

Interrogazione n. 147

presentata in data 19 febbraio 2026

a iniziativa della Consigliera Ruggeri

Lavori e finanziamenti per l'Intervalliva di collegamento San Severino Marche – Tolentino: destino delle risorse promesse e ingiustificabile lievitazione dei costi del nuovo progetto

a risposta scritta

La sottoscritta Consigliera regionale

Premesso che:

- l'Intervalliva San Severino - Tolentino rappresenta un'opera infrastrutturale di valenza strategica non solo per collegare le due città dell'entroterra maceratese, ma per l'integrazione di un asse viario molto più ampio (lo snodo Urbino–Teramo–Roma). Tale infrastruttura consentirebbe di alleggerire l'A14, collegare agevolmente l'ospedale di San Severino alla Civitanova–Foligno e favorire l'accessibilità a un sito di eccezionale valore storico come il parco archeologico di Septempeda;
- per il territorio di Tolentino l'opera costituirebbe inoltre un'opportunità irripetibile per il rilancio e la bonifica viaria dell'area industriale "Le Grazie", oltre a migliorare il collegamento turistico con le terme di Santa Lucia;
- a seguito delle criticità tecniche emerse sull'ipotesi progettuale originaria – confermate all'epoca anche da autorevoli approfondimenti accademici che ne dimostravano l'inadeguatezza – negli scorsi anni, grazie anche al forte interessamento delle istituzioni parlamentari e nazionali, si era giunti a elaborare un tracciato alternativo di fondovalle, capace di superare le zone a rischio frana e di limitare l'impatto sui centri abitati, incontrando il parere favorevole delle giunte regionali e comunali;
- per la realizzazione di tale infrastruttura, il Governo nazionale stanziò nel 2019 ben 88 milioni di euro.

Preso atto che:

- nonostante la generale condivisione del nuovo tracciato e l'impegno, assunto durante un tavolo tecnico con ANAS e Quadrilatero nel maggio 2021, di presentare il progetto preliminare entro il settembre dello stesso anno, l'iter ha subito incomprensibili rinvii. Si è assistito alla perdita di circa due anni di tempo per rimodulazioni chieste a livello locale (sembrerebbe per assecondare interessi di natura privatistica legati a singoli appezzamenti di terreno), finendo per ritardare l'intero cronoprogramma;
- in questo lasso di tempo, con Delibera CIPESS del 27 dicembre 2022, si è materializzato il definanziamento temporaneo dell'opera per un importo di oltre 40 milioni di euro, risorse dirottate sulla viabilità del capoluogo (strada Mattei-Pieve) con la debole giustificazione di una "immediata cantierabilità" dell'opera alternativa;
- in risposta all'interrogazione n. 1138 presentata dalla sottoscritta e discussa in Aula in data 23 aprile 2024, l'Assessore regionale competente rassicurava il Consiglio affermando che l'intervento era stato inserito nel nuovo contratto di programma MIT/ANAS, promettendo "la conferma delle risorse già disponibili per oltre 88 milioni di euro e con la previsione, a opera cantierabile, di un finanziamento fino a 206.718.750 euro". In sede di replica, tuttavia, l'interrogante già faceva notare la forte preoccupazione dettata dal fatto che le colonne dei finanziamenti per le annualità 2023 e 2024 riportassero la cifra pari a zero e che all'appello mancassero oltre 118 milioni di euro.

Considerato che:

- stando alle informazioni risalenti a gennaio 2025, la società Quadrilatero avrebbe presentato un progetto i cui costi risultano letteralmente fuori controllo e quadruplicati rispetto alle stime iniziali, raggiungendo l'esorbitante cifra di circa 360 milioni di euro;
- questo gravoso e spropositato incremento di spesa (circa 150 milioni in più persino rispetto alle già ampie previsioni del 2024) deriverebbe da scelte tecniche ampiamente discutibili e illogiche, che prevedrebbero ponti sovradimensionati e il parziale ritorno a passaggi in aree geomorfologicamente complesse e a rischio frana, in totale contrasto con le indicazioni emerse ai tavoli tecnici del 2021;
- appare evidente il rischio che l'abnorme lievitazione dei costi, unita al definanziamento subito, sia il preludio a una definitiva "truffa politica" ai danni del territorio: rendere l'opera economicamente insostenibile per giustificare l'abbandono dell'infrastruttura, per imporre un ritorno ai vecchi progetti originari rivelatisi inutili, o per favorire la realizzazione di arterie secondarie a discapito di questa, tradendo tutte le promesse fatte.

Tutto ciò premesso e considerato,

INTERROGA

il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore competente per sapere:

- Quale sia, ad oggi, l'effettiva e reale disponibilità finanziaria destinata all'Intervalliva San Severino - Tolentino e che fine abbiano fatto le risorse promesse in quest'Aula nell'aprile 2024, alla luce del definanziamento di 40 milioni e dei mancati stanziamenti;
- Quali siano le motivazioni tecniche e procedurali che hanno portato Quadrilatero, nel gennaio 2025, a presentare un progetto dai costi lievitati a circa 360 milioni di euro (con l'inserimento di soluzioni onerose quali un ponte sovradimensionato a San Severino Marche di 400 metri per attraversare un asse fluviale di 7 metri o un ponte inutile a Tolentino con tracciato su aree franose) e se la Giunta ritenga tale progetto sostenibile o intenda pretenderne una revisione immediata;
- Se corrisponda al vero la preoccupante ipotesi che, a fronte di una voluta insostenibilità economica del progetto attuale, si voglia tornare alle inadeguate ipotesi progettuali originarie, o se si intenda addirittura subordinare la realizzazione dell'Intervalliva ad altre direttrici viarie;
- Quali azioni concrete e urgenti la Giunta regionale intenda adottare nei confronti del Governo e di ANAS/Quadrilatero affinché vengano individuati i fondi necessari a coprire i costi reali dell'opera, evitando che i continui proclami fatti in questi anni dalle istituzioni si traducano in una clamorosa e definitiva incompiuta per la comunità maceratese.