



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI DI
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2008**

1. I sottoscritti Michele Mario Elia e Vera Fiorani, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2008.

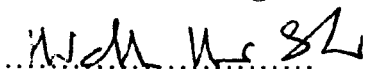
2. Al riguardo si rappresenta che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nominato in data 23 giugno 2008, ha svolto, su alcuni processi ritenuti maggiormente significativi, attività volte alla rilevazione dell'esistenza dei controlli sulle relative procedure amministrativo-contabili ed attività volte alla verifica dell'adeguatezza ed effettiva applicazione delle stesse. Tale attività è stata effettuata sulla base di un processo definito con il Dirigente Preposto di Capogruppo in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* che rappresenta un framework di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

Si specifica, in particolare, che l'ambito dei processi/procedure sottoposti ad analisi ai fini della presente Attestazione è stato definito attraverso un'attività di *scoping* condotta a livello di Capogruppo e di Società, partendo dai singoli conti di bilancio alimentati dai processi ed utilizzando indici di rilevanza quantitativa, con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa. Il processo di completamento, di verifica di adeguatezza e di effettiva applicazione di talune procedure amministrativo contabili si perfezionerà nel corso del corrente esercizio.

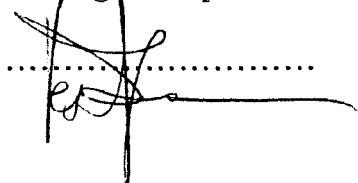
3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:
- a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Roma, 21 aprile 2009

Amministratore Delegato



Dirigente Preposto



Ferrovie dello Stato

UA 21/4/2009

RFI-AD1A0011/P/2009/0000366

RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.) S.p.A.

ESERCIZIO 2009

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

BILANCIO 2009**MISSIONE DELLA SOCIETA'**

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato dopo ed attualmente attraverso contributi in conto impianti dallo Stato).

La Società assolve, ai sensi del decreto legislativo 188/2003 e successive modifiche, i compiti di Gestore dell'Infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signore Azionista,

La Società ha conseguito anche nel 2009 un Risultato Netto positivo nonostante il rilevante ridimensionamento delle risorse stanziato dallo Stato, evidenziando, in tal modo, la capacità dell'azienda di far fronte ai momenti difficili attivando il maggior livello possibile di leve per assicurare l'equilibrio economico complessivo.

Ciò in presenza non solo di un minor supporto finanziario da parte dello Stato per la componente di corrispettivi per la messa in disponibilità dell'infrastruttura, ma anche di un mutato quadro macroeconomico condizionato dallo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009.

In Italia l'ampiezza dei settori coinvolti, e la profondità, in termini di tassi di contrazione dell'economia registrati, si è concretizzata nella diminuzione del 4,9% del PIL, su base annua, con una flessione sia dei consumi nazionali (-1,0%) sia degli investimenti (-12,8%). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%, registrando il calo più forte dal 1991.

Il conseguimento dell'equilibrio economico in questo contesto di riferimento così avverso mette in risalto il lavoro svolto negli anni per riconfigurare sotto il profilo industriale, organizzativo e gestionale l'azienda.

E' proprio lo sforzo profuso in questi anni da tutte le strutture sia a livello centrale sia a livello territoriale in termini di adattamento alle mutate condizioni del contesto operativo e del mercato a dare il senso delle capacità professionali presenti in azienda, che costituiscono quindi anche il punto di riferimento per le sfide che dobbiamo affrontare nel corso del 2010.

In relazione ai rapporti con lo Stato per i servizi di disponibilità dell'Infrastruttura, RFI ha formalizzato il 18 dicembre u.s., la proposta di Contratto di Servizio con lo Stato, a seguito di un'istruttoria portata avanti dagli Uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La sottoscrizione del contratto costituisce un'esigenza imprescindibile per la Società in modo da conferire all'attività in tale comparto una sostenibilità economica oltre che finanziaria a regime.

Peraltro, il livello di risorse finanziarie previsto nella proposta di Contratto di Servizio contiene elementi sfidanti per la Società in termini di ulteriore rivisitazione dei processi per ridurre il livello complessivo della struttura di costi, a fronte, non va sottaciuto, di un'infrastruttura in sviluppo per effetto delle varie attivazioni conseguenti alla mole di investimenti sviluppata negli ultimi anni.

Per quanto riguarda il pedaggio nel 2009 con riferimento al 2008 si è rilevato da un lato una riduzione dei volumi totali del 5,77% e dall'altro un aumento dell'introito complessivo del

2,74% per effetto dell'utilizzo di tracce orarie con più alto valore economico (es. attivazione delle tratte AV/AC).

E' infatti con l'attivazione delle tratte Bologna – Firenze, Novara - Milano e Gricignano – Napoli che si è aperta una nuova fase nell'attività di RFI. Una fase che sarà caratterizzata da tecnologie, nuovi servizi, vantaggi per l'ambiente e prospettive di sviluppo per il Paese: i volumi di produzione sulla rete AV AC continueranno a crescere nel corso del 2010 (circa 12 mln di treni*km previsti a budget rispetto ai 6,9 mln di treni*km del 2009).

Il coinvolgimento delle grandi e medie città della dorsale (si attraversa un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto) porta a dire con uno slogan utilizzato nei giorni dell'inaugurazione che “con l'AV si ricompatta l'Italia”. Inoltre, liberando la rete storica a beneficio del traffico regionale e metropolitano si è dato vita a un sistema fortemente integrato, nelle tratte e nei nodi urbani, con linee sempre più specializzate per i diversi tipi di traffico: metropolitano, regionale, media/lunga percorrenza e merci.

Per quanto attiene agli investimenti RFI, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con il Contratto di Programma 2007- 2011, provvede ad aggiornare annualmente (in base a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8) il piano investimenti.

Per il 2009 tale aggiornamento non si è concluso nel corso dell'anno, infatti, il termine contrattuale è stato prorogato al fine di definire con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) un insieme di aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento. La conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della Società.

Sul tema, è da sottolineare che con la Legge Finanziaria 2010 e la Legge di Bilancio ad essa collegata si è prevista una nuova modalità di finanziamento “a tranche” e di realizzazione per lotti costruttivi per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

L'anno in corso dovrà vedere la finalizzazione del processo di individuazione delle infrastrutture aventi queste caratteristiche.

Il quadro normativo di riferimento del gestore d'Infrastruttura ha visto nel corso del 2009 aggiungersi un nuovo tassello: è stata emessa la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministero Vigilante) e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze (Ministero Azionista), che ha definito le linee

di indirizzo in relazione agli impianti/scali merci funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana facenti parte del patrimonio di RFI, nonché definito un percorso in relazione agli impianti di manutenzione del rotabile funzionali all'operatività del Gestore, delle aree di ricovero, sosta e fornitura di servizi ai treni e all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In ottemperanza alla citata Direttiva del 7 luglio 2009 (di seguito Direttiva), RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria, ha operato per dare attuazione, agli indirizzi definiti, che, in particolare per gli aspetti relativi all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui all'art. 17, comma 11, del Dlgs. 188/2003 è stata completata con la richiesta del Ministero, nel febbraio 2010, di partecipare al tavolo di lavoro tra Ministero e Gestore per la definizione del relativo quadro regolamentare. Tali temi costituiranno filoni di lavoro rilevanti per il 2010, la cui finalizzazione rafforzerà ulteriormente il quadro complessivo entro cui si troverà ad operare il gestore d'infrastruttura nazionale.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NELL'ANNO

		2008	2009
<u>Redditività</u>			
ROE	RN/MP*	0,12%	0,02%
ROI	RO/CI*	-0,40%	-0,26%
ROS	RO/RIC	-4,76%	-3,41%
MOL/RICAVI OPERATIVI	MOL/RIC	2,14%	3,60%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	RIC/CI*	0,08	0,08
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI		0,64	0,68
<u>Solidità</u>			
QUOZIENTE DI COPERTURA	(MP+Pcons)/AF	0,98	0,98
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	DF/MP	0,08	0,17
<u>Liquidità</u>			
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	AC/Pcorr	0,11	0,96
QUOZIENTE DI LIQUIDITA'	(AC-RIM)/Pcorr	0,16	0,93
<u>Rotazione del circolante</u>			
GIACENZA MEDIA DELLE SCORTE (giorni)	(RIM*/RIC)x360	22,8	22,8
INCASSO MEDIO CREDITI (giorni)	(CRED*/RIC)x360	126,3	166,8
PAGAMENTO MEDIO DEBITI (giorni)	(DEB*/A)x360	141,6	171,4
TOTALE CICLO DEL CIRCOLANTE (giorni)		7,6	18,2

LEGENDA

A: Acquisti dell'esercizio (di materie, servizi, godimento beni di terzi)

AC: Attivo corrente

AF: Attivo fisso

CI*: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio) al netto delle partecipazioni

CRED*: Crediti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio) al lordo del fondo svalutazione

DEB*: Debiti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio)

DF: Debiti finanziari

MOL: Margine operativo lordo

MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

MP: Mezzi propri

Pcons: Passivo consolidato (debiti a lungo termine + TFR + fondi)

Pcorr: Passivo corrente (debiti a breve termine)

RIC: Ricavi operativi

RIM: Rimanenze

RIM*: Rimanenze medie (tra inizio e fine esercizio)

RN: Risultato netto

RO: Risultato operativo

I RAPPORTI CON LO STATO

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione degli investimenti

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con la sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011, avvenuta il 31 ottobre 2007, deve ottemperare a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8 ai fini dell'*aggiornamento annuale* del piano investimenti per tenere conto delle variazioni alle risorse finanziarie rese disponibili dalla Legge Finanziaria e da altre fonti, e ai fini di informativa sullo *stato di attuazione* degli investimenti e delle *performance* conseguite e da conseguire.

L'*iter* procedurale previsto dall'art. 3 comma 2 del Contratto, per la definizione dell'aggiornamento 2009 che stabilisce che entro il mese di gennaio venga definita l'eventuale modifica dei contenuti delle tabelle allegate al Contratto di Programma stesso, non si è concluso nei termini previsti e pertanto il termine contrattuale è stato prorogato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) al fine di definire di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento.

In data 24 luglio 2009 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota formale lo schema dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma - parte investimenti per il perfezionamento dell'atto contrattuale che prevede esso sia, ai sensi dell'art.1 della Legge n. 238 del 1993, sottoposto al parere del CIPE nonché a quello delle Commissioni permanenti della Camera e del Senato.

I principali fattori che hanno caratterizzato lo schema di aggiornamento 2009 sono i seguenti:

- il 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 (Legge n°203/2008 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e la Legge di Bilancio n°204 ad essa collegata) che - recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con legge 133/2008) - da un lato non ha apportato risorse di competenza aggiuntive in tabella D - capitolo 7122, dall'altro ha operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziare per il triennio 2009 - 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008;
- oltre al suddetto definanziamento, risultante dalla Tabella F della Legge Finanziaria 2009, sono state apportate, per gli effetti di atti normativi, ulteriori riduzioni:
 - ✓ 25 milioni di euro secondo quanto disposto dal Decreto Legge 10 novembre 2008, n. 180 (convertito con la legge 9 gennaio 2009, n. 1);
 - ✓ 32 milioni di euro per la rete convenzionale e 8 milioni per la rete AV/AC per gli effetti del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (D.P.C.M. dell'11 settembre 2008) che varia la disponibilità dei fondi bloccati per l'anno 2007 ai sensi dell'art. 1, comma 758 della Finanziaria 2007;
 - ✓ ulteriori 50 milioni di euro per la rete convenzionale relativo alle risorse accantonate e rese indisponibili ai sensi dell'art. 1 comma 507 della Legge Finanziaria 2007 e portate in riduzione dalle dotazioni del Bilancio dello Stato;

- nella seduta del 6 marzo 2009, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con la delibera n° 10 nel prendere atto della Proposta di Piano per le Infrastrutture Strategiche 2009 ha definito il criterio per l'applicazione al Contratto di Programma degli effetti del definanziamento delle risorse invitando a ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie per interventi inseriti nelle allegate Tabelle programmatiche (Tab. B, C e D) non ancora impegnate con atti negoziali verso terzi ed a ridurre, se necessario, anche le disponibilità finanziarie per le opere incluse nella Tabella A – “Opere in corso”;
- il 28 aprile 2009 è stato emanato il Decreto Legge 39/09 convertito in Legge 77/2009 che all'art. 4 comma 3 ha destinato, nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, fino a 100 milioni di euro per la realizzazione di interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009;
- nelle sedute del 26 giugno e 15 luglio (rispettivamente con Delibera n° 51 e 52) il CIPE ha approvato il quadro di dettaglio degli interventi finanziati dal Fondo infrastrutture ed ha espresso parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010 – 2013;
- nelle sedute del 22 settembre e del 17 dicembre è stata ridefinita la dotazione complessiva del Fondo Infrastrutture con la conseguente rimodulazione delle risorse FAS (fondo aree sottosviluppate) assegnate a RFI.

Nel complesso le nuove risorse per le opere strategiche acquisite nell'aggiornamento del Contratto di Programma sono pari a 2.347 milioni di euro derivanti da:

- ✓ fondi di Legge Obiettivo per 1.317 milioni di euro;
- ✓ fondi FAS pari a 1.030 milioni di euro di cui 460 assegnati a RFI ai sensi del Decreto interministeriale MIT/MEF N°59274 del 22 luglio 2009;
- in data 23 dicembre 2009 è stata emanata la Legge Finanziaria 2010 (L. n.191 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata. Per l'anno 2010 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa sono state previste le seguenti erogazioni:
 - ✓ 2.385 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2010 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella “A” del Contratto di Programma 2007-2011;
 - ✓ 3 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2010, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
 - ✓ 100 milioni di euro per la rete AV/AC e per la rete convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
 - ✓ 400 milioni di euro per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2010 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

La Legge Finanziaria ha, inoltre, previsto all'art. 2 commi 232-234, una nuova modalità di finanziamento “a tranche” per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei

TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In merito alla misurazione delle *performance* l'art. 8 del Contratto di Programma prevede che il Ministero vigilante proceda annualmente alla verifica dell'esatto adempimento degli impegni assunti dal Gestore sulla base di una serie di indicatori di risultato. In data 27 febbraio 2009 la Società ha trasmesso sia i dati di consuntivo dell'anno 2008, la cui performance rientra ampiamente nei limiti contrattualmente ammessi, sia il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, sia infine i nuovi valori-obiettivo da utilizzare per la misurazione della performance dell'esercizio 2009.

Il 30 giugno 2009, come previsto dall' art. 4 comma 4-b del Contratto di Programma , RFI ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al CIPE la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" fornendo sulla base dei dati di consuntivo un rendiconto della situazione delle realizzazioni infrastrutturali e del corrispondente impiego di risorse finanziarie alla data del 31 dicembre 2008.

Contratto di Programma (CdP) per la gestione dei servizi

Nel corso dell'anno 2009 l'iter approvativo per la definizione dello schema del Contratto di Programma parte Servizi con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze non si è ancora concluso; tuttavia nel secondo semestre 2009 si sono intensificati gli incontri con i Ministeri competenti che hanno portato alla definizione di uno schema contrattuale trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 18 dicembre 2009.

L'ammontare del corrispettivo, definito nel su indicato schema di Contratto di Programma, parte Servizi, nel quale le prestazioni rese dal Gestore per la disponibilità dell'infrastruttura nazionale sono assoggettate al regime IVA del 10%, per l'anno 2010 ammonta a 1.254 milioni di euro IVA compresa.

Per l'anno 2010 lo stanziamento previsto per la Società, iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato, ammonta a 975 milioni di euro.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si segnala quanto segue:

- con delibera n.19 dell'8 maggio 2009 è stato approvato dal CIPE il progetto preliminare del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma - La Spezia (Pontremolese) nelle tratte comprese tra Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia, con una prima assegnazione di 234,6 milioni di euro su risorse di Legge Obiettivo;
- con delibera n. 71 del 31 luglio il CIPE ha approvato il progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, sull'asse ferroviario Monaco - Verona, per un costo complessivo pari a 3.575 milioni di euro, parte italiana; nella stessa seduta è stato

approvato anche il progetto definitivo della tratta ad Alta Velocità ferroviaria Treviglio - Brescia (linea Milano - Verona), per un costo complessivo pari a 2.050 milioni di euro ed un'assegnazione di 950 milioni di euro in aggiunta a quanto già disponibile sul progetto (181 milioni di euro) per l'avvio di un 1° lotto costruttivo non funzionale;

- nella seduta del 6 novembre il CIPE ha approvato il primo lotto costruttivo non funzionale della linea AV/AC Milano-Genova, Terzo Valico dei Giovi con un'assegnazione complessiva di 500 milioni di euro di cui 400 milioni di euro a valere su risorse di Legge Obiettivo e 100 milioni di euro su risorse del Fondo Infrastrutture;
- nella seduta del 17 dicembre il CIPE ha assegnato 117 milioni di euro a RFI quale quota di competenza per la sottoscrizione dell'aumento di capitale della Società Stretto di Messina S.p.A. Si segnala inoltre che con delibera n. 77 del 31 luglio il Soggetto aggiudicatore della "variante di Cannitello", indicato in RFI S.p.A. con la delibera n. 83/2006, viene ora individuato in Stretto di Messina S.p.A., in quanto l'intervento è connesso e complementare al progetto del Ponte sullo Stretto la cui realizzazione è stata affidata al Contraente Generale con contratto stipulato in data 27 marzo 2006.