



Regione Umbria - Assemblea legislativa

“Servizio ferroviario regionale e interregionale: criticità per i pendolari umbri” - Via libera dall’Aula a Proposta di risoluzione della maggioranza. Astenuti i consiglieri di opposizione

22 Gennaio 2026

In sintesi

La Giunta viene principalmente impegnata a “reiterare la richiesta di un tavolo di confronto congiunto tra Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regioni Umbria e Lazio, comitati dei pendolari e associazioni di categoria”

(Acs) Perugia, 22 gennaio 2026 - L’Assemblea legislativa dell’Umbria, presieduta da Sarah Bistocchi, ha dato il via libera, con 12 voti della maggioranza e 8 astenuti dell’opposizione a una Proposta di risoluzione predisposta dalla presidente della Seconda commissione, Letizia Michelini e condivisa da tutti i commissari della maggioranza che impegna la Giunta regionale ad intervenire urgentemente in merito alle criticità del servizio ferroviario regionale e interregionale che si ripercuotono sui pendolari umbri.

Nello specifico, attraverso questo atto di indirizzo, la Giunta regionale viene impegnata a “reiterare la richiesta di istituire un tavolo di confronto congiunto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regioni Umbria e Lazio, comitati dei pendolari e associazioni di categoria, per affrontare la questione dei collegamenti ferroviari interregionali e chiedere la cessazione dei disservizi sulla linea lenta; risollecitare Trenitalia per la consegna dei nuovi convogli (ordinati nel 2018) entro tempi certi e a rilanciare le proposte regionali precedentemente rigettate da RFI e Trenitalia, aprendo un nuovo confronto sulla base di impegni concreti, come l'integrazione tra la linea lenta e quella veloce (direttissima); verificare il rispetto del Contratto di Servizio tra Regione Umbria e Trenitalia, con particolare attenzione agli indicatori di puntualità, soppressioni e qualità del servizio; garantire la massima trasparenza e informazione all'utenza in tempo reale durante i disservizi, migliorando la comunicazione da parte di Trenitalia e RFI e a rivedere le procedure di rimborso e compensazioni con forme di indennizzo automatico per gli abbonati, in attesa della risoluzione delle problematiche strutturali”.

Nell’illustrazione del documento, sul quale la minoranza si era astenuta presentando al contempo un suo atto in proposito (bocciato), la presidente della Seconda commissione, Letizia Michelini /relatrice di maggioranza) ha ripercorso alcune tappe dell’iter dell’atto in Commissione, tra cui le audizioni di rappresentanti del comitato ‘Vita da Pendolari’ di Terni e dell’assessore regionale Francesco De Rebotti.

“Nelle audizioni – ha detto in Aula Michelini – ci è stato evidenziato il progressivo deterioramento della qualità del servizio ferroviario negli ultimi anni a causa dell’aumento dei ritardi, delle soppressioni dei treni regionali, della mancata applicazione dei rimborsi e delle compensazioni in caso di disservizi sistematici, nonché a causa della mancata consegna dei nuovi treni (200 km orari) nei tempi stabili. Sono stati rimarcati i forti disagi subiti quotidianamente dai pendolari umbri, in particolare sulla tratta Roma-Terni, a causa di ritardi cronici, soppressioni di treni e frequenti dirottamenti sulla linea lenta. I rappresentanti del Comitato hanno chiesto il riconoscimento del loro ‘diritto alla mobilità’, un servizio essenziale che attualmente non viene garantito con standard adeguati di qualità e puntualità, nonché un impegno da parte della politica affinché vengano fornite certezze in merito agli impegni presi per migliorare il servizio ferroviario. L’Assessore De Rebotti, nel sottolineare che quello attuale è un momento di straordinario investimento Pnrr sulle reti ferroviarie, che si concluderà nel 2026 con miglioramenti sul servizio, ha espresso profonda insoddisfazione per l’approccio delle aziende RFI e Trenitalia, che hanno di fatto respinto le proposte regionali volte ad alleviare gli attuali disagi. Il servizio di trasporto pubblico ferroviario rappresenta un pilastro fondamentale per la mobilità dei cittadini, dei lavoratori e degli studenti umbri. La situazione attuale compromette gravemente la qualità della vita dei pendolari, con ripercussioni negative sugli orari di lavoro, sugli impegni familiari e sul benessere generale. È necessario un intervento congiunto da parte della Regione Umbria, del Governo nazionale e delle Regioni limitrofe (in particolare il Lazio) per trovare soluzioni strutturali e non solo tampone”.

Enrico Melasecche (Lega-relatore di minoranza): “Questa maggioranza, invece di aprirsi al confronto serio e costruttivo, si chiude forse per paura, incapacità o per i risultati che non arrivano, si chiude anche su questo tema, sostanzialmente condiviso, di venire incontro alle necessità dei pendolari che si trovano in una situazione particolarmente complessa. La nostra mozione, presentata e bocciata in Commissione non era in alternativa, era sostanzialmente per arrivare ad un discorso condiviso. Nel nostro documento era riportata la reale situazione di questo momento. Dire che la situazione è peggiorata negli ultimi anni è un falso, perché negli incontri effettuati è stato detto che la situazione è peggiorata nell’ultimo anno, cioè nel 2025. Fossi nei panni stato l’assessore De Rebotti mi sarei adirato nei confronti della mia maggioranza che mi dà dell’incapace perché si chiede all’assessore di fare quello che da un anno non riesce a fare. Oggi si dà l’idea di una Umbria in balia di una parte del campo largo. La nostra Giunta ha parlato con tutti i governi, con tutti i colori politici. Abbiamo parlato con la ministra De Micheli per avere i primi 10 milioni e mezzo per la progettazione del nodo di Perugia, noi tutelavamo sempre gli interessi di tutta la regione. Abbiamo ragionato con il governo successivo, con il ministro Giovannini con cui abbiamo firmato il patto per quella che sarebbe poi diventata la stazione di Creti. Il 2026 è un momento storico per l’Italia e per l’Umbria perché vanno a compimento tutte opere PNRR per cui oggi mille cantieri in tutta Italia comportano purtroppo, disagi. Ma non possono per questo soffrire i pendolari. Trenitalia deve rimborsare ogni qualvolta le regole lo prevedano. Bene ha fatto l’assessore a mettere una parte della stangata fiscale, che pagheranno pochi umbri, per venire incontro a quella esigenza, ma non basta, perché se il servizio non è tale che giustifichi il pagamento di quanto previsto va rimesso in

discussione il piano economico-finanziario. È importante poi che l'assessore segua le situazioni da vicino perché questa fase va terminando. Nel 2025 non c'eravamo noi, ed i primi tre treni a 200 km/ora ci era stato garantito che arrivavano quindi, assessore deve parlare con Anfisa, con Art per ottenere quello che è giusto. Trenitalia, ogni qualvolta fa delle variazioni, deve avvertire i passeggeri in tempo durante il viaggio, quando non entrano in direttissima, ma nella linea lenta. Sono intervenuto perché il decreto Art venisse rivisto perché andava contro tutto quanto noi, la nostra precedente Giunta aveva ottenuto e cioè 12 treni da 200 km/ora per entrare in direttissima. Noi, nonostante siamo all'opposizione, difendiamo sempre l'Umbria a differenza di quanto facevate voi quando eravate in minoranza, come per impedirci di fare la gara e di modernizzare l'Umbria. Sulla proposta di risoluzione della maggioranza annunciamo il nostro voto di astensione, ma non perché la condividiamo totalmente, ma perché tuteliamo gli interessi dei pendolari che mi auguro vengano difesi da voi”.

Cristian Betti (capogruppo Pd): “A nome del Partito Democratico ringrazio la presidente della Commissione Letizia Michelini per il grande lavoro svolto insieme a tutti i commissari di maggioranza e anche di minoranza. Ringrazio anche l'assessore De Rebotti per il grande lavoro che sta svolgendo in prima linea tra i pendolari e con i pendolari e anche con tutti i livelli coinvolti a partire ovviamente dalle aziende che si occupano di flussi dei treni e ovviamente e con gli enti competenti a partire ovviamente dal Ministero dei Trasporti che non è un'entità che non ha responsabilità. Il Ministero è un soggetto che su questa questione dovrebbe incidere di più. Fa bene quindi l'assessore De Rebotti ad insistere chiedendo maggiore collaborazione nell'interesse e nel diritto soprattutto dei pendolari umbri di fruire di un servizio fondamentale. Il Ministero, in questo settore, deve rappresentare un soggetto attivo e proattivo. Oggi all'Assessore viene dato un mandato chiaro da parte dell'Assemblea che lo rende più forte e può presentarsi con la forza della ragione”.

Fabrizio Ricci (Avs): “Sono stato stimolato a intervenire dal consigliere Melasecche che, se ho sentito bene in quanto ex assessore regionale ai trasporti, ha detto che un sindacato in particolare ha ridotto all'osso il sistema dei trasporti della nostra regione. Chi ha avuto la delega per cinque anni ai trasporti sostanzialmente dà la colpa ai lavoratori, quelli che guidano i nostri treni, quelli che guidano gli autobus del fatto che i trasporti in Umbria non funzionino. C'è chi esclude e divide e chi invece preferisce ascoltare e partecipare Noi pensiamo che l'ascolto e il confronto siano importantissimi e questo è quello che ha scelto l'assessore De Rebotti come metodo. Si tratta della strada giusta e su quella vogliamo proseguire e se questo è il ricatto che AVS ha imposto alla maggioranza penso che sia un buon ricatto. Anche questa risoluzione è frutto di un metodo, di un lavoro importante del quale ringrazio anch'io la presidente Michelini. È un atto atteso, voluto, discusso attraverso il confronto con i pendolari dell'Umbria”.

Laura Pernazza (FI): “La nostra mozione in Commissione è stata bocciata con due votazioni separate. È ora quindi che la maggioranza la faccia finita con la storia che volete unire, includere e poi non aprite alcun dialogo per provare ad unificare i due documenti. Avete voluto tenerci fuori dalla partita portando avanti soltanto la vostra proposta. Se volete amministrare con la forza dei numeri fatelo pure, ma risparmiateci i vostri richiami”.

Francesco De Rebotti (assessore regionale): “Cerchiamo per un attimo di smettere i panni di consiglieri regionali e assessori e di mettersi nei panni del pendolare umbro, in particolare quelli della zona da Orvieto a Terni. Questi pendolari, non dal giorno dell'insediamento della nostra Giunta, ma da qualche tempo soffrono di un problema, che non dipende dai lavori in corso, dalle prospettive del trasporto umbro, dagli investimenti sulla FCU, la realtà, quella su cui si misurano quotidianamente i nostri pendolari, da qualche tempo è quella che il loro viaggio quotidiano, in particolare verso Roma, è un qualcosa di imprevedibile, nei tempi e nelle traiettorie. La certezza degli arrivi e delle partenze in quella parte del territorio da qualche tempo non esiste più. Non in virtù dei lavori, ma in virtù di una cosa un po' particolare che sta leggermente fuori dai confini dell'Umbria e che parte da Orte e arriva fino a Roma e che consiste nelle condizioni in cui oggi versa la direttissima Orte - Roma. Significa che i nostri treni, in particolare quelli regionali del contratto di servizio dell'Umbria, sono quotidianamente sottoposti al rischio, che si concretizza molto spesso, di deviazione sulla linea lenta, il che significa metterci mezz'ora in più per tornare a casa. Ritardi, fermate, sovraffollamenti, cioè tutta una serie di fenomeni che fino a qualche tempo fa non esistevano Quindi è progressivamente peggiorata la vita dei pendolari. La realtà è che nel tempo si è accumulato sempre di più una presenza dei treni a mercato, cioè quelli dell'alta velocità che in quella traiettoria viaggiano insieme ai treni regionali e agli intercity. Questo cumulo continuo di tracce dei treni a mercato ha tolto spazio ai nostri treni, ma non solo, anche ai treni cosiddetti 'ministeriali', cioè gli Intercity. Noi dobbiamo affrontare questo non rivolgendoci solo a chi gestisce tracce, treni, orari, RFI, Trenitalia, ma serve una sapiente regia del Ministero dei trasporti che, di concerto con gli operatori e con le regioni, anche la Toscana, elabori un nuovo progetto di trasporto pubblico su ferro che torni in equilibrio rispetto alla grande competizione, che perdiamo soprattutto sull'utilizzo della linea direttissima. La mia impressione è che, malgrado gli sforzi, anche nel cercare di recuperare tempo su questi treni a 200 km/ora, che come sa bene è da parecchi anni che stiamo aspettando, quando arriveranno questi treni non credo che riusciranno a recuperare quello che è stato perso e a mantenere quello che oggi c'è. Quindi, per essere rassicurati che il diritto al trasporto pubblico su ferro continua ad essere tale, c'è bisogno in questa fase di fare una cosa semplice: governare i processi. E questo lo fanno i Ministeri insieme alla Regione e i soggetti operatori. Quando chiedo un tavolo, non è modello sindacale, è un tavolo su cui porto anche questioni tecniche, competenza, grazie al supporto dei nostri uffici, per possibili soluzioni che vanno nella direzione del mantenimento delle tracce sulla direttissima o della riacquisizione di tracce laddove sono state perse. Si possono fare i treni duplex, si possono aumentare le carrozze, si possono gestire situazioni concordemente, insieme alle altre Regioni e con la regia del Ministero, che supportano anche un'azione di recupero da questo punto di vista del Ministero stesso. È importante avere queste Regioni, perché i nostri pendolari che prendono il treno nella bassa Umbria o in qualsiasi altro posto, o anche nel Lazio, indifferentemente viaggiano su treni della Toscana, dell'Umbria, del Lazio per andare a Roma, quindi c'è bisogno di questa regia, di questo incastro. Si chiedono azioni straordinarie come quelle che abbiamo messo in campo di riconoscimento anche del diritto del pendolare in quanto soggetto che sale a bordo. Io vorrei che fosse riconosciuto un rimborso ai pendolari che è il cumulo dei ritardi che ci hanno quotidianamente e che poi da un monte orario che viene calcolato e alla fine dell'anno si calcola un ristoro qualora il cumulo dei tempi di ritardi supera alcuni livelli. La mia proposta, che voglio portare al Ministero, è che ci siano delle stazioni, se non altro quelle principali, che permettano di calcolare il vero ritardo del treno che incide sulla vita delle persone. Poi c'è tutto il tema del trasporto e delle azioni strategiche, rassicuro i presenti che sia sul tema della FCU, sul tema del rinnovo della rete, su cui abbiamo un PNRR operativo, i lavori sono stati già decisi, si stanno facendo. Sulla linea tradizionale purtroppo

non avremo uno sconvolgimento perché noi in Umbria alla fine dei lavori del PNRR avremo il doppio binario su tutte le linee. La Perugia-Terontola rimarrà un binario unico, come gran parte della Orte-Ancona per il tratto umbro. Saranno reti più sicure, in alcuni casi un po' più veloci, ma il nostro problema continua a essere quello della direttissima, perché quello è il tappo. Bene dunque questo atto di indirizzo, che si concentra su una dimensione pendolaristica, perché dobbiamo venire incontro alle esigenze delle persone e sono prontissimo a ragionare e a partecipare in qualsiasi traiettoria di sviluppo del tema del trasporto, che è quello che stiamo cercando di fare, sia quello su ferro, che quello su gomma. Ho raccolto un testimone sulla gara e lo porto avanti anche in maniera convinta, abbiamo fatto delle scelte che secondo me sono migliori e condivise. Ci siamo assunti l'onere e il compito di proiettarla in una dimensione per cui fossero sterilizzati i possibili aumenti”.

Repliche dei relatori:

Enrico Melasecche (relatore di minoranza): “La nostra mozione aveva punti chiari, L’argomento è estremamente complesso. Sulla direttissima con 2 binari e i due della lenta non può che parlarsi di sestuplicamento. Occorre fin d’ora cominciare a ragionare di questo perché l’Europa impone all’Italia e all’Art di cedere alcune di quelle tracce a francesi e spagnoli. Per questo il tema va ragionato in modo ampio. Al Governo va chiesto in maniera forte che si cominci a progettare perché realizzare altri due binari di direttissima è indispensabile. Oggi l’alta velocità è un servizio a mercato che viene utilizzato da tutti. I lavori dipendono anche dalle tratte ombre perché il sistema di controllo ertms è indispensabile viste le molte tragedie. Di treni da 200 km/ora in tutta Italia ne sono stati ordinati 25, l’Umbria ne ha ordinati 12 perché le nostre ragioni erano quelle di imporre al sistema nazionale l’ingresso in direttissima. Nel 2019, il Partito democratico ha lasciato un servizio trasporti inesistente, il dirigente appena pensionato, altri dirigenti che scappavano. Ci sono voluti quattro anni per dotare la struttura di tre ingegneri. Era un servizio distrutto con processi in corso, penali e di magistratura contabile. Abbiamo ricostruito un intero servizio con un dirigente. All’assessore competono le scelte e De Rebotti deve avere il coraggio di mettere in fila le priorità. Deve avere il coraggio delle scelte”.

Letizia Michellini (relatore di maggioranza): “Sarebbe auspicabile che questo atto esca dall’Aula con la massima forza. Dalla Commissione che presiedo sono sempre uscite proposte di risoluzione unitarie, ho sempre cercato di arrivare ad una sintesi condivisa. La mozione presentata da Melasecche riguardava e toccava un panorama molto più ampio. Il Ministro competente dovrebbe attivare un tavolo e per questo lo potrebbe richiamare il consigliere Melasecche. Abbiamo bisogno del lavoro di tutti, anche ovviamente dei consiglieri di minoranza e dei loro referenti al Parlamento e al Governo nazionale”. AS/

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/servizio-ferroviario-regionale-e-interregionale-criticita-i-0>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/servizio-ferroviario-regionale-e-interregionale-criticita-i-0>