Regione Umbria
Giunta Regionale

Direzione regionale Governo del territorio, ambiente e protezione civile, riqualificazione urbana, coordinamento PNRR
Servizio Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto pubblico locale

Rete Ferroviaria Italiana Spa
rfi-ad.ara@pec.rfi.it
Direzione Affari Regolatori e Antitrust

e p.c. Autorità di Regolazione dei Trasporti
pec@pec.autorita-trasporti.it
Direzione Accesso alle Infrastrutture Ferroviarie e Portuali

Oggetto: Delibere ART nn.116/2025, 60/2026 e 160/2026 – Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Avvio consultazione su proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 – Osservazioni in riscontro a Vs. nota prot. n. 440 del 30/09/2026.

1. Inquadramento procedurale e Quadro regolatorio di riferimento

In data 30 settembre 2026, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha formalmente trasmesso la nota prot. n. 440 con la quale ha dato avvio al procedimento di consultazione pubblica rivolto agli stakeholder e alle Amministrazioni regionali avente ad oggetto la proposta metodologica e quantitativa di rideterminazione delle componenti tariffarie C1, relativa alla scarsità di capacità infrastrutturale, e C5, concernente l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza. Tale iter procedurale si colloca nell'ambito dell'attuazione delle Misure stabilite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ed in particolare della Delibera ART n. 116/2025 (Misura 5.1), la quale ha disposto l'aggiornamento ordinario di tali componenti in vista del quarto anno (T4 - 2028) del periodo tariffario quinquennale 2025-2029. Successivamente, con la Delibera ART n. 60/2026, l'Autorità ha impartito al Gestore dell'infrastruttura precise indicazioni e prescrizioni metodologiche volte a garantire la coerenza del calcolo delle componenti C1 e C5 con i

Dirigente Leonardo Naldini
Piazza Partigiani, 1 - 06121 Perugia
Telefono: 075 504 2660
Indirizzo PEC :direzioneterritorio@pec.regione.umbria.it

Documento amministrativo informatico sottoscritto con firma digitale e conservato nel sistema di protocollo della Regione Umbria

principi di efficienza e con i tempi effettivi di occupazione della rete. Da ultimo, con la Delibera ART n. 160/2026, l'Autorità ha parzialmente accolto l'istanza di differimento formulata da RFI, rideterminando il termine perentorio per l'invio delle osservazioni da parte dei soggetti interessati al 20 ottobre 2026, ed il termine per la pubblicazione della relazione conclusiva da parte del Gestore al 30 ottobre 2026.

A supporto di tale inquadramento, è doveroso premettere e richiamare il quadro degli impegni convenzionali pregressi sottoscritti dal Gestore dell'Infrastruttura:

- l'indicazione vincolante per l'acquisto di materiale rotabile atto ai 200 km/h è contenuta esplicitamente negli allegati tecnici dell'Accordo Quadro stipulato dalla Regione Umbria con Rete Ferroviaria Italiana nel 2016, avente validità decennale e di recente rinnovata;
- la Regione Umbria, con la stipula del Contratto di Servizio 2018-2032 con l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., ha dato puntuale e coerente seguito alle indicazioni ufficiali ricevute da RFI in detto atto formale del 2016.

La Regione Umbria formula il presente documento di osservazioni formali al fine di evidenziare articolate e severe criticità che scaturiscono dall'applicazione della proposta tariffaria di RFI, a tutela del diritto alla mobilità dei lavoratori e degli studenti pendolari e della sostenibilità economico-finanziaria delle risorse pubbliche impegnate nella programmazione dei servizi di trasporto ferroviario.

2. Incoerenza della componente C1 e penalizzazione dei servizi regionali veloci a 200 km/h sulla direttissima

Il profilo di maggiore gravità emerso dall'esame della documentazione proposta da RFI riguarda la regolamentazione applicativa della componente C1 sulla linea Roma-Firenze Direttissima, ed in specie sulla tratta definita satura compresa tra il 1° Bivio Orte Sud ed il Bivio/Posto di Movimento Settebagni, per un'estensione di 48 chilometri. Nel modello delineato da RFI, la componente C1 è volta a penalizzare la cosiddetta eterotachicità, ossia la differenza di velocità tra convogli che genererebbe un utilizzo non ottimale della capacità di rete nelle fasce orarie a maggior densità di traffico, individuate tra le ore 08:00 e le ore 20:59. A tal fine, RFI individua per la tratta Orte Sud – Settebagni una velocità vocazionale teorica pari a 250 km/h, propria dei treni ad Alta Velocità del segmento Premium. Conseguentemente, i treni del trasporto pubblico regionale capaci di raggiungere i 200 km/h – i quali rappresentano l'ossatura portante dei collegamenti veloci tra l'Umbria ed il nodo di Roma – vengono

assoggettati ad una sanzione tariffaria integrativa legata alla presunta perdita di capacità che la loro minore velocità causerebbe.

Sotto il profilo analitico e tecnico, la presunta perdita di opportunità commerciale da parte del Gestore dell'Infrastruttura nell'assegnazione di tracce a convogli da 200 km/h non risulta pertinente per le seguenti ragioni:

- l'effetto commerciale reale consiste in meno di 3 minuti di perditempo tra convogli a 200 km/h e convogli a 250 km/h;
- i 250 km/h rappresentano una velocità vocazionale e teorica e non reale, come si evince dall'analisi delle tracce presenti nelle diverse applicazioni vettoriali sulla tratta Firenze - Roma Termini;
- un differenziale ridotto a meno di 3 minuti non consente in alcun modo di inserire una nuova traccia AV aggiuntiva, come dimostrato dallo stesso coefficiente analitico indicato da RFI, pari a 0,63 (e dunque non pari a 1 o superiore a 1).

Questa impostazione sanzionatoria risulta in palese e stridente contraddizione con la nota ufficiale inviata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti lo scorso 12 giugno 2026, con la quale l'Autorità ha confermato senza riserve il pieno diritto di accesso ed instradamento sulla linea Direttissima per i nuovi convogli regionali atti ai 200 km/h, superando le previe contestazioni sollevate circa i profili capacitativi e fornendo certezze all'amministrazione regionale ed alla comunità dei pendolari umbri. La rideterminazione tariffaria prospettata da RFI produce l'effetto paradossale di concedere l'accesso alla Direttissima sul piano formale ma di renderlo di fatto impossibile sul piano economico, traducendosi in una barriera tariffaria insormontabile per i servizi pubblici regionali.

Sotto il profilo analitico e quantitativo, le simulazioni contenute nell'Allegato 1 alla proposta di RFI dimostrano la sproporzione economica dell'onere introdotto. Un singolo treno Regionale espletato con materiale rotabile da 200 km/h che percorre la tratta Settebagni – Orte Sud nella fascia oraria diurna viene gravato di una componente C1 integrativa pari a 2.396 euro per singola traccia, corrispondente ad un Importo Medio Unitario (IMU C1) di ben 8,63 euro a chilometro calcolato sull'intera tratta. Sulla base dei volumi di traffico programmati, RFI stima che l'applicazione della componente C1 sulla sola tratta Orte Sud – Settebagni generi per il Gestore un gettito annuale pari a 21,4 milioni di euro, su un totale complessivo nazionale della misura stimato in 54,9 milioni di euro. L'introduzione di un simile sovrapprezzo finisce per scaricarsi principalmente sul Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale stipulato tra la Regione Umbria e l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. (da una

prima simulazione di massima, il sovrapprezzo a carico della Regione Umbria si attesterebbe in circa 11 milioni di euro all'anno), avente vigenza pluriennale fino al 2032. Poiché il Piano Economico-Finanziario del contratto garantisce la copertura dei costi di pedaggio sulla base di corrispettivi fissi e prestabiliti, l'inaspettato e massiccio incremento dei canoni di accesso altererebbe irrimediabilmente l'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio. Ciò determinerebbe un insostenibile fabbisogno aggiuntivo a carico del bilancio regionale che costringerebbe la Regione, in assenza di risorse compensative, a valutare drammatici e inaccettabili tagli all'offerta di trasporto ferroviario, con gravissimo pregiudizio per i diritti della cittadinanza e la qualità della vita dei pendolari.

3. Effetti sistemici del ricalcolo complessivo del Pacchetto Minimo di Accesso e tenuta dei Contratti di Servizio OSP-REG

Oltre alla grave problematica legata alla componente C1, l'analisi del monitoraggio annuale dei canoni del Pacchetto Minimo di Accesso fa emergere ulteriori profili di criticità metodologica nell'aggiornamento delle componenti A e B per gli anni 2028 e 2029. Il ricalcolo complessivo dell'intera struttura tariffaria nazionale è stato innescato dal superamento della soglia di variabilità del +/- 10% verificatosi nel solo segmento di mercato Open Access Nazionali Basic, il quale incide esclusivamente per una quota marginale, pari a circa il 2%, sui volumi di traffico complessivi della rete. L'attivazione di tale meccanismo ha condotto RFI ad aggiornare al ribasso le stime generali di produzione regolatoria ed a rimodulare conseguentemente al rialzo i canoni unitari per tutti i segmenti di mercato. Per il segmento soggetto ad Obblighi di Servizio Pubblico Regionale (OSP-REG), i dati pubblicati dal Gestore indicano un incremento della componente B pari al +8% nel 2028 ed al +19% nel 2029, portando l'Importo Medio Unitario complessivo (IMU A+B) da 2,77 euro/km nel 2027 a 2,93 euro/km nel 2028 ed a 3,23 euro/km nel 2029. Tale dinamica rivela una distorsione di fondo del modello regolatorio vigente: variazioni di traffico o riduzioni di volume verificatesi nel mercato commerciale vengono riflesse in modo indifferenziato sul trasporto pubblico regionale regolamentato. In questo modo, il rischio d'impresa e le variazioni di ricavo di RFI vengono integralmente trasferiti sulle Regioni committenti e sulle imprese ferroviarie affidatarie dei Contratti di Servizio OSP, persino laddove le contrazioni di traffico siano causate dall'indisponibilità della rete, dalla presenza di estesi cantieri legati alle opere PNRR o da riprogrammazioni operative adottate dallo stesso Gestore.

4. Proposte di integrazione e richieste formali della Regione Umbria nell'ambito della consultazione.

In considerazione delle argomentazioni analitiche, giurisprudenziali e contabili fin qui esposte, la Regione Umbria formalizza nell'ambito della consultazione avviata con nota prot. n. 440 del 30 settembre 2026 le proprie richieste inderogabili nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti:

a) Esenzione / Neutralizzazione Componente C1 per materiali ≥ 200 km/h:

In primo luogo, si chiede l'immediata revisione dei criteri di calcolo della componente C1 sulla tratta 1° Bivio Orte Sud – BV/PC Settebagni, mediante l'introduzione di una totale esenzione oppure di uno specifico coefficiente di neutralizzazione tariffaria per i treni adibiti al Trasporto Pubblico Locale regionale in possesso di caratteristiche prestazionali pari o superiori a 200 km/h. Tale correttivo è indispensabile per garantire la piena coerenza delle regole di pedaggio con l'orientamento espresso dall'ART il 12 giugno 2026 e per evitare la discriminazione economica dei collegamenti regionali veloci a vantaggio esclusivo dei servizi di mercato.

b) Accorgimenti correttivi per la programmazione in Direttissima di servizi con velocità inferiore a 200 km/h:

Con riguardo alle eventuali ricadute della programmazione di servizi in Direttissima espletati con convogli aventi velocità inferiori a 200 km/h, si richiede di adottare i seguenti specifici accorgimenti:

- Salvaguardia prioritaria dei servizi OSP: garanzia della salvaguardia assoluta dei servizi soggetti ad Obbligo di Servizio Pubblico (OSP) e in specie delle fasce pendolari nelle due direzioni di marcia, in piena ottemperanza alle disposizioni della Delibera ART n. 16/2018;
- Previsione di un CAP al nuovo pricing: introduzione di un limite massimo (CAP) all'incremento tariffario previsto, in considerazione dell'impatto diretto ed insostenibile sul bilancio pubblico regionale e sulla stabilità del Contratto di Servizio.

c) Sterilizzazione Componenti A e B (Clausole di Salvaguardia OSP-REG):

Inoltre, si richiede la definizione di apposite clausole di salvaguardia tariffaria volte a sterilizzare gli incrementi delle componenti A e B per i servizi del segmento OSP-REG per l'intero arco temporale di vigenza del Contratto di Servizio Umbria–Trenitalia al 2032, al fine di tutelare la stabilità dei Piani

Economico-Finanziari ed evitare che sopravvenienze tariffarie esogene compromettano la tenuta dei bilanci pubblici regionali.

d) Iniziative Istituzionali e Compensazioni Statali:

La Regione Umbria manifesta infine la ferma intenzione di promuovere un'azione coordinata in sede di Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome al fine di investire il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché vengano individuati adeguati capitoli di compensazione statale e garantita la tutela del diritto fondamentale alla mobilità.

FIRMATO DIGITALMENTE