Regione Umbria - Assemblea legislativa

QT 2 “Variante sud-ovest di Terni: genesi del progetto, stato dell'iter procedurale, programmazione finanziaria e necessità di un intervento della Giunta regionale per un'opera strategica per viabilità e sviluppo territorio”

21 Maggio 2026
In sintesi

Interrogazione di Enrico Melasecche (Lega), l’assessore Francesco de Rebotti risponde: “La variante sud-ovest è la spina dorsale infrastrutturale della ZES Umbria. I 50 cinquanta milioni di euro resi potenzialmente disponibili dalla delibera Cipes del 2022 coprono solo il primo stralcio funzionale già compiutamente approfondito e trasmesso al Ministero”

(Acs) Perugia, 21 maggio 2026 – Nella sessione ‘Question time’ della seduta consiliare di oggi, il consigliere Enrico Melasecche (Lega) ha interrogato l’assessore Francesco de Rebotti in merito alla “Variante Sud-Ovest di Terni”, chiedendo la “genesi del progetto, lo stato dell'iter procedurale, la programmazione finanziaria e quindi la necessità di un intervento della Giunta regionale per un'opera strategica per viabilità e sviluppo territorio”.

Melasecche ha chiesto, nello specifico, “quali atti formali abbia adottato la Giunta confermando l'interesse all'acquisizione dei 50 milioni di euro resi potenzialmente disponibili dalla delibera CIPES del 15 febbraio 2022 a valere sul FSC 2021-2027 per l'appalto integrato della Variante Sud-Ovest di Terni, primo stralcio, e in caso negativo, entro quale termine perentorio la stessa intenda attivarsi per scongiurare la perdita di tale finanziamento; se, a seguito della trasmissione al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della DGR n. 72 del 31 gennaio 2024, siano stati sottoscritti atti di carattere ministeriale finalizzati alla concessione definitiva dei fondi e alla loro effettiva assegnazione all'Umbria; se la Giunta abbia predisposto un cronoprogramma aggiornato delle fasi attuative della Variante Sud-Ovest di Terni, con indicazione delle date previste per ciascuna fase”.

Illustrando il suo atto ispettivo Melasecche ha sottolineato che “la Variante Sud-Ovest di Terni costituisce un intervento infrastrutturale strategico per la città e il suo territorio, volto a decongestionare il traffico, anche pesante, che quotidianamente attraversa il tessuto urbano lungo le arterie di via Narni, Sabbione, con l'incrocio di via Prati, viale dello Stadio e via Aleardi, ove la circolazione è pesantissima e costante, con costi ambientali, sanitari e logistici documentati e insostenibili per le famiglie e le attività produttive, costringendo le decine di migliaia di utenti di quella direttrice a procedere spesso a passo d'uomo e rendendo l'accesso all'area industriale della Polymer estremamente problematico. Nel corso della legislatura 2019-2024, la Giunta regionale allora in carica, anche nell'ottica di assicurare un minimo riequilibrio territoriale, ha avviato l'iter di un'opera attesa da oltre quarant'anni, presente nel PRG di Terni e negli accordi dell'Area di Crisi Complessa, ma priva da sempre di progettazione e di copertura finanziaria. Il primo risultato fondamentale di tale percorso è stato l'inserimento dell'opera nella delibera CIPES del 15 febbraio 2022, con stanziamento di 50 milioni di euro a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2021-2027, destinati alla realizzazione del primo stralcio funzionale tra i tre che compongono l'arteria complessiva, quale nuovo raccordo da viale Borzacchini a via Alfonsine, individuato come prioritario per la risoluzione dei nodi di traffico più critici; l'opera è ricompresa nel secondo elenco di quella delibera tra le opere prive di progetto cantierabile, con il finanziamento condizionato alla presentazione del PFTE nei termini stabiliti. Il Servizio Opere Pubbliche della Regione ha poi elaborato il Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP), approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 991/2022, fissando i criteri base di sostenibilità ambientale, minimizzazione dell'impatto sul costruito e massima efficienza di collegamento, e trasmesso al MIT; nel corso del 2023 è stato quindi redatto il Progetto di fattibilità tecnica ed economica, con incarico esterno alla società di progettazione Sintagma, documento di oltre cento pagine articolato su più alternative di tracciato, deliberato e inviato al MIT entro la data prevista del 31 dicembre 2023 con la relativa delibera di adozione in Giunta; il 3 febbraio 2024 si è poi conclusa la selezione dell'alternativa progettuale che minimizza il consumo di suolo e prevede prescrizioni specifiche per le zone residenziali a ridosso di via Narni e dell'area Polymer, includendo l'ipotesi di una galleria artificiale per la mitigazione dell'impatto acustico e visivo, in accoglimento delle richieste degli abitanti della zona. È stato al contempo, su richiesta specifica dell'Assessorato all'ANAS, ridenominato lo svincolo ‘area industriale’, rimasto anonimo fin dalla sua realizzazione, in svincolo ‘Terni Sud, aree industriali’, come sollecitato da varie imprese, compresa l'AST che vi ha il proprio centro di finitura, qualificandolo in modo definitivo. Con deliberazione della Giunta regionale n. 72 del 31 gennaio 2024 è stata approvata la determinazione motivata di conclusione del procedimento ponendo l'opera nelle condizioni di pervenire alla fase dell'appalto integrato. Il tracciato si sviluppa per circa 8 chilometri, articolato in tre lotti funzionali per un costo stimato di 90-100 milioni di euro, di cui il primo lotto da 50 milioni già deliberato e i lotti II e III ancora in fase di reperimento delle risorse; l'opera è stata altresì inserita nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2024-2026, approvato dalla Giunta uscente con uno stanziamento superiore a 56,1 milioni di euro, configurandosi come la voce di maggiore rilevanza del programma. Con l'insediamento della Giunta Proietti nel novembre 2024, l'iter avviato nella precedente legislatura per numerose opere di primaria importanza è entrato in una fase di incertezza amministrativa, compreso quello della variante Sud-Ovest di Terni, in ragione di una sorta di idolatria che vorrebbe impedire l'uso anche minimo di suolo – veto che nel caso specifico non trova alcuna giustificazione, data l'importanza di un'arteria che contribuirebbe a snellire la circolazione e a ridurre le emissioni inquinanti. La nuova Giunta non ha confermato formalmente l'impegno a portare a termine la fase conclusiva del predetto iter, con il rischio di vanificare l'ingente sforzo economico sostenuto per la progettazione, a fronte di una necessità strutturale sempre più urgente, acuita dal notevole sviluppo registrato

nell'area della Città dello Sport. Qualsiasi esitazione o revisione sostanziale del tracciato approvato comporterebbe la riapertura della Conferenza di Servizi e della procedura con tempi incompatibili con le esigenze richiamate e con effetti fortemente negativi sul piano di rilancio dell'area di crisi complessa Terni-Narni, che individua nella variante una condizione fondamentale per il sistema logistico-industriale del territorio. La Regione Umbria dispone, per la prima volta nella storia di Terni, di un iter portato quasi alla fase della cantierizzazione, con l'impegno del Governo sancito da delibera CIPES, un finanziamento potenzialmente deliberato e un progetto validato con CUP attivo. Lasciare consumare nell'inerzia tale patrimonio amministrativo costituirebbe un fallimento di proporzioni storiche, non ascrivibile a difficoltà oggettive bensì a una scelta politica di non decidere. Le conseguenze per Terni, per la qualità della vita dei suoi abitanti e per l'efficienza del sistema logistico-industriale sarebbero pesanti e di fatto irreversibili. Sollecito pertanto la Giunta Proietti a non limitarsi a ereditare il lavoro svolto, ma ad assumersi le proprie responsabilità operative nel portarlo a compimento".

L'assessore De Rebotti ha risposto: "Riaffermiamo il valore della variante, che è stata inserita nel Defr 2026/28. Questo prova che non c'è intenzione di disperdere il patrimonio progettuale acquisito, ma anzi di finalizzarlo in un quadro di sviluppo coerente e strutturato rappresentando l'atto politico fondante con cui l'amministrazione riconosce l'intervento quale opera di assoluta preminenza e urgenza. Il livello di progettazione raggiunto, il PFTE, è stato sicuramente il frutto di una strategia volta a intercettare le risorse del Ministero, ma che nessun finanziamento ancora è stato mai assegnato alla Regione Umbria. L'opera è stata sì classificata come opera a bandiera, ma tale status non è stato accompagnato da atti ministeriali di formale concessione dei fondi. L'attuale amministrazione eredita, quindi, un'opera matura sotto il profilo tecnico, ma ancora scoperta sotto quello finanziario. Il PFTE, recependo le indicazioni del DIP, articola l'opera in tre lotti funzionali: lotto 1, raccordo Viale Borzacchini-Via Alfonsine; lotto 2, arco interquartiere di Valfonsino al canale Recentino; lotto 3, raccordo tra E45 e via Flaminia. Con un ordine di priorità originariamente fissato in: lotto 1, lotto 3, lotto 2. È su questo impianto che il primo stralcio funzionale corrispondente al lotto 1, dotato di un possibile finanziamento di 50 milioni, è stato completamente approfondito, portato a definizione e trasmesso al Ministero. La scelta di questa Amministrazione è quella di ridefinire l'ordine delle proprietà attuative, valorizzando il collegamento SS675 con la Flaminia ossia il raccordo E45 – Flaminia. Questa scelta non contraddice il lavoro svolto sul primo stralcio ma vi affianca una direttrice di pari rango strategico. L'analisi tecnica economica condotta nel corso del 2023 (che dovrà necessariamente essere oggetto di una profonda rivalutazione a causa dell'attuale scenario dei costi energetici e dei materiali) ha evidenziato un fabbisogno finanziario di circa 97 milioni di euro per la realizzazione dell'intero intervento a fronte dei 50 milioni pre assegnati. Lo scorso 8 aprile si è svolto un incontro formale con i vertici di ANAS che ha segnato un punto di svolta. La nuova strategia mira a coinvolgere l'ente nazionale per il recupero della progettazione dell'ex terzo lotto della Terni-Rieti. Questo è il motivo della ridefinizione della priorità: il collegamento E45 - Flaminia, individuato nel PFT come lotto 3 è il segmento su cui ANAS ha un interesse diretto, in quanto completamento di una propria arteria. Il coinvolgimento dell'ente è una scelta tecnica ma anche politica per attivare investimenti nazionali su un nodo di rilevanza extra-regionale. La variante sud-ovest è la spina dorsale infrastrutturale della ZES Umbria. Senza un collegamento efficiente fra l'E45 e il sistema produttivo della Conca Ternana, la zona economica speciale resta una cornice normativa priva del presupposto fisico, con la variante diventa un perimetro realmente competitivo, accessibile e attrattivo per gli investimenti. È questa la chiave di lettura che trasforma la richiesta di finanziamento. Non più una strada da finanziare, ma la condizione abilitante di una strategia di sviluppo. Collegando direttamente la E45 alla piastra logistica Terni-Narni, l'opera abbatte tempi e costi per le imprese dell'area, aprendo l'accesso al Polo di Pentima. Presentare la variante come bandiera ZES coesione significa portare al Ministero non un'opera isolata ma un disegno organico di rilancio dell'area di crisi complessa Terni-Narni. I 50 milioni di euro resi potenzialmente disponibili dalla delibera Cipes del 2022 coprono il solo primo stralcio funzionale. Ciò che nel quadro economico figurava come uno stralcio interamente a carico regionale, può diventare un investimento di rilevanza nazionale sostenuto dal soggetto titolare di questa infrastruttura. Il 26 maggio abbiamo l'incontro del Comune di Terni per adottare eventuali suggerimenti nella progettazione e nell'approfondimento del PFT sul lotto 2".

Il consigliere Melasecche ha replicato: "Sembra che questa sia una delle poche grandi opere che vi abbiamo lasciato in eredità su cui l'assessore è d'accordo. Per la piastra logistica è necessario completare l'allaccio ferroviario e iniziare a lavorare per non farla diventare una cattedrale nel deserto, trovando i soggetti che la prenderanno in gestione". MP/

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-2-variante-sud-ovest-di-terni-genesi-del-progetto-stato-delliter*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-2-variante-sud-ovest-di-terni-genesi-del-progetto-stato-delliter