



Regione Umbria - Assemblea legislativa

"Vita da pendolari in Umbria: disagi e criticità del trasporto ferroviario"

28 Luglio 2026

In sintesi

In Seconda commissione audizione del direttore regionale Umbria di Trenitalia, Amelia Italiano e del Responsabile sala operativa nazionale di RFI, Giuseppe Ienuso. Presente alla riunione l'assessore Francesco De Rebotti

(Acs) Perugia, 28 luglio 2026 - Dopo aver ascoltato, lo scorso 17 luglio a Terni, (<https://tinyurl.com/eay9ptt2>) il Comitato 'Vita da Pendolari Umbria', la Seconda commissione, presieduta da Letizia Michelini ha ascoltato oggi, a Palazzo Cesaroni, sui disagi e sulle criticità del trasporto ferroviario, il direttore regionale Umbria di Trenitalia, Amelia Italiano ed il Responsabile sala operativa nazionale di RFI, Giuseppe Ienuso. Alla riunione ha preso parte anche l'assessore Francesco De Rebotti.

Il Direttore regionale di Trenitalia è stata quindi invitata a relazionare sulla situazione attuale del trasporto ferroviario che anche nell'audizione di Terni è stata definita 'insostenibile' per quei numerosi cittadini che utilizzano il treno per raggiungere il luogo di lavoro, di studio o per motivi personali, denunciando ritardi, frequenti cancellazioni dei convogli, coincidenze perse, improvvisi cambi di composizione dei treni e informazioni spesso tardive o insufficienti in caso di disservizi.

Amelia Italiano (Direttore regionale Umbria Trenitalia): "I temi su cui porre l'attenzione sono tre: il primo è la programmazione dell'offerta, il secondo la gestione operativa ed il terzo riguarda gli investimenti e il materiale rotabile. La programmazione dell'offerta viene fatta dall'accordo quadro che la Regione ha con Rete Ferroviaria Italiana che stabilisce la tipologia e la qualità di tracce che il vettore ferroviario (Trenitalia) deve gestire. Complessivamente in Umbria abbiamo circa 130 treni al giorno di cui il 50 per cento interessa le direttrici extra regionali (Roma, Firenze e Ancona). Questi servizi vengono effettuati su una linea particolare, la direttissima dichiarata satura da RFI. Attraverso una deroga ottenuta dalla Regione Umbria con convogli da 170 Km/h abbiamo l'accesso a questa infrastruttura. Questo permette di avere tempi, tra Terni e Roma di circa un'ora. Laddove la programmazione non prevedeva l'accesso alla direttissima c'è altro materiale rotante (tracce brevi) su linea lenta dove i tempi di percorrenza sono significativamente lunghi. In questo contesto, nel 2025 è accaduto che, a causa di un numero elevato di cantieri che hanno interessato molte parti del territorio nazionale, per stabilizzare l'offerta su questa linea congestionata il gestore dell'infrastruttura ha proposto una rivisitazione temporanea dell'offerta sulla 'direttissima' con alcune ricadute. Quindi alcuni treni che erano storicamente in linea direttissima sono passati sulla linea lenta. Altri treni regionali, di altre regioni, sono stati limitati ad Orte. Quindi alcuni treni storici che erano sulla direttissima sono passati in programmazione, per un periodo temporaneo, fino alla fine del 2026 sulla linea lenta. Rispetto alla puntualità, dall'inizio dell'anno ad oggi, abbiamo un livello di puntualità pari 9,8 treni su 10, cioè arrivano a destinazione entro una fascia di 5 minuti. Addirittura, i treni pendolari del mattino che non subiscono la congestione della linea arrivano in orario 9,9 treni su dieci". Su questo dato è intervenuto l'assessore Francesco De Rebotti puntualizzando che lo stesso dato viene verificato nella stazione di arrivo sottolineando invece che i ritardi vengono accumulati nel corso del tragitto poi recuperati nei tratti successivi.

Amelia Italiano ha poi precisato che "si verificano a volte situazioni particolari e puntuali, ad esempio guasti, che portano a ritardi sugli orari previsti. Rispetto al tema degli investimenti, Italiano ha spiegato che gli Etr '108', treni a 200 km/h dal 6 luglio sono già in circolazione in Umbria e dal 17 vanno già in direttissima. Questi treni rappresentano il futuro dell'Umbria. Entro quest'anno saranno 6 i convogli, con una flotta che arriverà a 12 entro il primo semestre del 2027. Sui materiali siamo nella fase di svecchiamento. Siamo in un momento di transizione già avviato. Dallo scorso giovedì trasmetto giornalmente all'assessore la puntualità dei treni 'gold' rilevata nella stazione di Terni".

Francesco de Rebotti (Assessore Trasporti): "L'origine dei problemi è che abbiamo a che fare con una linea direttissima estremamente satura. Purtroppo sono aumentati gli spazi messi a disposizione dei treni ad alta velocità. Oggi entra in linea direttissima un treno ogni 4 minuti, Frecciarossa o regionale. È chiaro che qualsiasi variazione in un equilibrio così delicato sulla direttissima crea perturbazione. Se parliamo di gerarchia, in cima ci sono i treni ad alta velocità e più in basso quelli del trasporto pubblico. Il problema è che si è rotto l'equilibrio resistente fino a qualche tempo fa. Lo scorso giovedì si è tenuta una riunione dove abbiamo proposto, per migliorare la situazione dei pendolari, di concentrarsi sui viaggi di ritorno da Roma. Il viaggio della mattina tutto sommato non presenta particolari difficoltà. Abbiamo puntato l'obiettivo sui treni 'gold', quelli della fascia oraria del rientro da Roma (5) chiedendo la massima garanzia. Alcuni disservizi e limitazioni sono causati dalla limitazione dei treni dalla Toscana a Orte, con i passeggeri costretti a salire sui nostri treni. Quindi la nostra richiesta pressante è che i treni provenienti dalla Toscana tornino a Roma. La terza questione riguarda gli Intercity (598 Orvieto) una grande alternativa per i pendolari di quell'area che purtroppo da tempo sta fermo sulla linea lenta. Il quarto punto è la vivibilità dei treni. I nuovi 4 treni a 200 km/h hanno risultanze positive, ma se anch'essi vengono indirizzati sulla linea lenta non possono esplicitare le loro potenzialità. Si deve quindi lavorare sulla vivibilità dei treni, in particolare su quelli più datati. La situazione avrebbe bisogno di sviluppare un'analisi interregionale più ampia insieme al Governo e quindi al Ministero per capire come questo modello operativo interregionale possa funzionare meglio con uno scenario organizzativo diverso".

Giuseppe Ienuso (Responsabile Sala operativa Nazionale RFI): "In merito ai treni gold sono costantemente monitorati da RFI da parte delle strutture centrali e territoriali. Questi treni percorrono un tratto di linea satura ed anche una lieve perturbazione crea disequilibrio che va a creare perturbazione a tutto il sistema complesso. Vengono monitorati per assicurare il loro instradamento in BD. A fronte di lievi perturbazioni il sistema è resiliente ed ha costantemente

realizzato il suo instradamento in BD. Il treno 4156 che parte alle 16 dalla stazione Termini è stato instradato in lenta tre volte dall’inizio dell’anno. Ci sono stati fattori esogeni che esulano dal governo del sistema ferroviario e che quindi hanno comportato l’instradamento in lenta per ristabilire l’equilibrio. La missione del gestore è ridurre la propagazione dei ritardi sulla rete e minimizzare gli scostamenti complessivi. Durante la fascia pendolari (dalle 6 alle 9 e dalle 17 alle 20) i treni mercato e quelli regionali hanno la medesima importanza. Quindi se non venisse instradato in gestione operativa quel treno regionale questo implicherebbe che lo stesso rimane in linea o addirittura in impianto creando inevitabilmente per i treni a seguito un intasamento generale. L’instradamento eccezionale che noi effettuiamo sulla linea convenzionale è un intervento in gestione che consente di salvaguardare il sistema nel suo complesso. Le prestazioni del treno 4156 risultano migliori rispetto allo scorso anno. La puntualità di questo treno è dell’85% e questo grazie alla attenzione costante che riserviamo a questi treni gold ,e per questo treno in particolare, hanno portato un beneficio al sistema nel suo complesso. Il treno 4514 (parte alle 17) ha anch’esso aumentato le prestazioni raggiungendo una puntualità del 78% ed è stato instradato da inizio anno in convenzionale 6 volte. Il treno 598 è anch’esso molto attenzionato il cui provvedimento di instradamento in convenzionale ha consentito un recupero della sua qualità, da inizio anno, di circa il 93,8% migliorando le performance di circa 5 punti percentuali rispetto allo scorso anno. In due settimane di luglio la puntualità di questo treno è stata del 100%”.

Dopo alcune considerazioni e domande da parte dei commissari (Betti-Pd, Melasecche-Lega, Ricci-Avs, Pernazza-FI, Lisci-Pd), la presidente Michelini ha annunciato una nuova audizione per il prossimo mese di settembre per un ulteriore approfondimento della situazione. AS

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/vita-da-pendolari-umbria-disagi-e-criticita-del-trasporto-0>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/vita-da-pendolari-umbria-disagi-e-criticita-del-trasporto-0>
- <https://tinyurl.com/eay9ptt2>