



Regione Umbria - Assemblea legislativa

QT 9 “Ferrovia Centrale Umbra, metropolitana di superficie Terni-Sangemini-Acquasparta, cessione intera linea a RFI”

11 Dicembre 2025

In sintesi

Interrogazione di Enrico Melasecche (Lega), l'assessore Francesco De Rebotti risponde: “la Giunta effettua un presidio costante ed intransigente verso Rfi, la data del giugno 2026 è invalicabile. Per la metropolitana di superficie ci sono ostacoli tecnici e per il collegamento con la rete ferroviaria nazionale dovrebbe essere aumentata la portata massima dei binari”

(Acs) Perugia, 11 dicembre 2025 - Nella seduta odierna dedicata alle interrogazioni a risposta immediata (question time), il consigliere regionale Enrico Melasecche (Lega) ha interrogato l'assessore Francesco De Rebotti sul presente e sul futuro della Ferrovia centrale umbra. In particolare per sapere “da cosa è derivato, a distanza di un anno dall'insediamento della nuova giunta, lo slittamento degli impegni presi da RFI, inclusi il completamento da parte di Ater della riqualificazione delle stazioni previste e il loro riutilizzo nella nuova logica ferroviaria e turistica. E quali sono le intenzioni dell'attuale Giunta in merito alla cessione della FCU ad RFI”.

Melasecche ha chiesto notizie anche circa il “progetto dell'anello turistico ciclo-ferroviario, collegamento diretto della FCU con la Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona e sulla conferma della attivazione contemporanea all'inaugurazione del servizio di metropolitana di superficie Terni-Sangemini-Acquasparta con l'attivazione delle relative ciclabili che andranno a completare l'anello di alta valenza turistica di cui sopra”.

“Il cantiere relativo alla completa ricostruzione FCU nella tratta Sud, Terni-Ponte San Giovanni avrebbe dovuto essere concluso entro la fine dell'anno in corso - ha ricordato Melasecche in Aula - cui avrebbero dovuto seguire senza soluzione di continuità i lavori per l'installazione della tecnologia ERTMS in modo da concludere i cantieri finanziati con i fondi PNRR entro giugno 2026 attivando i servizi con i Minuetto rigenerati e la linea elettrica entro quella data. I lavori per la ricostruzione della tratta Nord Città di Castello-Sansepolcro avrebbero dovuto iniziare a gennaio 2026 e concludersi entro l'anno; al pari della metropolitana di superficie Ponte San Giovanni-Sant'Anna si attende la realizzazione della ex metropolitana Cesi-Terni, i cui lavori la Regione iniziò nel 1999 ma, mai inaugurati, dopo aver ricostruito l'intera ferrovia ad iniziativa della passata giunta, avrebbe dovuto essere attivata con l'apertura della linea in modalità elettrica con la nuova previsione trasportisticamente migliore Terni-Sangemini-Acquasparta. Tale progetto di utilizzo metropolitano, già programmato e in fase realizzativa, faceva parte dell'accordo fra Regione e la partecipata Umbria Mobilità quando la giunta Marini trasferì nell'estate del 2019 ad RFI, in un clima di grande confusione, la realizzazione tecnica strutturale dell'intera linea, dopo aver precedentemente privatizzato il ramo gomma assegnandolo a Busitalia. Mancano ormai sei mesi allo scadere della data del possibile utilizzo dei fondi PNRR e, in considerazione dei collaudi vari e omologazioni necessarie, appare indispensabile fare il quadro della situazione onde informare correttamente la pubblica opinione che attende da oltre otto anni il ripristino della intera linea, con tutti i comuni collocati lungo la ferrovia che attendono con ansia la sua riattivazione. Fu presa in esame nel quinquennio precedente anche l'ipotesi di una cessione della proprietà della intera linea ad RFI, rinviata a causa della mole enorme di progetti di ricostruzione in corso e di finanziamenti da utilizzare con scadenze ravvicinate, cessione che era da esaminare in tutti i dettagli, pretendendo da RFI la certezza del mantenimento e del potenziamento di servizi moderni, attrattivi, efficienti, economicamente redditizi in modo da un lato di alleggerire il bilancio regionale ma in contemporanea, attivando flussi rilevanti di turisti, conditio sine qua non per valutare un'operazione storica di tale portata. Tale ipotesi andrebbe ponderata in modo puntuale e condivisa con tutta l'Assemblea legislativa, oltre che con enti locali, sindacati, operatori vari, anche per inserire in tale accordo l'eventuale realizzazione del collegamento denominato ‘sfondamento a Nord’, completando la linea da Sansepolcro ad Arezzo in modo da rendere la Fcu ulteriormente attrattiva quale ramo alternativo della attuale linea ferroviaria nazionale”.

L'assessore De Rebotti ha risposto: “Abbiamo ben chiara la portata storica della ex Ferrovia centrale umbra. Restituiremo agli umbri e ai turisti un'infrastruttura moderna ed efficiente. La Giunta effettua un presidio costante ed intransigente verso Rfi. La data del giugno 2026, termine ultimo per i fondi Pnrr, è un vincolo invalicabile su cui non concederemo sconti. La campagna per la rigenerazione delle stazioni è parte integrante della nostra strategia, anche vendendo aree limitrofe per reperire fondi. Rispetto alla tratta S.Gemini-Acquasparta, dobbiamo rilevare il limite infrastrutturale degli scambi e dei raddoppi, che non supportano la doppia frequenza e non permettono i passaggi ravvicinati (30 minuti). Gli interventi svolti in passato non hanno risolto il problema. Lo sfondamento verso Arezzo, così come il collegamento diretto su Orte, potrà essere realizzato solo quando la rete umbra sarà uniformata alla rete nazionale in merito alla portata massima dei binari, che dovrebbe essere elevata da 16 a 18 tonnellate. Questo consentirebbe anche di abbattere i tempi di percorrenza dei treni nazionali, che potrebbero utilizzare un percorso diretto nord-sud. Rispetto alla cessione della linea a Trenitalia, si tratta di una ipotesi sul tavolo. Solo la caratterizzazione nazionale della linea permetterà di procedere con gli interventi necessari. La cessione dovrà essere autorizzata dal Ministero ma noi chiederemo previste garanzie rispetto ad un futuro ulteriore salto di qualità. Abbiamo già scelto le immagini dell'Umbria che verranno utilizzate per le nuove livree dei treni regionali”.

Il consigliere Melasecche ha replicato: “La questione della portata è un problema di Rfi. Quando abbiamo chiesto fondi sufficienti l'obiettivo era eliminare i treni a diesel ma anche ridare un futuro a questa linea. Solo successivamente Rfi ha chiesto ulteriori 100 milioni per il consolidamento dei binari rispetto a convogli più pesanti. Mi ritengo parzialmente

soddisfatto”. MP/

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-9-ferrovia-centrale-umbra-metropolitana-di-superficie-terni>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-9-ferrovia-centrale-umbra-metropolitana-di-superficie-terni>