

58	Mezzogiorno	<i>Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali (309,87)</i>	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto: metropolitana leggera	Sicilia	57.
59	Mezzogiorno	<i>Hub interportuale di Gioia Tauro</i>	Hub interportuale di Gioia Tauro	Calabria	58.
60	Mezzogiorno	<i>Hub portuali: Napoli e Salerno (154,94)</i>	Hub portuale di Napoli e Salerno	Campania	59.
61	Mezzogiorno	<i>Hub portuali: Taranto (51,65)</i>	Hub portuale di Taranto	Puglia	60.
62	Mezzogiorno	<i>Bari nodo ferroviario e metropolitano (340,86)</i>	Nodo di Bari	Puglia	61.
63	Mezzogiorno	<i>Nodo di Catania (516,46)</i>	Nodo di Catania	Sicilia	62.
64	Mezzogiorno	<i>Hub interportuali: Termini Imerese (1,55)</i>	Piastra interportuale Termini Imerese	Sicilia	63.
65	Mezzogiorno	<i>Piastra logistica euromediterranea della Sardegna (1165,13)</i>	Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari	Sardegna	64.
66	Mezzogiorno		Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari	Sardegna	64.
67	Mezzogiorno		Porto di Cagliari	Sardegna	64.

68	Mezzogiorno		Interconnessione asse mediano di scorrimento della città di Cagliari con le SS.130, 131, 554 e 129	Sardegna	64
69	Mezzogiorno	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazioine del ponte	Sistemazione dei nodi stazione e adeguamento dela viabilità locale	Calabria e Sicilia	Nuova proposta
70	Mezzogiorno	Ragusa Catania (490,63)	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514-194 alla sezione tipo B norme vigenti (4 corsie)	Sicilia	65.
71	Mezzogiorno	Schemi idrici (4641,40)	Schemi idrici (Puglia) : Nuova galleria Pavoncelle AP	Mezzogiorno	Nuova proposta
72	Mezzogiorno	Vedi quadro Dettagliato Tabelle 13 e 14	Schemi idrici (Sicilia) Potenziamento acquedotti siciliani Centro - orientale	Mezzogiorno	Nuova proposta
73	Mezzogiorno	SS 172 dei Trulli (15,49)	SS 172 dei Trulli	Puglia	67.
74	Mezzogiorno	Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada 51,65)	Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada)	Abruzzo	68.
75	Mezzogiorno	Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria (182,31)	Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria	Puglia Basilicata Calabria	69.
76	Mezzogiorno	Dorsale Atina Colli al Volturno (291,8)	Dorsale Atina Colli al Volturno	Campania	70.

77	Mezzogiorno	A1 (Capua) Domiziana e adeguamento (308,32)	A1 (Capua) Domiziana e adeguamento	Campania	71.
78	Centro	Strada Tre Valli (196,25)	Asse Stradale Tre valli Perugia Tratto Eggi Acquasparta	Umbria	72.
79	Centro	Adeguamento Salaria(103,29)	Bretella Salaria Sud	Lazio	73.
80	Centro	Asse autostradale Cecina Civitavecchia (1859,24)	Cecina Civitavecchia	Lazio Toscana	74.
81	Centro	Modena Lucca	Asse tangenziale Lucca	Toscana	Presente nella Delibera CIPE 121
82	Centro	Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santostefano di Magra - Viareggio	Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santostefano di Magra - Viareggio	Liguria	Nuova proposta
83	Centro	Linea Modena Sassuolo e Sassuolo – Reggio Emilia	Linea Modena Sassuolo e Sassuolo – Reggio Emilia	Emilia Romagna	Nuova proposta
84	Centro	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	Marche	Presente nella Delibera CIPE 121
85	Centro	Corridoio Tirrenico –	Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	Lazio	Nuova proposta

86	Centro	<i>Nodo di Perugia (335,70)</i>	Circonvallazione di Perugia	Umbria	75.
87	Centro	<i>Cisterna Valmontone (309,87)</i>	Cisterna - Valmontone. Bretella Autostradale	Lazio	76.
88	Centro	<i>Asse viario Fano Grosseto (1853,56)</i>	Fano Grosseto	Marche Toscana	77.
89	Centro	<i>Hub interportuali area romana (149,77)</i>	Hub interportuale di Civitavecchia (allacci plurimodali)	Lazio	78
90	Centro	<i>Hub portuali: Ancona (103,29)</i>	Hub interportuale area romana: Tivoli	Lazio	79.
91	Centro		Hub interportuale area romana: Fiumicino	Lazio	80.
92	Centro		Hub portuale Ancona	Marche	81.
93	Centro	<i>Roma (C/B1/GRA) (2892,16)</i>	Linea C Roma	Lazio	82.
94	Centro	<i>Trasversale Nord Orte Civitavecchia (180,76)</i>	Orte Falconara	Lazio Marche	83.
95	Centro	<i>Pontina A12 Appia (1136,21)</i>	Pontina	Lazio	84.
96	Centro	<i>Riqualificazione E45 (0)</i>	Riqualificazione E45	Lazio Umbria Marche Emilia Romagna	85. Opera appartenente al nuovo Asse Mestre Civitavecchia
97	Centro	<i>Asse viario Umbria Marche quadrilatero umbro marchigiano (1807,6)</i>	Quadrilatero Umbria Marche	Umbria Marche	86.

98	Centro	<i>Passo Corese Rieti (335,70)</i>	Passo Corese Rieti	Lazio	87.
99	Centro	<i>Firenze Sistema tramviario (212,78)</i>	Firenze Sistema tramviario	Toscana	88.
100	Centro	<i>Trasversale Nord Orte-Civitavecchia (135,31)</i>	Trasversale Nord Orte – Civitavecchia	Lazio	89. Opera appartenente al nuovo Asse Mestre Civitavecchia
101	Centro	<i>Hub portuale: Civitavecchia (118,79)</i>	Hub portuale Civitavecchia	Lazio	90.
102	Diffusi	Edilizia scolastica Messa in sicurezza	Diffusi	Diffusi	Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004
103	Diffusi	Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismo istituzionali	Diffusi	Diffusi	Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004

Legenda

**INTERVENTI PROPOSTI
PRESENTI SOLO NELLA DELIBERA CIPE 121 E NON NEL DPEF 2004 – 2007**

**INTERVENTI PROPOSTI
NON PRESENTI NÉ NELLA DELIBERA CIPE121 E NON PRESENTI NÈ NEL DPEF 2004 - 2007**

Capitolo 3

Verso nuovi processi di pianificazione

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria di questo anno ha una sua precisa peculiarità: **quella di potere identificare quali possano essere concretamente i primi risultati prodotti dal processo di infrastrutturazione organica attivato nel dicembre 2001 con la Delibera del CIPE 121.**

Si tratta, in realtà, di una prima valutazione misurabile del ritorno di una politica infrastrutturale che è stata una componente importante della politica economica di questo Governo.

In precedenza si è più volte ricordato il mancato avvio di attività infrastrutturali, un mancato avvio che ha caratterizzato la politica delle infrastrutture e dei trasporti nel periodo precedente al 2001, ma questa è stata solo una denuncia statica del fenomeno, una denuncia misurata solo dall'assenza di risorse destinate alle infrastrutture, invece poco si è detto e poco si è misurato in termini di danno reale al processo di accumulo intellettuale, tecnologico e funzionale dell'intero sistema che caratterizza la offerta di trasporto del Paese; poco si è detto sulla crisi vissuta dai vari organismi preposti alla erogazione di servizi di trasporto proprio a causa dell'assenza di una politica mirata al rilancio dell'intero comparto trasportistico.

Lo sforzo di infrastrutturazione del Paese connesso alla Legge Obiettivo, è soprattutto uno sforzo di programmazione infrastrutturale, uno sforzo di programmazione legislativa, uno sforzo di programmazione finanziaria, uno sforzo di programmazione progettuale.

La storia della pianificazione dei trasporti nel nostro Paese, può essere fatta risalire al Piano Generale dei Trasporti del 1986: è in quell'atto programmatico che,

per la prima volta ed in ottemperanza al contesto economico allora vigente ed allora previsto per il futuro, che buona parte delle nostre realtà trasportistiche oggi presenti hanno preso corpo, hanno avuto forma di idea condivisa.

Nonostante alcuni aggiornamenti successivi disposti per legge nel 1991 e nel 1992, in seguito ad alcuni tentativi di programmazione avvenuti nel 1997 poi culminati con la redazione del Piano Generale dei trasporti e della Logistica nel 2001, questo Paese ha dovuto attendere l'approvazione della Legge Obiettivo alla fine del 2001 per rimettere in moto un sistema di pianificazione che avesse come principale obiettivo quello di garantire la continuità degli investimenti almeno per la parte pubblica nel settore.

Se il Piano Generale dei Trasporti del 1986 mancava di un corredo finanziario organico che potesse rendere operativo l'intero programma, al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 mancava la percezione del sistema di riferimento economico.

Non c'era, nel Piano del 2001, la forza per sostenere, con un programma coraggioso per impegno finanziario e per visione strategica d'insieme, la **“produzione”** di infrastrutture di trasporto.

Nel 2001 in realtà ci si era limitati a produrre un Piano di natura *“didattico”* e, nel migliore dei casi *“regolamentativo”*; un Piano cioè che prevedeva ritorni al sistema economico complessivo del Paese derivanti dal risparmio dei costi ottenibile tramite la regolazione dei mercati e non come il prodotto di investimenti fissi nel settore, era il frutto anche culturale di un atteggiamento *“minimalista”*, ampiamente pervasivo, dell'interpretazione del concetto di *“fare sistema”* che il nostro Paese ha scontato in questi anni.

È soprattutto a questo atteggiamento culturale che dobbiamo la perdita di competitività del nostro sistema Paese.

È questo il contesto culturale all'interno del quale questo Governo ha "ereditato" il sistema di pianificazione del Paese ed è questo il contesto culturale su cui, insieme, Parlamento, Stato e Regioni hanno costruito quell'interessante processo strategico essenziale che ormai tutti riconoscono nella Legge Obiettivo.

È utile soffermarsi su questa analisi storica perché pochi, all'inizio, avevano compreso che **"programmare gli investimenti nel settore infrastrutturale significa programmare le risorse finanziarie necessarie per la loro realizzazione"**.

Per questo è stato necessario un capillare coinvolgimento programmatico sia delle Amministrazioni pubbliche centrali che di quelle locali, per questo è stato necessario risvegliare da un letargo pluriennale anche i soggetti attuatori di opere infrastrutturali minori ma strategiche per una rete integrata di trasporto.

Proprio per questi motivi, i numeri riferiti alle grandi opere, alle opere strategiche vanno letti congiuntamente all'avanzamento programmatico e pianificatorio delle logiche che hanno governato l'emanazione della Delibera CIPE 121/2001, del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria riferito al periodo 2003 - 2006 ed al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria riferito al periodo 2004 - 2007 e, non ultimo per l'impatto sul programma complessivo degli interventi, della Legge finanziaria per il 2004, la Legge 350/2003.

L'idea di fondo è stata quella di programmare tutte le esigenze infrastrutturali, tenendo presenti alcune fasi di programmazione, necessarie per riportare la dotazione

infrastrutturale del sistema Paese agli standard qualitativi e quantitativi dei Paesi competitori.

Le fasi:

1. uscire dall'emergenza
2. garantire la continuità delle scelte e degli investimenti infrastrutturali, sbloccando alcune opere essenziali alla ripresa di quelle che in altri Paesi sarebbero state normali esigenze infrastrutturali
3. programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse per ogni triennio, all'interno del piano decennale descritto dalla Delibera CIPE 121/2001, connettendo le necessità finanziarie alle esigenze infrastrutturali e quindi legando funzionalmente le esigenze finanziarie alla manovra di bilancio che accompagna la redazione della Legge Finanziaria.

Ad ognuna di queste fasi, ha corrisposto un atto di pianificazione, con l'indicazione e la quantificazione non solo numerica ma anche qualitativa delle infrastrutture necessarie a rendere completo il recupero del deficit italiano.

La prima fase, **uscire dall'emergenza**, ha portato alla redazione della cornice programmatica, la Delibera CIPE 121 2001, indicativa di 127 infrastrutture strategiche.

Questo programma decennale, "**costa**", 125 Miliardi di Euro, ma "**vale**" il ripristino durevole nel tempo delle condizioni di competitività distribuite equamente sull'intero territorio nazionale.