



Regione Umbria - Assemblea legislativa

QT 4 “Stato di avanzamento e prospettive di completamento e messa in attività della Piastra logistica di Terni/Narni”

6 Novembre 2025

In sintesi

A Enrico Melasecche (Lega) risponde l'assessore Francesco De Rebotti: “l'accordo prevede la conclusione dei lavori alla fine del 2026 a cui seguirà il collaudo degli interventi. Stiamo comunque spingendo affinché questo tempo venga ridimensionato”

(Acs) Perugia, 6 novembre 2025 – Nella sessione ‘Question time’ della seduta consiliare di oggi, il consigliere Enrico Melasecche (Lega) ha chiesto all'assessore Francesco De Rebotti lo ‘Stato di avanzamento e prospettive di completamento e messa in attività della Piastra logistica di Terni/Narni’.

Melasecche, in maniera dettagliata, ha chiesto di sapere: “Qual'è, allo stato attuale, il livello di avanzamento del cantiere per il collegamento al ferro della Piastra Logistica di Terni/Narni che da cronoprogramma sarebbe ormai dovuto volgere al termine, per conoscere la data di conclusione dei lavori e riconsegna della struttura; quali azioni ha fin qui intrapreso la Giunta per garantire la funzionalità piena della piattaforma, anche attraverso il rafforzamento delle connessioni ferroviarie e stradali con i porti di riferimento (Civitavecchia e Ancona), così da renderla realmente attrattiva per operatori logistici nazionali e internazionali; se sono proseguite le interlocuzioni con i principali operatori logistici nazionali e locali per affidare, tramite gara pubblica e senza soluzione di continuità, la gestione dell'unica piattaforma logistica intermodale dell'Umbria”.

Illustrando l'atto, Melasecche ha sottolineato che “la piastra logistica di Terni-Narni è l'unica intermodale dell'Umbria. Si configura come un nodo intermodale essenziale lungo l'asse trasversale Tirreno-Adriatico in grado di connettere efficacemente il sistema produttivo regionale, in particolare dell'area industriale del Ternano Narnese, alle principali arterie ferroviarie stradali nazionali con estensione verso i porti di Civitavecchia e di Ancona. Tale infrastruttura è stata ed è ad oggi una cattedrale nel deserto. Questa è la ragione per la quale, nel ruolo di assessore nella precedente Giunta, ho rilanciato l'aspetto fondamentale di quel progetto e cioè il collegamento con il ferro che mancava. Intermodalità a cui ha creduto RFI che ha investito oltre i 9 milioni che aveva a disposizione la Regione da parecchi anni, anche 3,5 milioni propri. Ma il problema è serio perché dopo 50 anni sta partendo il centro intermodale di Orte, perché l'economia vive oggi di logistica integrata che serve a migliorare l'ambiente, ad abbattere i costi delle aziende, a dare un fattore localizzativo a tutta l'area industriale. Per questo è urgentissimo concludere i lavori e soprattutto capire, non solo l'aspetto tecnico ferroviario, ma la possibilità intanto di assegnare con gara la struttura già esistente ad un operatore di logistica che fosse interessato alla gomma e allo stesso poi assegnare il collegamento ferroviario appena fosse concluso. Perché il rischio che non vorremmo che in una situazione di competitività altissima, la piastra logistica Terni-Narni continui a rimanere una cattedrale nel deserto”.

L'assessore De Rebotti ha risposto che: “la piastra logistica era stata pensata anche in collegamento con una viabilità che andava a rinnovarsi. Rispetto al completamento dell'opera siamo caratterizzati da un accordo che prevede la conclusione dei lavori alla fine del 2026 a cui seguirà il collaudo degli interventi. Siccome non emergono aspetti particolarmente critici, stiamo spingendo affinché questo tempo sia ridimensionato il più possibile. Questo permetterà il collegamento con la ferrovia, quindi trasformando quella piastra logistica in un centro intermodale vero e proprio. Questo collegamento ferroviario è quello che garantisce la prospettiva del collegamento dei due Mari. Ci sono state già interlocuzioni profonde con Mercitalia che è un primo player su cui abbiamo raccolto il lavoro fatto nell'interlocuzione. Si sta lavorando affinché il modello da mettere a gara sia innovativo. Serve quindi un piano ambizioso e modellato ai nostri tempi, perché quando fu progettata, la piattaforma era a servizio del polo industriale ternano, in particolare il polo siderurgico, oggi deve aprirsi sulla mobilità delle merci coinvolgendo anche soggetti più ampi e questo è il lavoro che stiamo facendo. Abbiamo avuto interesse anche di player internazionali che hanno chiesto documentazione. Sono dunque abbastanza fiduciosi che questa piattaforma possa corrispondere ad un rinnovato esercizio rispetto a quello per cui era stata pensata. Nel frattempo stiamo cercando di operare affinché il tema del progetto della Orte-Civitavecchia vada a compimento. Nel primo stralcio ormai siamo in definizione dell'intervento e nella partenza rapida del cantiere. Quello più delicato dal punto di vista territoriale è il secondo stralcio perché siamo dentro delle aree protette e su questo è stata fatta anche una partecipazione pubblica, un dibattito pubblico che è sicuramente essenziale quando si vanno a fare opere di questo tipo e si sta lavorando alla stesura del progetto definitivo tenendo in considerazione anche la complicatezza dell'intervento in quel territorio particolarmente interessato da questioni di salvaguardia dello stesso. Stiamo monitorando attentamente la situazione. C'è stato un passaggio anche per la ricontrattazione, rinegoziazione e confronto sul contratto di programma dei prossimi cinque anni e su questo devo dare una notizia non incoraggiante perché il gruppo di lavoro con cui abbiamo avuto l'interlocuzione ci ha informato che ad oggi, per le nuove opere, per il completamento delle opere esistenti, per le manutenzioni delle opere, nel contesto nazionale, oggi le risorse a disposizione sono calcolate intorno a circa 1,7 miliardi di euro. Parliamo di risorse nazionali. Per fare un esempio pratico, la Regione Umbria che ha progetti ormai incardinati da tempo: ad esempio il completamento della Tre Valli, da solo varrebbe un terzo delle risorse nazionali. Abbiamo pezzatura di interventi che richiediamo da tempo intorno ai 500 milioni di euro. Per il nodino di Perugia servirebbero 505 milioni di euro. Quindi abbiamo 1,7 miliardi per nove infrastrutture, per il completamento di infrastrutture che stanno andando avanti a livello nazionale, ma che non hanno il completamento dell'opera, oltre alle manutenzioni. Abbiamo tuttavia ribadito la necessità di alcuni interventi come per la Tre Valli, il collegamento della 675 con la Flaminia”.

Nella replica, Melasecche, dopo aver chiesto il documento letto dall’assessore in risposta alla sua interrogazione, ha invitato l'Assessore a “stringere con Mercitalia. Ricordo che la piastra logistica di Città di Castello attende una risposta. Il servizio patrimonio e il suo servizio devono collaborare insieme, perché non è possibile che un operatore della logistica, come il presidente della CNA Trasporti, stia lì per patrimonializzare il valore di quella struttura, che è della Regione e la stessa Regione, dopo oltre un anno e mezzo non si sia espressa. Per quanto riguarda l'ANAS, io le ricordo che c'era un accordo che avevo in qualche modo consolidato per l'aumento della portata dei viadotti da Terni a Civitavecchia per le acciaierie. L’Anas doveva quindi consegnarci gli studi per gli altri viadotti in modo tale che i forgiati delle acciaierie, soprattutto se dovesse aumentare nel mondo la produzione di nuove centrali nucleari, e quindi le acciaierie di Terni sarebbero assolutamente interessate a produrre manufatti forgiati da portare in strada fino al porto di Civitavecchia. La situazione economica dell'Umbria necessita assolutamente di nuove infrastrutture per supportare lo sviluppo. AS/

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-4-stato-di-avanzamento-e-prospettive-di-completamento-e-messa>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-4-stato-di-avanzamento-e-prospettive-di-completamento-e-messa>