Regione Umbria - Assemblea legislativa

QT 6 “Piastra logistica intermodale di Terni e Narni: data di entrata in esercizio della struttura”

22 Ottobre 2026
In sintesi

A Enrico Melasecche, Donatella Tesei (Lega), Eleonora Pace (FdI) ha risposto l’assessore Francesco De Rebotti: “l'infrastruttura mantiene la sua assoluta centralità strategica. Aggiornamenti temporali dovuti a motivazioni tecniche”

(Acs) Perugia, 22 ottobre 2026 – Nella parte riservata al Question time della seduta consiliare di oggi, i consiglieri Enrico Melasecche (primo firmatario), Donatella Tesei (Lega), Eleonora Pace (FdI) hanno chiesto all’assessore Francesco De Rebotti un aggiornamento circa la “Piastra logistica intermodale di Terni e Narni: stato di avanzamento dell'allaccio ferroviario alla linea Orte-Falconara, modello gestionale e data di entrata in esercizio della struttura”. In particolare l’atto domanda alla Giunta “quale sia lo stato reale di avanzamento dei lavori di allaccio ferroviario affidati a Rfi, se sia confermato il termine di conclusione entro la fine del 2026 dichiarato in Aula il 6 novembre 2025; quale modello gestionale la Giunta abbia individuato per la piastra, indicando entro quale termine intenda avviare la procedura pubblica di affidamento, e a quale punto siano le interlocuzioni riferite in Aula con Mercitalia e con gli altri operatori nazionali e internazionali; quale sia la data prevista per l'entrata in esercizio della struttura, cioè per l'arrivo del primo convoglio e per l'avvio dell'attività di scambio fra gomma e ferro”.

Nell’illustrazione dell’atto in Aula, Melasecche ha precisato che “la Piastra logistica di Terni e Narni è l'unica piattaforma logistica intermodale dell'Umbria. Le opere del primo stralcio funzionale sono state ultimate da oltre un decennio, ma la struttura è rimasta priva dell'elemento che ne giustifica l'esistenza, cioè l'allaccio alla rete ferroviaria nazionale, e la procedura di affidamento in concessione bandita nel marzo 2020 è andata deserta proprio perché senza il ferro la piastra non era un nodo intermodale ma un piazzale. Nella precedente legislatura il progetto è stato portato alla fase esecutiva, con la sottoscrizione, a maggio 2022, della convenzione fra Regione e Rfi per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo del completamento dell'allaccio, per un intervento complessivo di 12,5 milioni di euro, di cui 9,5 milioni di fondi regionali e 3 milioni di investimenti propri di Rfi, che ne è soggetto attuatore, progettista e direttore dei lavori. In Aula lo scorso novembre 2025 l'Assessore ha dichiarato che l'accordo prevede ‘la conclusione dei lavori alla fine del 2026’ e che si sta spingendo perché quel tempo ‘sia ridimensionato il più possibile’, riferendo di ‘interlocuzioni profonde’ con Mercitalia ‘affinché il modello da mettere a gara sia innovativo’. Dal novembre 2025 non risultano comunicazioni, non risulta pubblicato alcun avviso, alcuna manifestazione di interesse e alcun atto di indirizzo che ne definisca contenuto, perimetro e termini. L'opera è interamente finanziata, il soggetto attuatore è individuato da oltre quattro anni, sicché ogni ulteriore scivolamento dei tempi dipenderebbe da un difetto di regia amministrativa e politica dell'intervento. Il rischio è che i volumi di traffico si consolidino altrove prima ancora che la piastra entri in esercizio”.

L’assessore Francesco De Rebotti ha risposto che “l'infrastruttura mantiene la sua assoluta centralità strategica. Ci sono motivazioni tecniche per gli aggiornamenti temporali e le procedure di valorizzazione dell'infrastruttura. L'allaccio ferroviario non è una semplice struttura di binari ma un'infrastruttura complessa e multidisciplinare. Il fabbricato tecnologico è il vero cervello informatico ed elettrico dell'impianto e l'edificio in cui verranno installati e alloggiati tutti i sofisticati macchinari di controllo, gli apparati centrali computerizzati, i sistemi di segnalamento e i laboratori per la sicurezza. Le opere civili e l'adeguamento della sede comprendono sfide ingegneristiche notevoli. Ci sono poi le opere di armamento, senza le quali la gestione in sicurezza del traffico sarebbe impossibile. Rfi ha proceduto con tempistiche più dilatate rispetto al programmato, per la complessa fase di verifica e validazione. Questo fisiologico allungamento dei tempi è dipeso dalle caratteristiche dell'intervento che non si limita ad una semplice innesto locale, ma ha dovuto conformarsi e innestarsi su linee progettuali, standard di sicurezza e tecnologie di livello nazionale ben più ampie e complesse. La Regione ha condotto negli ultimi anni una costante e stringente azione di monitoraggio nei confronti di Rfi, con un pressing amministrativo, constanti interlocuzioni e ripetuti solleciti. Il 2 ottobre Rfi ha trasmesso il cronoprogramma aggiornato. Il fabbricato tecnologico è ultimato, lo stato di avanzamento delle opere civili è al 30%: a ottobre ci dovrebbe essere un'interruzione della circolazione ferroviaria sulla tratta Narni-Treni di 32 ore, indispensabile per la realizzazione in sicurezza del sotto attraversamento del canale che insiste nell'area. Le lavorazioni di trazione elettrica e la posa di binari e scambi saranno eseguite nelle fasi terminali per un'usura ingiustificata prima dell'effettiva attivazione. Rfi ha inoltre prospettato un upgrade progettuale per l'estensione dell'elettrificazione anche al binario di presa e consegna, per un incremento della sostenibilità ambientale e una riduzione dei costi vivi di trazione per il futuro gestore. Questo servirebbe a rendere più competitiva la piattaforma, aumentandone l'attrattività sul mercato. La conclusione delle opere infrastrutturali e fisiche è prevista per la fine del primo semestre '27. Un differimento temporale è dovuto all'inserimento dell'allaccio della piastra logistica Terni-Narni nel piano nazionale di sicurezza ferroviario. L’opera è inserita nel Defr. Il necessario allineamento tecnico con il sistema di sicurezza nazionale comportano un inevitabile disallineamento tra la fine dei lavori civili e l'attivazione del servizio. La reale operatività tecnologica ferroviaria avverrà nel 2028, con collaudo previsto a fine anno. Di conseguenza l'avvio della circolazione commerciale dedicata alla piastra logistica è programmato a seguire. La mancata pubblicazione della procedura di gara è dovuta alla mancata formalizzazione da parte di Rfi dei termini temporali di messa in esercizio. Avremmo pubblicato un bando al buio, esponendo la Regione a rischio di contenziosi. Solo oggi abbiamo un quadro cristallino. A breve si sottoporrà alla Giunta una proposta di addendum alla convenzione originaria, per ricevere formalmente il nuovo programma, garantendo per la Regione la totale invarianza del quadro economico che resta confermato a 9,5 milioni di euro”.

Nella sua replica Melasecche ha ricordato che “sta cambiando il mercato. Il rischio è di avere una cattedrale nel deserto. Ecco perché serve convincere Mercitalia, società di Rfi, a prendere in mano intanto l’aspetto gomma. Stiamo parlando dell’unica piastra logistica intermodale dell’Umbria. Per quanto riguarda la piastra di Città di Castello, non è possibile che dopo 2 anni dalla richiesta di investimento dei privati la situazione sia ancora bloccata. Orte sta aprendo, rischiamo di rimanere fuori mercato”. DMB/

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-6-piastra-logistica-intermodale-di-terni-e-narni-data-di-entrata*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-6-piastra-logistica-intermodale-di-terni-e-narni-data-di-entrata