



Regione Umbria

Giunta Regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

N. 237 SEDUTA DEL 11/03/2026

OGGETTO: Proposte di Accordo Quadro 2026-2031 formulate da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) per l'utilizzo della capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) e dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra (IFRU).

		PRESENZE
Proietti Stefania	Presidente della Giunta	Presente
Bori Tommaso	Vice Presidente della Giunta	Assente
Barcaioli Fabio	Componente della Giunta	Assente
De Luca Thomas	Componente della Giunta	Presente
De Rebotti Francesco	Componente della Giunta	Presente
Meloni Simona	Componente della Giunta	Presente

Presidente: **Stefania Proietti**

Segretario Verbalizzante: Cristina Clementi

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge

L'atto si compone di 9 pagine

Fanno parte integrante dell'atto i seguenti allegati:

Schema AQ Umbria-IFN.

Schema AQ Umbria-IFRU.

LA GIUNTA REGIONALE

Visto il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto: “**Proposte di Accordo Quadro 2026-2031 formulate da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) per l'utilizzo della capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) e dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra (IFRU).**” e la conseguente proposta dell'Assessore Francesco De Rebotti;

Preso atto:

- a) del parere favorevole di regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;
- b) del parere favorevole sotto il profilo della legittimità espresso dal Dirigente competente;
- c) del parere favorevole del Direttore in merito alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione stessa;

Vista la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e la normativa attuativa della stessa;

Visto il Regolamento interno di questa Giunta;

Visto l'articolo 17, comma 2 del Regolamento interno di questa Giunta;

A voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

per le motivazioni contenute nel documento istruttorio che è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione:

1. **Di prendere atto e fare proprio** l'intero contenuto del Documento Istruttorio, assumendone integralmente le argomentazioni tecnico-giuridiche, le considerazioni sulle asimmetrie prestazionali e le direttrici strategiche in esso contenute.
2. **Di rinviare** l'approvazione dello schema di Accordo Quadro relativo all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) valevole per il quinquennio 2026-2031, in considerazione del recentissimo parere espresso nell'adunanza del 3 marzo 2026 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) in merito alla segnalazione presentata dall'operatore francese SNCF (procedimento A575). Tale pronunciamento rischia infatti di comportare gravi conseguenze sulla programmazione dei servizi e sull'assegnazione delle tracce orarie, penalizzando fortemente il trasporto regionale a vantaggio dei gestori dell'Alta Velocità;
3. **Di prendere formalmente atto e stabilire**, contestualmente, che i livelli di assegnazione della capacità e delle tracce orarie contenuti nell'attuale proposta di Accordo Quadro – in quanto frutto di una preliminare e consolidata condivisione tecnica con RFI S.p.A. antecedente al citato parere AGCM – costituiscono per la Regione Umbria il **livello minimo, essenziale e irrinunciabile** al di sotto del quale non è possibile scendere. Pertanto, la futura proposta contrattuale non dovrà in alcun modo prevedere assegnazioni inferiori a tale soglia e non potrà subire ulteriori penalizzazioni in virtù delle conclusioni dedotte dall'Autorità Garante;
4. **di avviare urgentemente** un formale confronto istituzionale con la medesima Autorità (AGCM), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e le Regioni contermini interessate dalla medesima criticità (Lazio, Toscana e Marche). Tale interlocuzione è finalizzata a valutare congiuntamente le ricadute operative del parere e a far valere con determinazione i predetti livelli essenziali di assegnazione, a tutela e garanzia ineludibile del diritto alla mobilità dei cittadini umbri, riservandosi di porre in atto qualsiasi altra iniziativa qualora non si riscontri un risultato positivo e soddisfacente;
5. **Di approvare**, per le finalità di cui all'art. 22 del D.Lgs. n. 112/2015, lo schema di Accordo Quadro e i relativi Allegati Tecnici (A, B, C, D, E, F, G) inerenti all'Infrastruttura Ferroviaria Regionale (IFRU), valevole per il quinquennio 2026-2031, nel testo allegato al presente atto per farne parte integrante e sostanziale.
6. **Di stabilire**, in coerenza con le risultanze istruttorie, che l'approvazione dell'Accordo Quadro di cui al punto 5 è assunta:

- con il vincolo che i parametri prestazionali ridotti, attualmente previsti per la rete IFRU, debbano intendersi di natura strettamente transitoria, impegnando gli uffici a richiederne la rinegoziazione in aumento all'esito del completamento dei lavori di potenziamento tecnologico in capo a RFI;
 - fermo restando il mandato politico di perseguire, nelle opportune sedi istituzionali e ministeriali, il definitivo ritrasferimento della proprietà dell'infrastruttura regionale IFRU al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).
7. **Di demandare** al Dirigente del Servizio "Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto Pubblico Locale" la formale sottoscrizione d'Accordo Quadro inerente all'infrastruttura IFRU, autorizzandolo ad apportare in sede di stipula eventuali modifiche non sostanziali finalizzate al mero perfezionamento formale dei testi.
 8. **Di conferire mandato** al medesimo Servizio per l'adozione di tutti i successivi atti amministrativi, tecnici e contabili conseguenti e necessari per dare piena attuazione al presente provvedimento, nonché per avviare immediate interlocuzioni tecniche con RFI S.p.A. finalizzate al superamento delle criticità evidenziate nell'istruttoria.
 9. **Di dare atto** che i dati relativi al presente provvedimento sono soggetti a pubblicazione nel sito istituzionale ai sensi dell'art. 23 comma 1, lett. d, del D.Lgs. 33/2013.

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Oggetto: Proposte di Accordo Quadro 2026-2031 formulate da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) per l'utilizzo della capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) e dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra (IFRU).

PREMESSO CHE:

- Il D.Lgs. n. 112/2015 individua nell'Accordo Quadro lo strumento principale per la pianificazione a lungo termine dell'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, consentendo alle Regioni, in qualità di Richiedenti, di opzionare i volumi di traffico necessari per l'espletamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale;
- In data 13 febbraio 2026, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), in qualità di Gestore, ha formalmente trasmesso a questa Amministrazione le proposte definitive degli Accordi Quadro valevoli per il quinquennio 2026-2031, distinti per la rete d'interesse nazionale (IFN) e per la rete di interesse regionale (IFRU, ex-FCU);
- Le tempistiche imposte dal Gestore risultano particolarmente stringenti, e hanno comportato la necessità di un formale riscontro già entro il 27 febbraio 2026, al fine di traguardare la sottoscrizione congiunta entro il termine del 13 marzo 2026.
- Con nota del 6 marzo 2026, il competente Servizio Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto pubblico locale ha dato riscontro a quanto comunicato a mezzo e-mail da RFI in data 2 marzo 2026 (e-mail con la quale il Gestore rendeva nota la disponibilità dell'instradamento in linea Direttissima anche per la traccia oraria 11.00-12.00 relativa al collegamento Roma Termini-Foligno), ribadendo la ferma intenzione di addivenire alla sottoscrizione dell'Accordo Quadro;

DATO ATTO CHE:

- Dall'analisi della proposta contrattuale relativa all'**Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN)** emergono volumi di servizio pari a 3.837.658 Tr*km/anno, a fronte di un onere per pedaggi stimato in 11.523.040 euro annui. La velocità commerciale media garantita da RFI si attesta su uno standard di 68,24 km/h;
- Per quanto concerne la proposta relativa all'**Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra (IFRU)**, i volumi si attestano a 403.842 Tr*km/anno, con un onere stimato per pedaggi di 802.147 euro annui. Su tale rete, la velocità commerciale media di riferimento risulta fisiologicamente molto bassa, pari a 31,86 km/h.

CONSIDERATO, con specifico riferimento alla Rete Nazionale (IFN), che:

- La nota di trasmissione di RFI richiama la pendenza di un procedimento istruttorio presso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (procedimento AGCM A575). Al riguardo, si evidenzia che di tale criticità si dovrà tenere opportunamente conto in futuro, in quanto l'evoluzione e l'eventuale esito di detto procedimento potrebbero in qualche modo compromettere o inficiare le condizioni e gli accordi sottoscritti con il presente atto;
- L'assetto capacitivo delineato nell'Accordo cristallizza la situazione infrastrutturale odierna. Tuttavia, l'Umbria è attualmente interessata da investimenti strategici di portata storica, tra cui spiccano il raddoppio della tratta Spoleto-Terni, il potenziamento del corridoio Orte-Falconara, la realizzazione della fermata di "Perugia Collestrada Aeroporto", nonché gli interventi di raddoppio dinamico sulla tratta nord (Ellera-Magione) e la futuribile stazione AV "Medioetruria";
- A tali opere civili si affianca la massiccia immissione in servizio di materiale rotabile di ultima generazione, omologato per velocità fino a 200 km/h. Pertanto, l'Accordo Quadro non può essere inteso in senso statico: le tracce orarie dovranno garantire un instradamento sempre più fluido e prioritario lungo la linea "Direttissima", capitalizzando gli investimenti sui nuovi treni per abbattere i tempi di viaggio interregionali. Parimenti, il completamento delle nuove stazioni dovrà consentire l'attuazione del nuovo modello di esercizio "metropolitano" ad alta frequenza nel nodo Ellera-Assisi.

Ritenuto opportuno, inoltre, a fini di una corretta lettura delle assegnazioni relative ai collegamenti interregionali umbri, riportare di seguito una tabella riepilogativa che pone a confronto l'instradamento pluriennale garantito dal nuovo Accordo Quadro (AQ) con quello effettivamente previsto nel Programma Orario per l'annualità 2026 (PO 2026). Dalla disamina dei dati emergono alcune fisiologiche asimmetrie tra la capacità "blindata" contrattualmente e l'operatività contingente, riconducibili ai meccanismi normativi dettati dal Prospetto Informativo della Rete (PIR). Nello specifico, la tabella evidenzia che la sopracitata asimmetria riguarda due treni, RV4735 e RV 4512, che pur titolari di un instradamento in linea Direttissima (DD) da AQ, saranno temporaneamente deviati in Linea Lenta (LL) nel 2026.

Specularmente, vengono elencati alcuni convogli che, pur avendo ottenuto in AQ l'assegnazione della traccia in LL, beneficeranno nel PO 2026 di un instradamento più performante in DD. È fondamentale precisare che tale miglora (da LL a DD) è resa possibile dall'attuale disponibilità contingente di spazi sulla linea, ma non costituisce un diritto pluriennale consolidato: le regole del PIR stabiliscono infatti rigide gerarchie di priorità e stringenti procedure di coordinamento per le tratte prossime alla saturazione (ovvero laddove le richieste superino il limite dell'85% della capacità totale, come tipicamente avviene per la Direttissima). Di conseguenza, qualora in futuro un operatore a mercato

(es. servizi Alta Velocità, dotati di maggiore priorità) facesse richiesta di quegli stessi spazi in DD, il treno regionale umbro dovrà necessariamente recedere e ripiegare sulla Linea Lenta.

In tale prospettiva, l'assegnazione della traccia in LL all'interno del presente Accordo Quadro assume il valore di una fondamentale clausola di salvaguardia: essa "mette in sicurezza" il collegamento regionale tutelandolo da eventuali espulsioni dal nodo, pur lasciando alla Regione la flessibilità di sfruttare anno per anno la Direttissima laddove le condizioni di traffico lo consentano.

Di seguito il dettaglio delle assegnazioni:

Treno	Origine	Par	Destinazione	Arr	Fascia Oraria Partenz	Instradamento AQ	Instradamento PO26
4539	TERNI	05:30	ROMA TERMINI	06:35	5	DD	DD
4151	ANCONA	03:33	ROMA TERMINI	07:18	3	DD	DD
4150	ROMA TERMINI	05:52	FOLIGNO	07:39	5	DD	DD
4565	FOLIGNO	05:55	ROMA TERMINI	08:00	5	DD	DD
4097	TERONTOLA CORTONA	06:00	ROMA TERMINI	08:14	6	DD	DD
4070	FOLIGNO	05:30	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	08:38	5	LL	DD
4721	PERUGIA	05:52	ROMA TERMINI	08:52	5	DD	DD
4712	ROMA TERMINI	06:52	PERUGIA	09:35	6	DD	DD
4723	PERUGIA	07:25	ROMA TERMINI	09:55	7	DD	DD
4519	TERNI	09:10	ROMA TERMINI	10:16	9	LL	LL
4724	ROMA TERMINI	08:02	PERUGIA	10:44	8	DD	LL
4075	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	09:48	TERONTOLA CORTONA	11:21	9	LL	DD
4090	PERUGIA	09:50	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	11:55	9	DD	DD
4727	PERUGIA	09:22	ROMA TERMINI	12:00	9	LL	DD
4728	ROMA TERMINI	10:05	PERUGIA	12:30	10	LL	DD
4153	ANCONA	09:05	ROMA TERMINI	13:00	9	DD	DD
4152	ROMA TERMINI	09:30	ANCONA	13:28	9	LL	DD
4946	ROMA TERMINI	11:30	ASSISI	13:40	11	DD	DD
4074	FOLIGNO	11:08	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	13:51	11	DD	DD
4725	PERUGIA	11:05	ROMA TERMINI	13:55	11	LL	DD
4512	ROMA TERMINI	11:58	FOLIGNO	14:01	11	DD	LL
4737	PERUGIA	11:20	ROMA TERMINI	14:15	11	LL	DD
4077	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	12:14	FOLIGNO	15:08	12	LL	DD
4076	FOLIGNO	13:03	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	15:48	13	DD	DD
4731	PERUGIA	13:47	ROMA TERMINI	16:43	13	DD	LL
4730	ROMA TERMINI	14:28	PERUGIA	16:58	14	DD	DD
4079	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	14:14	SPOLETO / FOLIGNO	17:25	14	DD	DD
4154	ROMA TERMINI	13:22	ANCONA	17:40	13	DD	DD
4155	ANCONA	13:50	ROMA TERMINI	18:05	13	DD	DD
4733	PERUGIA	15:55	ROMA TERMINI	18:45	15	DD	DD
4514	ROMA TERMINI	17:02	FOLIGNO	18:51	17	DD	DD
4081	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	16:14	FOLIGNO	19:15	16	DD	DD
4736	ROMA TERMINI	16:32	PERUGIA	19:35	16	LL	LL
4082	FOLIGNO	17:06	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	19:52	17	DD	DD
4156	ROMA TERMINI	15:58	ANCONA	19:56	15	LL	LL
4732	ROMA TERMINI	18:00	PERUGIA	20:48	18	DD	DD
4735	PERUGIA	18:15	ROMA TERMINI	20:50	18	DD	LL
4085	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	18:14	FOLIGNO	21:09	18	DD	DD
4734	ROMA TERMINI	19:02	PERUGIA / TERONTOLA (4718 del sabato)	21:37	19	DD	DD
4084	FOLIGNO	19:03	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	21:50	19	DD	DD
4158	ROMA TERMINI	18:31	ANCONA	22:25	18	DD	DD
4157	ANCONA	18:50	ROMA TERMINI	22:32	18	DD	DD
4196	ROMA TERMINI	18:55	ANCONA	22:55	18	DD	DD
4516	ROMA TERMINI	21:02	FOLIGNO	22:56	21	DD	DD
4089	FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	20:14	FOLIGNO	23:15	20	LL	DD
4161	ANCONA	19:50	ROMA TERMINI	23:45	19	DD	DD
4538	ROMA TERMINI	22:48	TERNI	23:50	22	DD	DD

CONSIDERATO altresì, con riferimento alle criticità della Rete Regionale (IFRU), che:

- RFI opera sulla rete regionale in virtù di un Atto di Concessione il cui perimetro è limitato ai soli asset funzionali alla circolazione (sede rotabile, banchine). RFI non ha in carico fabbricati viaggiatori, sale d'attesa e servizi igienici. Questo vulnus genera un disallineamento contrattuale: RFI si esime dal garantire parte degli standard minimi di qualità dei servizi di stazione richiesti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), determinando un aggravio gestionale e di responsabilità per la Regione;
- Tale limitazione concessoria si riverbera in modo drammatico sull'Allegato G dell'Accordo IFRU, ove RFI dichiara formalmente di non fornire alcun servizio di assistenza alle Persone a Mobilità Ridotta (PMR) sugli impianti ex-FCU. A differenza della rete nazionale, presidiata dal circuito "Sala Blu", la rete regionale rischia di configurarsi come inaccessibile all'utenza fragile, configurando una criticità socio-politica di massima allerta;
- La limitata velocità commerciale garantita (31,86 km/h) e i bassi standard contrattualizzati derivano dal fatto che RFI, nella sua veste di Soggetto Attuatore, non ha ancora completato l'installazione delle tecnologie di sicurezza (ERTMS) e l'adeguamento del carico a 18 ton/asse. Ne consegue che i parametri al ribasso accettati in questo primo accordo devono intendersi come strettamente *transitori* e andranno contrattualmente rinegoziati al rialzo non appena le opere saranno collaudate.

RITENUTO, in conclusione, che:

- Si ravvisa l'imprescindibile necessità di procedere alla sottoscrizione degli Accordi Quadro in esame, pur nella consapevolezza delle criticità tecniche e prestazionali evidenziate per entrambe le reti;
- Tali Accordi costituiscono, infatti, gli unici strumenti che garantiscono alla Regione la possibilità di concordare e "blindare" con RFI l'assegnazione delle tracce orarie pluriennali, nel pieno rispetto dei dettati dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- In assenza della formalizzazione di un Accordo Quadro, la Regione Umbria risulterebbe gravemente penalizzata sotto il profilo dei criteri di priorità nell'assegnazione della capacità rispetto ad altre Regioni o soggetti richiedenti già dotati di tale strumento programmatico;
- Solo tramite la stipula degli Accordi in oggetto si cristallizza un vero e proprio "diritto acquisito" per la Regione in termini di volumi e capacità infrastrutturale, elemento imprescindibile e fondante ai fini di tutte le future e costanti interlocuzioni operative con il Gestore RFI;
- Resta in ogni caso fermo, in un'ottica di più ampia strategia programmatica per la rete IFRU, l'indirizzo volto a perseguire in ogni sede istituzionale il definitivo ritrasferimento della proprietà

dell'infrastruttura regionale ex-FCU al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), stante l'insostenibilità degli attuali oneri gestionali ed economici.

Si propone alla Giunta di adottare ai sensi dell'art. 17, comma 2 del vigente Regolamento interno della Giunta le determinazioni di competenza in merito a quanto esposto nel presente documento istruttorio, corredato delle bozze di Accordo Quadro e dei relativi allegati.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA E AMMINISTRATIVA

Ai sensi del vigente Regolamento interno della Giunta: si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica e amministrativa del procedimento e si trasmette al Dirigente per le determinazioni di competenza.

Perugia, lì 09/03/2026

Il responsabile del procedimento
Michele Fracasso

FIRMATO

Firma apposta digitalmente ai sensi
delle vigenti disposizioni di legge

PARERE DI LEGITTIMITÀ

Ai sensi del vigente Regolamento interno della Giunta;

Visto il documento istruttorio;

Atteso che sull'atto è stato espresso:

- il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;

Si esprime parere favorevole in merito alla legittimità dell'atto

Perugia, lì 09/03/2026

Il dirigente del Servizio
Infrastrutture per la mobilità e trasporto
pubblico locale

- Leonardo Naldini
Titolare

FIRMATO

Firma apposta digitalmente ai sensi
delle vigenti disposizioni di legge

PARERE DEL DIRETTORE

Il Direttore, ai sensi e per gli effetti degli artt. 6, l.r. n. 2/2005 e 13 del Regolamento approvato con Deliberazione di G.R., 25 gennaio 2006, n. 108:

- riscontrati i prescritti pareri del vigente Regolamento interno della Giunta,
- verificata la coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione, esprime parere favorevole alla sua approvazione.

Perugia, lì 09/03/2026

IL DIRETTORE
DIREZIONE REGIONALE GOVERNO DEL
TERRITORIO, AMBIENTE, PROTEZIONE CIVILE,
RIQUALIFICAZIONE URBANA,
COORDINAMENTO PNRR
- Gianluca Paggi
Titolare

FIRMATO

Firma apposta digitalmente ai sensi
delle vigenti disposizioni di legge

PROPOSTA ASSESSORE

L'Assessore Francesco De Rebotti ai sensi del vigente Regolamento della Giunta regionale,

propone

alla Giunta regionale l'adozione del presente atto

Perugia, lì 10/03/2026

Assessore Francesco De Rebotti
Titolare

FIRMATO

Firma apposta digitalmente ai sensi
delle vigenti disposizioni di legge
