# IL PIANO COMMERCIALE

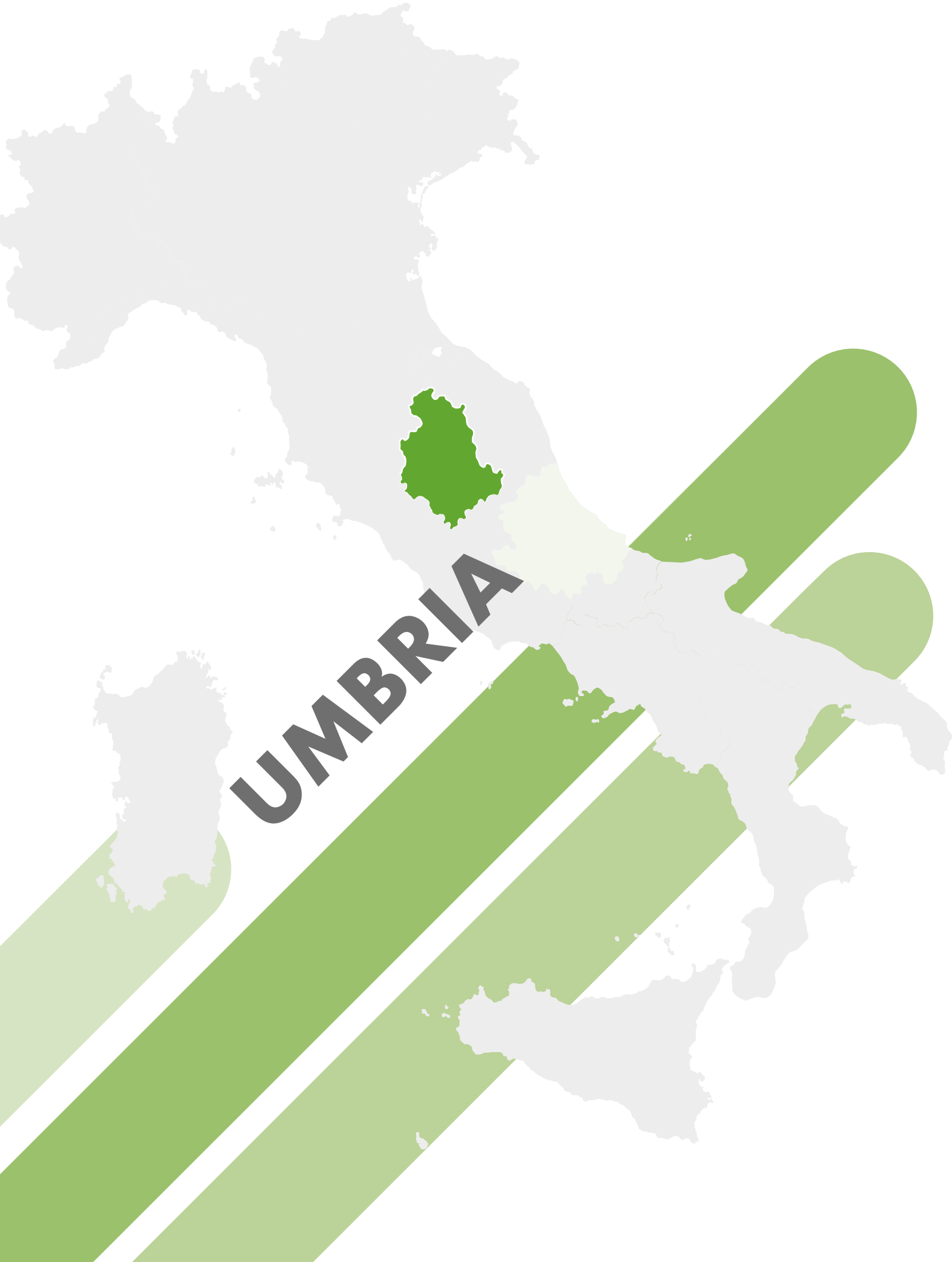
EDIZIONE OTTOBRE 2026



## REGIONE UMBRIA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


UMBRIA

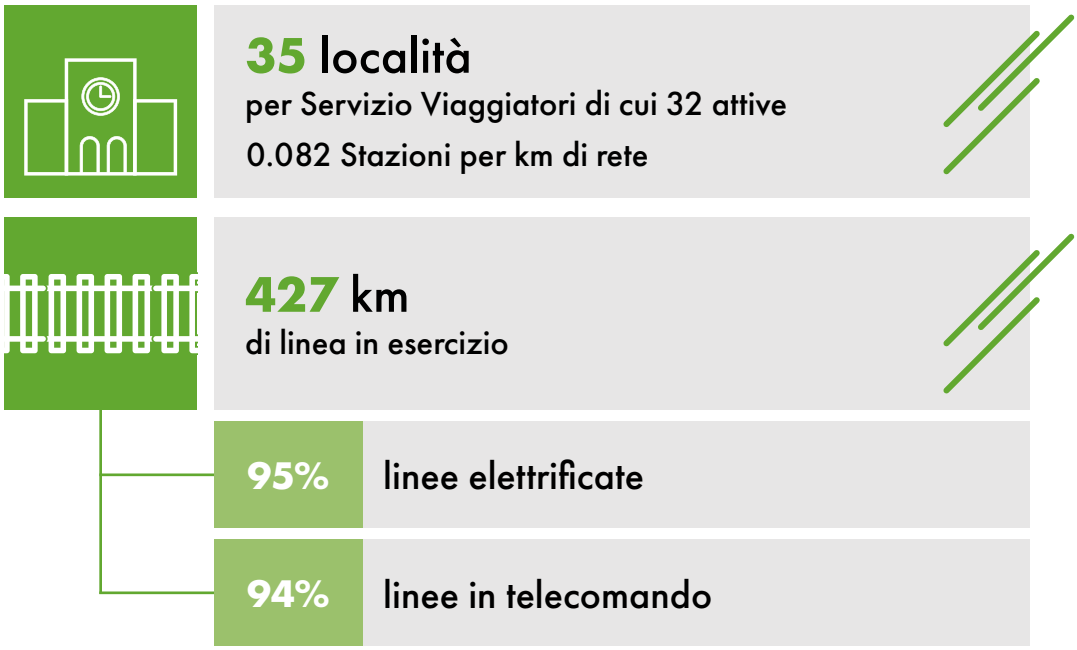
# UMBRIA


| | |
|---|---|
| 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.



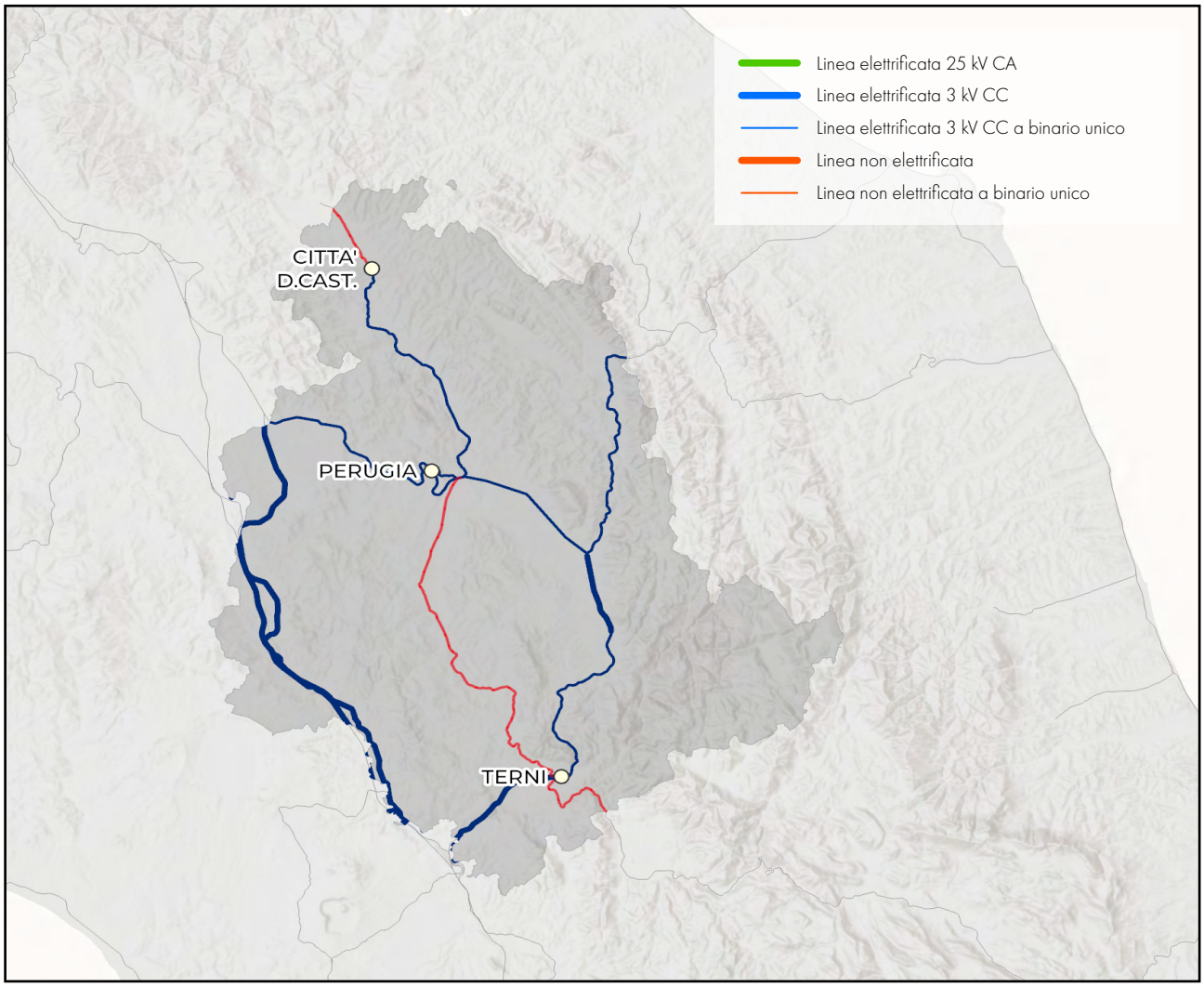

Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

## ALIMENTAZIONE

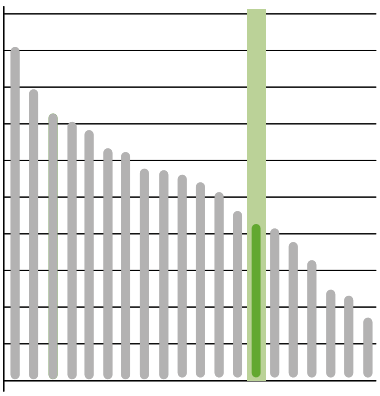
| | |
|---|---|
| Linee elettrificate | 406 km |
| › Linee a doppio binario | 182 km |
| › Linee a semplice binario | 224 km |
| Linee non elettrificate (diesel) | 21 km |

## TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

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

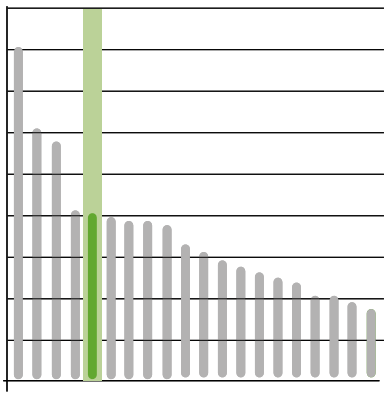



## DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



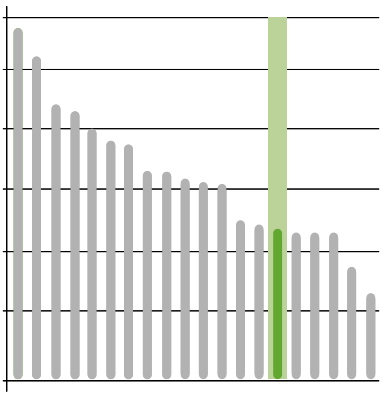
**0,050** km/km²

## DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



**476,7** km/ $10^6$ 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:

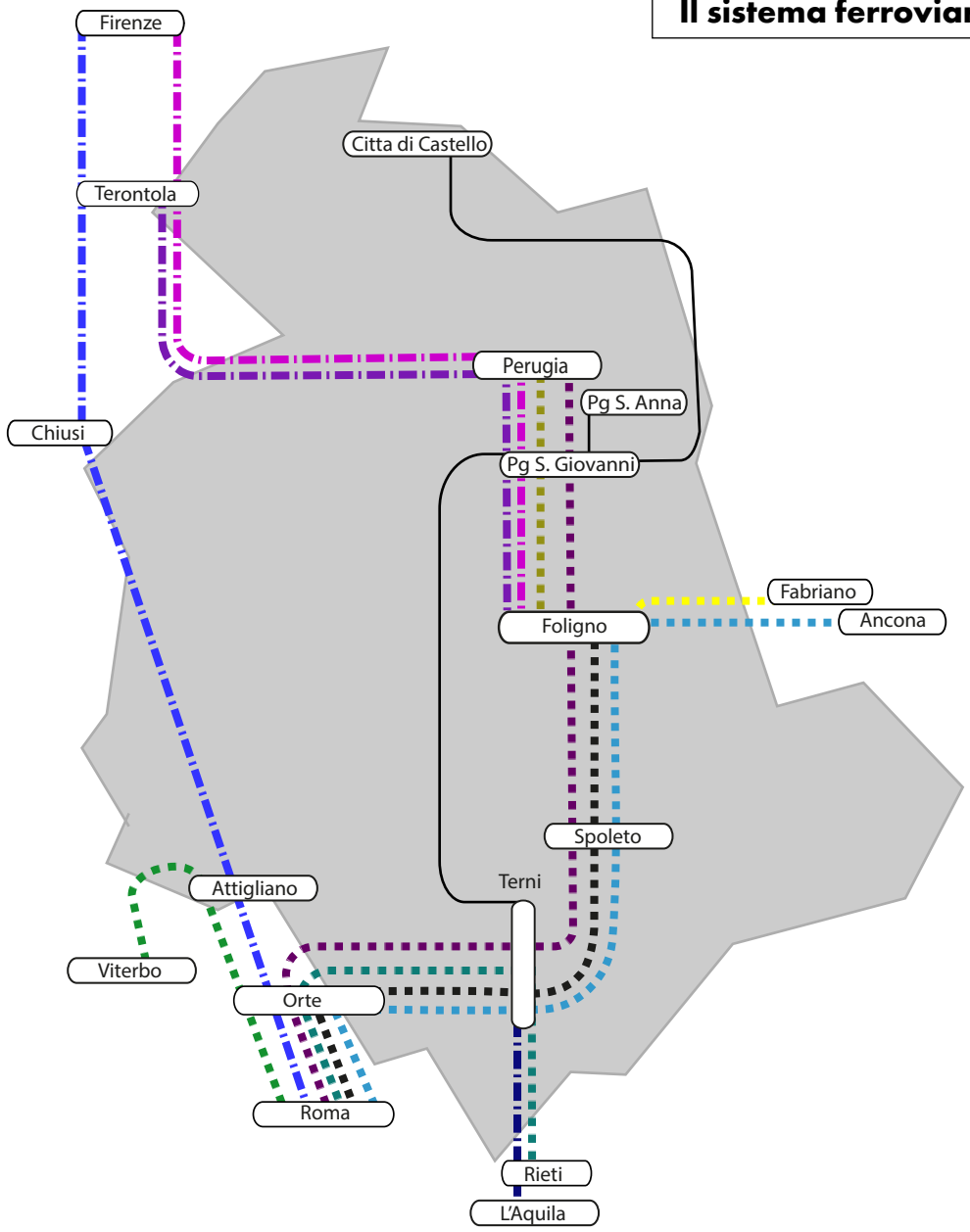
- Ancona/Perugia - Roma (120' con rinforzi);
- Foligno/Terni - Roma (collegamenti spot nelle fasce pendolari);
- Rieti - Terni - Roma (4 collegamenti/giorno).

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

## Località di servizio principali del TPL

| Località di servizio | 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 |
| Castiglion del Lago | 34 |
| Spoleto | 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**

XXXXXXXXXXX

**6. ANNO DI ATTIVAZIONE**

20XX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

**3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

**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.

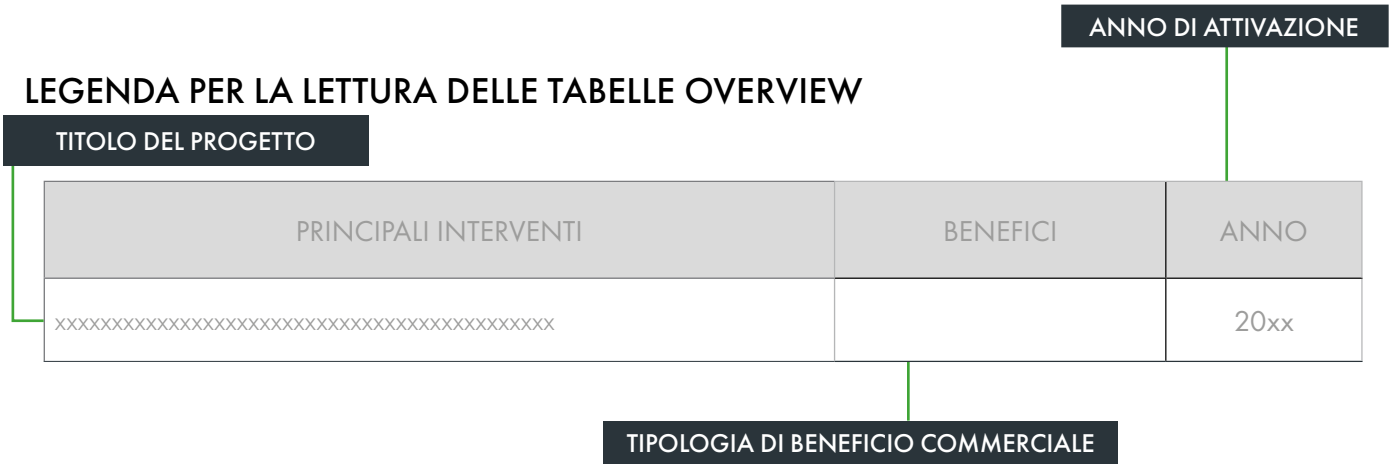
## NOTE ESPLICATIVE

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

**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, Contigliano, 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'elettrificazione 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*** *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



**ACCESSIBILITÀ PRM**



**PRESTAZIONI**

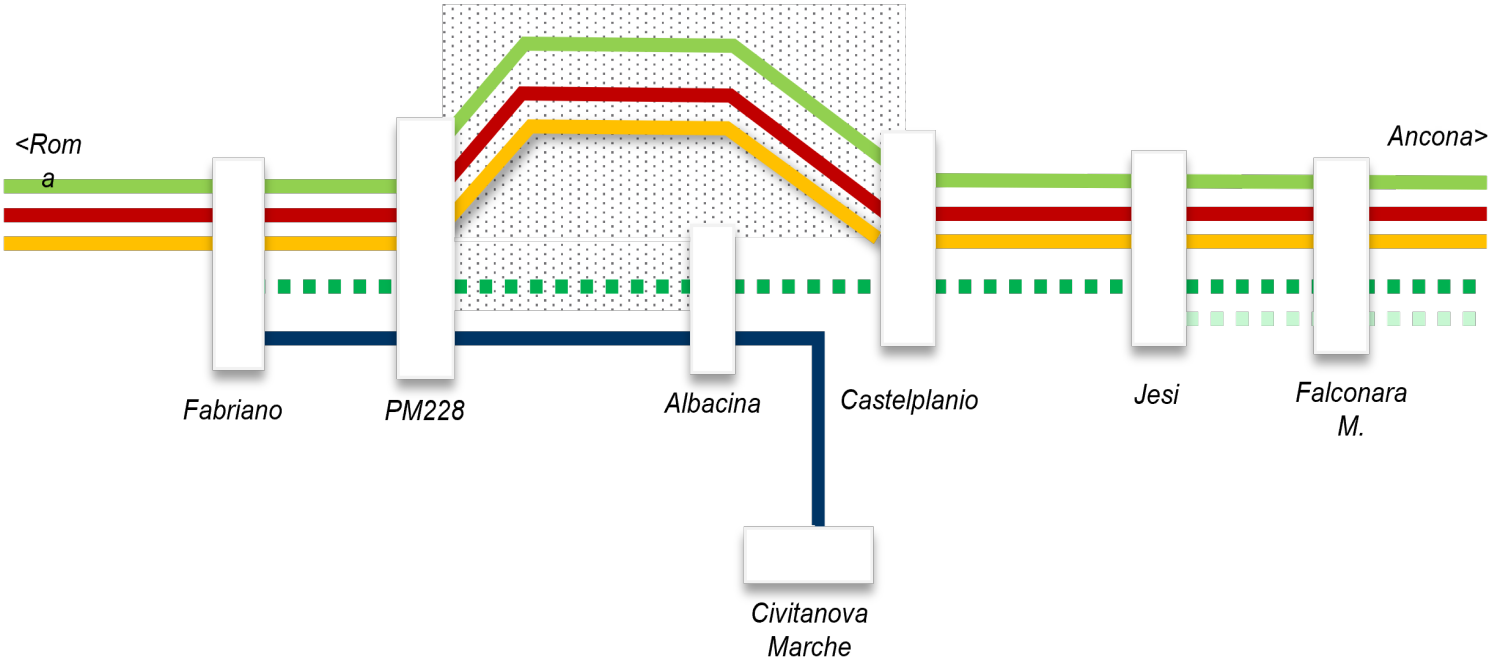
Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

| | |
|---|---|
| **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

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