



Regione Umbria - Assemblea legislativa

"Servizio ferroviario regionale ed interregionale: criticità per i pendolari umbri"

25 Novembre 2025

In sintesi

Riunione ieri a Terni della Seconda commissione per ascoltare rappresentanti del comitato 'Vita da pendolari' che hanno rimarcato il forte disagio esistente a causa di ritardi e dirottamenti dei treni sulla linea lenta. L'assessore De Rebotti ha auspicato che Governo e Regioni trovino un diverso equilibrio sul trasporto ferroviario del centro Italia. Presente alla riunione anche l'assessore del Comune di Terni, Cardinali. La Commissione lavorerà su una Proposta di risoluzione.

(Acs) Perugia, 25 novembre 2025 - La Seconda commissione, presieduta da Letizia Michelini si è riunita, nel pomeriggio di ieri, presso il Centro Multimediale di Terni dove ha ascoltato alcuni rappresentanti del comitato 'Vita da pendolari' che hanno rimarcato il forte disagio in merito al servizio ferroviario regionale ed interregionale che causa criticità per i pendolari umbri.

Alla riunione ha preso parte l'assessore regionale ai trasporti, Francesco De Rebotti che, oltre ad auspicare un diverso equilibrio sul trasporto ferroviario del centro Italia ed una regia della situazione da parte del Governo, ha sottolineato che "non è in discussione il fatto che stiamo vivendo un momento straordinario di investimento sulle reti ferroviarie che si concluderà previsionalmente nel 2026 (Pnrr) e una volta completati gli interventi ci saranno miglioramenti anche sulle nostre reti ferroviarie. Non saranno rivoluzionari, ma si viaggerà in maniera più sicura e quando arriveranno i treni a 200 km orari si viaggerà anche con maggiore velocità".

Per il comitato 'Vita da pendolari' sono intervenute, in presenza, Stefania De Santi e Maria Grazia Giansanti, in collegamento Erica Petralla (comitato spontaneo 'Vita da pendolari'): "chiediamo che ci sia una presa d'atto da parte delle forze politiche e dai loro rappresentanti regionali del forte disagio esistente. Ad oggi non abbiamo ancora visto la firma sul documento Art che permetterebbe ai treni regionali veloci di andare in direttissima. Viviamo continui disagi causati da ritardi e dirottamenti di treni che teoricamente dovrebbero andare in linea veloce e che invece vengono sistematicamente portati sulla linea lenta. Ad oggi, con il cambio di orario previsto per dicembre non ci sono ancora gli orari nuovi, necessari per pianificare turni di lavoro e la propria vita. Chiediamo un impegno da parte della politica per avere anche certezza di quando arriveranno i nuovi treni (200 km orari) ordinati nel lontano 2018. Ci è stato detto che sarebbero arrivati a fine 2025, ma tutto sembra sia stato traslato al 2026. Serve dunque un monitoraggio forte ed una pressione su Trenitalia perché dia luogo alle consegne di questi treni. Nell'ultimo triennio il servizio è peggiorato. Hanno la precedenza i treni business (alta velocità) non assicurando i treni per i pendolari, spesso instradati nella linea convenzionale con un aumento della percorrenza di circa mezz'ora senza alcun avviso. Questo crea condizioni e situazioni drammatiche, oltretutto, il servizio è anche aumentato nel prezzo. Chiediamo quindi certezze visto che paghiamo anche in anticipo e salatamente. Se si continua con questa organizzazione Terni e l'Umbria intera resterà isolata".

Sergio Cardinali (assessore Comune di Terni): "Siamo di fronte ad un tema che per l'Umbria è fondamentale e non più rinviabile. Senza infrastrutture efficienti non è possibile ipotizzare nessuno sviluppo economico. Servono le giuste contromosse rispetto a quello che sta avvenendo in merito alla privatizzazione della mobilità. Il tema non sono le criticità dei pendolari che ovviamente va messo sotto osservazione, ma che con il servizio attuale continuiamo a perdere pezzi di pil, quindi di turismo e sviluppo economico in generale. Tutto questo perché non agganciamo le linee di crescita necessarie per il territorio. Al di là di progetti che vedono una tempistica lunga, dobbiamo ragionare su come va gestita la questione che sta oggi producendo danni".

Il consigliere Melasecche ha delineato i passaggi principali del cronoprogramma di interventi che stanno causando i disagi sottolineati dal Comitato, spiegando che "la situazione è andata peggiorando perché si stanno portando a compimento (scadenza 2026) gli interventi ferroviari finanziati dal Pnrr, con una marea di cantieri in tutta Italia. Fino al prossimo anno, quindi, non è possibile impedire la conclusione dei cantieri che porteranno sicuramente ad un miglioramento delle linee, maggiore sicurezza eccetera. Questo è un periodo di transizione".

Francesco De Rebotti (assessore regionale): "Non è in discussione il fatto che stiamo vivendo un momento straordinario di investimento Pnrr sulle reti ferroviarie che si concluderà, secondo previsioni, nel 2026 e una volta completati gli interventi ci saranno miglioramenti anche sulle nostre reti ferroviarie. Non saranno rivoluzionari, ma si viaggerà in maniera più sicura e quando arriveranno i treni a 200 km orari si viaggerà anche con maggiore velocità. I lavori, come già quest'anno, anche l'anno prossimo produrranno disagi per i pendolari. Si tratta di interventi sul trasporto ferroviario che produrranno importanti risultati. Il trasporto sostitutivo su gomma è a totale carico della Regione. Su questo c'è una mobilitazione delle Regioni perché non lo troviamo giusto. Il combinato disposto della fine dei lavori (2026) e l'ingresso dei nuovi treni a 200 km/ora non ci restituirà il modello che conosceamo qualche tempo fa, o comunque non riuscirà a migliorarlo per tornare a quei livelli. Direttissima Orte Roma: tutta l'Umbria converge su Orte e lì negli ultimi anni la stazione è stata riempita di treni ad alta velocità con treni a mercato e quindi i nostri treni progressivamente sono stati messi sulla linea lenta, che causa ritardi sia su Terni che su Narni e Orvieto. Ritardi che diventano stabili nel tempo. Nell'ultimo incontro, dopo molti altri, avuto con RFI e Trenitalia ho portato proposte condivise con i Comitati per intervenire sulla condizione attuale: riportare, ad esempio, il treno 598 sulla linea

direttissima (vitale per i pendolari di Orvieto), la risposta è stata negativa; per alleviare i maggiori disagi per i pendolari abbiamo parlato del treno duplex dell'aumento di carrozze, ma le risposte sono state sempre negative. Rispetto ai rimborsi, ho proposto che nel 2025 e 2026, insieme alla Regione che ci mette 250mila euro, Trenitalia riconosca una somma di pari importo per intervenire su un 20 per cento di indennizzo sull'abbonamento, ma sostanzialmente è stato risposto ancora di no. Oggi i pendolari hanno un abbonamento più la Carta Tuttotreno, ho chiesto quindi che per il 2026 fosse possibile l'utilizzo di un treno regionale, un Intercity oppure su Terni un Frecciabianca, che però oggi è diventato un Frecciargento, impraticabile per il titolo in questione. Ci sono dunque diverse proposte portate da me sul tavolo sulle quali abbiamo avuto sempre risposte negative. La delibera Art stabilisce che si può andare sulla direttissima, ma il problema è che il sistema non lo permette. Oggi è necessario che il Governo scenda in campo e faccia da regia su questa situazione. Governo e Regioni devono trovare un diverso equilibrio sul trasporto ferroviario del centro Italia. In questa fase sarebbe importantissimo che il Ministero dei trasporti, con le Regioni, con Rfi e Trenitalia lavorasse ad un nuovo modello".

Nel corso dell'audizione sono intervenute ed hanno posto domande, oltre alla presidente Michelini, anche Laura Pernazza (FI) e Maria Grazia Proietti (Pd). A margine degli interventi, la presidente Michelini si è impegnata ad un approfondimento della questione in una prossima riunione della Commissione, con l'obiettivo di giungere ad una proposta di risoluzione unitaria da presentare all'Aula di Palazzo Cesaroni. AS/

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/servizio-ferroviario-regionale-ed-interregionale-criticita-i>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/servizio-ferroviario-regionale-ed-interregionale-criticita-i>