IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE MARCHE



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


MARCHE

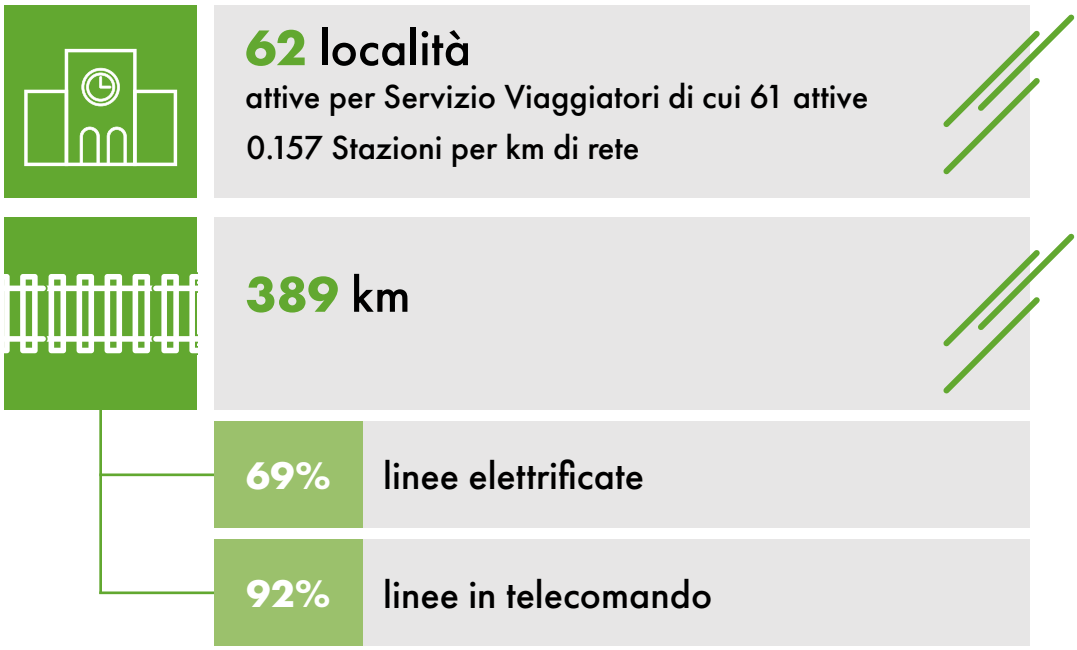
MARCHE

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 al 11° posto per densità abitativa, al 13° posto per popolazione e al 15° posto in Italia per superficie e numero di enti locali.



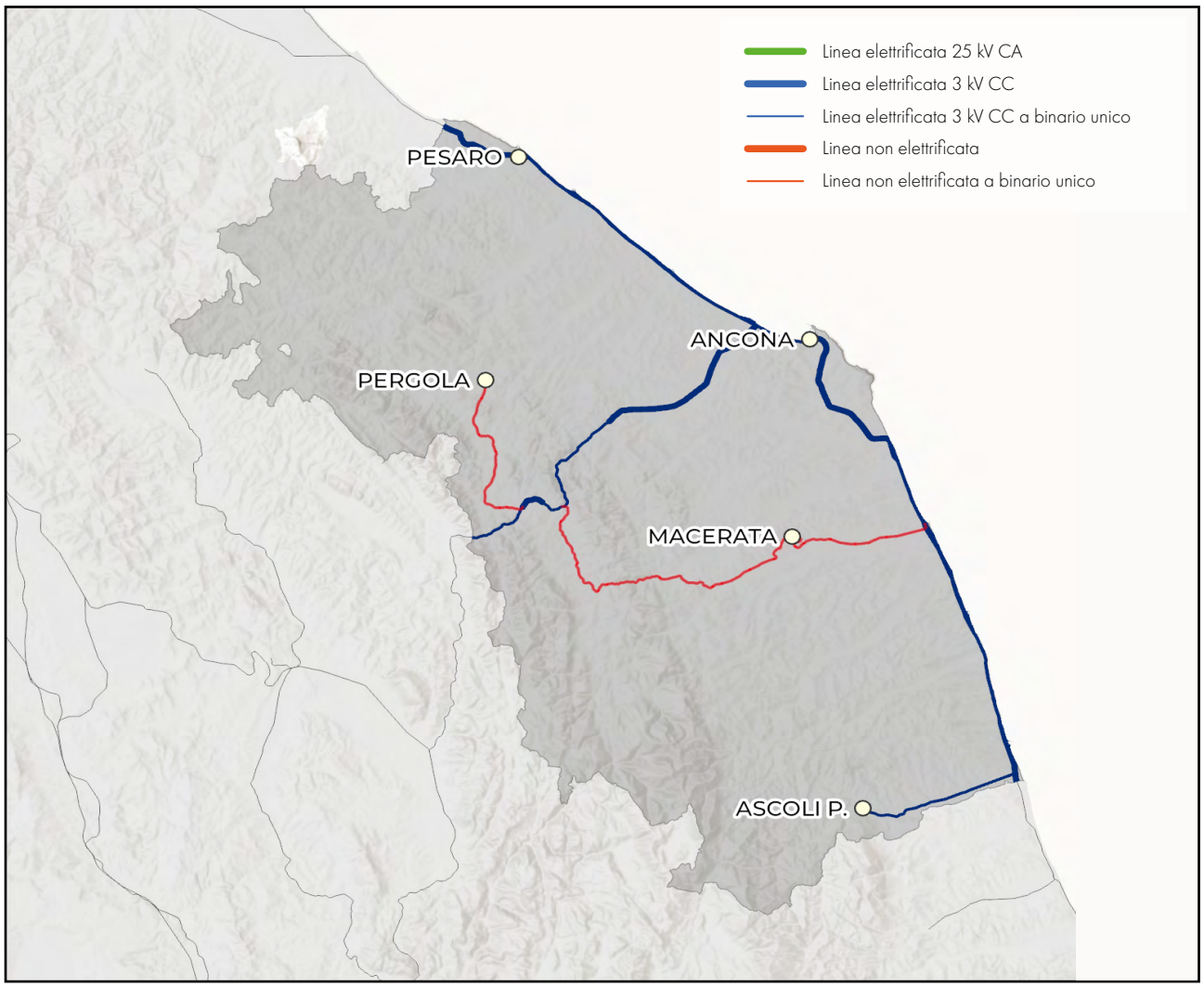
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

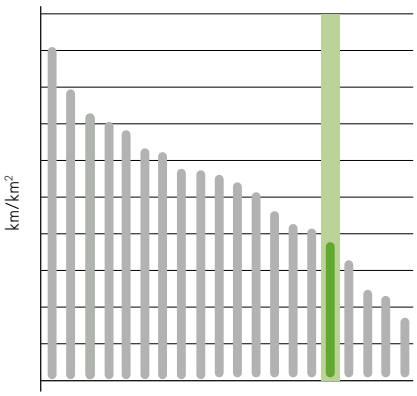
Linee elettrificate	270 km
› Linee a doppio binario	204 km
› Linee a semplice binario	66 km
Linee non elettrificate (diesel)	118 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	357 km

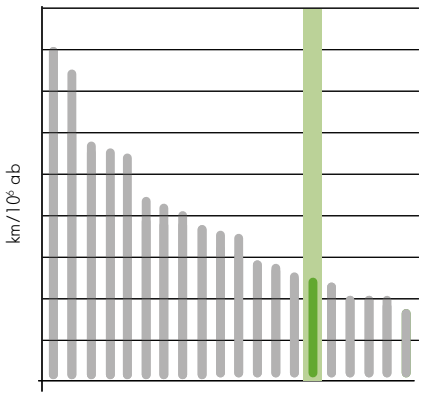


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



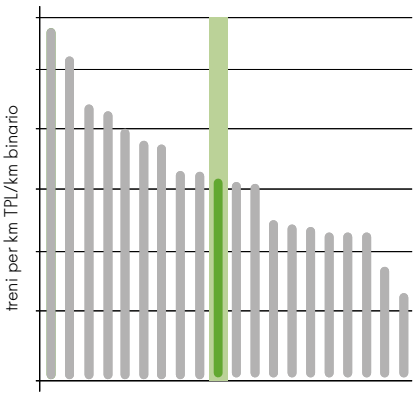
0,040 km/km²

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

Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	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
Fabriano	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
213	47 (22,1%)	8 (3,8%)	10 (4,7%)	33 (15,5%)

I rimanenti 115 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

XXXXXXXXXXX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026

4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE



VELOCITÀ

Il progetto con questo beneficio prevede l'incremento della velocità massima ammessa sulla linea. Ne deriva una diminuzione dei tempi di viaggio per alcuni servizi, espresso in minuti.



CAPACITÀ

Con il beneficio capacità si intende l'aumento dei treni che possono circolare sulla linea 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.



REGOLARITÀ

Con il beneficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i progetti sulla gestione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.



PRESTAZIONI

Il beneficio prestazioni si applica a tutti quei progetti che prevedono un potenziamento di sagoma, modulo o peso assiale e che quindi permetteranno la circolabilità di treni con maggiori prestazioni.



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 o spazi riutilizzabili, liberati dei 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.

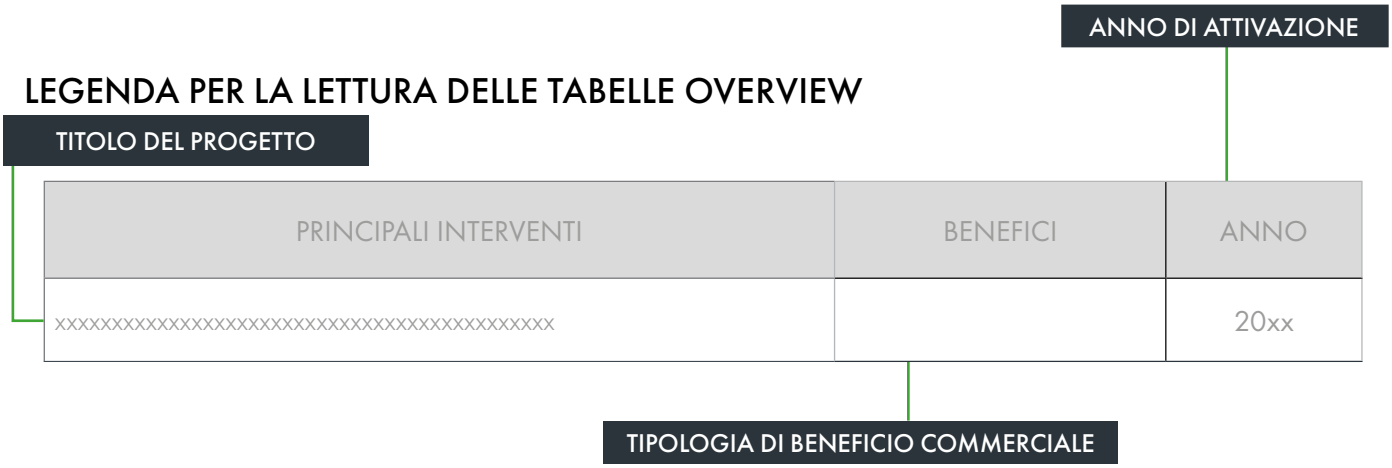
NOTE ESPLICATIVE

NB1: il beneficio legato a *velocità/tempi di viaggio* si riferisce a innalzamento della velocità di fiancata e/o recuperi di percorrenza e/o riduzione tempi di viaggio. Il reale beneficio potrà essere consolidato solo in relazione al modello di esercizio effettivo.
NB2: il beneficio legato all'incremento di *capacità* si riferisce al massimo numero di treni che possono essere commercializzati nella tratta potenziata. La reale possibilità di commercializzazione potrà essere consolidata solo in relazione al modello di esercizio effettivo. Il numero di treni/h si intende per senso di marcia se non diversamente esplicitato. Per i progetti che avranno un concreto impatto sull'aumento dei servizi, è rappresentato il modello di esercizio obiettivo, con il dettaglio dei nuovi servizi che verranno implementati.
NB3: il beneficio legato al miglioramento dell'*accessibilità* è associato a interventi che incrementano o facilitano i punti di accesso alla rete e/o consentono l'attivazione di nuovi servizi.
NB4: il beneficio legato alla *regolarità* è associato a interventi che riducono i ritardi derivanti da:

- conflitti di circolazione;
- guasti e degradi al sistema infrastrutturale.

NB5: il beneficio legato all'incremento delle *prestazioni* è associato a interventi per il business merci che permettono di aumentare il modulo e/o la sagoma e/o massa assiale di linea e/o potenziamento dei terminali.
NB6: il beneficio legato alla gestione dei rotabili è associato a interventi che variano la capacità dell'impianto.
NB7: il beneficio legato alla gestione degli spazi di stazione è associato a interventi che variano le superfici destinate all'attesa dei viaggiatori, all'attività commerciale delle Imprese Ferroviarie e alle altre attività commerciali.

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE TABELLE OVERVIEW



LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE PNRR

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU	Progetti in ambito PNRR con finanziamento dell'Unione Europea: "finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU"
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	MIT: Amministrazione Centrale titolare degli interventi PNRR per i trasporti
Italiadomani PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA	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.
PNRR Misura 1.X	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**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

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 Apparati 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

REGOLARITÀ	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
ACCESSIBILITA 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: I175-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 - Grotte di Frasassi 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 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



ACCESSIBILITA PRM



PRESTAZIONI

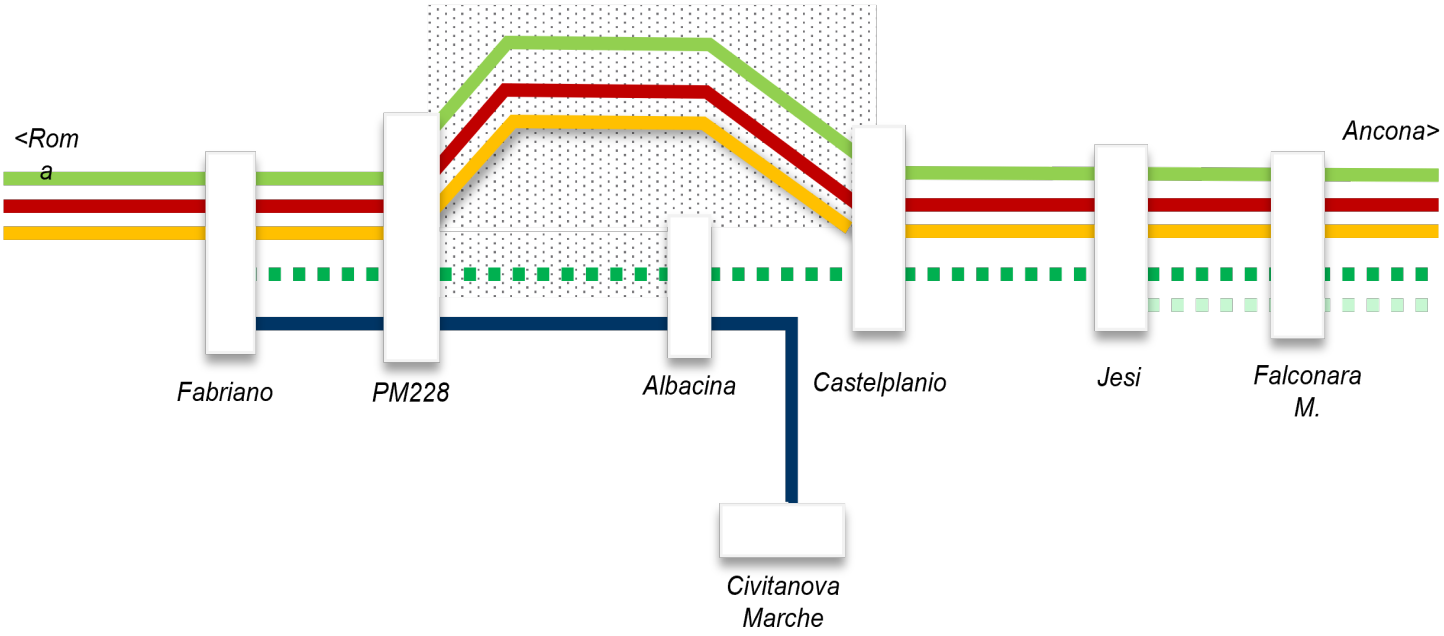
Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

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
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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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 ottobre 2026

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE