Umbria

Il Messaggero | www.ilmessaggero.it | Martedì 3 Novembre 2026

Perugia • **Foligno** • **Spoleto** • Piazza Italia, 4 (PG) **T** 075/5736141 • **Terni** Piazza della Repubblica, 13 **T** 0744/58041 (4 linee)

Treni, una sfida da 11 milioni

▸È quanto serve per andare in direttissima. Ma Palazzo Donini contesta la somma

▸Un aumento che andrebbe a incidere sul contratto di servizio in scadenza nel 2032

PERUGIA Sulla partita dei costi da rivedere per entrare in direttissima con i treni targati Umbria, la Regione alza le barricate. E si oppone alla richiesta di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi in sigla) di far pagare un canone di accesso più elevato legato. Una partita da una ventina di milioni di euro totali per diverse Regioni, ma che solo per l'Umbria ne vale undici. Una tombola. Tecnicamente l'operazione di ritocco si basa su quella che si chiama eterotachicità e ha l'obiettivo di garantire un utilizzo ottimale della capacità «di infrastruttura per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, nelle fasce orarie a maggiore densità di traffico». Nonostante una parte dei treni da duecento chilometri all'ora che toccano all'Umbria siano già entrati in servizio, si rischia, per le casse della Regione, un aggravio dei costi netti proprio per i treni che viaggiano a 200 km/h.

Benedetti a pag. 33

I nodi dei trasporti

Treni, sfida da 11 milioni per andare in direttissima La Regione fa opposizione

▶Per salvare i pendolari palazzo Donini è contro il ritocco chiesto da Rfi

▶L'Umbria rischia di pagare il prezzo più altro rispetto ad altre realtà regionali



Un treno in arrivo alla stazione di Perugia Fontivegge

IL CASO

PERUGIA Sulla partita dei costi da rivedere per entrare in direttissima con i treni targati Umbria, la Regione alza le barricate. E si oppone alla richiesta di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi in sigla) di far pagare un canone di accesso più elevato. Una partita da una ventina di milioni di euro totali per diverse Regioni, ma che solo per l'Umbria ne vale undici. Una tombola. Tecnicamente l'operazione di ritocco si basa su quella che si chiama eterotachicità e ha l'obiettivo di garantire un utilizzo ottimale della capacità «di infrastruttura per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, nelle fasce orarie a maggiore densità di traffico». Nonostante una parte dei treni da duecento chilometri all'ora che toccano all'Umbria siano già entrati in servizio (altri due saranno sulle rotaie entro la fine dell'anno e gli ultimi sei entro il giugno del prossimo anno), si rischia, per le casse della Regione, un aggravio dei costi netti proprio per i treni che viaggiano a 200 km/h per la differenza tra le velocità di quei treni e quella dei treni ad Alta Velocità, per esempio il Frecciarossa. È qui la differenza che per diverse Regioni ha messo nero su bianco Trenitalia. E che per l'Umbria indica la cifra più pesante. Ma da palazzo Donini hanno risposto di no entro la data in cui dovevano pervenire a Rfi le osservazioni, cioè il 20 ottobre. Il motivo è semplice: quel ritocco (caro un bel po') andrebbe a incidere su un contratto di servizio che deve scadere nel 2032, cambiando di fatto le carte in tavola senza una clausola di salvaguardia.

Il tema era stato reso pubblico nei giorni scorsi dal Coordinamento dei Comitati dei pendolari umbri che avevano anche bussato in Regione all'assessorato guidato da Francesco De Rebotti. «Dall'analisi del testo, avevano spiegato i pendolari, si rileva, innanzitutto, una forte contraddizione con la nota ufficiale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) dello scorso 12 giugno 2026, volta a dare certezze all'Umbria e ai pendolari confermando il pieno diritto di accesso alla linea Direttissima ai nuovi convogli regionali, in particolare nella tratta Orte-Settebagni, superando così le criticità sollevate da diverse parti. Di contro, infatti, i criteri di rivisitazione tariffaria stabiliti dalla delibera Art n. 60/2026 e i nuovi parametri proposti da Rfi determinano un aggravio dei costi netti proprio per i treni che viaggiano a 200 km/h... nel nostro caso, la presenza di questa eterotachicità, ossia la differenza di velocità tra i convogli a 200 km/h e i treni dell'Alta Velocità, fa scattare l'applicazione di un rincaro tariffario. Ci troviamo in una situazione difficile in cui l'accesso ai binari rischia di diventare insostenibile dal punto di vista economico. Se queste tariffe passeranno senza modifiche, il conseguente aumento del costo netto rischia di riflettersi sui corrispettivi regionali di servizio, complicando la gestione del Contratto di Servizio con Trenitalia scadente nel 2032 e lo sviluppo dei collegamenti veloci per i pendolari». Insomma, un rischio altissimo di ripercussioni sulla tratta, soprattutto verso Roma che è già piena di criticità quotidiane. Adesso la palla torna nel campo di Rfi dopo l'opposizione fatta partire dagli uffici di piazza Partigiani.

Se sul fronte dei costi per l'accesso in direttissima la partita è appena iniziata, sembra chiudersi, stavolta positivamente, la vicenda del treno Roma-Firenze che parte da Termini alle 17,20 e che non compariva nelle prime tracce dell'orario invernale che scatterà il 13 dicembre. Anche su quello, anche dopo diverse segnalazioni social dei gruppi dei pendolari, si è mosso il Coordinamento dei comitati. Da radio palazzo filtra l'ottimismo che quel treno regionale che partendo da Termini e arrivando a Santa Maria Novella serve tutta l'area dell'Orvietano e con le fermate di Chiusi e Terontola copre anche le necessità di una parte del Trasimeno, non verrà tolto. Si andrà così a coprire un buco di servizio che sarebbe durato (da Roma Tiburtina verso l'Umbria) quasi sei ore.

Il rischio che quel treno finisse nel dimenticatoio dei servizi era stato sollevato in un ragionamento più ampio del cambio di orario di alcuni treni (anticipo degli orari) da Roma e sul fatto che resterà in linea lenta ancora l'Intercity 598 che riporta a casa il pomeriggio i pendolari orvietani da Roma.

Luca Benedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

C'È IL PARADOSSO CHE NON BASTEREBBERO PIÙ NEANCHE I CONVOGLI DA 200 ALL'ORA

NELL'ORARIO INVERNALE RESTA IL TRENO REGIONALE DELLE 17,20 DA ROMA TERMINI CHE ERA A RISCHIO

(C) Il Messaggero S.p.A. | Archivio Ced Digital & Servizi