



IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE LUGLIO 2026



REGIONE MARCHE





MARCHE

MARCHE

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	8
Azioni di Piano	9
Overview delle azioni 2026 - 2030	13
Azioni di Piano 2026 - 2030	14
Overview delle azioni oltre il 2030	18
Azioni di Piano oltre il 2030	19

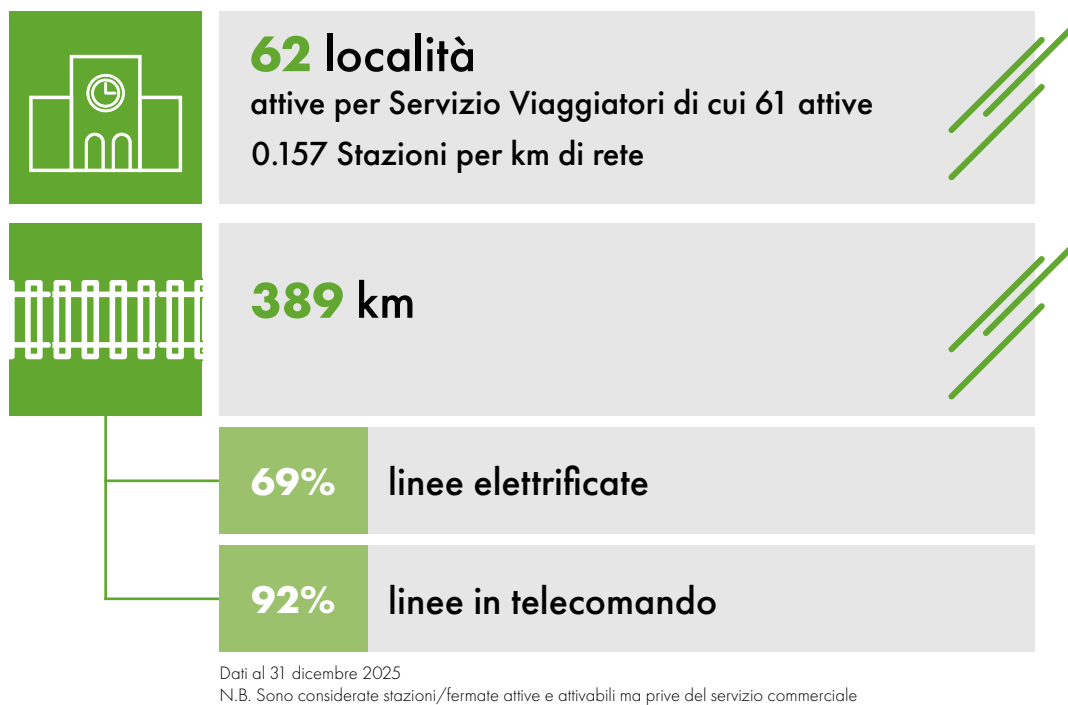




Infrastruttura e tecnologie

La Regione Marche si estende per 9.694 km² e conta 1,5 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 229 comuni distribuiti in 5 province. La Regione si posiziona all'11° posto

per densità abitativa, al 13° posto per popolazione e al 15° posto in Italia per superficie e numero di enti locali.



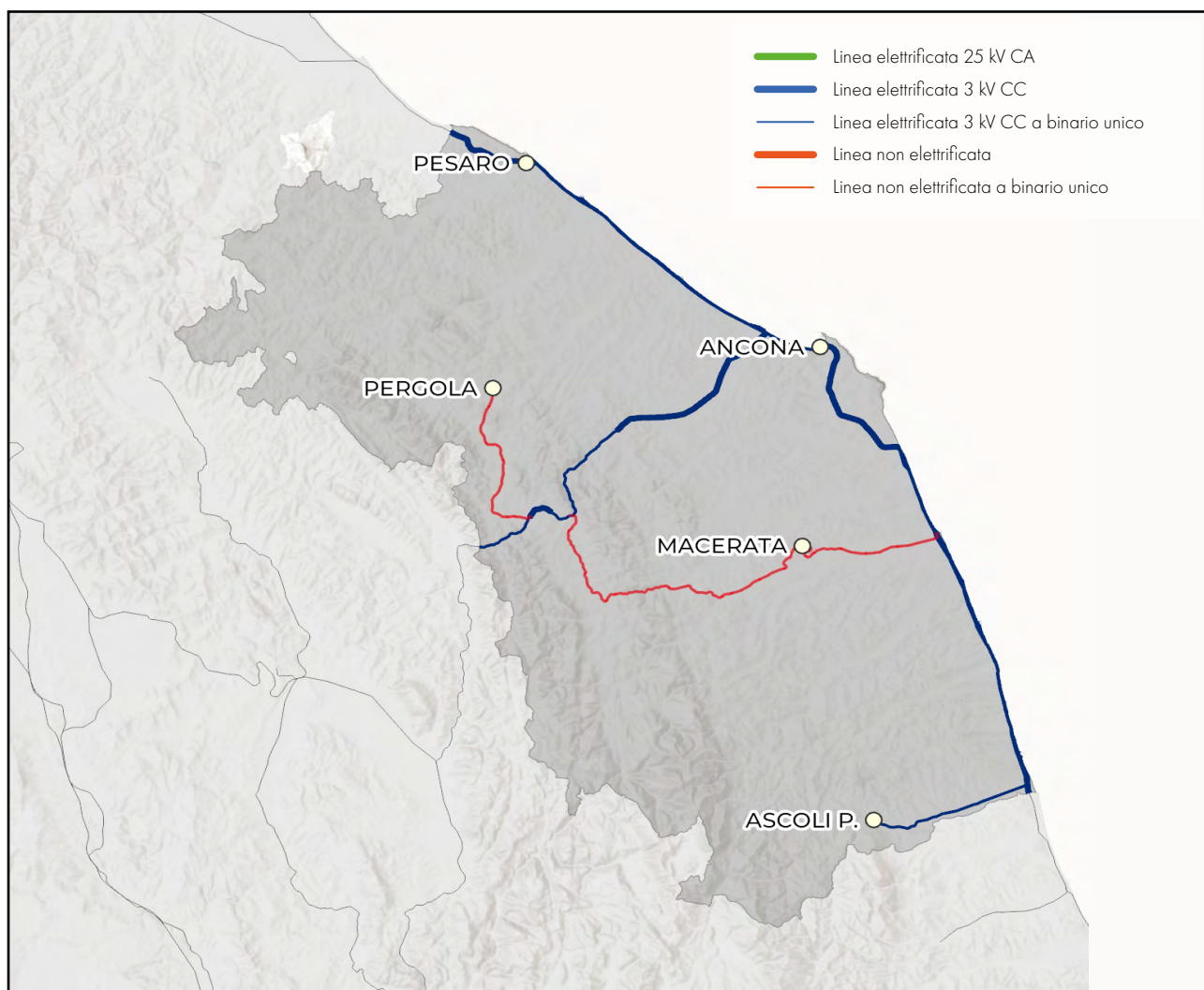
ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	270 km
› Linee a doppio binario	204 km
› Linee a semplice binario	66 km
Linee non elettrificate (diesel)	118 km

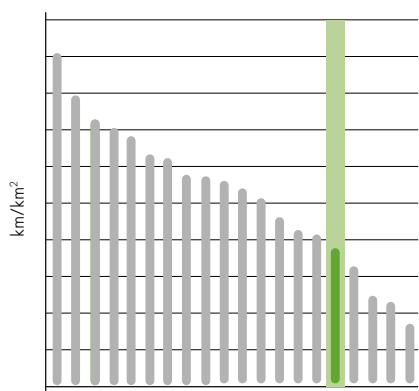
TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	357 km
---	--------





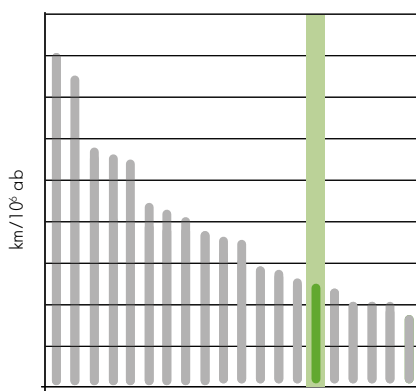
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



0,040

km/km²

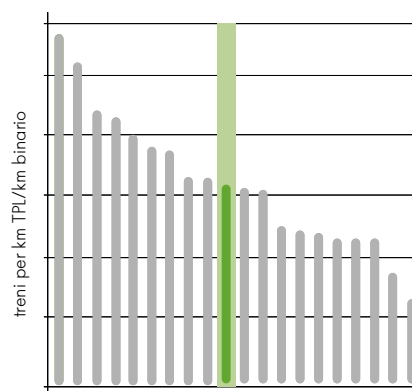
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



250,5

km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



8.029

treni*km TPL
/km binario



Scenario attuale

Il sistema di trasporto ferroviario delle Marche si caratterizza per una concentrazione del traffico lungo la direttrice Adriatica, ove **si integra** con i servizi a mercato, e la direttrice Orte - Falconara per i collegamenti con Roma e con l'Umbria.

Il resto del bacino marchigiano è costituito da due appendici dell'Adriatica. Una si dirama da Civitanova e, passando da Macerata, si congiunge con la direttrice romana ad Albacina; l'altra, diramandosi da Porto d'Ascoli, arriva ad Ascoli Piceno. I servizi presenti, ad eccezione di pochi casi, non presentano ancora una struttura strettamente cadenzata.

Sulla **linea Orte - Falconara** si prevede di sistematizzare i **servizi extraurbani** veloci Ancona - Roma al fine di garantire opportunità di interscambio anche con i servizi della Regione Umbria.

Lungo **la direttrice Adriatica** si osservano principalmente i **servizi di carattere extraurbano**:

- / Piacenza - Ancona (120') con rinforzi;
- / Bologna/Rimini - Pesaro/Ancona (1 treno/ora);
- / Ancona - Pescara (120') con rinforzi
- / Ancona - Ascoli P.(120') con rinforzi

L'**interscambio** è garantito con i servizi a mercato sia in direzione nord che sud nella stazione di Ancona.

La **direttrice Falconara - Orte** è caratterizzata da **servizi extraurbani**:

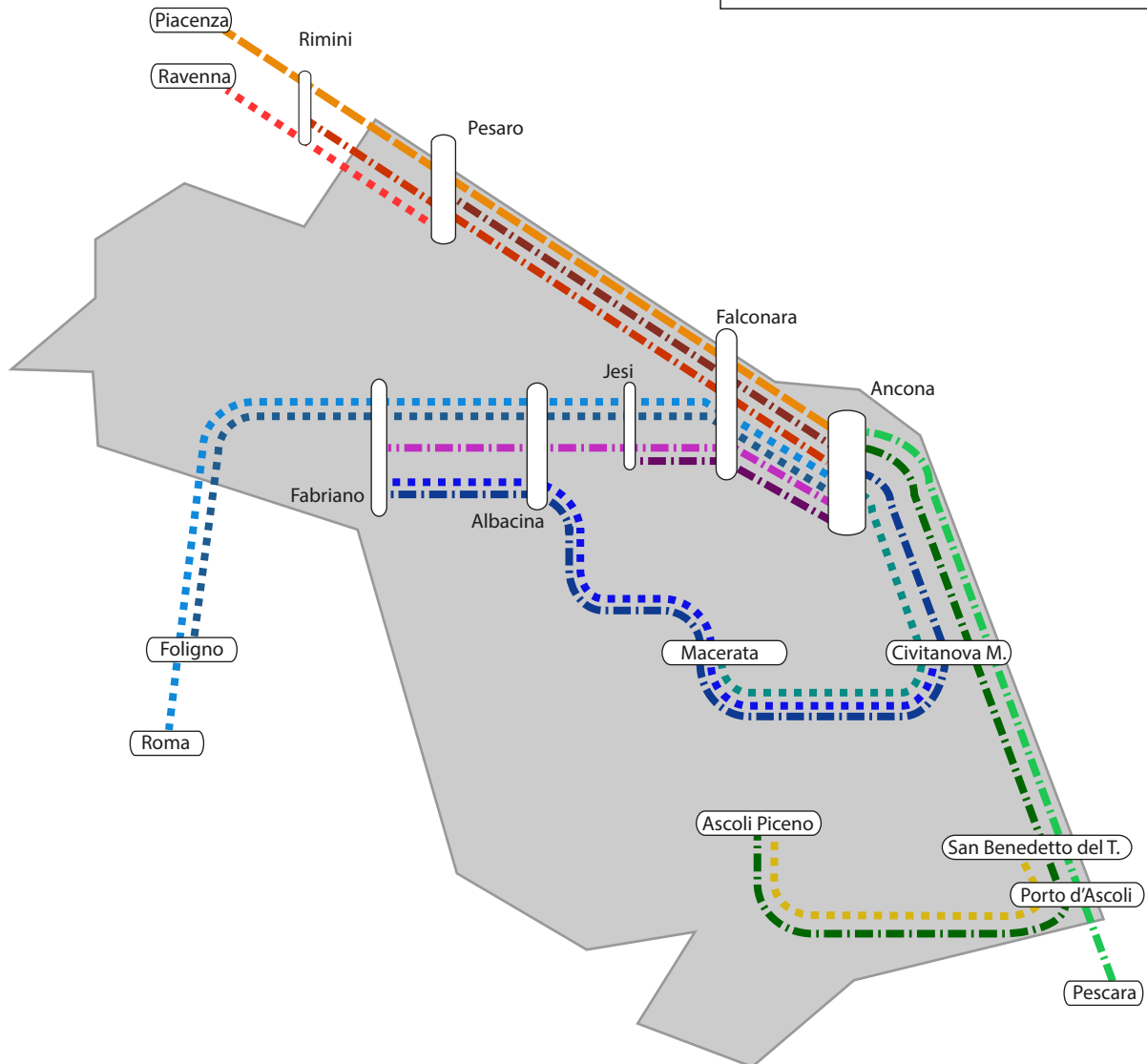
- / Ancona - Roma (120');
- / Ancona - Jesi/ Fabriano (1 treno/ora).
- / Ancona - Foligno (8 treni/giorno)

La **linea Civitanova - Albacina**, , integrata con la direttrice Orte - Falconara presenta relazioni **extraurbane** orarie con rinforzi nelle ore di punta non rigidamente strutturate che assicurano le relazioni Ancona/Civitanova - Macerata/Fabriano.

Nel corso del 2025 è stata attivata la fermata di Tolentino Campus che viene servita dalle relazioni insistenti sulla linea Civitanova - Albacina



Il sistema ferroviario marchigiano



4,9 milioni treni*km/anno



213 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
Ancona	170
Falconara Marittima	104
Civitanova Marche-Montegranaro	78
Ancona Torrette	74
San Benedetto del Tronto	72
Loreto	66
Porto D'Ascoli	65
Fabiano	60
Pesaro	59
Fano	52
Jesi	52
Senigallia	52
Marotta-Mondolfo	51

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Ancona - Fabriano	27
Ancona - Ascoli Piceno	24
Ancona - Piacenza	22
Ancona - Pescara	18
Ancona - Rimini	15
Ancona - Jesi	12
Ancona - Pesaro	11
Ancona - Roma Termini	10
Ancona - Foligno	8
Ancona - Macerata	7
Fabriano - Macerata	7
Civitanova Marche - Fabriano	6
Civitanova Marche - Macerata	6
Ascoli Piceno - S. Benedetto T.	6

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Marche	Emilia-R.	Umbria	Lazio	Abruzzo	Lombardia
213	23 (10,8%)	8 (3,8%)	10 (4,7%)	33 (15,5%)	24 (11,3%)

I rimanenti 117 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

L'Accordo Quadro tra RFI e Regione Marche è stato aggiornato nel 2022.

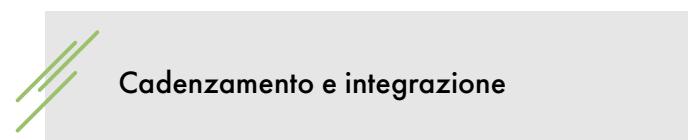
Lo sviluppo dei servizi riguardano soprattutto la linea Orte - Falconara, sulla quale sono previsti numerosi interventi di potenziamento.

In particolare, oltre al potenziamento dei collegamenti tra Ancona e Roma, verrà cadenzato ogni 60' il servizio Ancona - Fabriano via Macerata.

Sulla direttrice Adriatica verrà perseguita, in armonia con le possibili variazioni dei servizi a mercato conseguenti alla velocizzazione della linea, la costante integrazione con gli stessi per gli spostamenti a lungo raggio.

Sulla linea Civitanova - Albacina, attraverso un accordo fra Regione Marche, Comune di Tolentino e RFI verrà realizzata la nuova fermata di Tolentino Campus fra Tolentino e San Severino. Nell'ambito del progetto di elettrificazione della linea Civitanova - Albacina, l'attuale fermata di Urbisaglia sarà trasformata in stazione.

Gli interventi di potenziamento tecnologico sono volti all'incremento della regolarità del servizio.



Cadenzamento e integrazione

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 Tratta Cagliari - Sassari	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 usanze.	



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



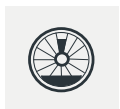
SAGOMA

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 e tecnologico linea Civitanova - Macerata - Albacina		2028
 Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)		2028 fase oltre 2030 co.



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Civitanova - Macerata - Albacina

PNRR

Misura 1.10

• 2028



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P147 - Elettrificazione Civitanova - Macerata - Albacina

Descrizione del progetto

Il progetto ha l'obiettivo di riorganizzare e potenziare il traffico a servizio della Regione Marche.

Gli interventi previsti sono:

- / la realizzazione degli Apparat Centrali a Calcolatori (ACC) per tutti gli impianti della linea;
- / la velocizzazione dei movimenti dei treni in stazione e la possibilità di effettuare ingressi contemporanei;
- / la realizzazione di sottopassi e marciapiedi a standard STI PRM;
- / gli interventi di adeguamento della sagoma delle gallerie e di miglioramento sismico dei ponti.

Attualmente sono stati attivati gli ACC in tutti gli impianti della linea e realizzati sottopassi e nuovi marciapiedi nelle stazioni di Macerata, Tolentino, S. Severino, Morrovalle e Corridonia. Dapprima verrà realizzata l'elettrificazione della linea, seguirà la trasformazione della fermata di Urbisaglia (tra Macerata e Tolentino) in una stazione a 2 binari, atta a garantire un nuovo punto di incrocio sulla linea. Contestualmente, nell'ambito di un altro progetto d'investimento, verrà attivato l'upgrade tecnologico con ACCM ed ERTMS.

A completamento, è prevista la soppressione di alcuni PL e interventi di armamento negli impianti di S. Severino, Morrovalle, Matelica e Castelraimondo e realizzazione di marciapiedi e sottopassi a standard STI PRM negli impianti di Matelica e Castelraimondo.

Benefici commerciali



REGULARITÀ

La possibilità di effettuare ingressi contemporanei in stazione consentirà un miglioramento dei livelli di regolarità con conseguente diminuzione dei ritardi derivanti dalle conflittualità fra itinerari di stazione



VELOCITÀ

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



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni



CAPACITÀ

L'intervento permetterà di offrire un servizio cadenzato con materiale elettrico, come previsto in Accordo Quadro, sui collegamenti Ancona - Macerata e Ancona - Fabriano



ACCESSIBILITÀ PRM

Tutte le stazioni (inclusa Urbisaglia) saranno conformi a quanto disposto dalle norme vigenti STI PRM al fine di garantire la fruizione del servizio ferroviario anche alle persone a ridotta mobilità



Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)

PNRR

Misura 1.10

PNRR

Misura 1.3

• **2028** fase

• **Oltre 2030***
completamento



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



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

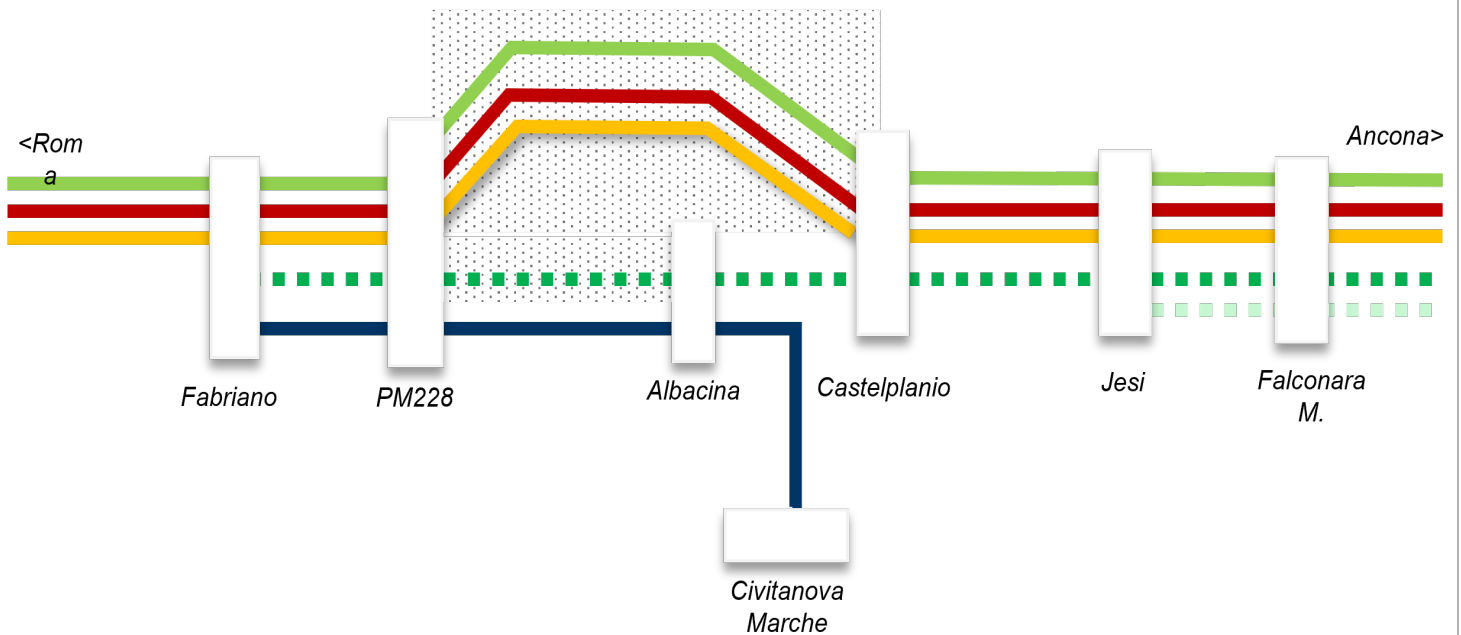
200 km/h	Velocità massima
12‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

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 – Fabiano	19 treni/g	1 treno/2h
■ ■ ■	Ancona – Roma	10 treni/g	1 treno/2h
■ ■ ■	Ancona – Fabiano 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
 Nodo di Falconara	  





Nodo di Falconara

• Oltre il
2030*

Rif. CdP-I: 0297A - Nodo di Falconara 1^ fase

Descrizione del progetto

Il progetto di investimento ha l'obiettivo di realizzare una nuova infrastruttura atta a permettere la circolazione dei treni nord-sud anche verso la linea diramata verso Jesi Interporto.

Gli interventi da realizzare nell'ambito del progetto sono i seguenti.

- / dismissione di alcuni fasci di binari secondari nella stazione di Falconara, realizzata nel 2024;
- / realizzazione di una nuova stazione merci, ubicata fra le stazioni di Varano e Loreto in prossimità della fermata di Osimo, atta a garantire le attività di sosta e le verifiche tecniche dei treni merci, oggi espletate nella stazione di Falconara, con possibilità di cambio del Personale di Macchina. L'impianto sarà dotato di un nuovo Apparato per la gestione della circolazione, avente giurisdizione su 5 binari elettrificati a modulo 750 m, alcuni dei quali dotati di binari tronchi secondari per lo scarto di carri degradati e la sosta locomotori. È inoltre prevista la realizzazione di un piazzale, il cui accesso sarà garantito da una viabilità appositamente progettata, che ospiterà un fabbricato tecnologico, un fabbricato ad uso del personale ferroviario e una cabina MT/BT;
- / la modifica del PRG di Falconara con una configurazione finale a 5 binari di modulo 750 m e l'attivazione di un

apparato ACC, la dismissione dell'attuale Fascio Est e del binario I Ovest, oggi adibiti a sosta e verifiche tecniche, e la delocalizzazione dell'attuale sottostazione elettrica (SSE);

- / la realizzazione di una variante di circa 5,6 km, lato monte rispetto all'attuale linea ferroviaria Bologna - Ancona, con origine a sud della stazione di Montemarciano, al di fuori del perimetro dell'impianto petrolifero API;
- / la realizzazione di una bretella a semplice binario di circa 1,5 km, tra la linea Adriatica e la linea Orte - Falconara, con origine a sud della stazione di Montemarciano, utile sia a migliorare il collegamento merci con la stazione di Jesi Interporto sia ad eliminare la necessità d'invertire la direzione di marcia dei treni a Falconara.

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

Benefici commerciali a completamento del progetto



PRESTAZIONI

La nuova bretella garantirà un nuovo percorso alternativo al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo già adeguato a P/C 45 tra Roma e il Nord Italia, ed inoltre, agevolerà il collegamento merci con la stazione di Jesi Interporto



CAPACITÀ

Incremento offerta merci a modulo 750 metri



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuovo terminal merci in prossimità di Osimo



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

