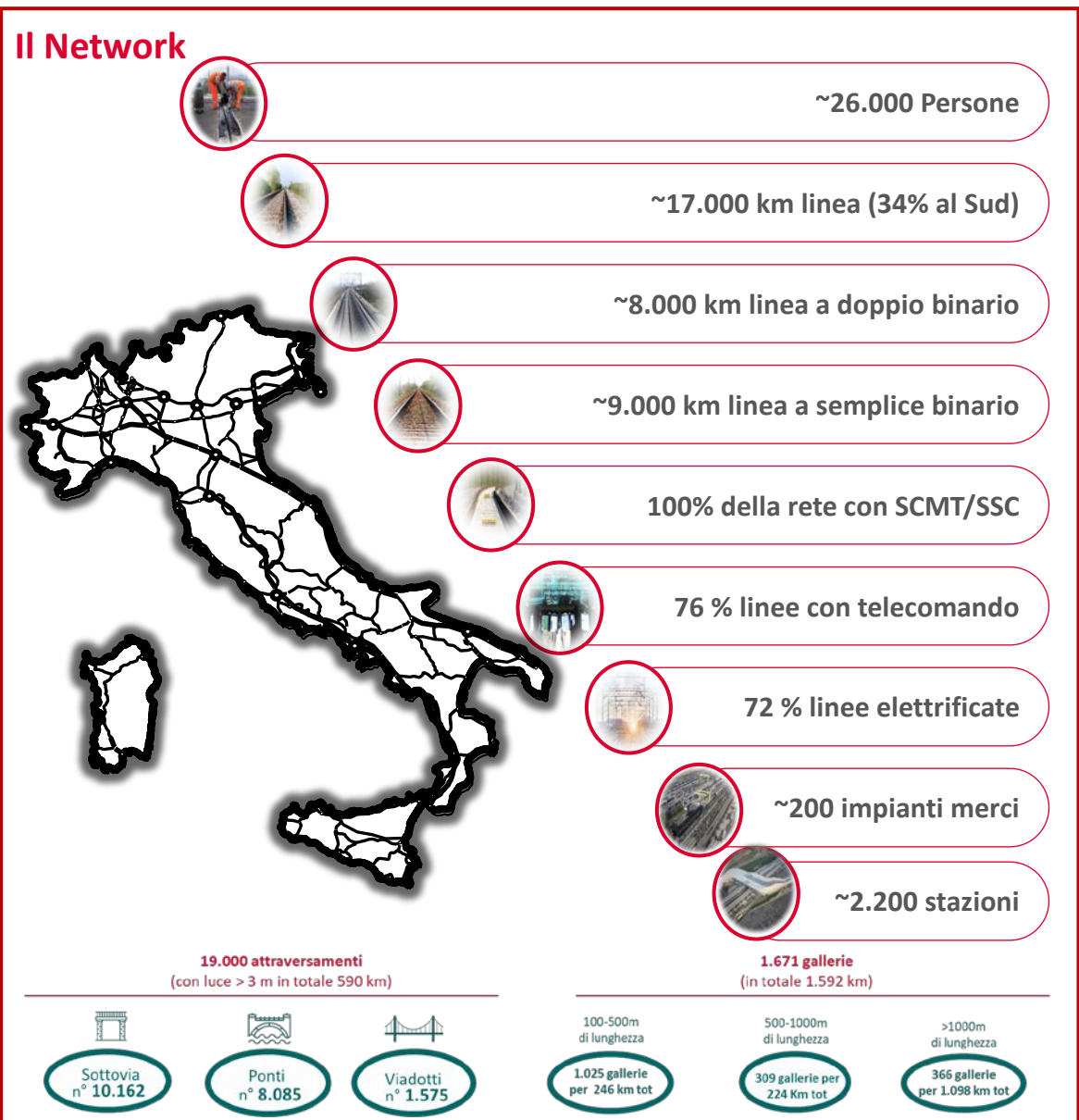
Le ferrovie hanno contribuito alla storia del nostro Paese investendo in infrastrutture e curando un grande patrimonio di opere d'arte

Dati aggiornati al 2019

Il sistema ferroviario è sempre stato caratterizzato da un intenso utilizzo delle risorse finanziarie oltreché del **capitale umano**. Nasce con le ferrovie la **grande ingegneria italiana** e la creazione di un corpo di **maestranze di altissima specializzazione**.

Dalla fine degli anni '90, inizia lo **sviluppo su tutta la rete di tecnologie di sistema per la circolazione, che garantiscono più sicurezza, flessibilità gestionale e capacità**.

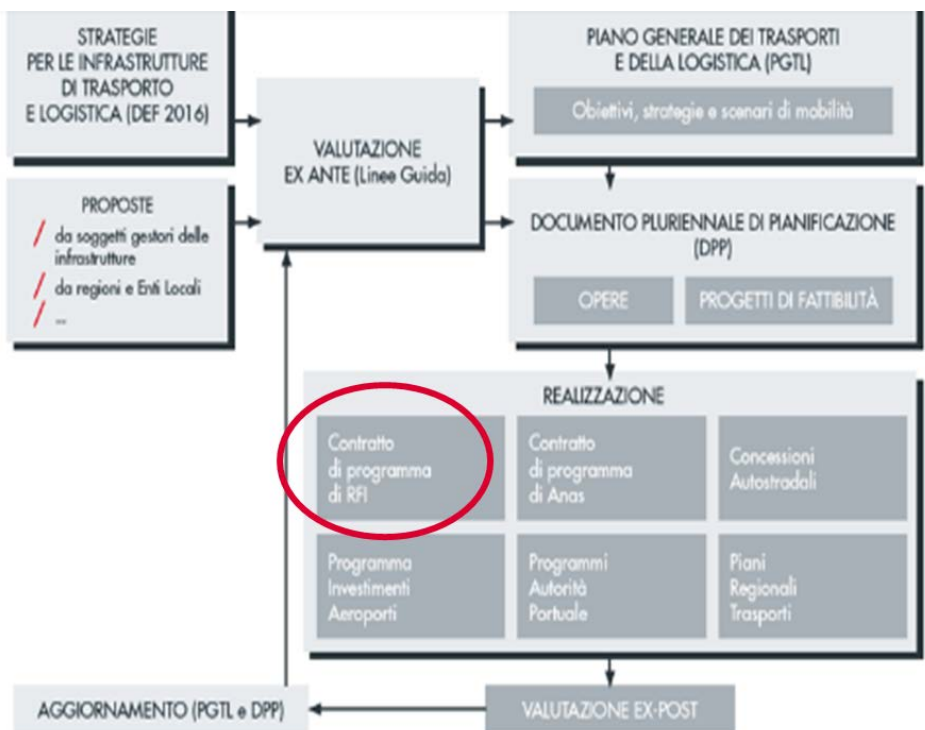
RFI è tra i principali investitori del Paese.



I rapporti con lo Stato per la programmazione nazionale degli investimenti ed il relativo finanziamento

Il **Piano investimenti** sull'IFN viene **definito, valutato e finanziato** nell'ambito di un articolato processo, che coinvolge oltre alle Istituzioni pubbliche anche tutti gli altri stakeholders deputati a governare lo sviluppo infrastrutturale, che viene riportato nel Contratto di Programma.

Processo di programmazione Nazionale degli Investimenti



Fonte: Linee guida per la valutazione degli investimenti, MIT, 2017

Stakeholders del Contratto di Programma



Interlocutori



Finanziatori

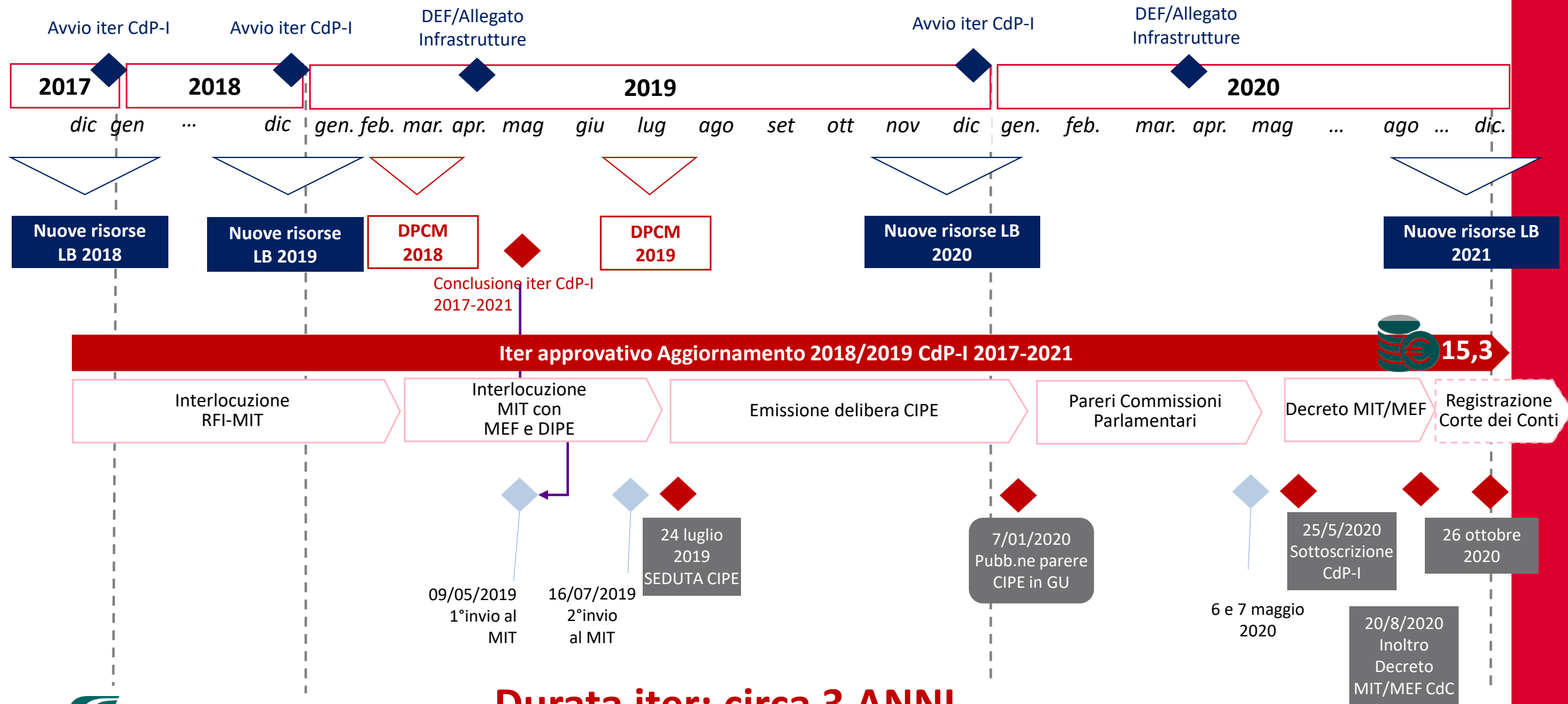


Iter approvativo Contratto di Programma



Il processo è definito in una serie di **norme** (L.238/93, D.lgs. 112/05, Decreto 228-229/2011, Direttiva UE 34/2012 c.d. Recast, D.L 148/2017 c.d. Fiscale, IV Pacchetto Ferroviario, Codice appalti) e **documenti** (es. Linee guida per la valutazione degli investimenti) che regolano gli ambiti della pianificazione delle Opere Pubbliche e del Contratto di Programma.

Focus iter aggiornamento 2018/2019 CdP-I



Durata iter: circa 3 ANNI

I Contratti di Programma del Gestore con lo Stato

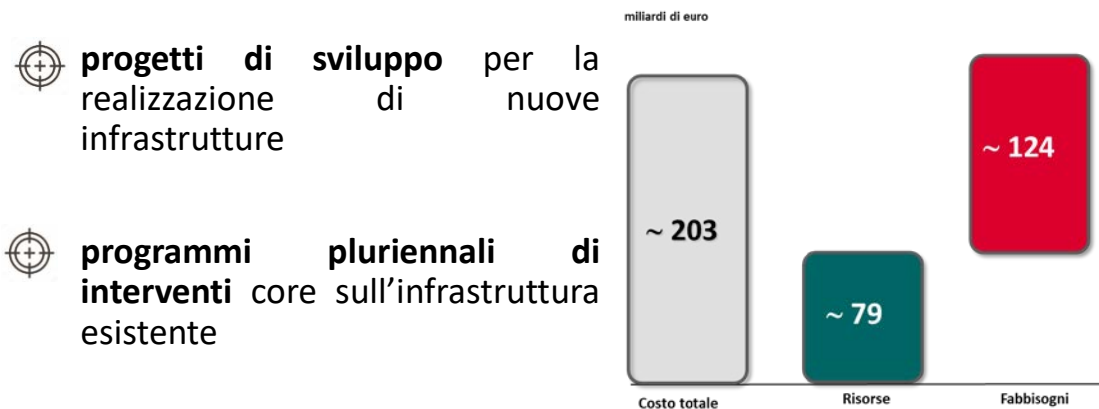
Il Contratto di Programma parte Investimenti (CdP-I) e parte servizi (CdP-S)

L'Atto di Concessione e il D.Lgs.112 del 15 Luglio 2015 all'art.15 stabiliscono che i rapporti tra RFI e lo Stato per la manutenzione e lo sviluppo della Rete sono regolati da uno o più Contratti di Programma (CdP) della durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente. Nel 2012, il CIPE, con delibera n. 4/2012 ha richiesto la sottoscrizione due distinti atti contrattuali per garantire la continuità dei finanziamenti per le attività di manutenzione.

Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)

- Il Contratto disciplina **gli investimenti ferroviari** da realizzare a carico del Gestore per il potenziamento, sviluppo e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria ed il relativo finanziamento.

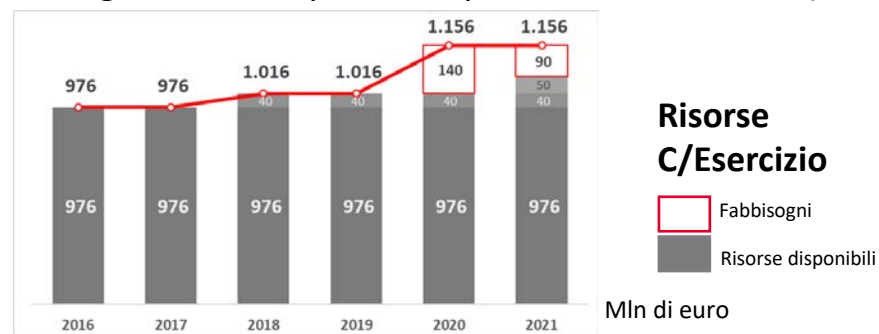
E' vigente l'agg. 2018/2019 del CdP-I, il quale è articolato in:



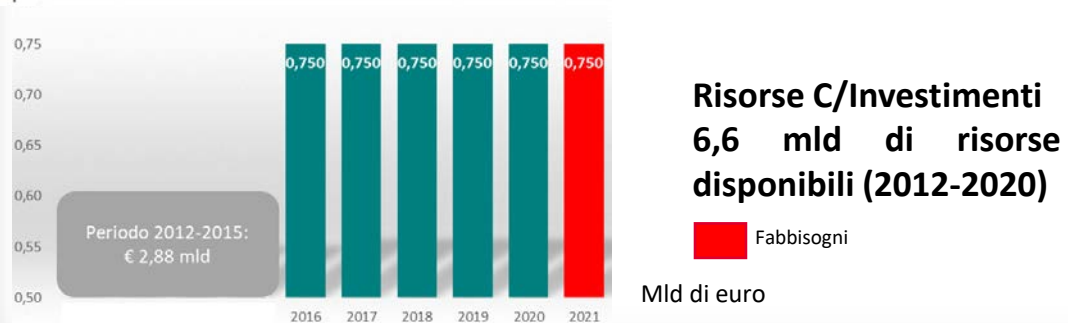
Contratto di Programma - Parte Servizi (CdP-S)

- Il Contratto disciplina la programmazione ed il relativo finanziamento delle attività di:

manutenzione ordinaria e di gestione della Rete (tra cui circolazione, navigazione, safety e security, carri soccorso e PRM)



manutenzione straordinaria dell'infrastruttura



I Contratti di Programma del Gestore con lo Stato: regole

Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)

Contratto di Programma - Parte Servizi (CdP-S)

1 Durata

5 anni, con possibilità di **aggiornamenti annuali** per recepire interventi legislativi intervenuti successivamente all'approvazione dell'atto (es. nuovi stanziamenti da Legge di Bilancio).

6 anni (in coerenza con normativa UE - ed al periodo tariffario definito dall'ART 2016-21)

2 Struttura



3 Obblighi del Gestore

Monitoraggio annuale finanziario, fisico e procedurale ai sensi della normativa vigente e **monitoraggio annuale** dei contenziosi, degli affidamenti, dei collaudi per gli appalti di maggiore rilevanza e dello stato di avanzamento delle opere e delle risorse finanziarie.

Previsti **monitoraggi** periodici per la rendicontazione della spesa (con cadenza semestrale/annuale) a preventivo e consuntivo

Elaborazione del **Documento annuale di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti (DVVPI)** per il corretto dimensionamento delle risorse da inscrivere nella Legge di Bilancio.



4 Penali/ Performance

Misurazione delle performance con sistema di **penalità** in caso di scostamento degli indicatori caratteristici dei Progetti/Programmi di investimento (costi, tempi e kpi fisici) rispetto al valore obiettivo

Misurazione delle performance sulla base di KPI con sistema di **penalità** in caso di prestazioni rese al di sotto dei livelli contrattualizzati

Evoluzione del Piano Investimenti per far ripartire il Paese

RFI opera in un contesto sempre più complesso e in continuo mutamento...

Forte crescita della domanda di mobilità e **squilibrio tra trasporto pubblico e privato**.
Limitata soddisfazione delle persone per l'**accessibilità e la qualità** delle stazioni e dei servizi ferroviari, soprattutto in ambito metropolitano e regionale.



Presenza di un **gap di connettività ferroviaria** in termini di integrazione tra i diversi sistemi di mobilità e di **disomogeneità** nei livelli prestazionali delle linee e delle reti ferroviarie nelle diverse aree del Paese, con particolare attenzione alla **sicurezza**

Progressiva evoluzione dello **spazio ferroviario unico europeo** e del contesto regolatorio per favorire l'**interoperabilità**, la **concorrenza** e la **cooperazione** tra gestori per lo shift modale nel trasporto di persone e merci

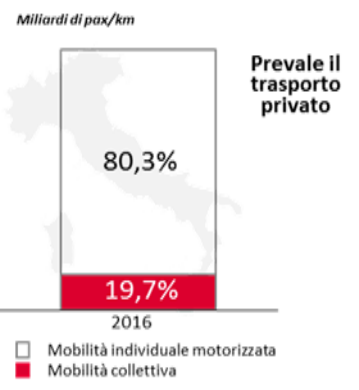


Aumento del ruolo dell'**innovazione tecnologica** e della **sostenibilità integrata** per la competitività del Paese e lo sviluppo della **mobilità del futuro** come leva per l'innalzamento della **qualità della vita** (i.e. **ambiente**, integrazione centro e periferia)

Crescente **urbanizzazione, climate change e fragilità del territorio**, con eventi repentini e distruttivi che richiedono un continuo sforzo per il **presidio** e la **resilienza** dell'infrastruttura e per la conservazione del territorio. In Italia, circa **7.000 comuni** sono a **rischio frane e a rischio idraulico**. Il **40% del territorio nazionale** (circa 22 milioni di persone) è in aree ad elevato **rischio sismico**.



La mobilità passeggeri in Italia



Evoluzione del Piano Investimenti per far ripartire il Paese

...in cui lo spazio e il tempo sono fattori critici per un futuro più sostenibile

200 PERSONE IN 177 AUTOMOBILI A BENZINA



200 PERSONE IN 177 AUTOMOBILI ELETTRICHE



200 PERSONE IN 1 TRENO



Images of downtown Seattle's 2nd Avenue
From the International Sustainability Institute's Commuter Toolkit poster

200 PERSONE IN BICICLETTA



200 PERSONE IN 3 AUTOBUS

SdGs Agenda 2030



Obiettivi

Descrizione



Energia ed emissioni

Carbon Neutral entro il 2050



Mobilità sostenibile

Passeggeri: 5% di modal shift da auto privata a mobilità condivisa, pubblica e dolce al 2030 (15% al 2050), rispetto al 2015
Merci: trasporto 50% su gomma e 50% su treno al 2050 (tratte > 300 km)

Evoluzione del Piano Investimenti - PNRR Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Un'unica strategia con due filoni di finanziamento sinergici anche alle risorse statali

#ITALIA VELOCE

Un Paese sostenibile



Infrastrutture efficienti



Economie resilienti



Un Paese tutto digitale



Più formazione e ricerca



Aiuti alle filiere



PNRR: LINEE STRATEGICHE DI INTERVENTO

COMPLETARE LE TRATTE DI VALICO

ACCESSIBILITÀ



COMPLETARE I CORRIDOI FERROVIARI TEN-T



FONDO SVILUPPO E COESIONE
RECOVERY FUND
FONTI STATALI

RESILIENZA



ERTMS

POTENZIARE I NODI E LE DIRETTRICI FERROVIARIE ED UPGRADING DELLA RETE ESISTENTE



PUNTARE ALL'ALTA VELOCITA' DI RETE PER PASSEGGERI E MERCI

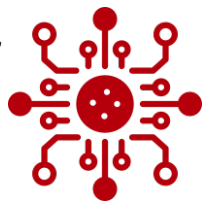


RIDURRE IL DIVARIO INFRASTRUTTURALE AL SUD

PNRR: ecco il piano italiano

Le risorse del Next Generation Ue ammontano a circa 224 miliardi

DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITA' E CULTURA



46,30

DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E SICUREZZA NELLA P.A.	11,75
DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITA' DEL SISTEMA PRODUTTIVO	26,55
TURISMO E CULTURA 4.0	8,00

RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA



69,80

IMPRESA VERDE ED ECONOMIA CIRCOLARE	7,0
TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITA' LOCALE SOSTENIBILE	18,22
EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI	29,55
TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA	15,03

INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE



31,98

ALTA VELOCITA' FERROVIARIA E MANUTENZIONE STRADALE 4.0	28,30
INTERMODALITA' E LOGISTICA INTEGRATA	3,68

ISTRUZIONE E RICERCA



28,49

POTENZIAMENTO DELLE COMPETENZE E DIRITTO ALLO STUDIO	16,72
DALLA RICERCA ALL'IMPRESA	11,77

INCLUSIONE E COESIONE



27,62

POLITICHE PER IL LAVORO	12,62
INFRASTRUTTURE SOCIALI, FAMIGLIE, COMUNITA' E TERZO SETTORE	10,83
INTERVENTI SPECIALI DI COESIONE TERRITORIALE	4,18

SALUTE

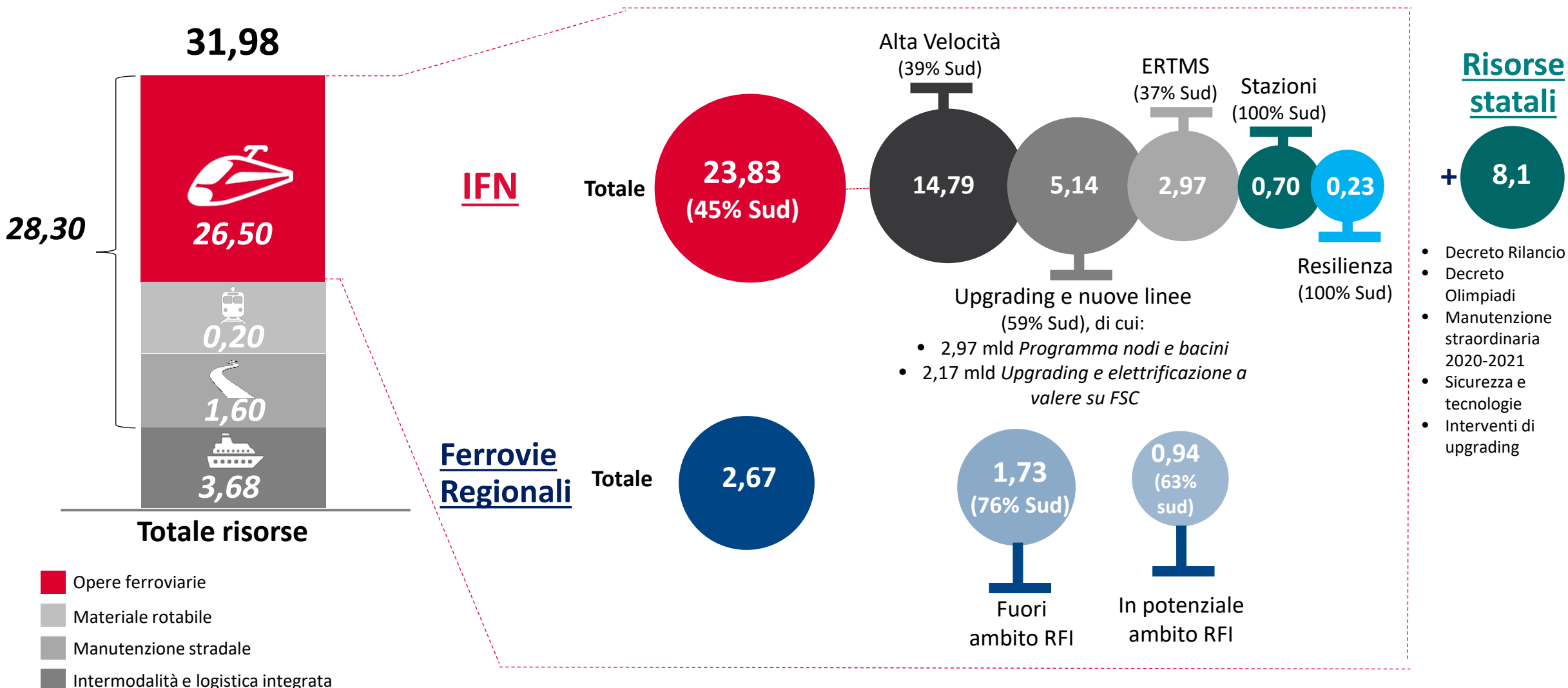


19,72

ASSISTENZA DI PROSSIMITA' E TELEMEDICINA	7,90
INNOVAZIONE, RICERCA E DIGITALIZZAZIONE DELL'ASSISTENZA SANITARIA	11,82

Un piano ambizioso per la rinascita di infrastrutture sostenibili

Le risorse a disposizione (RF + FSC) rendicontabili con la spesa da effettuarsi nel periodo 2020-2026



Miliardi di euro

I principali progetti infrastrutturali ferroviari in ambito «Recovery Plan»

QUADRANTE NORD-OVEST

Prosecuzione di grandi interventi per lo sviluppo del **corridoio europeo Reno-Alpi** e **la parte occidentale del corridoio Mediterraneo**

QUADRANTE CENTRO

Interventi per il **potenziamento delle linee trasversali appenniniche** (evoluzione dell'attuale sistema ad **AV in un sistema ad "Alta Velocità di Rete"**), per massimizzare le prestazioni offerte ai principali centri urbani



QUADRANTE NORD-EST

Lotto prioritario delle opere di adduzione della **linea Verona-Brennero** per lo sviluppo del traffico merci, lungo il **corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo**

QUADRANTE SUD

Intervento di **velocizzazione della relazione Roma-Napoli-Salerno-Reggio Calabria** con progressivo *upgrading* delle linee di connessione con la Basilicata e la Calabria; investimenti relativi a **Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo**

Focus interventi finanziati dal PNRR: Progetti in essere + nuovi

Progetti in essere / Progetti nuovi

NORD OVEST

- Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi
- Potenziamento Milano-Pavia 1^a fase
- Potenziamento Rho-Gallarate 1^a fase
- Raddoppio Albairate-Abbiategrasso
- Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^a
- Resilienza linee appenniniche di collegamento ai nodi
- Aeroporti Bergamo e Genova
- Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello
- Fermate SFM Torino fasi



Progetti in essere / Progetti nuovi

NORD EST

- Brescia-Verona
- Verona-Bivio Vicenza
- Circonvallazione di Trento
- Pot. Venezia-Trieste 1^a fase
- Coll. nto aeroporto di Venezia
- Elettrificazione anello Bellunese



CENTRO

- Orte-Falconara
 - PM 228 - Castelplanio
 - Velocizzazione tratte Orte-Falconara
- Roma-Pescara
 - Tagliacozzo-Avezzano
 - Scafa-Manoppello
 - Sulmona-Pratola Peligna
 - Manoppello-Interporto
- Potenziamento Pistoia-Lucca e Empoli-Siena
- Linea adriatica: Variante Falconara
- Adeguamento sagoma Bologna-Prato fasi



SUD

- Napoli-Bari
- Catania-Palermo
- Salerno-Reggio Calabria/Potenza-Taranto
- Aeroporti Trapani, Salerno e Olbia
- Porti e terminali Augusta e Bari
- Ionica Sibari-Catanzaro L.-Reggio Calabria
- (Roma) Venafrò - Campobasso - Termoli
- Anello di Palermo e Nodo di Catania 1^a fase
- Palermo - Agrigento - Porto Empedocle
- Elettrificazione Barletta - Canosa
- Raddoppio Decimomannu-Villamassargia
- Pescara/Potenza-Foggia
- Potenz. Collegamenti Bari e Brindisi
- Completamento Ferrandina-Matera
- Elettrificazione+Velocizzazione Roccaravindola-Campobasso
- Ripristino Caltagirone-Gela ed elettrificazione PA-Trapani Via Milo
- Piano resilienza e stazioni



Ferrovie Regionali

Descrizione

Il network delle ferrovie ex-concesse si compone di ~ **3.600 km di linea** (60% al sud, 10% al centro e 30% al nord). Di queste ~ 2.300 km sono linee interconnesse e ~ 1.300 km sono linee isolate. Gli interventi prevedono l'adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza.

Obiettivi/Benefici

- Maggiore integrazione IFN-ferrovie regionali e ampliamento/integrazione dei servizi ferro/gomma;
- Omogeneizzazione degli standard di sicurezza;
- Nuove connessioni passeggeri e merci con aeroporti, porti e terminali;
- Ottimizzazione dell'offerta con integrazione tra servizi AV e TPL.
- Miglioramento regolarità della circolazione grazie al rinnovo tecnologico degli impianti



Risorse PNRR
Totale
(mld)

2,67

1,73
(76% Sud)

Fuori
ambito RFI

0,94
(63%
sud)

In potenziale
ambito RFI

Il piano investimenti da avviare e il quadro finanziario

Premesso che

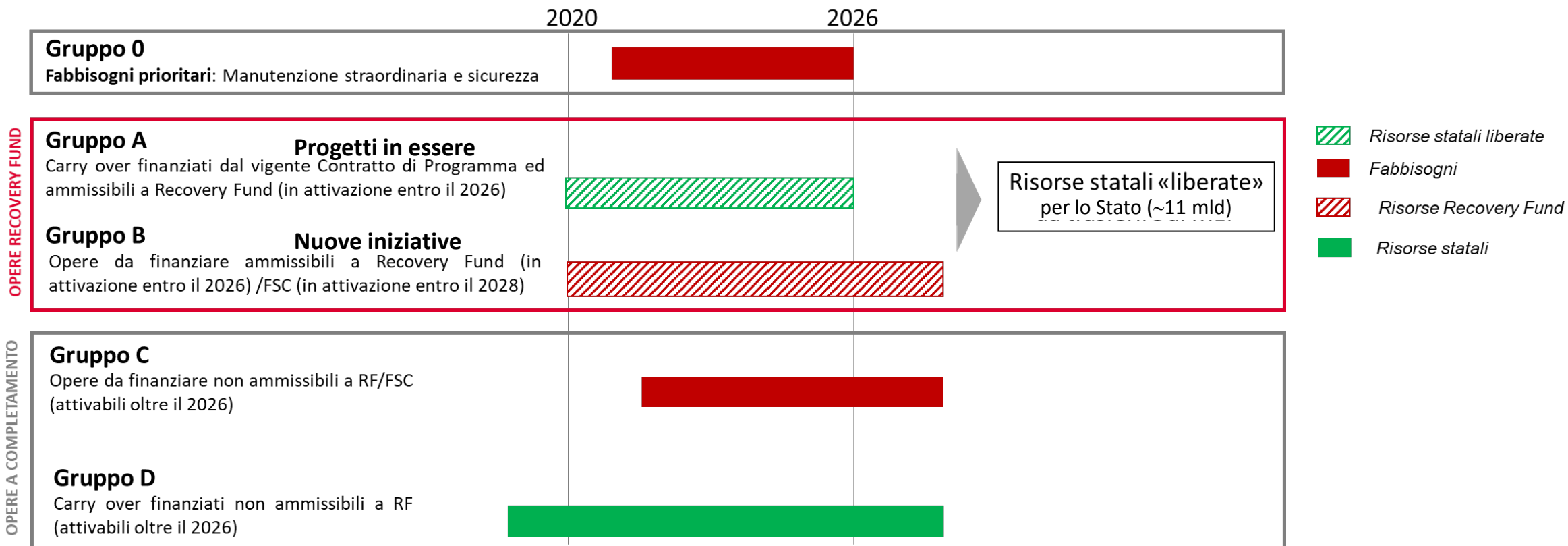
- *Allo stato attuale sono vigenti l'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I e l'aggiornamento del CdP-S 2016-2021*
- *Sono state stanziati ingenti risorse finanziarie non ancora del tutto operative da diverse fonti normative*
- *Sono stati individuati dettagliati piani di investimento (DL Rilancio, DL Olimpiadi, FSC, PNRR)*
- *Rimangono da allocare le risorse statali ordinarie (L. Bilancio 2020/2021) a programmi/progetti di investimento in funzione delle priorità di prosecuzione delle attività di manutenzione (annualità 2021-2022), sicurezza ed in funzione della maturità dei progetti infrastrutturali.*

Le tematiche principali in corso di definizione

- 1. I fabbisogni del Piano investimenti da avviare e contrattualizzare con l'aggiornamento del Contratto di Programma:** manutenzione straordinaria, sicurezza, sviluppi infrastrutturali e nuove opere del PNRR
- 2. Quadro delle risorse finanziarie disponibili stanziati e da rendere operative:** Legge di Bilancio 2020/2021, Decreto Rilancio, Decreto Olimpiadi, RF e FSC 2021-2027
- 3. Iter accelerato:** operatività immediata delle risorse e soluzioni per i futuri fabbisogni finanziari a completamento del Piano per l'appaltabilità di alcune opere.

L'articolazione del Piano investimenti da avviare

Gli investimenti sono suddivisi in gruppi in base alla data di attivazione e alla situazione finanziaria. Il Recovery Fund nasce con la finalità di dare impulso nel breve/medio periodo ed è soggetto a vincoli: **utilizzo delle risorse entro il 2026, funzionalità delle opere entro il 2026; forte impulso allo sviluppo infrastrutturale al Sud.**



Il piano complessivo integrato e sinergico con le altre fonti finanziarie (FSC, Fonti statali) incrementa il volume degli investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture, il miglioramento dell'accessibilità al sistema ferroviario e la resilienza della rete.

Iter accelerato approvazione CdP: operatività immediata delle risorse e soluzioni di accompagnamento per i futuri fabbisogni finanziari a completamento del Piano

Premesso che l'art.3 comma 3 del vigente CdP-I 2017-2021 prevede che:

«In conseguenza di **disposizioni normative o delibere CIPE** che provvedono a **stanziare ed assegnare risorse finanziarie specificatamente dedicate a puntuali interventi o programmi ivi previsti**, successive all'approvazione del presente Contratto, **le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il Gestore.** ...»

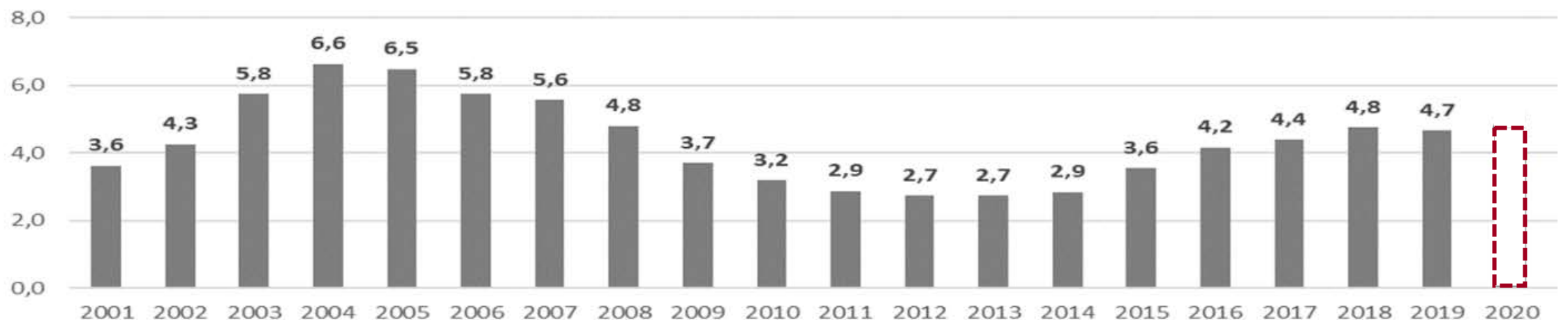
è **necessario**, al fine di dare piena attuazione al Piano degli investimenti previsto, la seguente serie di azioni:

- ✓ **finalizzare** il DPCM di riparto delle risorse stanziare dalla Legge di Bilancio 2020 e gli atti amministrativi per il riparto delle risorse del RF e Fondo Sviluppo e Coesione con una norma che ne preveda l'immediata efficacia ed infine attivare l'istruttoria per il riparto delle risorse stanziare dalla Legge di Bilancio 2021,
- ✓ **procedere** con un **iter accelerato** per l'operatività e/o contrattualizzazione delle diverse tipologie di risorse finanziarie nell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-I, in modo da **renderle operative nel 1^ trimestre 2021 in diversi step o con un unico atto contrattuale**,
- ✓ procedere con un **Atto Integrativo** al CdP-S per la contrattualizzazione delle risorse per la manutenzione straordinaria annualità **2021** e con un **Atto Ponte** per l'annualità **2022**,
- ✓ **individuare soluzioni** di accompagnamento per i **futuri fabbisogni finanziari** a completamento del Piano (CdP-I e CdP-S).

La capacità realizzativa del Gestore

Nel primo decennio del 2000 il Gestore dell'IFN è stato impegnato nella realizzazione del più importante programma di investimenti di sviluppo che ha riguardato la rete ferroviaria nazionale con la costruzione delle linee ad **Alta Velocità/Alta Capacità TO-MI-NA**. In questo periodo l'infrastruttura ferroviaria nazionale ha registrato volumi di spesa per investimenti dell'ordine dei **6-7 mld annui**, in gran parte dovuti alla realizzazione del citato programma Alta Velocità/Alta Capacità. Con il completamento della TO-MI-NA nel 2009, il volume della spesa annua si è progressivamente ridotto. Con la ripresa degli stanziamenti pubblici negli anni 2015 e 2016 si è registrata una significativa crescita della spesa annua.

Con l'impulso del Recovery Plan il settore ferroviario dovrà garantire un elevato livello di spesa nel periodo 2020-2026 pari a circa 24 mld (media annua 3,4 mld a cui si aggiungeranno gli ulteriori investimenti in corso già coperti finanziariamente fuori dal PNRR).



Serie storica della spesa per investimenti 2001-2020

Preconsuntivo

Back up

Ferrovie Regionali

Descrizione

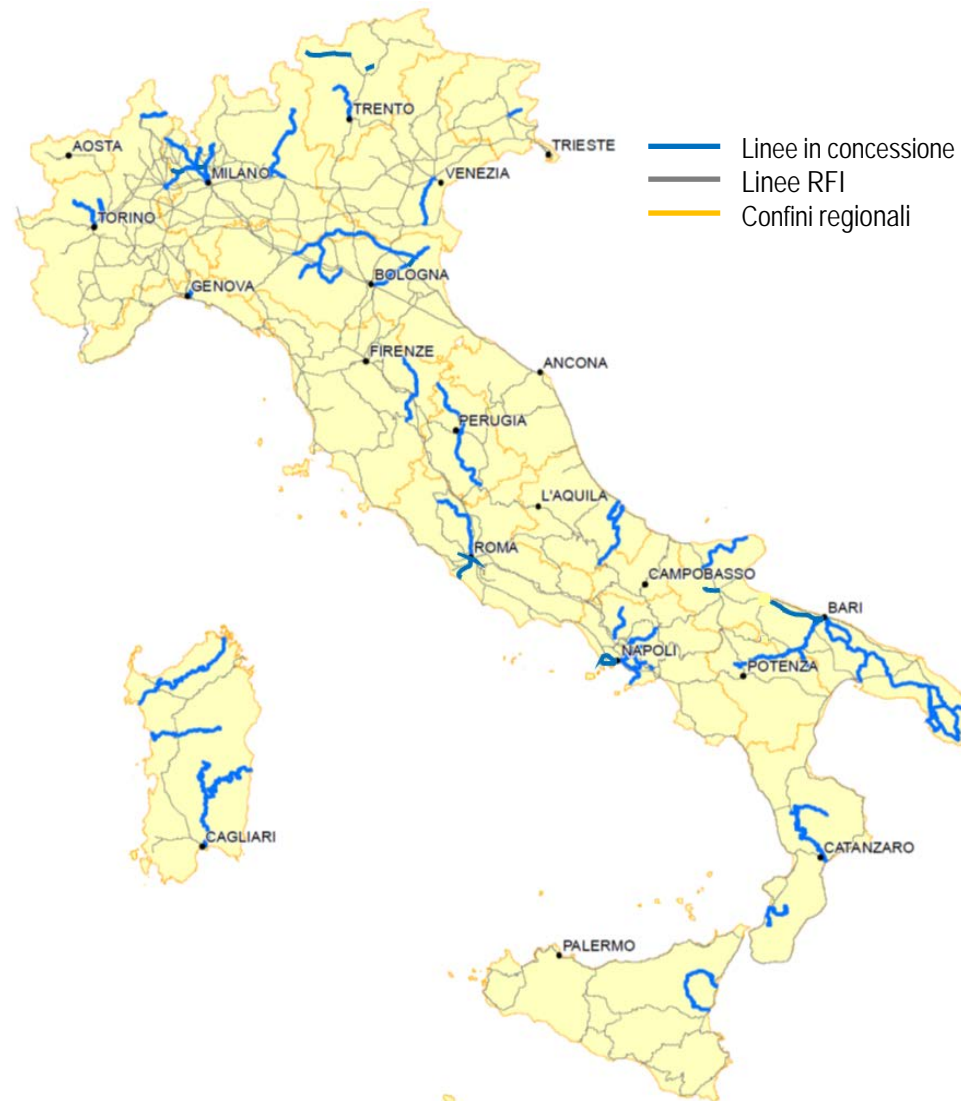
Il network delle ferrovie ex-concesse si compone di ~ **3.600 km di linea** (60% al sud, 10% al centro e 30% al nord). Di queste ~ 2.300 km sono linee interconnesse e ~ 1.300 km sono linee isolate. Gli interventi prevedono l'adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza.

Obiettivi/Benefici

- Maggiore integrazione IFN-ferrovie regionali e ampliamento/integrazione dei servizi ferro/gomma;
- Omogeneizzazione degli standard di sicurezza;
- Nuove connessioni passeggeri e merci con aeroporti, porti e terminali;
- Ottimizzazione dell'offerta con integrazione tra servizi AV e TPL.
- Miglioramento regolarità della circolazione grazie al rinnovo tecnologico degli impianti

Importi in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse	KM	Attivazione
GTT: Potenziamento ed ammodernamento intera rete	190,900	190,900	79	entro 2026
FUC: interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea Udine-Cividale	36,400	36,400	16	entro 2026
linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	40,110	40,110	10	entro 2026
Linea Rosarno-S. Ferdinando: PRG Rosarno e San Ferdinando	60,000	60,000	5	entro 2026
FCU: Rinnovo armamento Perugia-Terni e Sansepolcro-Città di Castello	67,000	67,000	153	entro 2026
FCU: Realizzazione del sistema ERTMS	51,000	51,000		entro 2026
EAV: Potenziamento ed ammodernamento della linea Canello-Benevento	109,000	109,000	47	entro 2026
FSE: Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari-Taranto	86,500	86,500	155	entro 2026
FSE: Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete	98,800	98,800	162	entro 2026
Subtotale interventi finanziati da Recovery fund (A)	739,710	739,710	627	
FSE: Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete	32,000	32,000	53	entro 2026
FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione di 20 stazioni	165,000	165,000	-	entro 2026
Subtotale interventi finanziati da FSC 2021-2027 (B)	197,000	197,000	53	
Totale interventi finanziati in ambito RFI (A+B)	936,710	936,710	680	
Totale interventi finanziati fuori ambito RFI (C)	1.733,690	1.733,690	1.097	
Totale complessivo (A+B+C)	2.670,400	2.670,400	1.777	



Schema di DPCM recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali ai sensi dell'art.4, comma 1, del D.L. 18/4/2019 c.d. «Sblocca cantieri»

Elenco opere commissariate e relativi Commissari

Interventi ferroviari	Presente in PNRR	Commissario
AV/AC Brescia Verona	<i>Brescia est-Verona e Verona-Bivio Vicenza</i>	Vincenzo Macello
Potenziamento Linea Fortezza-Verona	<i>Circonvallazione di Trento</i>	Paola Firmi
Potenziamento Linea Venezia-Trieste	<i>Potenziamento tecnologico linea Venezia - Trieste (tratta Mestre - Ronchi Sud)</i>	Vincenzo Macello
Completamento raddoppio linea Genova Ventimiglia e potenziamento tecnologico		Vincenzo Macello
Completamento raddoppio Pescara – Bari	<i>Completamento raddoppio Pescara – Bari</i>	Roberto Pagone
Linea Roma - Pescara	<i>tratte Tagliacozzo-Avezzano, Sulmona-Pratola Peligna, Scafa-Manoppello-Interporto</i>	Vincenzo Macello
Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara	<i>PM228-Castelplanio e velocizzazione tratte Orte-Falconara</i>	Vincenzo Macello
Realizzazione nuova linea Ferrandina – Matera La Martella		Vera Fiorani
Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Salerno – Reggio Calabria	<i>Lotto prioritario Tarsia-Cosenza-Paola</i>	Vera Fiorani
Linea Palermo-Trapani via Milo		Filippo Palazzo
Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto – Metaponto – Potenza – Battipaglia	<i>Lotto prioritario tratta Potenza-Metaponto e velocizzazione Battipaglia-Potenza</i>	Vera Fiorani
Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova	<i>1^ fase Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova</i>	Chiara De Gregorio
Chiusura Anello ferroviario di Roma		Vera Fiorani
Completamento raddoppio Pontremolese		Mariano Cocchetti
Realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli – Bari	<ul style="list-style-type: none"> - Raddoppio Cancello – Napoli - Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello – Frasso Telesino - Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino – Vitulano - Raddoppio tratta Apice –Hirpinia - Raddoppio Orsara - Bovino - Raddoppio Cervaro-Bovino 	Roberto Pagone
Realizzazione asse AV/AC Palermo- Catania-Messina	Lotti: <ul style="list-style-type: none"> - Bicocca - Catenanuova - Catenanuova-Dittaino - Dittaino-Enna - Caltanissetta-Xirbi-Lercara 	Filippo Palazzo