



Ministero dello Sviluppo Economico

DIREZIONE GENERALE PER LA POLITICA INDUSTRIALE, LA COMPETITIVITÀ E LE PMI
DIV. IV – ANALISI DEL SISTEMA PRODUTTIVO. CRISI D'IMPRESA E REINDUSTRIALIZZAZIONE DEI SITI INQUINATI

AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI TERNI - NARNI

RESOCONTO TAVOLO TECNICO INFRASTRUTTURE

Il giorno 16 ottobre 2019, alle ore 11,30, presso la sede del Ministero dello Sviluppo Economico, in Roma, in adempimento di quanto concordato nel corso della riunione del 31 luglio 2019 del Gruppo di Coordinamento e Controllo del PRII di cui all'oggetto, ha avuto luogo una riunione avente ad oggetto lo specifico tema relativo alle Infrastrutture.

Sono presenti i seguenti Soggetti:

Dott.ssa Isabella Giacosa per il **Ministero Sviluppo Economico**;

Arch. Roberto Gentili per il **Ministero Infrastrutture e dei Trasporti**;

Dott.ssa Tiziana Cerchiello per **Invitalia**;

Assessore Sviluppo Economico del **Comune di Narni**, dott. Lorenzo Lucarelli;

Arch. Stefano Zitti, Dirigente del **Comune di Narni**;

Assessore LL.PP. ed Urbanistica del **Comune di Terni**, dott. Enrico Melasecche Germini;

Ing. Leonardo Donati, Funzionario del **Comune di Terni**;

Geom. Fabrizio Sabatini, Funzionario del **Comune di Terni**;

Dott. Luigi Rossetti, Dirigente della **Regione dell'Umbria** che partecipa in via telefonica.

Invitalia richiama le opere ritenute prioritarie per l'area di crisi, inserite nell'Adp e nel PRRI correlato, per le quali è prevista una copertura finanziaria parziale nell'ambito della programmazione regionale:

1. Completamento della bretella ex Terni Rieti – Strada dei Confini – Flaminia – Salara per un più diretto collegamento delle zone industriali alla viabilità nazionale;
2. Miglioramento dei collegamenti della bretella di variante Staino – Pentima – Via Breda - Innesso Terni Rieti – San Carlo, facilitando la circolazione al perimetro del polo siderurgico con notevoli vantaggi per il traffico urbano;
3. Piastra Logistica Terni – Narni – collegamento ferroviario e stradale alla viabilità nazionale sulla direttrice Roma Ancona.

I rappresentanti delle Istituzioni presenti al tavolo - **Comune di Terni e Comune di Narni** - illustrano il dossier sopra richiamato, che riporta i primi due interventi programmatici contenuti nel PRRI.

L'Assessore Melasecche del **Comune di Terni** sottolinea che per garantire un adeguato sviluppo economico dell'area di crisi, oltre ad assicurare le necessarie risorse per iniziative imprenditoriali private bisogna parallelamente intervenire in maniera decisa e concreta sulla dotazione infrastrutturale a servizio delle aree produttive. In particolare l'Assessore mette in evidenza la questione dell'area ex

Polymer in cui stanno prendendo vita nuove iniziative imprenditoriali in un contesto servito dalla solà via Flaminia che assume il duplice ruolo di arteria di servizio sia al nucleo industriale sia a quello urbano e che per tale motivo è divenuta assolutamente insufficiente. Il problema nacque quando l'Anas decise di spostare il tracciato della Terni Rieti, che originariamente percorreva la zona sud della città, verso la Valnerina. Per tale ragione l'esigenza principale del Comune di Terni in termini di dotazione di infrastrutture è oggi rappresentata dal dare completamento a quelli che erano l'ex III e IV lotto della Terni Rieti, cioè allacciare la E45, che attualmente termina su strada delle Campore, con la Flaminia. Dovrà seguire poi la realizzazione di un by-pass al tratto urbano della Flaminia (ex IV lotto) che ne migliori l'efficienza e la sicurezza. La mancanza di tali interventi rischia di rendere inutili i finanziamenti ad imprese che non possono svilupparsi ed investire come potrebbero per carenze infrastrutturali che costituiscono fattore limitante dello sviluppo. In sintesi si chiede al MISE di farsi promotore di iniziative verso il MIT e l'ANAS perché si vada speditamente verso la progettazione e lo stanziamento delle risorse necessarie per la realizzazione di tali importanti opere che sono di massima urgenza per il Comune di Terni.

L'Assessore Lucarelli del **Comune di Narni** condivide le esigenze poste dal Comune di Terni che riguardano una porzione di territorio a confine tra i due comuni. Aggiunge l'assessore che a queste si sommano anche alcune criticità proprie del territorio narnese che nascono invece dalla sua particolare collocazione geografica.

L'Assessore Melasecche ribadisce l'assoluta urgenza della soluzione dell'annosa problematica descritta e pone anche, come nuovo tema di notevole interesse territoriale, quello dell'adeguamento della Flaminia nel tratto Terni – Spoleto.

Per il **MIT** l'arch. Gentili, premette che la loro competenza e quella di ANAS è solo sulla viabilità statale; richiama l'intervento n. 1 sottolineando che l'opera non è inserita nel Contratto di Programma 2016-2020 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ANAS s.p.a. Attualmente, tale Contratto di Programma, è stato sottoposto al CIPE nella seduta del 24 luglio 2019 ai fini dell'approvazione dell'aggiornamento previsto per l'annualità 2019 e si è in attesa della definitiva efficacia della Delibera nelle more della registrazione della stessa alla Corte dei Conti. Durante le annualità di vigenza del Contratto, gli aggiornamenti sono predisposti esclusivamente *“.. Al fine di tener conto degli eventuali interventi normativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo su contenuti del medesimo, sulla base delle risorse disponibili a legislazione vigente, dell'andamento delle opere e dell'evoluzione della programmazione di settore, nonché di eventuali rimodulazioni del finanziamento delle opere in relazione a esigenze sopravvenute autorizzate da Ministero delle Infrastrutture, e del piano dei servizi in relazione all'andamento della qualità degli stessi ...”* e non al fine di inserire nuovi interventi nella programmazione pluriennale.

L'arch. Gentili suggerisce che previa richiesta motivata che potrebbe pervenire anche come esito del tavolo tematico relativo all'Area CIC di Terni – Narni, il MIT potrebbe procedere ad autorizzare ANAS s.p.a. ad avviare fin d'ora, a valere sulle risorse dell'attuale Contratto di Programma, la progettazione dell'intervento nella fase iniziale di progetto di fattibilità tecnico ed economica (PFTE). Sulla base di tale progetto si potranno avviare gli approfondimenti (Analisi C/B) e le attività tra le varie istituzioni competenti finalizzate ad inserire l'intervento nella prossima

programmazione ANAS che avrà come inizio il 2021 e per la quale si sta già lavorando.

Il rappresentate del MIT, ribadendo che la competenza del proprio dicastero si limita alle sole tratte stradali rientranti nella rete nazionale di gestione ANAS, rileva che dell'intervento analizzato, ANAS potrà occuparsi della progettazione del solo tratto denominato ex III Lotto Terni – Rieti, così come illustrato nel documento redatto a cura del Comune di Terni, e non anche del tratto urbano.

Pur convenendo con le indicazioni pervenute dai rappresentati tecnici e politici delle comunità locali interessate che sarebbe opportuno procedere con una progettazione unitaria, ha rappresentato che tale decisione non rientra nelle possibilità del suo mandato e che una eventuale estensione dell'attività di ANAS anche su strade di diverso gestore, dovrà passare attraverso uno strumento convenzionale da predisporre per lo specifico caso.

Per le altre opere su infrastrutture stradali non gestite dall'ANAS, ricorda che una possibilità di finanziamento potrebbero essere i Fondi di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 le cui richieste di assegnazione passano attraverso le Regioni e sono sottoposti alla regolamentazione gestionale dell'Agenzia per la coesione territoriale (quest'ultima gestisce la programmazione dei fondi strutturali e provvede all'aggiornamento del riparto finanziario tra le aree tematiche previste nella dotazione totale del Fondo).

Si rammenta in proposito che per le somme inserite nell'attuale programmazione finanziaria, i relativi impegni giuridicamente vincolanti devono essere perfezionati entro il 2021. Tale scadenza rende la soluzione concretamente praticabile solo per interventi non particolarmente rilevanti. In ogni caso è opportuno e necessario intervenire sulla Regione in modo da assicurare i fondi necessari nella nuova programmazione (dopo il 2021) sia di origine statale (delibere CIPE) sia propri della stessa Regione.

Vengono sollevate le problematiche ambientali legate al risanamento del SIN Terni-Papigno ed al dissesto idrogeologico causato dalle inondazioni del fiume Nera, per le quali è prevista la discussione in apposito Tavolo tecnico.

A tal proposito, l'arch. Zitti (**Comune di Narni**) pone il problema delle aree industriali del territorio narnese che ricadono in zone a Rischio di esondazione. Per tali aree il PAI impedisce il loro sviluppo sia in termini nuovi insediamenti sia in termini di ampliamento di quelli esistenti. Per tale ragione il Comune di Narni, pur consapevole che l'argomento esula dalle tematiche in discussione odierna, pone con urgenza la necessità di trovare un interlocutore appropriato (Autorità di Bacino o altri) che consenta di affrontare la tematica della sicurezza idraulica del suo territorio. Sul tema della viabilità si sottolinea che sarebbe necessario dar corso ad un by-pass già previsto dal PRG di Narni che eviti di attraversare il centro abitato di Narni Scalo ogni qualvolta si crei un blocco al transito lungo la SS675 nel tratto San Pellegrino - Sangemini Sud, tuttavia trattasi di intervento da inserire semmai nella nuova programmazione.

Il dott. Rossetti, dirigente **Regione Umbria**, esprime condivisione di quanto fin qui detto, tuttavia sottolinea con chiarezza che allo stato attuale, in base a quanto sta maturando al tavolo nazionale sulla riprogrammazione dei fondi strutturali, l'Umbria non ha la possibilità di destinare tali risorse ad interventi infrastrutturali che invece vanno programmati, parallelamente, attraverso gli FSC.

In ogni caso ritiene utile e necessario produrre un documento di follow up ed aggiornamento delle esigenze infrastrutturali degli enti coinvolti sulla base di quanto emerso nella discussione odierna.

La dottoressa Cerchiello di **Invitalia** precisa che, a suo parere, va presentata un'istanza congiunta da Regione e Comuni interessati che indichi le opere prioritarie per il territorio distinguendo fra quelle per cui la progettazione può partire sin da subito, in quanto sono già disponibili i fondi necessari per la progettazione, e quelle che, non essendo coperte da fondi regionali o essendolo solo in maniera parziale, hanno un diverso livello di priorità.

Il dirigente regionale Rossetti concorda con le osservazioni di Invitalia riconoscendo che la bretella stradale che circonda le acciaierie AST- TK (Staino Pentima – Prisciano – San Carlo) è un tema su cui potrà esercitarsi il nuovo governo regionale destinando risorse proprie secondo precise tappe e strategie. Rossetti conferma la criticità rappresentata dal mancato completamento della E45 verso la Flaminia ternana che crea un tema di pericolosità ed inefficienza oltre che di cesura rispetto ad una prospettiva di forte interconnessione con il complesso delle infrastrutture.

Una logica di aggiornamento-revisione dell'Accordo in cui vengano puntualizzate tempistiche, modalità e quant'altro, renderebbe più chiaro a tutti quali possono essere le priorità programmatiche su cui ci dovrà confrontare a breve, ma con una sorta di scaletta che aiuterà gli Amministratori regionali oltre che quelli locali a poter disporre di una sorta di masterplan su cui lavorare tenendo presente che l'intera area ha duecentomila abitanti ed è la più grande area industriale dell'Umbria con la presenza di imprese multinazionali.

I fabbisogni concernenti le infrastrutture ferroviarie non sono oggetto del Tavolo odierno.

Si decide di procedere con l'elaborazione di un documento di follow up che riporti:

- Avanzamento/aggiornamento opere inserite in Adp/PRRI e di competenza regionale/territoriale;
- Opere ritenute prioritarie e per le quali si chiede la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da parte di ANAS ed il successivo inserimento nella programmazione MIT/ANAS (con individuazione puntuale di costi e durata);
- Opere programmatiche ritenute prioritarie per l'area di crisi, ma che richiedono tempi più lunghi di realizzazione (anche per la rilevanza sovra regionale che rivestono), con stima dei costi.

Il **MISE** resta pertanto in attesa, in tempi rapidi, da parte delle Istituzioni territoriali competenti, del documento succitato.

IL VERBALIZZANTE
(dr.ssa Isabella Giacosa)
