
A coloro che continuano a redigere possibili graduatorie, possibili elenchi di priorità si ritiene utile ricordare un dato:

- **la produzione industriale italiana nel 2007 è stata pari a 903,8 miliardi di Euro;**
- **l'incidenza del trasporto e dalla logistica su tale valore è pari al 20 – 22%, cioè è pari a 186 miliardi di Euro.**

Nell'Europa dei 27 la produzione industriale nel 2007 ha superato i 5.400 miliardi di Euro e l'incidenza del costo del trasporto e della logistica ha superato i 1.130 miliardi di Euro.

Quali sono le azioni che consentono un ridimensionamento di tali costi?

Senza dubbio quelle che producono un'organica ed urgente infrastrutturazione dei punti critici del tessuto connettivo che caratterizzano i processi logistici e, nel caso specifico, la fluidità del transito ai valichi o la interazione tra un'area produttiva ed un porto o una vasta area di consumi.

Ma la giustificazione di un nuovo valico o di un asse viario di interconnessione tra ambiti territoriali vasti, non può avvenire nel rispetto dell'ottica classica della pianificazione; non può, una simile scelta, essere giustificata solo con dati di crescita della domanda di trasporto.

Infatti, se la costruzione di un nuovo valico ridimensionasse di un solo punto percentuale l'incidenza del costo della logistica e del trasporto in Europa, otterremmo già un valore annuale pari ad oltre 10 miliardi di Euro.

In realtà ancora una volta si vuole dimostrare che non è possibile legarsi a filtri tipo l'analisi costi benefici per motivare scelte o per avallare la priorità di un intervento rispetto ad un altro.

Viene quindi spontaneo chiedersi se sia possibile, o meno, definire un codice comportamentale, un codice che dia legittimità scientifica a questo processo che ricerca algoritmi risolutivi, non circoscrivendo l'approccio, non limitando le analisi e le possibili previsioni a ipotesi preconcrete.

Il trasporto e la logistica, la efficienza del trasporto e della logistica non è solo una condizione per la crescita ma è la condizione perché la crescita economica sia stabile.

Questa convinzione ormai è una convinzione di tutti, è una convinzione che diventa sempre più forte ed incisiva man mano che il costo del carburante cresce, man mano che le reti infrastrutturali si saturano, man mano che il fattore tempo diventa la categoria essenziale di ogni processo economico.

Costruire le condizioni:

- per rendere efficiente ed efficace la offerta trasportistico;
- per abbattere i costi dell'ultimo miglio nell'accesso ai nostri impianti portuali ed alle nostre piastre logistiche;
- per abbattere i costi sostenuti dalle famiglie per il trasporto in ambito urbano;
- per abbattere l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del trasportato;
- per abbattere il tasso di inquinamento delle nostre realtà urbane;
- per abbattere il tasso di incidentalità sulle nostre strade;
- per rendere competitivi i nostri prodotti all'interno della Unione Europea;
- per ridimensionare il consumo energetico;

costituisce lo sforzo che questo Governo ed il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intendono portare avanti.

È un obiettivo ambizioso, per molti, addirittura utopico. Ma tale obiettivo è stato già ambizioso e ritenuto utopico nel 2001 quando l'allora Governo Berlusconi decise di infrastrutturare organicamente il Paese attraverso il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche. Nel 2001 il Governo riuscì a trarre, in soli tre anni, due risultati inimmaginabili:

- approvare progetti in sede CIPE per oltre 90 miliardi di €;
- affidare e/o cantierare opere per oltre 58 miliardi di €.

Oggi intendiamo ripetere e migliorare simili risultati; non possiamo non ricordare, però, che, come sette anni fa siamo condizionati da due fattori critici:

- **la limitatezza delle risorse pubbliche;**

- **il consenso degli organi locali.**

Il primo vincolo si può superare solo se riusciremo a:

- convincere il privato ad investire nel comparto delle infrastrutture;
- trasferire su interventi organici le risorse comunitarie (POR, PON, FESR, ecc.);
- convincere il mondo delle Fondazioni bancarie ed in genere il mondo della finanza a supportare, con prodotti adeguati, le varie iniziative progettuali;
- ottimizzare l'uso dei servizi di trasporto locale in modo da ridurre i conti pubblici.

Il secondo vincolo, invece, è, in parte, già stato superato dalla Legge Obiettivo attraverso il ricorso al CIPE per l'approvazione dei progetti. Il CIPE diventa in tal modo la sede finale dell'intero itinerario autorizzativo; tuttavia i pareri del Ministero dei Beni Culturali, la Verifica di Impatto Ambientale, le Conferenze dei Servizi, pur avendo, sempre in base alla Legge Obiettivo, tempi certi, hanno rivelato una complessità ed una difficoltà nel rapporto con gli Organi locali. Lo strumento della Intesa Generale Quadro, sottoscritto dal Presidente del Consiglio e dal Presidente della Regione, dovrebbe, in realtà, costituire un riferimento portante ed irreversibile sulla validità di realizzare determinati , sulla indispensabilità di attuare, in tempi certi, precise azioni strategiche.

PAGINA BIANCA

**Capitolo 1: Le strategie della Unione Europea:
riferimento chiave per definire il quadro delle priorità**

L'abbattimento fisico del concetto di confine e la liberalizzazione dei processi di scambio sono momenti tipici del sistema dei trasporti; anche l'approccio unitario alle tecnologie ed ai processi costruttivi dei vettori mobili, nonché l'uso comune di strutture e di infrastrutture, è tipico del sistema dei trasporti.

Il trasporto quindi, interpretato in logica di sistema, è la griglia su cui vengono a disegnarsi in concreto tutti i processi di liberalizzazione e di armonizzazione; è la griglia su cui le volontà teoriche si misurano nella più spietata concretezza; è una griglia in cui non trovano posto semplici buone intenzioni, ma reali convincimenti.

Un simile nuovo contesto ripropone, in termini nuovi, la costruzione dell'offerta di trasporto coerente alle esigenze di una domanda di mobilità che non ha più come riferimenti infrastrutturali quelli locali, come riferimenti di costo dei servizi quelli nazionali o regionali e come indicatori di qualità e di efficienza specifiche realtà territoriali o specifici organismi.

Infatti la questione dei divari di sviluppo regionali, emerge in forme nuove in tutti i Paesi della Unione Europea, disegnando una gerarchia economica tra aree che risponde alle logiche della contiguità territoriale.

Questo significa che ogni scelta, ogni intervento sul territorio anche se ubicato in uno specifico ambito geografico fa risentire i suoi effetti in tutto il sistema comunitario e ciò vuol dire, finalmente, che stiamo, davvero, costruendo l'interesse comune.

Seguendo una simile logica **due atti strategici, due strumenti**, assunti nel biennio 2004 – 2005 dalla Unione Europea, hanno cambiato radicalmente anche il nostro assetto programmatico, sempre in termini di infrastrutture, all'interno della Comunità.

Il primo atto strategico riguarda l'approvazione, da parte del Parlamento Europeo, delle Nuove Reti TEN; l'approvazione, cioè, di un vero **Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea**, un Master Plan voluto e proposto dal nostro Paese. Questo è, senza dubbio, un successo a livello europeo del nostro Paese; un successo inimmaginabile, in quanto ha offerto all'Europa un quadro programmatico su cui poter impostare un nuovo assetto della rete infrastrutturale della Comunità.

Infatti, l'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, si inserisce in modo organico all'interno delle scelte approvate dalla Unione Europea.

Il Progetto Galileo, i Corridoi Plurimodali, le Autostrade del mare, il sistema dei valichi ed il quadro finanziario e gestionale dell'intero Master Plan comunitario sono il tessuto connettivo che caratterizzerà ogni azione futura di infrastrutturazione territoriale macro e micro della nuova Europa.

Il secondo atto strategico è relativo, invece, alla redazione di un **Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe for Transport)**, un Piano redatto da oltre 45 Paesi, redatto da tutti i Paesi che direttamente ed indirettamente interagiscono con il bacino del Mediterraneo.

Tale documento strategico, che coinvolge tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo e della nuova Europa, è stato definito formalmente da un apposito Gruppo ad Alto Livello, presieduto da Loyola De Palacio.

L'Italia ha presentato un apposito documento sulla 'portualità e sulle "Autostrade del mare" all'interno del bacino del Mediterraneo ed un motivato approfondimento del Corridoio Bari – Durazzo – Sofia – Varna; un approfondimento che ha consentito di ridare a tale corridoio il ruolo strategico già sostenuto dal nostro Paese durante la ridefinizione delle reti TEN.

Il lavoro svolto all'interno del **Gruppo ad Alto Livello Wider Europe for Transport**, cioè all'interno del Gruppo che ha redatto una proposta più articolata delle reti trasportistiche che sono al contorno del nuovo assetto comunitario, ci consentirà di rivedere, finalmente, in modo organico e rivoluzionario, l'assetto della offerta portuale e retroportuale dell'Italia.

Ci farà così scoprire quale ruolo sta assumendo oggi l'intero sistema del Mediterraneo e come i Paesi che interagiscono con tale sistema, necessariamente, trovano nella portualità, nella organizzazione delle filiere logistiche, il comune denominatore per crescere, per competere, per diventare **tessere di un mosaico delle convenienze**.

Il Mare del Nord, il Mar Nero ed il Mar Mediterraneo sono diventati, in realtà, i bacini complementari che inseguono solo un obiettivo: **ottimizzare le filiere logistiche e le filiere trasportistiche**.

Il **Mediterraneo** diventa, in tal modo, il centro del sistema delle convenienze, un sistema che trova, al contorno, una carica di complementarità funzionale agli altri due bacini: **il Mare del Nord ed il mar Nero**.

In tal modo il Mediterraneo, sta riacquistando, progressivamente, un ruolo centrale nel quadro degli scambi internazionali diventando così punto focale di transito e di snodo.

Ebbene, le scelte programmatiche a scala comunitaria, senza dubbio, sono state un naturale filtro per dimostrare la validità e la incisività delle scelte progettuali inserite nel Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche.

Si ritiene utile elencare in modo sintetico la correlazione tra quanto definito a scala comunitaria nella rivisitazione delle reti TEN e quanto espressamente inserito in termini di opere infrastrutturali all'interno del nostro Paese.

Tabella 4 Gli Assi viari e ferroviari che compongono i corridoi in territorio italiano

	Assi viari	Assi ferroviari
CORRIDOIO 5 Lisbona - Kiev	<ul style="list-style-type: none"> • Adeguamento valico stradale del Frejus • Terza corsia autostradale Torino – Milano • Accessibilità Fiera di Milano • Quarta corsia autostradale Bergamo – Milano • Nuovo asse autostradale Bergamo – Brescia – Milano • Asse autostradale pedemontana Lombarda • Asse autostradale pedemontana Veneta • Asse autostradale Passante di Mestre • Completamento terza corsia Venezia – Trieste 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione • Alta velocità Torino – Milano • Alta Velocità Milano – Verona • Alta Velocità Verona – Mestre • Asse ferroviario Venezia – Trieste
CORRIDOIO 1 Berlino - Palermo	<ul style="list-style-type: none"> • Asse autostradale "Variante di Valico" • Raccordo anulare di Roma: completamento terza corsia • Asse autostradale Roma – Formia • Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria • Asse autostradale Messina – Palermo • Asse autostradale Catania – Siracusa - Gela 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo valico del Brennero • Asse ferroviario Verona – Fortezza • Asse ferroviario Bologna – Verona • Alta Velocità Bologna – Firenze • Adeguamento asse ferroviario Roma – Firenze • Alta Velocità Roma – Napoli – Battipaglia • Adeguamento asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria • Ponte sullo Stretto di Messina • Asse ferroviario Messina – Palermo • Asse ferroviario Messina – Siracusa - Gela
CORRIDOIO 24 Rotterdam – Genova		<ul style="list-style-type: none"> • Asse ferroviario del Sempione • Asse ferroviario AV Genova – Novara – Milano • Asse ferroviario Ventimiglia - Genova

Gli altri assi del Paese sono strettamente interrelati con i corridoi prima descritti e costituiscono davvero una rete organica con i nodi chiave della mobilità: porti, interporti ed aeroporti. In particolare tali Corridoi si possono così caratterizzare:

- **Completamento corridoio autostradale tirrenico (Cecina – Civitavecchia).**
- **Corridoio autostradale Venezia – Civitavecchia (tale asse collega il corridoio tirrenico con il corridoio adriatico e con il Corridoio 5).**

- **Asse viario Umbria – Marche e quadrilatero interno.**
- **Asse viario e ferroviario Fano – Grosseto.**
- **Asse viario e ferroviario Tirreno – Brennero.**
- **Corridoio stradale e ferroviario adriatico (tale asse collega due corridoi chiave del sistema europeo: il Corridoio 5 ed il Corridoio 8).**
- **Asse ferroviario Napoli – Bari. In particolare tale intervento, dopo parere della Conferenza Stato – Regioni e dopo esame del CIPE, potrà essere inserito nell'elenco delle opere di cui alla Delibera CIPE 21 dicembre 2001.**

Questi assi trasversali ed i due corridoi tirrenico ed adriatico svolgono due ruoli essenziali:

I corridoi trasversali ridimensionano una grave singolarità del nostro Paese: circa il 70% dei veicoli pesanti e leggeri transita attraverso il segmento stradale e ferroviario Firenze – Bologna, in particolare il nodo di Bologna filtra il 35% della movimentazione merci dell'intero Paese.

I corridoi tirrenico ed adriatico svolgono poi un valido supporto nelle interazioni con i grandi HUB portuali.

Questo elenco di rappresenta circa il 70% del Quadro Programmatico che caratterizza tutti gli supportati dalla Legge Obiettivo. La parte restante riguarda gli nei nodi urbani e quelli relativi all'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno.

Si è ritenuto opportuno precisare ed esporre questa correlazione tra il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche con le scelte comunitarie per dimostrare, ancora una volta, che non si è in presenza di un Piano sommatoria di estranei ad una logica selettiva, non si è in presenza di un Piano sommatoria di opere puntuali, estranee ad un sistema organico coerente con le esigenze del Paese.

Si è in realtà in presenza di un Piano che denuncia quanto poco si sia fatto fino al 2001 nel nostro Paese in termini di infrastrutturazione organica del nostro assetto territoriale e quanto occorra fare in tempi certi per ridimensionare un grave gap che ci allontana sempre più dai livelli di efficienza degli altri Paesi della Unione Europea.

Un elemento critico è certamente quello legato alla disponibilità di risorse; in proposito occorre ricordare che le risorse necessarie, per attuare solo gli prioritari previsti nel documento di rivisitazione delle reti

TEN relativi all'intero sistema Comunitario a 27 Stati, ammontano a 257 miliardi di € e l'Unione Europea ha stanziato un anno fa solo 8,5 miliardi di €. Un importo questo completamente distante dalla soglia richiesta dalla Commissione e dal Parlamento Europeo nel 2004 pari ad almeno il 10% del valore globale delle esigenze finanziarie e quindi pari a circa 25 miliardi di €.

Ma questa carenza di risorse anche a scala comunitaria ci porta ancora una volta a sottolineare la opportunità di non far pesare i parametri di Maastricht sulle risorse pubbliche destinate dai singoli Stati alla realizzazione delle opere previste all'interno dei Progetti definiti dal nuovo strumento di Piano della Comunità.

**Capitolo 2: L'operato dei primi sette anni di attività
della Legge Obiettivo**

Gli strumenti di pianificazione territoriale, legati alla organizzazione dell'offerta di trasporto hanno trovato, nel nostro Paese, sempre ostacoli sostanziali sia nella fase della intuizione programmatica, sia in quella attuativa.

Le motivazioni sono tante ma, senza dubbio, una delle cause principali di questo approccio difficile delle Istituzioni nella infrastrutturazione organica del territorio è da ricercarsi nella mancanza di continuità democratica nella gestione della cosa pubblica. La infrastrutturazione del Paese ha bisogno di una visione e di un respiro programmatico almeno decennale e non può subire cambiamenti legati alla evoluzione temporale e politica dei governi.

La Legge Obiettivo, invece ha trovato cinque condizioni positive che hanno consentito non solo il raggiungimento di risultati positivi ma, soprattutto, nel nostro Paese si è cominciato a capire che è possibile abbattere una serie di tabù.

Le cinque condizioni favorevoli sono qui di seguito riportate:

- la unificazione, nel 2001, di quattro Dicasteri (Lavori Pubblici, Trasporti, Aree Urbane, Marina Mercantile) in un unico Dicastero (Infrastrutture e Trasporti);
- il riferimento programmatico alla scala comunitaria;
- la identificazione di procedure capaci di dare certezza alla fase attuativa delle opere attraverso la identificazione di una sede decisionale aggregante delle varie competenze istituzionali: il CIPE;
- il rapporto con le Regioni vissuto non come contrapposizione tra distinti livelli gestionali ma come superamento dei fattori ostativi al processo di infrastrutturazione e ciò attraverso lo strumento delle Intese Generali Quadro;
- la identificazione di un quadro finanziario "fonti – impieghi" attraverso il quale costruire tutti gli itinerari, tutti i prodotti finanziari capaci di dare certezza dei finanziamenti.

2.1 La unificazione di quattro Dicasteri (Lavori Pubblici, Trasporti, Aree Urbane, Marina Mercantile) in un unico Dicastero (Infrastrutture e Trasporti)

Senza dubbio la unificazione in un unico Dicastero, effettuata nel 2001, rappresenta l'azione più efficace ed, al tempo stesso, più innovativa all'interno della Pubblica Amministrazione.

Solo in tal modo è stato possibile passare da una pianificazione sommatoria di azioni e di scelte all'interno di distinti comparti ad una impostazione programmatica capace, per la prima volta nella storia del Paese:

- di dare sistematica interazione tra le esigenze della domanda di trasporto e la offerta infrastrutturale;
- di dare adeguata funzionalità e qualità al patrimonio immobiliare dello Stato ed alla riqualificazione all'assetto urbano delle nostre città, tutto questo, sempre, nel rispetto delle competenze degli organi locali, nel rispetto di quanto previsto dal Titolo V della Costituzione;
- di dare una visione unitaria alle esigenze finanziarie di un vasto e determinante comparto dell'economia del Paese;
- di dare una visione unitaria ed organica all'utilizzo delle risorse sia in conto capitale che in conto esercizio.

2.2 Il riferimento programmatico alla scala comunitaria

Aver richiesto, come Paese, nel 2001, l'aggiornamento delle reti TEN ed aver, immediatamente, costruito le condizioni per dare la massima coerenza ed interazione tra il documento programmatico comunitario ed il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, ha rappresentato un cambiamento sostanziale nella grammatica pianificatoria del nostro Paese.

Infatti si è passati, come si è avuto modo di chiarire nel Capitolo precedente, da una scala interna, da una visione limitata e slegata dalle reali evoluzioni di un teatro economico sopranazionale, ad una scala in cui alcuni assi arteriosi del sistema Europa come i Corridoi 1, 5, 24 e 8 offrivano al nostro Paese tutte le condizioni per legarsi in modo strutturale e funzionale con la griglia portante della nuova Europa.

In fondo questo cambiamento, questo nuovo approccio culturale ha, praticamente, reso inutile, in futuro, la redazione di Piani Nazionali dei Trasporti, di Pianificazioni localistiche o settoriali, di impostazioni strategiche mirate solo alla interpretazione ed alla soluzione di

emergenze. Ma, soprattutto, disporre di uno strumento di pianificazione sovra nazionale come l'aggiornamento delle reti TEN, redatto da un gruppo ad Alto Livello di tutti i rappresentanti dei 27 Paesi della Unione Europea, significa poter in qualsiasi momento dimostrare la oggettività delle scelte, la oggettività delle priorità. Occorre, infatti, ricordare che a tale quadro programmatico si era pervenuti dopo la istruttoria di oltre 130 progetti; di questi solo 17 erano stati scelti e condivisi dalla Commissione Europea e, in tale lavoro, la Commissione aveva utilizzato la BEI.

Come si è avuto modo di esporre nel Capitolo 1 (Le strategie della Unione Europea riferimento chiave per definire il quadro delle priorità), questa impostazione ha consentito il superamento di vincoli autorizzativi sia dell'organo locale che di quello nazionale e, quindi, attraverso la impostazione della Legge Obiettivo che ha riposto nel CIPE il momento conclusivo di ogni approvazione progettuale, si è riusciti a raggiungere risultati davvero inimmaginabili in termini di approvazione dei vari progetti.

2.3 La identificazione di procedure capaci di dare certezza alla fase attuativa delle opere attraverso la identificazione di una sede decisionale aggregante delle varie competenze istituzionali: il CIPE

La Legge Obiettivo ha, soprattutto, annullato la vecchia e, purtroppo, consolidata prassi del nostro Paese che non dava la minima correlazione, la minima certezza alla fase temporale che intercorreva tra l'intuizione progettuale e l'affidamento delle opere. La analisi portata avanti proprio nei primi anni del 2000 da vari organismi tra cui l'ANCE, aveva prodotto un dato davvero patologico: oltre 8 anni e, in molti casi tale soglia temporale raggiungeva anche i 14 anni, era l'arco temporale che intercorreva tra intuizione progettuale ed avvio concreto dei lavori.

La Legge Obiettivo ha, in soli tre anni approvato progetti per un valore pari a 90 miliardi di €; progetti che agli inizi del 2001 erano quasi tutti ad un livello di progettualità assimilabile più a "studio di fattibilità".

Invece di fornire solo dati, solo numeri si ritiene utile elencare degli esempi concreti che testimoniano, in modo inequivocabile, la rilevanza dei risultati ottenuti. In realtà questi esempi distruggono vecchi pregiudizi sulla nostra capacità a cantierare organicamente il Paese.

- **Il Mo.SE.** Nel 2001, dopo 37 anni dall'alluvione di Venezia, praticamente non era partito nulla, dopo 37 anni non si era fatto nulla in termini di difesa organica e funzionale della città di Venezia. Dal 2002 al 2004 siamo passati da un progetto preliminare all'apertura dei cantieri di un'opera di 4,1 miliardi di €. Oggi i lavori hanno raggiunto circa il 50% .

- **Il Passante di Mestre.** Su un asse su cui transitavano oltre 80.000 veicoli giorno nell'ora di punta, fino al 2001 si erano fatti solo studi di fattibilità. Dal 2002 al 2004 si è passati dagli studi di fattibilità alla consegna dei lavori. Nel settembre del 2004, infatti, iniziavano i lavori di un'opera di 750 milioni di €; oggi siamo vicini al suo completamento.
- **L'Asse autostradale Catania – Siracusa.** Un'opera del costo di circa 700 milioni di Euro nel 2001 era solo una idea progettuale, nel 2002 è stato redatto il progetto, è stato sottoposto al CIPE, ha ottenuto l'apposita Verifica di Impatto Ambientale, nel 2003 è stata bandita la gara, agli inizi del 2005 sono iniziati i lavori, ed oggi siamo ad un avanzamento dell'opera di oltre il 60%.
- **Il sistema viario Quadrilatero Umbria Marche** Nel 2001 esisteva solo una intuizione progettuale; in soli tre anni siamo riusciti a redigere un progetto preliminare, ad ottenere tutti i vari pareri e tutte le autorizzazioni, a fare approvare l'intervento da parte del CIPE e a bandire la gara, a scegliere i General Contractor e a cantierare i lavori. Non esiste nessun progetto che, per dimensione ingegneristica, per dimensione economica (l'intervento rappresenta la spina dorsale viaria di due Regioni: l'Umbria e le Marche), per dimensione finanziaria (oltre 2,1 miliardi di Euro), sia passato da progetto ad opera affidata in soli tre anni.
- **Il Brennero.** Nel 2001, si decise di dare avvio concreto alla progettazione dei nuovi valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero. In soli due anni il CIPE approvò i progetti sia del nuovo valico del Frejus che del Brennero ed il 30 aprile del 2004 fu sottoscritto l'accordo internazionale tra il Governo italiano e quello austriaco per il nuovo valico del Brennero ed il 5 maggio del 2004 fu sottoscritto dal Governo Francese e dal Governo italiano l'accordo internazionale per il nuovo valico ferroviario del Frejus. Oggi è in corso di esecuzione il foro pilota, oggi sono già disponibili circa 900 milioni di € comunitari. Lo stesso avanzamento ci sarebbe stato per il valico ferroviario del Frejus se l'opera fosse rimasta all'interno della Legge Obiettivo.
- **La terza corsia del Raccordo anulare di Roma.** Un asse autostradale, su cui nel 2001 transitavano 160.000 veicoli al giorno, aveva per oltre un terzo della sua lunghezza solo carreggiate a due corsie. Nel 2002 è stato redatto il progetto, sono state ottenute le autorizzazioni, il progetto è stato approvato dal CIPE per un importo di 613 milioni di € e nella primavera del 2003 sono iniziati i lavori. Oggi le terze corsie dell'intero raccordo anulare sono praticamente completate.

- **Il Ponte sullo Stretto.** Nel 2001 si disponeva solo del progetto di massima. In soli tre anni, dopo la rivisitazione del progetto, dopo continui e sistematici confronti con gli Organi locali, dopo l'ottenimento di tutte le varie autorizzazioni (oltre 40), dopo aver ottenuto l'inserimento del progetto tra le reti TEN e quindi tra le opere prioritarie della Unione Europea, dopo aver costruito un adeguato modello finanziario, dopo aver effettuato una gara internazionale per la scelta del General Contractor, dopo aver verificato le offerte progettuali, si riusciva, nell'ottobre del 2005, ad aggiudicare l'opera.

2.4 Il rapporto con le Regioni e lo strumento delle Intese Generali Quadro

Nel giugno del 2001, prima ancora dell'entrata in funzione della riforma del Titolo V° della Costituzione, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti avviò un confronto con tutte le Regioni sia per definire lo strumento della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), sia per costruire, insieme, il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche. Questo confronto e questa sistematica collaborazione nell'impostazione normativa e programmatica durò sei mesi e portò alla identificazione di uno strumento quello della "**Intesa Generale Quadro**" che costituisce un vero rogito notarile all'interno del quale non solo sono chiare le finalità programmatiche dello Stato e della Regione sulla attuazione di determinati ma sono anche definiti i tempi e le risorse necessarie per attuare i vari.

L'Intesa Generale Quadro viene sottoscritta dal Presidente del Consiglio, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dell'Ambiente e dal Ministro per gli Affari Regionali e, quindi, non è un banale protocollo di intesa ma, essendo previsto da un Decreto Legislativo (190/2002) si configura, a tutti gli effetti, come un atto determinante per il superamento di tutte le possibili discrasie o contenziosi tra Stato e Regioni. Tale strumento viene monitorato con una sistematicità semestrale e viene aggiornato ogni anno proprio attraverso lo strumento dell'Allegato Infrastrutture al Disegno di Legge Finanziaria.

In realtà, attraverso l'Intesa Generale Quadro, il Governo, le Regioni ed il Parlamento hanno una misurabile e trasparente visione del lavoro e degli impegni congiunti che l'organo locale e l'organo centrale intendono portare avanti sempre in una corretta logica di "intesa". Appare evidente e ciò lo si evince anche dalla sentenza della Corte Istituzionale sulla "Legge Obiettivo" che attraverso l'Intesa Generale Quadro ogni singola Regione partecipa in modo attivo non solo nella definizione delle scelte all'interno della propria realtà regionale ma dell'intero quadro programmatico nazionale.