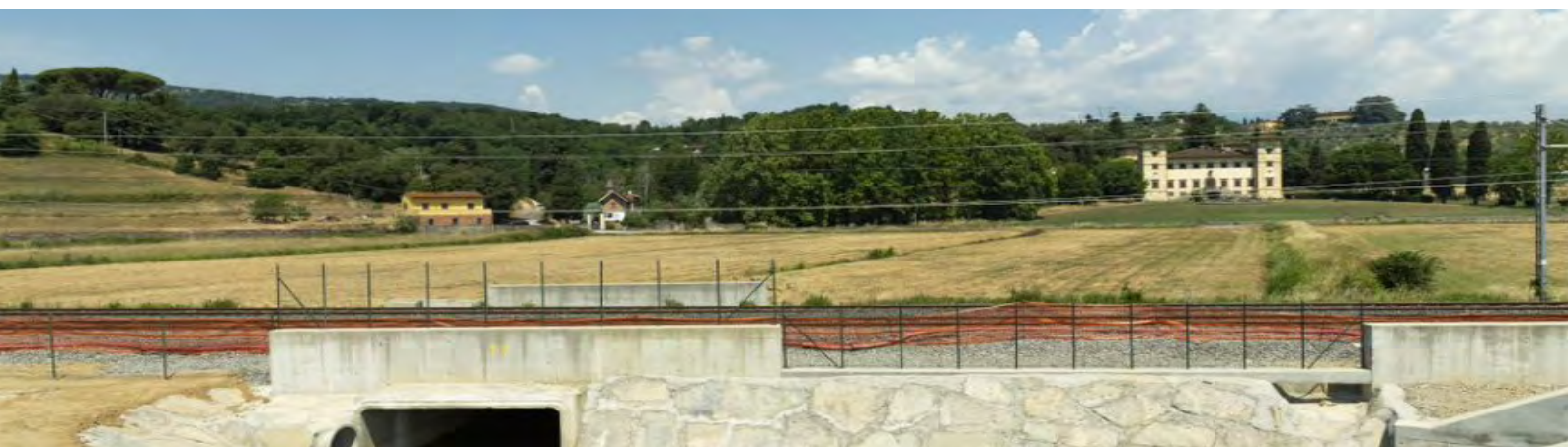




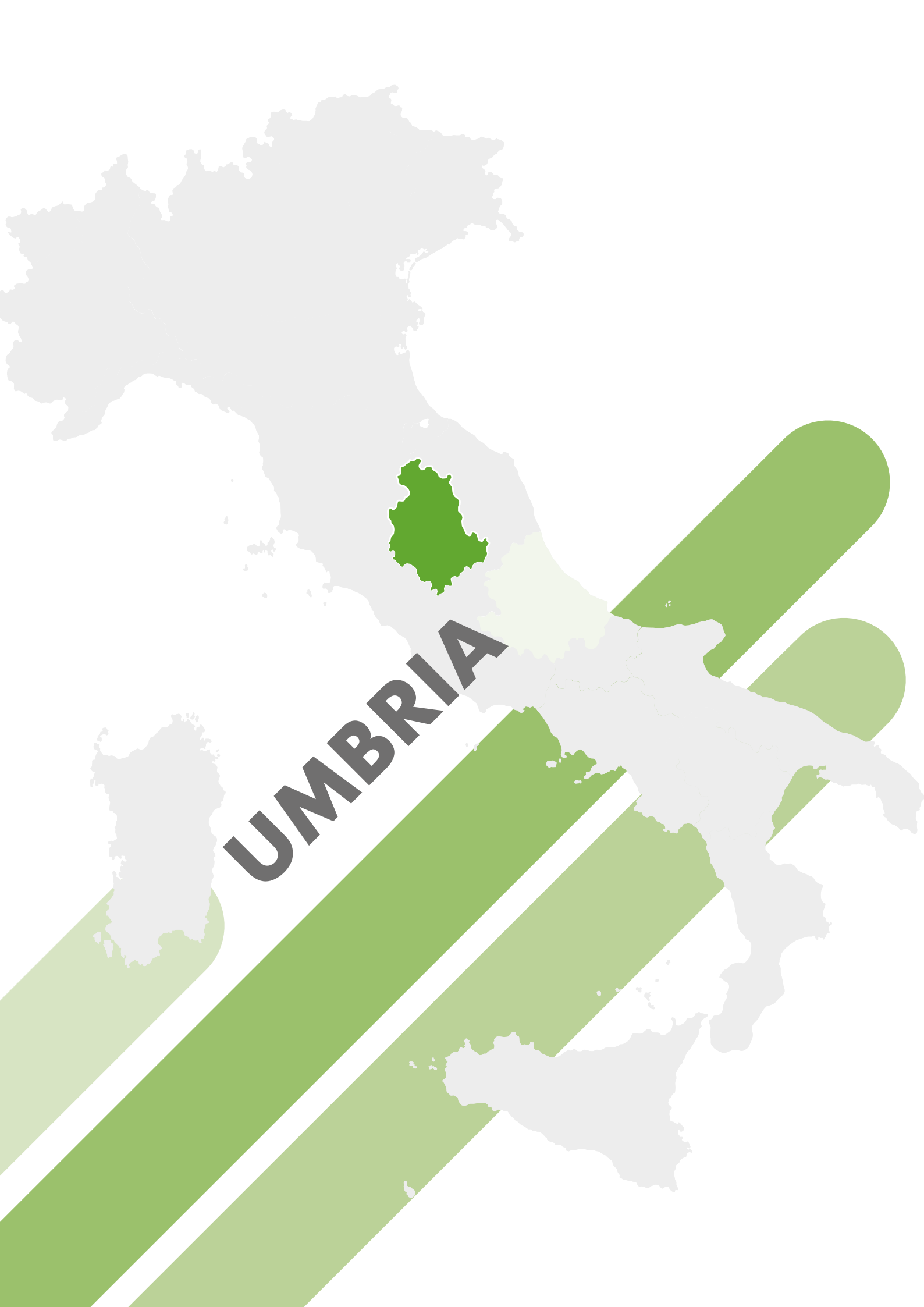
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE LUGLIO 2026



REGIONE UMBRIA





UMBRIA

UMBRIA

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	9
Azioni di Piano	10
Overview delle azioni 2026 - 2030	14
Azioni di piano 2026- 2030	15
Overview delle azioni oltre il 2030	21
Azioni di Piano oltre il 2030	22

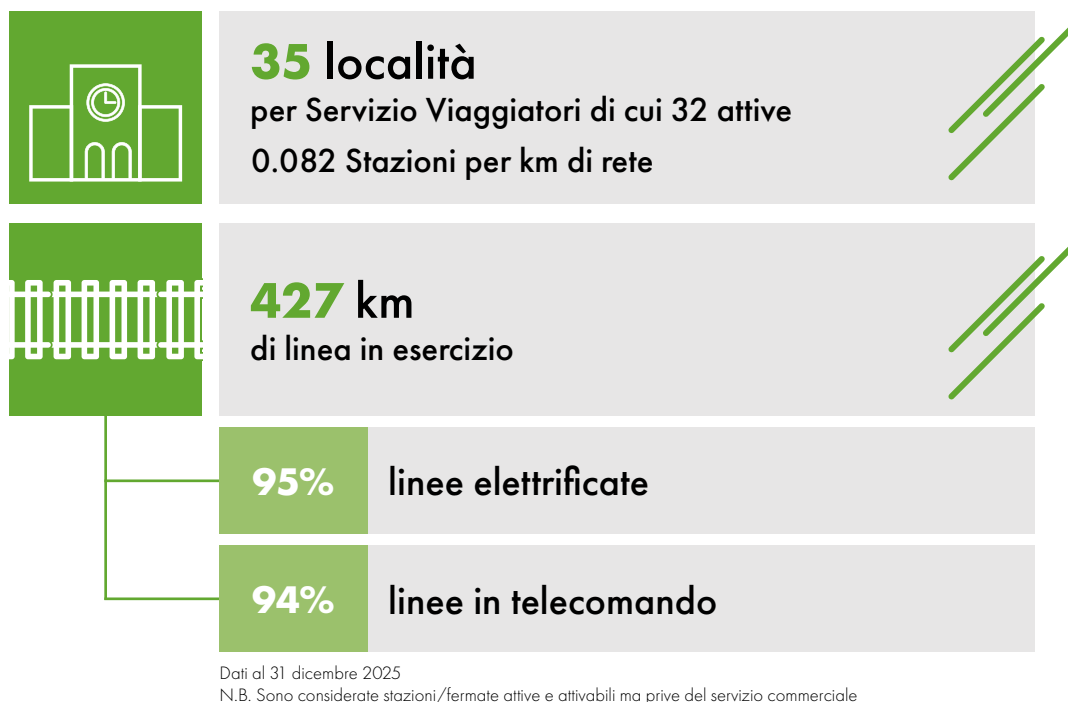




Infrastruttura e tecnologie

La Regione Umbria si estende per 8.456 km² e conta 895 mila abitanti. Il territorio è suddiviso in 92 comuni distribuiti in 2 province.

La Regione si posiziona al 15° posto per densità abitativa, al 16° posto per superficie, al 17° posto per popolazione e al 19° posto per numero di enti locali.

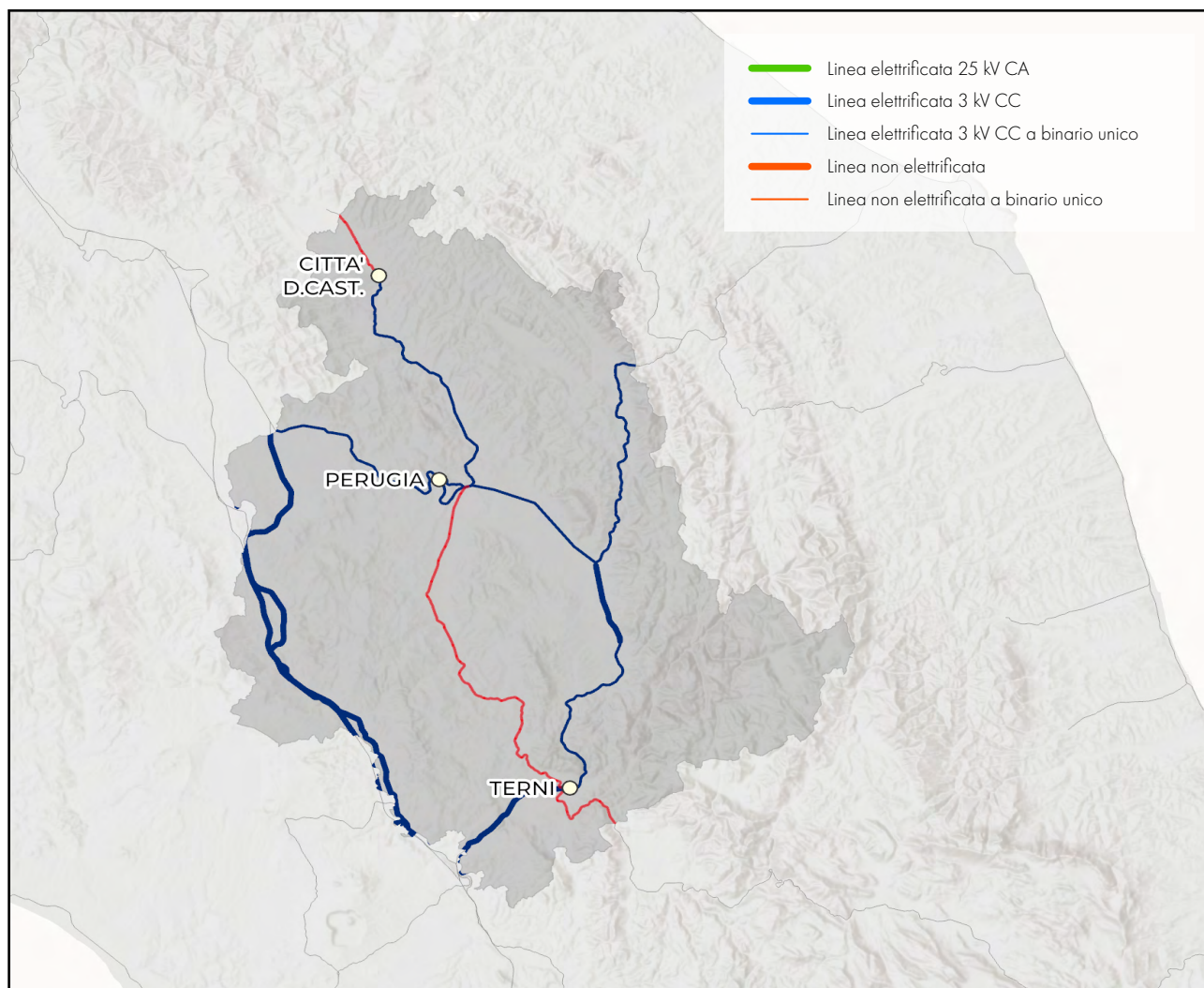


ALIMENTAZIONE

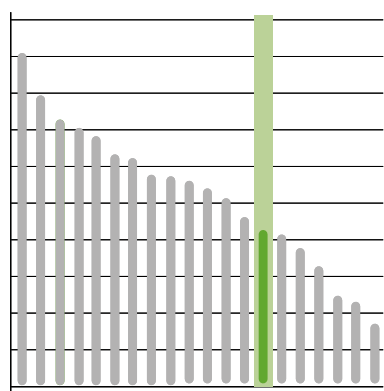
Linee elettrificate	406 km
› Linee a doppio binario	182 km
› Linee a semplice binario	224 km
Linee non elettrificate (diesel)	21 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	400 km
---	--------



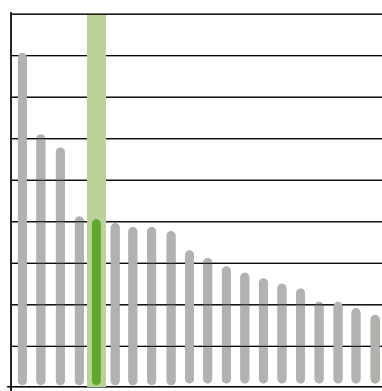
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



0,050

km/km²

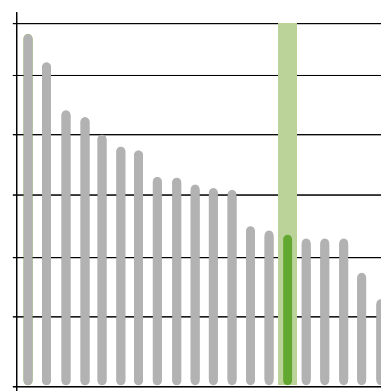
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



476,7

km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



5.623

treni*km TPL
/km binario



Scenario attuale

L'offerta di trasporto risente di una forte polarità su bacini extra regionali quali Firenze e Roma imponendo servizi qualitativamente non ottimali. La conformità del territorio e dell'infrastruttura ferroviaria (forte presenza di tratte a semplice binario) è uno degli elementi dell'attuale offerta caratterizzata a oggi da frammentazione dei servizi e scarsa integrazione tra collegamenti a mercato e network regionale.

Analizzando più nel dettaglio l'offerta ferroviaria si rilevano esclusivamente **servizi extraurbani**, veloci o più capillari, che collegano Perugia e Terni con le Regioni Marche, Toscana e Lazio.

I collegamenti con Roma sono assicurati da i collegamenti regionali veloci diretti:

- / Ancona/Perugia - Roma (120' con rinforzi);
- / Foligno/Terni - Roma (collegamenti spot nelle fasce pendolari);
- / Rieti - Terni - Roma (4 collegamenti/giorno).

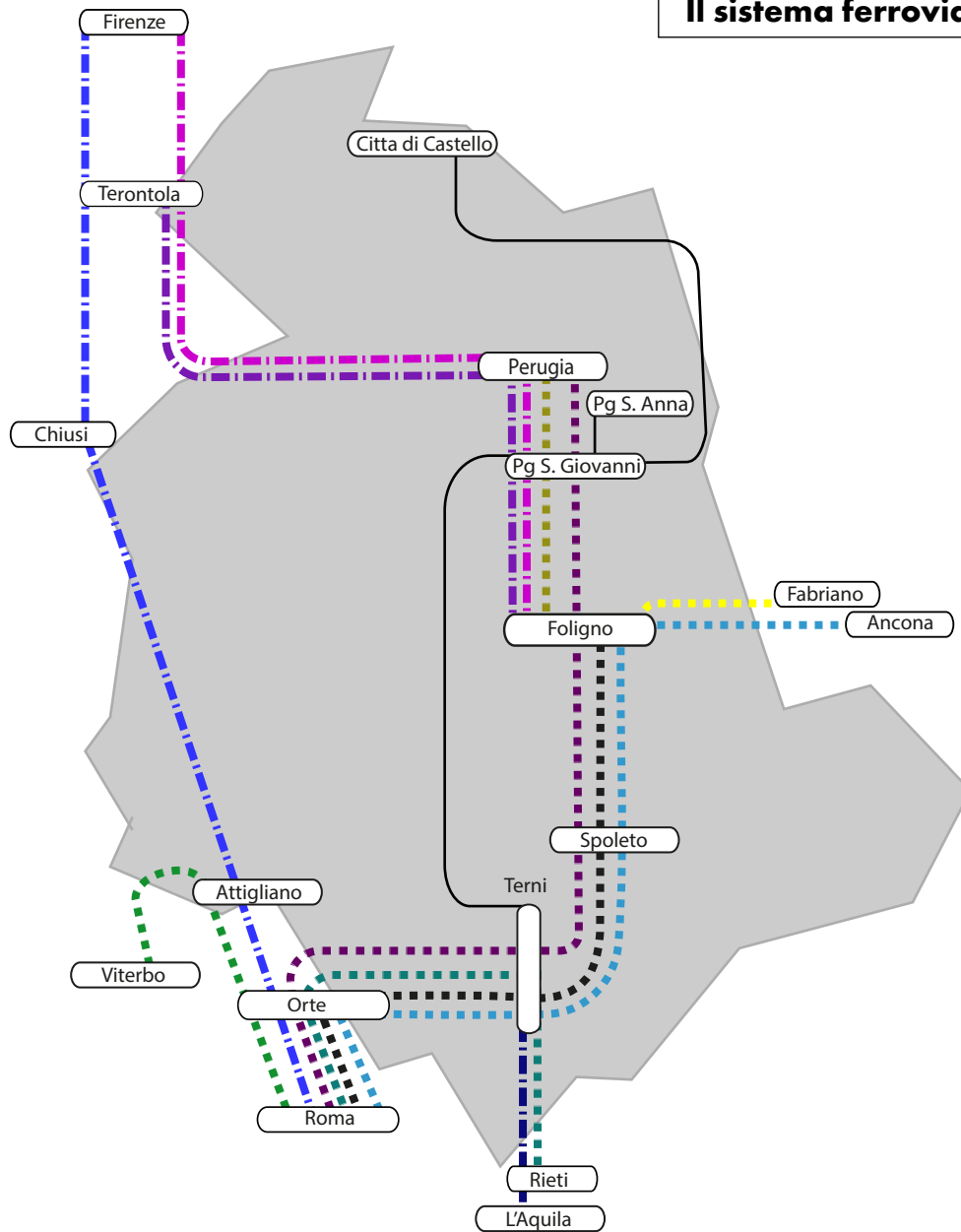
Mentre, per usufruire di ulteriori opportunità di trasporto, si può utilizzare l'interscambio ad Orte con i **servizi extraurbani veloci** da Firenze (120') e da Viterbo (4 collegamenti al giorno).

I collegamenti con Firenze sono garantiti dai **servizi extraurbani veloci** Foligno/Perugia/Terontola - Firenze (120'), integrati a 60' tra Firenze e Terontola con i regionali veloci Firenze - Roma e, con rottura di carico, utilizzando i collegamenti più capillari Foligno/Perugia - Terontola.

Completano il panorama dei servizi i collegamenti con Rieti/L'Aquila (1 coppia/ora) e i collegamenti spot tra Ancona e Foligno.



Il sistema ferroviario umbro



3,7 milioni treni*km/anno



129 treni/giorno

Valori orario 2025-2026 - contrattualizzato

LEGENDA

- Tratta a frequenza 15 minuti
- Tratta a frequenza 30 minuti
- Tratta a frequenza 60 minuti
- Tratta a frequenza 120 minuti
- Tratta a frequenza spot
- Tratta altro Gestore o estera
- Tratta RFI che prosegue con altro Gestore



Le Stazioni principali del TPL

Stazione	N° fermate/giorno medio feriale
Terni	74
Foligno	69
Perugia Ponte S. Giovanni	67
Perugia	44
Attigliano	42
Assisi	41
Bastia	39
Spello	39
Narni Amelia	38
Castiglione del Lago	34
Spoletto	33
Umbertide	30
Ellera Corciano	29
Magione	29
Orvieto	27
Passignano sul Trasimeno	27
Trevi	26
Marmore	26

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
L'Aquila - Terni	20
Città di Castello - Perugia S. Anna	13
Firenze S.M.N. - Foligno	11
Foligno - Terontola Cortona	10
Perugia - Roma Termini	10
Rieti - Terni	10
Ancona - Foligno	8
Perugia S. Anna - Umbertide	5
Città di C. - Umbertide	4
Foligno - Roma Termini	4
Città di C. - Perugia P.S.G.	4
Foligno - Perugia	3
Roma Termini - Terni	3

Le connessioni TPL con le altre regioni come origine/destino dei servizi

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Umbria	Marche	Lazio	Toscana	Abruzzo
129 (+9)*	8 (6,2%)	36 (27,9%)	16 (12,4%)	20 (15,5%)

I rimanenti 49 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

*La relazione Ancona-Roma Termini, pur non avendo O/D all'interno del territorio, svolge una funzione di servizio di rilievo per la mobilità regionale dell'Umbria.



Scenario di sviluppo

Nell'ambito dell'Accordo Quadro sottoscritto tra RFI e Regione Umbria, è centrale il tema della riorganizzazione dei servizi, con l'obiettivo di ottimizzare l'integrazione dei collegamenti regionali e a mercato nelle principali località di interscambio.

Ferma restando la necessità di mantenere e stabilizzare l'offerta sui poli attrattori di Firenze e Roma, è necessario raggiungere un ragionevole livello di frequenza nei collegamenti tra Perugia, Foligno e Terni.

Centrale è il tema dell'integrazione con i servizi e la rete ex - FCU che, attraverso importanti investimenti per:

- / ripristino della rete (come previsto nel piano di upgrade) ed eliminazione di tutti i rallentamenti il cui primo step è stato conseguito nel luglio 2019 con la riapertura della tratta Città di Castello - Perugia Ponte S. Giovanni;
- / completamento del raddoppio della tratta Terni - Campello;
- / potenziamento dell'impianto di Perugia Ponte S. Giovanni per garantire la massima accessibilità;

Tali interventi potranno garantire:

- / offerta strutturata secondo le esigenze della domanda;
- / immediata integrazione delle reti;
- / integrazione dei servizi regionali su Perugia Ponte S. Giovanni, Foligno, Terni e Terontola;
- / integrazione con i servizi a mercato tramite opportuno interscambio a Perugia Ponte S. Giovanni;
- / incremento dei volumi e della domanda.



**Integrazione e razionalizzazione
dell'offerta**

Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO		6. ANNO DI ATTIVAZIONE
XXXXXXXXXXXXX (XXX: xxx)		20XX
XXXXXXXXXXXXX		
3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026	
4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE		
VELOCITÀ <i>Tratta Cagliari - Sassari</i>	Il progetto con questo beneficio prevede l'incremento della velocità massima sulla linea. Ne deriva una diminuzione dei tempi di viaggio per alcuni servizi, espressi in minuti.	
CAPACITÀ	Con il beneficio capacità si intende l'aumento dei treni che possono circolare sull'oggetto di intervento. Il beneficio è espresso in treni/g ed è dettagliato, se necessario, con un grafico rappresentante il modello di esercizio futuro.	
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Il beneficio rappresenta la possibilità da parte degli utenti di poter usufruire del servizio ferroviario grazie alla realizzazione di una nuova località di servizio.	
REGULARITÀ	Con il beneficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i benefici sulla gestione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.	
PRESTAZIONI	Con il beneficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i benefici sulla gestione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.	
GESTIONE DEI ROTABILI	Il beneficio rappresenta l'efficientamento dei movimenti «parassiti», siano essi interni alla stazione, o invii verso altre località di servizio.	
GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter sfruttare nuovi spazi di stazione riutilizzabili, liberati dalle precedenti usi.	



INTERMODALITÀ

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci intermodali nave – treno.



INTERMODALITÀ

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi passeggeri da/verso gli aeroporti.



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Grazie allo sviluppo dell'interoperabilità tra Stati, sarà possibile ridurre il tempo di attraversamento delle frontiere, migliorando l'utilizzo degli impianti e riducendo i movimenti di manovra.



SOSTENIBILITÀ

In sostenibilità sono inseriti tutti i benefici che hanno un impatto positivo sull'interazione del sistema ferroviario con l'ambiente.



ACCESSIBILITÀ PRM

Il beneficio è rappresentato nei progetti dove è previsto uno sviluppo dei servizi PRM

LEGENDA

1. Il titolo individua univocamente uno specifico progetto.
2. Indica la riga del Contratto di Programma 2022-2026 alla quale afferisce il finanziamento dell'intervento.
3. Sintetica spiegazione del progetto volta anche a fornire, a parere del Gestore, tutte le informazioni funzionali alle Imprese Ferroviarie per valutarne gli impatti diretti e indiretti sulla loro attività.
4. Indica qualitativamente la tipologia di benefici commerciali associati all'intervento, la distinzione di colori li colloca nei diversi business: il verde per il TPL, il rosso per il Lungo Percorso e il giallo per il Merci; nei casi in cui il beneficio ha effetto su più di un business, l'icona presenta contemporaneamente i colori relativi.
5. Indica quantitativamente il principale KPI prestazionale sotteso alla realizzazione dell'intervento.
6. Rappresenta l'anno previsto di attivazione all'esercizio con Circolare Compartimentale. In caso i progetti prevedano più fasi di attivazione che hanno ricadute in termini di benefici per le IF verrà data evidenza delle su menzionate diverse fasi.



LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE PNRR



Progetti in ambito PNRR con finanziamento dell'Unione Europea: "finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU"



MIT: Amministrazione Centrale titolare degli interventi PNRR per i trasporti



Italia Domani è il portale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica.



Indicatore della Misura PNRR

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE BENEFICI PRESTAZIONI



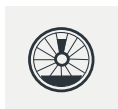
SAGOMA

Dimensione massima di larghezza e altezza sul piano del ferro del rotabile ferroviario



MODULO

Misura espressa in metri corrispondente ai binari di circolazione nonché alla lunghezza del treno di massima composizione che può circolare su di una linea in relazione alla capacità dei binari di incrocio e precedenza



PESO ASSIALE

Si intende il limite massimo della massa del veicolo che grava su ogni asse ammesso su una linea



TERMINALI

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci da/per i terminali merci



Overview delle azioni 2026 - 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
 Potenziamento infrastrutturale linea Orte - Falconara (tratta Spoleto - Campello)		2027
 Potenziamento direttrice Orte - Falconara		2028 fase oltre 2030 co.
 Potenziamento della linea Foligno - Terontola		2030 PRG oltre 2030 co
 Potenziamento della linea Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona		2028 fase 1 oltre 2030 co.



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione





Potenziamento infrastrutturale linea Orte - Falconara (tratta Spoleto - Campello)

• 2027

Rif. CdP-I: 0119 - Potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara

Descrizione del progetto

Nell'ambito degli interventi di potenziamento della linea trasversale Orte - Falconara, volti a incrementare e velocizzare i collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico è previsto il raddoppio della tratta Spoleto-Campello per un'estesa di circa 10km a partire dalla stazione di Spoleto fino al ricongiungimento dell'attuale sede raddoppiata in corrispondenza della stazione di Campello.

L'attivazione avverrà in due fasi:

- / attivazione ACC di Spoleto con esercizio a semplice binario su nuovo binario pari;
- / attivazione del raddoppio e riconfigurazione ACC di Spoleto.

Inoltre, la stazione di Spoleto sarà ammodernata, resa più accessibile con il rifacimento delle banchine e dotata di una nuova SSE.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia



VELOCITÀ



Potenziamento della linea Foligno - Terontola

- **2030 PRG**
- **Oltre il 2030***
completamento

Rif. CdP-I: 0334 - Potenziamento Foligno - Perugia - Terontola

Descrizione del progetto

La linea Foligno - Perugia - Terontola costituisce il collegamento tra la trasversale Orte - Foligno - Falconara e la linea Roma - Terontola - Firenze.

Il progetto si pone l'obiettivo di migliorare i collegamenti tra il capoluogo umbro e le regioni del versante tirrenico e prevede la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Generale dell'impianto di Assisi.

Nel complesso, sono previsti l'eliminazione di alcuni passaggi a livello, l'adeguamento marciapiedi a standard H55, la realizzazione di nuovi sottopassi e la velocizzazione degli itinerari nelle stazioni di Ellera, Spello, Bastia Umbra e Assisi.

*Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Foligno-Terontola è pari a 1h e 20'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



ACCESSIBILITÀ PRM



Potenziamento della linea Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona

PNRR

Misura 1.10

- **2028** Fase 1
- Oltre il **2030*** completamento



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P210A - Collegamento Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona - opere prioritarie

Descrizione del progetto

La tratta Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona attraversa le Regioni Umbria, Lazio e Abruzzo e presenta uno sviluppo lineare di circa 163 km.

A causa dell'orografia dei luoghi attraversati, la linea si presenta tortuosa, con livellette caratterizzate da elevati valori di ascesa e ridotti raggi di curvatura. Ciò determina delle limitazioni relativamente alla velocità massima di percorrenza della linea.

Il progetto prevede, per la sola tratta Terni - Rieti, i seguenti interventi:

- / rettifiche di tracciato tra Marmore e Rieti per elevare la velocità da 75 km/h a 100 km/h;
- / modifiche ai Piani Regolatori Generali degli impianti di Rieti, P.M. Stroncone, Contigiano, Greccio e Marmore con velocizzazioni degli itinerari di stazione a 60 km/h, con movimenti contemporanei, realizzazione di sottopassi/sovrappassi, adeguamento dei marciapiedi

L125/H55;

- / adeguamento dei posti periferici dell'ACCM Terni - Sulmona nel tratto Terni - Rieti;
- / soppressione di alcuni Passaggi a Livello.

A completamento del progetto sono inoltre previsti l'adeguamento del peso assiale a categoria C3 della tratta Rieti - L'Aquila e l'elettificazione della tratta L'Aquila - Sulmona.

Nel programma nazionale ERTMS è prevista l'implementazione del sistema ACCM/ERTMS L2 stand alone sulla linea Terni - Sulmona.

In prima fase è prevista l'attivazione del P.M. Stroncone e dell'ERTMS.

* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I

Benefici commerciali



VELOCITÀ

L'investimento consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza dei servizi regionali



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla soppressione dei Passaggi a livello e all'eliminazione delle interferenze viarie



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale del peso assiale C3 della tratta Rieti - L'Aquila per consentire la circolazione dei treni passeggeri di nuova generazione



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni



Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)

PNRR

Misura 1.10

PNRR

Misura 1.3

- **2028** fase
- **Oltre 2030*** completamente



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0298 - Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio;

Rif. CdP-I: 1175-Raddoppio PM228-Albacina

Rif. CdP-I: P239 Velocizzazione tratte Orte-Falconara

Descrizione del progetto

Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi:

- / raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 3,9 km (fase);
- / nuovo collegamento tra Castelplanio e PM228 in variante, per una lunghezza pari a 21,5 km realizzato per lotti costruttivi, completando il raddoppio della tratta Fabriano - Falconara Marittima:
 - **lotto 1:** PM228 - Genga con shunt di Albacina;
 - **lotto 2:** Genga - Serra S. Quirico;
 - **lotto 3:** Serra S. Quirico - Castelplanio.

In prima fase verrà realizzato il lotto 2 con la realizzazione della nuova stazione di Genga e il raddoppio PM228 - Albacina. Successivamente verranno realizzati i lotti 1 e 3.

Lungo tutta la direttrice è previsto anche l'upgrade tecnologico per la velocizzazione, in prima fase sulle tratte Fabriano - PM 228, Castelplanio - Falconara (già raddoppiate) e Spoleto-Foligno ed in seconda fase di intervento sulla Orte - Terni; inoltre, è prevista l'implementazione di ERTMS L2 stand alone.

* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I



Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Al termine degli interventi sarà possibile conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e Ancona per alcuni servizi fino a circa 30' e tra Roma e Perugia fino a circa 15' in relazione al modello di esercizio e al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi, anche in relazione al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera linea



ACCESSIBILITÀ PRM



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

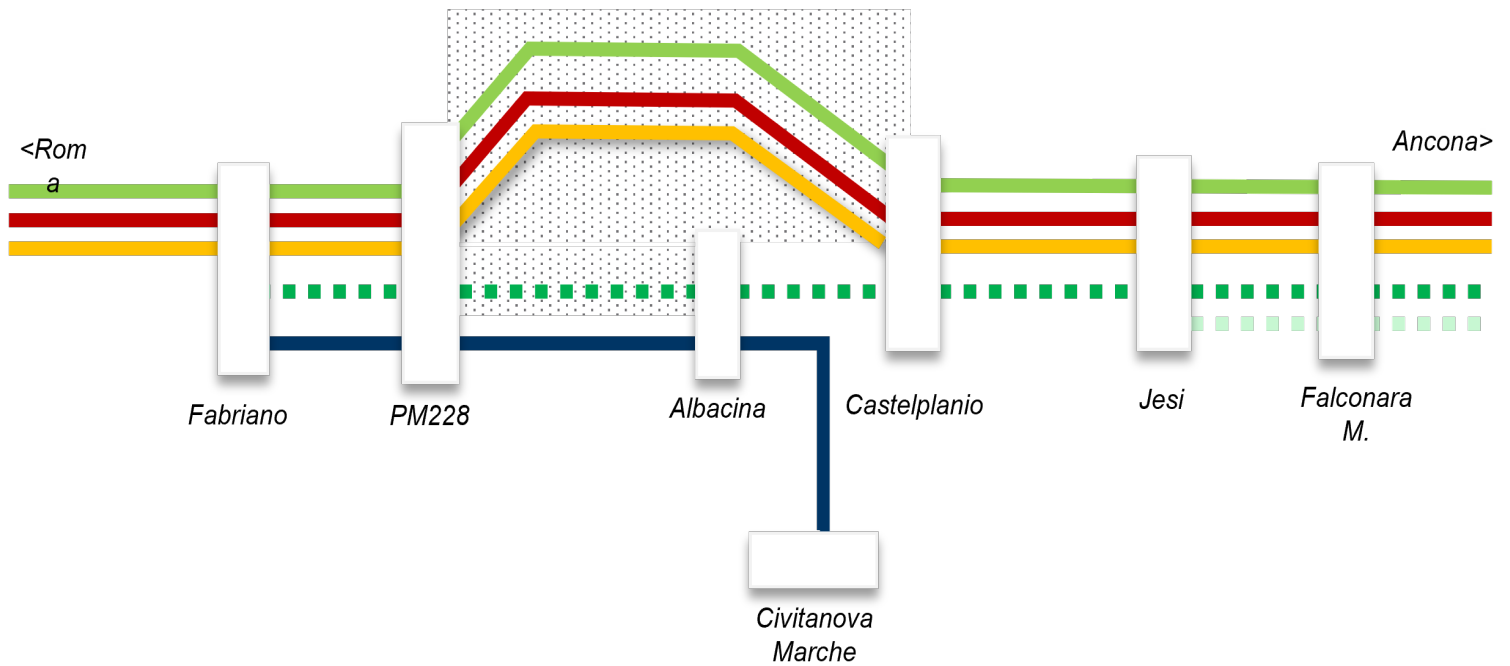
200 km/h	Velocità massima
12‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto



Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)

Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
 Ancona – Jesi	12 treni/g	1 treno/2h
 Ancona – Fabriano	19 treni/g	1 treno/2h
 Ancona – Roma	10 treni/g	1 treno/2h
 Ancona – Fabriano via Macerata	9 treni/g	1 treno/h

RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
 Passante	2 treni/g	4 treni/g

RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
 Roma – Ancona	5 treni/g	5 treni/g*

NOTE:
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.



Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
 Collegamento con Aeroporto di Perugia-Nuova fermata Perugia Collestrada	



Collegamento con Aeroporto di Perugia - Nuova fermata Perugia Collestrada

• Oltre il
2030*

Rif. CdP-I: P200 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione della nuova fermata Perugia Collestrada Aeroporto sulla linea ferroviaria Foligno - Terontola, a circa 2,5 km da Perugia Ponte S. Giovanni e in prossimità del Centro Commerciale Collestrada, garantendo l'interscambio ferro-aereo con l'aeroporto "San Francesco d'Assisi" di Perugia.

La nuova località di servizio sarà dotata di:

/ marciapiede adeguato agli standard di riferimento PRM

con estesa di 250 m;

- / spazi di attesa e servizi con aree funzionali a garantire interscambio modale tra treno e servizio navetta per l'aeroporto, Kiss&Ride e fermata TPL;
- / nuova viabilità e parcheggio con collegamento con il centro commerciale.

* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Possibilità di effettuare servizio nella nuova fermata per l'offerta viaggiatori programmata sulla linea Foligno - Terontola, assicurando l'interscambio con l'Aeroporto di Perugia



ACCESSIBILITÀ PRM



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nuovi spazio di stazione nell'ambito della nuova fermata



INTERMODALITÀ

La nuova località di servizio garantirà l'interscambio ferro-aereo con l'aeroporto "San Francesco d'Assisi" di Perugia



Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie

© Archivio FS Italiane

© Adobe Stock

Le foto, di proprietà dell'archivio di FS Italiane, hanno esclusivo valore rappresentativo e non sono strettamente correlate alla sezione nella quale sono inserite

Edizione Luglio 2026

