



Regione Umbria - Assemblea legislativa

“Sistema ferroviario umbro: analisi e prospettive”

7 Luglio 2026

In sintesi

Nuove audizioni in Seconda commissione con i rappresentanti delle tre maggiori organizzazioni sindacali: Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti. Alla riunione ha preso parte anche l'assessore Francesco De Rebotti

(Acs) Perugia, 7 luglio 2026 - Il tema delle criticità che interessano il sistema ferroviario umbro e comunque la situazione attuale dei trasporti su ferro è stato nuovamente al centro della riunione odierna della Seconda commissione, presieduta da Letizia Michelini. Dopo aver audito lo scorso mese di maggio, su sua stessa richiesta, il segretario regionale di Filt Cgil, [Ciro Zeno](https://tinyurl.com/yc72atp5) (https://tinyurl.com/yc72atp5) sono stati invitati oggi a Palazzo Cesaroni anche i segretari regionali di Fit Cisl, Fabio Ciancabilla e di Uil Trasporti, Giulia Valentini Albanelli. Alla riunione, a cui ha preso nuovamente parte il segretario Zeno, ha partecipato l'assessore regionale ai Trasporti, Francesco De Rebotti.

Dagli interventi è emersa una fotografia della situazione attuale caratterizzata da molteplici criticità dovute principalmente ai cantieri attivi su alcune parti della rete regionale ed interregionale che continuano a causare disagi per gli utenti, soprattutto per pendolari costretti a muoversi per lavoro, studio o comunque per esigenze personali. Dagli interventi è emersa la necessità di prevedere, fino al termine dei disagi, una indennità per i pendolari. Tra le proposte anche quella di allargare la bigliettazione unica (ferro-gomma) su tutto il territorio regionale. L'assessore De Rebotti ha sottolineato la necessità di un equilibrio da ricercare tra gli spazi concessi ai treni regionali e ai treni a mercato.

Nel corso delle audizioni, sono intervenuti ed hanno posto domande, oltre alla presidente Michelini, il vice presidente della Commissione, Enrico Melasecche (Lega), il capigruppo del Partito democratico e di AVS, Cristian Betti e Fabrizio Ricci.

Giulia Valentini Albanelli (segretaria regionale Uil Trasporti): “Oggi la circolazione ferroviaria in Umbria presenta rilevanti criticità. Assistiamo ad un fenomeno che isola la nostra regione in maniera inaccettabile, considerando che nei prossimi giorni ci sarà anche l'interruzione della linea Perugia-Terontola. Situazioni che incidono pesantemente sul turismo soprattutto alla luce di importanti eventi come Umbria Jazz. Altro tema riguarda il collegamento con Roma con prospettive tutt'altro che rosee vista anche l'incertezza che materiali acquistati dall'Umbria possano viaggiare sulla linea dell'alta velocità. I tempi di percorrenza sulla linea lenta sono molto alti. È inaccettabile che per andare da Terni a Roma ci voglia oltre un'ora e mezza. Particolarmente grave il fatto che la deviazione di treni regionali sulla linea lenta sia dovuta all'ingresso sull'infrastruttura di treni a mercato. Va in ogni modo salvaguardato il pendolarismo e quindi lavoratori, studenti e cittadini in genere che spesso utilizzano il treno anche per questioni di salute.

Fabio Ciancabilla (segretario regionale Fit Cisl): “Suddividendo la questione in ambito regionale ed in ambito interregionale, rispetto alla prima assistiamo a sviluppi positivi, vista anche l'apertura, seppure in parte, della Ferrovia Centrale Umbra con il completamento previsto senza particolari intoppi. Fare i lavori nelle infrastrutture viarie strategiche magari non si trova mai il momento giusto, ma l'importante è comunque farli perché c'è la necessità di intervenire. Bene quindi il rispetto del cronoprogramma per gli interventi infrastrutturali in Umbria. La fermata all'aeroporto per noi, seppure di compromesso, è comunque ottimale. Bene anche il BRT che va a collegare l'infrastruttura ferroviaria. Andrebbe vista bene la questione del piano tariffario incrementando la bigliettazione unica ferro-gomma su tutto il territorio regionale. Rispetto alla situazione interregionale avere i molti lavori in corso concentrati nello stesso momento creano criticità evidenti nei collegamenti con le altre regioni. La delibera ART (Autorità regolazione trasporti) 49/2026 prevede che la linea ad alta velocità (direttissima) sia gestita, in momenti di congestione con criteri che prevedono assegnazione delle tracce in base a specifici principi e regole che potenzialmente possono pregiudicare la regolarità dei servizi dei treni regionali veloci. A livello tecnico si potrebbe chiedere di aumentare l'infrastruttura, oppure intervenire tecnologicamente per ridurre i tempi morti ed inserire l'ingresso dei nostri treni a 200 km orari. Dal punto di vista politico bisogna spingere affinché la discrezione di RFI sia limitata e comunque chiara e definita. Importante poi rendere stabili gli accordi di programma, chiedere cioè che i regionali veloci, nelle fasce dei pendolari, siano garantiti e magari aumentati. Altra cosa importantissima è chiedere un indennizzo ogni qualvolta si viene trasferiti nella linea lenta”.

Ciro Zeno (segretario regionale Filt Cgil): “Attraverso la delibera 49, ART dice chiaramente che la linea veloce venga classificata come primo elemento per l'alta velocità, poi per il trasporto merci ed infine per i treni regionali veloci. Questo fa capire come ART applichi la volontà politica del Ministero e cioè classificare il trasporto ferroviario non più come servizio pubblico, ma commerciale. Se l'Umbria grida aiuto ormai da anni rispetto alla condizione dei trasporti, ma il Governo non risponde. Oggi l'Umbria è isolata dal mondo per i molti lavori in corso che mi auguro possano terminare il prima possibile, perché altrimenti si potrebbe creare terreno fertile per una modifica strutturale dei trasporti nella nostra regione favorendo l'apparato commerciale e non quello universale. Gli amministratori delegati del Gruppo Ferrovie dello Stato vengono nominati dal Governo e quindi non sono autonomi e indipendenti, per questo devono venire a relazionare in Consiglio regionale. Devono dire cosa stanno facendo e dove vogliono portare l'Umbria. Dobbiamo approfondire poi come si vorrà sviluppare il trasporto sulla linea FCU, magari anche sognando di raggiungere Roma con degni tempi di percorrenza. Chiediamo poi ad RFI ed al Governo di rivedere e lavorare sul tracciato della linea lenta per verificare eventuali possibilità di migliore utilizzo. L'Umbria dovrebbe unire, ora, tutte le forze politiche, sindacali, mondo dei pendolari per dare vita ad una manifestazione piena. È ora che dobbiamo vincere

qualcosa adesso perché una volta partita la gara degli Intercity, finiti i lavori collegati al Pnrr, l'Umbria non avrà più partite da giocare e rimarrà completamente isolata per i prossimi 20 anni".

Francesco De Rebotti (assessore regionale Trasporti): "Rispetto agli indennizzi ai pendolari si sono tramutati in uno sconto di circa il 20 per cento dell'abbonamento, come Regione abbiamo agito con delibera ad inizio anno e chiesto a Trenitalia un fondo da garantire ai pendolari motivato dal fenomeno del notevole impulso dei lavori sulle linee che ha riguardato l'Umbria e sarebbe proseguito nel corso di quest'anno. Ne è testimonianza l'uscita lo scorso 13 giugno dalla chiusura del tratto Terni-Foligno e siamo in prossimità di una sospensione sulla Foligno-Terontola, in questo caso fuori dai lavori del Pnrr. In virtù dei numerosi problemi sulla linea si è chiesto un impegno congiunto a Trenitalia per mettere risorse per garantire lo sconto sugli abbonamenti. Trenitalia ha rigettato l'impegno diretto a sostenere questa operazione e l'ha fatto così la Regione con uno stanziamento di circa 250mila euro, frutto dal ritorno dei disservizi dell'accordo quadro e quindi di somme che ci vengono messe a disposizione e che abbiamo impiegato sugli abbonamenti. In merito al tema degli interventi e dei lavori necessari, per cui ci siamo organizzati per gestire i disservizi, si accavalla ad una situazione più ordinaria dei problemi sulla linea, vale a dire la situazione che vivono i nostri treni sul tragitto e nel percorso sulla direttissima. Questo è un tema che nel tempo ha progressivamente aperto spazio ai treni a mercato, come quelli che verranno concessi ai nuovi player del trasporto ferroviario, un tema che sta contribuendo ad una marginalizzazione del trasporto pubblico su ferro. Esiste un tema che è quello dell'equilibrio da ricercare tra gli spazi concessi ai treni regionali e ai treni a mercato. L'accordo quadro sottoscritto ad aprile è pregiudicato da una prassi che relega sempre di più i treni regionali ad un ruolo da comprimari perché l'accesso sulla direttissima privilegia i treni a mercato. Gli accordi quadro sottoscritti rischiano di essere inutili perché in virtù della delibera ART vengono introdotte regole nuove che consistono nel riconoscimento dei treni 'pendolari' nell'orario di origine dei treni e su questo entra in crisi la traiettoria che parte dalle Marche, attraversa l'Umbria ed arriva fino a Roma. Noi abbiamo chiesto, in proposito, di non considerare l'orario di partenza, ma quello di arrivo. L'elemento che più ci preoccupa è l'indicazione dei 250 km orari, come performance da affidare ai treni che attraversano la direttissima e che quindi è in contraddizione con i nostri treni che stiamo acquistando e che hanno performance di 200 km orari. Quindi, con il sopraggiungere di nuovi player che chiedono tracce, di fatto, questi, andrebbero a modificare gli accordi quadro già sottoscritti che mentre prima erano una tutela forte per il nostro sistema ferroviario, oggi con la nuova delibera ART rischiano di perdere efficacia".

La presidente Michellini ha annunciato, per la prossima settimana, una nuova riunione della Commissione a Terni per ascoltare i rappresentanti del comitato 'Vita da pendolari'. AS

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/sistema-ferroviario-umbro-analisi-e-prospettive-0>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/sistema-ferroviario-umbro-analisi-e-prospettive-0>
- <https://tinyurl.com/yc72atp5>