



Prot. e data come da segnatura

Terni 28.4.2026

AL SEGRETARIO GENERALE

AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

ALLA SEGRETERIA AFFARI GENERALI

LORO SEDI**Oggetto: votazione**

Si comunica che la IV Commissione Consiliare Garanzia e Controllo in data 14.4.2026, ha concluso la propria attività di indagine e controllo su "Cantiere Comune" ed ha redatto una relazione sul lavoro svolto.

La relazione è stata posta in votazione, riportando la seguente votazione.

Commissari presenti al momento del voto: 8 (otto) per un voto ponderato complessivo pari a 22,5: Ferranti, Marchetti, Pastura, Rosati, Gubbio, Verdecchia, Fiorelli e Orsini.

Commissari assenti: 2 (due) Federighi e Primieri per un voto ponderato pari a 9,5.

VOTAZIONE

La relazione è stata approvata all'unanimità con 8 voti a favore, quelli di Ferranti, Marchetti, Pastura, Rosati, Gubbio, Verdecchia, Fiorelli e Orsini per un voto ponderato pari a 22,5.

Il segretario

Gott. Antonio De Angelis

Il Presidente

Dot. Francesco Maria Ferranti



Comune di Terni

IV COMMISSIONE CONSILIARE

Garanzia e Controllo

n°3/2026

Relazione sull'attività di indagine

ai sensi dell'art.39 comma 2 lettera "d" dello Statuto del Comune di Terni



"Progetto Cantiere Comune"

Dirigente della Direzione governo del territorio del Comune di Terni dott. Federico Nannurelli; Assessore ai Lavori pubblici del Comune di Terni dott. Sergio Anibaldi.

Attività di indagine svolta ai sensi dell'art. 39 comma 2 lettera "d" dello Statuto del Comune di Terni

"Progetto Cantiere Comune"

Presidente Francesco Maria Ferranti
Vicepresidente Massimiliano Marchetti

Membri:

Raffaello Federighi, Emidio Mattia Gubbiotti, Giulia Rosati, Danilo Primieri,
Roberto Pastura, Guido Verdecchia, Valdimiro Orsini, Claudio Fiorelli

Foto di copertina tratta da <https://www.comune.terni.it/>

Indice

Premessa	4
Introduzione	4
5/3/2026 Interventi dell'audit, domande e risposte.....	4
26/3/2026 Interventi dell'audit, domande e risposte.....	14
2/4/2026 Interventi dell'audit, domande e risposte.....	22
Documenti raccolti.....	32
Conclusioni.	32

Premessa

Le attività della Quarta Commissione Controllo e Garanzia si sono incardinate, a seguito di un periodo di sperimentazione sufficientemente lungo, sulla necessità di verificare se il modello organizzativo denominato “Cantiere Comune”, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione e rifacimento del manto stradale, abbia effettivamente prodotto un risparmio economico per l’Ente rispetto al ricorso alle tradizionali forme di esternalizzazione dei lavori. La attività di verifica, che è stata attivata sulla base delle richieste formulate in tal senso da alcuni Commissari, si è svolta con la raccolta della documentazione connessa a questa attività amministrativa e con la effettuazione di tre audizioni.

<i>Seduta</i>	<i>Audizione</i>
5/3/2026	<i>Audizione del Dirigente della Direzione Governo del territorio del Comune di Terni dott. Federico Nannurelli;</i>
26/3/2026	<i>Audizione del Dirigente Direzione Governo del territorio del Comune di Terni dott. Federico Nannurelli;</i>
2/4/2026	<i>Audizione dell’Assessore ai Lavori pubblici del Comune di Terni dott. Sergio Anibaldi.</i>

Introduzione

La Commissione ha deciso di esaminare, recependo positivamente in tal senso una pluralità di richieste avanzate da vari Consiglieri, la verifica del modello organizzativo denominato “Cantiere Comune”, ed ha audito in merito il Dirigente della Direzione governo del territorio dott. Federico Nannurelli, per due volte, e l’Assessore ai Lavori pubblici del Comune di Terni dott. Sergio Anibaldi.

5/3/2026

Interventi dell’audit, Domande e Risposte

- Il Presidente Ferranti interviene e dichiara “C’è il numero legale e quindi dichiaro aperta la seduta della Quarta Commissione del 5 marzo 2026. Ringrazio il dirigente dottor Nannurelli per la presenza in Commissione che è relativa alla scelta della Commissione, su iniziativa di alcuni Commissari ed in particolar modo del Consigliere Pastura, di aprire una verifica relativamente alla attività del “Progetto Cantiere Comune”. Abbiamo già ricevuto da parte della Direzione del dottor Nannurelli una serie di documentazioni a riguardo, ed abbiamo poi avuto modo di esaminare uno schema tecnico di interventi, con relative superfici e tipologie specifiche dell’intervento, da parte del Consigliere Cecconi, che abbiamo allegato agli atti della Commissione. Poi, in merito al prosieguo di questa attività istruttoria, si sono rese necessarie alcune esigenze di approfondimenti e di richieste di chiarimenti da parte dei Commissari, che si è ritenuto fosse più funzionale fare a livello, diciamo così, dibattimentale e quindi alla presenza del dirigente, così che la tipologia dei quesiti e la volontà degli stessi fosse più facilmente gestibile. Quindi abbiamo qui il dirigente dottor Nannurelli, che è disponibile, ed al quale, in via preliminare, darei la parola, oppure ai Commissari se lo ritengono opportuno, per porre le questioni del caso. Quindi poiché vedo già prenotati il

Consigliere Pastura ed il Consigliere Verdecchia, dà la parola al Consigliere Roberto Pastura del gruppo dei Fratelli d'Italia. Prego”.

- Interviene il Consigliere Pastura che dichiara: “Grazie Presidente, intervengo semplicemente per creare quell’allineamento all’ingegner Nannurelli affinché possa avere gli elementi su cui poggiare il suo intervento. Diciamo che la richiesta di approfondimento sul “Cantiere Comune”, e specificatamente sul rifacimento del manto stradale delle strade nella nostra città, nasce da molteplici evidenze che in questi ultimi anni sono anche state dichiarate in questa assise, rispetto alle quali, da parte dell’Amministrazione, c’è stato il proferire che il “Cantiere Comune” avrebbe risolto il tema della manutenzione stradale e quindi del rifacimento del manto stradale, un problema annoso con ampi margini di miglioramento in termini di produttività, stante anche che la produttività si misura con al denominatore il costo dell’opera. Quindi si diceva che questa esternalizzazione era estremamente cara rispetto a quello che invece sarebbe stato un processo di internalizzazione. Con questa premessa l’Amministrazione ha proceduto anche a fare degli investimenti, investimenti in termini di macchinari, investimenti in termini di depositi ed investimenti anche in termini di personale. Mi pare che ad oggi il “Cantiere Comune” occupi circa 21 operai e quindi l’altra preposizione era che, comunque, nella documentazione delle delibere e nelle premesse si individua l’operazione “Cantiere Comune” come un’operazione sperimentale e quindi, come tutte le operazioni sperimentali, necessitano poi di processi di validazione e di processi di verifica. Quindi, a distanza di un anno all’incirca, forse anche qualcosina di più, da questo progetto sperimentale nasce, e qui arrivo, nasce la richiesta di valutare le evidenze che questo “Cantiere Comune” specificatamente sul rifacimento del manto stradale ha prodotto, fermo restando che, come gruppo di Fratelli d’Italia, abbiamo sempre sostenuto che è cosa buona avere una squadra comunale che possa operare e che in questo caso assume la denominazione di “Cantiere Comune” che è il nome che è stato scelto per questo tipo di “Task force operativa” perché possa in qualche modo intervenire in modo veloce, puntuale e senza allungamenti procedurali, tipo affidamenti per le attività, diciamo di manutenzione quelle più semplici e quelle che sono più correnti. Abbiamo avuto sempre una forte perplessità, invece, nell’ipotesi in cui al “Cantiere Comune” possa essere destinata una serie di interventi di carattere strutturale e di alta specializzazione che afferiscono invece all’opera del rifacimento del manto stradale. Per questa ragione abbiamo prodotto una richiesta in forma scritta, che io ho fatto pervenire al Presidente, e che il Presidente ha girato all’ingegner Nannurelli, avendo ad oggetto le richieste di numeri e di parametri numerici quantitativi. Quindi rispetto a quella richiesta attendiamo dei riscontri ed io vorrei fare soltanto, per ora, una domanda, e poi magari nello sviluppo dell’intervento l’ingegnere deciderà come porre la risposta, se all’inizio od alla fine. Ma la domanda che vorrei fare è, anche alla luce della documentazione che ha prodotto il collega Cecconi, la seguente: “Il Cantiere comune, ad oggi quanti chilometri, se vogliamo utilizzare una unità di misura standard, quanti chilometri di manto stradale ha fatto “ex novo” sul nostro territorio del Comune di Terni?”.
- Il Presidente Ferranti ribadisce il quesito posto dal Consigliere Pastura e poi dà la parola al Consigliere Verdecchia che interviene e dichiara: “Grazie Presidente. In merito a quella che è stata la relazione che abbiamo avuto modo di leggere e le comunicazioni che sono arrivate dalle altre Commissioni che hanno fatto analoghe riunioni su questa questione e che ci ha fornito il Consigliere Cecconi, abbiamo avuto modo di avere un report dei lavori svolti. Io volevo fare alcune domande. Allora innanzitutto c’è un riferimento alla riduzione dei costi che sostiene il Comune del 55%, quindi la domanda è se questo 55% tiene conto anche di quelli che sono i costi affidati normalmente per quelle che sono le attività che venivano svolte prima che ci fosse il “Cantiere Comune” e tengono conto della spesa che è stata fatta di 666.000 euro dei macchinari che sono stati acquistati, dei costi quindi del personale comunale, o se

questo 55% si riferisce esclusivamente al risparmio sui materiali ed a quelli che sono gli utili di impresa esterni, eventualmente anche per quelle che sono le gare che devono essere fatte in caso di affidamento diverso da quello “in house”. Un'altra questione riguarda una considerazione che nasce da questi documenti che abbiamo valutato e da cui abbiamo avuto modo di verificare che, nel biennio 2025 – 2026, sono stati considerati necessari, di appalti esterni, 54 mila metri quadri di asfaltature e diciamo che, considerando questo aspetto, secondo l'ufficio che dirige e secondo quelle che sono le considerazioni che sono state fatte, quanto pensa che possa essere realmente gestito in futuro nel prossimo triennio per il “Cantiere Comune” ? Cioè quanta parte di questa attività pensa che possa essere realmente diretta e gestita direttamente da questo “Cantiere Comune” ? Un'altra questione è il punto di pareggio degli investimenti effettuati, perché è stato anche considerato questo nelle relazioni che abbiamo avuto, è stato calcolato sulla base di quali volumi annui di attività della gestione diretta ? Un'altra cosa che riguarda, per esempio, la contabilità analitica. Noi avremmo bisogno, credo che sia importante capire la contabilità analitica che permetta di confrontare il costo per metro quadro degli interventi interni con il prezzario regionale dell'Umbria che è fermo al 2024, fornendo così ai Consiglieri, ma anche alla cittadinanza, un dato oggettivo, quindi partendo da un presupposto certo, che possa darci una valutazione non orientativa, ma una valutazione di convenienza sul modello. L'analisi della programmazione ci fa capire che c'è una entità trascurabile delle attività che vengono svolte dal “Cantiere Comune”, sono circa da 150 a 400 metri quadri, almeno se non ho letto male, mentre gli appalti esterni superano le migliaia di metri quadri. Nel momento in cui decidiamo di acquistare questi strumenti, lei diciamo come pensa che possa diventare poi uno strumento efficace quello del “Cantiere Comune” e dispiegare naturalmente la piena operatività dell'intera squadra, compresi i mezzi ? Anche perché oggi, come diceva il Consigliere Pastura, noi ci rendiamo conto che i grandi interventi strutturali vengono, a parte qualche strada, vengono comunque lasciati al “Cantiere Comune”. Un'altra cosa che le voglio chiedere è quali sono i controlli di qualità che vengono adottati ogni volta che interviene una attività che viene svolta dal contesto interno, quindi dagli operai del Comune. Nella gestione diretta noi dobbiamo sapere, per esempio, come possono essere verificate queste attività e qual'è l'incidenza di ritornare sullo stesso tratto che è stato asfaltato, o sulla stessa opera che è stata eseguita, cioè dopo quanto tempo ci si ritorna e, naturalmente, questa valutazione va fatta anche in relazione a quello che può essere il risparmio da parte del Comune. Un'altra questione del “Cantiere Comune” che immagino lei si è trovato a dover affrontare è quella delle criticità con il personale, perché ci sono state delle tensioni con il personale del Comune ed ho verificato anche che i sindacati si sono interessati alla questione. Quindi anche questo aspetto, se ha inciso sul fatto, per esempio che si è addebitato ad una scarsa motivazione o qualcosa del genere, alle assenze del personale, il numero di ore impiegate nelle attività che devono essere svolte per questo tipo di iniziative. Quindi ecco, questo clima lavorativo quanto potrebbe incidere sull'effettiva operatività del “Cantiere Comune” ? Invece un'altra cosa alla quale ha fatto riferimento è che non ci sono delle valutazioni dei computi metrici per la manutenzione ordinaria, in quanto la normativa non lo impone, così ho letto, in ogni caso non ritiene che sia doveroso, se è possibile, ovviamente, anche valutando quelle che sono le possibilità dell'ufficio, che si proceda a fare una valutazione di tutte le attività svolte, anche per una questione di trasparenza nei confronti dei cittadini, sicuramente, e quindi anche dei Consiglieri comunali, che possa anche dimostrare che s'è giustificata politicamente e tecnicamente la scelta del modello che siamo oggi valutando ?”.

- Il Presidente Ferranti dopo avere chiesto se il Consigliere Verdecchia ha concluso il suo intervento, dà la parola al Consigliere Cecconi, che interviene e dice: “Allora ripartiamo da una cosa che il Dottor Nannurelli ha inteso riferirci nel corso di più di una Commissione, perché più volte è stato in Prima Commissione, che è una Commissione più tecnica rispetto a

questa, e dal quadro che ha fatto nel settembre 2023 rispetto alla situazione delle strade della città di Terni, ricordandoci alcuni dati, ma ricordandoci un dato soprattutto che ci mette nella condizione di particolare agevolezza nei suoi confronti, visto che ha tenuto a ricordarci, lo dico con stima, che da decenni si occupa di questo ambito, e quindi conosce prima, dopo e durante Pierdonati, tutta quello che è stata la storia di questa Amministrazione, anche per questo aspetto. Il comprensorio ternano ha strade per circa 1.200 km, ovviamente divise tra comunali e vicinali, e dal 2018 in avanti lo sforzo per migliorare c'è stato ma, considerando la situazione di partenza, c'è ancora un bel po' da fare. Gli impegni di spesa sono passati da 1,7 milioni del 2017 ad oltre 13 previsti per quest'anno, parliamo del 2023, in cui c'è stato un picco dovuto ad investimenti di settore, tra PNRR, Agenda urbana, Bandi regionali, Statali e Piano periferie, ha puntualizzato in merito Nannurelli. In ogni caso nel quinquennio 2018-2023 Palazzo Spada ha assunto con "Cassa depositi e prestiti" mutui per 4,8 milioni con interessamento di una superficie di intervento pari a 240.000 metri quadrati, lo dico a vantaggio di me stesso ma anche a vantaggio di tutti, l'attività di asfaltatura si misura in metri quadrati, perché le strade sono larghe 10, 8, 4, dipende dalle dimensioni della larghezza della carreggiata, ma è ovvio che vale il criterio dei metri quadrati. Per Terni servirebbero 1,5 milioni di euro l'anno per la manutenzione ordinaria ed a bilancio ce ne sono circa 800 mila, ovvero la metà dei fabbisogni, parliamo di quando c'era l'assessore Aniello che se ne occupava di questa cosa, e questa è la conferenza stampa citata dal mezzo di comunicazione che uso che è il "Corriere dell'Umbria" di quella data. Fatta questa breve premessa, arriviamo subito ai giorni nostri, ed in particolare al fatto che io so bene con chi stiamo parlando: qui c'è la parte tecnica che segue gli indirizzi politici che vengono dati e che indirizzano l'Amministrazione nell'appaltare tutto, nel dire che non bisogna più appaltare ma bisogna determinare delle soluzioni autarchiche, quindi dobbiamo essere chiari sul fatto che chi dice cosa lo dice, nel caso della parte tecnica, se qualcun altro gli dice di dirlo, non che sia il replicante degli indirizzi politici, ma la verità è che se un'Amministrazione si determina ad internalizzare dei servizi, la struttura si mette a disposizione della struttura. E che cosa dice la struttura politica? "Una politica responsabile guarda lontano. Noi non abbiamo mai fatto e non faremo mai scelte per ottenere un applauso immediato, ma per costruire un futuro solido per la nostra città. L'acquisto di nuovi macchinari ci consente oggi, in autonomia con gli operai del Comune di Terni, di iniziare a rifare totalmente le strade della città, dove ne ricorre la necessità, invece di continuare a limitarci a correre dietro le emergenze". Ipse Dixit Iapadre il 17 luglio 2025. Nannurelli che fa il dirigente della divisione Decoro, manutenzione, patrimonio e viabilità, mobilità, Protezione Civile, igiene, benessere animale, credo di averle dette tutte, scrive: "Il Comune di Terni, pur essendosi dotato di un nucleo logistico ed operativo finalizzato alla gestione degli interventi manutentivi in amministrazione diretta, si trova nella necessità di provvedere all'esecuzione di alcune attività manutentive che per la loro specificità e complessità, o per carenze di risorse umane strumentali, non possono essere svolte dal personale operaio interno. E' pertanto opportuno procedere all'affidamento di tali attività a ditte esterne specializzate, al fine di garantire la continuità, la tempestività e l'efficacia degli interventi manutentivi sulla rete stradale". Determina numero 111 dell'11.4.2025. Nannurelli, credo, perché la firma è dell'ex assessore Iapadre, fornisce anche un quadro economico rispetto ad un'interrogazione protocollata il 4.8.2025 da parte del sottoscritto e dei colleghi che l'hanno controfirmata, e ci fa anche uno spaccato dei costi, c'è stato un simpatico siparietto, se lo ricorderà sicuramente. Questa interrogazione riferisce alcune cose, Nannurelli ci ha riferito di costi che erano differenti, perché in questa risposta scritta ci dice che per asfaltare, "costo in appalto esterno, fresatura x costi, conferimento, conglomerato bituminoso, incidenza media per la lavorazione per costi di sicurezza 4%, 151 mila 270 su un campione medio di viabilità". Ci scrive anche che invece "il costo interno sarebbe di 85 mila 680 euro parlando di un costo metro quadro di 12 e 24 euro, a fronte di un costo metro quadro di 21,61 al mq", c'è stato il siparietto simpatico con l'assessore che invece

poi insomma ci dava altre informazioni, fatto sta che si parlava di 118 mila euro e non 85 mila, quindi una differenza che fosse diversa rispetto a quello che era la risposta scritta, quindi evidentemente qualche cosa che non tornava c'è, salvo che poi arriviamo alla produzione di un documento che è stato serenamente consegnato ai Commissari della Prima commissione, tra cui al sottoscritto che ne è vicepresidente, dove c'è la fotografia plastica in metri quadri, dove c'è scritto "interventi di asfaltatura in amministrazione diretta via delle Cinque strade, via Oberdan, Casalino, via Istria, strada di Collescipoli, Strada zona suburbana e rurale di Collescipoli, in totale ho fatto un conto io, circa 4000 metri quadrati. Il totale dei lavori manutentivi, c'è scritto in appalto esterno, in questo elenco ce l'ha riferito poi invece in Commissione, manca via Martin Luther King per circa 16.000 metri quadrati, totale 70.000 metri quadrati. Allora la domanda, e vado a concludere, è semplice. Se è vero come è vero quello che viene scritto nella Determina nella quale si dice che per continuità lavorativa è opportuno procedere all'affidamento di tale attività a ditte esterne e se è vero, come è vero, che sono 70 mila metri quadrati quelli eseguiti in corso di esecuzione nel 2025 o che verranno eseguiti nel primo semestre 2026, per un totale di 70.000 metri quadrati, e se è vero come è vero che sta scritto qua in questo documento, devo dire molto ben fatto e chiaro, che i metri quadrati che sono stati lavorati nelle possibilità strutturali, come ci dice nella determina lo stesso Nannurelli, per 4.000 metri, e che invece qualcuno pensava di iniziare a rifare totalmente le strade della città con gli operai del Comune di Terni, è evidente che c'è qualcosa che non torna. O c'è un danno erariale del tipo "siamo consapevoli che spendiamo così poco che dovremmo fare totalmente tutto da soli e quindi affidiamo 4.000 metri su 70.000 lavorati, al contrario del buon senso, al nucleo interno, diversamente invece assegniamo tutto all'esterno". O c'è un danno erariale oppure c'è stata, e lo dico conoscendo, per quanto mi riguarda, la risposta, ma ovviamente non me la posso dare da solo, che è evidente che c'è possibilità per un nucleo di operai interno di lavorare su tutta una serie di aspetti che non sono la segnaletica orizzontale appaltata tutta all'esterno a Terni Reti, che non sono i lavori della S.I.I. che sono quelli in corso di esecuzione che sono stati quelli del rifacimento di tantissime strade perché sono stati fatti dei lavori ai sottoservizi, che non sono queste le calibrature per il nucleo di operai interno, dobbiamo riconoscerlo con serenità, ma sono quelli di fare, come in questo documento è riportato, per esempio, la rimozione del segnale di divieto e successivo stoccaggio nei magazzini comunali in via Cairoli, o il ripristino delle paline e sostituzione segnaletica, ho fatto degli esempi chiaramente, di due stop e di una freccia bidirezionale ed un elemento giallo in via della Civitella. Quindi domando perché, se è vero come è vero che i costi sono decisamente inferiori come la risposta scritta dice, sono stati affidati tutti questi lavori all'esterno? E secondo me abbiamo ben fatto, per il semplice motivo che in una notte in via del Centenario sono stati rifatti decine o centinaia di metri come si deve e sono stati fatti bene. Se è vero come è vero che abbiamo affidato alla Ortana Asfalti Strada di Recentino, Strada Delle Campore e tutto il circondario della Zona industriale lavori fatti di giorno e di notte per accelerare i lavori, in particolare da quelle parti di giorno, visto che la notte è poco frequentata, e quindi ci sono delle convenienze operative strutturali perché non sono lavori abordabili da parte del nucleo dei dipendenti comunali, come mai noi, su un indirizzo politico che dice queste cose con chiarezza, facciamo solo 4.000 metri quadrati internamente e 70.000 li facciamo esternamente? Mi riservo ovviamente di intervenire una volta che il dottor Nannurelli abbia chiarito un po' queste perplessità che mi sono permesso di introdurre nei lavori della Commissione".

- Il Presidente Ferranti interviene e dice: "Grazie Consigliere Cecconi. Non vedo altre prenotazioni, quindi ci sono un insieme di richieste di chiarimenti rivolte al dottor Nannurelli, al quale dò la parola per fornire tutte le delucidazioni del caso, oltre alla relazione che è stata già trasmessa a seguito di una prima richiesta. Volevo dire che oggi il dirigente va a riportare

come informazione un contenuto che si allega alla prima relazione che è già stata trasferita alla Commissione”.

- Il Consigliere Cecconi interviene ed aggiunge: “L'ho già fatto ma lo voglio ripetere: capisco con chiarezza qual'è la posizione, all'interno della struttura del Comune di Terni, del dirigente XY che si chiama anche Nannurelli in questo caso, ma vale anche che si chiami Rossi o si chiami Bianchi. Capisco bene quali sono gli indirizzi politici e chi dà gli indirizzi politici e chi fa attività amministrativa. Questo per liberare e sgomberare il campo da qualunque tipo di equivoco o mala interpretazione. Grazie”.
- Il dirigente Nannurelli interviene e risponde: “Allora chiaramente non intervengo sul tema della distinzione delle funzioni tra indirizzo politico e quello tecnico, perché stiamo tutti lavorando per lo stesso obiettivo, e sappiamo come funziona l'ordinamento della pubblica Amministrazione. Io entro nel merito di una serie di argomentazioni e di quesiti che mi sono stati inoltrati in questa giornata, ma anche con la prima richiesta scritta che è pervenuta dalla Quarta Commissione. Come mio metodo, considerando il ruolo della Quarta Commissione che è di controllo e di garanzia, come mia abitudine, da sempre, quando rappresento dei dati o riporto delle risposte in questa Commissione, cerco di farlo in maniera sempre più trasparente possibile e senza cercare di modificare la realtà delle cose. Anche perché in alcune circostanze, nel passato, i verbali della Commissione Quarta e le affermazioni fatte da dirigenti e funzionari, comprese le mie, sono state anche acquisite da altri organismi di controllo, e quindi so bene che quando vengono fatte delle affermazioni queste devono essere vere e devono rappresentare la reale situazione che si vede nella gestione tecnica - amministrativa dell'Ente. Io quest'anno sono 30 anni che lavoro presso questo Ente e con continuità, da quando sono stato assunto, mi sono sempre occupato, tra tante altre attività, della manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di questo Comune, quindi so bene qual'è lo stato dell'arte delle nostre strade e quali sono le criticità che si presentano, quali sono state le evoluzioni negative che si sono presentate nel corso degli anni, e so anche quali sono i fattori contingenti che hanno portato negli ultimi trenta anni ad una situazione veramente critica. Mi fa piacere che Cecconi ha portato una storia anche più recente dei miei interventi nelle sedute del Consiglio comunale quando, al tempo della presenza dell'assessore Aniello, quindi con l'attuale Amministrazione, mi fu chiesto dalla Prima Commissione di rappresentare lo stato dell'arte delle strade del Comune, ed io con delle “slides” addirittura lo rappresentai in maniera chiara ed inequivocabile, andando ad indicare effettivamente sia le percentuali di interventi che devono essere fatti sull'estensione complessiva della rete, ma anche i costi che l'Amministrazione comunale avrebbe dovuto sostenere, questo con l'obiettivo di sostenere un'attività di programmazione che è fondamentale per garantire l'efficienza dell'efficacia dell'azione amministrativa. La situazione descritta nel 2023, chiaramente non è cambiata significativamente, perché lo stato complessivo delle strade del nostro Comune era pessimo nel 2023 e continuerà ad esserlo se non andiamo a trovare le risorse adeguate per far fare un intervento organico e strutturale. Qualsiasi intervento e qualsiasi organizzazione che andiamo a porre in essere, secondo i vari indirizzi che le Amministrazioni ci propongono, non saranno mai efficaci, se non andiamo a gestire alla radice il problema delle manutenzioni del nostro territorio, che non sono solo quelle delle strade. Tutti i Comuni, compreso il Comune di Terni, siccome devono sostenere la maggior parte degli interventi di manutenzione attraverso le spese correnti con i bilanci ingessati, tanto più con Enti in dissesto od in pre - dissesto, si trovano in uno stato che non consente loro di operare ad un piano pluriennale che riesca a risolvere alla radice il problema. Le manutenzioni si devono distinguere assolutamente in due categorie: le manutenzioni ordinarie e le manutenzioni straordinarie. L'ottanta per cento degli interventi manutentivi che si fanno sulle strade sono qualificabili come manutenzione ordinaria perché, in relazione ai contesti ed alle caratteristiche strutturali e funzionali di queste strade, se non viene cambiato il materiale e se non si interviene a livello delle componenti strutturali dell'infrastruttura, la normativa non ci consente di qualificare gli interventi come

investimenti, e quindi il carico degli interventi di manutenzione delle strade, ancora di più rispetto agli altri tipi di manutenzione, tipo quello degli immobili, va a gravare sempre di più sulla spesa corrente, perché il fenomeno degenerativo quando parte e non viene interrotto, degenera sensibilmente. Noi veniamo, e lo dissi nel 2023, da una fase di quasi interruzione delle manutenzioni ordinarie delle strade, e addirittura nel periodo del pre - dissesto per quattro anni di seguito gli stanziamenti per la manutenzione delle strade erano pari a zero, quindi il fenomeno degenerativo è talmente cresciuto che è diventato inarrestabile. Poi durante l'Amministrazione Latini fu fatto un piano quinquennale di manutenzione delle strade, acquisendo i mutui che ha descritto dei 4 milioni eccetera ed 8, ma anche quelli chiaramente hanno comportato un primo intervento di riqualificazione, ma sono stati insoddisfacenti perché sono pochi. Un Comune come il nostro, con le caratteristiche dell'attuale bilancio, non può sostenere mutui per le spese superiori a 4/5 milioni l'anno, qualora ci fosse la possibilità di qualificare gli interventi come reali investimenti. Per qualificarli come tali dobbiamo andare a fare delle manutenzioni qualificate come "interventi pesanti", che vanno a modificare le caratteristiche qualitative e funzionali delle infrastrutture. Un altro tema significativo è l'imposta, l'IVA. Per la manutenzione delle strade incide per il 22% e queste spese, queste somme che vanno allo Stato, gravano sui bilanci del Comune. Quindi possiamo parlare in tanti modi di risparmi e di non risparmi, ma se andiamo a valutare che il 22% va all'IVA, questo vi dimostra quale è la gravità del fenomeno e quali sono le somme che dobbiamo mettere a bilancio ogni anno. Su questo dato, parliamo degli stanziamenti del 2026, credo che in Consiglio comunale è arrivato il bilancio di previsione, il bilancio di previsione è stato approvato e quindi attraverso l'approvazione del Piano economico di gestione i dirigenti, in questo caso io perché ho questa competenza, ho i seguenti stanziamenti complessivi: un milione e 555 mila euro per le manutenzioni delle strade, a livello infrastrutturale, e 505.801 euro per la manutenzione della segnaletica stradale, per un totale di 2 milioni, 60 mila e 801 euro. Questa è l'entità complessiva delle risorse attualmente a disposizione. Tra queste risorse, ci sono 402.000 euro che derivano dall'applicazione dei canoni idrici di grande derivazione idroelettrica, che vengono erogati ogni anno dalla Regione. Quest'anno, siamo al mese di aprile e ad aprile ancora non è uscito il Bando, quindi siamo già sui 2 milioni e 60 meno le 402.000 perché non ce le ho a disposizione. L'incidenza dei materiali. I materiali, nell'organizzazione dei lavori, tanto più in amministrazione diretta, incidono perché fanno parte dei costi, ed in questo caso abbiamo a disposizione, per l'acquisto dei materiali, con base l'attribuzione dei capitoli, 245 mila euro per tutto il 2026. Tutto il resto delle risorse sono state esclusivamente destinate e vincolate dalle Entrate derivanti dall'applicazione delle violazioni delle norme del Codice della strada, in particolare quelle derivanti dalle sanzioni degli autovelox, perché la normativa, che è l'articolo 208 del Codice della Strada, prevede l'obbligo, per i Comuni, di destinare le risorse per le manutenzioni, e quindi anche nello strumento di programmazione e nel bilancio è stato deciso come andare a ripartire questi proventi in base ai vincoli di Legge che vengono stabiliti. La fotocopia di quest'anno è, più o meno, come era quella degli anni passati, diciamo quest'anno un po' di più, abbiamo intorno ai 500 mila euro di più a disposizione rispetto allo scorso anno. Quindi, in relazione allo scenario disastroso che richiede un intervento necessario per il 70 per cento delle strade di proprietà del Comune di Terni, non dico le vicinali, perché quelle sono tutte da rifare, perché sui mille chilometri circa, 1200, 600 km sono le strade vicinali, e quelle non le consideriamo, perché l'intervento sarebbe a carico dei proprietari fino all'ottanta per cento del costo degli interventi di manutenzione, per il Comune abbiamo la restante parte del 70 per cento che necessitano di interventi importanti. Allora quello che conta è quanto un dirigente e la struttura è organizzata, perché noi abbiamo delle competenze tecniche - professionali e delle esperienze pluriennali, chi di 30 anni, chi di venti e chi di 10 su questo ambito, quindi sappiamo progettare, sappiamo fare la programmazione degli interventi in base alle effettive necessità, e quindi possiamo declinare, in base a dei parametri tecnici, quali sono le priorità, e poi sappiamo anche

controllare, in corso di esecuzione, la qualità del lavoro reso perché, indipendentemente dall'intervento fatto in amministrazione diretta, rispetto a quello fatto invece con appalto, il personale tecnico preposto ha il dovere di controllare la qualità del lavoro reso. E' ovvio che c'è una distinzione netta, che è quella della responsabilità, perché se il lavoro viene fatto male dall'impresa, l'impresa ne risponde direttamente, e viene obbligata a ripristinare il lavoro fatto male o, nel caso, vengono applicate le penali o, nei casi ancora più gravi, viene fatta la risoluzione del contratto in danno. Se i lavori vengono fatti direttamente dalla pubblica Amministrazione attraverso le sue forze operative e tecniche, il controllo è ancora più attento e puntuale, ed è un dovere stare a controllare, in maniera analitica, quello che viene svolto, perché se il lavoro viene fatto male ne risponde direttamente l'operaio ed il tecnico che l'ha controllato, perché c'è una responsabilità, in quel caso, non di carattere civilistico, ma di carattere erariale, quindi è ovvio che se ci viene chiesto di organizzarci lo dobbiamo fare, è il nostro dovere farlo, e siamo in grado di gestire una tipologia o l'altra, ma siamo ben certi e convinti che adesso che ci sono delle responsabilità, però, siccome siamo pagati per assumerci delle responsabilità e quindi i rischi ci sono ad ampio spettro, non solo quelli di realizzare interventi di manutenzione delle strade, è ovvio che siamo consapevoli che dobbiamo lavorare bene e controllare bene perché non possiamo buttare via i soldi della nostra comunità. Sul "modus operandi" e quindi sul sistema di organizzazione, andiamo a tralasciare quello che c'è stato fino ad oggi per andare a declinare un cambiamento sui modelli operativi, che poi in qualche modo ve l'ho risposto nella lettera che vi ho trasmesso e quindi è inutile che ripeto le stesse cose che vi ho indicato. Noi abbiamo l'obbligo e la necessità di gestire i nostri lavori ad integrazione, per andare a declinare le specializzazioni degli interventi, perché nessuno è in grado di fare tutto, neanche le imprese, se le chiamiamo, sanno fare tutti i lavori, perché ognuno ha una specializzazione, e quindi confermo quello che ho scritto nella Determina che ha citato il Consigliere Cecconi, perché è necessario e obbligatorio agire ampliando il nostro perimetro operativo, al fine di andare a svolgere i lavori, secondo tutte le specializzazioni che sono richieste. Quindi, nell'ambito di questo modello, la presenza del "Cantiere Comune" e dei nostri operai è fondamentale per dare risposte rapide, funzionali e dinamiche, e con costi oggettivamente anche migliori rispetto a quelli degli appalti esterni, perché l'appalto esterno non si computa solo applicando i prezzi dell'elenco regionale del 2024, ma anche tutti i costi aggiuntivi, che sono quelli legati alla gestione degli appalti esterni che non sono da poco, ci sono per esempio gli oneri incentivanti a carico dei tecnici del Comune che incidono, e sono il 2%, ci sono tutte le ore che il Comune paga ai propri dipendenti per controllare, per fare i progetti, per fare i compiti, per fare le contabilità, per fare i collaudi eccetera, quindi i costi vanno messi tutti insieme. Attualmente, io sono sempre onesto con chiunque perché ho lavorato con tutte le Amministrazioni e quindi in trent'anni chiunque mi ha chiesto di fare una cosa l'ho fatta nell'interesse della comunità, perché io sono pagato per lavorare per il bene della comunità, indipendentemente da chi l'amministra perché ognuno ha un disegno, e noi gli dobbiamo dare le gambe e dare esecuzione, si dice. Io ero scettico nel dovere prendermi in carico della gestione di 21 operai, perché la gestione di 21 operai è come gestire un'impresa di media dimensione con tutte le problematiche che ci sono, che non sono solo quelle della esecuzione del controllo dei lavori, in quanto c'è un lavoro dietro enorme di organizzazione del lavoro sulla sicurezza, sulla formazione, sull'addestramento ed una serie di questioni che diventerebbero stucchevoli andare a declinare. Oggi, dopo aver testato questa fase sperimentale, perché qualsiasi cambiamento deve passare da una fase di sperimentazione, di start - up se si vuole cambiare, questa struttura la ritengo importante per questa città, è un patrimonio che la città ha acquisito, adesso ma anche per il futuro, perché noi con questa capacità di operare ad integrazione riusciamo a reagire ad ampio spettro su tutte le esigenze che abbiamo, anche se gli stanziamenti di bilancio sono limitati. Con i 21 operai io non ci faccio solo le manutenzioni delle strade, ci faccio le manutenzioni degli immobili e ci faccio qualsiasi intervento che mi viene chiesto, sia a livello emergenziale, ma anche a livello di

azione programmatica. Siamo diventati il “service” del Comune a beneficio di tutti, anche per gli eventi. C'è la Tirreno – Adriatica e dobbiamo portare le transenne ? Chi ci manda ? Gli operai. Dobbiamo mettere i pitagori per la sicurezza per gli eventi che si fanno di rilevanza sul territorio ? Mando gli operai. Dobbiamo allestire il mercoledì il mercatino ? Chi ci va a farlo ? I nostri operai. Noi siamo diventati un “service”, quindi questo è un patrimonio che dobbiamo conservare e cercare di organizzare al meglio e trarre il futuro. Mi chiedete dei dati. Un elemento fondamentale è la produttività. La produttività è fondamentale. La produttività di un'impresa chiaramente non può essere la stessa produttività del dipendente del nostro “Cantiere Comune”, intanto perché i nostri dipendenti contrattualmente lavorano 36 ore a settimana ed hanno l'orario di lavoro declinato in sei ore del giorno, mentre l'impresa lavora “no stop” a minimo 8 ore, però la maggior parte delle volte ne lavora 12, e li fanno lavorare di notte, anche quando serve. Da noi questo non è possibile perché solo per tutelare i nostri operai, perché era mio dovere tutelarli e farli lavorare in condizioni climatiche adeguate, ho dovuto portare avanti una trattativa con i sindacati che è durata sei mesi, ed in questi sei mesi vai a fare i lavori di notte per poter garantire la produttività. Ad ogni modo questa fase di “start up” ha riguardato anche la gestione dei rapporti con le organizzazioni sindacali per fare assumere una consapevolezza ai nostri operai della loro importanza nella nostra organizzazione ed abbiamo superato via via anche le criticità interne di questi operai che pensavano di venire a lavorare per il Comune di Terni ed a fare dei lavori basilari, ed invece noi li chiamiamo tutti i giorni a fare una molteplice azione di intervento su tutto il territorio con lavori anche pesanti e continuativi ed in condizioni anche proibitive con caldo e freddo, eccetera, anche quando li si manda a stappare le fognature, non è un buon lavoro, e quindi quelli pensavano che non lo dovevano fare questo tipo di intervento. Sono stato anche costretto, in alcuni casi, a ricorrere ad azioni di carattere disciplinare nei confronti dei miei colleghi, non perché dovevo svolgere azioni vessatorie od impositive nei loro confronti, ma per far capire loro l'importanza del loro ruolo. Oggi nella mia organizzazione delle manutenzioni, sono più importanti i nostri operai rispetto al ruolo che faccio io, perché loro sono la vera forza del nostro Ente. Quindi il tema della produzione. In questa produzione, partendo da zero, perché non avevamo neanche la sede operativa, e non sapevamo neanche dove mettere i materiali, siamo partiti da una fase zero, e quindi insieme siamo cresciuti, io, i miei tecnici e anche i miei colleghi operai, tutti insieme per raggiungere e superare questa fase di “start up”. Noi siamo arrivati, per esempio, i dati sono quelli di quell'elenco che abbiamo dato in Prima Commissione, che sicuramente aggiorneremo adesso, ed era una fotografia ad una certa data, allora con i nostri operai già potevamo raggiungere il massimo, con le 6 ore, di 400 metri quadrati al giorno di produzione. Ora, con una formazione ulteriore di 2/3 mesi, siamo in grado, con i nostri mezzi, di raggiungere una produzione di 600 metri quadrati al giorno, e quindi significa che abbiamo aumentato la capacità di agire sul nostro territorio, a livello stradale. Mi avete chiesto i dati ed io non ve li avevo dati l'altra volta, non perché non voglio fare una ricostruzione dei dati oppure non voglio diffondere la realtà, ma perché non si può fare una valutazione effettiva dei costi senza andare a fare una valutazione specifica dell'intervento che andiamo a fare, perché questi interventi cambiano di volta in volta in base allo scenario operativo. Allora per fare un confronto, un intervento - tipo vi devo rappresentare. Per esempio i rappezzi vanno fatti ? Credo di sì, perché basta vedere quello che è successo negli ultimi due mesi con le piogge, quando la città è diventata un bombardamento. Per i rappezzi la ditta esterna ci costa, perché cambia anche il parametro di valutazione, 350 euro a tonnellata, che mettono in opera perappare e per fare questi rappezzi. Tenendo conto di questo costo, andiamo a declinare su un intervento più semplice come una buca, una buca fatta dalla ditta esterna, pensate, una buca costa 195 euro la riparazione, perché la buca costa 160 euro più l'Iva che incide al 22%, e stiamo parlando di un intervento di 10 minuti, per la buca, considerando che costa 150 euro l'ora. Consideriamo tre operai perché, tra chi fa la segnalazione, la segnaletica durante i lavori, chi va materialmente a pulire la buca, chi va a

fare l'operazione di colmataura e poi quelli che vanno a costiparla, e poi c'è l'autocarro per portare il materiale, quel trasporto dalla centrale di betonaggio fino al luogo del cantiere, anche l'autocarro incide su questi costi. Andando a considerare il costo del materiale, quello che paghiamo noi come acquisizione diretta, se andiamo a fare con i nostri operai, e l'incidenza del trasporto, a noi ci costaappare una buca con i nostri operai, al momento con l'attuale produttività 68 euro, IVA compresa, sarebbero 56 euro più IVA, quindi 68 euro. Quindi stiamo parlando, perappare una buca, di un risparmio per un intervento di 10 minuti". Allora chiaramente sono disponibile anche per altre sedute per integrare quello che serve, però cerco di concludere brevemente, perché i dati sono quelli che voi mi chiedete: 127 euro di risparmio per la buca, quindi questo è assodato con l'attuale sistema di modello organizzativo e l'attuale produzione che facciamo giornalmente. Per quanto riguarda invece le manutenzioni, diciamo, più significative, quelle che non sono a pezzi, diciamo che andiamo a considerare un intervento tipo di circa 600 metri quadrati di intervento e lo distinguiamo tra interventi dove si richiede la fresatura e quelli dove non è necessaria, ad esempio per le strade urbane, quasi sicuramente, va sempre fatta la fresatura, perché ci sono i pozzetti e ci stanno i marciapiedi, quindi non possiamo incrementare la quota, mentre sulle strade extraurbane, quelle nelle frazioni, eccetera, magari interveniamo senza fare la fresatura, quindi aumenta, in quel caso, l'incidenza di produttività, perché non c'è la preparazione del fondo. Allora se noi andiamo a fare dei conti in merito, applicando il prezzario, ed applicando invece i costi dei materiali e della nostra manodopera, diciamo che il costo, per fare un intervento esterno di 600 metri quadrati, verrebbe circa 90.386, mentre il costo da parte del Comune in amministrazione diretta, con la produzione, quella della fotografia di due mesi fa, che erano 400 metri quadrati al giorno, veniva circa 82.967, quindi c'era un risparmio di 7.418 euro con l'intervento in amministrazione diretta a parità di intervento compresa la fresatura. Se invece non viene fatta la fresatura e quindi aumenta la produzione perché non c'è la preparazione, il costo dell'intervento, dello stesso intervento, ha un ulteriore incremento del risparmio a carico dell'Ente, per il 17%, quindi significa che quando io vi dico nella nota di risposta che, complessivamente, potremmo tragaruardare ad un risparmio del 55%, non significa che quel dato è pura utopia, e che è oggi, ma dico invece che, potenzialmente, potremmo arrivarci, se lavoriamo tutti quanti a garantire una maggiore produzione, a garantire una migliore organizzazione delle squadre operative ed a garantire quel sistema operativo di integrazione che è necessario per raggiungere un'azione complessiva sul 70 per cento delle strade che il Comune di Terni ha bisogno di sistemare. Per fare questo, adesso noi abbiamo avviato una progettualità che poi, in qualche modo, andremo a declinare da qui ai prossimi mesi, che è quella di cercare di portare a definizione un lavoro che va verso un "Global Service" per la manutenzione delle strade, che mette insieme tutte le componenti, sia quelle delle manutenzioni pesanti, in modo tale che andiamo a risparmiare la quota dell'IVA del 12%, che è già al recupero anche quello, e andare a fare lavorare i nostri operai in condizioni dove, invece di fare 600 metri quadrati di giorno, magari ne facciamo mille o 1.200 tipo. Le strade, quelle esterne, dove non c'è la fresatura, dove non dobbiamo fare la preparazione che porta via tempo, perché la preparazione della strada, con 6 ore, ci porta via tanto tempo, quindi quando si è arrivati a fare la preparazione, gli operai devono staccare e quindi la produzione si limita, quindi quello è un problema organizzativo. Se andiamo a fare una distinzione delle zone tra quelle dove è possibile intervenire per aumentare la produzione, possiamo garantire un intervento a 360 gradi sul nostro territorio, aumentare la percentuale di risparmio per le casse dell'Ente, garantire contestualmente lavori qualitativi, perché vengono controllati sia quelli in appalto che quelli fatti dal Comune, anzi quelli vengono controllati di più proprio perché abbiamo delle responsabilità dirette, per arrivare appunto a quel risparmio ideale possibile, in relazione alla produttività, perché i nostri operai, con 6 ore, possono arrivare, se ben organizzati, a fare 1.300 o 1.400 metri quadrati al giorno, mentre l'impresa ne fa 3.000 o ne fa 2.500, di metri quadrati al giorno, lavorando 10 ore o lavorandone 8. Noi purtroppo, a

1.500 o 1.600 massimo possiamo arrivare però, se riusciamo, rispetto ai 400 di partenza ad arrivare ai 1.500 dal 17% dei risparmi che abbiamo oggi con la fotografia reale, fra qualche mese con un'organizzazione corretta che supera la fase sperimentale arriveremo, dove interveniamo con i nostri operai, a risparmiare anche il 55%”.

26/3/2026

Interventi dell'audit, Domande e Risposte

- Il dirigente Nannurelli interviene e dichiara: “L'altra volta io, essendo un'audizione, più che altro ho risposto un pochino ai quesiti che mi sono stati formulati dai singoli Consiglieri e, come avevo accennato, di solito quando mi chiede l'audizione la Quarta Commissione io presento sempre, a supporto, una relazione per dare la possibilità sia alla Commissione di elaborare il rapporto, ma anche ai Commissari di avere un quadro informativo più completo delle questioni che mi vengono sottoposte. Quindi io già l'ho mandata alla Quarta Commissione, l'ho mandata questa mattina questa relazione, però con l'occasione ho fatto anche delle copie che ve le posso dare. Allora io ho fatto questa relazione intanto per non dilungarmi più di tanto, altrimenti poi queste trattazioni diventano noiose e poi, forse ci sono anche delle ripetizioni rispetto a quello che ci siamo detti anche l'altra volta, però visto quello che è il ruolo anche di questa Commissione e del Consiglio comunale, mi sembrava anche logico mettere in evidenza qual'è la strategia che si sta portando avanti perché, nel frattempo poi in questi giorni ci sono state delle evoluzioni che stanno spingendo un po' la Direzione al cambio di alcune scelte di carattere progettuale ed operativo e poi, con comodo, magari vi chiedo se potete leggere questa relazione, nella quale si sono riportate anche delle proiezioni di tutti gli investimenti e delle spese che sono state impegnate, e delle risorse che sono state impegnate, dal 2022 ad oggi, su questo tema. Sulla prima pagina, infatti, di questa relazione, c'è un grafico riassuntivo di qual'è questa strategia, che quindi nasce un po' da questa esigenza del cambio di paradigma che dobbiamo in qualche modo portare avanti per affrontare in maniera più sistematica il problema del governo delle infrastrutture stradali della nostra città, e diciamo che per poter cambiare questo approccio dobbiamo vedere più la strada, non tanto come un centro dove c'è un discorso prettamente economico su cui basare le scelte, ma dobbiamo fare in modo di inquadrare il tema della sicurezza per Terni, che è l'obiettivo che dobbiamo raggiungere, e quindi garantire che le nostre strade siano accessibili a tutte le componenti del traffico, e che queste siano percorse in maniera tranquilla da parte di tutti gli utenti stessi. Il tema di questa analisi nasce un po' anche dal tema della incidentalità sulle nostre strade e come riferimento appunto, c'è l'indice Istat degli incidenti del nostro territorio, quello più aggiornato è del 2024, dove sono stati mappati 771 incidenti sul territorio del nostro Comune, che sono incidenti stradali legati allo stato di mantenimento delle infrastrutture, di cui 474 sono quelli con feriti. Il problema dell'incidentalità in Umbria è notevole, perché la media nazionale del tasso di mortalità relativa ai decessi per centomila abitanti in Italia è 5,1, mentre in Umbria è 7,2, quindi significa che lo stato delle infrastrutture viarie della nostra regione è particolarmente critica. Ciò dimostra appunto che c'è un incremento del tasso di incidentalità con morti e feriti di più del 4%. Qual'è appunto l'impatto che dobbiamo andare a guardare e quindi i pilastri della nostra strategia? Passare appunto dalla buca che, in qualche modo, deve essere riparata, e quindi dall'emergenzialità dell'intervento, fino all'analisi del costo sociale della carenza di manutenzione delle nostre strade, e gli impatti che ci sono e che sono notevoli. Consideriamo che il costo sociale degli incidenti in Italia è di 22,6 miliardi di euro che è l'uno per cento del PIL, di cui 18 miliardi sono relativi ai danni alla persona, quindi

questi sono dati molto molto importanti, perché fanno capire qual'è l'importanza di una gestione corretta delle infrastrutture. Vi ho riportato anche uno schema, un diagramma che ho chiamato "la trappola della gestione emergenziale". Questo è uno schema molto sintetico che fa capire che l'importanza è data dal momento in cui si sceglie di intervenire sulle strade perché il degrado delle pavimentazioni, e quindi la vita utile di una strada nel corso del tempo, arriva ad un certo momento dove si realizza un collasso molto molto rapido e quindi, se noi riusciamo ad intervenire prima di questo momento del collasso, le spese di gestione e di manutenzione sono sensibilmente inferiori, mentre se arriviamo nella fase di picco, e quindi del collasso strutturale, i costi della manutenzione arrivano ad avere entità considerevoli eccezionali. Noi purtroppo, come ho detto l'altra volta, siamo intorno al 70% del degrado delle strade del nostro Comune, e stiamo quasi, a livello percentuale, ormai nella fase del collasso strutturale, e quindi la scelta degli interventi che vengono fatti deve essere molto ponderata, proprio perché dobbiamo cercare di ridurre al minimo quei costi di ripristino che ormai non possiamo più evitare che gravino notevolmente sui costi del nostro bilancio. Pertanto, il paradigma che noi vogliamo cambiare si basa su tre pilastri che sono: 1) quello del passaggio, che è più contabile, dalla spesa in conto corrente, quindi della gestione ordinaria della manutenzione stradale, a quella della spesa di investimento, valutando, appunto, a superare la modalità operativa della singola riparazione, pur necessaria e che non possiamo evitare, a quella della manutenzione pesante, appunto perché ci ritroviamo in quella fase di collasso strutturale, ormai irreversibile. 2) il secondo pilastro, invece è quello relativo alla operatività del nostro sistema, che è il modello del "Cantiere Comune". Questo "Cantiere Comune" può rappresentare, forse, uno slogan ed un elemento per chiamare questo nostro modello operativo. Questo adesso, secondo le nostre scelte, che ormai sono in una fase abbastanza avanzata, è un sistema che possiamo definire, ormai, ibrido perché mette insieme diverse componenti che sono la prima, quella degli interventi eseguiti in amministrazione diretta, e che sono quelli fatti con i nostri operatori, che sono più rapidi, e sono quegli interventi meno specializzati, ma che hanno la possibilità di garantire risposte più efficaci anche in termini di risoluzione delle emergenze. I nostri operatori e i nostri tecnici, quindi rappresentano un elemento fondamentale di questo modello ibrido, perché rappresentano, in sostanza, le sentinelle del nostro territorio perché, anche attraverso questi soggetti, riusciamo ad avere un'idea dell'evoluzione dello stato di transitabilità e del pericolo che caratterizzano le nostre direttrici viarie. Per ultimo, e questo è il pilastro, diciamo che secondo me è più importante, perché è quello attraverso il quale potremo trarre ad avere risposte più efficienti ed efficaci a lungo termine, è quello della "governance" che abbiamo chiamato "Management urbano evoluto". Questo prevede l'integrazione delle tre componenti dell'autorità del "Cantiere Comune", che sono appunto quelle dell'amministrazione diretta, quelle dell'appalto affidato tradizionale, tipo quello che noi utilizziamo con gli accordi quadro di cui abbiamo parlato la volta scorsa e che si integrano agli interventi fatti in amministrazione diretta, e per ultimo quelli più strutturali che riguardano nuovi modelli di gestione del sistema di manutenzione delle nostre strade, che possono essere indagati, e quindi che vanno a ricercare sul mercato nuove forme di partenariato che vedono insieme il pubblico e il privato. Quindi questo è un po' il modello, e quindi i tre pilastri su cui fondare la strategia. La logica, appunto, è quella più strutturale e non più quella emergenziale, ed è quella che ci spinge più a curare la radice del manufatto, e non tanto il sintomo, e quindi andare ad agire sul pacchetto stradale, in modo da raddoppiare, o addirittura triplicare, la vita utile della struttura, perché se si fa un intervento, anche un intervento di manutenzione straordinaria che è legata ad esempio solo al rifacimento del tappetino, e non si va ad intervenire sugli strati più profondi, anche quelli ormai interessati dal fenomeno del degrado, i tempi di durata dell'intervento possono essere limitati. Un intervento di manutenzione straordinaria, ad esempio, può durare 6/8 anni, mentre interventi di manutenzione pesante, che possono addirittura avere effetti più duraturi, e quindi possono andare ad una vita utile di 20 anni. L'efficienza come la andiamo ad analizzare ?

Attraverso, appunto, l'inquadramento di questo intervento che va ad interagire, anche non solo sul concetto della allocazione della spesa all'interno del bilancio, tra spesa corrente o spesa in conto capitale, ma anche sull'allocazione degli elementi fiscali. Una manutenzione ordinaria ed una manutenzione straordinaria ha un'IVA al 22%, mentre la manutenzione pesante ha una possibilità di beneficiare dell'applicazione dell'IVA agevolata al 10 per cento. Quindi significa che, su un investimento di un milione di euro, si risparmia, solo con l'applicazione dell'IVA al 10 per cento, per la manutenzione pesante, 150 mila euro che possono essere destinati ad ulteriori interventi sulle infrastrutture stesse, quindi la leva fiscale è uno degli elementi chiave che dobbiamo tenere in considerazione anche sull'evoluzione del modello di "Management urbano evoluto". Vi ho fatto vedere poi anche, in un ulteriore grafico, la traiettoria finanziaria che abbraccia il periodo temporale dal 2002 al 2028. Questo grafico è stato costruito sulla base dei dati effettivi, che sono quelli legati all'imputazione dei bilanci per il nostro Comune, sia per gli esercizi trascorsi, e quindi sono dati di consuntivo, che su quelli che sono legati alle attuali previsioni di spesa. Chiaramente vedete che questa traiettoria finanziaria si interseca ed il momento della intersezione sta al 2025. Perché c'è questa intersezione? Perché se noi andiamo a ridurre le spese gestionali di manutenzione puntuale ed invece andiamo ad incrementare la spesa degli investimenti, possiamo sostenere una patrimonializzazione della nostra operazione, e quindi accrescere unitariamente il pregio delle nostre infrastrutture stradali. Chiaramente questi dati tengono conto anche dei dati fondamentali, che sono quelli dell'inserimento, all'interno del centro di costo di riferimento, degli interventi che sono stati finanziati ad esempio con i fondi del PNRR, e di altri investimenti che sono arrivati da finanziamenti dei fondi strutturali comunitari, oppure dalla regione dell'Umbria, ad esempio quelli dei canoni di grande derivazione e quelli di "Agenda urbana". Quale sarà l'evoluzione operativa? Allora l'evoluzione operativa l'abbiamo individuata su due quadri, uno che rappresenta il passato ed uno che rappresenta il presente, ecco perché c'era anche il momento dell'intersezione, perché prima del 2022 le manutenzioni nel nostro territorio delle strade avvenivano attraverso la completa esternalizzazione degli interventi di manutenzione con gli appalti. Adesso invece abbiamo uno strumento ibrido, che è quello che ho appena descritto. Il passato, quindi rappresentava, è evidente, una frammentazione degli interventi ed una scarsa possibilità di programmazione, perché le risorse non erano disponibili nel Comune che stava in una fase di dissesto finanziario. La situazione del dissesto e del pre - dissesto aveva creato quindi degli aumenti dei costi di gestione, ed anche questo è inevitabile, perché ogni anno che passa l'indice di degrado aumenta e quindi siamo arrivati sempre più in prossimità della fase del collasso strutturale. Questo problema aveva portato ad una perdita di controllo di tutto il sistema, e quindi all'impossibilità di poter agire in maniera corretta. Il presente, invece, è stato caratterizzato dall'avvio di un modello che si è comunque evoluto nel corso di questi anni, all'inizio attraverso una completa re - internalizzazione dei servizi, come disegno di indirizzo che ha voluto l'attuale Amministrazione, che ha portato al rafforzamento delle competenze interne, quindi all'acquisizione ed alla assunzione di operatori da parte del Comune, che sono attualmente in servizio, poichè attualmente in servizio ci sono 20 unità di operai, e l'organizzazione anche della gestione di questo "Nucleo operativo interno" attraverso l'acquisto anche dei mezzi d'opera. Il reclutamento, quindi ha seguito anche la fase di qualificazione e di addestramento del nostro personale e poi, via via che questa attività si è evoluta, ovviamente abbiamo cercato di creare un equilibrio ibrido tra la gestione interna e quella esterna, perché purtroppo è impossibile gestire il problema delle strade della nostra città attraverso la gestione esclusivamente interna, proprio perché c'è un elemento fondamentale, che è la produzione giornaliera che è quella che abbiamo discusso l'altra volta, e c'è anche l'elemento della specializzazione, perché tutti non possono fare tutto, ma devono fare ciò che sono in grado di fare. Quindi emerge il "Cantiere Comune" come motore ibrido perché ibrido è un ingranaggio complesso, dove tutte le parti devono operare insieme per un

risultato che è quello di permettere che le nostre strade migliorino sensibilmente. Alla fine questo è, più o meno, il terzo pilastro che è quello del “Management Urbano evoluto”. Io ho avuto la possibilità, grazie anche all'Amministrazione che ha puntato sulla formazione dei propri dirigenti e del proprio personale, di partecipare ad un Master alla Bocconi, proprio sul tema del Management e sul sistema di progettazione dei nostri servizi pubblici locali, ed ho appreso in quella occasione che il partenariato pubblico - privato è ormai uno scenario da indagare, anche sul sistema di manutenzione del Patrimonio, che comprende in particolar modo anche le strade. Il Partenariato è un sistema per allocare i rischi, ma non è quello di trasferire esclusivamente responsabilità a qualcun altro, piuttosto è un modo per progettare e portare avanti dei risultati ambiziosi. Per le strade e per la manutenzione degli immobili, ad esempio, è sconsigliato fare grandi partenariati e quindi è necessario indagare il nostro mercato e fare dei micro – partenariati, in modo tale da poter inquadrare in maniera più diretta quali sono le esigenze reali. Quindi il futuro della manutenzione del patrimonio è quello di arrivare al trasferimento ed alla condivisione reale del rischio operativo, e dare ai privati gli incentivi per realizzare opere di alta qualità, e passare da una logica reattiva a quella più prestazionale appunto, perché la logica reattiva di correre continuamente a riparare qualche cosa non porta assolutamente ad un risultato efficace, perché più ripariamo e più si danneggia il sistema, in quanto ormai la situazione è collasso. Qual'è il ruolo che deve avere l'Amministrazione in questo approccio ? Allora intanto gli indirizzi e gli standard, perché il Comune deve definire gli obiettivi di sicurezza e le performances che sono necessarie a definire quali sono i rischi che devono essere trasferiti e qual'è il principio attraverso il quale arrivare a garantire una manutenzione continua, e non sporadica. Per ultimo, definire una cabina di regia unica, dove il Comune riesca ad attuare l'azione di regolazione e di controllo per monitorare, attraverso le proprie articolazioni tecniche, i livelli prestazionali che possono essere garantiti. Quindi quello che conta è l'intersezione strategica, quindi il futuro, che io ho rappresentato attraverso questi tre anelli che si intersecano, dove gli investimenti strutturali che vengono finanziati dal titolo II del bilancio, il modello del Cantiere Comune che è quello ibrido di cui abbiamo parlato, e quello della “Governance evoluta”, si mettono insieme per creare, nel punto di intersezione appunto, il valore pubblico che è quello di raggiungere la sicurezza pubblica, e dare la possibilità di migliorare e prolungare la vita utile delle infrastrutture, quindi l'orizzonte. Ormai quello che è passato è passato, abbiamo avviato questo modello e dobbiamo arrivare al 2028, perché il nostro bilancio è triennale, e quindi abbiamo avviato una pianificazione, quindi la pianificazione è quella di arrivare a fare queste manutenzioni pesanti unitamente al modello del “Cantiere Comune”, che non viene messo da parte ma si integra e quindi stiamo facendo progettazioni per l'utilizzo di bitumi modificati per garantire maggiore durabilità dei piani di rotolamento, specialmente nelle aree ad alta incidenza di traffico, che sono le zone industriali e le zone e le strade delle principali direttrici che sono quelle più sollecitate dai carichi dinamici. L'azione di coordinamento, che è prevista per tutti coloro che scavano sulle strade, per superare il tema del ripristino contestuale all'operazione di scavo, ma gestire gli scavi ed i ripristini a compensazione, in modo tale da trasferire le superfici di ripristino a quelle maggiormente sollecitate dal traffico, così da incrementare il valore pubblico dell'operazione, che ricordo è quello della sicurezza, e poi superare anche il tema della saturazione delle risorse interne. Come può finanziare il Comune le risorse in conto capitale ? Può incrementare l'attività di gestione e di valorizzazione del nostro patrimonio, ovvero attraverso gli strumenti di valorizzazione od anche l'alienazione, ma quello è un modello un pochino già superato, attraverso l'incremento dell'attività urbanistica sul territorio, e quindi impiegando in maniera più razionale gli oneri derivanti dagli standard urbanistici, ed infine andando ad acquisire i mutui nell'ambito della capacità che ha il Comune di indebitamento. Il resto, ma anche questo spazio, comunque lo andiamo a indagare, o lo andiamo a migliorare, attraverso operazioni più o meno performanti, è comunque bloccato e saturo, perché non possiamo mai rispondere al nostro fabbisogno. Ad

esempio, in questa attivata pianificazione, noi stiamo già portando a termine, in questi giorni, una ricognizione generale degli interventi più urgenti, proprio nelle strade più sollecitate, e questo ci porta ad un quadro di 18 milioni di euro di investimento, che è quello necessario per affrontare in maniera organica tutta questa fase del degrado avanzato che interessa le principali direttrici, quelle che necessitano appunto di intervenire per garantire i principi di sicurezza. Come fare ? Noi vogliamo tentare appunto anche questa possibilità di ricercare sul mercato nuove forme di partenariato, quindi la “slide” finale dice: “la strada è una infrastruttura che protegge”, a livello teorico sì ed anche ideale, dobbiamo arrivare ad intervenire per ridurre i costi sociali e gli impatti sull'economia del nostro territorio costruendo appunto un sistema di manutenzione continua e non sporadica appunto, perché un investimento corretto è quello che ci trasmette una maggiore possibilità di garantire risultati pubblici migliori per i prossimi 20 anni.

- Il Consigliere Pastura interviene e dichiara: “Grazie Presidente. Apprezzo molto la modalità con la quale il dirigente ci fornisce informazioni, e posso anche condividere qual’è la filosofia che sottintende un cambio di paradigma, ed utilizzo l’espressione che utilizzava il dirigente, che nasce da un combinato disposto, cioè l’esigenza di fare delle manutenzioni ed al contempo l’impossibilità di poter ottemperare a tutte le manutenzioni con risorse interamente pubbliche. Altrettanto interessante è la questione del partenariato pubblico - privato sulle manutenzioni, rispetto al patrimonio, una questione che magari merita un approfondimento specifico, perché potrebbe essere ancora un nuovo scenario. Comprendo quindi tutta quella che è l’architettura e la costruzione di un processo di gestione, che gli anglosassoni chiamano “management”, ma di fatto si chiama modello organizzativo, quindi un processo di gestione di quelle che sono delle evidenze, e attraverso un modello organizzativo, con funzioni, responsabilità e processi che determinano, chiaramente, un risultato efficace ed efficiente, però la questione, e su questo magari il tempo non ci ha aiutato, ma la questione che sottintende questo approfondimento che abbiamo voluto fare in Quarta Commissione, seppure l’approfondimento che ci ha fornito il dirigente, ribadisco è un elemento informativo in più, anche per comprendere quelle che poi sono e saranno gli indirizzi in questo senso amministrativi dell’Ente, parte da una domanda. La domanda era: “Cantiere Comune”. Noi come gruppo di Fratelli d’Italia non siamo stati contrari al “Cantiere Comune” come operazione in sé. L’abbiamo valutata e attenzionata con interesse, seppure non abbiamo mai creduto, e questo era il motivo per il quale questo tipo di tema è addivenuto alla Quarta Commissione garanzia e controllo, non abbiamo mai creduto, dicevo, che “Cantiere Comune” avrebbe risolto il problema della manutenzione stradale facendo della manutenzione stradale un principio tattico, e di questo chiaramente non ha responsabilità, ovviamente, il dirigente. L’indirizzo politico invece ha veicolato un messaggio, secondo il quale, se ieri si affidava a ditte esterne la manutenzione stradale ad un costo X, domani mattina “Cantiere Comune” con i suoi operai provvederà al rifacimento del manto stradale della nostra città con un costo nettamente inferiore. Questo è l’indirizzo politico. Comprendo che non è una domanda politica la mia. che faccio ovviamente a lei, ma la domanda alla quale vorrei, gentilmente, una risposta è sapere, ad oggi 26 marzo 2026, quante strade sono state rifatte integralmente da “Cantiere Comune”. Domanda molto banale, ma al contempo estremamente semplice, e quindi su questo io chiedo di poter avere una risposta in tal senso. L’altra domanda, invece, riguarda un dato che merita un’attenzione in più, almeno sulla parte dei costi operativi, dove a pagina 6, rispetto al personale operaio, stante i venti dipendenti, viene riportato un dato di 171 mila euro e 744. Quindi volevo un chiarimento sul dato perché non credo che questo sia il costo degli operai, di 20 operai, su un anno e quindi chiedo che magari su questo aspetto possa essere fornito un chiarimento. Ecco gradirei dal dirigente un livello di risposta tale, che consenta

anche a me di utilizzare il messaggio nella chiave per la quale era stata indetta questo tipo di Commissione”.

- Il Presidente Ferranti dà la parola al dirigente Nannurelli che interviene e risponde: “Allora chiaramente io sono dirigente da poco, però mi sono sempre occupato di questi temi, e si devono seguire gli indirizzi che vengono dati dall'Amministrazione, ma contemporaneamente questi indirizzi, attraverso un'azione progettuale, devono fare un'analisi e testare la congruità delle azioni che svolgono, altrimenti si rischia di perdere un pochino l'obiettivo e snaturare anche il ruolo tecnico, perché comunque noi dobbiamo lavorare a beneficio della comunità, e fare in modo che ci siano risultati sull'approccio che noi cerchiamo di portare avanti. L'ho detto l'altra volta e non vi nascondo che la gestione secondo un principio di internalizzazione ci ha creato dei pensieri, perché ci allontanava dalla nostra “zona di comfort”, perché ormai eravamo abituati a gestire un'attività in un certo modo, e cambiare non è stato semplice, anzi è stato anche abbastanza traumatico, perché ci siamo dovuti riorganizzare completamente. Il Comune non aveva più gli operai, non aveva più i mezzi d'opera, non aveva un centro logistico, non sapeva come doveva gestire gli approvvigionamenti e come smaltire i materiali di risulta, e come gestire i rapporti con gli operai come se fosse un'impresa. Chiaramente c'è stato dietro un grande lavoro per rispondere a questo cambiamento e, come ho già detto l'altra volta, dopo i tecnici sperimentano e cercano di comprendere se quello che gli viene proposto sia una un'operazione da perseguire, oppure possono magari suggerire di cambiare. Chiaramente dalle criticità iniziali io posso dire che questo che è stato fatto è un valore aggiunto, per noi che siamo cresciuti, ma anche per la nostra città, perché avere una squadra da 20 persone è comunque una grande opportunità appunto, perché questi possono svolgere questo presidio del territorio e rispondere ai bisogni in maniera rapida. Magari in una prima fase si pensava che internalizzare significasse risparmiare e significasse operare più rapidamente, e magari risolvere prima possibile una situazione che ormai era diventata emergenziale, però in verità la situazione è talmente degenerata che, qualsiasi cosa noi andiamo a proporre od a fare, anche per noi tecnici, è come mettere una goccia dentro l'oceano, perché ormai la situazione è diffusamente degenerata. Quindi io, personalmente, ritengo che è un'esperienza da portare avanti questa dell'amministrazione diretta, ma attraverso un'evoluzione del fenomeno. Dobbiamo appunto portare avanti questa sperimentazione, e creare questo modello non più, come ha detto lei prima, autarchico, ma “ibrido”, proprio perché dobbiamo cogliere il valore delle specializzazioni, andare a vedere come agire meglio e non disperdere questa esperienza importante che ora abbiamo a disposizione. Quando mi si diceva che non vengono utilizzati appieno i nostri mezzi, in tanti me l'hanno detto, ed anche i cittadini scrivono sui social: “dove sta la tappabuca ? C'è, esce tutti i giorni ed ho pure i rapportini, li pretendo perché, se qualcuno viene a controllare e mi dice; “Dove stanno questi operai ?” Glielò devo saper dire dove sono andati tutti i giorni. Però, è talmente tanto il fabbisogno che, anche l'uscita delle due tappabuca ogni giorno non si apprezza sensibilmente. Quindi bisogna affiancare e sostenere questa attività “ibrida”. Dove abbiamo fatto con i nostri operai, è vero, che ci sono dei risparmi come ho detto l'altra volta, ma oggi non me la sono portato dietro la relazione, perché avevo fatto uno scenario sulla base dell'incremento della prestazione, e quindi della produttività, in base alla quale tragaruardare ad un sempre maggiore risparmio nell'intervento di amministrazione diretta, ma quello che dobbiamo cogliere è la specializzazione. Noi, con i nostri operai, le abbiamo fatte le strade e le manutenzioni straordinarie, e credo che siano pochi i Comuni che li fanno con i propri operai. Ma l'abbiamo fatto con il principio di specializzazione, perché se io vado a fare i lavori in Via Martin Luther King, ad esempio, con i nostri operai, dove c'è una forte componente di traffico, dove c'è un'organizzazione del cantiere molto attenta, e dove si richiede continuità operativa, non solo delle sei ore, per dare una risposta coerente, dove si deve andare a fare una preparazione del fondo, dove ci stanno i pozzetti e ci stanno le prese, è veramente complesso, e quindi se andiamo ad operare lì, la produttività dei nostri operai si riduce

talmente tanto che poi alla fine il risparmio va a finire che non si arriverà mai ad annullare, perché il risparmio c'è, ma non diventa così significativo, quindi la scelta appunto nella sperimentazione è stata quella di mandare la nostra finitrice a fare le strade dove queste attività di preparazione non sono necessarie, e quindi sulla programmazione che voi avete era lo schema che avevamo dato all'audizione delle altre due Commissioni congiunte, le nostre squadre operative, hanno fatto e stanno andando sulle zone ad esempio della viabilità intorno a Collescipoli, perché lì la situazione di degrado è pazzesca, con i cittadini che richiedevano interventi da decenni e non potevano essere fatti. Ma noi li possiamo fare per specializzazione perché lì non dobbiamo fare la riparazione perché non ci sono i pozzetti, non ci sono le caditoie eccetera, quindi il risparmio è più significativo. Nella zona industriale o nella principale direttrice del traffico, non lo possiamo fare con i nostri operai e quindi, nell'ottica del risparmio e dell'efficienza, dobbiamo garantire e portare avanti questa procedura ibrida, che è l'unica strada percorribile a mio avviso. Poi ho risposto a tutto ? Allora i costi. Allora io non riporto il costo del personale perché, forse sbaglio, ma la tesi del Sindaco e dell'Amministrazione, è stata quella che nell'ambito della riorganizzazione della spesa del personale, comunque rientrava in determinati parametri e perché nell'assumere gli operai ed altre unità di personale ci sarebbe stato un pareggiamento dei costi a carico dell'Amministrazione, quindi quelli che riporto io sono i costi operativi, cioè sono i costi che servono per garantire l'operatività del nostro personale. Quindi, per esempio, nel 2024 abbiamo speso 194 mila euro di costi operativi, perché c'era la fase iniziale di "start up". Adesso, già nel 2026, ne spendiamo di meno, perché c'è un assestamento della capacità operativa e quindi, a parità di tempo, i nostri operai lavorano di più, e quindi garantiscono maggiore produzione e, di conseguenza, i costi operativi dei nostri operai si riducono e i carburanti, invece, siccome le caratteristiche dei nostri mezzi d'opera sono che devono rimanere accesi per garantire, per esempio, il calore del materiale durante tutta la fase di lavorazione, sono stabili. Quindi gli 80 mila euro sono costi ormai che abbiamo standardizzato e poi ci stavano gli investimenti, consistenti per l'acquisto dei mezzi nei 526.000 euro. Questi, più o meno, erano i costi, e ve li ho riportati, appunto, per darvi un quadro complessivo. Poi, se vi interessa, ho anche come sono allocati i costi dei singoli capitoli del centro di costo, e quello se vi serve ve lo mando via mail".

- Il Presidente Ferranti dà la parola al Consigliere Cecconi che interviene e dichiara: "Allora chiarito che la Commissione è preziosa perché si può parlare serenamente di questa questione, e devo dire che Nannurelli è stato, come al solito, abile nel raccontarci tantissime cose, salvo, poi metterne per iscritto alcune, e gli riconosco anche un futuro politico a Nannurelli, per le relazioni, ed insomma gliel'ho detto più volte, anche pubblicamente, ma al di là di questa che ovviamente è una battuta, so bene e lui fa bene a ricordarlo, per marcare giustamente la propria sfera operativa, che gli indirizzi politici non li dà la struttura tecnica, ma la struttura tecnica, come si dice a Napoli "Attacca il ciuccio dove vuole il padrone" e questo mi pare abbastanza chiaro. E il padrone diceva, a proposito di indirizzi politici, non è questa la sede, ma è utile per concludere brevemente la discussione che: "Una politica responsabile guarda lontano. Noi non abbiamo mai fatto e non faremo mai scelte per ottenere un applauso immediato, ma per costruire un futuro solido per la nostra città. L'acquisto di nuovi macchinari ci consente oggi, in autonomia con gli operai del Comune di Terni, di iniziare a rifare totalmente le strade della città, dove ne ricorre necessità, invece di continuare a limitarci a correre dietro all'emergenza. Un passo alla volta superiamo la logica dell'emergenza, investiamo in manutenzione programmata e qualità, ci vorrà tempo per riportare tutto alla normalità dopo decenni di abbandono e noncuranza, ma i primi risultati, anche in tal senso, sono già visibili e gli altri arriveranno, anno dopo anno, a beneficio di tutti. E' così che si amministra con serietà non pensando alle prossime elezioni, ma alle prossime generazioni. Per noi il faro da seguire è la scelta giusta e non la scelta conveniente". "Ipse dixit" Iapadre in data 17.7.2025. Quindi abbiamo capito che queste erano balle, ed abbiamo capito che, invece, come dice giustamente

Nannurelli, c'è bisogno di integrazione. C'è bisogno di integrazione al punto di mettere per iscritto, come qui mi pare chiaro, di rafforzare gli appalti e di integrare il modello di partenariato, perché il “Cantiere Comune” che si integra in questo motore operativo “ibrido” con gli appalti, garantisce il presidio del territorio, la velocità, la gestione dell'emergenza e micro - interventi tempestivi. Quindi abbiamo capito che, quello che in quest'aula è riecheggiato più volte, come peraltro scritto dall'assessore che addirittura è venuto a fare una conferenza stampa in quest'aula rivendicando il metodo, abbiamo capito dicevo che rifare totalmente le strade della città era una balla, perché non ci sono le condizioni, prova ne sia il fatto che lo stesso Nannurelli, che puntualmente ringrazio ancora, ha più volte ricordato, devo dire con onestà, il fatto che da trent'anni si occupa di questa materia, ci ha prodotto un documento che ho fornito anche al Presidente, e quindi agli altri Commissari dove, a proposito della domanda che faceva il collega Pastura, rispondo io per il dottor Nannurelli, l'unica strada che è stata fatta per intero da parte dell'Amministrazione comunale, è Via delle Cinque Strade. Poi sono stati fatti dei rappezzi in via Oberdan, a Casali di Papigno, in Via Istria, in Strada di Collescipoli ed in altri posti che magari si sono aggiunti, appunto come dicevo immaginando che nel frattempo il tempo fosse trascorso e che ce ne sono anche altri di rappezzi. Ma Martin Luther King, Via Liutprando, Via del Rivo, Viale Campofregoso, Via del Centenario, Via Mercurio, Strada di Sabbione, Strada di Recentino, Viale Centurini, Via Mozzoni, Strada delle Campore, Strada di Tavernolo, per 70 e passa mila metri quadrati, sono tutti appalti esterni. Quindi è utile ricordare, e fa bene il dottor Nannurelli, che in Via Irma Bandiera 30, la macchina tappabuche è andata a riparare le buche, che in Via Ugo Foscolo la macchina tappabuche è andata a riparare le buche, che in Viale dello Stadio ha riparato delle buche, eccetera eccetera per i report che il dottor Nannurelli puntualmente pretende, quando questi macchinari sono in movimento. Quindi da una parte c'è la realtà, e come veniva ricordato dal collega, il gruppo di Fratelli d'Italia, ha creduto e crede che degli operai possano posizionare la segnaletica verticale in via Francesco Baracca e ritiene che sia giusto ripristinare in Strada delle Campore l'asfalto e che sia possibile montare la segnaletica verticale in Via delle Cinque Strade, e pensa che sia corretta questa strategia operativa. Ma da qui a raccontare che si possono rifare totalmente, cito in modo testuale perché è scritto, le strade della città, abbiamo capito che non è vero. Allora noi crediamo che il modello che è stato introdotto, dove peraltro con dovizia di particolari, ci sono anche l'elenco, la prospettiva e la progressione degli investimenti, sia apprezzabile da un punto di vista sostanziale, ma che nessuno più, anche dopo questa seduta di Quarta Commissione, ci venga a raccontare che è la panacea di tutti i mali aver assunto 20 persone, inizialmente non specializzate, per come ci è stato ricordato. E' possibile che la progressione e, come dire, l'incedere della specializzazione possa produrre in futuro dei risultati migliori, ma che i metri quadri di asfalto, questo nell'interesse della città e di tutti i cittadini, possano essere il doppio ed il triplo, perché chissà quanto costa poco rifarli internamente, questa roba non è vera, non è semplicemente vero. Dopodiché l'Amministrazione diretta, scrive Nannurelli, con il “Cantiere Comune”, interviene per il presidio del territorio, interventi diffusi e obiettivi, gestione delle emergenze, appalti e accordo quadro, interventi strutturali, economie di scala ed utilizzo di tecnologie avanzate, questo ce lo ricorda e ce lo scrive Nannurelli. Allora su questo io sono decisamente d'accordo ed apprezzo il lavoro che è stato fatto, perché è stato un lavoro di dettaglio, anche della Commissione, ringrazio anche il Presidente che così attivamente ha prodotto il lavoro della Commissione stessa, e aggiungo che questa Commissione è stata preziosa, in forma definitiva, per chiarire che totalmente con l'acquisto dei macchinari e con gli operai del Comune, le strade di Terni non potranno essere fatte. Diversamente l'impiego è stato riassunto in un documento che è in aggiornamento, e tra l'altro se il dottor Nannurelli è in grado di aggiornarlo, penso che ci voglia poco ad aggiornarlo, questo documento che abbiamo già utilizzato in questa Commissione, credo che sia prezioso anche per avere un quadro delle attività degli operai del Comune che, peraltro negli orari previsti dal contratto, e si sapeva quando sono stati assunti,

negli orari previsti dalle norme che regolano il pubblico impiego e da tutto quello che permette il pubblico impiego, come l'impiego privato che prevede la Legge 104, piuttosto che altro, operano per come opera un lavoratore che ha a cuore il proprio posto di lavoro da sempre, anche essendo un dipendente pubblico. Grazie”.

2/4/2026

Interventi dell'audit, Domande e Risposte

- L'assessore Anibaldi interviene ed afferma: “Sì, grazie Presidente, e sostanzialmente voglio premettere che oggi chiaramente esprimerò una valutazione di carattere ancora mia personale, perché, come sapete, è sostanzialmente un mese che sono stato nominato e quindi mi sono insediato. Quindi per il momento, chiaramente, ho fatto diciamo una ricognizione delle situazioni in vari settori nelle mie deleghe. Chiaramente oggi esprimerò una mia idea che poi sarà oggetto di debita valutazione in Giunta o nei vari “step” amministrativi che eventualmente si dovessero rendere necessari. Ciò premesso, io penso questo. Allora intanto dobbiamo partire da un presupposto, che tutti quanti siamo perfettamente edotti che siamo in una situazione conclamata di grande criticità del sistema strade, della viabilità e della mobilità in generale a Terni, come in Umbria ed in Italia. Ho verificato alcuni dati che, per esempio, fanno emergere che l'Umbria ha un dato della mortalità per incidenti stradali superiore alla media nazionale e questi dati, insieme con questa criticità di cui tutti quanti noi siamo edotti, chiaramente si ripercuote direttamente e indirettamente su vari fattori: sulla qualità della vita di una comunità e sulla sicurezza pubblica certamente appunto per i dati che vi ho fornito prima e sulla percezione, positiva o negativa, che può avere verso l'esterno un territorio, e quindi chiaramente questo ne risente anche poi in termini di attrattività e quindi da un punto di vista sociale, economico ed occupazionale. A fronte di questa situazione che emerge, credo che sia necessario qui pensare, questa è la mia riflessione che sto elaborando e che sarà oggetto di una valutazione, poi successivamente con i colleghi della Giunta, con la maggioranza e con il Consiglio comunale, cioè con tutti quei soggetti che poi in qualche modo saranno deputati in tal senso, occorre dicevo superare quel sistema tradizionale, che fino ad oggi ha creato queste problematiche, cioè quello di andare a pensare ad un sistema di manutenzione puntuale dell'emergenza, con un salto concettuale pensando che si deve andare verso una logica di investimenti, con un investimento che può determinare l'eliminazione del problema per i prossimi 15-20 anni e questa è una soluzione, perché altrimenti noi continuiamo a correre appresso all'emergenza ed a spendere soldi in soluzioni che, per esempio, se noi andiamo a tappare delle buche che possono durare qualche mese od anni, o manutenzione di un tappetino che può durare fino a tre - quattro anni, contro invece un investimento di manutenzione pesante che parte dalla base, dal “binder” e dal tappetino che dura 15-20 anni. Quindi per 15-20 anni, insieme ad una gestione prospettica di quel sistema strade rimesso a nuovo, può permettere che per 15-20 anni quel problema non riguarda più aspetti, diciamo legati a costi, sia economici che di struttura, che possono essere imputati ad altre esigenze di questa amministrazione. Diciamo che in questa logica la scelta che ha fatto l'Amministrazione Bandecchi ci si ritrova, perché ha iniziato a fare degli investimenti strutturali, perché qui parliamo quindi di investimenti strutturali e, nel caso nostro, anche straordinari. Il fatto di dotarsi del “Cantiere Comune” significa che ha pensato a fare degli investimenti strutturali. Ora, secondo me, la logica va vista nel ragionamento che dicevo prima, di investimenti che io

chiamo, e questo è quello che sto portando avanti come idea, un “Global strade”, cioè un sistema di investimenti pesanti che, insieme con una gestione contestuale, elimina e gira il rischio successivo alla realizzazione di investimenti a chi l'ha realizzata ed a chi l'ha fatta per i 15-20 anni successivi, e nello stesso tempo, però, abbiamo una struttura che mi permette di poter risolvere quelle situazioni emergenziali che comunque si creerebbero sempre, perché evidentemente risolvere in maniera strutturale il problema non è una questione di un anno, no è un programma pluriennale che permette di avere un'efficacia ed un'efficienza sul territorio per capillarità, per conoscenza ed anche per velocità di intervento, e quindi questo sistema si completa. Quindi c'è un sistema che appunto come dicevo si chiama “Global strade” e va verso un approccio, un salto diciamo, di concetto che porta a pensare di fare un investimento per il futuro e non a continuare con la logica tradizionale della manutenzione puntuale e di emergenza. Non sono entrato e non credo che sia in questo momento il caso di entrare nella valutazione puntuale di questo tipo di attività svolta dal Comune perché credo che sia necessario un periodo di tempo, diciamo per poter ruotare, mettere a sistema e far diventare a regime, un qualcosa che parte adesso, su cui poi sicuramente dovranno essere andate a fare verifiche puntuali di qualità e anche di costi, chiaramente in maniera omogenea, perché i costi devono essere attribuiti correttamente per quelli che sono riferibili. a quel tipo di intervento e quindi dal personale all'ammortamento degli investimenti ai costi diciamo gestionali, alle manutenzioni e quindi li rapporteremo su di un tema di verifica, però anche qui dobbiamo partire da un presupposto che ci sono alcuni servizi che la Pubblica Amministrazione deve fare, non perché siano come dire economici, ma perché rispondono ad un'esigenza di sicurezza che è di carattere sociale ed anche di carattere economico, nel far diventare un territorio ed una comunità più attraenti e con una qualità di vita migliore”.

- Il Presidente Ferranti interviene e precisa: “Bene, ringrazio l'assessore per la sua esposizione, che chiaramente è contingentata dal fatto che la sua presenza in Giunta è datata da appena circa un mese, e quindi poi nel divenire e nello svilupparsi dei fatti ci sarà modo di approfondire o di individuare dei percorsi in modo più chiaro e stabile, mentre per il resto siamo in fase dibattimentale, e quindi vedo i Consiglieri Pastura e il Consigliere Verdecchia che si sono prenotati ed ai quali dò la parola prego”.
- Il Consigliere Pastura interviene e domanda: “Grazie Presidente e grazie anche all'assessore per essere venuto a questa audizione. Volevo conferire a questo appuntamento un quadro un po' più specifico rispetto a quello che era ed a quello che è l'ordine del giorno, limitatamente a quelle che chiaramente sono le sue responsabilità in chiave temporale. Questa Commissione nasce sulla scorta della esperienza del progetto “Cantiere Comune”, riferito alla manutenzione stradale. Quindi il “Cantiere Comune” è stato definito un progetto sperimentale, con l'ambizione di diventare una “best practice” e quindi, come tutti i progetti sperimentali, questa Commissione per competenza e per finalità statutaria non interviene tanto sugli aspetti tecnici, quanto sugli aspetti rendicontativi. C'è tutta, come dire, la costruzione del messaggio politico, legittimo, di chi ha fatto questa scelta e che l'ha inserita nell'alveo di un processo di forte risparmio rispetto alle esternalizzazioni, mi riferisco alla questione specificatamente ed esclusivamente della manutenzione e del rifacimento stradale, e con numeri che insomma sono veicolari, e che insomma poi, di fatto, non hanno mai trovato una verifica puntuale e quindi, essendo ormai passati tre anni dall'amministrazione, vogliamo abbonare diciamo il primo anno di fase di “start up”, e definiamo altri sei mesi, ora che arrivano le attrezzature e quant'altro, un anno e mezzo nel quale appunto la definizione di un progetto sperimentale ci potrebbe conferire dei risultati, quindi il risultato qual'è ? Quindi la domanda che abbiamo fatto al dirigente competente in termini di costi il risultato che questo “Cantiere Comune” ha apportato sul rifacimento stradale in termini strettamente, ripeto, di carattere finanziario, quali sono ? Quante sono state le strade fatte e quanto è stato il costo per metro quadro, e quale è il risultato di un'analisi comparativa con il processo invece di esternalizzazione più classico ? Il dirigente ci ha fornito diciamo un documento estremamente ampio ed estremamente

dettagliato, rispetto a quella che è la “missione” che insomma, nel breve intervento che ha fatto, si sovrappone esattamente a quella che è l'esigenza di sperimentare nuovi percorsi, però in realtà non ci ha fornito dei numeri, non perché non volesse, ma perché non poteva esprimere un dato a consuntivo, e quindi diciamo e lo dico, insomma, con estrema franchezza, seppure la stima per chi lavora per questo Comune è indiscussa, e lo è soprattutto sul dirigente in questione, però insomma dal punto di vista, diciamo del Consigliere comunale che interviene in Quarta Commissione, sono rimasto ancora con dei punti interrogativi, però diciamo che una non risposta, a volte, è una risposta o può essere una risposta. Non intervengo su quelle che sono le prerogative della Giunta, e in questo caso sue, rispetto a quelle che possono essere delle intuizioni o delle idee, lei ha parlato di un “Global strade” e quindi aspettiamo un documento operativo e tecnico sul quale poi magari ci confronteremo e cercheremo di capire. Quindi quell'aspetto lì non è oggetto di discussione, perché poi, tra l'altro, non ci sono gli elementi per poter discutere, quanto invece è una valutazione limitatamente a quelle che sono le sue responsabilità certamente, ma non possiamo omettere il fatto che lei ha anche una competenza tecnica se non ascrivibile al rifacimento stradale, però sicuramente ha una competenza tecnica su quelle che sono le attività pubbliche e sulle attività dei lavori pubblici e quant'altro, quindi non stiamo parlando con una persona che non ha un'esperienza pregressa. Quella che è la mia perplessità e quella che è la nostra perplessità, facendo un distinguo, Fratelli d'Italia sul “Cantiere Comune” non ha avuto mai una contrapposizione “tout court” ma ha sempre sostenuto che fosse un'operazione intelligente, laddove fosse misurabile e commisurata ad attività che in un Comune possono essere molteplici, quindi interventi di ordinaria amministrazione rispetto a quelle che possono essere esigenze contingenti che il cittadino manifesta. È chiaro che se il cittadino manifesta un'esigenza ascrivibile ad un terreno e ad un territorio pubblico, è evidente che in un momento in cui tu metti in campo tutta l'operazione e la procedura per la esternalizzazione passano, se va bene, settimane mentre con il “Cantiere Comune” passano un giorno o due, ore, e quindi quella è un'operazione che noi abbiamo apprezzato. Siamo sempre stati estremamente scettici invece sulla operazione che è stata definita da questa Amministrazione di autarchia. Cioè è stato veicolato il messaggio, perché la politica è fatta di messaggi, ma poi deve trovare chiaramente un approdo sull'aspetto prettamente fattuale e tecnico, quindi il messaggio ha funzionato ma l'aspetto invece prettamente tecnico al consuntivo ha funzionato o non ha funzionato? Noi crediamo che sulla manutenzione stradale non abbia funzionato perché non è stato neanche sperimentato. E allora la domanda che ci facciamo e che mi faccio è: “Non ha funzionato perché ci sono stati degli elementi ostativi oggettivi che hanno reso impossibile l'applicazione del progetto “Cantiere Comune” sul rifacimento stradale, oppure non ha funzionato perché giustamente nell'esercizio quotidiano si è verificato che quel tipo di sostenibilità non era applicabile all'opera manutentiva stradale? Poi come dare torto a chi sostiene che, se noi continuiamo a fare soltanto diciamo la parte superficiale, senza andare a coinvolgere tutto quello che è il tappetino, è evidente che si potrebbe andare a verificare un risparmio nel tempo? Poi la domanda è con quale risorse, ma quello ripeto è un aspetto che è di competenza dell'Amministrazione. Quindi la domanda che le faccio, ripeto, non per responsabilità, ma per competenza è: “Rispetto al “Cantiere Comune”, sulla questione della manutenzione stradale, qual è la sua lettura amministrativa e tecnica, rispetto a quello che ha potuto valutare, da cittadino in primis, ed oggi da amministratore di questo Comune. La seconda domanda è: “Tra tutte le attrezzature che sono state acquistate specificatamente per l'opera manutentiva stradale, quante sono in uso e quante non invece non sono usate? Quindi queste sono un altro dato, ma quello che a me più interessa è avere un, come dire, riscontro politico-amministrativo da parte del neo assessore competente rispetto all'operazione “Cantiere Comune” e specificatamente sull'opera stradale. Quindi a me interessa questo tipo di riscontro fermo restando, ribadisco, che tutte quelle che sono poi le progettualità e la programmazione che

questa Amministrazione intenderà fare sull'opera in questione, ripeto, saranno oggetto di valutazione e di confronto e di dibattito nelle sedi competenti. Grazie”.

- Il Presidente Ferranti dà la parola al Consigliere Verdecchia che interviene e chiede: “Ringrazio l'assessore di essere presente. Uno degli strumenti che lo Stato ha deciso di assegnare alle Amministrazioni comunali, come la nostra, è quello della Commissione di controllo e garanzia che in effetti è l'unico strumento che garantisce alla cittadinanza una certa terzietà e garantisce anche un controllo sull'operato della Giunta. Questa iniziativa che è stata presentata ed in cui io sono entrato in corso d'opera, quando sono entrato in questa Commissione, è un'iniziativa che deve verificare se effettivamente tutte quelle che sono le attività dell'Amministrazione in merito a quello che abbiamo definito “Cantiere Comune”, rispondano esattamente a quelle che sono le norme che esistono, e se sono state rispettate tutte quante le fasi di gare d'appalto in fase di valutazioni economiche, come anche nella fase di messa in cantiere di questa attività, ed infine se siano state rispettate inoltre tutte quante le prerogative della Legge, e soprattutto se sia stato rispettato quello che è il mandato elettorale e quindi, diciamo quelle che sono le considerazioni che vanno fatte in merito alla difesa dei cittadini. Cioè i cittadini devono essere consapevoli che quello che è stato fatto è nel loro interesse. Ecco una cosa che probabilmente non è mai stata chiara è effettivamente la spesa che c'è stata per il “Cantiere Comune” in merito agli strumenti che sono stati acquistati, perché l'idea, come diceva bene il Consigliere prima di me Pastura, l'idea è stata sempre quella di costruire “in house” una attività che potesse completamente, a 360 gradi, sopperire a quelle che sono le attività che sarebbero dovute essere appaltate a terzi all'esterno. Noi abbiamo conosciuto l'iniziativa politica ed in questo senso, nel tempo, abbiamo potuto ascoltare anche il dirigente Nannurelli, che è venuto più di una volta ed in una prima audizione ci ha riferito che c'era un risparmio straordinario rispetto al costo che ci sarebbe stato, se avessimo dovuto appaltare i lavori, e si parlava soltanto delle buche, a delle ditte private, del 70 per cento. Poi in una seconda audizione ci ha detto che non serviva a nulla tappare le buche, ma, come dice adesso lei, c'è bisogno di rifare l'asfalto perché sarebbe rincorrere continuamente l'emergenza. Ecco già questo probabilmente dimostra che c'è stata una valutazione sbagliata all'inizio, perché le cose non possono cambiare in pochi mesi. Qualcuno avrà fatto una valutazione sulla quale la politica ha preso una decisione e questa valutazione probabilmente non era la valutazione migliore così come potrebbe anche essere invece che la politica, indipendentemente dalle valutazioni fatte dai tecnici, abbia immaginato tramite la Giunta di intraprendere una operazione che andava nella direzione di fare “in house”, una sorta di società dell'asfalto del Comune di Terni, tant'è che si è parlato per un periodo che anche il Comune di Terni avrebbe potuto esportare questo modello e far utilizzare ai Comuni limitrofi il sistema di asfaltatura che avrebbe messo in piedi il Comune di Terni. Ecco, in questa ottica noi dobbiamo immaginare il percorso della Commissione, cioè nell'ottica di capire se quello che è stato fatto in merito al “Cantiere Comune”, come una idea di acquistare macchinari, formare il personale, quindi costruire un team di persone che potesse farci dimenticare le gare d'appalto per l'asfalto, quindi per il rifacimento del manto stradale, sia stata una operazione sana, oppure se questa operazione è stata un'operazione che probabilmente è stata sopravvalutata, cioè si è immaginato che si sarebbe potuto fare qualcosa che poi alla fine non si è fatta. Ecco, in uno dei due casi la Commissione controllo e garanzia dovrebbe verificare perché si è arrivati ad immaginare che si poteva fare quello che oggi si dice che non è possibile fare, perché mi sembra di capire dalle parole del Sindaco, dalle sue e da quelle del dirigente, che la direzione adesso è quella di stanziare un fondo considerevole, che non so quale sarà lo strumento che si ipotizza di utilizzare, che potrà consentire alla nostra città di avere un'asfaltatura fatta da professionisti, quindi da aziende che si occupano di questo tipo di attività, da società che si occupa di questo tipo di attività per non rincorrere continuamente l'emergenza di buche che si aprono e si chiudono come dice lei, giustamente, in poco tempo perché purtroppo l'asfalto è veramente gravemente ammalorato. Ma questa situazione credo

che sia incredibile che si sia immaginata e che si sia potuta riscontrare soltanto adesso, cioè, come mai prima nessuno si era accorto che l'asfalto era gravemente ammalorato, quindi questo dovrebbe fare la Commissione controllo e garanzia verificare se questi soldi che sono stati spesi sono stati ben spesi, se tutto quello che si doveva fare per valutare, con molta attenzione, quelle che erano le necessità che sono state raccontate, quindi quella di acquistare tutti i macchinari siano state create sulla base di oggettive considerazioni da parte dei tecnici, oppure se siano stati acquistati tutti questi materiali e formato il personale sulla base di una iniziativa di idee che non avevano nulla di concreto alle spalle, ma esclusivamente per motivo di propaganda. Ecco questo sarebbe un danno enorme per il nostro Comune, quindi ecco valutare queste cose dovrebbe essere la prerogativa della nostra Commissione, poi parlare delle buche e parlare delle iniziative che si vorranno fare è molto interessante ed è una cosa sulla quale anche a me fa piacere poter dire la mia, però francamente credo che questa Commissione debba essere più incisiva dal punto di vista proprio tecnico-pratico ed amministrativo, piuttosto che parlare un po' in generale di quelle che possono essere le considerazioni che ognuno di noi può fare sull'argomento”.

- Il Presidente Ferranti dà la parola al Consigliere Cecconi che interviene e dichiara: “Grazie Presidente, ringrazio l'assessore “X” e lo chiamo non per nome, ma con questa definizione apparentemente originale, semplicemente per dire che attualmente, oltre a ringraziarlo della presenza, in quanto tale rappresenta l'amministrazione cittadina. Che poi ci sia stato prima di lui qualcun altro mentre oggi ce n'è un altro dimostra che il tempo non inizia oggi, perché, ovviamente, il tempo è iniziato nel momento in cui, nel giugno 2023, questa amministrazione si è insediata. Oggi c'è un nuovo assessore, e ci sarà questo assessore per i prossimi due anni o per i prossimi 100 o per il prossimo mese. Questo non lo sappiamo. Siamo tutti di passaggio e quindi per me l'assessore in questo caso è l'assessore dell'attuale amministrazione. Fatta questa premessa, che può sembrare originale, ma invece significa che il mondo non inizia oggi in quanto il mondo è iniziato quando, nel 2023, è stato raccontato alla città che spendendo cifre circa di un milione di euro, più o meno, si sarebbe risolto il problema sia della parte manutentiva spicciola sia della parte strategica, cioè vale a dire dell'asfalto, in quanto tale, di tutte le strade di questa città. Vengo velocemente assessore ai giorni nostri e leggo anche a lei un documento che è visibile, peraltro come tutto quello che io ho qui e che è tutto tracciato. Ci sono articoli di giornali, documenti protocollati dell'Ente, fotografie dei macchinari dell'Ente, delibere dell'Ente, e quindi diciamo per quanto mi riguarda ed il mio modo di operare lei lo conosce, non ci conosciamo approfonditamente, ma abbiamo avuto modo di sapere chi siamo e come operiamo: “Una politica responsabile guarda lontano. Noi non abbiamo mai fatto e non faremo mai scelte per ottenere un applauso immediato, ma per costruire un futuro solido per la nostra città. L'acquisto di nuovi macchinari ci consente oggi, in autonomia con gli operai del Comune di Terni, di iniziare a rifare totalmente le strade della città dove ne ricorre necessità, invece di continuare a limitarci a correre dietro all'emergenza. Un passo alla volta superiamo la logica dell'emergenza, investiamo in manutenzione programmata e di qualità. Ci vorrà tempo per riportare tutto alla normalità dopo decenni di abbandono e noncuranza, ma i primi risultati anche in tal senso sono già visibili gli altri arriveranno, anno dopo anno, a beneficio di tutti. E'così che si amministra con serietà, non pensando alle prossime elezioni, ma alle prossime generazioni. Per noi il faro da seguire è la scelta giusta e non la scelta conveniente”. Dirò poi chi è l'autore di questa accorata illustrazione delle prospettive della strategia dell'amministrazione della quale lei fa parte. Con protocollo del 16 novembre 2025, che segue una mia interrogazione, abbiamo chiesto conto dell'effettivo aspetto economico – finanziario, ed è stato risposto che c'è un costo, considerando anche i ribassi, di 139 mila euro per rifare una sezione di 7.000 metri quadrati pari a 4 cm., eccetera eccetera, e ci sarebbe un costo di 124 mila euro perché monto due costi, quello del personale pari a 6.860 euro il costo del personale per singolo intervento, da sommare ai 118 mila euro, questo ce lo dice Nannurelli, ed io ho preso l'appunto, l'assessore

“illo tempore”, firma un altro importo, ed è stato un siparietto anche simpatico in quella sede, quindi circa 124 mila euro rimontati i costi che ci sono stati detti in Commissione, allora, durante una audizione del dirigente, compreso l'assessore Iapadre. Quindi se 139, diciamo che so fare poco di conto, è un numero, 124 è un numero, abbiamo capito che anche quello che c'è stato raccontato come diceva prima il collega attraverso una narrazione che è stata quella che risparmieremo la metà, un quarto, un terzo eccetera eccetera, abbiamo capito che, numeri alla mano, protocollo numero del 16.9.2025, non è così. Tra l'altro veniamo anche da una serie di atti politici del gruppo di maggioranza che ci dice che per anni non sono state fatte quelle cose, altre cose eccetera eccetera, salvo poi essere smentiti dal dirigente di settore che dice che, in ogni caso, nel quinquennio 2018-2023 Palazzo Spada ha assunto mutui con Cassa depositi e prestiti, per un totale di 4,8 milioni di euro con l'interessamento di una superficie pari a 240.000 metri quadrati. Poco, sicuramente poco, si poteva fare di più, sicuramente si poteva fare di più e si poteva fare meglio, sicuramente si poteva fare meglio, ma questo lo dice giustamente chi rivendica, essendo la memoria storica di questo Ente, per una serie di aspetti tecnici, lo rivendica e dice e ci dà questi importi. Arriviamo ai giorni nostri, che sono quelli nei quali ci viene fornito nella scorsa Commissione un documento che, secondo me, è molto ben fatto, dove si dice che in Amministrazione diretta si può garantire il presidio del territorio, velocità, gestione delle emergenze e micro - interventi tempestivi, questo ce lo fornisce il dirigente, e poi appalti e accordi quadro permette interventi strutturali su grandi, sto leggendo, su grandi assi urbani attivando economie di scala e impiegando tecnologie avanzate. Quindi si conferma che, nonostante in quella dichiarazione così roboante l'assessore Iapadre il 17.7.2025 avesse affermato che “per noi il faro da seguire è la scelta giusta non la scelta conveniente”, se posso fare una battuta “Ipse dixit”, ma insomma questa è una mia battuta, è evidente che quello che invece ci dice il dirigente è un'altra storia ed è un'altra storia talmente vera che anche nel documento ulteriore che ci è stato fornito, si fa riferimento ad una serie di prospettive di investimenti eccetera che vanno verso l'esternalizzazione della progettualità e non verso l'internalizzazione, come all'inizio si poteva immaginare dalle dichiarazioni soprattutto del primo cittadino e anche del vice primo cittadino. Un ulteriore documento che conclude un po' questo mio intervento, è questo documento che ci viene fornito in aggiornamento, peraltro che non so se lei ce l'ha, è un ulteriore bel documento secondo me richiesto al dottor Nannurelli, in cui c'è lo spaccato analitico di ciò che è stato fatto e di ciò che probabilmente sarà fatto, ok, in corso di attività, e c'è una divisione chiara “interventi di asfaltatura in amministrazione diretta”, glielo faccio vedere visivamente, poi magari il Presidente gliene dà una copia, così lo vede visivamente su una pagina di fotocopia così, è questo spazio qui di quattro righe “Amministrazione diretta”, e poi c'è tutto il resto della pagina che è in “Amministrazione esternalizzata” e parliamo in questo caso di interventi strutturali. Qui una breve nota la faccio. Sappiamo che erroneamente rispetto a ciò che si pensa che rifare il tappetino di una strada è manutenzione ordinaria e non è manutenzione straordinaria, mentre andare in fondo, levare il tappetino e levare lo strato sottostante ed arrivare, di fatto, così a rifare l'imbrecciatura dell'asfalto, piuttosto sostituire l'asfalto tradizionale con asfalto drenante, per esempio, è investimento. Fare un'operazione del genere è investimento. Allora, ritornando al dato che visivamente è qua chiaro, si capisce che l'Amministrazione in “Amministrazione diretta” ha fatto una strada, via delle Cinque Strade, chissà come mai, non lo so, ma Via delle Cinque Strade, poi ha fatto dei rappezzi in via Oberdan, in via Casali di Papigno, in Via Istria, in Strada di Collescipoli ed in Strada suburbana di Collescipoli, per un totale, visto che si parla di metri quadrati e la risposta all'interrogazione del sottoscritto avviene in metri quadrati, come si ragiona credo, in quanto si ragiona in metri quadrati, perché la carreggiata può essere larga 10 metri e può essere larga con strade di minori dimensioni, quindi calcolarla a chilometri diventa complicato, quindi il metro universale è quello dei metri quadrati, mentre in “Amministrazione diretta” dicevo sono stati fatti circa 4.000 metri quadrati, devo dire con molta generosità nel conteggio che ho fatto,

in amministrazione esternalizzata sono stati fatti circa 70.000 metri quadrati in particolare in via Martin Luther King, in via Liutprando, in via del Rivo, in via Campofregoso, via del Centenario, via Mercurio, Strada di Sabbione, Strada di Recentino eccetera eccetera. Mentre sempre in questo documento, e mi avvio a conclusione Presidente, grazie di qualche secondo in più, anche se ho speso 10 minuti ma l'argomento è talmente utile per la città ed interessante che è giusto fornire dei dettagli, mentre ci sono tutte queste pagine qui, che sono un bel po', dicevo, dove si dice che, per esempio, il ripristino dell'asfalto in entrambi i sensi di marcia in via Casali di Papigno, le buche in via Menabrea, la sostituzione di un divieto di accesso e messa in sicurezza del marciapiede in via Mazzini, ci sono gli elenchi, dei micro interventi che rispondono a quel criterio elencato dal dirigente che è quello che garantisce presidio del territorio, velocità e gestione dell'emergenza, quindi si conferma, da tutti i documenti convergenti, che il progetto iniziale che avrebbe dovuto rifare totalmente le strade della città, così dice l'Amministrazione cittadina, è fallito e c'è una riconduzione a quello che in qualche modo anche noi abbiamo sostenuto, e cioè a dire, bene i macchinari, bene gli operai, bene l'acquisto del rullo, o piuttosto della macchina finitrice che sono qui in fotografia e che sono state ferme per circa 40 giorni a ridosso di via delle Cinque Strade, con queste fotografie che mi sono state inviate, bene dico, perché il costo del personale, quando si fanno i lavori è una variabile non indipendente ma è una variabile dipendentissima rispetto all'individuazione del costo finale, e lei me lo insegna, perché per quello che riguarda il costo del personale, un conto è che stanno lì quattro giorni ed un conto è che stanno lì 40 giorni. Quindi concludo dicendo: 1) se lei conferma il fatto che, alla luce delle risultanze, l'operatività del "Cantiere Comune" è quella di svolgere piccoli lavori di emergenza e, come dice il dirigente, garantire il presidio del territorio, velocità e gestione dell'emergenza, micro - interventi tempestivi e quindi non asfalteremo più, come dice lo stesso dirigente, lunghi tratti viari, per come invece è stato affidato all'esterno. 2) se ci conferma che la prospettiva è quella di procedere nella direzione, per come ci viene riportato su questo documento "appalti e accordi quadro", quindi appalti esternalizzati e a questo punto 3) se ha, perché è interessante capirlo, un quadro sui possibili investimenti futuri che verranno, a questo punto capiamo, esternalizzati, vista la direzione che ha preso l'Amministrazione, nonostante apparentemente dica altro, se ha un quadro degli investimenti che saranno svolti, esternalizzandoli, sulla rete viaria cittadina, grazie".

- Il Presidente Ferranti dà la parola all'assessore Anibaldi, che interviene e replica: "Sì, grazie presidente. Assolutamente sì, anzi ringrazio per le domande assolutamente pertinenti che però mi fanno pensare di ragionare in due modi. La prima è quella, forse, che è stata proposta dal Consigliere Verdecchia e dal Consigliere Cecconi, e la seconda quella invece che è stata proposta dal Consigliere Pastura, e spiego perché. Perché nelle due situazioni mi si chiedono alcune notizie, di carattere puntuale, per andare diciamo ad individuare l'economicità e per andare a individuare se la scelta è stata fatta in una maniera che porta un vantaggio per l'Ente o, in alcuni casi, vedi il Consigliere Verdecchia, se è stata fatta pure nel rispetto delle leggi. Allora io credo, su questi punti, di poter fare questo tipo di riflessione. Per quanto riguarda gli aspetti se si era fatta in ambito di Legge, chiaramente non l'ho fatta questa verifica, e credo che non è deputata a me questa verifica e credo anche che qui, su questo aspetto, possa rispondere qualcun altro che ha la competenza di verificare se, al momento, gli atti che sono stati fatti siano stati oggetto di valutazioni in tal senso. Immagino che ci sia stata qualche valutazione ed immagino che gli atti deliberativi siano stati oggetto di un "iter" che tutti conoscono, quello delle deliberazioni con le verifiche del Segretario e di tutto il resto, però io chiaramente oggi non sono qua, sapendo che dovevo fare una verifica e non è neanche il mio incarico quello di verificare la legittimità degli atti. Invece, per quanto riguarda i costi, ritengo che forse ho compreso che si sta facendo una valutazione delle mele con le pere. Quando si fanno queste verifiche è una cosa seria, è una cosa che si fa su dati omogenei e che si fa valutando in maniera omogenea l'impatto qualitativo delle voci che vengono messe a confronto. Non è possibile fare una verifica ipotizzando tipologie diverse di interventi o

tipologie diverse di lavorazione, se fatte in economia o se fatte a misura, se fatte su un pacchetto, su una stratigrafia di un tipo o di un'altra, e se fatte per riparare una buca o se fatte per fare 20 metri di viabilità solamente limitata al tappetino, o se invece stiamo parlando di una ristrutturazione pesante che, confermo, nella logica della diversificazione tra manutenzione ordinaria e straordinaria, quello che è stato detto da Cecconi, ma è evidente che per fare un'analisi corretta ci vuole una cosa seria e strutturata, che va fatta in ambito omogeneo, sennò si rischia di valutare le mele con le pere e si fanno ragionamenti totalmente sballati. Per cui questo è un tema che, chiaramente, in questo momento credo che non si trova nella documentazione che si è raccolta mischiando articoli di giornale con numeri e valutazioni di un tipo e dell'altro”.

- Il Presidente Ferranti dà la parola al Consigliere Cecconi, che interviene e legge dalla sua documentazione: “Solo un secondo Presidente, per fornire un elemento all'assessore, segnalo che dice questa nota scritta, che è la risposta all'interrogazione a titolo veramente semplificativo: “E' possibile raffrontare il costo di un ciclo produttivo completo relativo ad un intervento di asfaltatura su strada urbana, si ipotizza una carreggiata con sezione di tipo 7 metri e lunghezza pari a 1.000 metri per una superficie complessiva di 7.000 metri quadrati ed uno spessore di pavimentazione paria 4 cm. Questo è un parametro omogeneo”.
- L'assessore Anibaldi prosegue nella sua risposta: “Sulla scorta di questo intervento del Presidente, come stavo anticipando, questa è una verifica seria che non si può fare così, leggendo dati desunti seppure quel parametro è corretto ed omogeneo, ma deve essere messo al raffronto con un altro dato omogeneo stesso della stessa caratteristica e delle stesse entità. Quindi è un lavoro serio che va fatto mettendo insieme tutta una serie di parametri su una scala ampia ed una tipologia di interventi variegata, per cui è un lavoro che si può fare, anzi solamente si può chiedere ed ottenere, ma chiaramente non è questo in questo momento quel parametro che può dare diciamo un raffronto. E inoltre aggiungo che le mele con le pere, secondo me, è anche perché non si può pensare di limitare un intervento che riguarda diciamo la necessità di fare un intervento emergenziale insieme con intervento di investimento strutturale. Sono due cose totalmente diverse. Quindi è inutile che ragioniamo in questi termini e dico: “Ma questo tipo di servizio o di, diciamo, lavorazione che si vuole andare a realizzare sulle strade in termini, per esempio emergenziali, ma si può rappresentare solo in termini di vantaggio o meno ? E la qualità della sicurezza, che valore ha ?”. Cioè diventa difficile rappresentare questo aspetto mettendolo in contrapposizione esclusivamente col dire quella strada se è esternalizzata mi costa 100 lire, invece il sistema di soluzione emergenziale o di eliminazione di un rischio costa 200 lire. Ma è un è un raffronto su cui non c'entro più neanche perché non riguarda aspetti professionalmente e tecnicamente corretti. Questo per anticipare pure che ci sono alcune valutazioni che non hanno un valore immediato da un punto di vista di costo, ma che hanno un valore importante da un punto di vista della valutazione in generale, cioè eliminare la possibilità che qualcuno si faccia male ha un valore che non è tangibile da un punto di vista dei costi, ma che ha un valore importante da un punto di vista sociale e da un punto di vista e da un punto di vista generale. Quindi, fatta questa rappresentazione, concludo per queste due risposte che è possibile fare una verifica, ma è una cosa complessa ed è una cosa omogenea, che si fa in una ventilazione che si può andare a strutturare, ma che richiede tempi e verifiche importanti, sulla scorta di una azione che invece, chiaramente, rientra, secondo me, in una logica complessiva di un concetto di investimenti, e quindi il fatto di essere dotati di strutture fa parte degli investimenti, perché si è investito nell'acquisire macchinari, dentro a un progetto complessivo, ed anche qui l'ultima riflessione è questa. Forse anche qui c'è un disguido, forse non si è capito che, chiaramente, risolvere il problema da un punto di vista strutturale significa risolverlo nel tempo, e credo che in quegli articoli che ha letto si faceva riferimento non ad una fotografia, ma ad un programma pluriennale che, chiaramente, nessuno, neanche chi non fa un certo tipo di attività, può capire che si può risolvere e può leggere che quella diciamo posizione era che domani mattina

sarebbe stato risolto il problema comprando delle macchine. E' un errore di valutazione, probabilmente non tanto di chi l'ha detto, ma di chi l'ha letto in maniera diversa. Invece, per rispondere alla domanda del Consigliere Pastura che mi mette più in difficoltà perché, chiaramente, Pastura dice: "Lei è un soggetto, anche qualificato, di carattere tecnico e quindi qual è la sua valutazione ?" che però non so se rientra dentro le logiche della Commissione, ma alla quale rispondo con piacere, diciamo che, per quanto riguarda la mia valutazione di carattere tecnico, io ritengo che oggi, se dobbiamo risolvere il problema, che è l'obiettivo che tutti si pongono e quindi esulo da quello che è il concetto della Quarta Commissione, perché la domanda fa riferimento ad una valutazione di carattere personale e tecnico, oggi se si vuole risolvere il problema bisogna risolverlo con un cambio di approccio mentale, che riguarda una logica di pensare ad un investimento, e quindi dentro un investimento ci sta l'acquisto delle macchine, per una parte di queste attività, e ci sta quello di fare un investimento strutturale per far sì che, per i prossimi vent'anni, e in un progetto pluriennale, si possano risolvere in maniera strutturata e, ripeto, quelle risorse di una soluzione che per vent'anni non crea ulteriori costi aggiuntivi, possono essere girate per altre esigenze. Come fare ? Quali risorse ? Anche queste sono le domande che mi sono state poste. Come ho già detto per le scuole, il mio approccio è metodologico, cioè, quello di andare prima a studiare qual'è il progetto, qual'è la il quadro esigenziale e quali sono, dentro un progetto globale, le valutazioni e le soluzioni per risolvere strutturalmente, ed a quel punto, rendendosi conto del fabbisogno, capire come andarlo ad utilizzare, chiaramente, in un piano pluriennale, ma con delle idee che possono permettere anche di avere delle logiche di partenariato in un concetto dove, come prevede il codice degli appalti, un soggetto economico e la pubblica amministrazione possono procedere a determinare dei contratti pluriennali, avendo come obiettivo un'esigenza ed un interesse comune, dove il Comune fa la sua parte, che è quella di programmare, di dare la direzione, di controllare, e quella del privato di fare progettualità, idee ed investimenti, ponendosi a carico del privato tutti i rischi conseguenti. Questa è una logica che a me, dalla mia esperienza lavorativa, ha portato diciamo dei risultati tangibili, e credo che, se vi guardate un po' intorno nelle pubbliche amministrazioni, in generale è un concetto che ormai si è stabilito ed è un concetto che riguarda complessità che spesso non vengono comprese ma, secondo me, questa può essere la strada che ho in testa e che sto provando a valutare ed a percorrere, che quindi è quella anche di trovare investimenti che possono essere attratti dal privato, a favore della pubblica amministrazione, prendendosi alcuni rischi e facendo alcuni investimenti, insieme chiaramente a delle previsioni di investimenti che, dentro quel progetto totale, possono essere diciamo trovati in un ragionamento chiaramente, su questo voglio essere chiarissimo, in un discorso pluriennale di investimenti perché se riusciamo ad iniziare per avere un ragionamento pluriennale, forse riusciamo a lasciare un progetto per poter risolvere definitivamente il problema. Non so se ho risposto a tutte le domande o se c'era qualcosa a cui magari non ho risposto. Mi sono appuntato le varie risposte, ma se ci sta qualcosa a cui non ho risposto sono pronto a completare".

- IL Consigliere Cecconi interviene ed dichiara: "Grazie Presidente e grazie assessore Anibaldi, a questo punto la chiamo per cognome, visto che nella fattispecie ci ha messo la faccia rispetto ad una serie di risposte che ci ha dato e volevo tranquillizzare l'assessore che il lavoro che il dirigente ha svolto, visti i ruoli e il compito della Commissione specifica, è un lavoro puntuale rispetto alle annualità di fine 2024 e 2025, soprattutto 2025, 2026 prospettiva e cose già attuate nel 2026. Quindi c'è un campione temporale importante, a questo punto, perché ci sono almeno un paio d'anni per poter valutare l'efficacia di questo progetto, quindi questo volevo, in qualche modo, fornirglielo come dato, ed anche il fatto che, a fronte a fronte di questi interventi, Strada di Tavernolo, a proposito di costi ed a proposito dei compiti della Quarta Commissione ed a proposito della prospettiva e della progettualità di prospettiva, è stata rifatta con un diverso utilizzo di un mutuo, Strada delle Campore, è stata rifatta con un diverso utilizzo di un mutuo. Stesso discorso per via di Recentino, Strada di Sabbione eccetera

eccetera, quindi la prospettiva degli investimenti nella forma “Global” o piuttosto nella forma “la affidiamo sul mercato ad una gara Mepa”, e quindi dopo di che selezioniamo il fornitore migliore, è diciamo l'orientamento Global, piuttosto che Mepa o piuttosto altri sistemi riconosciuti dalla pubblica amministrazione, questa è una scelta di indirizzo politico bene. Ma attualmente tutto quello che è stato fatto è stato fatto con i soldi di quelli di prima ed è stato fatto con i soldi dei mutui o dei canoni idrici che sono figli di attività codificate da quelli di prima. Quindi, a proposito della prospettiva dell'impiego di risorse già spese, quindi dei macchinari piuttosto che di altri mezzi d'opera che sono stati acquistati, un quadro della situazione già esiste. Per questo ho insistito sul fatto che l'assessore. Anibaldi arriva oggi, ma l'assessore Anibaldi è di questa Amministrazione che ha impostato dal 2023 questo tipo di attività, ed a proposito di questa storia delle pere e delle mele che è una cosa carina, a raccontarla nella interrogazione e quindi nella risposta scritta il parametro omogeneo, fermo restando che poi, se si rifà solo il tappetino di 4 cm, se si va più in profondità, se la carreggiata e il ridosso deve essere sistemato o no, se è una strada piano oppure no, chiaramente nel fornire questo dato chi scrive prende un campione omogeneo per le pere, e poi dice, sempre per le pere che sono sempre le stesse, dice che c'è questa sostanziale equivalenza di costi e lo fa su un parametro omogeneo. Quindi se l'obiettivo della Quarta Commissione è verificare che ci è stato un impiego utile delle risorse del Comune che, a fronte dell'indirizzo politico che era quello di dire, con i mezzi del Comune, rifaremo totalmente le strade nella prospettiva temporale ci mancherebbe, chi è che può avere immaginato che “ipso facto”, qualcuno comprando stasera la macchina e comprandola all'inizio dell'anno scorso, l'avrebbe utilizzata la prima volta tra luglio e agosto in via delle Cinque Strade. Nessuno poteva immaginarlo che se la teneva al deposito vicino a Villaggio Matteotti per 6 mesi senza utilizzare questa roba, salvo che poi veniva impiegata sei mesi dopo. Non lo poteva immaginare nessuno quindi, detto tutto questo, dico che è chiaro che, alla luce di parametri omogenei, sappiamo che i costi, salvo tutte le difficoltà, sono omogenei, quindi a questo punto, parlando di progetto “Cantiere Comune”, ci sono delle evidenze, anche documentali, dopodiché quello che sarà domani io sarò lieto di scoprirlo nell'interesse della città rispetto al “Global” o rispetto agli investimenti che saranno fatti”.

- L'assessore Anibaldi interviene e risponde: “Solo per confermare che, da questa esposizione, ritengo che, ancora di più, non c'è una valutazione omogenea. Ma se lei Consigliere reputa che, da quei dati, può fare una valutazione omogenea tecnicamente riferibile al fatto che lei può parametrare il costo di un chilometro per avere un'unità di riferimento di lavoro fatto in amministrazione diretta, quindi che con il costo ordinario di un appalto tradizionale con caratteristiche e condizioni, da un punto di vista di capitolato e di caratteristiche della tipologia di strada, se lei reputa, dicevo, che quella roba è idonea a poter dire che quel parametro porta una sua considerazione certa tecnica che costa di più o di meno, io dico bene. Secondo me tecnicamente, da quello che io ho visto, non è parametrabile in questo momento, perché il lavoro da fare è un lavoro complesso e molto più strutturato per tipologie, per caratteristiche e per aggregazione di numeri e di caratteristiche di lavorazione. Non è quello il parametro che le può far dire se costa di meno o di più questo tipo di intervento. Questo era solamente per ragionare sul concetto mele e pere, perché continuo a dire che forse ci ha inserito anche qualche arancio dentro alle mele e alle pere però, detto questo, il problema è un altro. Noi qui dobbiamo ragionare, adesso a prescindere dalla Quarta Commissione, e voglio fare un ragionamento con lei in maniera schietta. Dobbiamo ragionare se è perché vogliamo risolvere un problema utilizzando anche le scelte fatte dall'Amministrazione che rientrano dentro un progetto di investimento con varie forme, oppure dobbiamo andare ad individuare delle criticità, perché se dobbiamo indirizzare la cosa in un modo o nell'altro, facciamo valutazioni circa quello che vogliamo andare a capire però, ecco, io credo che poi la sua veste di Consigliere la porta a fare una considerazione che, sicuramente, so che è nelle sue caratteristiche, che è quella di andare a ragionare pure nell'interesse della città. Quindi

ragioniamo se eventualmente ci sono delle considerazioni che, all'esito di queste sue valutazioni, voglia fare per migliorare una serie di servizi o altro, noi siamo pronti ad accoglierle, ci mettiamo ad un tavolo comune e ragioniamo se magari c'è bisogno di migliorare o peggiorare. Perché chiaramente è un taglio totalmente diverso, questo è evidente”.

Documentazione allegata

- 1. Lettera della Direzione governo del territorio sul progetto Cantiere Comune;**
- 2. Stato dei lavori del progetto Cantiere Comune;**
- 3. Relazione tecnica del dott. Nannurelli dirigente della Direzione governo del territorio sul progetto Cantiere Comune;**

Conclusioni

Le attività della Quarta Commissione Controllo e Garanzia si sono incardinate, a seguito di un periodo di sperimentazione sufficientemente lungo, sulla necessità di verificare se il modello organizzativo denominato “Cantiere Comune”, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione e rifacimento del manto stradale, abbia effettivamente prodotto un risparmio economico per l'Ente rispetto al ricorso alle tradizionali forme di esternalizzazione dei lavori. L'ipotesi dibattuta, che ha indotto i richiedenti ad affrontare il tema in sede di Commissione, muoveva dalla considerazione che la natura stessa degli interventi in oggetto, caratterizzati da un elevato grado di specializzazione tecnica e da una significativa complessità operativa, non fosse, in linea teorica, tale da garantire un risparmio economico rispetto al ricorso al mercato, tradizionalmente organizzato e strutturato proprio per questo tipo di lavorazioni. Ciò nonostante, il Comune di Terni ha intrapreso una scelta organizzativa orientata all'internalizzazione di tali attività, procedendo sia all'acquisto di mezzi tecnici specificamente dedicati al rifacimento e alla manutenzione del manto stradale, sia all'assunzione di personale anche con mansioni coerenti con tale ambito operativo. Tale circostanza rafforza ulteriormente l'esigenza, più volte emersa nel corso dei lavori della Commissione, di disporre di un quadro analitico chiaro e documentato che consenta di valutare, in termini economico-finanziari, la sostenibilità e la convenienza complessiva di tale modello gestionale, anche alla luce degli investimenti effettuati e dei costi strutturali connessi alla sua implementazione. L'impostazione dei lavori della Commissione è stata dunque orientata ad accertare, in termini oggettivi e documentali, se la scelta di internalizzazione delle attività manutentive fosse supportata, “ex ante” o “ex post”, da valutazioni tecnico-economiche in grado di dimostrare la maggiore convenienza per il Comune di Terni. Alla luce delle audizioni svolte, ed in particolare di quella del dirigente della Direzione Governo del Territorio, dott. Federico Nannurelli, non è emersa l'esistenza di alcuna valutazione tecnico-economica formalizzata e messa per iscritto che attesti la convenienza del modello “Cantiere Comune” rispetto alle procedure di affidamento esterno. Dalla documentazione trasmessa e dai chiarimenti resi, si evince infatti come la scelta tra internalizzazione ed esternalizzazione sia stata ricondotta nell'alveo della discrezionalità politica, senza che sia stato prodotto un documento comparativo strutturato in grado di dimostrare, in termini misurabili, un effettivo risparmio per l'Ente. Parimenti, non è stato possibile rilevare l'esistenza di strumenti di rendicontazione successiva che consentano oggi di verificare, sulla base di dati oggettivi, se tale modello operativo abbia effettivamente prodotto benefici economici, né se tali benefici, laddove esistenti, siano superiori, equivalenti o inferiori rispetto a quelli conseguibili mediante il ricorso al mercato. Nel corso dei lavori, il neo Assessore ai Lavori Pubblici, Sergio Anibaldi, pur offrendo un contributo utile sul piano della prospettiva amministrativa, non ha potuto esprimere una valutazione compiuta sul modello “Cantiere Comune” in sé, concentrando invece la propria analisi sulla necessità di superare l'attuale quadro emergenziale degli interventi e di ricondurre la materia della manutenzione stradale all'interno di una programmazione strutturata e ordinaria. Le risultanze istruttorie della Commissione conducono pertanto ad

una considerazione di fondo; sebbene la scelta di adottare un determinato modello gestionale rientri pienamente nei diritti e nei poteri della Giunta, quale organo di indirizzo politico-amministrativo, ciò non esime l'Amministrazione dall'onere di supportare tali scelte con adeguati strumenti di analisi, valutazione e monitoraggio. Nel caso di specie, contrariamente a quanto poteva essere ragionevolmente ipotizzato in fase iniziale, non risulta che sia mai stato redatto uno studio economico-finanziario tecnico, volto a dimostrare la maggiore convenienza del modello "Cantiere Comune", né risulta oggi disponibile un sistema di rendicontazione idoneo a misurarne concretamente gli effetti. In assenza di tali elementi, la Commissione non può che rilevare come la scelta operata si configuri, allo stato, come una decisione di natura eminentemente politico-organizzativa, non accompagnata da un adeguato supporto analitico in termini di valutazione dei costi e dei benefici, né da strumenti di controllo successivo idonei a verificarne l'efficacia e l'economicità. Alla luce di quanto emerso, appare pertanto necessario che, per il futuro, l'Amministrazione si doti di strumenti strutturati di analisi comparativa e di monitoraggio economico-finanziario, al fine di garantire che le scelte organizzative in materia di gestione dei servizi, ed in particolare per il caso di specie di manutenzione del patrimonio stradale, siano fondate su dati oggettivi, misurabili e verificabili, in coerenza con i principi di buon andamento, economicità ed efficacia - trasparenza dell'azione amministrativa.



Unità Operativa n. 5:
GOVERNO DEI RAPPORTI CON LA COMUNITA',
SUPPORTO AMMINISTRATIVO ALLA DIREZIONE,
PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGI

Corso del Popolo 30- 05100 Terni
Tel. +39 0744.549.570

Il Dirigente:
Federico Nannurelli
dottore in Ingegneria Civile

federico.nannurelli@comune.terni.it
governoterritorio@comune.terni.it
segreteriaigoverno.territorio@comune.terni.it

Al Presidente della Quarta Commissione Controllo e Garanzia
c.a. Dott. Francesco Maria Ferrante

OGGETTO: Riscontro alla nota prot. n. 54555 /2026 – Richiesta documentazione da parte della
Quarta Commissione consiliare. Progetto “Cantiere Comune”

In riferimento alla nota in oggetto, si rappresenta preliminarmente che il quesito formulato dalla Quarta Commissione Controllo e Garanzia non appare univoco, prestando il fianco a diverse possibili interpretazioni, sia sotto il profilo tecnico-amministrativo sia sotto il profilo ordinamentale. Tale ambiguità incide direttamente sulla possibilità di fornire un riscontro puntuale e circostanziato nei termini richiesti.

In particolare, la richiesta di:

1. un documento tecnico redatto dagli uffici competenti volto a dimostrare la maggiore convenienza dell'internalizzazione degli interventi manutentivi sulle strade rispetto all'esternalizzazione;
2. ovvero, in assenza, un elaborato equivalente;

implica una valutazione comparativa ex ante tra modelli organizzativi alternativi (gestione in amministrazione diretta vs esternalizzazione) che, per sua natura, si colloca su un piano ibrido, nel quale si intrecciano profili di indirizzo politico-amministrativo e valutazioni tecnico-gestionali.

Sul punto, si evidenzia quanto segue.

Il sottoscritto Dirigente ha già partecipato a due audizioni presso la Commissione, nel corso delle quali sono stati forniti chiarimenti esaustivi rispetto ai quesiti formulati.

Inoltre, con precedenti comunicazioni formali – da ultimo con nota prot. n. 48164 del 26.03.2026 – è stata trasmessa una relazione dettagliata che illustra l'evoluzione della strategia del “Cantiere Comune”, contenente elementi analitici, valutazioni organizzative e scenari prospettici, configurandosi sostanzialmente quale documento tecnico di riferimento.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che gli elementi conoscitivi già forniti siano completi ed idonei a rappresentare il quadro tecnico-operativo.

È necessario richiamare, in modo puntuale, la distinzione ordinamentale tra:

- funzioni di indirizzo politico-amministrativo, proprie della Giunta e degli organi elettivi, che si esplicano nella definizione degli obiettivi strategici, delle priorità e delle scelte fondamentali di organizzazione dei servizi;
- funzioni di gestione amministrativa, tecnica e finanziaria, attribuite ai dirigenti, che consistono nell'attuazione concreta degli indirizzi attraverso l'adozione di atti e provvedimenti, nonché nell'organizzazione delle risorse umane e strumentali.

Tale distinzione, sancita dal principio di separazione tra politica e amministrazione, comporta che le scelte di fondo circa il modello di gestione dei servizi (internalizzazione vs esternalizzazione) rientrano nell'alveo della discrezionalità politico-amministrativa.

Al dirigente compete, invece:

- dare attuazione agli indirizzi ricevuti;
- assicurare l'efficienza, l'efficacia e l'economicità dell'azione amministrativa;
- declinare operativamente le modalità di gestione in coerenza con le risorse assegnate.

Non rientra tra gli obblighi del dirigente quello di attivare autonomamente iniziative finalizzate a sollecitare l'organo esecutivo all'adozione di specifici atti di indirizzo, né quello di determinare in via autonoma quale modello gestionale sia "preferibile" in termini assoluti.

Eventuali analisi comparative tra modelli organizzativi possono certamente essere sviluppate sul piano tecnico, ma assumono rilevanza decisionale solo se inserite in un quadro di indirizzo politico esplicito e formalizzato.

Diversamente, si rischierebbe di sovrapporre ambiti di competenza, con possibili profili di illegittimità per sconfinamento della funzione dirigenziale.

L'attività del dirigente si esercita nell'ambito della cosiddetta discrezionalità tecnica, che riguarda:

- la scelta delle soluzioni operative più idonee;
- la definizione delle priorità di intervento;
- l'allocazione efficiente delle risorse disponibili.

Tale discrezionalità, tuttavia, è fortemente condizionata da:

- gli stanziamenti di bilancio;
- gli strumenti di programmazione (DUP, bilancio, programmi triennali);
- i vincoli di finanza pubblica;
- il fabbisogno manutentivo reale, generalmente superiore alle risorse disponibili.

In questo contesto, il compito dell'ufficio è garantire la gestione e manutenzione della rete infrastrutturale stradale assicurando il miglior equilibrio possibile tra esigenze manutentive e risorse effettivamente disponibili, calibrando le modalità operative (internalizzazione, affidamenti esterni, soluzioni miste) in funzione della sostenibilità finanziaria e organizzativa.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte:

- il quesito, così come formulato, non consente di individuare con precisione l'ambito della richiesta, sovrapponendo profili di indirizzo politico e valutazioni tecniche;
- la documentazione già trasmessa (nota prot. n. 48164 del 26.03.2026) contiene elementi ampiamente esaustivi rispetto all'evoluzione della strategia e agli scenari operativi;

- non sussiste, in capo al dirigente, un obbligo di elaborazione autonoma di documenti finalizzati a orientare scelte di natura politico-strategica in assenza di specifico indirizzo.

Si ritiene opportuno, in un'ottica meramente chiarificatrice, richiamare un aspetto ordinamentale fondamentale che appare non sempre adeguatamente considerato, ossia il sistema di programmazione degli enti locali e, in particolare, il ruolo del Documento Unico di Programmazione (DUP).

Il DUP costituisce, infatti, lo strumento cardine attraverso il quale l'Ente definisce e formalizza:

- gli obiettivi strategici, connessi alla visione politico-amministrativa di medio-lungo periodo;
- gli obiettivi operativi, declinati in coerenza con le risorse disponibili e con gli indirizzi strategici.

Tale documento viene:

- predisposto dalla struttura tecnica sulla base degli indirizzi politico-amministrativi;
- approvato dal Consiglio comunale, quale organo di indirizzo e controllo politico-amministrativo, assumendo quindi piena valenza programmatica e vincolante.

Sotto il profilo logico-funzionale, il DUP si articola in:

- una Sezione Strategica (SeS), che individua le linee di mandato, le priorità e le scelte fondamentali dell'Ente;
- una Sezione Operativa (SeO), che traduce tali indirizzi in programmi, progetti e obiettivi concreti, correlati alle risorse finanziarie, umane e strumentali.

È proprio all'interno di tale cornice che si collocano le scelte relative ai modelli organizzativi dei servizi (ivi inclusa l'eventuale internalizzazione o esternalizzazione delle attività manutentive), le quali:

- non possono essere considerate isolate o avulse dal sistema programmatico;
- devono necessariamente trovare coerenza e copertura nell'ambito degli strumenti di programmazione approvati.

Ne consegue che:

- gli uffici non operano in un vuoto decisionale, né sulla base di autonome determinazioni strategiche;
- l'azione amministrativa è strutturalmente vincolata agli indirizzi formalizzati negli atti di programmazione, primo fra tutti il DUP, nonché agli stanziamenti di bilancio che ne costituiscono il presupposto attuativo.

In tale prospettiva, appare evidente che ogni valutazione circa la "convenienza" di un modello gestionale rispetto ad un altro non può essere disgiunta:

- dal quadro programmatico approvato;
- dagli obiettivi assegnati;
- dalle risorse effettivamente disponibili.

La funzione dirigenziale, pertanto, si esplica nella traduzione tecnica e gestionale di tali indirizzi, assicurando coerenza, sostenibilità e continuità nell'azione amministrativa, ma senza sovrapporsi alle prerogative proprie degli organi di governo.

Il presente chiarimento è formulato esclusivamente al fine di ricondurre il confronto entro il corretto perimetro ordinamentale e programmatico, evitando equivoci interpretativi che potrebbero generare aspettative non coerenti con l'assetto delle competenze definito dall'ordinamento.

Pertanto, non si ritiene di dover aggiungere ulteriori elementi rispetto a quanto già rappresentato nel corso delle audizioni e nelle comunicazioni ufficiali già trasmesse.

Cordiali saluti.

IL DIRIGENTE

Federico Nannurelli

*Documento sottoscritto digitalmente
ai sensi del D.Lgs n.82/2005 e ss.mm.ii*



FEDERICO NANNURELLI
dott. in. ingegneria civile
14/04/2026 11:42:10 UTC+0200

- Interventi di asfaltatura in amministrazione diretta;

INFRASTRUTTURA INTERESSATA	Estesa / superficie	ANNO
VIA DELLE CINQUE STRADE		2025 intervento concluso
VIA OBERDAN		2025 intervento concluso
CASALI DI PAPIGNO (rappezi estesi)		2025 intervento concluso
VIA ISTRIA	150,00	Ott. 2025
STRADA DI COLLESCIPOLI (tratti ammalorati)	400,00	Nov. 2025
STRADE ZONA SUB-URBANA E RURALE COLLESCIPOLI	-	2025 - I trim. 2026

- Interventi manutentivi in appalto esterno;

INFRASTRUTTURA INTERESSATA	Superficie (mq)	INTERVENTO	FONDI	ANNO
STRADA DI TAVERNOLO	2.370,00	Rifacimento del piano viabile	Diverso utilizzo mutuo C.DD.PP.	Eseguito
STRADA DELLE CAMPORE	2.500,00	Rifacimento del piano viabile e sottofondo	Diverso utilizzo mutuo C.DD.PP.	Eseguito
VIA MOZZONI (tratto via Montessori/via Campomicciolo)	2.185,00	Rifacimento del piano viabile (a seguito di eliminazione alberature esistenti)	Canoni Idrici 2024	Eseguito
VIALE CENTURINI				
STRADA DI RECENTINO	11.925,00	Rifacimento del piano viabile e sottofondo	Diverso utilizzo mutuo C.DD.PP.	2025 (in esecuzione)
STRADA DI SABBIONE	8.650,00	Rifacimento del piano viabile e sottofondo	Diverso utilizzo mutuo C.DD.PP.	2025 (in esecuzione)
VIA MERCURIO	5.770,00	Rifacimento del piano viabile e sottofondo	Diverso utilizzo mutuo C.DD.PP.	2025 (in esecuzione)
VIA DEL CENTENARIO	2.200,00	Rifacimento del piano viabile	Bilancio corrente	Nov. 2025
VIALE CAMPOFREGOSO	6.100,00	Rifacimento del piano viabile	Canoni Idrici D.G.R. 653/2025	I sem. 2026
VIA DEL RIVO (prosecuzione intervento in carico OpenFiber S.p.a.)	8.900,00	Rifacimento del piano viabile	Canoni Idrici D.G.R. 653/2025	I sem. 2026
VIA LIUTPRANDO	4.200,00	Rifacimento del piano viabile	Canoni Idrici D.G.R. 653/2025	I sem. 2026
MANUTENZIONE ORDINARIA BARRIERE LATERALI		Sostituzione tratti ammalorati/danneggiati	Bilancio corrente	Nov. 2025

SEGNALETICA STRADALE NON LUMIOSA

INFRASTRUTTURA INTERESSATA	INTERVENTO	FONDI	STATO LAVORI	MODALITA' ESECUTIVA
VIA EROI DELL'ARIA	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIALE BORZACCHINI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIALE DELLO STADIO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA ALEARDI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA LATTES	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
ROTONDA PILERI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
ROTONDA LANCIA DI LUCE	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA PRATI (P.TE ALLENDE)	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIALE VILLAFRANCA	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
PIAZZALE SENIO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA GRAMSCI (attraversamenti)	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIALE CENTURINI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Canoni Idrici 2024	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA PASTRENGO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA IPPOCRATE	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA OBERDAN	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIALE CAMPOFREGOSO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA GARIBALDI (TRATTO ASFALTATO)	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
LUNGONERA CIMARELLI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
LUNGONERA SAVOIA (attraversamenti)	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA PIAVE (attraversamenti)	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIALE TRIESTE (attraversamenti)	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
VIA CAPPONI	Integrazione e modifica segnaletica VERTICALE	Bilancio corrente	Intervento concluso	Appalto Esterno
POSTI AUTO INVALIDI	Tracciamento ORIZZONTALE e	Bilancio corrente	Intervento concluso	Mista appalto esterno + amm. diretta

	installazione VERTICALE per circa 70 posti			
VIA CARNANO	Istituzione senso unico con modifica orizzontale e verticale	Bilancio corrente	Nov-Dic 2025	Appalto esterno
VIA MARTIN LUTHER KING	Tracciamento orizzontale (dopo riasfaltatura)	Ripristini PNRR su strada Sabbione, strada di Recentino, strada di Tavernolo e strada delle Campore S.I.I. Servizio Idrico Integrato S.c.a.r.l.	Nov./Dic. 2025	SII S.c.p.a.
STRADA DI COLLESCIPOLI (tratto)	Tracciamento orizzontale (dopo riasfaltatura)	Bilancio corrente	I trim 2026	Amm. diretta
STRADE SUB-URBANE E RURALI COLLESCIPOLI	Tracciamento orizzontale (dopo riasfaltatura)	Bilancio corrente	I quad. 2026	Amm. diretta
VIA DEL RIVO (primo tratto)	Tracciamento orizzontale (dopo riasfaltatura)	Ripristini rete fibra ottica	Nov./Dic. 2025	Open Fiber
VIA DEL RIVO (secondo tratto)	Tracciamento orizzontale (dopo riasfaltatura)	Canoni idrici 2025	II trim 2026	Appalto esterno
VIALE VIII MARZO	Tracciamento orizzontale	Bilancio corrente	I trim 2026	Appalto esterno
VIALE TRIESTE	Tracciamento orizzontale	Bilancio corrente	I trim 2026	Appalto esterno
VIALE G. DA VITALONE	Tracciamento orizzontale	Bilancio corrente	I trim 2026	Appalto esterno
VIA IPPOCRATE	Tracciamento orizzontale	Bilancio corrente	I trim 2026	Appalto esterno
TRATTE STRADALI SOGGETTE A RIPRISTINI	Tracciamento orizzontale (dopo riasfaltatura)	Vari gestori	II trim. 2026	Vari gestori
ZONA CITTA' GIARDINO	Verticale + Orizzontale	Contributo MIT DM311	II e III trim. 2026	Appalto esterno
ASSI VIARI PRINCIPALI	Verticale + Orizzontale	Contributo MIT DM311	II e III trim. 2026	Appalto esterno
VIA GALVANI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	Nov. 2025	Terni Reti S.r.l.
PIAZZA TACITO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	Nov. 2025	Terni Reti S.r.l.
VIA GUGLIELMI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	Nov. 2025	Terni Reti S.r.l.
VIA DA VINCI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	Nov. 2025	Terni Reti S.r.l.
VIA GALILEI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	Nov. 2025	Terni Reti S.r.l.
VIA NAZARIO SAURO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	Nov. 2025	Terni Reti S.r.l.
VIA CAIROLI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	Nov. 2025	Terni Reti S.r.l.

VIA PIER DELLA FRANCESCA	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
PIAZZA BUOZZI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
VIA BATTISTI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
PIAZZA DALMAZIA	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
LARGO DON MINZONI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
VIA DELLA RINASCITA	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
VIA FERRARIS	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
VIA COLOMBO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
VIA MASACCIO	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
VIA DELL'ANNUNZIATA	Tracciamento segnaletica orizzontale	Obblighi contrattuali gestione parcheggi a pagamento	II trim. 2026	Terni Reti S.r.l.
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Tracciamento segnaletica orizzontale	Bilancio corrente	Attività ricorrente	Amm. diretta
REALIZZAZIONE NUOVI POSTI INVALIDI	Tracciamento segnaletica orizzontale + VERTICALE	Bilancio corrente	Attività ricorrente	Amm. diretta

SEGNALETICA STRADALE LUMIOSA E COMPLEMENTARE

INFRASTRUTTURA INTERESSATA	INTERVENTO	FONDI	STATO LAVORI	MODALITA' ESECUTIVA
VIA PICERNO	Realizzazione impianto semaforico a chiamata per VVFF	Diverso utilizzo mutuo CDP	Intervento concluso	Appalto esterno
VIALE BRIN/CENTURINI	Sostituzione e modifica impianto semaforico	Diverso utilizzo mutuo CDP	I trim. 2026	Appalto esterno
SOSTITUZIONE/INSTALLAZIONE SPECCHI CONVESSI	Sostituzione specchi convessi e installazione nuovi	Bilancio Corrente	Attività ricorrente	Amm diretta.

- Programma dei ripristini concessionari e gestori pubblici servizi;

STRADE INTERESSATE DA INTERVENTI PNRR – SII SERVIZIO IDRICO INTEGRATO S.C.A.R.L.

INFRASTRUTTURA INTERESSATA	Lunghezza scavo (ML.)	localizzazione	Prescrizioni ripristino definitivo	programmazione
VIA CHIENZI	275,00	Dal civ.20 al civ.113	INTERA CARREGGIATA STRADALE	IN CORSO DI ESECUZIONE

VIA ADDA	247,00	Dal civ. 2 al civ.7/B e da civ.14 ad incrocio con via Po	INTERA CARREGGIATA STRADALE	IN CORSO DI ESECUZIONE
VIA GARIGLIANO	201,00	Dal civ.5 al civ.18	INTERA CARREGGIATA STRADALE	IN CORSO DI ESECUZIONE
VIA TOPINO	195,00	Dal civ.2 al civ.9 e dal civ.8 ad incrocio con via Mincio	INTERA CARREGGIATA STRADALE	IN CORSO DI ESECUZIONE
VIA TEVERE	187,00	Da incrocio con via Mincio ad incrocio con via Garigliano	INTERA CARREGGIATA STRADALE	IN CORSO DI ESECUZIONE
VIA MINCIO	237,00	Dal civ.14 al civ.129	INTERA CARREGGIATA STRADALE	IN CORSO DI ESECUZIONE
VIA PO	281,00	Da incrocio con via Narni al civ.14	INTERA CARREGGIATA STRADALE	IN CORSO DI ESECUZIONE
VIA NARNI	242,00	Da incrocio con via Chienti ad incrocio con via Mincio	Corsia stradale interessata dalle opere	IN CORSO DI ESECUZIONE
STRADA DI TAVERNOLO	670,00	intero tratto	INTERA CARREGGIATA STRADALE	Ripristino eseguito dall' A.C. con superficie spettante compensata in altra infrastruttura
STRADA DI RECENTINO	700,00	intero tratto	Corsia stradale interessata dalle opere	Ripristino eseguito dall' A.C. con superficie spettante compensata in altra infrastruttura
STRADA DELLE CAMPORE	190,00	Tratto finale	Corsia stradale interessata dalle opere	Ripristino eseguito dall' A.C. con superficie spettante compensata in altra infrastruttura
STRADA DI SABBIONE	800,00	Fino ad incrocio con strada delle Campore	Corsia stradale interessata dalle opere	Ripristino eseguito dall' A.C. con superficie spettante compensata in altra infrastruttura
STRADA DI COLLESCIPOLI	1.635,00	Da incrocio con "Sporting Club" a via del Convento	Corsia stradale interessata dalle opere	Programmazione da definire
VIA DEL CONVENTO	1.355,00	Da incrocio con strada di Porcivalle a Strada Madonna del Colle	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
STRADA MADONNA DEL COLLE	30,00	Da incrocio con via del Convento a Strada di Castelcolle	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
VIA DOMENICO FAGGETTI	85,00	Dal civ.54 al civ. 66/a	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
VIA CONTI MENOTTI	545,00	Dal civ.2 al civ. 58	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
VIA PISCINA	300,00	Da incrocio con via della Cava Paolina al civ.20	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
VIA CASA LINA	170,00	Dal civ.12 al civ.183/a	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026

S.R.79 "TERNANA"	600,00	Dal Km.24+100 al km.24+700	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA PIEMONTE	332,00	Dal civ.58 ad incrocio con Via Romagna, dal civ.58 al 58, dal civ.29 al civ.38	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA ROMAGNA	324,00	Da incrocio con via Piemonte al civ.66/A	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA UMBRIA	204,00	Da incrocio con via Piemonte ad incrocio con via Lazio	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA LAZIO	144,00	Da incrocio con via Toscana fino al termine della strada e da incrocio con via Emilia al civ.29	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA TOSCANA	280,00	Da incrocio con via Romagna ad incrocio con via Emilia	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA EMILIA	256,00	Da incrocio con via Romagna ad incrocio con via Toscana	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
VIA MARCHE	90,00	Da incrocio con via Romagna al civ.9	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA SICILIA	102,00	Da incrocio con via Romagna al civ.15	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA SARDEGNA	90,00	Da incrocio con via Romagna al civ.16	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA TRE VENEZIE	1.520,00	COMPLETA ESTENSIONE	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA ROMAGNA	315,00	Da via Tre Venezie, fino a collegamento con opere autorizzate PNRR_2025TE08	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
VIA ABRUZZI	130,00	COMPLETA ESTENSIONE	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA LIGURIA	88,00	Dal civ. 8 fino a via Romagna	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA LUCANIA	184,00	Da incrocio con via Romagna	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VILLAGGIO ACHILLE GRANDI	310,00	COMPLETA ESTENSIONE	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA PUGLIE	182,00	COMPLETA ESTENSIONE	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
VIA FRIULI	233,00	Da incrocio con via Romagna	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026
VIA MOLISE	174,00	Da incrocio con via Romagna	Corsia stradale interessata dalle opere	In programmazione 2026

VIA DEL VERDE	436,00	completa estensione (escluso tratto civ.15/19)	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
STRADA DI ROSARO	175,00	dal civ.37 al civ.41	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026
	45,00	civ.109		In programmazione 2026
STRADA DELLA ROMITA	900,00	da part.Ila 256 del fig.91 al civ.91	INTERA CARREGGIATA STRADALE	In programmazione 2026

SI SEGNALE CHE SONO TUTTORA IN CORSO IMPORTANTI INTERVENTI DI SCAVO PER LA REALIZZAZIONE DI RETE IN FIBRA OTTICA NELLE ZONE PERIFERICHE A CURA DI FIBERCOOP S.P.A. NELL'AMBITO DEL PROGETTO PNRR DI INFRASTRUTTURAZIONE. I RIPRISTINI SONO TUTTAVIA DI ENTITA' TRASCURABILE POICHE' VIENE APPLICATO EX LEGE IL "DECRETO SCAVI" CHE PREVEDE UNA FASCA DI RIPRISTINO DI LARGHEZZA DI 50 CM

- Programma dei ripristini a compensazione delle minori superfici ripristinate;

INFRASTRUTTURA INTERESSATA	Mq. compensativi	SOC. Interessata	Provenienza	programmazione
VIALE MARTIN LUTHER KING	10.000,00	S.I.I. Servizio Idrico Integrato S.c.a.r.l.	Ripristini PNRR su strada Sabbione, strada di Recentino, strada di Tavernolo e strada delle Campore	Nov./Dic. 2025
STRADA DI SABBIONE	685,00	ASM terni S.p.a. – TDE	Ripristino localizzato su tratto della via	Nov./Dic. 2025
VIA DEL RIVO	4.000,00	OpenFiber S.p.a.	Ripristino localizzato su tratto della via, ricomprendente zone in precedenza manutate dall'A.C.	Lavori programmati in orario notturno dal 27/10/25

- attività derivanti da obblighi convenzionali in compensazione;

PROGETTO INTERVENTO	SOGGETTO OBBLIGATO	MOTIVAZIONE	STATO ATTUATIVO
Parcheggio pubblico via Papa Benedetto III	Piconi Evidio di Piconi Giancarlo	Plusvalenza variante parziale PRG (DGC 248/2024)	Intervento in corso
Completamento parcheggio pubblico via dell'Aquila (I ^A Lotto Funzionale)	Piconi Evidio di Piconi Giancarlo	Plusvalenza variante parziale PRG (DGC 248/2024)	Intervento in corso
* PROPOSTA IN CORSO DI VALUTAZIONE	Gestioni Immobiliari Avanzate S.r.l.		
* PROPOSTA IN CORSO DI VALUTAZIONE	Lidl Italia S.p.a. via del Centenario		

* Allo stato attuale, l'Ufficio non dispone di informazioni puntuali in merito alle motivazioni né allo stato amministrativo delle procedure afferenti alle competenze di altre Direzioni.

ATTIVITA' PUNTUALI E RICORRENTI ESEGUITE NEL I E II QUADROMESTRE 2025 IN AMMINISTRAZIONE DIRETTA

(in ordine cronologico dal 02/04/2025 al 31/08/2025)

Intervento su buche con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Collestatte
Ripristino segnaletica con sostituzione degli elementi ammalorati	Via Piermatti
Installazione e ripristino segnali di divieto di accesso	Via Piana dei Greci
Pulizia griglia e ripristino asfalto ingresso scuola	Via XX Settembre

Intervento su buche con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Via Romagnosi
Intervento su buche con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Rotonda Lancia di luce
Disarmo del cordolo in cemento armato e pulizia scarpata per successiva stuccatura delle pietre	via Madonna della Strada - Torreorsina
Sostituzione segnaletica Divieto di sosta e dare la precedenza	via della Civitella
Rimozione segnali di divieto e successivo stoccaggio nei magazzini comunali	via Cairoli
Ripristino paline e sostituzione segnaletica: 2 stop 1 freccia bidirezionale 1 elemento giallo	via della Civitella
Scarico e stoccaggio in magazzino della nuova segnaletica: 50 divieti di accesso 60 elementi gialli 50 frecce bidirezionali 50 rotonde 50 segnali di precedenza	
Ripristino dell'asfalto in entrambi i sensi di marcia	Via Casali Papigno
Intervento su buche con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Via Di Vittorio
Ripristino palina e sostituzione segnale di divieto di accesso	via Verri
Sostituzione divieto di accesso	via Menabrea
Messa in sicurezza del marciapiede	Viale Mazzini
Ripristino manto stradale con chiusura di voragine provocata da infiltrazione d'acqua di un pozzetto della fibra	Via del Convento
Scarico/montaggio/posizionamento di modulari di sicurezza in tutta l'area del mercato. Intervento svolto tutti i mercoledì	Via San Martino
Sostituzione palina segnale di freccia bidirezionale ed elemento giallo	Rotonda dell'Acciaio-viale Borsi
Ripristino manto stradale con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Strada di Sabbioni
Realizzazione stallo disabili personalizzato	Piazza Bruno Buozzi
Ripristino segnaletica	Viale Proietti Divi
Sostituzione segnali di divieto d'accesso	Via Gozzoli
Realizzazione stallo disabili personalizzato	Via Pastrengo
Riposizionamento palina attraversamento pedonale con ripristino del marciapiede	Via Fratelli Rosselli
Sostituzione segnali di divieto d'accesso	Viale Brenta
Rimozione segnale di preavviso di semaforo non più necessario	Viale di Porta Sant'Angelo
Intervento su buche con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Viale Trieste
Ripristino asfalto	Via Vitalone
Ripristino asfalto	Rotonda Angelica Balabanoff
Messa in sicurezza per cedimento tombino e intervento su buche con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Via Bramante
Installazione palina con freccia direzionale ed elemento giallo	Via Lungonera Savoia
Rimozione pannello stallo disabili personalizzato per termine concessione	Via Medici
Sistemazione e strada compromessa dagli apparati radicali di pini già oggetto di pregresso abbattimento. Lavoro in appalto esterno a valere sui fondi canonici idrici 2024.	Via Toscanini
Manutenzione puntuale della pavimentazione pregiata	Corso Tacito
Ripristino pavimentazione	Piazza Dante
Riposizionamento segnale divieto di sosta con carico/scarico	Via Botticelli
Ripristino 2 paline segnale di stop 1 palina segnale divieto di sosta 1 palina pannello stallo disabili personalizzato	Via Brodolini
Ripristino asfalto con Thermobox fino all'incrocio della Flaminia	Strada di Recentino

Ripristino asfalto con Thermobox. Via Garofoli - Zona Fiori.	Via Garofoli
Intervento su buche con asfalto a caldo (utilizzo di personale e mezzi propri)	Viale Cesare Battisti
Realizzazione stallo disabili personalizzato	Via San Lucio
Installazione segnali di senso unico parallelo divieto di accesso e rimozione segnale di Stop	Via Lucania
Installazione segnale di preavviso strada senza uscita	Via Val D'Aosta
Sostituzione segnale dare precedenza	Via Ecolo Piermatti
Ripristino palina segnale divieto di fermata	Via Cristoforo Colombo
Rimessaggio nel locale garage della PL di 10 basamenti con relativi segnali	Corso del Popolo
Ripristino palina attraversamento pedonale	Via Lungonera Savoia
Recupero di porzione di bordo in travertino posizionato lungo il marciapiede	Viale Campofregoso
Ripristino 2 paline segnaletica su strada dei Laghetti e Strada delle Campore	Strada delle Campore
Chiusura buca a ridosso del passaggio pedonale adiacente alla scuola Primaria Giacomo Matteotti	Via Marie Curie
Sgombro magazzino da parte di ASM. Posizionati e portati via 16 pancali piA' plastica in aggiunta al materiale giA' preparato per il ritiro	
Posizionamento 18 divieti di sosta mobili in Via Duomo	Via Aminale e Via Garibaldi
Ripristino asfalto con Thermobox messo in opera 60 quintali di asfalto a caldo	Via Picerno
Sostituzione segnale freccia bidirezionale	Corso del Popolo
Completamento interventi ripristino asfalto in Via Picerno e Zona Fiori	Via Picerno
Intervento di ripristino segnalazione semaforica a seguito del furto con scasso di una batteria. Papigno (muro dA' recinzione degli studios)	Via Carlo Neri
Sostituzione 2 segnali di precedenza e rotonda su Rotonda Piccard	Via Bruno Capponi
Posizionamento e successivo ritiro divieti mobili al termine della Processione di San Valentino	Via San Valentino
Chiusura buca	Via Ippocrate
Carico e trasporto di transenne per eventi San Valentino in diverse vie	Piazza Tacito
Trasportato tavolo Ping-pong dalla scuola L. Da Vinci alla scuola Orazio Nicola	
Ripristino asfalto e chiusura buche	Viale Trento
Montaggio key box per chiave apertura contenitori raccolta differenziata	Piazza Ridolfi
Installazione divieto di fermata ambo i lati della strada	Via Cavour
Riparazione buche in Via Brodolini e davanti alla Basilica di San Valentino	Via Brodolini
Sopralluogo per identificazione utenza e messa in sicurezza	Strada di Camminata -
Riparazione buca	Via Umbria
	Via Irma Bandiera
Aviosuperficie A. Leonardi	Via Gianni Caproni
Montaggio modulari di sicurezza "Pitagone" per evento Cioccolentino	Corso Tacito
Chiusura buca	Strada di Maratta
Pulizia strada e rimozione del fango dalle griglie del sottopasso in collaborazione con i Vigili del Fuoco. Carico delle transenne e riapertura della strada.	Via Ecolo Piermatti
Intervento di ripristino semafori di Papigno a seguito del furto della batteria	Papigno

Ripristino doppio senso di marcia in strada di Papigno	Strada di Papigno
Smontaggio e carico modulari di sicurezza e barriere New Jersey per eventi San Valentino	Corso Tacito
Smontaggio e carico modulari di sicurezza e barriere New Jersey per eventi San Valentino	Via Cavour
Carico e scarico transenne e divieti e ripristino viabilità dopo Raduno camperisti	Parcheggio viale Proietti Divi
Carico e scarico transenne e divieti per la Fiera di San Valentino	Viale Trieste
Carico e scarico transenne e divieti per la Fiera di San Valentino	Basilica di San Valentino
Rimozione divieti di sosta temporanei	Piazza Ridolfi
Riparazione buche tra Viale dello Stadio e Via Aleardi	Viale dello Stadio
Ripristino asfalto	Via Montellibretti
Ripristino asfalto	Via Di Vittorio
Ripristino depressioni e buche	Viale Campofregoso
Ripristino asfalto	Via Guglielmi
Ripristino di una traccia soggetta a depressione	Via Minestrini
Chiusura buca	Via Bramante
Copertura vecchia segnaletica orizzontale per liberare passo carrabile	Via Martiri della Libert�
Sostituzione pannello stallo disabili	Via XX Settembre
Chiusura buche	Via Breda
Chiusura buche	Via Leopardi
Ripristino segnaletica verticale	Strada di Cesure
Messa in sicurezza tratto di via	Corso Tacito
Realizzazione segnaletica orizzontale per box categoria merceologica fiori al Cimitero	Piazzale Caduti di Montelungo
Rimozione detriti franati	Strada di Sant'Erasmus
Chiusura buche	Viale Centurini
Posizionamento divieti di sosta temporanei	Via Martiri della Libert�
Ripristino asfalto	Via Montefiorino
Ripristino asfalto	Viale Trieste
Ripristino buche con materiale bituminoso	Via Alfonsine
Chiusura buche	Via Brenta
Ripristino buca con asfalto	Via Marzabotto
Sostituzione tubo alta pressione del ribaltabile dell'automezzo Comai	Via Irma Bandiera
Segnaletica Caserma dei Carabinieri	Via Ippocrate
Rifacimento segnaletica orizzontale e verticale	Via Liutprando
Rimozione segnaletica verticale	Largo Ottaviani
Posizionamento gomma per insonorizzazione coperchio di ghisa tombino utenza idrica	Via Santa Maria Maddalena
Riarmo elettrico delle pompe di aspirazione acqua del sottopasso. Rifornimento del gruppo elettrogeno ausiliario.	Via Breda
Ripristino buca	Via Istria
Sopralluogo di verifica griglie deformate	Via Peticca
Ripristino asfalto - Rotonda Hotel Garden	Viale Bramante
Ripristino asfalto	Viale della Rinascita
Ripristino segnale attraversamento pedonale	Via Alfonsine
Riparazione segnaletica verticale sulla Variante di Gabelletta	Strada di Maratta

Carico e scarico barili di emulsione bituminosa al magazzino comunale	Via Irma Bandiera
Ripristino segnaletica verticale	Viale Gioacchino Rossini
Adeguamento segnaletica verticale e sostituzione specchio stradale rotto	Via Toscanini
Messa in sicurezza di una voragine	Via Corrieri
Ripristino asfalto con thermobox	Via del Centenario
Chiusura buca	Via Montello
Chiusura buca	Via Eugenio Chiesa
Ripristino asfalto	Via Bertolotti
Chiusura voragine e rimozione di transenna e segnali di obbligo di svolta	Via Alfieri
Chiusura buca	Via Tre Venezie
Ripristino asfalto con thermobox	Via del Centenario
Ripristino asfalto con thermobox	Via Bramante
Ripristino asfalto con thermobox	Via Martin Luther King
Ripristino asfalto con thermobox	Viale Proietti Divi
Chiusura buche	Piazza del Mercato
Chiusura buca	Via Giandimartalo Di Vitalone
Chiusura buche	Via Pascarella
Chiusura buche con Thermobox	Via Gramsci
Chiusura buche con Thermobox	Viale Campofregoso
Chiusura buche con Thermobox	Via Montegrappa
Chiusura buche con Thermobox ingresso Globo	Strada di Maratta Bassa
Fresatura di 13x3x0.06 di manto stradale e ripristino asfalto con thermobox	Via Vulcano
Chiusura buche con Thermobox	Strada di Maratta
Eliminazione Palina e segnale stradale non piA ¹ a norma e sostituzione segnale stradale rovinato su isola di traffico	Via Barberini
Chiusura buca in direzione via Bramante	Viale Eroi dell'aria
Ripristino asfalto	Viale Ettore Proietti Divi
Sostituzione striscia tratteggiata con striscia continua per un passo carrabile	Via Narni
Ripristino nuova concessione stallo disabili personalizzato	Piazza San Giovanni Decollato
Copertura segnale polveri sottili	Via Gabelletta
Copertura segnale polveri sottili	Strada di Maratta
Ripristino asfalto	Via Sirio
Chiusura buche e ripristino asfalto in entrambi i sensi di marcia	Via Gabelletta
Sostituzione di 1 specchio stradale danneggiato	Strada di Collescipoli
Sostituzione specchio stradale	Via Gabelletta
Sostituzione di 1 specchio stradale danneggiato	Strada di Collescipoli
Sostituzione divieto di transito deteriorato Istituto comprensivo G. Marconi	Viale Rossini
Sostituzione striscia continua con striscia tratteggiata passo carrabile	Via Montesi 43
Montaggio palina piA ¹ segnale divieto di sosta e fermata	via Luigi Pazzaglia
Installazione di 2 paline con relativa segnaletica di divieto di sosta e pannello integrativo ambo i lati	Via Ponte del Toro
Rimozione palina e segnale bifacciale	Via Bramante
Recupero segnale abbattuto	Strada della Pittura
Chiusura buche	Viale Borzacchini

Ripristino asfalto	Strada della Pittura
Ripristino asfalto	Via Tito Oro Nobili
Chiusura buche	Via P. Gori
Chiusura buche	Via Beccaria
Chiusura buche	Via Carrara
Chiusura buche	Via Lungonera Cimarelli
Ripristino asfalto	Via Luther King
Chiusura buche	Via Natta
Montaggio palina piA ¹ segnale divieto di sosta e fermata	Via Monte La Rocca
Ripristino specchio stradale	Via del Giglio
Recupero segnale abbattuto	Via del Giglio
Eliminazione segnale semaforico non piA ¹ necessario	Via Turati
Formazione e prova su strada con tappabuche turbo 5000	Via G. Rossini
Spianamento e fresatura piazzale	Via Irma Bandiera
Chiusura buche	Via Carducci
Chiusura buche	Rotonda Maria Gioia
Chiusura traccia	Strada del Cerqueto
Ritiro transenne e riapertura Galleria	Galleria del Corso
Ritiro transenne	Via San Gabriele
Consegna mezzi d'opera	Via Irma Bandiera 37
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Via Rossini
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Viale Trieste
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Via Turati
Disposizione segnaletica provvisoria per pericolo buche in Via Tre Venezie	Via Tre Venezie
Chiusura buche	Via di Vittorio
Chiusura buche	S.da della Civitella
Chiusura buche	Via Trevi
Ritiro transenne cantiere	Strada di recentino
Rimozione sassi dalla carreggiata	Strada Cesi Sant'Erasmo
Rifacimento segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale	Via Vannucci
Rifacimento segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale	Via Borsi
Rifacimento segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale	Via Buonarroti
Chiusura buche	Strada di Morgnano
Chiusura buche	Strada del Convento
Chiusura buche	Via Carducci
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Via Tre Venezie
Chiusura buche	via Turati
Chiusura buche	Viale Donato Bramante
Scavo traccia su cemento armato e successivo getto di tubazioni per impianto di videosorveglianza presso magazzino comunale	Via Irma Bandiera 37
Completamento rifacimento segnaletica orizzontale attraversamento pedonale con personale e mezzi propri	VIA LUNGONERA SAVOIA
Saldatura cardini ingresso Parco Le Grazie Lato Via di Vittorio	Strada delle Grazie

Via Irma Bandiera (deposito comunale). Spostamento dei bidoni di emulsione per il rifornimento del serbatoio della Tappabuche e carico del brecciolino fino per la prossima messa in funzione del macchinario. 25/02/25.	Via Irma Bandiera 37
Montaggio segnaletica verticale	VIA DELLE CINQUE STRADE
Scarico bancali di asfalto	Via Irma Bandiera 37
Ripristino asfalto	Strada delle Campore
Chiusura buche	Via Alberto Mario
Intervento di pulizia della vegetazione per scopertura segnaletica verticale	VIA FRANCESCO BARACCA
Recupero segnaletica abbattuta completa di palina e cestino ASM	VIA DEL RIVO
Posizionamento segnaletica verticale	VIA FRANCESCO BARACCA
Sistemazione segnaletica verticale	VIA MARZABOTTO
Sostituzione palina segnaletica verticale	ROTONDA COLLELUNA
Riposizionamento 2 segnali completi danneggiati e rimozione segnaletica non pi ³ necessaria	VIA RISMONDO
Ripristino segnaletica verticale mancante su isola	VIA DELL'AQUILA
Sopralluogo per modifica vecchio impianto di alimentazione colonnina e sostituzione mattonella sede Protezione civile	Strada di Maratta Bassa
Messa in sicurezza con segnaletica di una voragine	Via Turati
Rimozione paletto in ghisa e pannello pubblicitario danneggiati	Rotonda Obelisco lancia di Luce
Chiusura buca e posizionamento transenne per messa in sicurezza di micro-voragine	Strada delle Campore 33
Ripristino segnaletica verticale	VIA LUNGONERA SAVOIA
Ripristino segnaletica verticale	ROTATORIA SAN CARLO
Rimozione segnaletica pubblicitaria rotatoria	VIALE CESARE BATTISTI
Ripristino asfalto	S.da della Civitella
Ripristino asfalto	Via Monti Martani
Ripristino asfalto	Via del Sersimone
Chiusura buche	Via delle Terre Arnolfe
Ripristino asfalto	Rotonda Lucio Battisti
Chiusura buche	Via del Maglio
Chiusura buca	Via Lessini
Chiusura buca	Viale Benedetto Brin
Ripristino asfalto	Via Alberto Mario
Sistemazione piazzale con materiale inerte con minipala e rullo compattatore	Via Irma Bandiera 37
Lavori di montaggio calorifero posa in opera di lastre di cartongesso per zona docce ed opere murarie varie della sede operativa comunale	Via Irma Bandiera 37
Sostituzione segnaletica posto auto disabile personalizzato con segnaletica posto disabili generico per decadenza concessione	VIA MARZABOTTO
Installazione segnaletica verticale	VIA MONTEFIORINO
Adeguamento segnaletica verticale con installazione di segnale di attraversamento pedonale	VIA CERQUETELLI
Ripristino segnaletica verticale abbattuta	VIALE CESARE BATTISTI
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Strada di Santa Giusta
Ripristino e sostituzione segnaletica verticale	VIA MARZABOTTO
Rimozione segnaletica verticale divelta	VIA CASTELLO
Ripristino segnaletica verticale con sistemazione palina piegata e sostituzione segnale usurato e non pi ³ a norma	VIA VODICE

Riposizionamento segnaletica verticale	VIA PIAVE
Riposizionamento segnaletica verticale	VIA ROMAGNOSI
Ripristino segnaletica verticale piegata e pericolante	VIA BLIGNY -
Rimozione cartello toponomastico caduto	VIA DELLA STAZIONE
Riposizionamento segnaletica verticale piegata	VIA GUGLIELMI
Ripristino segnaletica verticale non piA idonea	PIAZZA DALMAZIA
Ripristino segnale divieto di accesso completo di palina	VIA DEL RAGGIO VECCHIO
Ripristino segnaletica rovinata e scolorita	VIA MARZABOTTO
Sistemazione segnale di senso vietato storto e mal posizionato	VIA LIVENZA
Installazione segnale di stop mancante	VIA MAESTRI DEL LAVORO 01500 TERNI
Ripristino asfalto	Rotonda dei Partigiani - Via Carlo Guglielmi
Rimozione palo pericolante con ausilio di camion gru	Via Don Giovanni Bosco
Rimozione rete da cantiere e carico pezzi di cordolo vecchi	Torreorsina
Ripristino manto stradale	Strada di Fossocanale
Chiusura buca	Via Acquasparsa 18
Ripristino segnaletica orizzontale	Viale Trieste
Ripristino buche con materiale bituminoso	Piediluco
Messa in sicurezza di un chiusino delle acque reflue stradali	Via Carrara
Chiusura buche	Via Walter Lessini
Ripristino asfalto rampa di accesso direzione Borgo Rivo	Viale Bramante
Messa in sicurezza di un palo della luce divolto	Piediluco
Chiusura buca e recupero bici abbandonata	Via Istria
Esecuzione getto per ripristino asfalto e bloccaggio chiusino in ghisa	Via Irma Bandiera 37
Sostituzione segnale Stallo disabili personalizzato con segnale stallo disabili generico	Strada di San Valentino
Sostituzione segnale Stallo disabili personalizzato con segnale stallo disabili generico	Via Mentana
Posizionamento nuovo specchio stradale	Via Merlino di Filippo
Ripristino specchio stradale	Strada di Piedimonte
Intervento di saldatura grata in ferro	Largo Ottaviani
Chiusura buca	Strada di Campomaggiore
Chiusura buche strada sorgente le pisciarelle	
Chiusura buche	Via del Mandorlo
Recuperate transenne per fine lavori	Via Carlo Neri Papigno
Chiusura traccia	Via Eugenio Chiesa
Chiusura buca	Strada di Pietrara
Sopralluogo e verifica stabilitA di un masso sulla strada panoramica	LocalitA Piediluco
Messa in sicurezza di una colonna in marmo instabile e pericolosa	Piazza Solferino
Chiusura buche e ripulitura cunetta strada con pala meccanica Kramer. Pulizia pozzetto canaletta e griglia di raccolta delle acque meteoriche.	Strada di Torrione
Scarico materiale con gru del camion Iveco per avvio intervento di chiusura ingresso arco	Porta Sant'Angelo
Chiusura buche con materiale bituminoso	Strada di Torrione
Chiusura buca con materiale bituminoso su attraversamento pedonale	Via della Biblioteca

Messa in sicurezza caditoia acque chiare con segnaletica e modificata rotonda provvisoria per agevolazione viabilità per mezzi pesanti (autobus)	Viale Cesare Battisti 78
Riposizionamento caditoia in ghisa 60x60 e ritiro della segnaletica provvisoria nel sottopasso	Strada di Fosso Canale
Ripristino asfalto	Via Irma Bandiera 30
Chiusura buca	Strada di Collescipoli
Messa in sicurezza strada con segnaletica provvisoria	Strada di Poscargano
Messa in sicurezza caditoia	Via Romagnosi
Riparazione buche	Via Irma Bandiera 30
Riparazione buche	Via Ugo Foscolo
Riparazione buche	Viale dello Stadio
Passaggio cavi rete internet magazzino comunale	Via Irma Bandiera 37
Ripristino freccia direzionale e posizionamento nuovo segnale di parcheggio	Via Gioacchino Rossini
Ripristino segnaletica verticale	Piazza Dalmazia
Completamento segnaletica verticale con apposizione di divieto di fermata pannello integrativo e paline	Via Romagnosi
Cambio numero di concessione segnale stallo disabili personalizzato	Via Carrara
Ripristino segnaletica verticale	Strada delle Campore traversa strada dei laghetti
Riposizionamento di 2 segnali piegati	Via dell'Annunziata
Ripristino asfalto su chiusino coperto	Via Filippo Turati 31
Riposizionamento targa toponomastica	Miranda
Pulizia di tutte le griglie e le caditoie del paese	Miranda
Rifacimento pavimento divolto	Miranda
Montaggio completo segnaletica-verticale	Località Ponte del Toro
Ripristino segnaletica verticale abbattuta	non si sa dove
Chiusura buche pericolose rifacimento bordi pericolosi pulizia banchina e riapertura scolo acqua su pozzetto di raccolta	Strada di Miranda
Montaggio di 2 specchi stradali e riposizionamento palina piegata segnale di stop	Strada di Larviano
Chiusura buche	Strada di Farfa
Rimozione blocchi in cemento	Via delle Terre Arnolfe
Rimozione cigli divolti e messa in sicurezza con rete da cantiere	Via delle Terre Arnolfe
Completamento intervento muratura arco Porta Sant'Angelo	Viale di Porta Sant'Angelo
taglio dei rami bassi che impedivano la circolazione dei pedoni.	Viale Curio Dentato
Posizionamento due segnali di attraversamento pedonale scolastico e sostituzione segnale direzione obbligatoria	Viale Trieste
Riparazione pavimentazione divolta	Corso Tacito
Completamento controsoffitto magazzino comunale	Via Irma Bandiera 37
Chiusura buche con macchina tappabuche	Via Breda
Ripristino palina piegata	Via Lungonera Savola
Ripristino segnaletica verticale abbattuta	Rotatoria Via dei Gonzaga
Messa in sicurezza sede stradale	Strada di Toano
Chiusura buca	Viale Campofregoso
Chiusura buche	Via Giandimartalo di Vitalone
Chiusura buche	Via Brodolini
Chiusura buche	Viale Centurini
Ripristino ciglio "bocca di lupo"	Via Carrara

Messa in sicurezza	Rotonda San Valentino
Ripristino ciglio "bocca di lupo"	Via Romagnosi
Ripristino segnale divieto di sosta e segnale di attraversamento pedonale	Via Noceta Piediluco
Ripristino segnaletica verticale viabilità festivi e prefestivi	Località Piediluco
Ripristino segnaletica orizzontale	Via Gramsci
Chiusura buche con macchina Turbo 5000	Via Breda
Chiusura buca	Via Primo Maggio
Chiusura buche	Via dell'Argine
Ripristino specchio stradale parabolico all'altezza del passaggio a livello	Marmore
Ripristino sanpiedini e riapposizione cordoli	Rotonda San Valentino
Posizionamento segnaletica verticale	Corso Salvati Piediluco
Realizzazione canale per posa fili alimentazione prese FM e cablaggio cavi in scatola di derivazione	Via Irma Bandiera 37
Chiusura buche sottopassaggio	Viale Cesare Battisti
Caricamento fusti su serbatoio tappabuche e pulizia proboscide	Via Irma Bandiera 37
Chiusura buche	Via Romagna 93/A
Riparazione marciapiede	Via dell'Annunziata
Ripristino buche	Via Leopardi
Ripristino buche	Via dell'Annunziata
taglio e ripulitura banchina stradale con pala Kramer e ripristino buca con materiale bituminoso	Viale Eroi dell'Aria
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Via Vulcano
Intervento di riparazione buche con macchina tappabuche	Via Bartocci
Riparazione buca e ripristino segnaletica di pericolo su pozzetto da riparare	Via della Bardesca
Ripristino asfalto	Via Cesare Battisti 121/C
scuola primaria ripristino della sede angolare in ferro della griglia con taglio e sostituzione della parte danneggiata. Rifacimento della porzione di cemento rovinato con idoneo prodotto cementizio strutturale.	Via Venti Settembre
Sistemazione pozzetto acque bianche	Via della Bardesca
Riparazione buca	Via dell'Alrone
Riparazione buca	Via del Cardellino
Riparazione buche	Via Ialenti
Riparazione buche	Via del Rivo
Riparazione buche	Via Gabelletta
Riparazione buche	Via Sirio
Riparazione buca adiacente al parcheggio della scuola G. Marconi	Via delle Rose
Riparazione buca	Via degli Oleandri
Riparazione buche	Rotonda U. Terracini
Riparazione buca	Viale Campofregoso
Ripristino asfalto	Viale Trieste
Ripristino tombino	Cesi
pulizia delle cunette di monte e valle con minipala ed assistenza manovale per la rimozione di terra fogliame e detriti	Località La Castagna
Riparazione buche	Viale B. Brin

Sistemazione pavimentazione	Via Carrara
Messa in sicurezza ciglio stradale	Via Venti Settembre
Riparazione buche	Via Oberdan
Taglio erba sulla banchina stradale riparazione manto stradale e pulizia del canale adiacente alla strada	Viale Eroi dell'Aria
Ripristino manto stradale	Via dell'Alce
Sistemazione ciglio stradale	Via Venti Settembre
Messa in sicurezza marciapiede	Via Montefiorino
Riparazione buche	Via Lungonera Savola
Riparazione buche	Via Carrara
Riparazione buche	Rotonda Lancia di Luce
Riparazione buche	Rotonda Domenico Schillaci
Riparazione buche	Strada di San Carlo
Riparazione buche	Via Sant'Efebo
Riparazione buche	Via Castello
Riparazione buche	Viale B. Brin
Pulizia griglie scuola Venti settembre	Via Venti settembre
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Via Tre venezie
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Via Vulcano
Sistemazione caditoia di raccoglimento	Rotonda del Bersaglieri
pulizia delle cunette di monte e valle con minipala ed assistenza manovale per la rimozione di terra fogliame e detriti	Strada di Camminata
Posa in opera listelli gradinate parco	parco cardeto
Messa in sicurezza temporanea	Via Leopardi
Chiusura buche	Rotonda via del Rivo
Riparazione buche	Strada di Recentino
Riparazione buche	Strada di Rosaro
Riparazione buche pericolose	Via Carducci
Riparazione buche pericolose	Via Venti Settembre
Riparazione buche pericolose	Rotatoria Gastone Forzanti
Rimozione rami e radici pulizia percorso pedonale	Via Ialenti
Riparazione buche	Viale Trieste
Rimozione listelli di legno e mattonelle pericolosi	Viale Trento
Rimozione segnale abbattuto completo di palina nei giardini	Via Pascarella
Ripristino segnale posto disabili generico	Via Botticelli
Sostituzione segnale di parcheggio disabili con concessione con segnale disabili generico	Via Lungonera Cimarelli
Trattamento pavimentazione con prodotto idrorepellente - pulizia gradinate e rimozione vecchie fughe	parco cardeto
Riparazione buche	Rotonda Porta Sant'Angelo
Riparazione buche	Via Castello
Montaggio e programmazione nuovo impianto semaforico da cantiere	Via Irma Bandiera 37
Ripristino caditoia stradale con getto di cementizio fibrato	Viale dello Stadio
Riparazione buche	Strada di Cospea
Carico fresatura asfalto	Via Archimede
Preparazione e posa in opera battiscopa terrazzo e gradinate	Parco Cardeto
Riparazione buche	Miranda

Realizzazione scalini su rampa di accesso posteriore agli spogliatoi del parco Galgani	parco cardeto
Sistemazione pozzetto e muratura sanpietrini marciapiede	Viale della Stazione
Messa in sicurezza tombino lungo la strada	palaterni
Ripristino segnaletica verticale	Via Porta San Giovanni
Chiusura del passaggio pedonale	Via Aleardi
Aggiornamento segnaletica verticale indicazione uffici comunali	Via Tre Venezie 13
Riparazione buche pericolose	Via Gabelletta 19
Riparazione buche pericolose	Via del Rivo
Riparazione buche pericolose	Via Filippo Turati
Montaggio segnaletica verticale indicazione uffici comunali	Via del Rivo 309
Riposizionamento palina con specchio	Strada di Santa Filomena
Montaggio palina completa di segnale di attraversamento ciclabile freccia direzionale pi%... elemento giallo	Piazzale dei Poeti
Ripristino palina piegata	Via del Rivo 201
Rimozione transenne	Sottopasso Cardeto-Mediaworld A
Montaggio palina ad U con freccia direzionale e divieto piA' elemento giallo	Viale Eroi dell'Aria
Ripristino segnaletica verticale deteriorata	Via del Centenario
Ripristino segnaletica verticale non piA' a norma	Rotatoria Marinal D'Italia
Manutenzione pulizia e ricarica materiali su macchina tappabuche	Via Irma Bandiera 37
Segnaletica orizzontale: stalli disabili	Via Gioacchino Rossini
Rasatura zona docce magazzino comunale	Via Irma Bandiera 37
Riparazione chiusino retro Palaterni	Strada di San Martino
Messa in sicurezza area sottostante pino pericolante	Via degli Oleandri
Sistemazione ciglio divelto	Via Eugenio Chiesa
Sistemazione massi caduti dalla torre	Via di Porta Spoletina
Messa in sicurezza con coperchio in ghisa 80x80 di una voragine creatasi nel terreno per via di una cisterna profonda circa 4 metri	Via delle Cinque Strade
Rimozione materiali di risulta e rifiuti al Camposcuola	Viale Aleardi
Messa in sicurezza di manto stradale e marciapiede con segnaletica	Via Palestro
Rimozione rami dalla sede stradale	Viale Filippo Turati
riparazione buche pericolose	Via Lungonera Savoia
riparazione buche pericolose	Rotonda Lancia di Luce
riparazione buche pericolose	Via Benucci
riparazione buche pericolose	Viale Bramante
riparazione buche pericolose	Via Ettore Proietti Divi
Rifacimento segnaletica orizzontale attraversamento pedonale	Viale Curio Dentato
Messa in sicurezza recinzione e parco	Via Farini
Ripristino buche con asfalto a caldo	Via Castello
riparazione con macchina tappabuche del tratto del manto stradale fino al comune di San Gemini	Strada Vocabolo l'Antico
Ripulitura del canale	Strada di Sabbioni
Montaggio palina con divieto di sosta e pannello integrativo carico e scarico	Via Gabelli
Ripristino segnaletica orizzontale carico e scarico	Corso Vecchio 3
Rimozione detriti causa maltempo	Strada di San Panfano

Pulizia strada con pala Manitou e motoscopa	Strada comunale Piediluco
Riparazione chiusini pericoloso	Strada di Camminata
Ripristino area ammalorata con muratura di nuovi sanpietrini	Piazza Ridolfi
Ripristino pavimentazione in cemento strada interna al parco	Parco viale Trento
riparazione buche	Strada di Poscargano
Sistemazione verde sporgente su ingresso garage palazzo uffici comunali	Via Bazzani
Riparazione buca uscita Campacci	Campacci
Riparazione buca pericolosa	Via del Carpino
Riparazione buche e sanpietrini	Piazza Mario Ridolfi
Riparazione buche strada interna al parco di Viale Trento	Parco viale Trento
Sistemazione ciglio marciapiede	Strada di Fontana di Polo
Posizionamento segnaletica di chiusura strada	Strada di San Panfano
Rifacimento segnaletica orizzontale attraversamento pedonale	Via Curio Dentato
Sistemazione e messa in quota pozzetto acque chiare	Rotonda delle cinque strade
Chiusura di 5 buche	Via Leopardi
Inizio intervento verniciatura attraversamento pedonale	Via Turati
Eliminazione segnaletica obsoleta	Piazza Tre Monumenti
Ripristino segnaletica verticale	Via dei Colli
Posizionamento segnaletica strada dissestata	Via del Fagiano
Ripristino segnaletica verticale	Piazza Briccialdi
Sostituzione segnale di parcheggio disabili con concessione con segnale disabili generico	Via Menotti Serrati
Rimozione segnale di senso unico frontale con tabella integrativa	Località San Carlo
Ripristino segnaletica verticale	Rotatoria San Carlo
Rimozione segnaletica verticale pericolosa	Via Tre Venezie
Ripristino palina piegata e sostituzione segnale rovinato	Via Cristoforo Colombo
Sistemazione e posa in opera betonelle marciapiedi e sistemazione tombino	Strada Fontana di Polo
Chiusura buca	Via Menotti Serrati
Ripristino asfalto	Viale Trieste
Ripristino asfalto	Via Pleiadi
Ripristino asfalto	Strada Fontana di Polo
Chiusura buca pericolosa	Via Di Vittorio
Eliminazione attraversamento pedonale obsoleto	Piazza Mario Ridolfi
Chiusura buche	Strada di Contea
Sistemazione viale pedonale all'interno del parco	Viale Trento
Messa in sicurezza corrimano divelto delle scale di collegamento a via Marie Curie	Via Irma Bandiera 37
Rifacimento segnaletica orizzontale attraversamenti pedonali	Via Eugenio Chiesa 25
Aggiornamento segnaletica verticale	Rotonda Marino Tattoli
Riposizionamento segnale divieto di sosta pericoloso	Via Filippo Turati
Sostituzione segnaletica verticale	Via Castello 38
Messa in sicurezza di una staccionata Parco Marconi	Via Rossini
Aggiornamento segnaletica verticale stallo disabili personalizzato	Piazza Mario Ridolfi
Riparazione caditoia con riposizionamento in quota e pulizia del pozzetto	Rotonda Protomartiri francescani

Chiusura buche con macchina tappabuche	Strada di Gabelletta
Ripristino asfalto	Viale della Rinascita
Rifacimento segnaletica orizzontale attraversamenti pedonali	Via Turati
Completamento installazione segnaletica verticale e tinteggiatura dell'isola con pittura spartitraffico gialla	Piediluco
Riparazione asfalto deteriorato	Via Sirio
Messa in sicurezza della pista ciclabile all'interno del parco	La Passeggiata
Chiusura buche	Via XX Settembre 166
Rifacimento pavimento pregiato	Via del Tribunale
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Piazza Mario Ridolfi
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Corso del Popolo
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Via Carrara
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Stazione
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Cascata delle Marmore
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Strada di San Martino (Palaterni)
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Viale Donato Bramante
Realizzazione segnaletica orizzontale parcheggi Rosa	Via Castello
Installazione segnaletica verticale di straversamento pedonale	Via Castello
Ripristino segnaletica verticale danneggiata	Via Magenta
Chiusura buche	Rotonda Lions Club International
Riparazione pavimentazione	Largo Don Minzoni
Pulizia terreno per stoccaggio temporaneo materiale inerte	Vocabolo Stalno
Sostituzione specchio stradale abbattuto	Via Murri 34
Messa in sicurezza di chiusini pericolosi	Strada Santa Maria Maddalena
Ultimazione lavori piazzale	Parco Bruno Galigani
Riparazione buche pericolose	Viale Villafranca
Messa in sicurezza con transenne di parte della carreggiata pericolosa a causa dell'asfalto deteriorato	Via Malnati
Intervento di messa in sicurezza di un chiusini in ghisa pericoloso	Largo delle More
Taglio erba bordo strada	Strada di Collepaese
Ripristino segnaletica orizzontale stalli disabili	Strada di Porete 11/B
Rimozione pianta caduta	Via Sant'Andrea
Riparazione buche e tombini pericolosi	Strada di Sabbioni
Ripristino segnaletica orizzontale stallo disabili	Via Cavour 4
Chiusura buche	Via M. L. King
Messa in sicurezza di un pozzetto con chiusino rotto	Via Campania
Messa in sicurezza griglia mancante del sottopasso pedonale	Piazzale Marinai d'Italia
Sostituzione segnaletica verticale	Via Primo Maggio
Eliminazione attraversamento pedonale	Viale Aleardi
Riparazione buca pericolosa	Strada di Maratta Bassa
Ripristino manto stradale dissestato	Via delle Madonnine
Ripristino manto stradale dissestato	Strada di Vallecupa
Riparazione buche	Viale Trieste
Riparazione buche	Viale Villafranca
Rifacimento segnaletica attraversamento pedonale di fronta alla scuola Aldo Moro	Via Pascarella 20

Ripristino segnaletica verticale di divieto di sosta	Via Volfusiano
Ripristino tre segnali danneggiati	Piazza della Bardesca
Ripristino asfalto con thermobox	Via Turati
Rifacimento segnaletica orizzontale fermata bus	Viale Otto Marzo
Ripristino buche con asfalto a caldo	Strada di Rosaro
Realizzazione stallo disabili personalizzato	via Gorizia
Messa in sicurezza dei cordoli spartitraffico	Via Di Vittorio
Taglio rami e pulizia bordo stada - Intervento di asfaltatura con vibrofinitrice. Posato 400 quintali di asfalto a caldo.	Via delle Cinque Strade
Ripristino segnaletica verticale Rotonda Lions Club International	Rotonda Lions Club International
Riparazione buche	Strada di San Mamiliano
Riparazione buche	Strada della Pittura
Ulteriore avanzamento nell'asfaltatura della strada in concomitanza alla pulizia delle banchine	Via delle Cinque Strade
Rifacimento segnaletica orizzontale attraversamento pedonale	Via Eugenio Chiesa
Installazione segnale a bandiera su doppia palina	Piazza Bruno Buozzi
pulizia erba alla base dei New Jersey spartitraffico fino al sottopassaggio superstrada. Intervento di rifacimento della segnaletica orizzontale.	Viale Eroi dell'Aria
Chiusura buche	Via del Centenario
Rifacimento segnaletica orizzontale	Via Oberdan
Rifacimento segnaletica orizzontale	Viale Curio Dentato
Messa in sicurezza e chiusura buca su aiuola	Via Lungonera Savoia
Proseguo asfaltatura manto stradale pulizia strada taglio rami sporgenti	Via delle Cinque Strade
Pulizia cunette con Kramer e carico del materiale di risulta	Via delle Cinque Strade
Messa in sicurezza con coperchio in ghisa 80x80 di una voragine creatasi nel terreno per via di una cisterna profonda circa 4 metri	Via degli Oleandri
Riparazione strada con macchina tappabuche	Strada di Rosaro
Riparazione manto stradale con tappabuche	Via Vanzetti
Pulizia grate e pozzetti interni ed esterni. Sistemazione con cemento dei buchi di infiltrazione	parco cardeto
Ripristino buche con tappabuche	Via Breda
Lavori per trasferimento attrezzatura mensa all'interno della sede universitaria	Via San valentino
Intervento ripristino asfalto con Thermobox (utilizzo di personale e mezzi propri) - work in progress	Strada delle Campore
Armatura e getto ingresso bagni pubblici e pavimentazione ingresso locale tecnico . Spogliatoi campi da tennis: fori areazione con carotatrice - siliconato bagni e rivestimento pavimentazione con materiale idrorepellente.	parco cardeto
Ripristino asfalto	Strada di Poscargano
Posizionamento 190 stalli per la Fiera di San Valentino	Viale Trento
Rifacimento segnaletica orizzontale attraversamenti pedonali	Via Castello
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Via Vulcano
Pulizia banchina stradale con minipala a monte e valle in direzione Cecalocco	Strada La Castagna Cecalocco
Ripristino buche con asfalto a caldo e pulizia banchine stradali	Strada di Poscargano
Realizzazione stallo disabili personalizzato	Piazza del Mercato
Realizzazione stallo disabili personalizzato	via Annio Floriano
Realizzazione stallo disabili personalizzato	via Castelli

Realizzazione stallo disabili personalizzato	via Filzi
Realizzazione stallo disabili generico	via Galvani
Realizzazione stallo disabili personalizzato	via Giannelli
Realizzazione stallo disabili personalizzato	via Vittorio Veneto
Realizzazione stallo disabili personalizzato	Via XI febbraio
Realizzazione stallo disabili personalizzato	via Gaeta
Realizzazione stallo disabili personalizzato	corso del popolo
Realizzazione stallo disabili personalizzato	Piazza Fermi

Riparazione buche	Via Di Porta Spoletina
Riparazione buche	Via Piemonte
Riparazione buche	Via delle Mura Castellane Collescipoli
Stuccatura pavimentazione e battiscopa. Posa in opera soglia vano tecnico per massetto e pavimentazione. Rimozione muffa dalle pareti e pulizia bocche di lupo e soglie	parco cardeto
Ripristino caditoia parcheggio interno	Viale Guglielmi
Ripristino segnale posto disabili generico non piA¹ a norma	Via Leopardi
Ripristino segnale posto disabili generico non piA¹ a norma	Via Bramante
Riparazione manto stradale con tappabuche	Strada di Collescipoli
Integrazione segnaletica verticale	Viale Eroi dell'Aria
Ripristino segnale posto disabili mancante	Via San Tommaso
Muratura cordoli aiuola	Via Di Vittorio
Pulizia caditoia e verifica tubo di uscita intasato	Via Farini
Installazione segnale posto disabili generico con staffa laterale	Via Armellini
Ripristino palina completa di segnaletica di rotatoria e dare precedenza	Via Bruno Capponi
Realizzazione segnaletica orizzontale linea di arresto del semaforo	Viale Villafranca
Riparazione buche	Via del Centenario
Ripristino buca pericolosa	Strada del Corbezzolo
Ripristino segnaletica verticale	Viale Bramante
Eliminazione segnaletica verticale incongruente	Via Scarpettella
Ripristino segnaletica verticale danneggiata	Via Damiano Chiesa
Messa in sicurezza segnale verticale con staffa laterale da terminare con sostituzione staffa nuova o palina a terra	Via Giandimartalo Di Vitalone
Riparazione buche	Strada di Maratta
proseguimento lavori	parco cardeto
Pulizia new jersey da erbacce e terra per rifacimento segnaletica (da Rotonda Marinal d'Italia verso il centro città)	Viale Eroi dell'Aria
Messa in sicurezza di una panchina danneggiata	Via Cimarelli
Posizionamento specchio stradale	Via del Brecciaio
Posizionamento specchio stradale	Via Faber
Riparazione buca pericolosa	Via Alfonsine
Sistemazione manto stradale pericoloso	Via degli Artigiani
Sistemazione asfieto su caditoia	Via della Pernice
Pulizia strada da detriti rocciosi	Strada di Cecalocco
Completamento lavori spogliatoi campi da tennis e avvio lavori spogliatoi camoi da calcetto	parco cardeto
riparazione buche pericolose	Rotonda Angelica Balabanoff
Riparazione buca	Via Venti Settembre
Riparazione buca	Via Natta
Intervento urgente con ausilio della polizia locale	Via dell'Impresa
Sistemazione cordolo	Via della Stazione
Sistemazione griglia e marmi sotto palazzo comunale degli uffici	Corso del Popolo 30
Installazione segnale di divieto di transito per mezzi pesanti	Strada di San Carlo
Riparazione manto stradale con macchina tappabuche	Strada di Collescipoli
Installazione segnale di divieto di transito per mezzi pesanti	Strada di San Carlo
Ripristino divieto di fermata abbattuto	Viale Brin

Ripristino segnaletica verticale e riparazione pavimentazione danneggiata	Piazza del Mercato
Sostituzione segnale di parcheggio disabili con concessione con segnale disabili generico	Via Tiacci
Pulizia cunette	Strada di Battiferro e Cecalocco 05100
Eliminazione segnaletica verticale senso unico festivi e prefestivi	Piediucio
Ripristino freccia direzionale abbattuta	Via Campomicciolo
Rimozione segnaletica di senso unico e divieto di accesso non idonea	Via Scarpettella
Rimozione segnaletica temporanea di cantiere	Strada di San Carlo
Intervento di potatura d'urgenza congiuntamente ai Vigili del Fuoco di 2 alberi pericolanti e carico del materiale di risulta	Via Cesare Battisti 142
Ripristino specchio stradale rotto	Via dell'Airone - Via del cardellino
Montaggio palina con divieto di accesso e relativo segnale integrativo di distanza con strada senza uscita	Via Lucania
Rifacimento segnaletica orizzontale di passaggio pedonale e stop	Via Sirio
Rifacimento segnaletica orizzontale	Viale Eroi dell'Aria
Ripristino asfalto	Strada di Collescipoli
Ripristino segnaletica verticale danneggiata	Viale Bramante
Ripristino specchio stradale	Strada di Pietrara
Riparazione buche	Rotonda Protomartiri francescani
Messa in sicurezza pavimento in betonelle	Parcheggio stadio
Sostituzione segnale di stallo disabili con segnale divieto di fermata	Via Castello
Sostituzione caditoia	Strada di Rosaro
Ripristino palina con freccia ed elemento giallo	Via Curio Dentato
Ripristino palina con freccia ed elemento giallo	Via Brunelleschi
Ripristino asfalto	Villaggio Campomaggio 54
Ripristino asfalto	Via Argonne e Via Tagliamento
Messa in sicurezza strada	Via Mercurio
Riparazione buche	Via Istria
Riparazione buche	parallela Via Leopardi
Riparazione buche	Rotonda Via Bramante
Rispristino asfalto	Via Piave
Rifacimento segnaletica orizzontale attraversamento pedonale	Via Lungonera Savoja
Riparazione buche e rimozione palina divelta	Via delle Terre Arnolfe
Chiusura buche pericolose	Via Gabelletta
Rispristino segnaletica divelta	Via Tito Oro Nobili
Sostituzione segnale di parcheggio disabili con concessione con segnale disabili generico	Via Petroni
Sostituzione specchio stradale	Via dell'Industria 35
Rimozione segnaletica verticale divelta	Via Martiri della Libert�
Ripristino asfalto con macchina tappabuche	Strada di Collescipoli
Ripristino segnaletica divieto mezzi pesanti completa di pannello integrativo	Strada di San Carlo
Ripristino segnaletica verticale piegata	Via Tito Oro Nobili
Ripristino segnaletica verticale	Via Aleardi
Riparazione pavimentazione danneggiata ingresso principale palazzo degli uffici comunali	Corso del Popolo 30



COMUNE DI TERNI

Direzione Governo del Territorio

Trattazione tecnico-strategica sulla manutenzione della rete stradale comunale

(Inquadramento sistemico, economico-finanziario e di management urbano)

Relazione Audizione IV Commissione Controllo e Garanzia

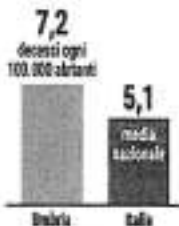
Terni: Una Nuova Strategia per la Sicurezza Stradale

L'URGENZA DEL CAMBIAMENTO
(Dati 2024)



771 Incidenti e 474 Feriti a Terni

Fino a fine 2024, criticità locale superiore alla media nazionale



Mortalità stradale: Umbria vs Italia



22,6 Milardi di euro di costi sociali

A livello nazionale, 1% del PIL, di cui 18 miliardi per danni alla persona

13 PILASTRI DELLA STRATEGIA



Pilastro 1: Dalla Spesa all'Investimento

Passaggio alla "Manutenzione Pesante": aplice sulla struttura (strato di base) e non solo sul tappetino superficiale.



Pilastro 2: Il Modello "Cantiere Comune"

Integrazione tra amministrazione diretta (prestidi) e appalti esterni (grandi assi e tecnologie avanzate).



Pilastro 3: Management Urbano Evoluto

Esplorazione del Partenariato Pubblico-Privato (PPP) per condividere rischi e garantire manutenzione continua.

VISIONE 2026-2028:
"STRADE SICURE"



Materiali ad Alte Prestazioni

Utilizzo di bitumi modificati nelle aree industriali per maggiore resistenza ai carichi pesanti.

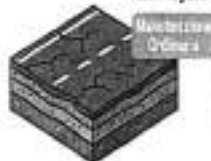


Coordinamento Sottaservizi (PNRR)

Obbligo di ripristino a intero carreggiata per i lavori PNRR per evitare il degrado post-scavo.

EFFICIENZA FINANZIARIA E DURABILITÀ

Life-Cycle Costing



Ciclo di Vita Breve
(5-7 Anni)



Ciclo di Vita Lungo
(15-20 Anni)



+200% VITA UTILE

Vita utile aumentata del 200%

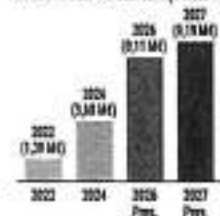


Risparmio Fiscale del 12%
IVA agevolata al 10% (Titolo II) vs 22% ordinaria.



+227,59% di Risorse Investite
Spesa complessiva passata da 2,1 milioni (2022) a circa 7 milioni di euro (2025).

Crescita Esplosiva
Investimenti Strutturali (Titolo II)



Sicurezza Percepita e Decoro

La manutenzione diffusa induce comportamenti di guida più prudenti e riduce la velocità.

di NotebookLM

La presente relazione non è semplicemente un aggiornamento tecnico sulla manutenzione stradale nel Comune di Terni, ma rappresenta un cambio di paradigma nella gestione di uno degli asset più rilevanti per la sicurezza e la qualità della vita urbana: la rete viaria.

Il punto di partenza è un dato oggettivo, che non possiamo ignorare. Il sistema della mobilità, anche nel nostro territorio, sta vivendo una fase di crescente criticità. A fronte di una sostanziale stabilità a livello nazionale, si registra un aumento degli incidenti e dei feriti. Nel solo primo semestre del 2024, a Terni abbiamo avuto 771 incidenti e 474 feriti.

Questo dato si inserisce in un contesto regionale ancora più preoccupante: l'Umbria presenta un tasso di mortalità stradale superiore alla media nazionale.

Questo significa una cosa molto semplice ma molto chiara: **la gestione della strada è gestione della sicurezza pubblica.**

In questo quadro, non è più sufficiente un approccio tradizionale, basato su interventi puntuali e spesso emergenziali.

Abbiamo quindi impostato una strategia fondata su tre pilastri:

primo, la trasformazione della manutenzione da spesa corrente a investimento;

secondo, l'adozione di un modello integrato di gestione operativa;

terzo, l'apertura a strumenti evoluti di governance, tra cui il partenariato pubblico-privato.

Sul primo punto, il passaggio è culturale prima ancora che contabile.

Ad esempio intervenire solo sul tappetino superficiale significa inseguire il problema. Intervenire sulla struttura della strada significa risolverlo.

La cosiddetta manutenzione pesante, che agisce sullo strato di base, consente di raddoppiare – e spesso triplicare – la vita utile dell'infrastruttura, riducendo drasticamente la necessità di interventi ripetuti.

A questo si aggiunge un elemento non secondario: la leva fiscale. Gli interventi strutturali rientrano in conto capitale e beneficiano di un'aliquota IVA ridotta.

Questo significa che ogni euro investito genera più valore reale per l'ente.

Il secondo pilastro è il modello organizzativo.

E' stato sviluppato il cosiddetto "**Cantiere Comune**", che non è uno slogan ma un sistema operativo.

Da una parte, l'amministrazione diretta, che garantisce presenza sul territorio, tempestività e conoscenza capillare.

Dall'altra, gli appalti esterni, che consentono di intervenire su grandi assi con tecnologie e capacità produttiva adeguata.

Questa integrazione ci permette di superare un limite strutturale: la riduzione progressiva delle risorse umane interne.

Non si tratta quindi di sostituire il pubblico, ma di metterlo nelle condizioni di funzionare meglio.

Il terzo pilastro riguarda il futuro della gestione: il **management urbano**.

Su questo punto è importante essere molto chiari, indagare eventuali forme di partenariato non è una scorciatoia finanziaria, né una forma di esternalizzazione indistinta. È, piuttosto, uno strumento di management pubblico evoluto.

Significa introdurre una logica in cui:

- il rischio operativo viene condiviso o trasferito;
- il soggetto privato è incentivato a realizzare opere di qualità elevata fin dall'inizio;
- la manutenzione non è più episodica, ma continua e programmata lungo tutto il ciclo di vita.

In altri termini, indagare il mercato e le forme di partenariato può anche consentire di passare da una logica reattiva a una logica **prestazionale**.

Per un'amministrazione, questo significa concentrarsi su indirizzo, controllo e qualità del servizio, piuttosto che sulla sola esecuzione.

Accanto a questi aspetti strutturali, non va trascurato il livello più quotidiano ma altrettanto importante: quello dei micro-interventi.

La manutenzione diffusa – la buca riparata, la segnaletica rifatta, il marciapiede sistemato – non è un'attività marginale.

È ciò che incide direttamente sulla **sicurezza percepita** e sul comportamento degli utenti della strada.

Una strada curata induce automaticamente maggiore attenzione, riduce la velocità, abbassa il rischio.

Un ulteriore elemento strategico è rappresentato dal coordinamento con i gestori dei sottoservizi.

In particolare, sugli interventi legati al PNRR, abbiamo imposto – dove possibile – il ripristino a intera carreggiata, proprio per evitare che lavori necessari producano un degrado successivo della pavimentazione.

Abbiamo inoltre sviluppato logiche compensative che ci hanno consentito di ottenere interventi significativi su assi ad alta intensità di traffico.

Guardando al 2026, la programmazione è coerente con questa impostazione.

Gli interventi si concentrano sulle direttrici più sollecitate, con l'utilizzo di materiali ad alte prestazioni, come i bitumi modificati, in grado di garantire maggiore durabilità soprattutto nelle aree industriali.

Parallelamente, l'amministrazione diretta continuerà a presidiare il territorio con interventi puntuali, saturando le risorse disponibili per la messa in sicurezza diffusa.

Il sistema stradale di Terni, dunque, si trova oggi davanti a un bivio.

Da una parte, la possibilità di consolidare questo percorso di innovazione, trasformando la manutenzione in un investimento strutturale, integrando pubblico e privato e migliorando progressivamente gli standard di sicurezza.

Dall'altra, il rischio di tornare a una gestione frammentata, emergenziale, inevitabilmente più costosa e meno efficace.

I dati sull'incidentalità, i costi sociali e le dinamiche finanziarie ci dicono che l'immobilismo non è un'opzione.

La strada, in senso tecnico ma anche simbolico, deve diventare un'infrastruttura che **riduce il rischio, orienta i comportamenti e protegge i cittadini.**

Questo è l'obiettivo della strategia che di seguito verrà rappresentato.

1. Inquadramento generale e fondamenti strategici: sicurezza stradale e responsabilità pubblica.

La gestione della rete viaria comunale non può essere ridotta ad un'attività manutentiva ordinaria, ma deve essere considerata una funzione strategica connessa alla tutela della pubblica incolumità.

I dati ISTAT 2024 evidenziano:

- incremento degli incidenti e dei feriti (+4,1%) a livello nazionale;
- tasso di mortalità in Umbria pari a **7,2 decessi per 100.000 abitanti**, superiore alla media nazionale di 5,1;
- nel primo semestre 2024, nel territorio comunale di Terni: **771 incidenti e 474 feriti.**

L'analisi secondo i principi del **Pavement Management** evidenzia come l'incidentalità non sia attribuibile esclusivamente al fattore umano, ma anche a condizioni infrastrutturali critiche, con impatto significativo su:

- utenza debole (pedoni – indice di mortalità 2,5);
- motociclisti (+13,1% vittime);
- mezzi pesanti (+30,4% vittime a livello nazionale).

Il costo sociale degli incidenti in Italia è pari a **22,6 miliardi di euro (1% del PIL)**, di cui:

- 18 miliardi per danni alla persona;
- 4,4 miliardi per danni materiali.

Ne deriva una responsabilità amministrativa diretta nel programmare interventi capaci di ridurre tali costi attraverso azioni preventive strutturate.

2. Modello economico: dalla spesa all'investimento patrimoniale

La governance della rete stradale è stata progressivamente orientata verso un modello basato sul **Life-Cycle Costing**, che consente di:

- ottimizzare il ciclo di vita delle infrastrutture;
- ridurre gli interventi emergenziali;
- trasformare la spesa corrente in investimento patrimoniale.

Classificazione degli interventi:

Tipologia	Descrizione tecnica	Inquadramento finanziario
Ordinaria	Interventi sul tappetino di usura e segnaletica	Titolo I – IVA 22%
Straordinaria	Ripristini superficiali localizzati	Titolo I/II – IVA 22%
Manutenzione Pesante	Interventi su strato di base e sottofondo	Titolo II – IVA 10%

Valore strategico della manutenzione pesante

- incremento della vita utile oltre il **200% (15–20 anni vs 5–7 anni)**;
- riduzione della ciclicità degli interventi tampone;
- risparmio fiscale immediato (differenziale IVA pari al 12%);
- riduzione del rischio di contenzioso e risarcimenti.

Ogni milione di euro trasferito da spesa corrente a investimento genera circa **120.000 euro di efficienza fiscale**.

3. Evoluzione del quadro finanziario (2022–2028) vs Evoluzione degli scenari operativi.

L'analisi dei flussi di bilancio evidenzia una chiara strategia di patrimonializzazione:

Titolo I – Parte corrente

- picco 2025: € 1.307.351,
- previsione 2026: € 1.029.575,
→ riduzione che impone forte selettività degli interventi.

Titolo II – Investimenti

- 2022: € 1,39 milioni,
- 2024: € 3,85 milioni,
- 2026: € 8,11 milioni,
- 2027: € 9,18 milioni.

→ crescita esponenziale degli investimenti strutturali.

Costi operativi

- personale operaio: da € 194.015 (2024) a € 171.744 (2026);
- carburanti: circa € 80.000 annui;
- investimenti in mezzi: € 526.161 (2024).

La riduzione del personale limita la capacità di intervento diretto, rendendo necessario:

- rafforzare gli appalti;
- integrare modelli di partenariato.

La manutenzione della rete stradale comunale rappresenta oggi una delle principali leve di governo urbano, collocandosi all'intersezione tra:

- sicurezza pubblica,
- sostenibilità economico-finanziaria,
- qualità della vita urbana,
- competitività territoriale.

Nel quadro delineato dal Documento Unico di Programmazione (DUP) 2023–2028, l'Amministrazione ha individuato nel progetto "Strade sicure" e nel Piano straordinario strade uno degli assi portanti dell'azione amministrativa.

L'obiettivo non è limitato al ripristino funzionale delle pavimentazioni, ma si estende a:

- recuperare la capacità prestazionale delle infrastrutture,
- eliminare situazioni di rischio,
- migliorare il decoro urbano,
- garantire continuità e qualità nel tempo.

Tale impostazione segna il passaggio da una gestione reattiva e frammentaria a una gestione programmata, sistemica e orientata alla performance.

La manutenzione della rete stradale rappresenta una delle funzioni più visibili e sensibili dell'azione amministrativa, in quanto incide direttamente sulla:

- sicurezza dei cittadini,
- qualità dello spazio pubblico,
- efficienza del sistema economico locale.

La strada è un'infrastruttura strategica e non una voce residuale di spesa.

2. Il contesto tecnico-scientifico: sicurezza e infrastruttura

Le evidenze empiriche dimostrano che la qualità della pavimentazione incide in modo significativo sulla sicurezza stradale.

Il paradigma del Pavement Management System (PMS) consente di leggere la rete stradale come un sistema ingegneristico complesso, il cui degrado segue curve non lineari:

- iniziale fase di degrado lento,
- fase intermedia di accelerazione,
- fase finale di collasso strutturale.

Intervenire nelle fasi avanzate comporta costi esponenzialmente superiori.

In questo contesto:

- dissesti, buche e perdita di aderenza aumentano il rischio di sinistri;
- la discontinuità del piano viabile influisce sul comportamento degli utenti;
- la qualità percepita della strada modifica le condizioni di guida.

Ne deriva un principio fondamentale:

la manutenzione stradale è una misura di prevenzione primaria degli incidenti.

3. Evoluzione delle politiche pubbliche: internalizzazione e riorganizzazione

Il quadro strategico dell'Amministrazione si fonda su una valutazione critica delle esperienze pregresse.

Il DUP evidenzia infatti come i processi di esternalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici, attuati in passato, abbiano prodotto:

- un peggioramento della qualità dei servizi,
- un aumento dei costi di gestione,
- un incremento delle tariffe.

In risposta a tali criticità, è stata avviata una politica di re-internalizzazione selettiva dei processi basata su:

- rafforzamento delle competenze interne,
- qualificazione del personale,
- efficientamento organizzativo.

Nel settore della manutenzione stradale del nostro ente ciò si traduce nello sviluppo del modello:

"Cantiere Comune"

L'analisi delle esperienze pregresse ha evidenziato criticità nei modelli basati su:

- esternalizzazione spinta,

- frammentazione degli interventi,
- scarsa programmazione.

Tali modelli hanno prodotto:

- aumento dei costi,
- perdita di controllo diretto,
- riduzione della qualità percepita.

In risposta, l'Amministrazione ha avviato un percorso di: riorganizzazione e rafforzamento della capacità pubblica.

4. Il modello operativo: integrazione pubblico-operativa

Il sistema oggi adottato si fonda su un equilibrio tra:

1. Amministrazione diretta – "Cantiere Comune"

- presidio del territorio
- interventi diffusi e tempestivi
- gestione delle emergenze

2. Appalti e accordi quadro

- interventi strutturali
- economie di scala
- utilizzo di tecnologie avanzate

Il modello "Cantiere Comune" rappresenta una soluzione organizzativa ibrida che integra:

- amministrazione diretta,
- appalti e accordi quadro,
- strumenti flessibili di intervento.

Secondo quanto previsto nella programmazione 2025:

- sono state potenziate le lavorazioni in economia;
- è stato avviato il reclutamento di personale operativo;
- sono stati acquisiti mezzi d'opera;
- è stata costruita una struttura dinamica capace di gestire sia interventi programmati che emergenziali.

Questo modello consente:

- maggiore tempestività,

- riduzione dei costi unitari,
- presidio diretto del territorio,
- maggiore flessibilità operativa.

5. Analisi economico-finanziaria: crescita degli investimenti

L'analisi dei dati finanziari evidenzia una crescita estremamente significativa delle risorse destinate alla manutenzione stradale.

Nel periodo 2022–2025:

- la spesa passa da 2,138 milioni di euro a circa 7 milioni di euro,
- con un incremento complessivo del +227,59% .

Gli incrementi annuali risultano:

- +70,83% (2023 su 2022),
- +39,79% (2024 su 2023),
- +37,18% (2025 su 2024).

A tali valori si aggiungono:

- oltre 1,1 milioni di euro per interventi a Sabbione (2024),
- circa 680 mila euro per l'acquisto di mezzi operativi (2024–2025),
- costi per personale operaio pari a circa 194 mila euro nel 2024 e 173 mila euro nel 2025 .

Questi dati evidenziano:

- un cambio di scala dell'intervento pubblico,
- una progressiva patrimonializzazione dell'infrastruttura,
- un rafforzamento della capacità operativa interna.

6. Visione prospettica 2026–2028

La programmazione futura consolida e rafforza il percorso intrapreso.

Il DUP 2026–2028 introduce esplicitamente il programma:

"Internalizzazione dei processi manutentivi – Cantiere Comune"

Gli obiettivi principali sono:

- sviluppo di nuove forme di intervento in amministrazione diretta;
- utilizzo efficiente di mezzi e personale;
- integrazione con accordi quadro e progetti straordinari;

- utilizzo di economie di spesa e residui di mutui;
- eventuale cooperazione con altri comuni.

Il bilancio prevede:

- incremento del +30,52% nel 2026 rispetto al 2025,
- ulteriore crescita del +12,80% nel 2027 .

7. Fondamenti economici: Life-Cycle Costing e sostenibilità

Il modello adottato si fonda sui principi del Life-Cycle Cost Analysis (LCCA).

In ambito infrastrutturale:

- interventi superficiali → bassi costi iniziali ma alta frequenza;
- interventi strutturali → costi iniziali maggiori ma ciclo di vita più lungo.

La manutenzione pesante:

- riduce il costo complessivo nel tempo;
- aumenta la durabilità dell'opera;
- consente economie fiscali (IVA agevolata);
- riduce il rischio di contenziosi e danni.

Ne deriva un principio chiave:

la qualità dell'intervento iniziale determina la sostenibilità futura della spesa pubblica

8. Il partenariato pubblico-privato (PPP) nel management urbano

All'interno di questa strategia, il Partenariato Pubblico-Privato (PPP) può essere inquadrato con rigore e prudenza.

Non rappresenta:

- una sostituzione del modello attuale,
- una privatizzazione del servizio,
- una soluzione immediata.

Rappresenta invece una possibile evoluzione strategica da valutare.

L'Amministrazione intende:

- verificare l'interesse del mercato,
- attraverso una manifestazione di interesse esplorativa,
- finalizzata a comprendere:

- sostenibilità economica,
- modelli operativi proposti,
- livelli prestazionali garantibili.

In questo contesto evolutivo, il PPP non può essere letto come semplice strumento contrattuale.

Esso può rappresentare una infrastruttura di governance che consente di:

- trasferire o condividere il rischio operativo;
- garantire livelli prestazionali definiti;
- integrare progettazione, realizzazione e manutenzione;
- introdurre logiche di efficienza e innovazione.

Il PPP se praticabile può consentire il passaggio:

- da manutenzione a intervento,
- a gestione dell'asset lungo il ciclo di vita,

rafforzando il ruolo dell'ente come:

- regolatore,
- controllore,
- garante della qualità.

L'eventuale ricorso a modelli di PPP sarà valutato esclusivamente in funzione della capacità di:

- estendere e rafforzare il modello esistente, non sostituirlo;
- integrare:
 - amministrazione diretta (Cantiere Comune),
 - appalti tradizionali,
 - strumenti innovativi;
- migliorare:
 - qualità degli interventi,
 - continuità manutentiva,
 - efficienza complessiva.

Il PPP se attuabile andrà quindi configurato come strumento potenziale di management urbano avanzato, subordinato a verifica concreta di convenienza pubblica.

La direzione strategica dell'Amministrazione si colloca in un paradigma evoluto di gestione urbana:

- integrazione tra modelli operativi,
- utilizzo di dati e indicatori,
- programmazione pluriennale,
- apertura controllata all'innovazione.

L'obiettivo è costruire un sistema in cui:

- la manutenzione è continua,
- le risorse sono ottimizzate,
- il controllo pubblico è rafforzato.

9. Impatti sistemici: sicurezza, economia, territorio

Gli effetti della strategia adottata sono multidimensionali.

Sicurezza:

- riduzione del rischio incidenti;
- miglioramento delle condizioni di guida;

Economia:

- riduzione dei costi indiretti (incidenti, contenziosi);
- sostegno alle aree produttive;

Territorio:

- miglioramento del decoro urbano;
- aumento dell'attrattività della città;

Organizzazione:

- rafforzamento della macchina comunale;
- crescita delle competenze interne;

10. Sintesi strategica.

Il sistema delineato si fonda su cinque pilastri:

1. Programmazione integrata (DUP e pianificazione pluriennale)
2. Internalizzazione intelligente (Cantiere Comune)
3. Investimenti strutturali crescenti
4. Approccio scientifico alla manutenzione
5. Apertura a modelli evoluti (PPP)

11. Conclusioni

La manutenzione della rete stradale non è più interpretabile come funzione tecnica residuale.

Essa costituisce:

- una politica pubblica strategica,
- un investimento infrastrutturale,
- uno strumento di sicurezza collettiva.

Il percorso intrapreso dal Comune di Terni evidenzia una chiara direzione:

- superamento delle criticità del passato,
- rafforzamento della capacità pubblica,
- apertura a modelli innovativi di gestione.

In tale quadro, la strada diventa:

un'infrastruttura intelligente, capace di generare sicurezza, efficienza e valore pubblico nel tempo.

La strategia si fonda su tre pilastri:

1. Rafforzamento del pubblico,
2. Efficienza economico-finanziaria,
3. Innovazione controllata e verificata.

Il Dirigente

Federico Nannurelli



FEDERICO NANNURELLI
dott. in. ingegneria civile
26/03/2026 10:35:18 UTC+0100

The background of the page is a complex, stylized illustration of a road network. The roads are represented by thick, black, multi-lined paths that intersect and curve. Overlaid on this network is a large, black silhouette of a bird, possibly a crow or raven, with its wings spread. The bird's head is positioned towards the bottom right, and its tail extends towards the top left. The overall style is graphic and architectural.

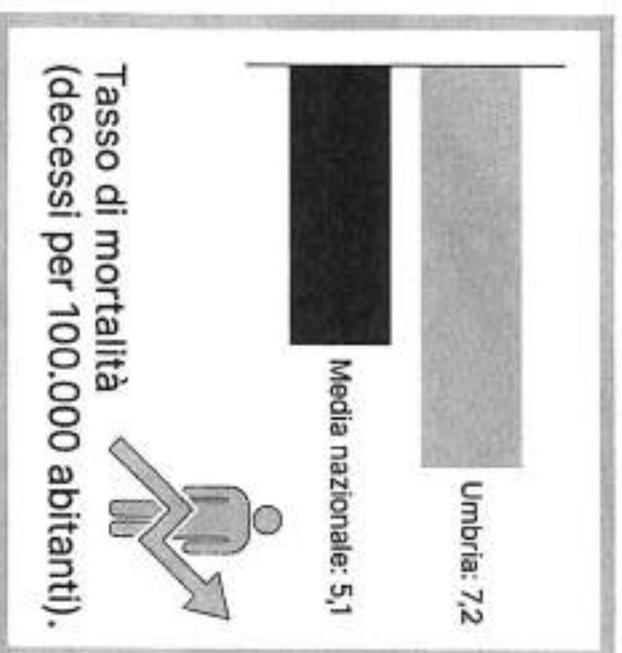
La Planimetria Vivente

La cura delle infrastrutture stradali

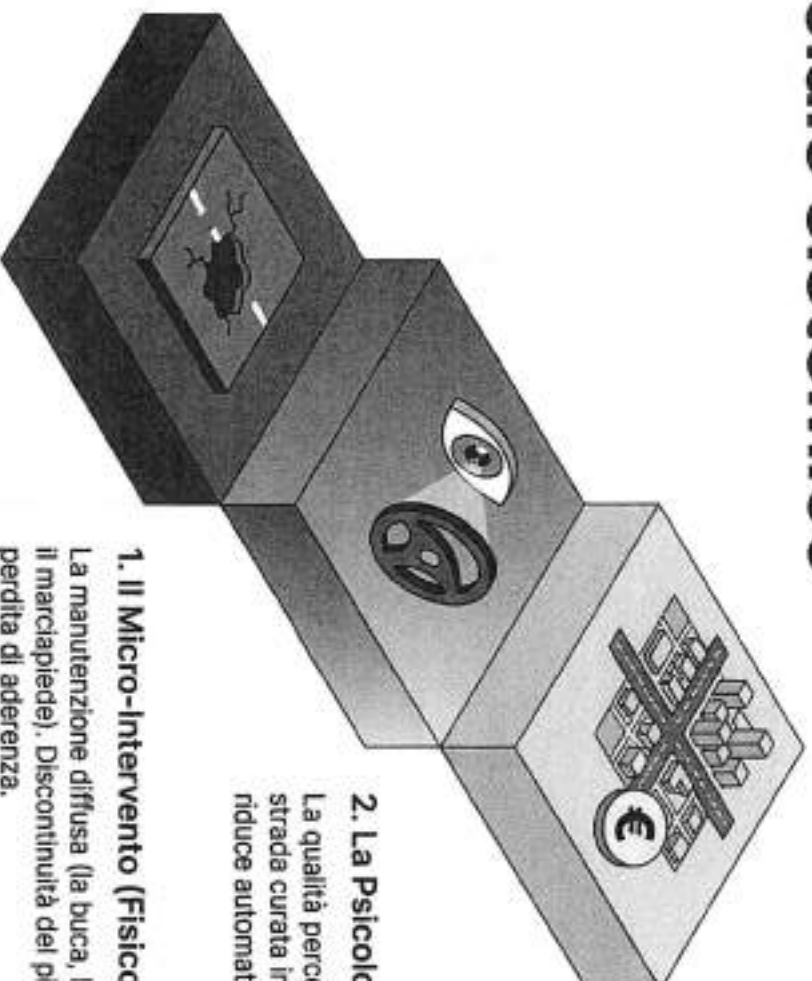
Un cambio di paradigma: dalla spesa reattiva
all'investimento strutturale per la sicurezza di Terni.

La strada è gestione della sicurezza pubblica

L'immobilismo non è un'opzione. Il sistema della mobilità vive una fase di crescente criticità che colpisce soprattutto l'utenza debole (pedoni, motociclisti).



Dalla buca localizzata al costo sociale sistemico



3. L'impatto Macro (Sistemico)

Prevenzione primaria. Il costo sociale degli incidenti in Italia è di 22,6 miliardi di euro (1% del PIL), di cui 18 miliardi per danni alla persona.

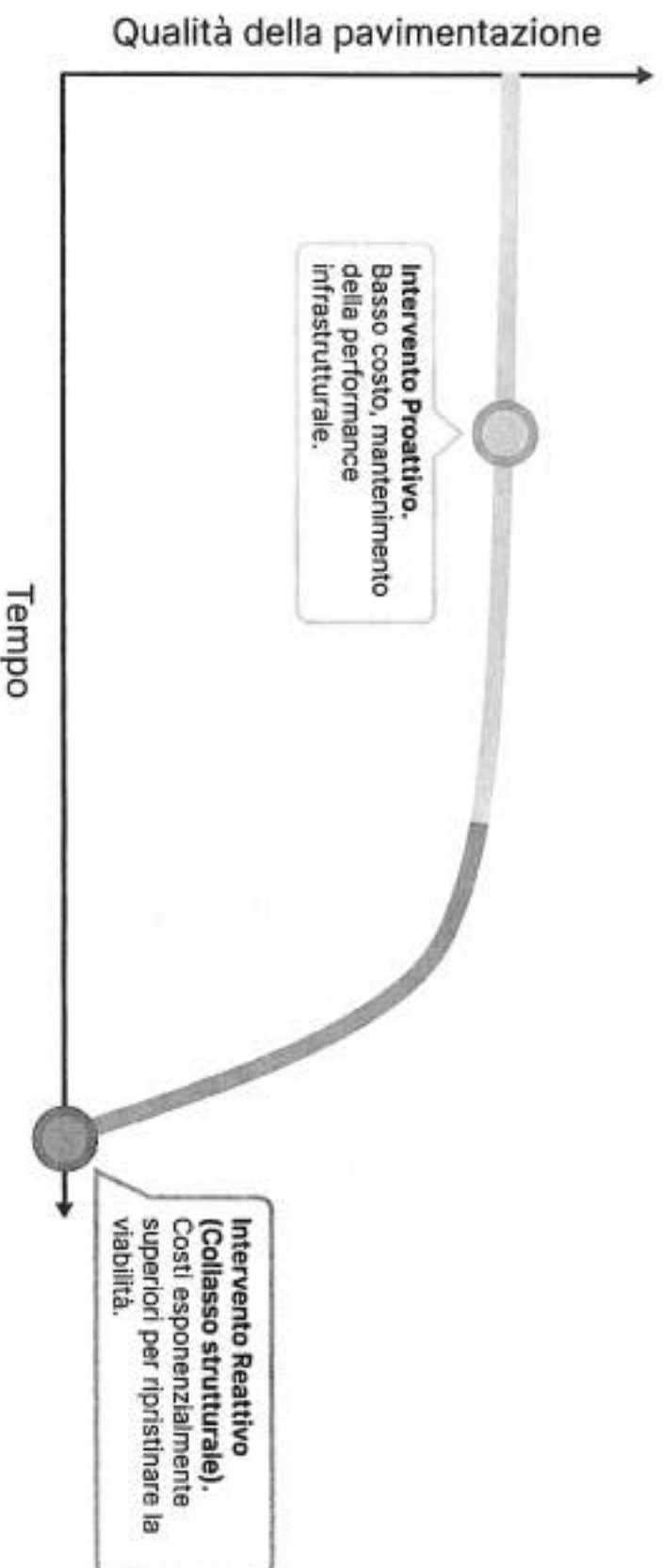
2. La Psicologia (Comportamentale)

La qualità percepita modifica la guida. Una strada curata induce maggiore attenzione e riduce automaticamente la velocità.

1. Il Micro-Intervento (Fisico)

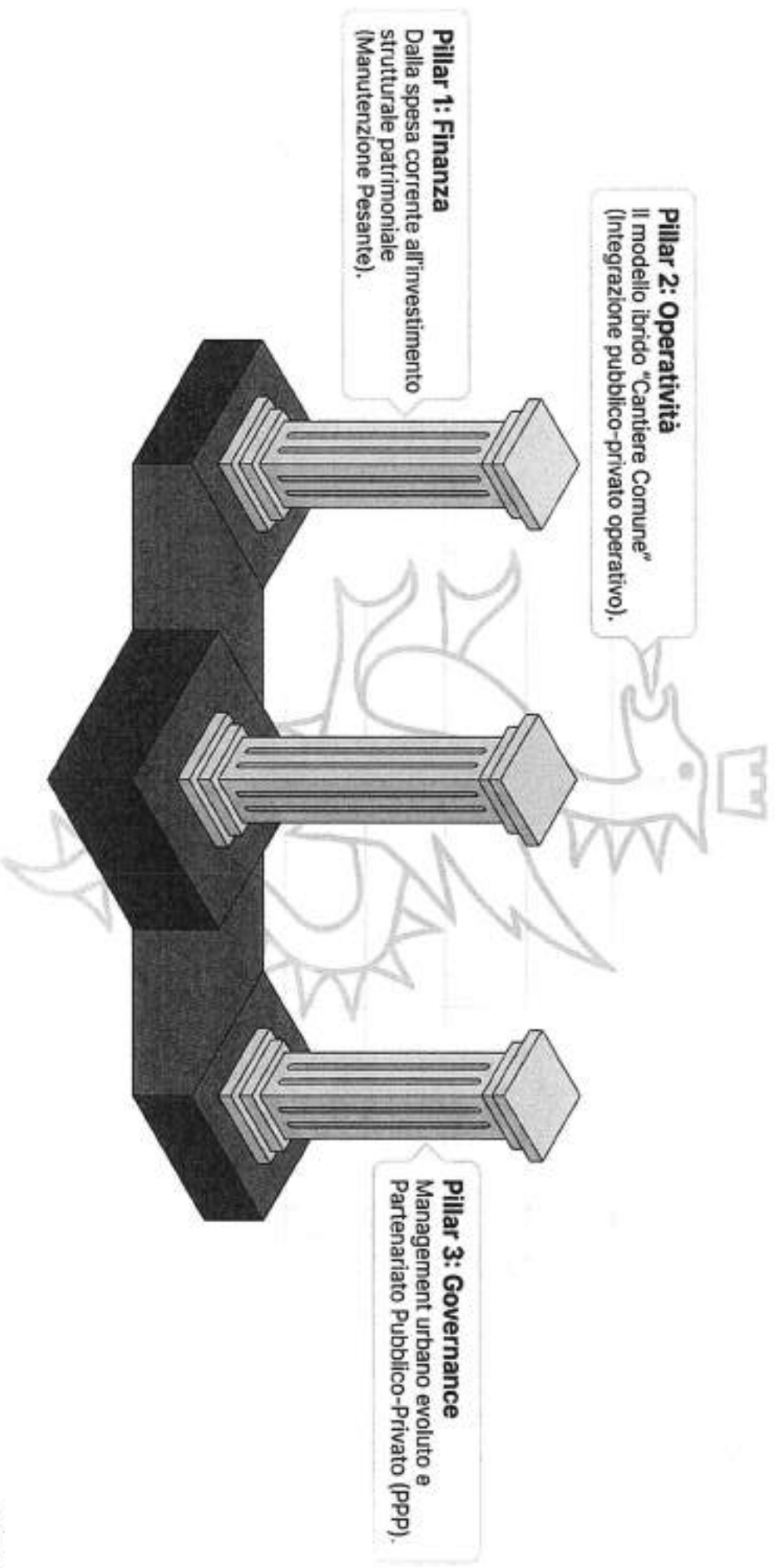
La manutenzione diffusa (la buca, la segnaletica, il marciapiede). Discontinuità del piano viabile e perdita di aderenza.

Monument Extended: La trappola della gestione emergenziale

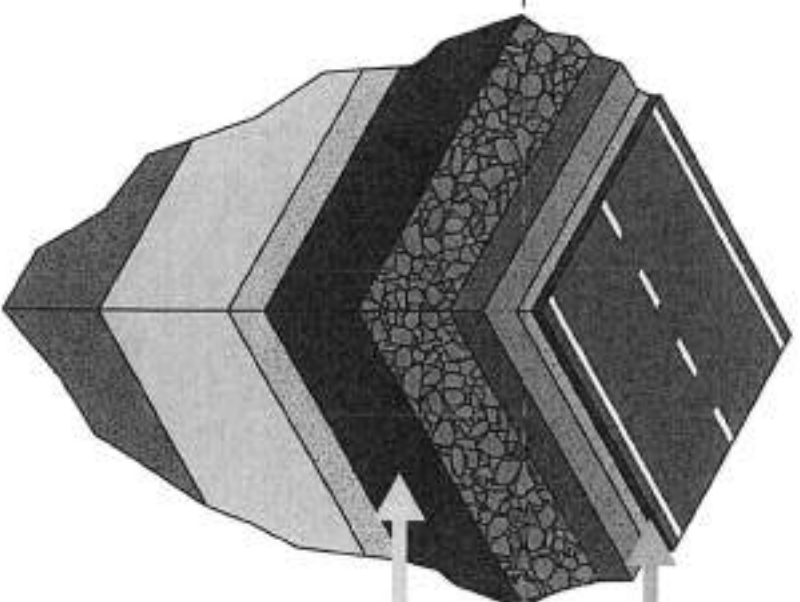


Il degrado della rete stradale segue curve non lineari. Inseguire le buche con interventi puntuali significa agire sistematicamente nella fase di collasso, massimizzando la spesa e minimizzando la sicurezza.

In Monument Extended: Il nuovo paradigma: tre pilastri d'azione



La logica strutturale: curare la radice, non il sintomo



Tappetino superficiale.
Intervente qui significa solo
"inseguire il problema".
Interventi a bassa durabilità e
alta frequenza.

Strato di base e sottofondo.
La Manutenzione Pesante.
Intervente qui significa
"risolvere il problema".

Raddoppia o triplica la vita utile
dell'infrastruttura, riducendo
drasticamente la ciclicità degli
interventi tampone.

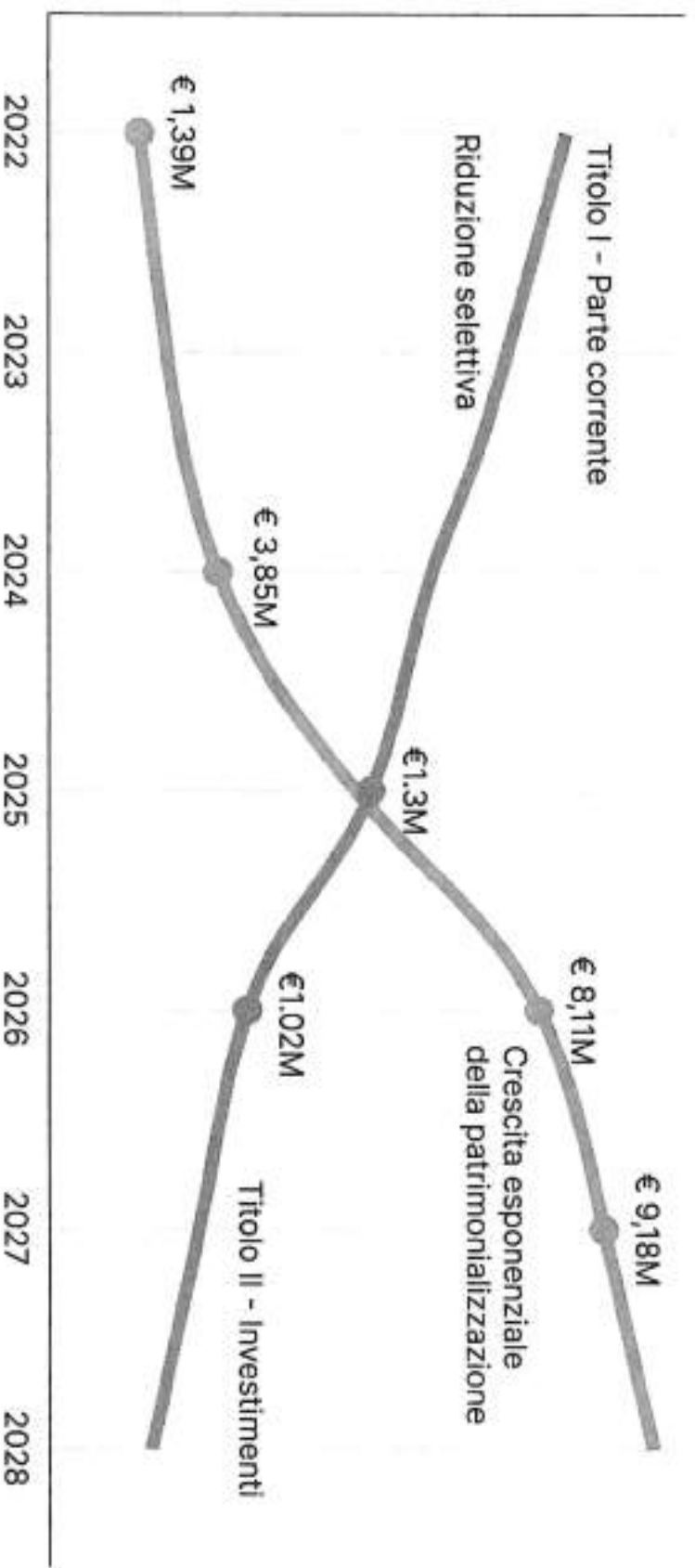
L'efficienza del Life-Cycle Cost Analysis (LCCA)

	Manutenzione Ordinaria/Straordinaria	Manutenzione Pesante	
Focus	Ripristino localizzato superficiale	Strato di base e sottofondo	
Durata / Vita Utile	5-7 anni	15-20 anni (+200%)	
Inquadramento Fiscale	Spesa Corrente (Titolo I) - IVA 22%	Investimento (Titolo II) - IVA 10%	

La leva fiscale: Ogni milione di euro trasferito da spesa corrente a investimento genera circa 120.000 euro di pura efficienza fiscale (differenziale IVA 12%).

La traiettoria finanziaria 2022-2028

+227,59% di incremento complessivo della spesa destinata alla manutenzione (2022-2025).



L'evoluzione operativa: oltre l'esternalizzazione spinta

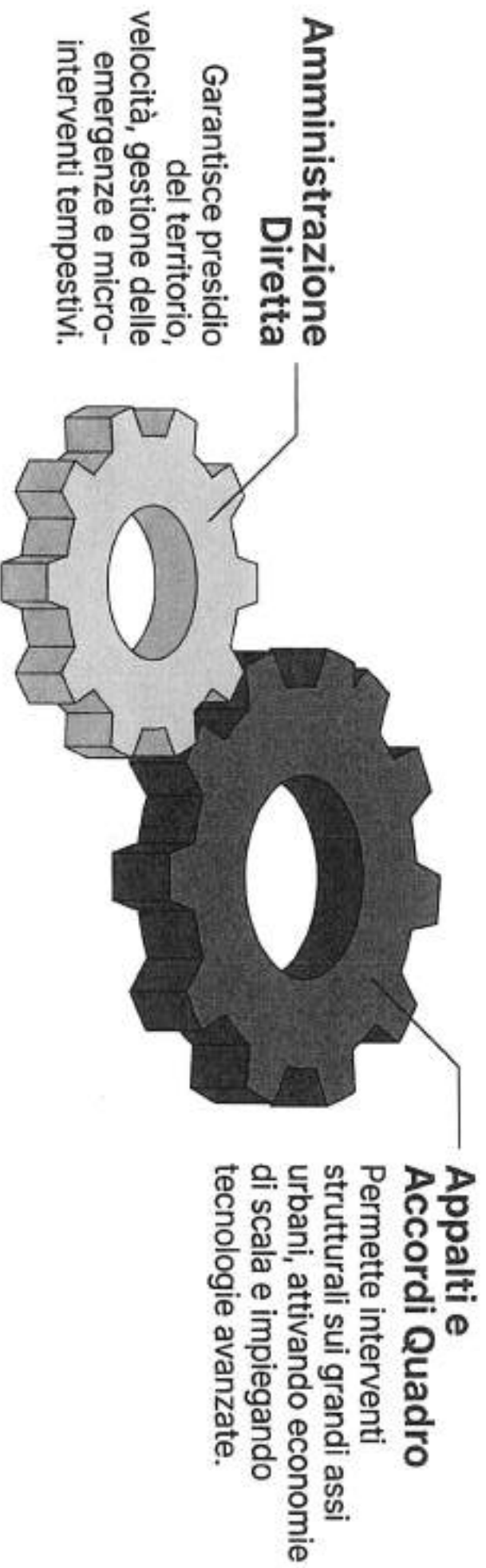
Il Passato (Esternalizzazione Spinta)

- Frammentazione degli interventi e scarsa programmazione.
- Aumento dei costi di gestione e delle tariffe.
- Perdita di controllo diretto sul territorio.

Il Presente (Re-internalizzazione Selettiva)

- Rafforzamento delle competenze e acquisizione mezzi d'opera (€526k nel 2024).
- Reclutamento e qualificazione del personale interno.
- Creazione di un equilibrio ibrido tra interno ed esterno.

'Cantiere Comune': Il motore operativo ibrido



Non si tratta di sostituire il pubblico, ma di metterlo nelle condizioni di funzionare al meglio, superando il limite strutturale della riduzione del personale interno.

Partenariato Pubblico-Privato: Management, non privatizzazione



Cosa **NON** è

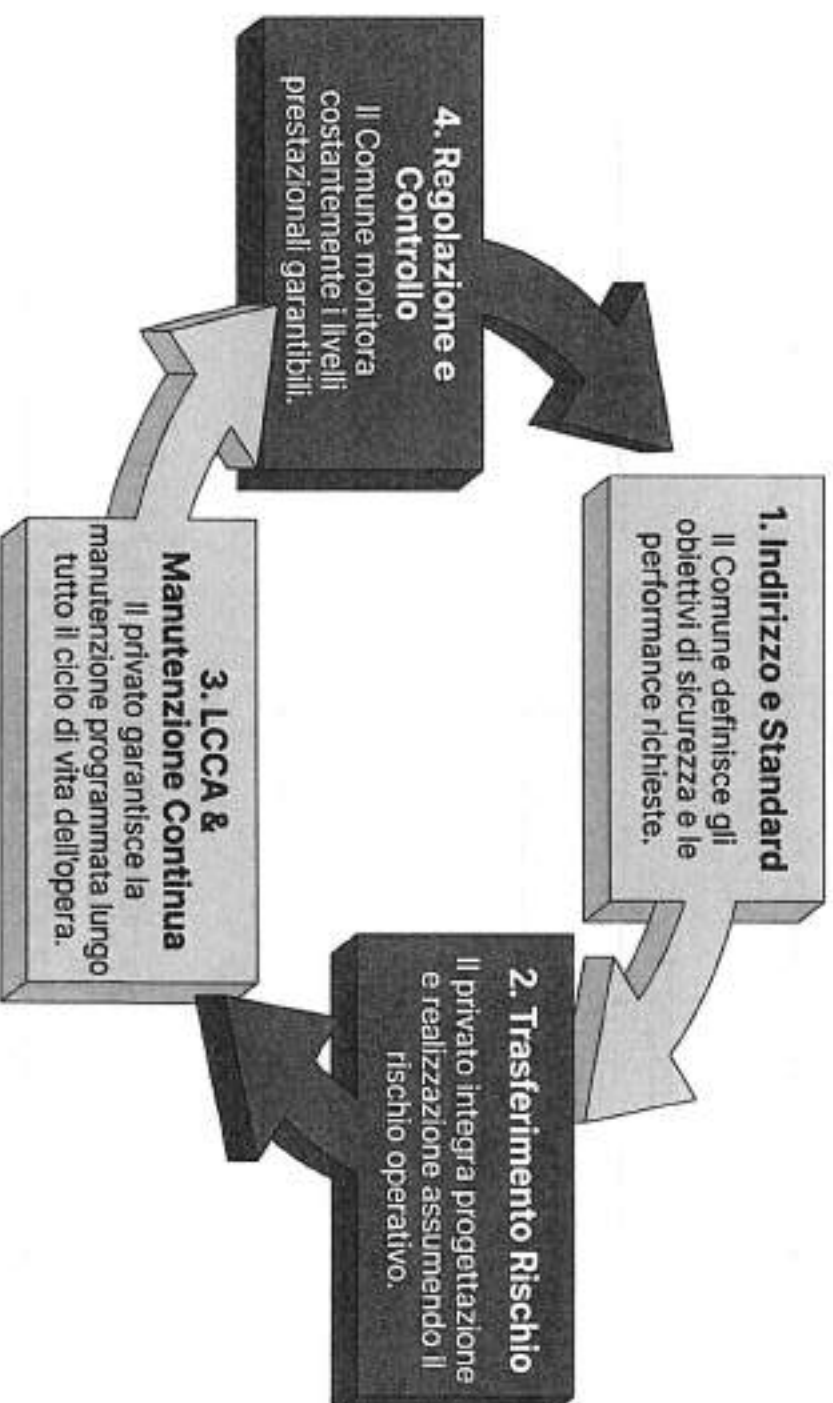
- ✗ - Non è una scorciatoia finanziaria.
- ✗ - Non è un'esternalizzazione indistinta.
- ✗ - Non è una privatizzazione dell'infrastruttura.



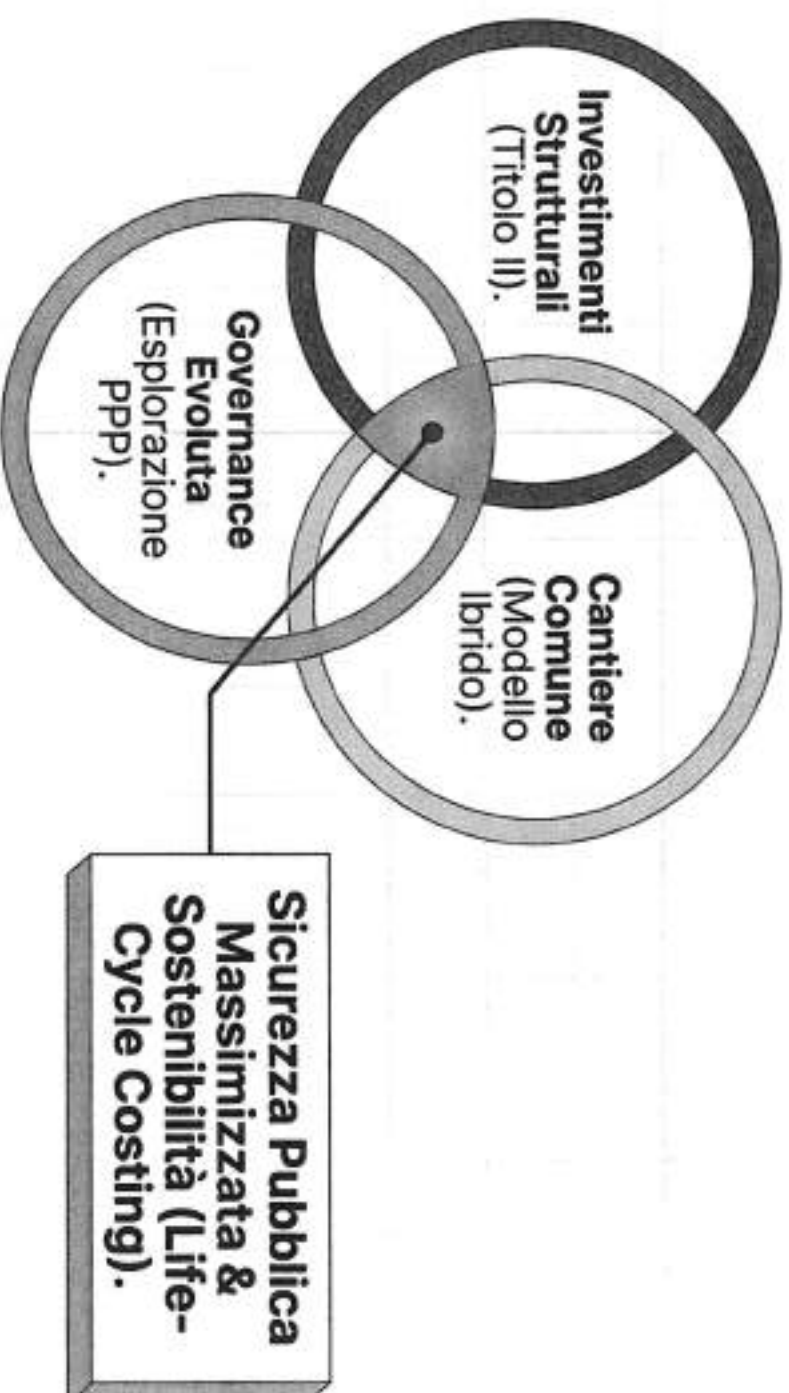
Cosa **È**

- ✓ - Trasferimento e condivisione reale del rischio operativo.
- ✓ - Incentivo privato a realizzare opere di alta qualità dal giorno zero.
- ✓ - Evoluzione da una logica 'reattiva' a una logica 'prestazionale'.

Il nuovo ruolo dell'Amministrazione

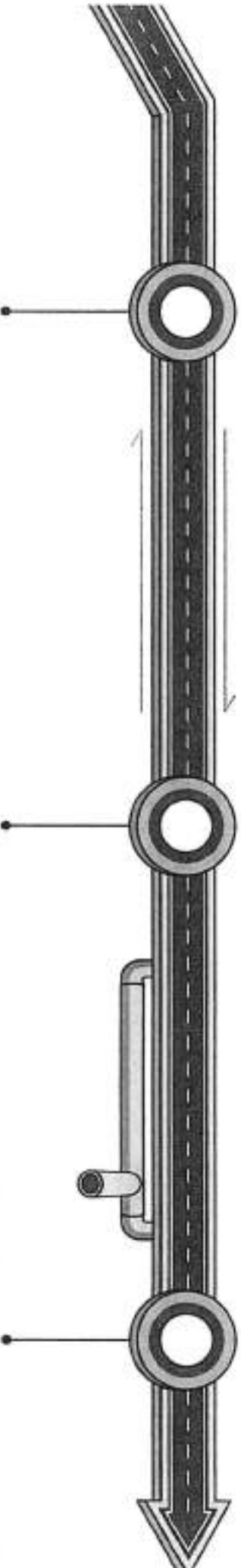


L'intersezione strategica



Key Insight: La manutenzione cessa di essere una “funzione tecnica residuale” e diventa la principale leva di competitività e qualità della vita urbana a Terri.

Orizzonte 2026-2028: La pianificazione in atto



Materiali ad alte prestazioni

Utilizzo di bitumi modificati per garantire maggiore durabilità, specialmente nelle aree industriali e sulle direttrici più sollecitate.



Coordinamento Sottoservizi (PNRR)

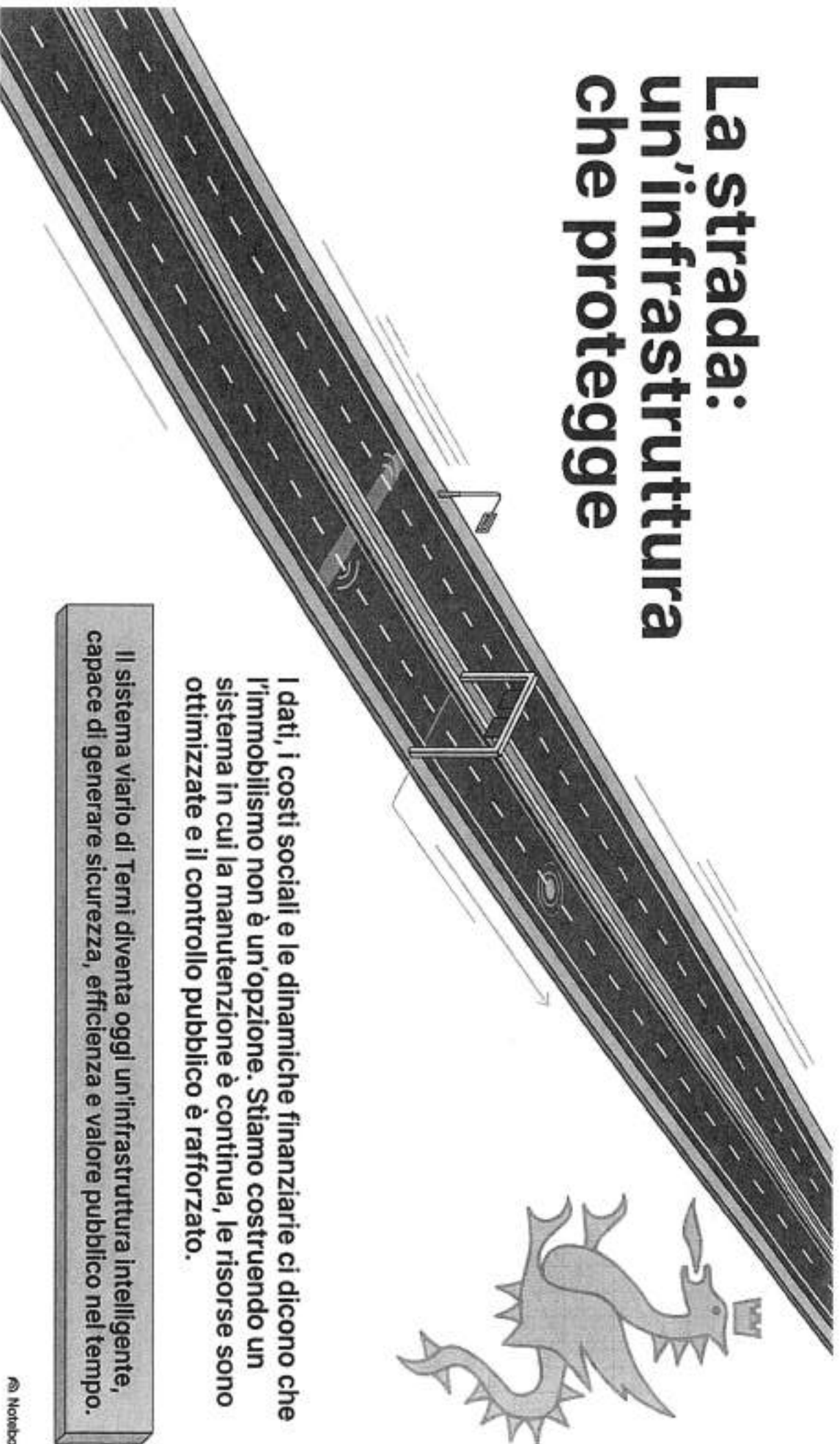
Imposizione del ripristino a intera carreggiata per evitare il degrado post-intervento.



Saturazione Risorse Interne

Sviluppo di nuove forme di intervento in amministrazione diretta e utilizzo efficiente di economie di spesa e residui di mutui (+30,52% budget nel 2026).

La strada: un'infrastruttura che protegge



I dati, i costi sociali e le dinamiche finanziarie ci dicono che l'immobilismo non è un'opzione. Stiamo costruendo un sistema in cui la manutenzione è continua, le risorse sono ottimizzate e il controllo pubblico è rafforzato.

Il sistema viario di Terni diventa oggi un'infrastruttura intelligente, capace di generare sicurezza, efficienza e valore pubblico nel tempo.

