

Regione Umbria

**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)
2024 - 2034**

**Processo di VAS sul Piano Regionale dei Trasporti 2024-2034
Convocazione Conferenza di VAS**

2 Settembre 2024

PRESENTAZIONE DEL PRT

Struttura della presentazione del PRT 2014 - 2034

Documento Preliminare di Piano

Adozione

Deliberazione del 17/05/2023, n. 511

Documento di Piano

Pre-adozione

Deliberazione del 03/07/2024, n. 649

Quadro Conoscitivo

Quadro normativo di riferimento

Quadro Pianificatorio e Programmatico

Inquadramento territoriale e socio economico e demografico

Analisi del sistema della mobilità regionale

Analisi SWOT

Temi Strategici

Obiettivi e Strategie

Quadro Programmatico e Progettuale

Scenario di Riferimento

Scenario di Progetto

Scenario Evolutivo

Descrizione dello Scenario di Piano

Infrastrutture - Servizi - Politiche

Sistema Aeroportuale

Sistema Trasporto Collettivo (Ferroviario e su gomma)

Sistema Trasporto Stradale

Sistema della Mobilità Attiva

Valutazione dello Scenario di Piano

Scenario Attuale

Scenario di Riferimento

Scenario di Piano base

Scenario di Piano completo

Quadro Pianificatorio e Programmatico

4 Quadro pianificatorio e programmatico di riferimento per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti 2024 - 2034

4.1 Quadro pianificatorio e programmatico a livello europeo

- 4.1.1 Trans-European Transport (TEN-T) Network
- 4.1.2 Inserimento dell'Aeroporto di Perugia nella Reti Europee di Trasporto
- 4.1.3 EuroVelo

4.2 Quadro pianificatorio e programmatico a livello nazionale

- 4.2.1 Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)
- 4.2.2 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)
- 4.2.3 Proposta di Piano per la Transizione Ecologica
- 4.2.4 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030
- 4.2.5 Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile
- 4.2.6 Il Sistema delle ciclovie nazionali e il progetto BICITALIA
- 4.2.7 Documento di Economia e Finanza 2022 – Allegato “Dieci anni per trasformare l'Italia”
 - 4.2.7.1 Le Ferrovie
 - 4.2.7.2 Le Strade e le Autostrade
 - 4.2.7.3 Gli Aeroporti
 - 4.2.7.4 Le Ciclovie Nazionali
- 4.2.8 Documento Economia e Finanza 2024 – Allegato “Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica”
- 4.2.9 Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci
 - 4.2.9.1 Allegato 1 - Opere prioritarie “Direttrici”
 - 4.2.9.2 Allegato 2 - Progetti di Fattibilità Tecnico Economica e Studi di Fattibilità
- 4.2.10 Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 (CdP-I)
- 4.2.11 Piano Commerciale RFI Luglio 2023 – Rev Novembre 2023
- 4.2.12 Contratto di Programma MIT/MEF – ANAS 2016-2020 e ulteriori interventi sulla rete regionale ANAS
- 4.2.13 Contratto di Programma MIT – ANAS 2021 – 2025
- 4.2.14 La revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale
- 4.2.15 Piano Nazionale degli Aeroporti – La proposta di Piano
- 4.2.16 Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) urbana e extraurbana 2022 – 2024
- 4.2.17 La Strategia Nazionale per le Aree Interne

4.3 Il Quadro delle politiche e delle strategie regionali

4.3.1 La Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile – SRSvS Regione Umbria

- 4.3.1.1 Le politiche e gli Obiettivi della Strategia Regionale - SRSvS

4.3.2 Il Piano Regionale dei Trasporti 2014-2024

4.3.3 Programma Strategico Territoriale

4.3.4 Programma Regionale (PR) FESR 2021-2027

- 4.3.5 Protocollo di Intesa per la costituzione del GdL per il potenziamento e lo sviluppo della Linea Foligno – Perugia – Terontola
- 4.3.6 Protocollo di Intesa finalizzato alla determinazione e condivisione della migliore soluzione per l'inserimento efficace dei bacini della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria nel reticolo dei servizi ad Alta Velocità – Stazione Medio Etruria

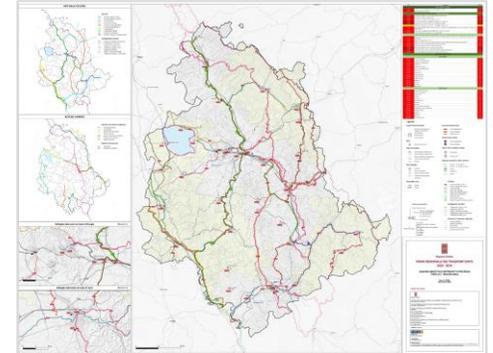
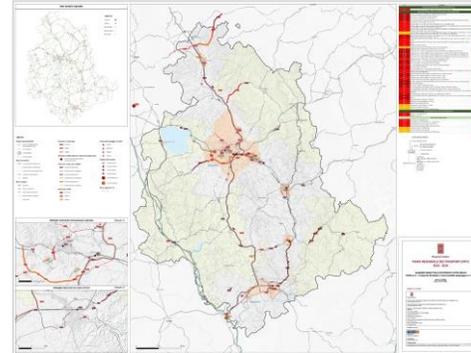
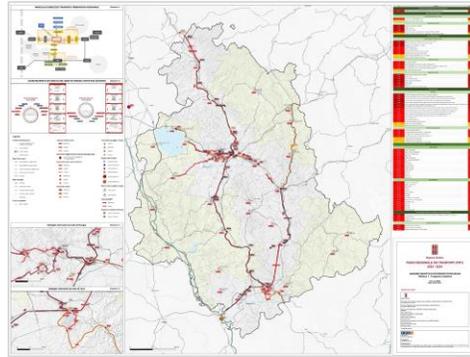
Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), predisposto dai ministeri dello Sviluppo Economico, dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti, ha recepito le novità contenute nel Decreto Legge sul Clima nonché quelle sugli investimenti per il Green New Deal

Elaborati del Piano

Documento Preliminare – Quadro conoscitivo



Relazione e Tavole di progetto



Valutazione Ambientale Strategica



Finalità del PRT 1/3

La presente edizione del Piano Regionale dei Trasporti intende rispondere a tre esigenze basilari:

- 1. Ottemperare alla richiesta del MIT di adeguare gli strumenti di pianificazione strategica regionale** nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea. Il PRT costituisce, infatti, lo strumento di “Pianificazione completa al livello appropriato” previsto dal Regolamento CE 1060/2021 come condizione abilitante per l'accesso ai fondi europei al fine di conseguire gli obiettivi della nuova Politica di Coesione Europea 2021 – 2027 (Vedi **Nota**).
- 2. Offrire risposte alle sfide legate alle dinamiche in atto nel sistema socio – demografico ed economico regionale**
- 3. Tener conto degli effetti della Pandemia, che hanno inciso in maniera significativa sugli stili di mobilità** modificando Stili di vita e propensione all'utilizzo delle diverse modalità di trasporto e di tecnologie e servizi per la mobilità;

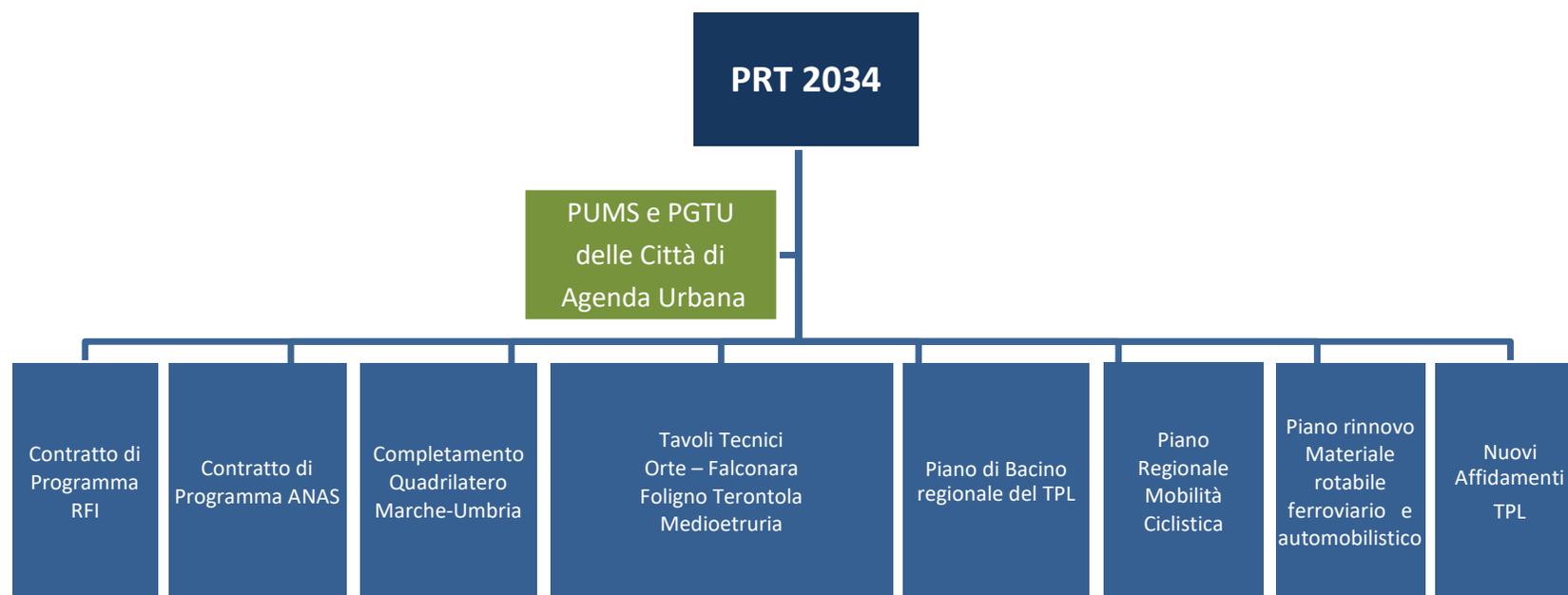
NOTA

Per quanto riguarda la coerenza con la programmazione euro-nazionale, nello specifico, si fa riferimento a:

- **l'obiettivo strategico 3**, “un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità” fissato dalla nuova Politica di Coesione;
- **gli obiettivi specifici**:
 - “sviluppare una rete TEN _ T resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale”;
 - “sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera”.

Finalità del PRT 2/3

Il PRT, come richiesto dal REG. CE 1060/21, è chiamato quindi a realizzare una **PIANIFICAZIONE COMPLETA** del sistema della mobilità fondata sull'integrazione di tutte le modalità di trasporto per assicurarne la sostenibilità ambientale, economica e sociale configurandosi come Piano Direttore¹ rispetto agli altri piani e programmi a livello regionale.

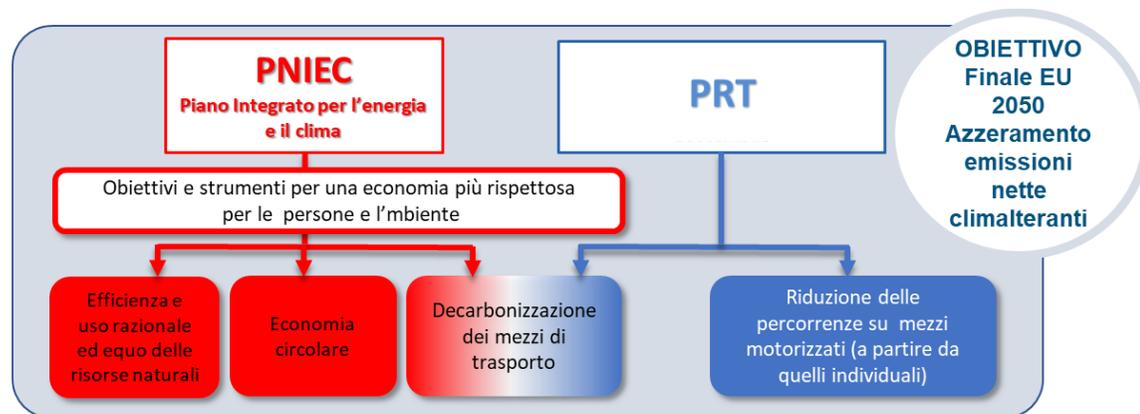


¹ Come evidenziato dal diagramma di flusso della figura 1, il PRT è uno strumento di pianificazione gerarchicamente sovraordinato rispetto a specifici piani attuativi di settore. Ad esso e alla sua Valutazione Ambientale Strategica, si applicano le disposizioni di cui al Decreto Legge 31 maggio 2021, n.77, noto con il nome di 'Decreto Semplificazioni bis'.

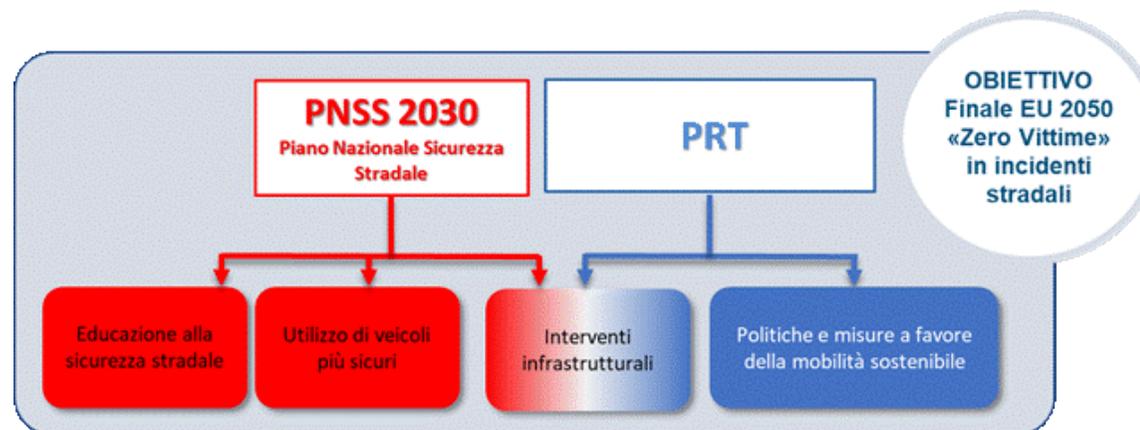
Finalità del PRT 3/3

La completezza della Pianificazione si attua anche attraverso la **coerenza degli obiettivi del PRT rispetto agli strumenti sovraordinati di livello europeo e nazionale** e la ricerca di una concordanza su base paritetica con quelli delle regioni limitrofe.

Il PRT deve contribuire a cogliere gli obiettivi fissati dal Green New Deal e, a livello nazionale, dal **Piano Nazionale Integrato Energia e Clima** (come rimodulati a seguito della crisi energetica derivante dal conflitto tra Federazione Russa e Ucraina)



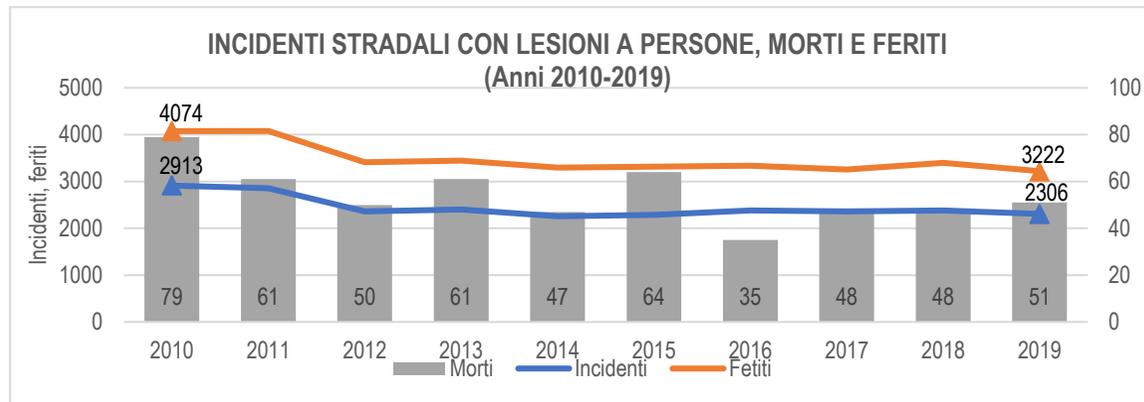
Il PRT deve contribuire altresì a cogliere l'**obiettivo «zero vittime»** fissato dalla Comunità europea come declinato dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale



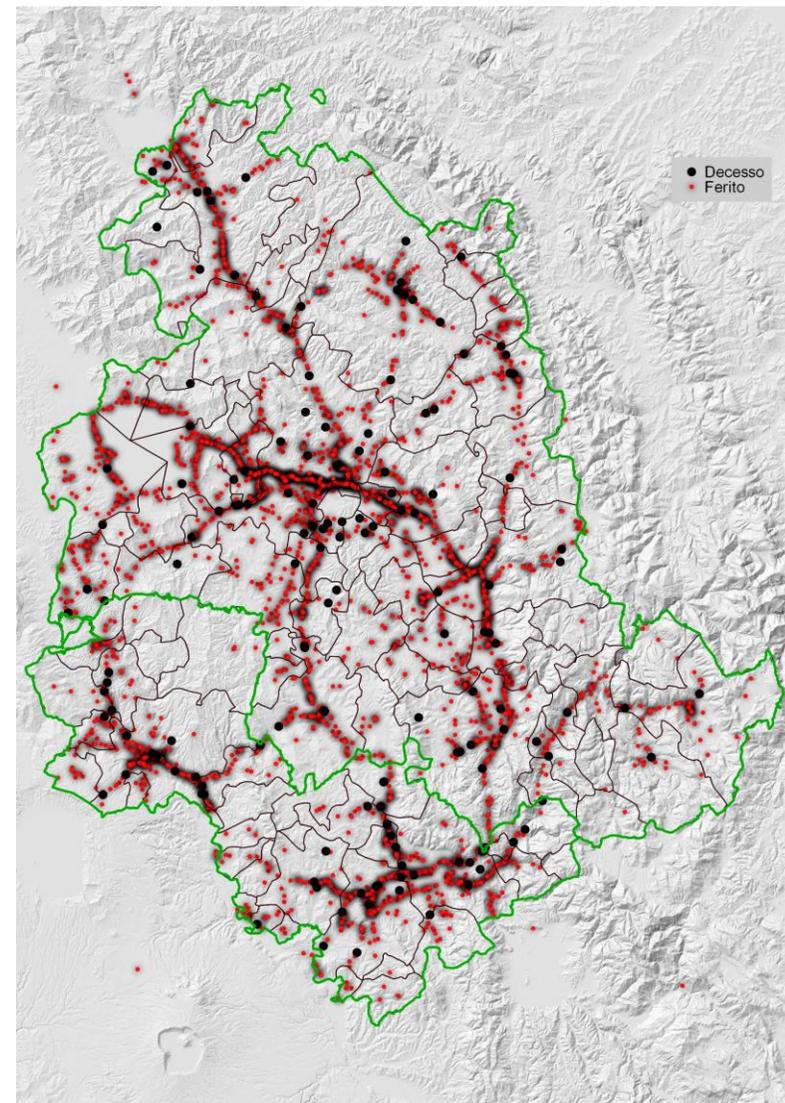
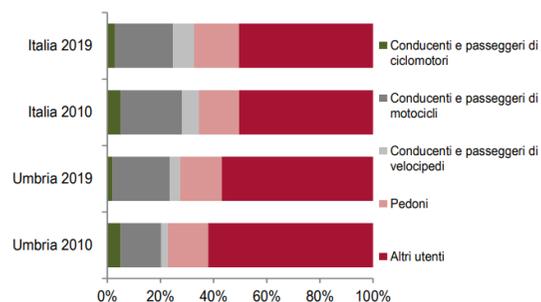
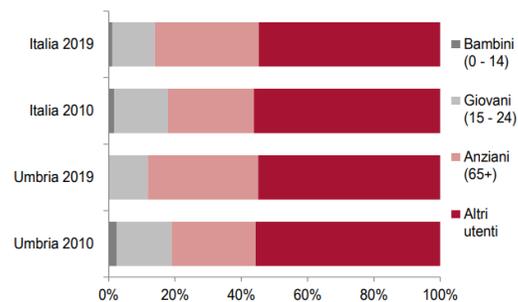
Gli Obiettivi sovraordinati – Garantire l’accessibilità alla rete TEN – T da parte dei territori non serviti direttamente



Sul versante del **Quadro programmatico**, la prima sfida per il PRT nasce da alcune importate novità introdotte nella fase di avvio del ciclo di programmazione euro – nazionale 2021-2027 dal Regolamento CE 1060/2021 che inserisce tra le condizioni abilitanti per l’accesso ai finanziamenti l’obbligo di disporre di uno strumento vigente di “Pianificazione completa e al livello appropriato” il quale, a livello regionale (NUTS 2), è costituito dal Piano Regionale dei Trasporti. Tra gli obiettivi che il PRT deve assumere, figura il miglioramento dell’Accessibilità alla rete dei corridoi europei da parte dei territori non direttamente serviti.

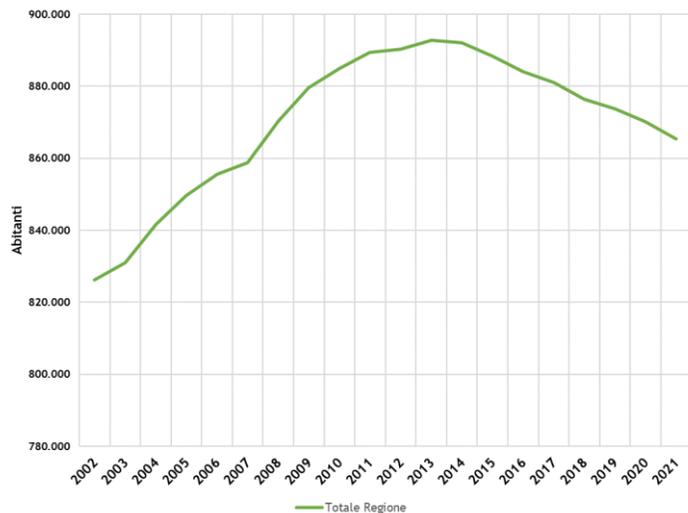


TIPOLOGIA DI COMUNE	2019								Variazioni 2019/2018		
	Numero comuni	%	Incidenti	%	Morti	%	Feriti	%	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	4	4,3	1.175	51,0	16	31,4	1.608	49,9	-110	-3	-162
Polo intercomunale	5	5,4	171	7,4	4	7,8	235	7,3	-17	-2	-38
Cintura	26	28,3	522	22,6	10	19,6	743	23,1	32	5	40
Totale Centri	35	38,0	1.868	81,0	30	58,8	2.586	80,3	-95	0	-160
Intermedio	40	43,5	388	16,8	20	39,2	554	17,2	20	7	-19
Periferico	17	18,5	50	2,2	1	2,0	82	2,6	-4	-4	1
Totale Aree interne	57	62,0	438	19,0	21	41,2	636	19,7	16	3	-18
Umbria	92	100	2.306	100	51	100	3.222	100	-79	3	-178

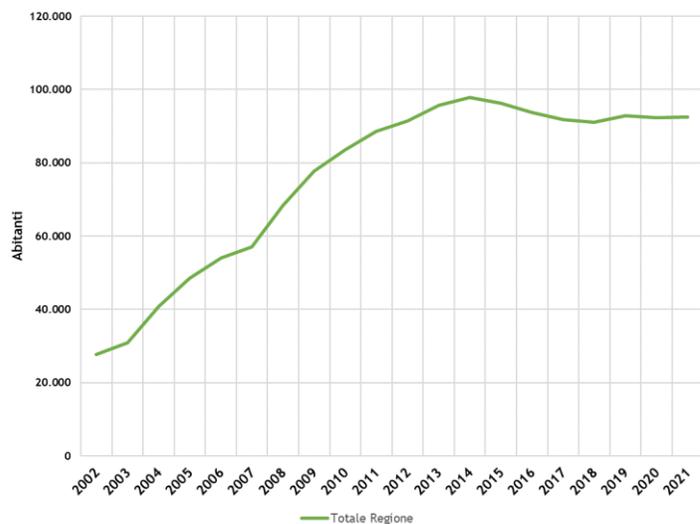


Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: Il Quadro socio – demografico

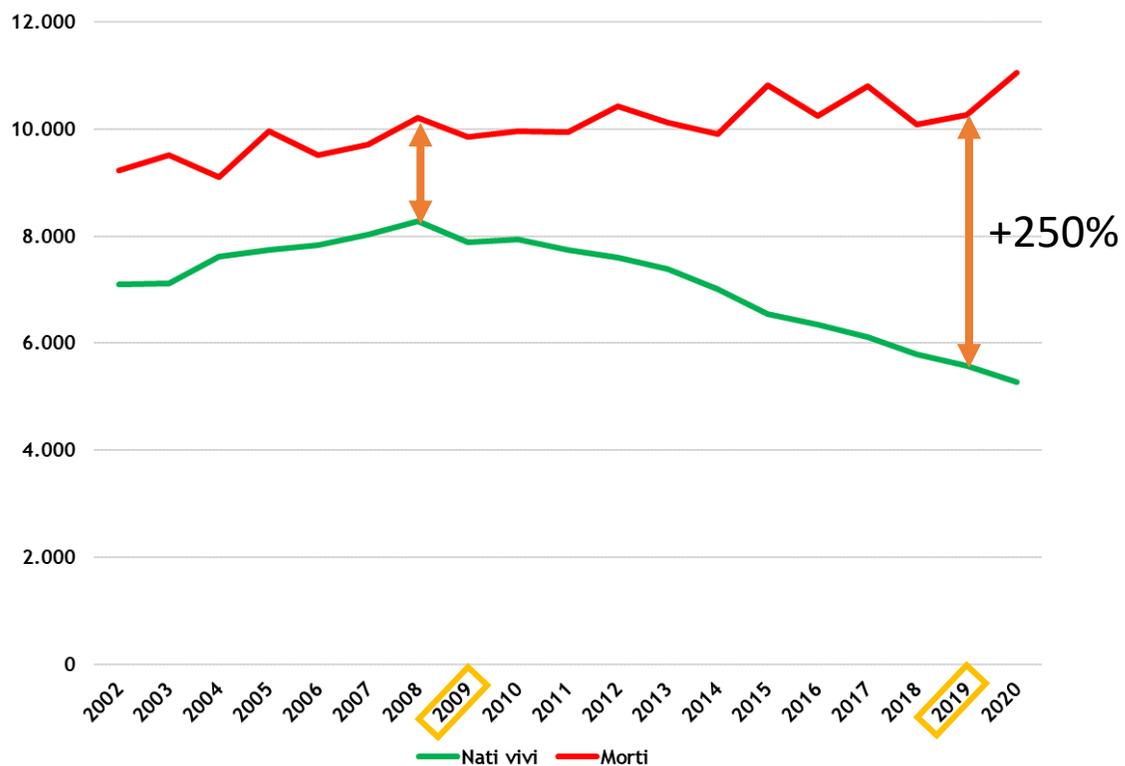
Popolazione residente 2002-2021



Popolazione straniera residente 2002-2021

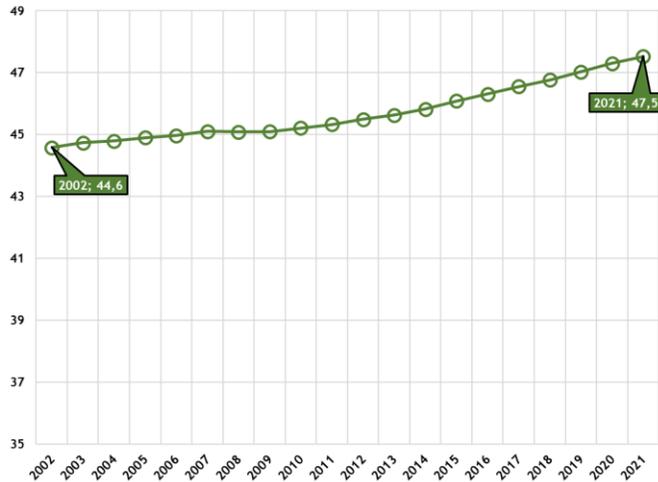


Saldo naturale 2002-2020 - Regione

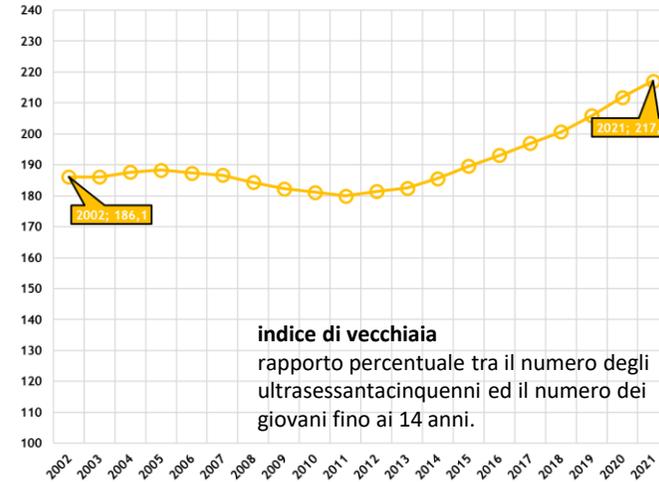


Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: Il Quadro socio – demografico - Indicatori

Età media 2002-2021 - Regione

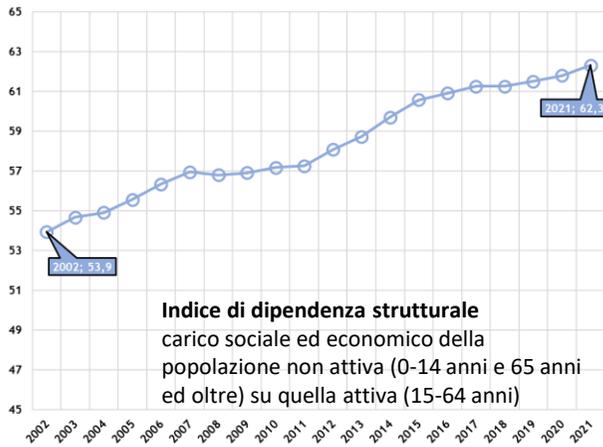


Indice di vecchiaia 2002-2021 - Regione



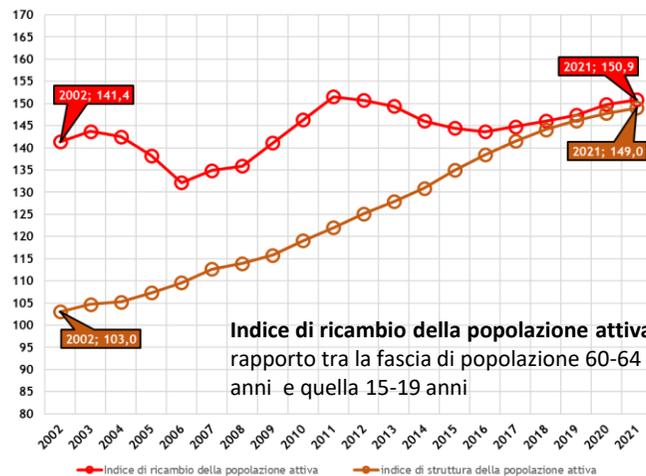
indice di vecchiaia
rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

Indice di dipendenza strutturale 2002-2021 - Regione



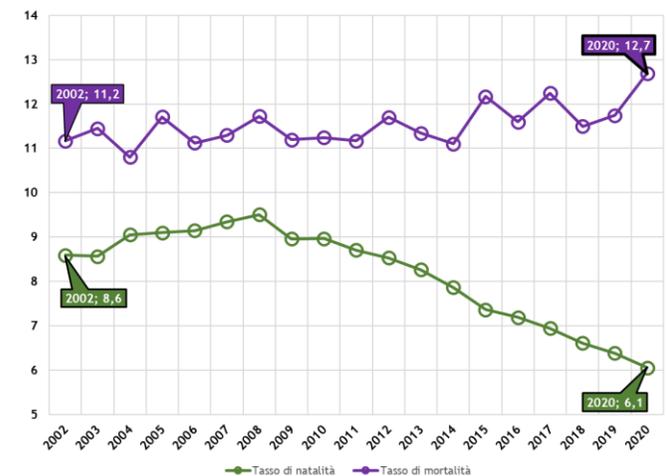
Indice di dipendenza strutturale
carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni)

Indice sulla popolazione attiva 2002-2021 - Regione

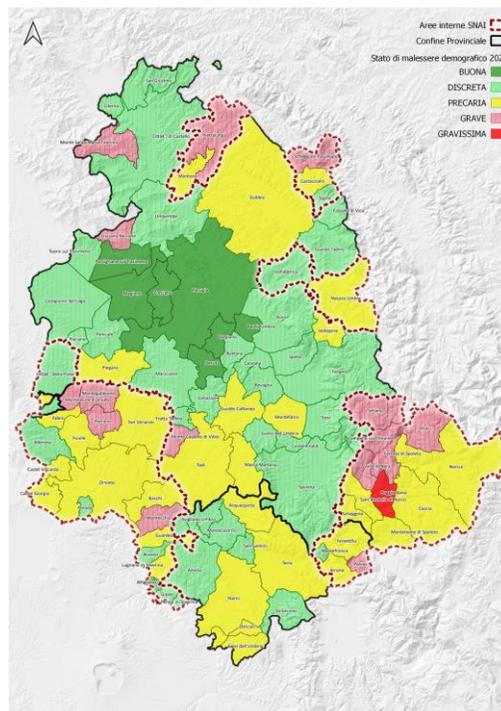
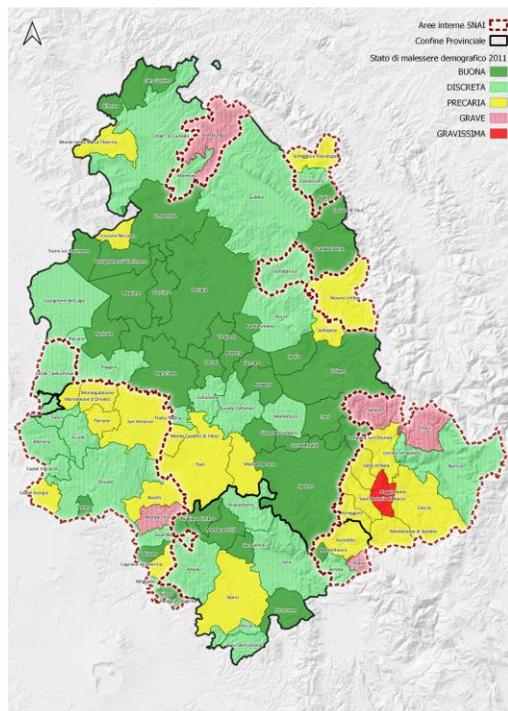


Indice di ricambio della popolazione attiva
rapporto tra la fascia di popolazione 60-64 anni e quella 15-19 anni

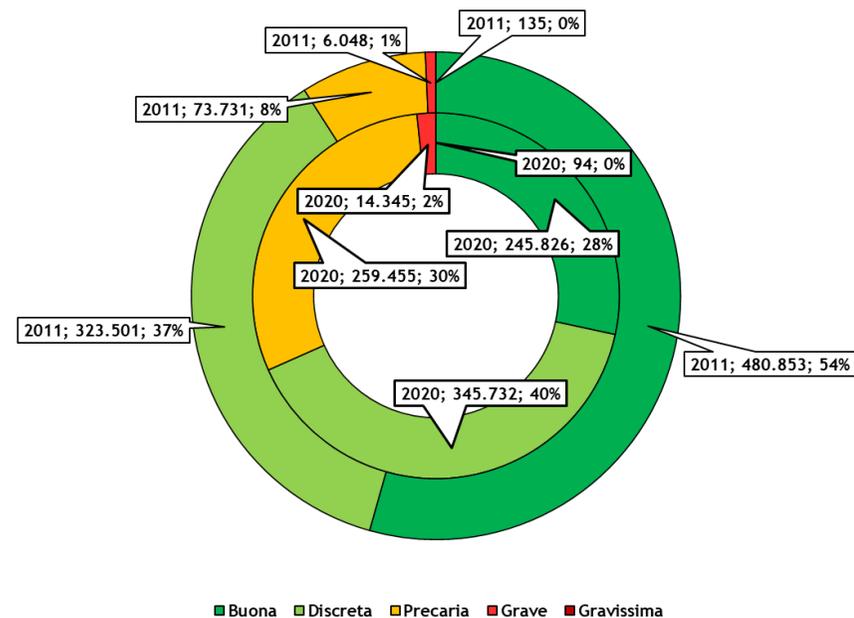
Natalità e mortalità della popolazione 2002-2021 - Regione



Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: Il Quadro socio – demografico – Stato di malessere demografico



Popolazione per stato di malessere demografico 2011-2020 - Regione

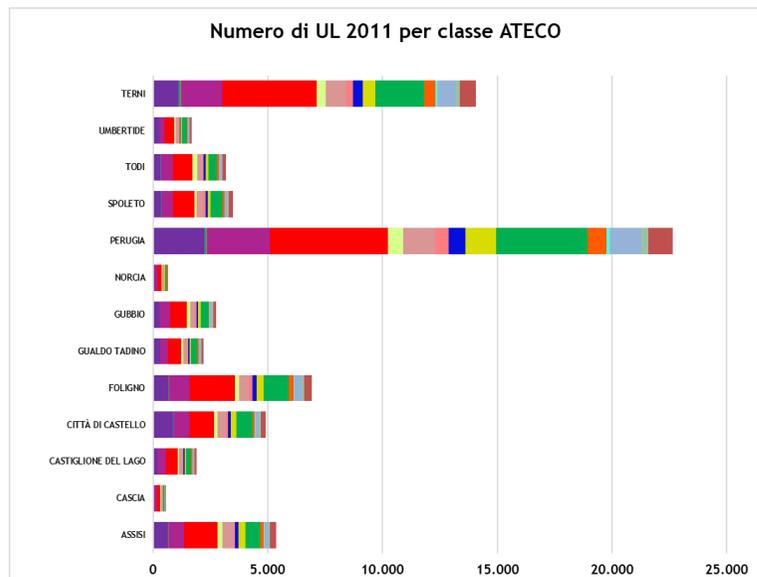


Stato di malessere demografico 2011 - 2020 [Fonte: ISTAT]

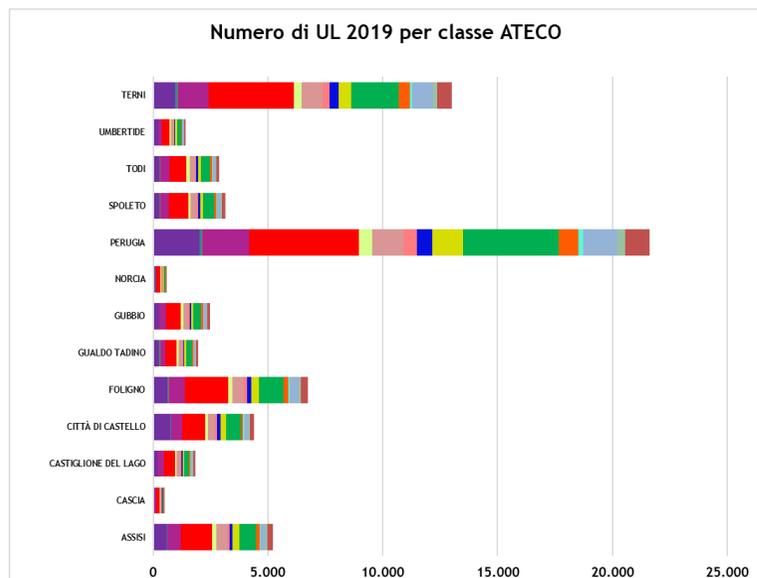
L'indice di malessere demografico è un indicatore composto che tiene in considerazione la multidimensionalità del fenomeno dello spopolamento. Si compone di due parti: la prima tiene conto degli episodi di spopolamento pesati con l'ammontare (in termini di gravità) della perdita di abitanti, mentre la seconda fa riferimento a quattro caratteristiche della popolazione, espressive della sua struttura (indice di vecchiaia, indice di dipendenza ...) e del suo movimento naturale (saldo naturale, indice di fecondità), che forniscono sicure indicazioni sullo stato di salute di una data popolazione.

I possibili valori dell'indicatore sono: buona, discreta, precaria, grave, gravissima.

Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: Occupazione nelle U.L. regionali 2019 vs. 2011



Nel 2011, gli addetti delle unità locali presenti sul territorio regionale ammontavano complessivamente a 235.302. Gli addetti presenti nelle Unità Locali di Perugia erano 75.566 pari al 32,11% del totale. Seguono Terni con 48.673 addetti (20,69%), Foligno con 23.929 (10,17%), Assisi 18.305 (7,78%) e Città di Castello con 16.166 addetti (6,87%).

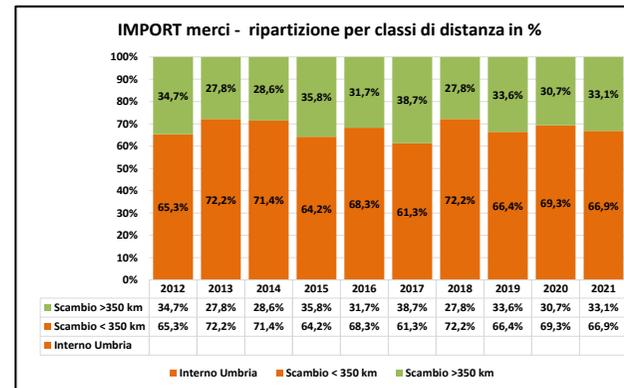
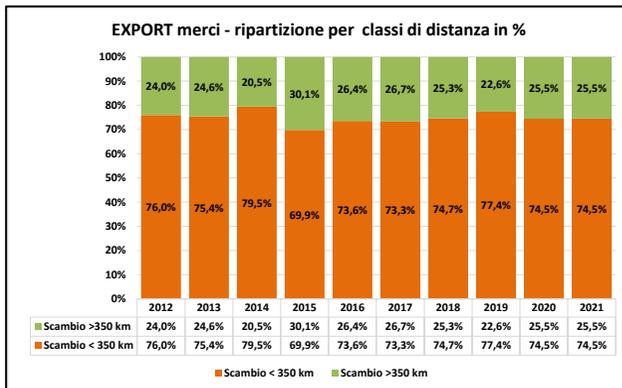
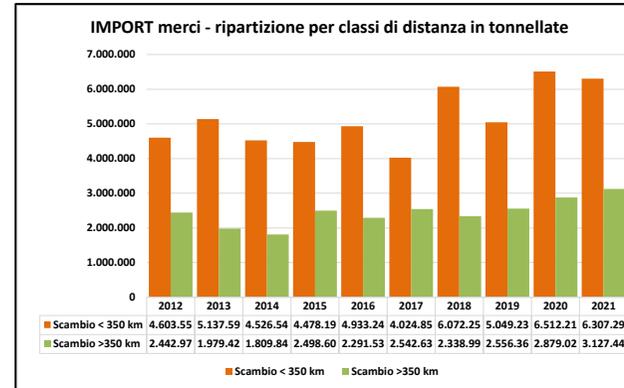
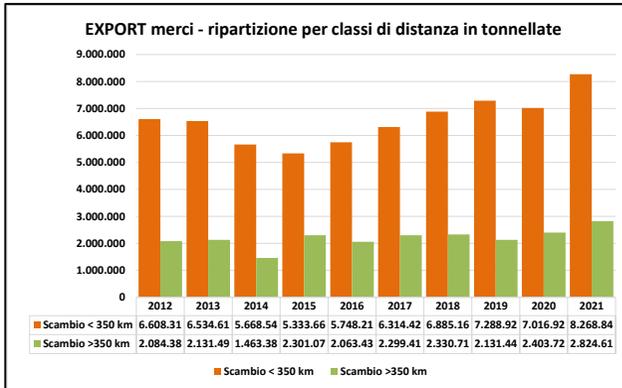


Nel 2019 gli addetti totali impiegati nelle unità locali presenti in Umbria ammontava a 233.886, in **lievissima riduzione (0,9%)** rispetto il 2011 (235.302), e concentrati soprattutto nelle Unità Locali di Perugia che con i suoi 78.938 addetti copre il 33,75% del totale. Nelle Unità Locali di Terni il numero di addetti allo stesso anno risulta pari a 46.101 (19,71%), quelle di Foligno con 23.664 addetti (10,12%), Assisi 19.369 (8,28%) e Città di Castello 16.964 (7,25%).

Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: EXPORT – IMPORT merci su strada C.T. per classi di distanza

Autotrasporto merci in conto terzi su strada Fonte ISTAT

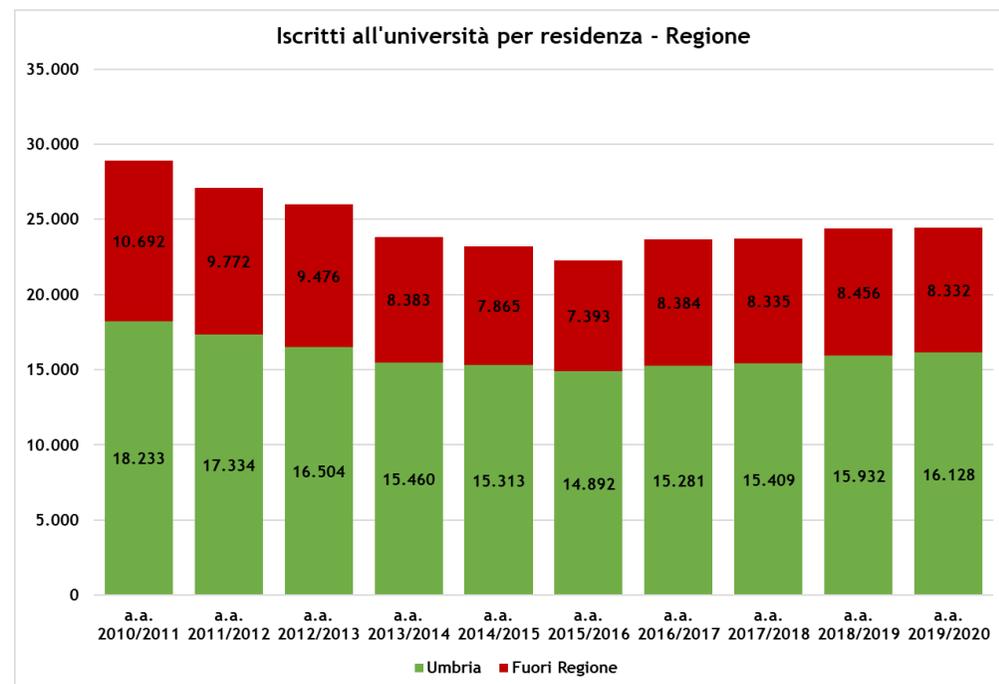
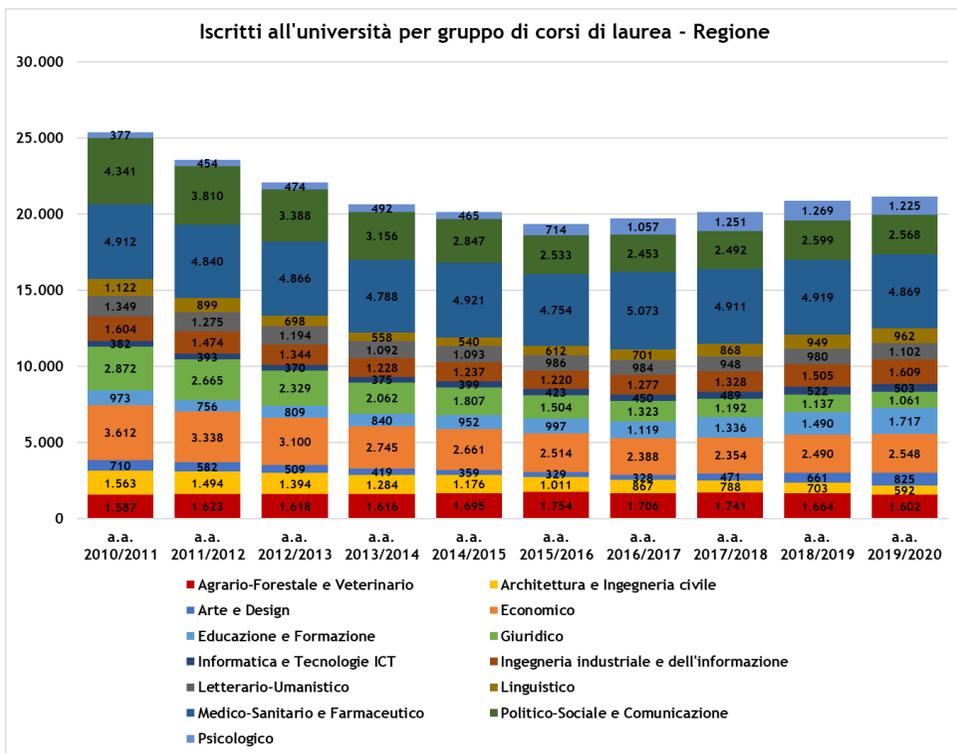
Matrice di scambio 2019



Regione	Umbria Export	Umbria Import
Piemonte	212.034	339.761
Valle d'Aosta
Liguria	72.950	91.559
Lombardia	370.428	603.483
Trentino Alto Adige	..	37.418
Bolzano
Trento	..	37.418
Veneto	557.154	627.651
Friuli V. Giulia	72.596	131.867
Emilia Romagna	1.471.282	1.390.329
Toscana	2.183.314	1.346.841
Marche	1.198.109	928.823
Lazio	2.016.507	1.105.103
Abruzzo	419.717	278.141
Molise	28.719	17.512
Campania	383.496	422.877
Puglia	274.182	139.886
Basilicata	18.146	52.234
Calabria	48.527	42179
Sicilia	22.917	..
Sardegna	15.630	..

Il combinato disposto della netta prevalenza di traffico interregionale su distanze medio-brevi e la scarsa polarizzazione (a parte alcune eccezioni) delle origini e delle destinazioni della merce, impone di garantire **corridoi stradali sicuri ed efficienti** di connessione con i nodi della rete autostradale.

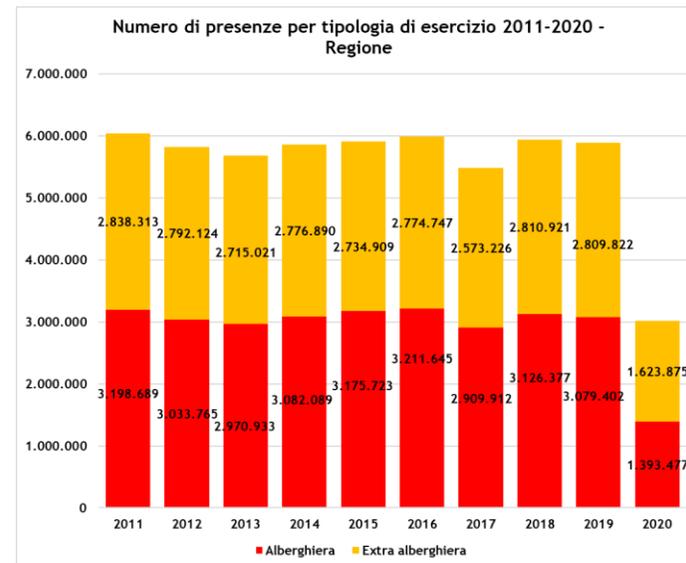
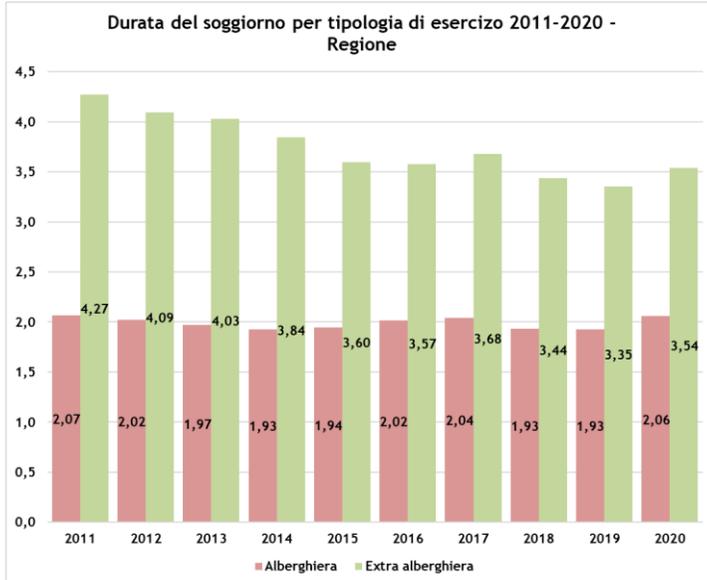
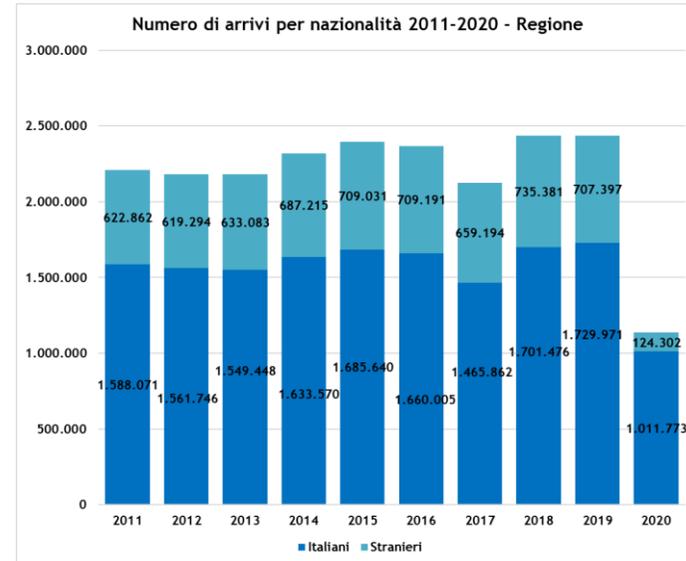
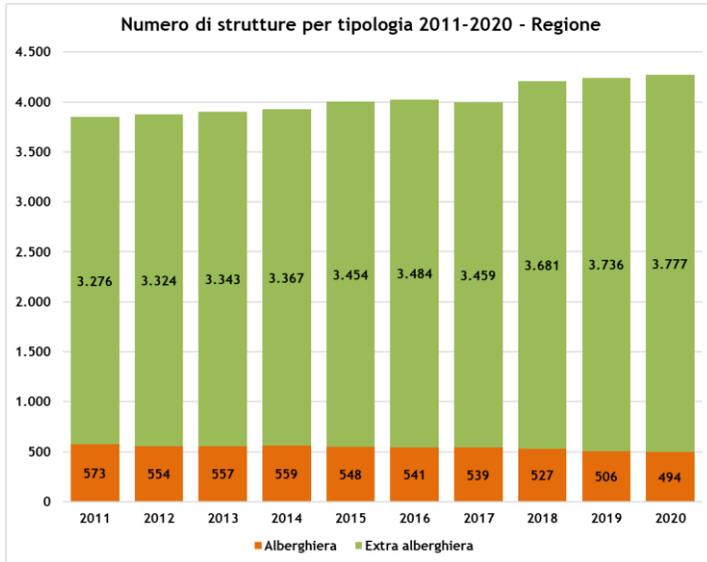
Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: Università - Iscritti per Corso di laurea e per residenza



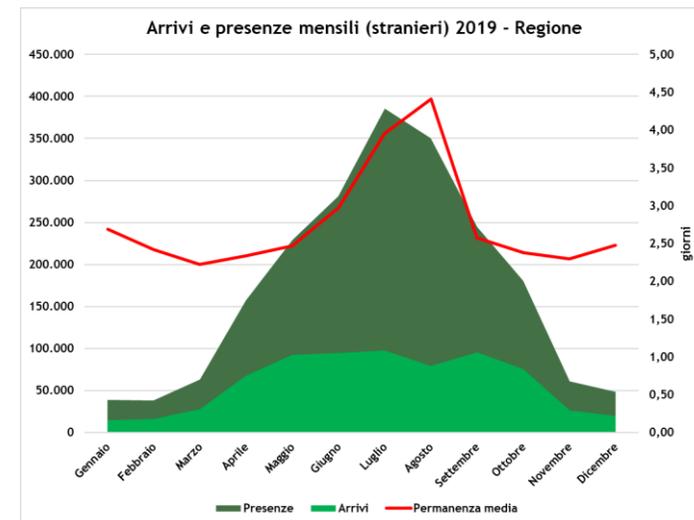
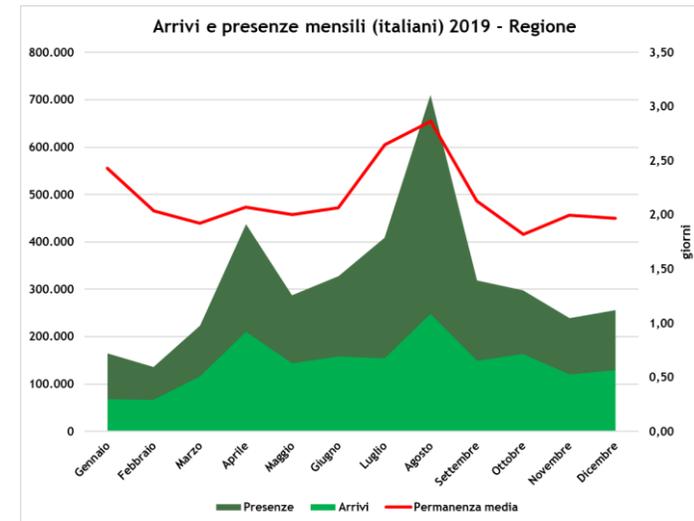
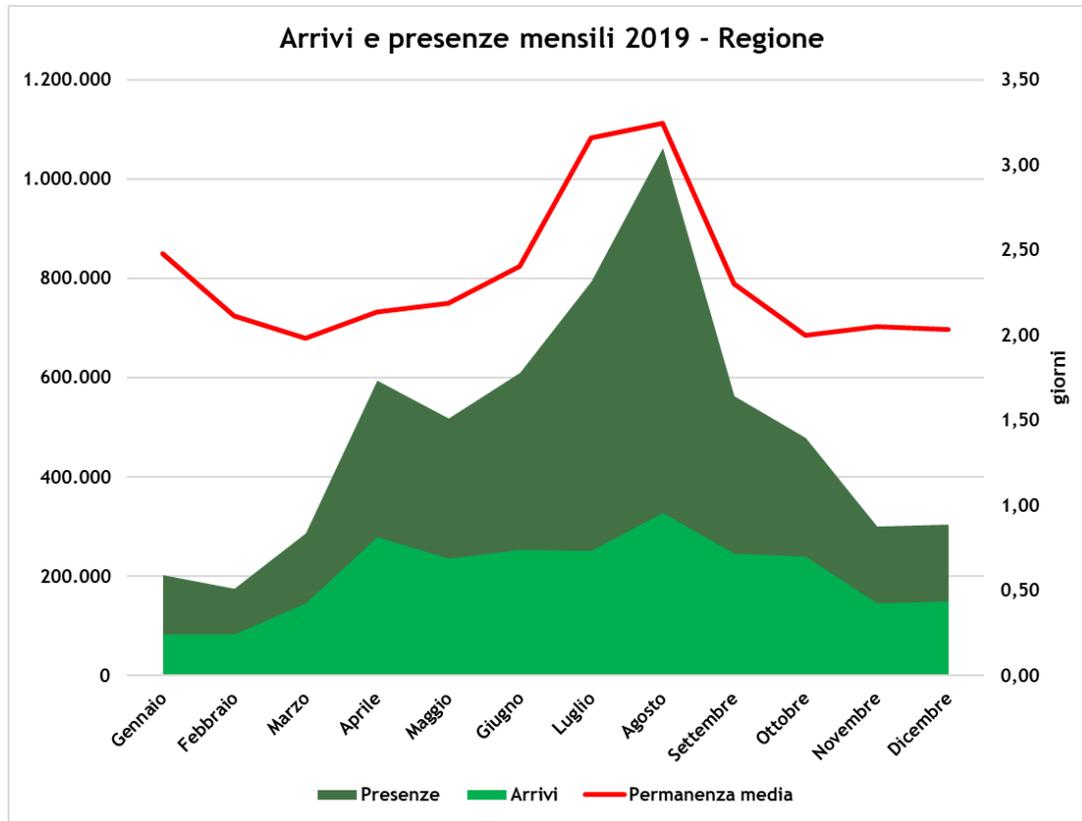
Gli iscritti all'Università, in costante flessione tra il 2010 e il 2015, hanno fatto registrare una leggera ripresa a partire dal 2016. La ripartizione per residenza evidenzia l'incidenza (oltre il 30%) degli studenti residenti fuori regione.

La competitività rispetto ad altri Atenei si gioca anche sulla qualità dell'offerta di collegamenti con i luoghi di residenza e del trasporto locale per raggiungere il luoghi di studio a anche per svago.

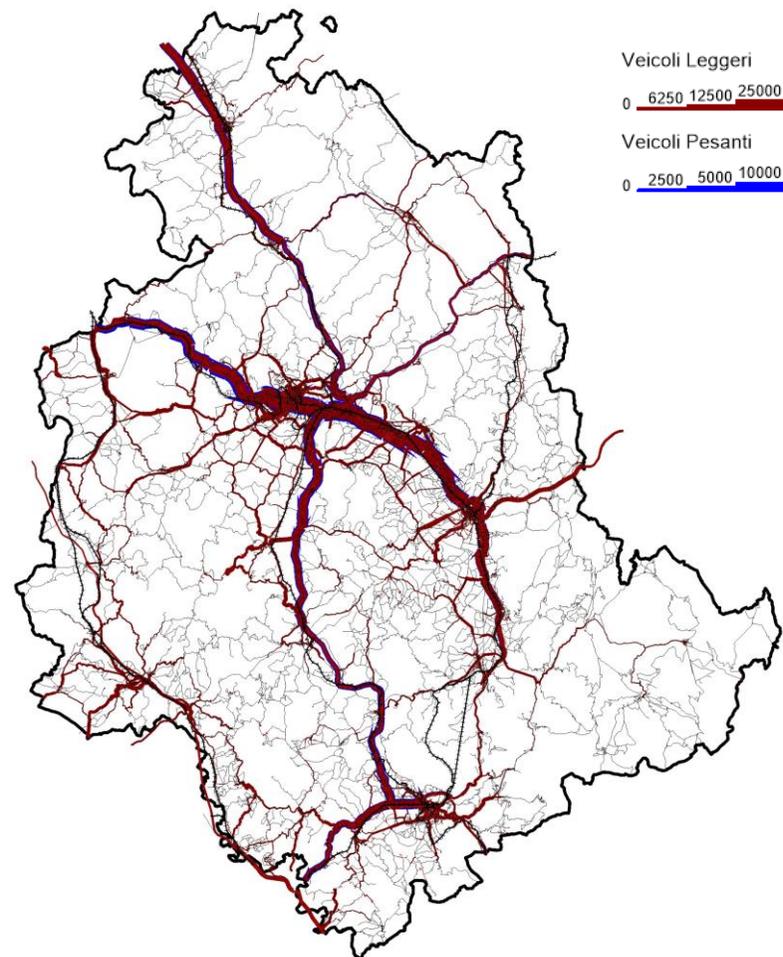
Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: Il Turismo 1/2



Visione e responsabilità nelle scelte – Le premesse: Il Turismo 2/2



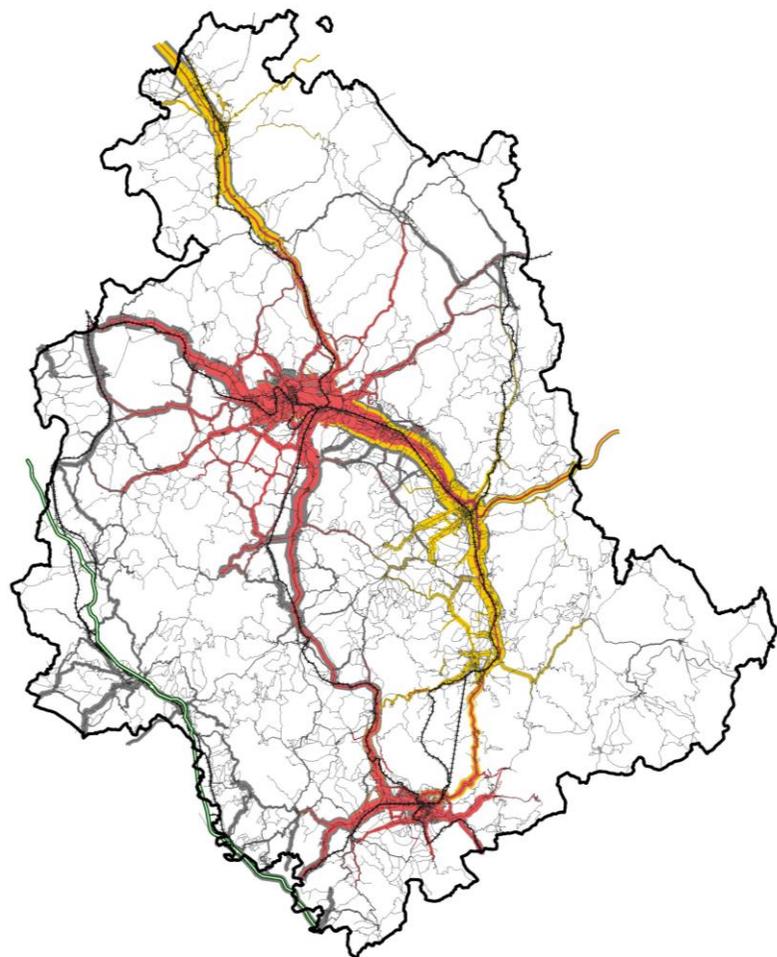
Visione e responsabilità nelle scelte – La mobilità attuale - spostamenti interni e di scambio (Veicoli leggeri)



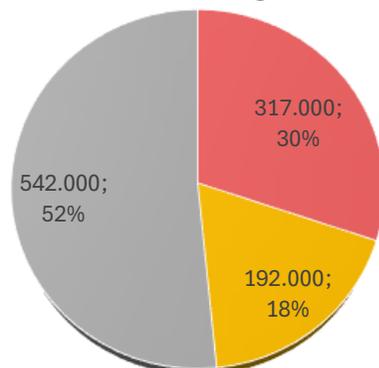
Cod.		Veicoli leggeri Spst./giorno	Veicoli pesanti (>3,5 t) Spst./giorno
A	Spostamenti intercomunali e di scambio extraregionale	1'040'000	23'000
B	intracomunali interzonal (*)	540'000	N.D.
C	Spostamenti interni alle Zone di traffico	520'000	N.D.
D	Spostamenti intraregionali e di scambio totali	2'060'000	23'000
E	Spostamenti di attraversamento	50'000	18'000
D+E	Spostamenti totali	2'110'000	41'000

Componenti di Spostamenti di V.L. e V.P. considerate nel modello di simulazione

La mobilità attuale in cifre – La mobilità su auto privata - il peso della mobilità connessa alle 5 città principali

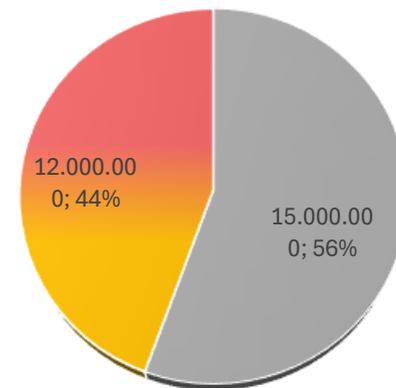


Classificazione spostamenti intercomunali/giorno



- Perugia e Terni
- Foligno, Città di Castello e Spoleto
- Altre relazioni

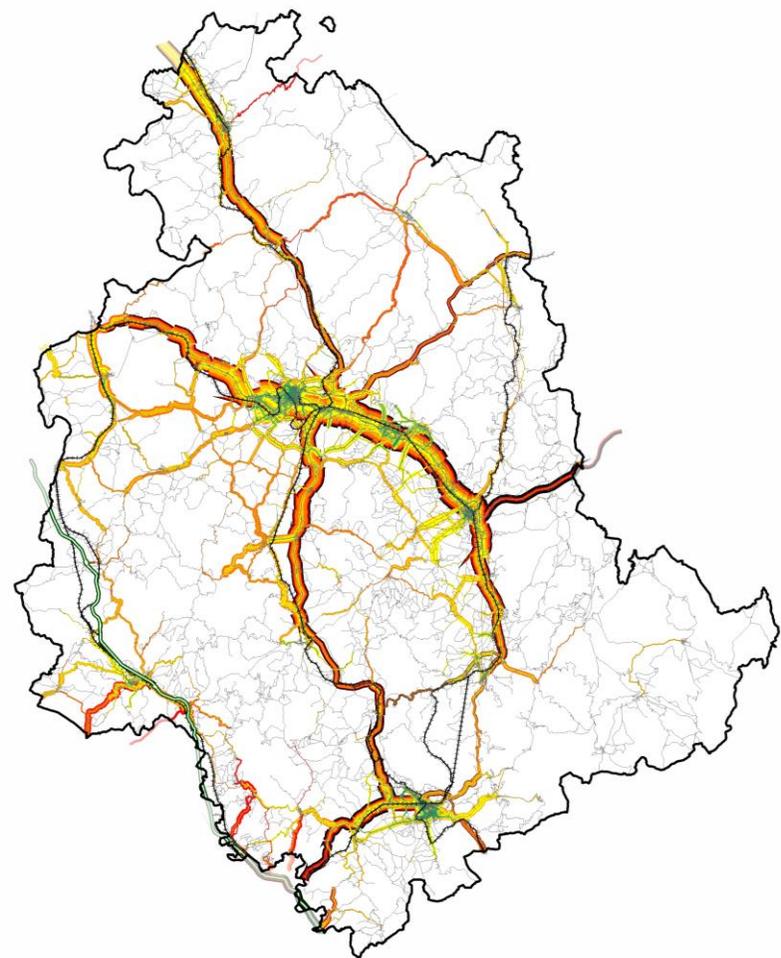
Classificazione percorrenze intercomunali/giorno



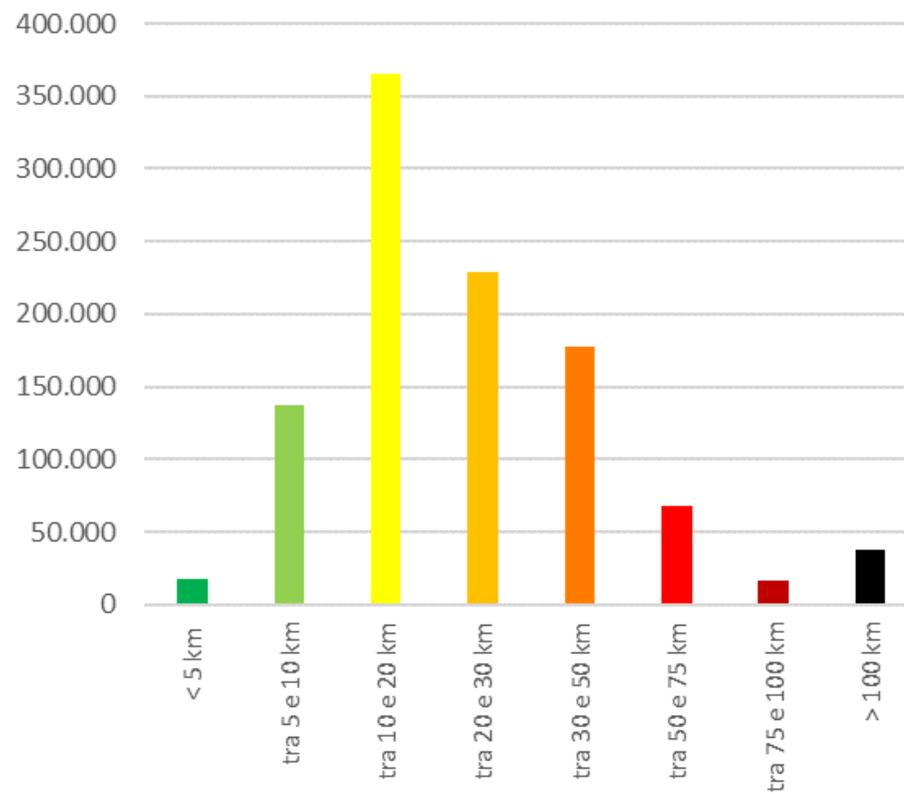
- Altre relazioni
- Relazioni 5 Città

L'entità della domanda su auto privata che in origine e/o in destinazione fa capo alle città principali costituisce un'opportunità e una sfida in termini di politiche di orientamento della domanda verso l'utilizzo del trasporto pubblico urbano, suburbano e interurbano, sia automobilistico che ferroviario. L'investimento in termini infrastrutturali e strumentali è in grado di innescare la diversione della domanda da auto privata al trasporto pubblico per cogliere, in maniera diretta gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e, in maniera indiretta, anche quelli di riduzione dell'incidentalità stradale.

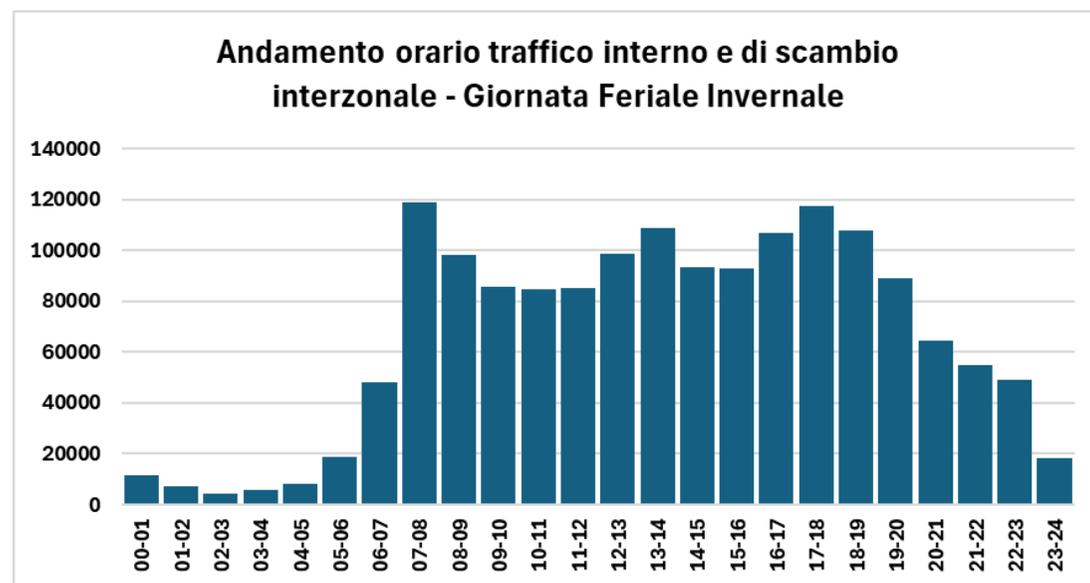
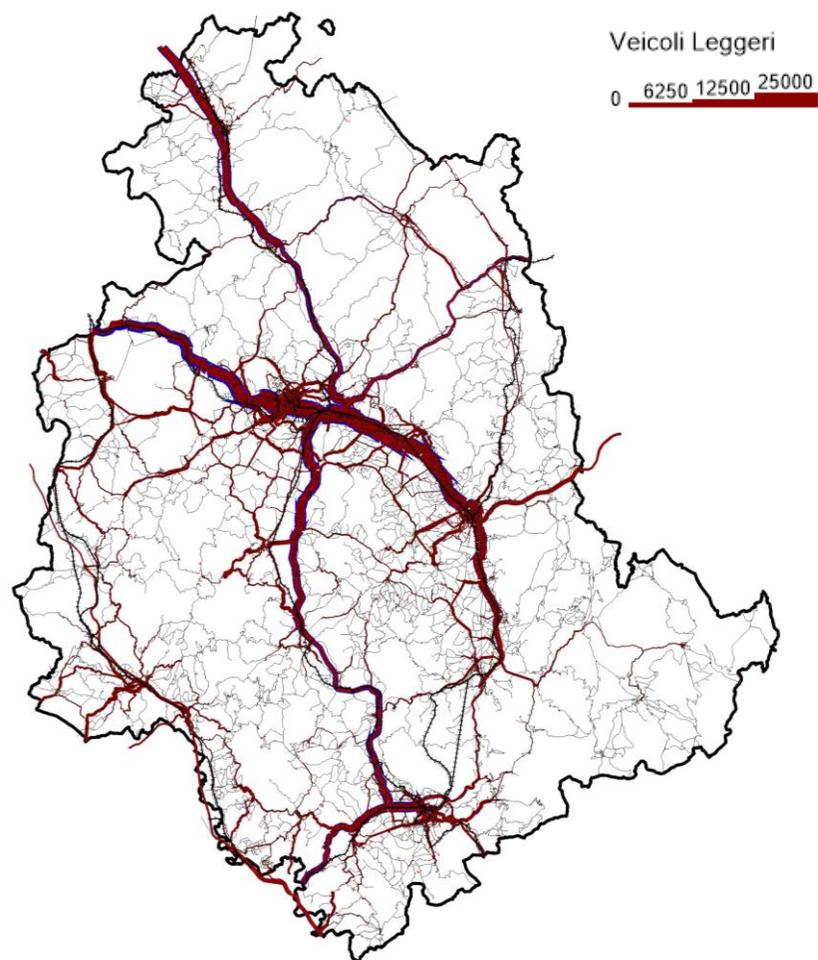
La mobilità attuale in cifre – La mobilità su auto privata - Spostamenti intercomunali interni e di scambio



Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata



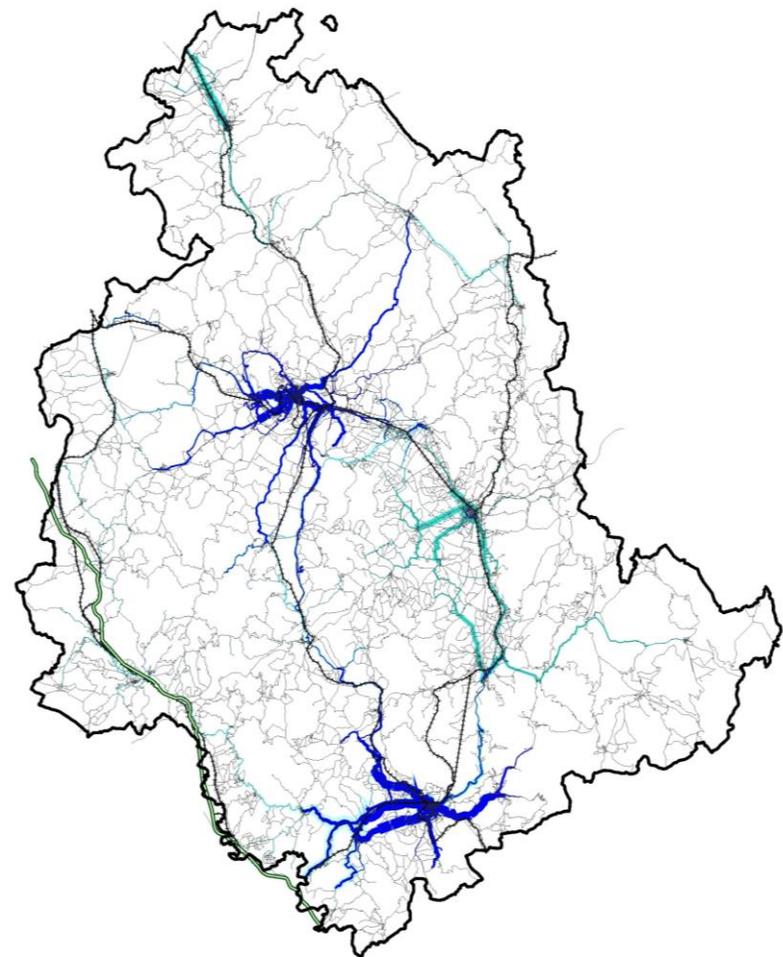
La mobilità attuale in cifre - La mobilità su auto privata - spostamenti interni e di scambio interregionale (V.L.)



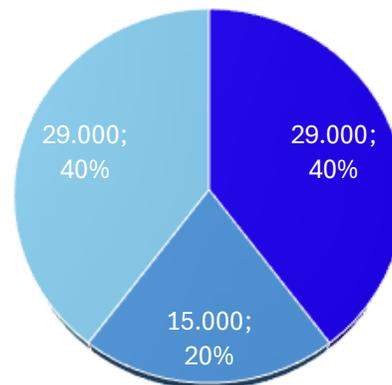
Gli Stili di vita, e di conseguenza i modelli di mobilità, sono radicalmente cambiati. Nel giorno feriale invernale standard, la fascia di punta del mattino è di poco superiore ad una fascia pomeridiana più ampia. Le fasce di morbida diurne tendono a scomparire. Si aprono opportunità e sfide per il trasporto collettivo orientate a combinare linee di forza ad alta/media frequenza, sia urbane che suburbane nelle città principali con servizi ad orario o flessibili, nelle aree a domanda più debole. Il modello è accompagnato da un'integrazione con l'utilizzo della biciletta valutato anche in una logica MaaS (Mobility as a Service).

La mobilità attuale in cifre – Mobilità su Trasporto pubblico – Spostamenti intercomunali e di scambio

AUTOBUS



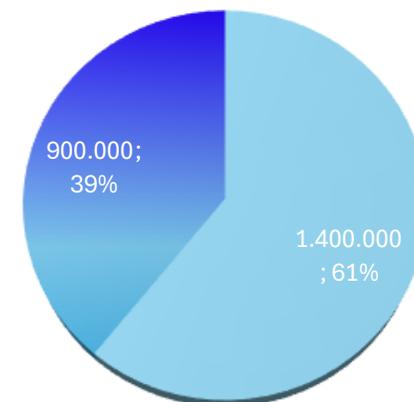
Classificazione spostamenti intercomunali/giorno



- Perugia e Terni
- Foligno, Città di Castello e Spoleto
- Altre relazioni

Sono esclusi gli spostamenti sulle reti urbane delle città

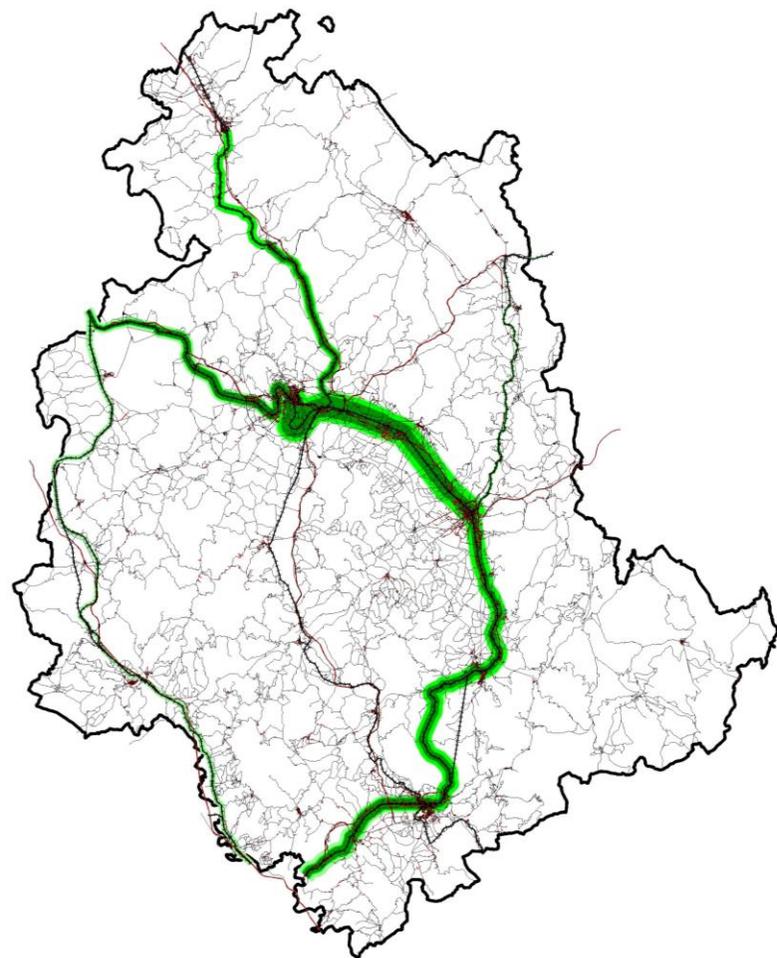
Classificazione percorrenze intercomunali/giorno



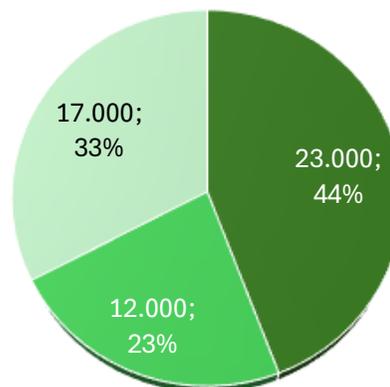
- Altre relazioni
- Relazioni 5 Città

La mobilità attuale in cifre – Mobilità su Trasporto pubblico – Spostamenti intercomunali (interregionali inclusi)

TRENO

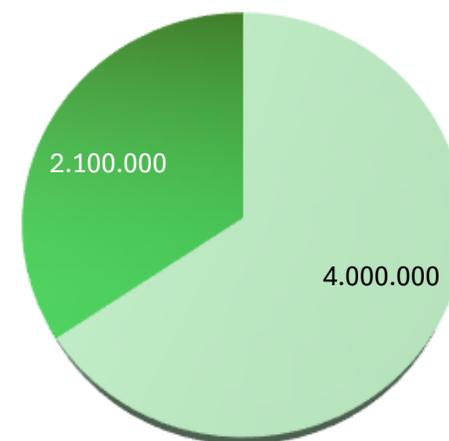


Classificazione spostamenti intercomunali/giorno



- Perugia e Terni
- Foligno, Città di Castello e Spoleto
- Altre relazioni

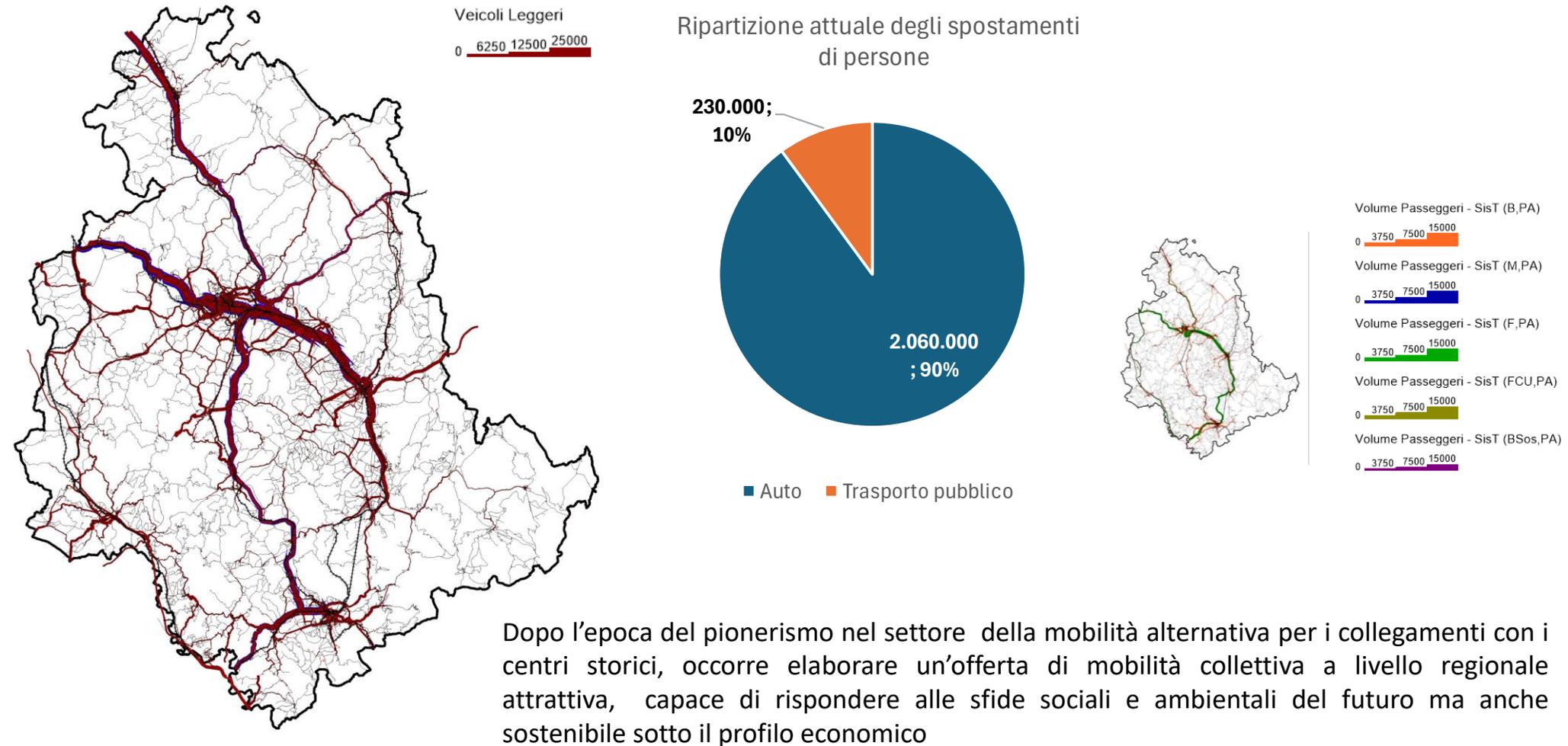
Classificazione percorrenze intercomunali/giorno



- Altre relazioni
- Relazioni 5 Città

La mobilità attuale in cifre - Ripartizione modale spostamenti interni e di scambio interregionale

Il Rapporto di scala tra mobilità privata e mobilità pubblica



Livelli gerarchici e Ambiti del Sistema dei Traporti

<p>Livelli Gerarchici ed Ambiti del Sistema dei Trasporti</p>	<p>Collegamenti con i Corridoi europei Scandinavo– Mediterraneo e Baltico – Adriatico</p>	<p>Collegamenti con le Regioni confinanti</p>	<p>Collegamenti interni SNAI alla Regione e ambiti territoriali a domanda debole</p>
	<p>La dimensione europea e nazionale: integrazione della regione Umbria nella Grande Rete delle Regioni d’Europa</p>	<p>La dimensione trans-regionale: nuovi ruoli nel sistema delle Regioni dell’Italia Centrale</p>	<p>La dimensione regionale: modelli sostenibili di mobilità a livello regionale</p>
<p>Obiettivi Generali</p>	<p>OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI</p>		
<p>Obiettivi Generali per Livelli gerarchici</p>	<p>1 Integrare l’Umbria nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci valorizzando il ruolo dei Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico e delle connessioni ad esso, incluso il raggiungimento dell’interoperabilità ferroviaria (ERTMS 3)</p>	<p>2 Consolidare il ruolo della regione Umbria di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali a “geometria variabile” tra i territori dell’Italia centrale, conformi ai modelli e ai bisogni locali ma orientati alla interconnessione delle aree interne con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci sulla media e lunga percorrenza</p>	<p>3 Sviluppare un sistema dei trasporti multimodale e interconnesso che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità sul territorio regionale supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale.</p>
<p>Obiettivi Generali Trasversale</p>	<p>4 Perseguimento degli obiettivi tematici nell’ottica dell’ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società</p>		

Matrice degli Obiettivi del PRT 2034

AMBITO	OGGETTIVI GENERALI	MODALITÀ DI TRASPORTO	OGGETTIVI SPECIFICI (PER MODALITÀ DI TRASPORTO)			
La dimensione europea e nazionale: integrazione della regione Umbria nella Grande Rete delle Regioni d'Europa	1 Integrare l'Umbria nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci valorizzando il ruolo dei Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico e delle connessioni ad esso, incluso il raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria (ERTMS 3)	Modalità aerea	1.1 Affermare il ruolo dell'aeroporto San Francesco (comprehensive network), all'interno del bacino "Centro Italia" sia come scalo vocato al traffico turistico e business, che come scalo sussidiario rispetto al sistema aeroportuale di Roma per il traffico Low Cost migliorando l'accessibilità dello scalo tramite la costruzione di una fermata ferroviaria nelle sue prossimità			
			Modalità ferroviaria	1.2 Migliorare l'accessibilità ferroviaria e tramite linee automobilistiche a mercato all'aeroporto di Roma Fiumicino al fine legare la regione al sistema delle rotte intercontinentali e realizzare una connessione stabile tra l'aeroporto San Francesco e il principale aeroporto italiano in una logica di piena integrazione		
				Trasporto Pubblico su gomma	1.3 Migliorare le connessioni alla rete ferroviaria AV da parte del bacino centro-settentrionale dell'Umbria, per garantire un rapido accesso alla rete dei corridoi nazionali e trans-nazionali	
		Trasporto Privato			1.4 Migliorare le connessioni alla rete ferroviaria AV da parte del bacino centro-meridionale attraverso un accesso presso la Stazione di Orte, anticipato rispetto al nodo di Roma e a beneficio anche dell'Alto Lazio	
			Modalità stradale	Trasporto Pubblico su gomma	1.5 Garantire un collegamento diretto e sostenibile all'aeroporto San Francesco da parte del bacino regionale e da/per Roma/Firenze	
		Trasporto Privato			1.6 Migliorare l'accessibilità verso il sistema aeroportuale della Capitale a servizio dell'intera regione	
				Trasporto merci e logistica	1.7 Valorizzazione del ruolo nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico e delle connessioni ad esso, incluso il raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria (ERTMS 3)	
		La dimensione trans-regionale: nuovi ruoli nel sistema delle Regioni dell'Italia Centrale	2 Consolidare il ruolo della regione Umbria di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali a "geometria variabile" tra i territori dell'Italia centrale, conformi ai modelli e ai bisogni locali ma orientati alla interconnessione delle aree interne con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci sulla media e lunga percorrenza		Modalità ferroviaria	1.8 Migliorare l'accessibilità ai nodi primari del trasporto (nuova stazione AV Medioetruria, stazione di Orte e Aeroporto San Francesco)
				Trasporto Pubblico su gomma		1.9 Migliorare l'accessibilità delle merci da/per la Regione ai nodi di riferimento delle reti centrali trans-europee di trasporto (TEN-T - core network) terrestri e marittime
						Trasporto Privato
				Modalità stradale	Trasporto Pubblico su gomma	
						Trasporto Privato
					Modalità ecologica e intelligente	
Trasporto Privato	2.1 Migliorare l'affidabilità, la frequenza e la qualità dei collegamenti ferroviari interregionali con i territori limitrofi sia per il traffico pendolare che per l'accessibilità turistica					
	Modalità ecologica e intelligente			Trasporto Pubblico su gomma	2.2 Facendo tesoro del rilancio della dorsale ferroviaria regionale FCU operato dalla regione promuovere una strategia di creazione di una dorsale appenninica da Arezzo ad Isernia a favore dello sviluppo delle aree interne in chiave di mobilità pendolare e/o turistica	
Trasporto Privato					2.3 Rafforzare la rete dei collegamenti interregionali su gomma tra poli e ambiti non serviti dalla ferrovia, sfruttando la maglia viaria trasversale già potenziata o in via di potenziamento	
				Modalità ecologica e intelligente	Trasporto Pubblico su gomma	2.4 Integrare il servizio ferroviario interregionale in attecimento ai nodi di interscambio di interesse trans-regionale
Trasporto Privato	2.5 Migliorare l'accessibilità di ultimo miglio ai nodi primari del trasporto (aeroporto San Francesco, Piastre logistiche, stazioni ferroviarie di Terni e Foligno) chiamati ad assumere un ruolo per l'intero bacino del "Centro Italia"					
	Modalità ecologica e intelligente				Trasporto Pubblico su gomma	2.6 Migliorare l'accessibilità dalla viabilità minore alla maglia di interesse trans-europeo e/o nazionale potenziata o in via di potenziamento, a servizio di ambiti locali a spiccata valenza turistica
Trasporto Privato				2.7 Integrare l'Umbria nei circuiti del ciclo-turismo dell'Italia centrale a partire dal completamento della Assisi-Spoleto-Orte-Roma (con collegamenti ciclabili anche con i rispettivi aeroporti)		
		Modalità ecologica e intelligente	Trasporto Pubblico su gomma	2.8 Sviluppo di soluzioni innovative, "intelligenti" e intelleggibili a servizio della mobilità turistica internazionale, nazionale e interregionale		
Trasporto Privato	3.1 Operare un riequilibrio virtuoso dell'offerta di TPRL privilegiando le tratte ferroviarie a domanda potenziale elevata - Introduzione dei servizi metropolitani ferroviari di Perugia e Terni					
	Modalità ecologica e intelligente		Trasporto Pubblico su gomma	3.2 Rifunzionalizzare la stazione di Elera ed Assisi come capisaldi del Servizio ferroviario metropolitano di Perugia		
Trasporto Privato		3.3 Favorire la diversione modale dal mezzo privato verso il trasporto ferroviario attraverso modelli di esercizio cadenzati e integrazione tariffaria				
		Modalità ecologica e intelligente	Trasporto Pubblico su gomma	3.4 Integrare nel servizio ferroviario metropolitano di Terni la nuova fermata ferroviaria alla città dello sport (direttrice Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona)		
Trasporto Privato	3.5 Migliorare l'efficienza, le caratteristiche prestazionali, di qualità e di accessibilità del TPRL su ferro attraverso il completamento degli interventi di rilancio della rete ferroviaria regionale effettuati negli ultimi anni dalla Regione					
	Modalità ecologica e intelligente		Trasporto Pubblico su gomma	3.6 Migliorare le condizioni - materiali e immateriali - dell'interscambio tra mezzi del TPRL (ferro-ferro, ferro-gomma)		
Trasporto Privato		3.7 Attraverso il potenziamento dell'offerta di collegamenti ferroviari interni alla regione contribuire a creare le condizioni per la riaffermazione della centralità e l'eccellenza del ruolo delle OGR di Foligno				
		Modalità ecologica e intelligente	Trasporto Pubblico su gomma	3.8 Sfruttare l'occasione del "PINQUA" per realizzare un progetto sistemico di riutilizzo dei fabbricati Viaggiatori delle stazioni ferroviarie come elementi di connessione di trasversali (Costole) rispetto all'Asse ordinatore costituito dalla linea ferroviaria FCU per l'implementazione di circuitazioni turistiche sull'intero principale corridoio N-S regionale		
Trasporto Privato	3.9 Completare gli interventi per elevare i livelli di sicurezza stradale sulla rete di interesse regionale					
	Modalità ecologica e intelligente		Trasporto Pubblico su gomma	3.10 Ridurre il traffico di mezzi pesanti in accesso alle aree urbane attraverso l'impulso alla Logistica Urbana Sostenibile anche a livello comprensoriale e in stretta integrazione con i poli della Piastre Logistica regionale.		
Trasporto Privato		3.11 Riduzione delle esternalità climatiche e ambientali generate dalla mobilità passeggeri e dal trasporto merci, tramite l'azione combinata di una riduzione della mobilità individuale a partire dalle aree più vulnerabili, la decarbonizzazione del parco mezzi, la diffusione dei vettori energetici prodotti da fonti rinnovabili				
		Modalità ecologica e intelligente	Trasporto Pubblico su gomma	3.12 Favorire la diversione modale dal mezzo privato verso forme di mobilità individuale maggiormente sostenibili e/o verso il TPRL		
Trasporto Privato	3.13 Migliorare l'efficienza, le caratteristiche prestazionali, di qualità e di accessibilità del TPRL su gomma					
	Modalità ecologica e intelligente		Trasporto Pubblico su gomma	3.14 Migliorare le condizioni - materiali e immateriali - dell'interscambio tra mezzi del TPRL (gomma-gomma, ferro-gomma)		
Trasporto Privato		3.15 Sviluppo di soluzioni innovative per la fruibilità del TPRL che spaziano a seconda dei contesti da servizi a chiamata in aree a domanda debole a soluzioni analoghe alla linea 1 del BRT elettrico di Perugia per il caso di Terni				
		Modalità ecologica e intelligente	Trasporto Pubblico su gomma	3.16 Efficientare il sistema del TPL automobilistico attraverso la leva costituita dalle procedure concorsuali per l'affidamento dei nuovi contratti di servizio		
Trasporto Privato	3.17 Creare forme di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico da parte di specifiche categorie di utenti (i.e. Turisti) che contribuiscono a creare valore sul territorio in analogia all'abbonamento gratuito per gli studenti universitari					
	Modalità ecologica e intelligente		Trasporto Pubblico su gomma	3.18 Promuovere la diffusione della cultura del turismo sostenibile favorendo l'affermazione della mobilità dolce per la fruizione del territorio		
Trasporto Privato		3.19 Sostenere lo sviluppo della mobilità attiva ciclopedonale a livello urbano e suburbano come alternativa efficiente per gli spostamenti di corto raggio				
		Modalità ecologica e intelligente	Trasporto Pubblico su gomma	3.20 Sviluppare soluzioni ITS-based per la gestione intelligente del traffico in ambito extraurbano e in accesso ai centri abitati principali al fine di ridurre la pressione sulla rete stradale e nelle aree urbane		
Trasporto Privato	4.1 Perseguire gli obiettivi di Piano attraverso la valutazione economica degli investimenti al fine di garantire un uso efficiente delle risorse disponibili					
	Trasversale		4 Perseguimento degli obiettivi tematici nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società	Tutte le modalità	4.2 Sostenere gli interventi di Piano con valutazioni sulle risorse di finanziamento necessarie al loro sviluppo considerando la realizzazione, il funzionamento e la manutenzione che questi prevedono/richiedono	

Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo

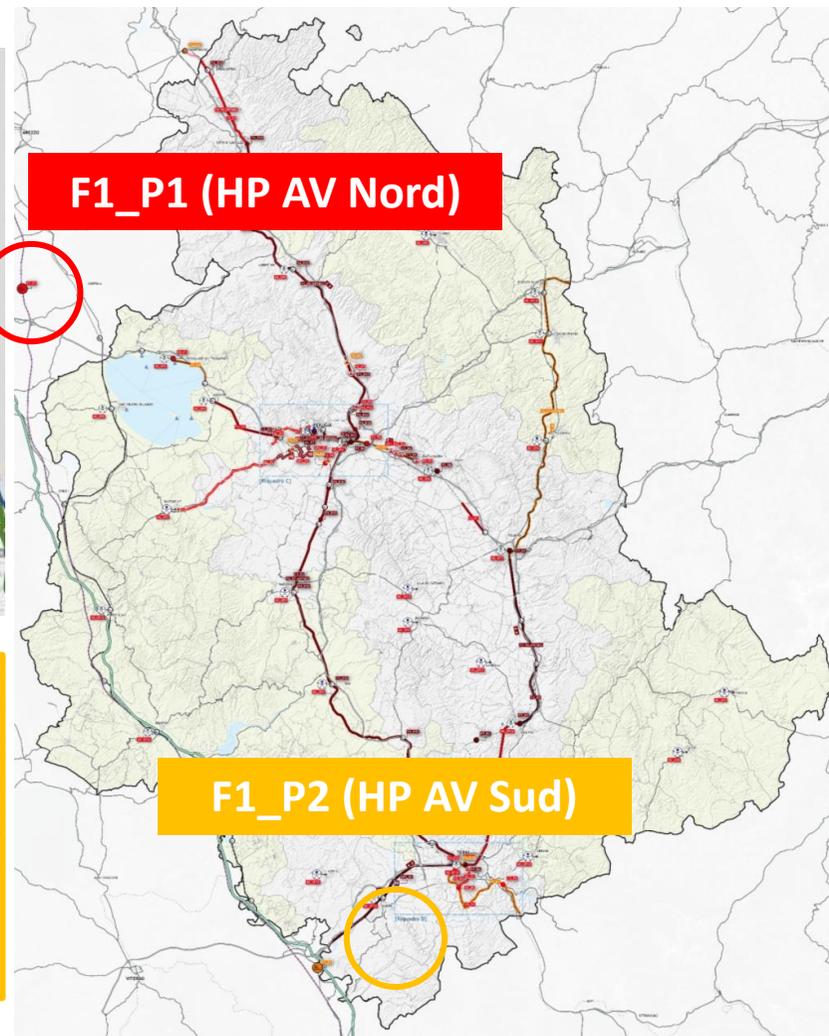
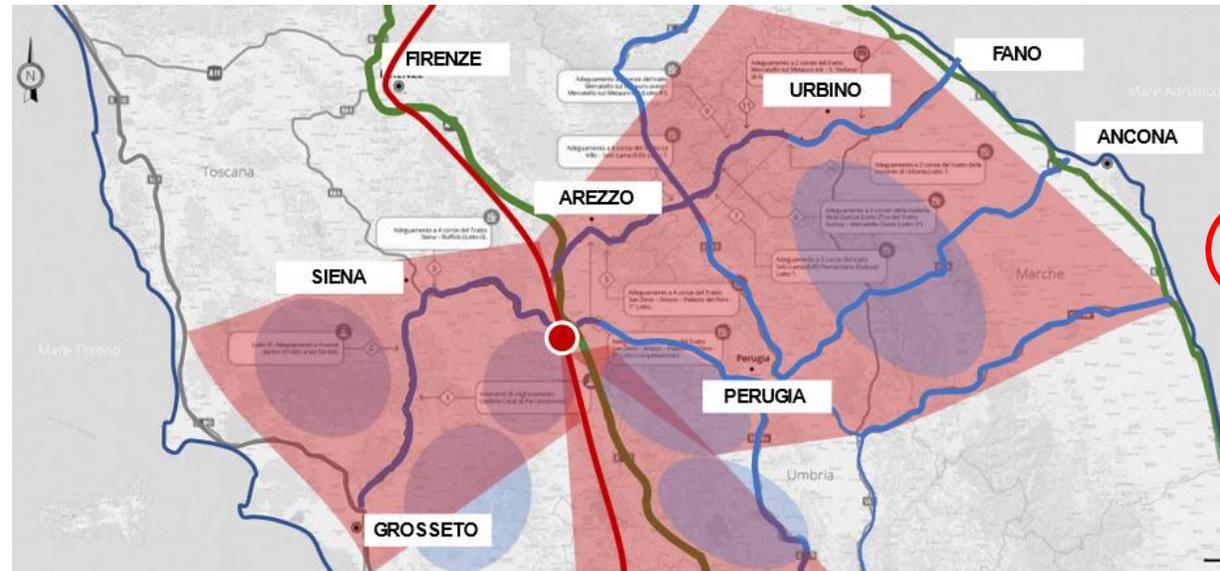
Linea RFI Direttissima Roma - Firenze

F1_P1 (HP AV Nord) Stazione Accesso AV Nord «Medioetruria»

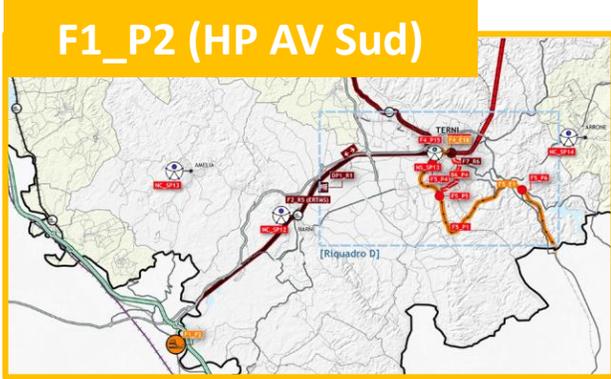
SP

F1_E1 (HP AV Sud) Stazione Accesso AV Sud «Umbro Laziale»

SE

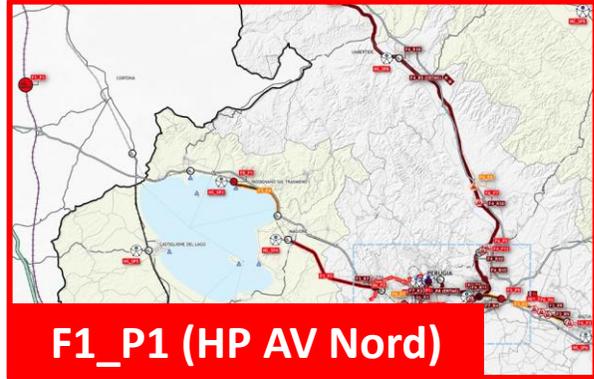


F1_P1 (HP AV Nord)



F1_P2 (HP AV Sud)

F1_P2 (HP AV Sud)

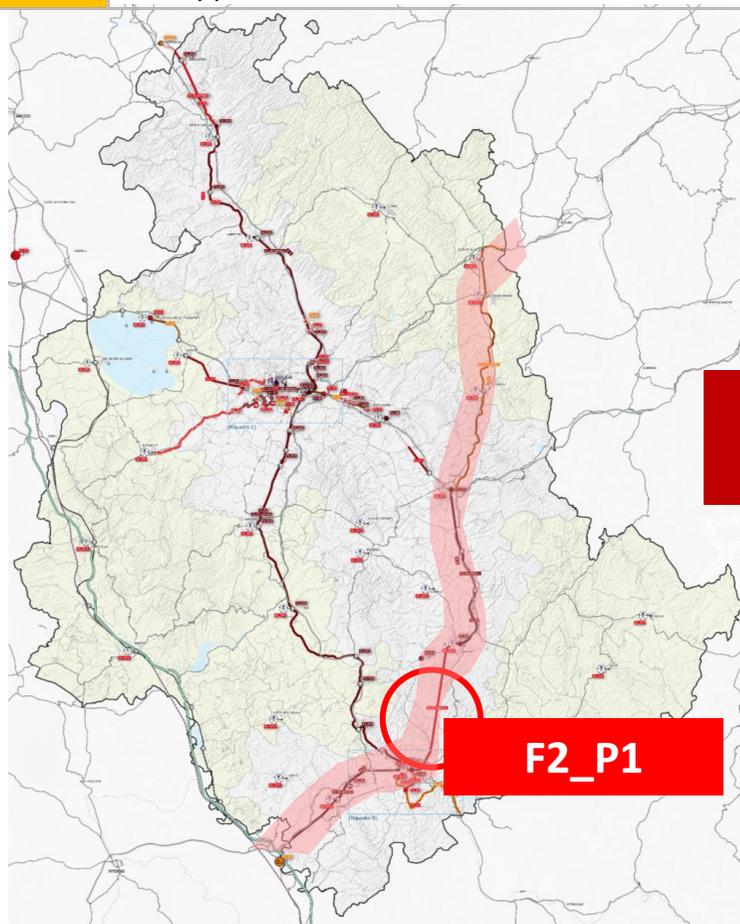
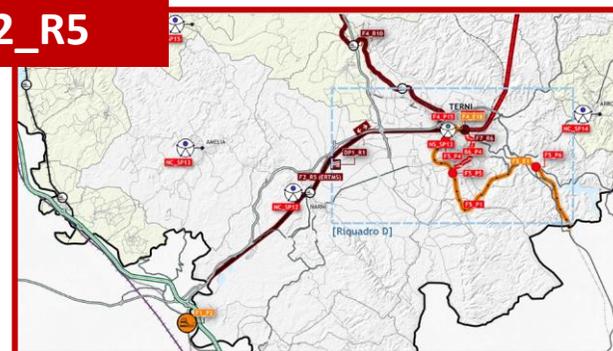
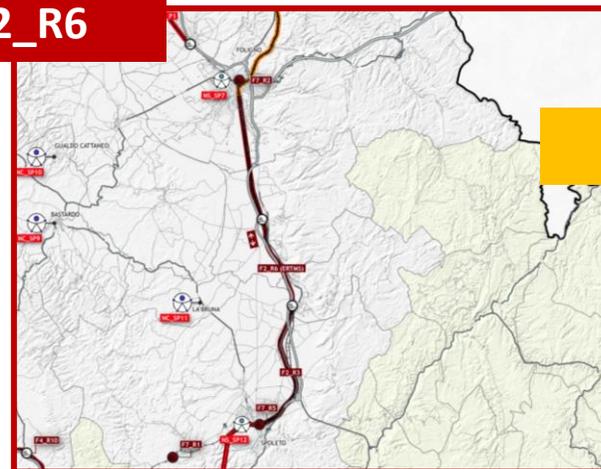


F1_P1 (HP AV Nord)

Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo

Linea RFI Orte - Falconara

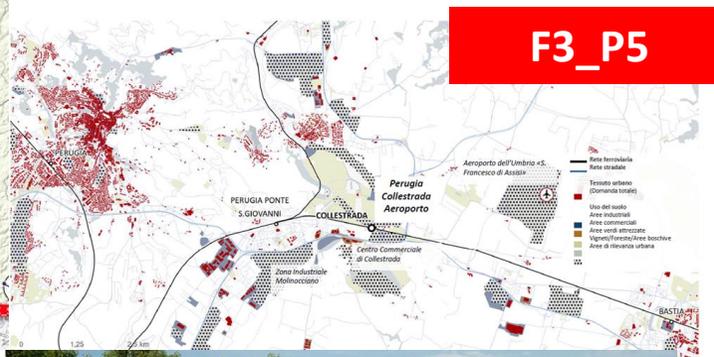
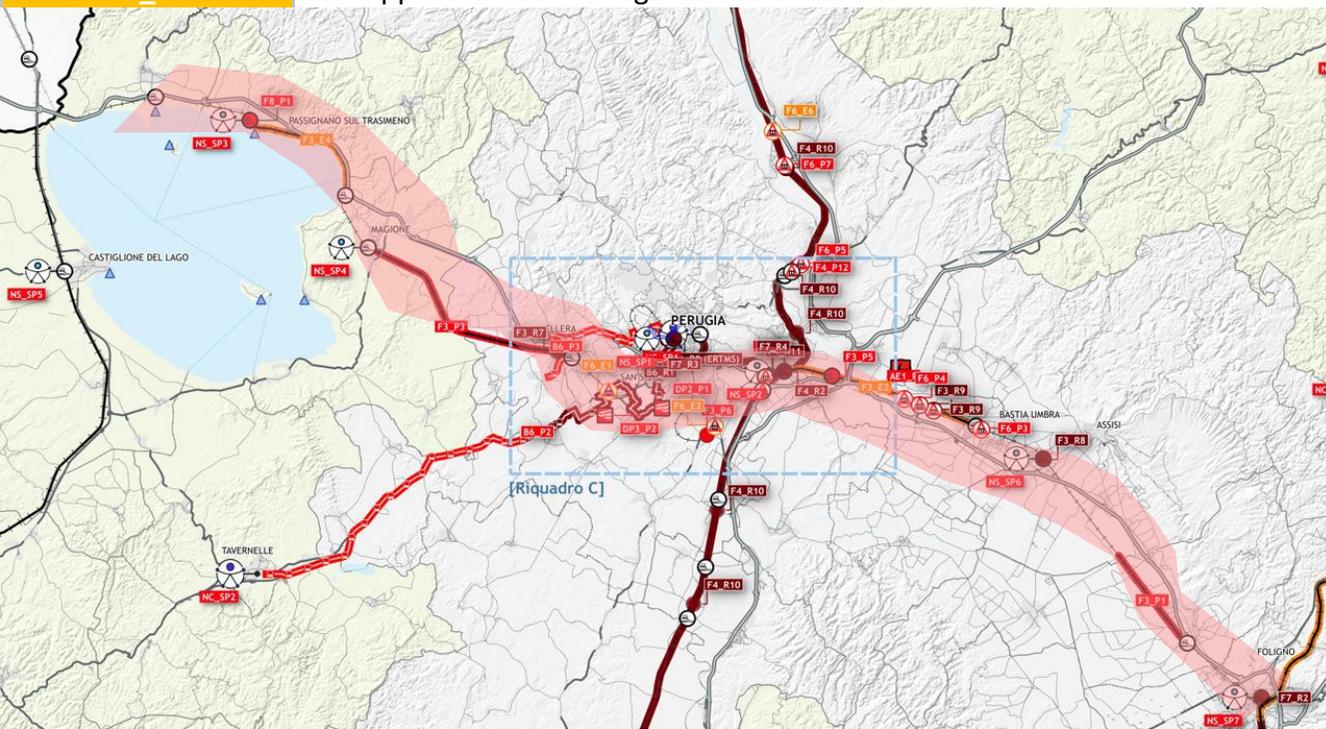
F2_R3	Raddoppio Tratta Spoleto – Campello	SR
F2_R5	ERTMS Orte -Terni	SR
F2_R6	ERTMS Spoleto - Foligno	SR
F2_P1	Raddoppio in variante sulla Orte Falconara - Tratta Terni - Spoleto con ERMTS	SP
F2_E4	Raddoppio in variante sulla Orte Falconara - Tratta Foligno – Fossato di Vico con ERMTS	SE

**F2_R5****F2_R3**
F2_R6**F2_E4**

Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo

Linea RFI Foligno - Perugia - Terontola

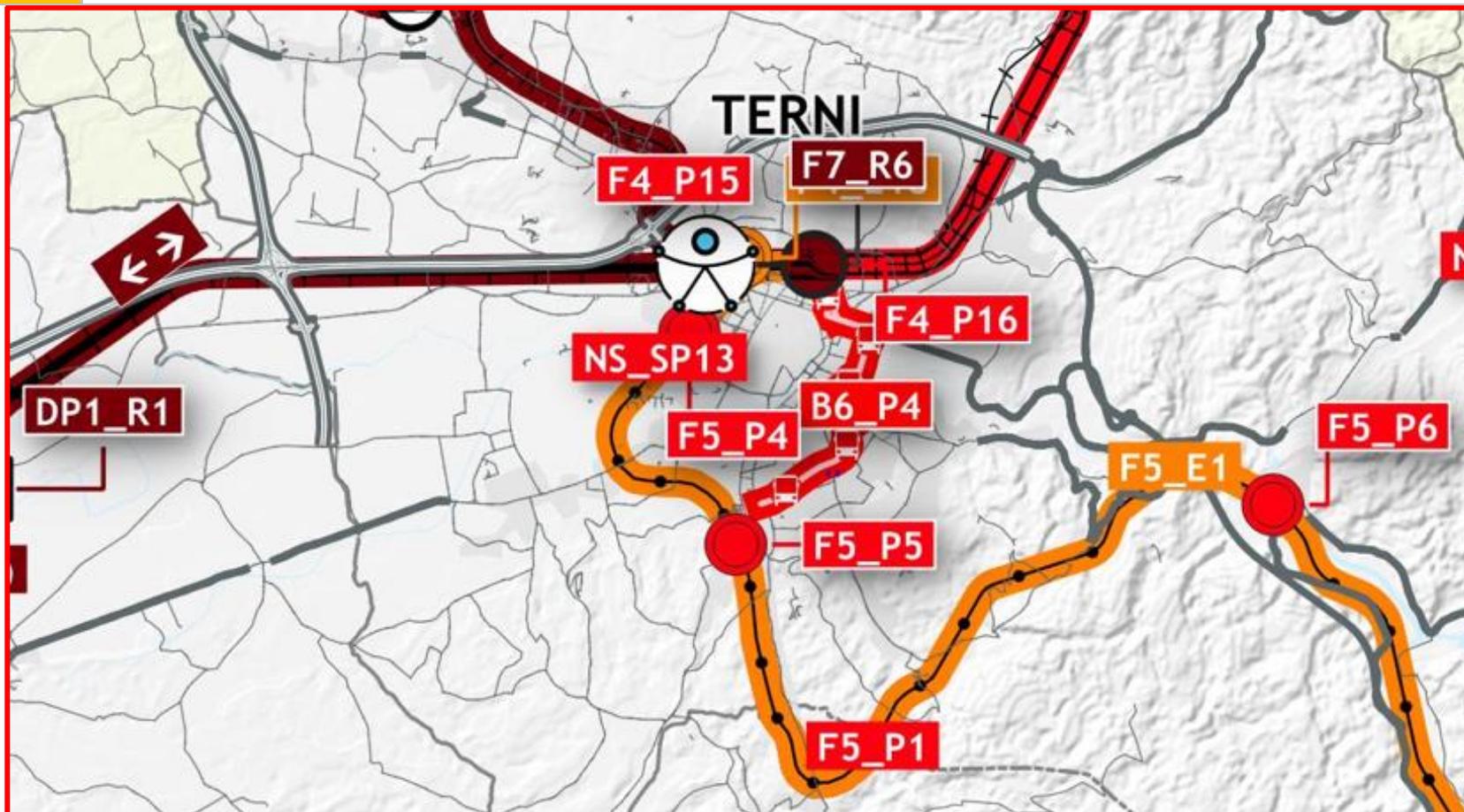
F3_R7	Spostamento della Stazione di Ellera - Corciano (+ sistemazione a PRG)	SR
F3_R8	Potenziamento della Stazione di Assisi (+ sistemazione a PRG)	SR
F3_R9	Soppressione PL su SR 147 Bastia - 1° Stralcio	SR
F3_P1	Raddoppio selettivo Spello	SP
F3_P3	Raddoppio selettivo Magione	SP
F3_P5	Realizzazione della Fermata di Collestrada - Aeroporto	SP
F3_P6	Realizzazione posto di movimento San Martinello	SP
F3_E2	Raddoppio selettivo Bastia Umbra - Ponte San Giovanni	SE
F3_E4	Raddoppio selettivo Passignano sul Trasimeno	SE



Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo

Linea RFI Terni - Rieti

F5_P1	Velocizzazione Terni Rieti	SP
F5_P4	Servizio Metropolitano Terni Sud: Nuova fermata "Città dello Sport"	SP
F5_P5	Servizio Metropolitano Terni Sud: Nuova fermata quartiere "San Valentino" e raddoppio binari	SP
F5_P6	Servizio Metropolitano Turistico Terni Sud: Nuova fermata "Marmore"	SP
F5_E1	Elettrificazione della Linea Terni Rieti	SE



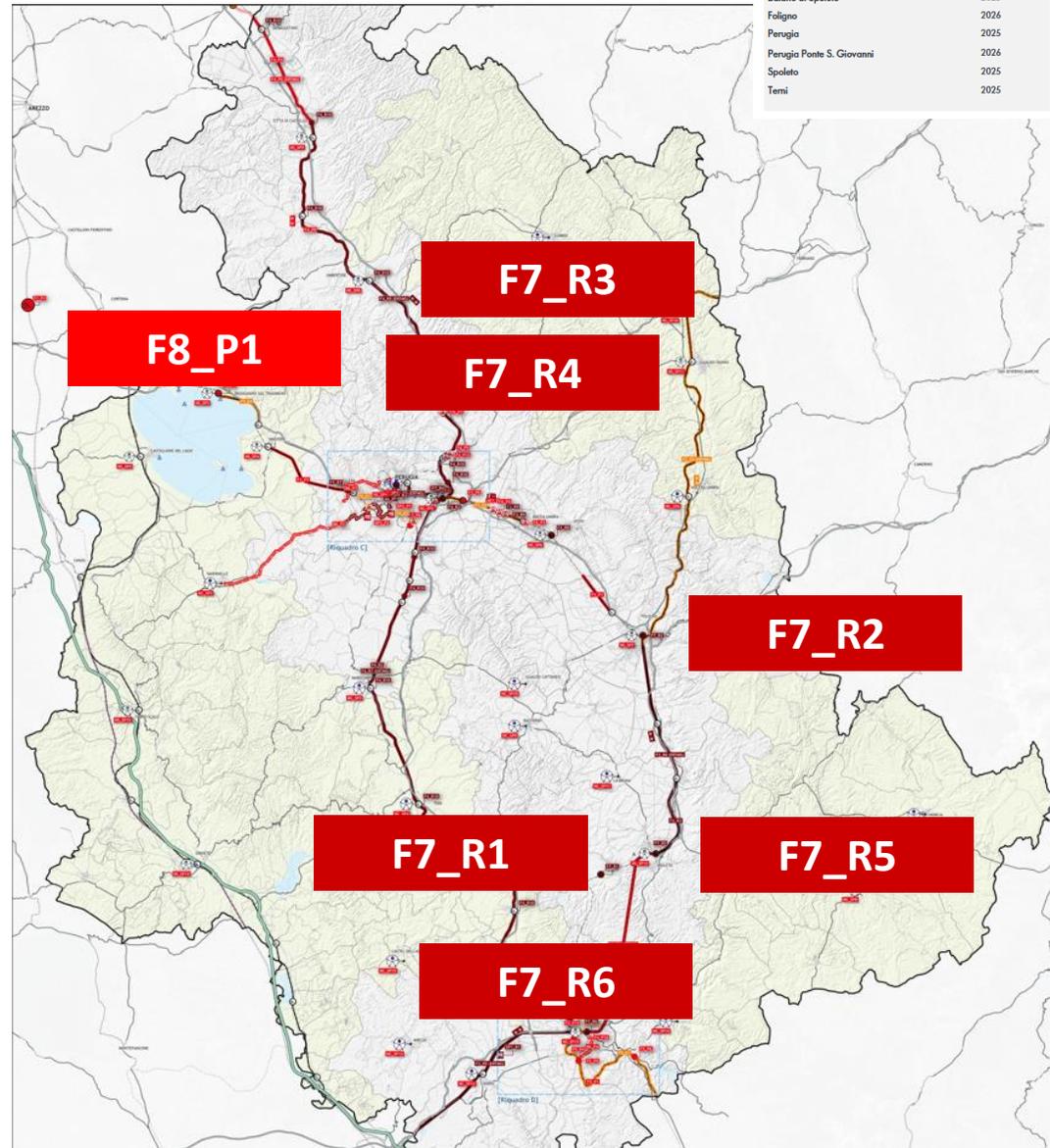


Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo

Adeguamento stazioni

F7_R1	Stazione Baiano di Spoleto (Stazioni del territorio)	SR
F7_R2	Stazione Foligno	SR
F7_R3	Stazione Perugia Fontivegge	SR
F7_R4	Stazione Perugia Ponte San Giovanni	SR
F7_R5	Stazione Spoleto	SR
F7_R6	Stazione Terni	SR
F8_P1	Passignano sul Trasimeno (Stazioni del territorio)	SP

Le stazioni oggetto di intervento	Attivazione
Baiano di Spoleto	2025
Foligno	2026
Perugia	2025
Perugia Ponte S. Giovanni	2026
Spoleto	2025
Terni	2025



IL PIANO COMMERCIALE EDIZIONE LUGLIO 2023



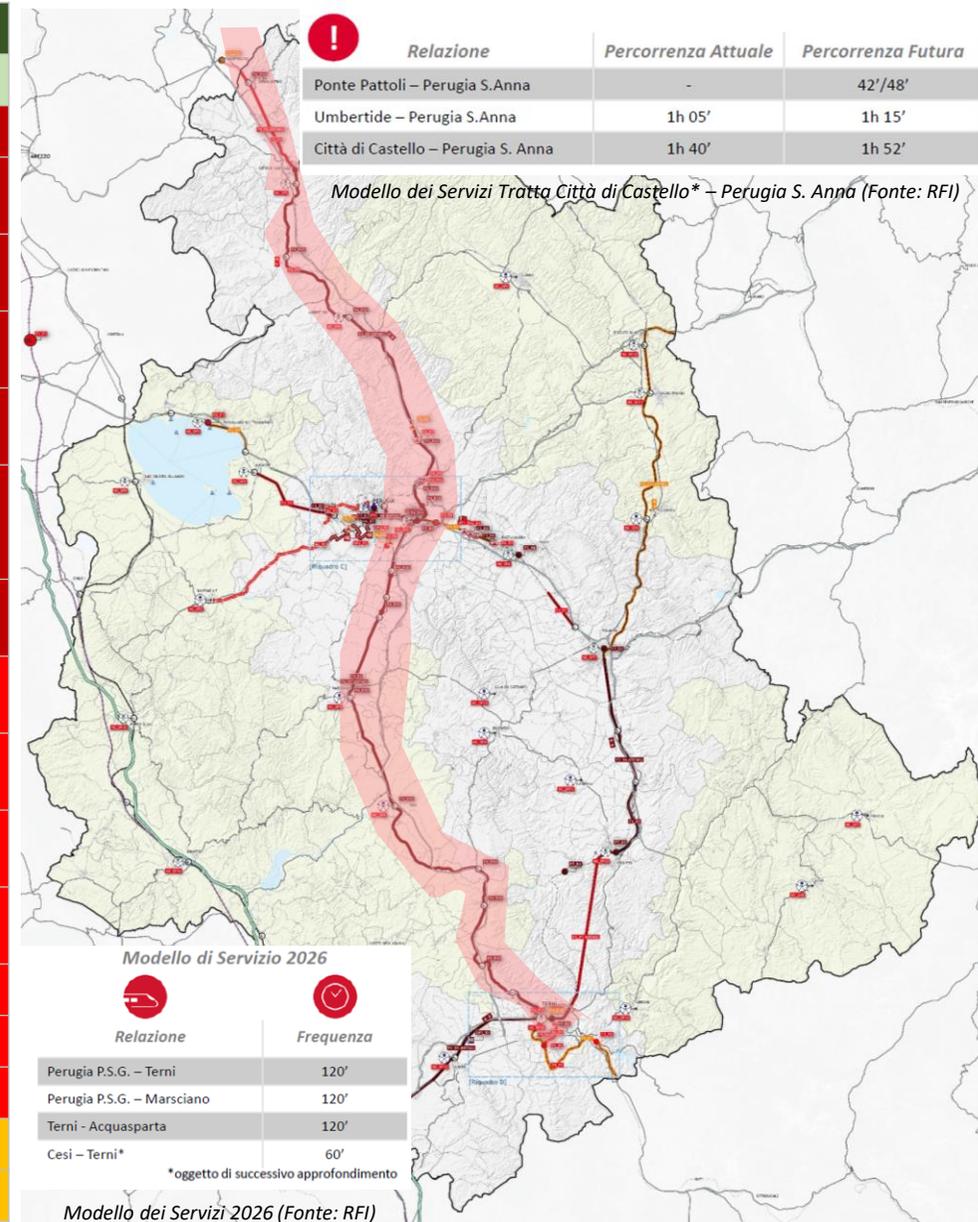
In aggiornamento con l'edizione di Giugno 2024

Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo

LIVELLO REGIONALE

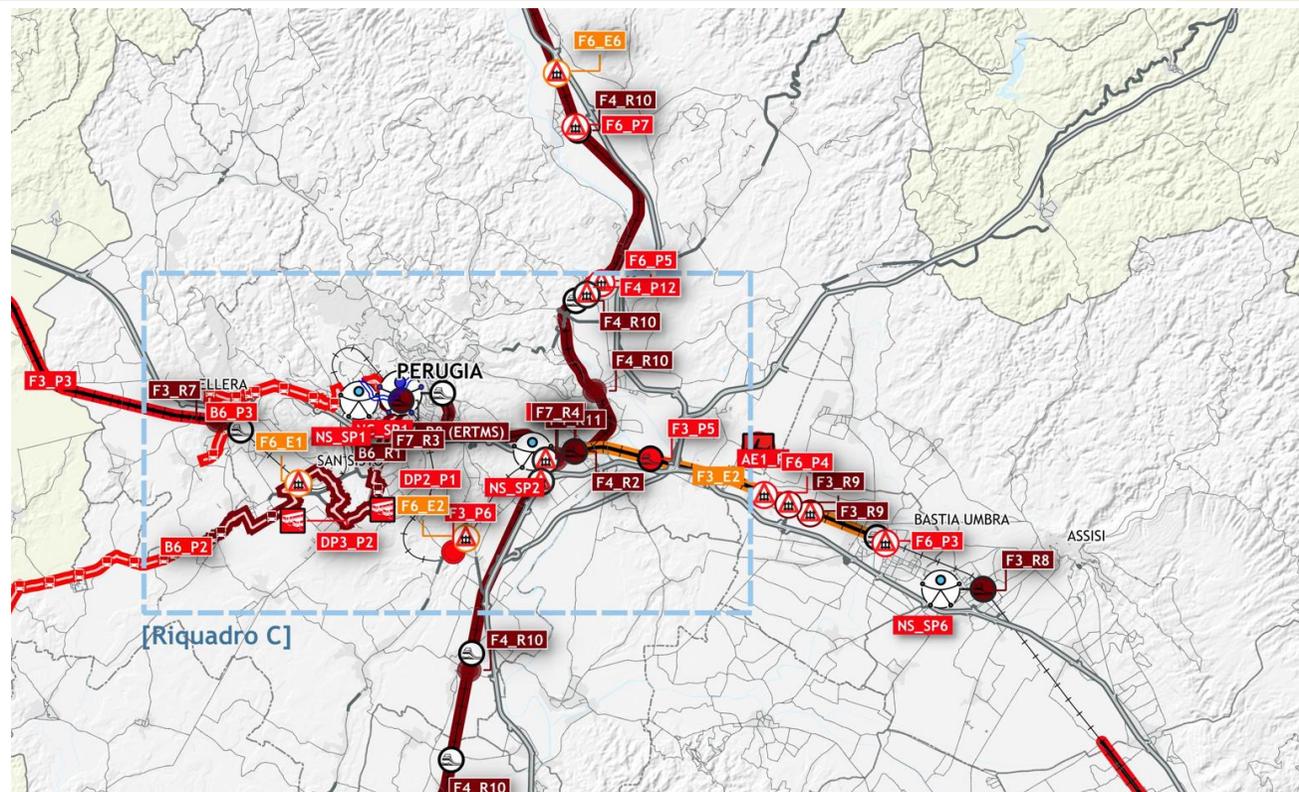
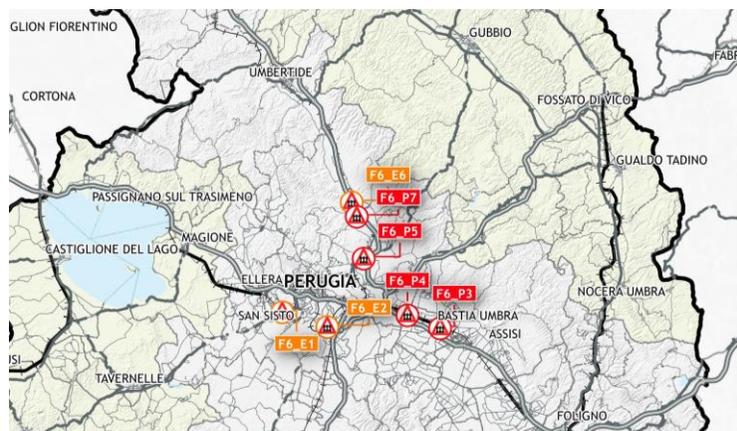
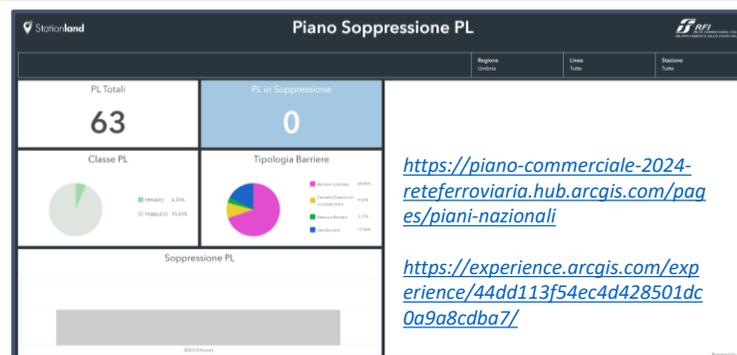
Rete FCU

F4_R2	Intervento di sistemazione a PRG della stazione ferroviaria di Perugia PSG	SR
F4_R3	Linea FCU tratta Perugia PSG-Terni. Lavori di rinnovo dell'armamento e adeguamento della sede ferroviaria	SR
F4_R5	Linea FCU tratta ferroviaria Città di Castello-Perugia PSG . Lavori per Sistema di sicurezza Marcia Treno ERTMS L2	SR
F4_R7	Linea FCU tratta ferroviaria Perugia PSG –Terni. Lavori per Sistema di sicurezza Marcia Treno ERTMS L2	SR
F4_R8	Linea FCU tratta ferroviaria Perugia PSG –Perugia S.Anna. Lavori per Sistema di sicurezza Marcia Treno ERTMS L2	SR
F4_R10	PINQUA n. 338 "Vivere l'Umbria" - Riquilificare ed incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale, rigenerando gli edifici delle 15 stazioni lungo il tracciato della FCU tra San Giustino e Terni	SR
F4_R11	Linea Ferroviaria FCU tratta Perugia Ponte San Giovanni – San Martino in campo chiusura PL km 29+930 e km 30+693	SR
F4_P4	Linea FCU tratta Sansepolcro-Città di Castello. Lavori di rinnovo dell'armamento e adeguamento della sede ferroviaria	SP
F4_P6	Linea FCU tratta ferroviaria Sansepolcro– Città di Castello. Lavori per Sistema di sicurezza Marcia Treno ERTMS L2	SP
F4_P9	Linea FCU - intera tratta. Riclassificazione linea da 16 a 18 t/asse. Verifica ed adeguamento opere d'arte	SP
F4_P12	Linea Ferroviaria FCU tratta Ponte Pattoli – Ponte Felcino chiusura PL km 23+339 e km 23+156	SP
F4_P15	Rinforzo urbano Terni-Cesi	SP
F4_P16	Interoperabilità Stazione di Terni	SP
F4_P17	Interoperabilità Stazione di Ponte San Giovanni	SP
F4_E14	Spostamento Stazione di San Sepolcro	SE
F4_E18	Scavalco ferroviario fascio di binari di Terni	SE

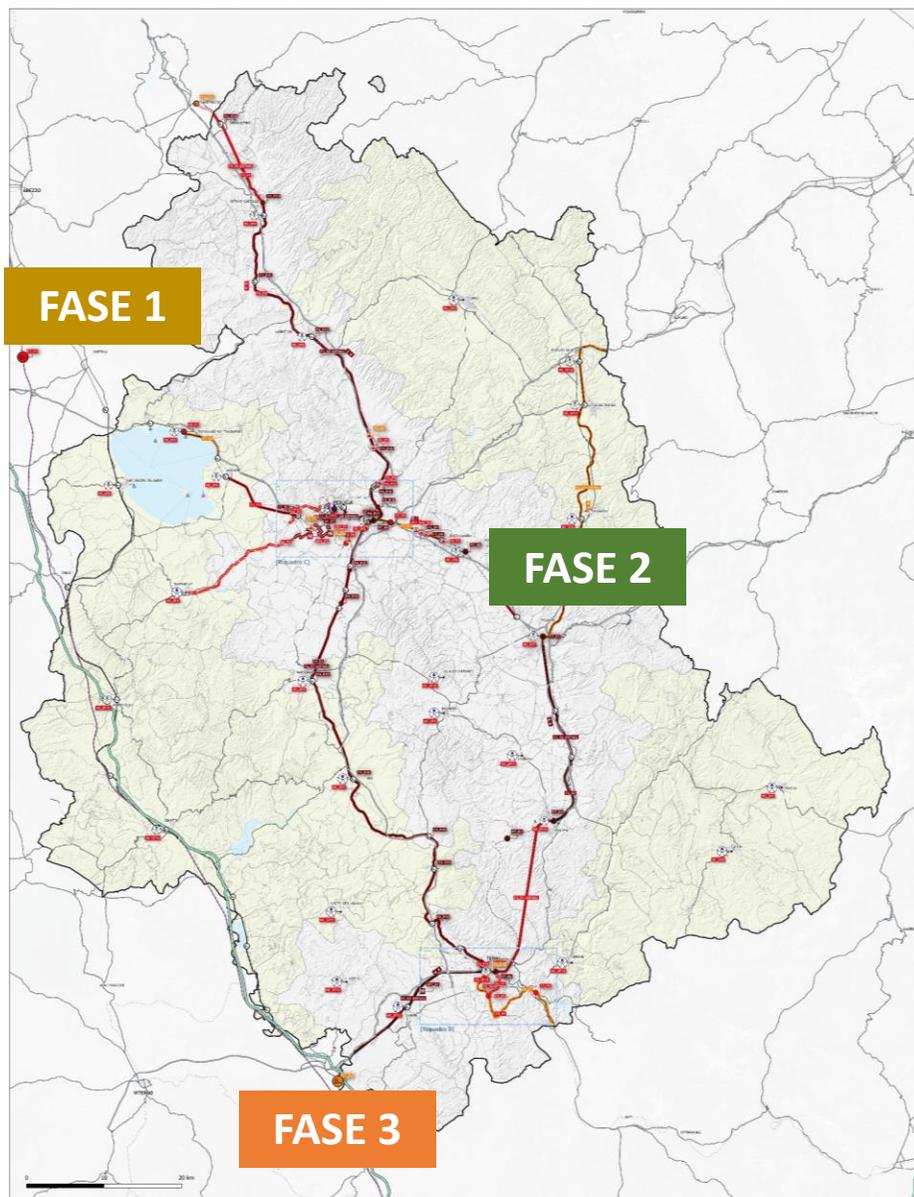


Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo
Eliminazione Passaggi a Livello

F6_P3	PL Via Firenze km 18,852 (Bastia U.)	SP
F6_P4	PL Via dell'Aeroporto km 22,647 (Bastia U. - Ospedaliccchio)	SP
F6_P5	PL Via degli Astri km 23,156 (Perugia - Ponte Felcino)	SP
F6_P7	PL Strada dei Bracceschi km 17,279 (Perugia - Ponte Pattoli)	SP
F6_E1	PL Viale San Sisto km 47, 368 (Perugia)	SE
F6_E2	PL Strada Tuderte km 34,766 (Perugia)	SE
F6_E6	PL Strada Ponte Pattoli - Ponte Resina km 15,602 (Perugia)	SE



Trasporto Collettivo - Strategie per l'integrazione della Regione nel Sistema dell'Alta Velocità



La visione di Potenziamento incrementale del PRT

FASE 1

Realizzazione della Stazione AV Medioetruria + immissione in esercizio Treni RV 200 Km/h

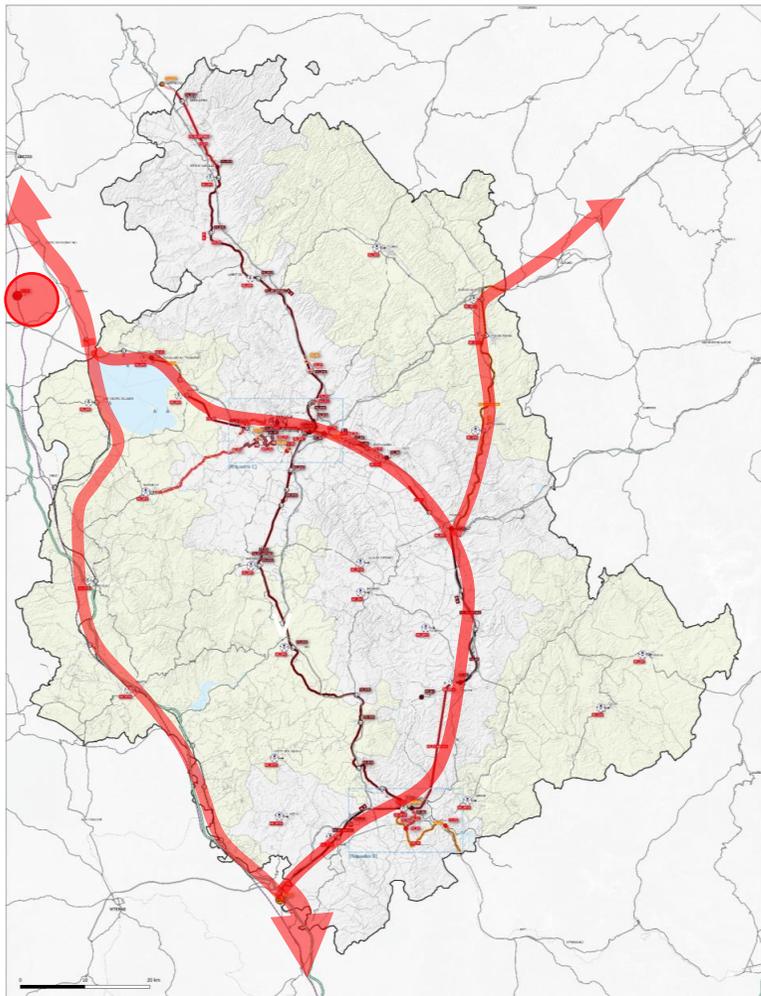
FASE 2

Potenziamento integrale della Orte – Falconara auspicabilmente per nuovi servizi AV Roma – Foligno – Ancona – Rimini – Bologna / Ravenna

FASE 3

Studio velocizzazione della LL Orte - Roma e nuova fermata AV a Orte.

Fase 1 entro 2034 (PRT)



La visione di Potenziamento incrementale del PRT

FASE 1

- **Realizzazione nuova stazione Medioetruria + Immissione in esercizio Materiale rotabile RV 200 Km/h entro il 2034 per Roma e Firenze (Ancona)**

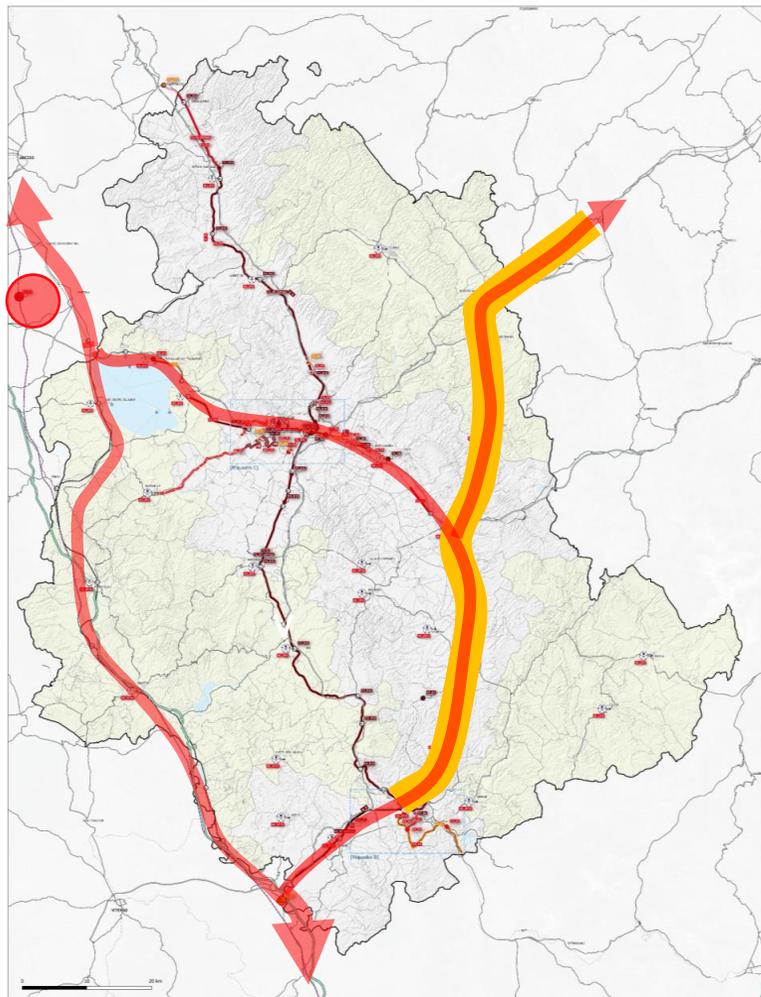
FASE 2

- **Potenziamento integrale della Orte – Falconara, per nuovi servizi AV Roma – Foligno – Ancona – Rimini – Bologna / Ravenna**

FASE 3

- **Integrazione della LL Orte - Roma e nuova fermata AV a Orte.**

Fase 2



La visione di Potenziamento incrementale del PRT:

FASE 1

- Medioetruria + Materiale rotabile RV 200 Km/h entro il 2034 per Roma e Firenze (Ancona)

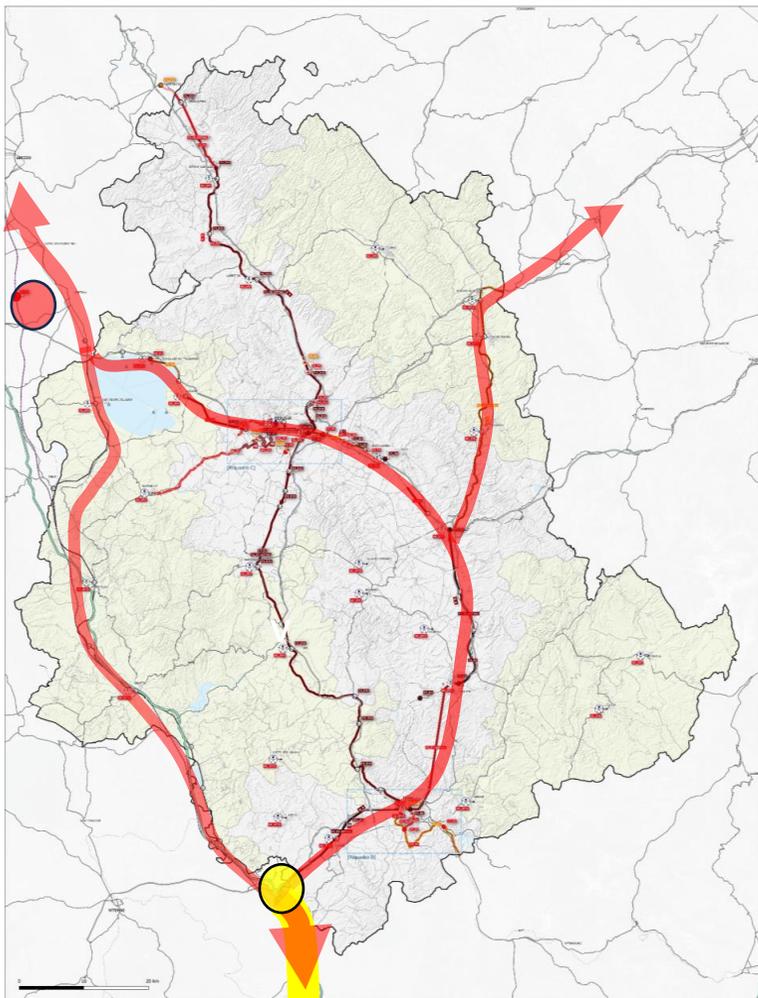
FASE 2

- **Potenziamento integrale della Orte – Falconara, per nuovi servizi AV Roma – Foligno – Ancona – Rimini – Bologna / Ravenna, anche in alternativa alla percorrenza via Firenze**

FASE 3

- Velocizzazione della LL Orte - Roma e nuova fermata AV a Orte

Fase 3



La visione di Potenziamento incrementale del PRT

FASE 1

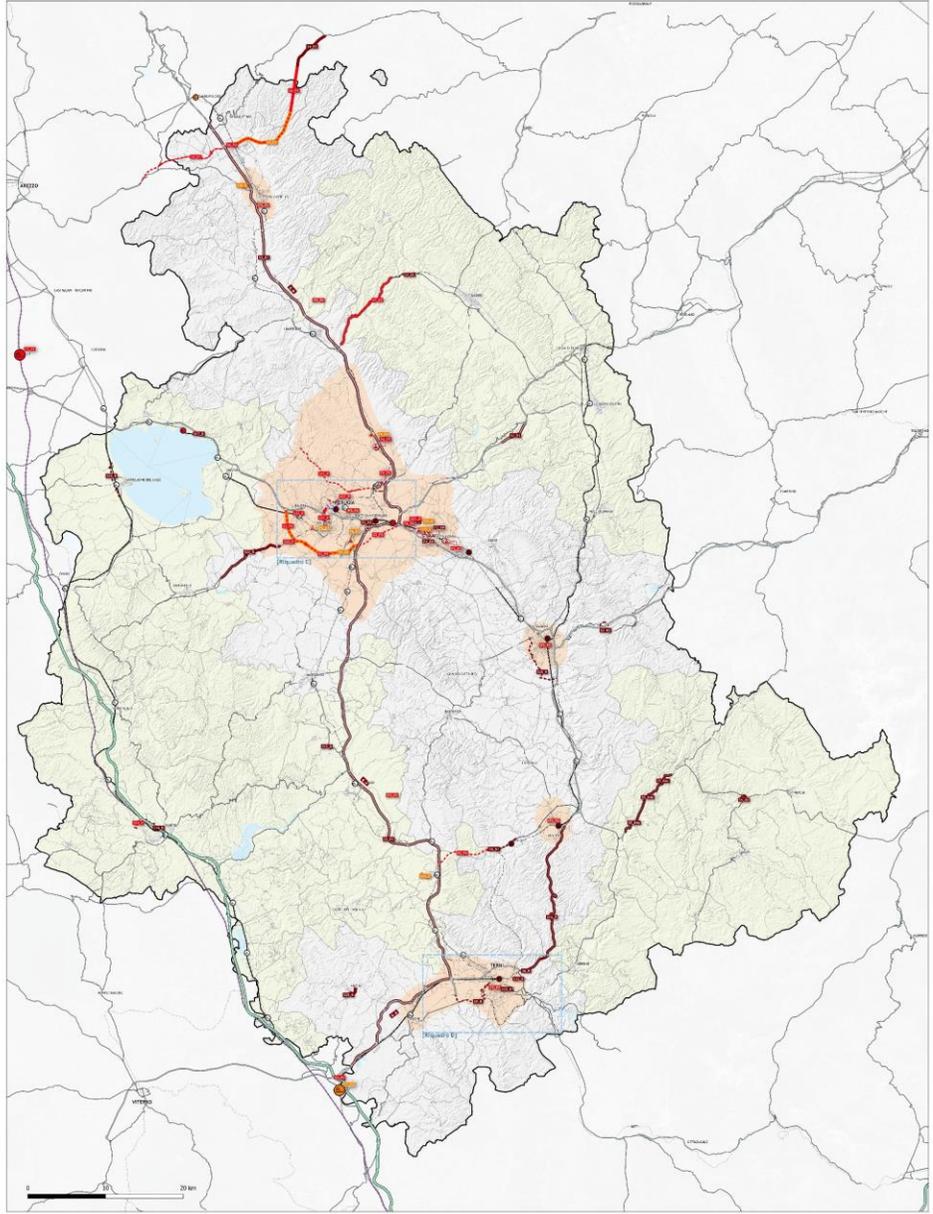
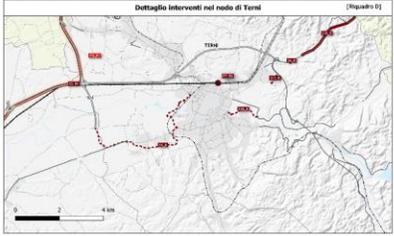
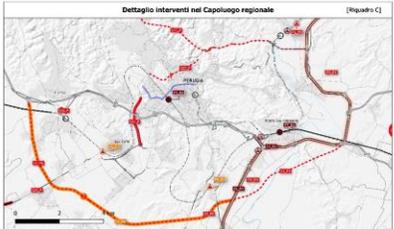
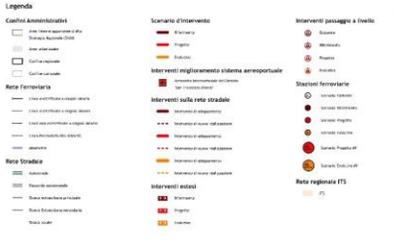
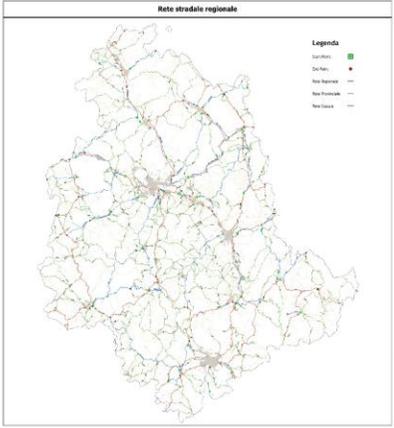
- Medioetruria + Materiale rotabile RV 200 Km/h entro il 2034 per Roma e Firenze (Ancona)

FASE 2

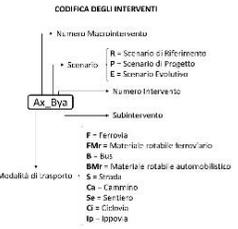
- Potenziamento integrale della Orte – Falconara per nuovi servizi AV Roma – Foligno – Ancona – Rimini – Bologna / Ravenna

FASE 3

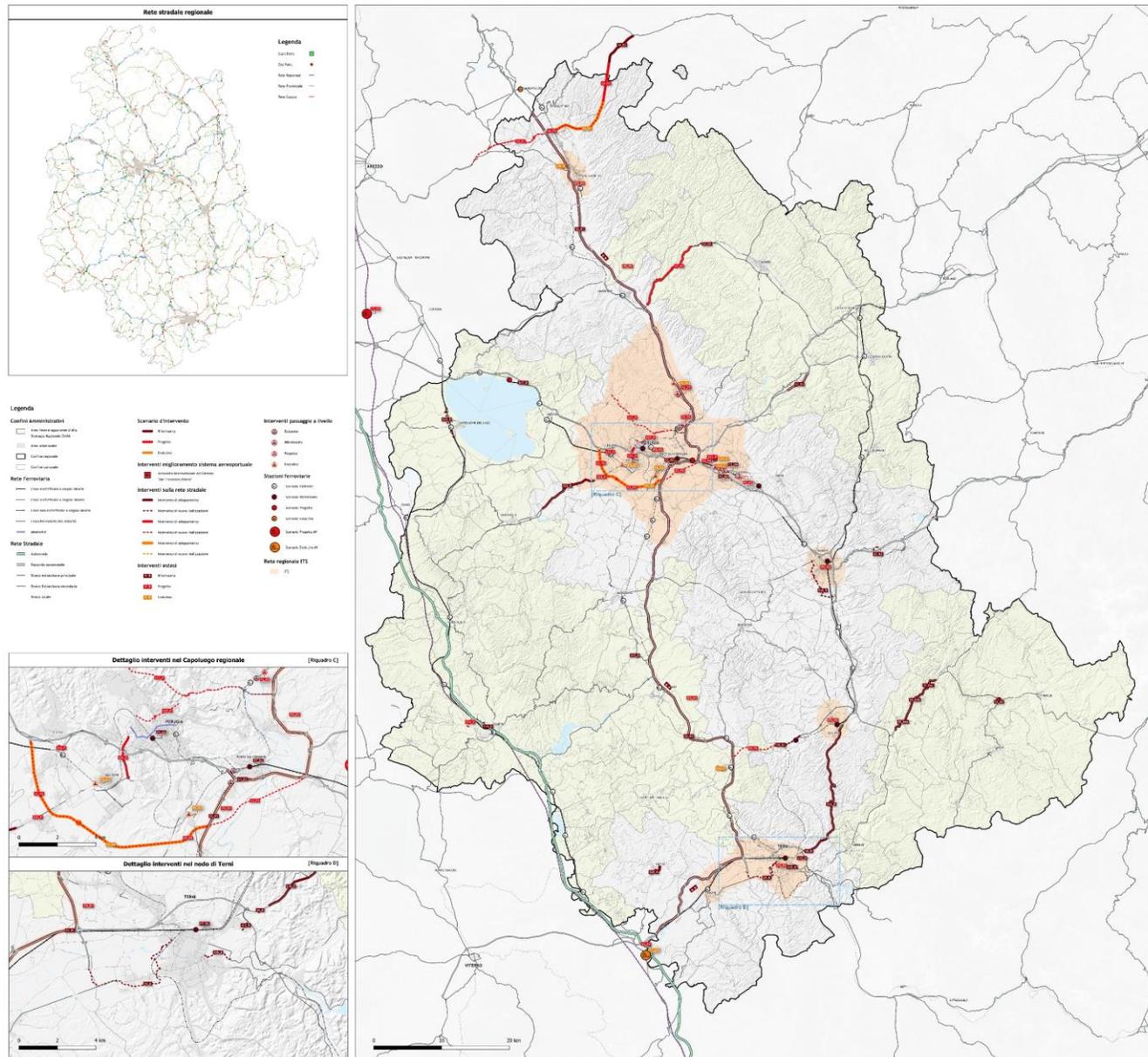
- **Velocizzazione della LL Orte - Roma e nuova fermata AV a Orte.**



ID	Intervento	Scenario
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA AEROPORTUALE		
AI1_P	Potenziamento infrastrutturale, retroseguimento, digitalizzazione Aeroporto San Francesco	SP
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE		
SI_R1	Direttiva Perugia-Ancora: raddoppio tratto SS3-B/Vall'Isola-Sch'Inara	SR
SI_R2	Viali Lotto 1 - SS77 Ternisino-Vai Montere/Sopoli	SR
SI_R3	Retroseguimento e miglioramento itinerario 84/4/1/1	SR
SI_R4	Potenziamento viatico del raccordo autostradale Bettelle - Perugia sulla C5 in località Ponte San Giovanni - Perugia	SR
SI_P1	Potenziamento viatico sul RATO tra A1 loc. Cise	SP
SI_P3	Nodo di Perugia: variante alla SS 3 bis 64 tra Madonna del Piano e Collettara (Tipo B)	SP
SI_P5	Nodo di Perugia: variante al Raccordo autostradale RAO1 Perugia Bettelle (A1) da Madonna del Piano a Corciano: Servizio Stradale Nazionale del Piano - S. Antonio da Prata (loc. C2)	SP
SI_P6	Nodo di Perugia: variante al Raccordo autostradale RAO2 Perugia Bettelle (A1) da Madonna del Piano a Corciano: Servizio Stradale Nazionale S. Andrea delle Fratte - Corciano (loc. C2)	SP
SI_P8	Nodo di Perugia: variante al Raccordo autostradale RAO2 Perugia Bettelle (A1) - Adeguamento tratto Corciano - S. Andrea delle Fratte (Tipo B); Adeguamento tratto S. Andrea delle Fratte - Madonna del Piano (Tipo B)	SP
SI_R1	Itinerario Internazionale F98 S.O.C. Grosotto - Piano: Adeguamento a 2 corsie della Galleria della diurna (tratto 5 - lotto 2) e del Tratto diurna - Monte al Ches (Tratto 5 - lotto 2)	SR
SI_P1	Itinerario Internazionale L78 S.O.C. Grosotto - Piano: Intero Le Ville di Montere (A9) - Seta Lama L45 (tratto 4 - lotto 7 - 4 corsie)	SP
SI_P1	Itinerario Internazionale C78 S.O.C. Grosotto - Fano: Tratto Seta Lama (C45) - Pannociano (Guina) (Tratto 5 - lotto 1 - 2 corsie)	SP
SI_P1	Raddoppio galleria della diurna	SP
SI_P1	Adeguamento a 4 corsie del Tratto Seta Lama (C45) - Pannociano (Guina)	SP
SI_R1	SS 685 Strada delle Tre Valli Umbre: Tratto Rano-Finestrato (Tipo C)	SR
SI_R2	SS 685 delle Tre Valli Umbre: Miglioramento funzionale dell'attraversamento della frazione di Serravalle	SR
SI_R4a	SS 685 delle Tre Valli Umbre: verifica tracciato e adeguamento tra le progressive km 40-200 e km 51-500 (Tipo C2)	SR
SI_R4b	SS 685 delle Tre Valli Umbre: verifica tracciato e adeguamento tra le progressive km 40-200 e km 45-300 (Tipo C2)	SR
SI_R4c	SS 685 delle Tre Valli Umbre: verifica tracciato e adeguamento tra le progressive km 45-200 e km 45-300 (Tipo C2)	SR
SI_P2	SS 685 Strada delle Tre Valli Umbre: Tratto Finestrato - Acquapiana (loc. C2)	SP
SI_R	SS678 Limara a raso - lavori di adeguamento della marcia "San Carlo"	SR
SI_R1	SS218 Pian di Asiano: tratto Mezzana intersezione Pietralunga	SR
SI_P2	SS n. 211 "di Gallo e Pian d'Asiano": Tratto Stradale Pietralunga-Umbertide	SP
SI_R	Verifica S42 (non C45) di Terni	SR
SI_R	S53 Fiamma Spoleto Terni - Potenziamento e Riquilibrificazione	SR
SI_P	Adeguamento/riqualificazione di una arteria extraurbana di collegamento tra la SS 728 e la L45 lungo l'itinerario delle attuali SP di Piano Isolino e SP di Mandorli	SP
SI_R	Beneia: di collegamento dello stabilimento AST TC di Terni con la strada Terni-Rieti	SR
SI_R	Integrazione della viabilità combinata nel Comune di Orsiera - Lotto 1	SR
SI_P	Integrazione della viabilità combinata nel Comune di Orsiera - Lotto 2	SP
SI_R	SS n. 101 di Montorio, km 104/102: adeguamento ponte su fiume Tevere	SR
SI_P	SS 75 "de Tradimone" km 8-100: Abolizione di una estremità terminale: nuova accesso raccordo autostradale Perugia - Rocelle (loc. Passigiano)	SP
SI_R	Variante SR 72 all'altezza di Castiglione del Lago	SR
SI_P	Lavori di adeguamento viatico stradale nel tratto SS 184/182 tra Fontegonne e Casanar	SP
SI_P	Lavori di adeguamento intersezioni - SR Anzola/Tratto Cappone Perugia - strada C. Castel del Piano	SP
SI_P	Accessibilità settore Nord dell'area di Perugia: nuovo collegamento viario tra strada Perugia Forte Rio, Via San Galigano e Via Santa Lucia	SP
SI_R	Variante S41 Fregio - Altavice SS7 - S55 a Fregio e collegamento con la SS 116	SR
SI_P	Realizzazione viabilità alternativa alla SR 205 Anetia nell'ambito del centro urbano di Anella e riqualificazione viabilità di accesso	SP
SI_R	Realizzazione bretella Terni (A1) - Perugia	SR
SI_P	Raddoppio a 4 corsie asse Ravello - Cervina	SP
SI_P	Adeguamento rotonda Quattrostrini	SP
SI_P	Suppressione PL su SR 187 Bassa - 2° Stradico	SP
SI_P	Variante di Acquapiana - 2° Stradico	SP
SI_P	SS22 - Variante di Lucerne - Comune di Casti di Castello	SP
DIGITALIZZAZIONE DELLA RETE DI INTERESSE REGIONALE		
ITS_P1	Sviluppo ITS rete ANAS regionale	SP
ITS_P2	Sviluppo ITS Centri AU	SP
Eliminazione Passaggi a Livello		
PL_P3	PL Via Firenze km 18,852 (Rasata U)	SP
PL_P4	PL Via del Partonico km 22,447 (Sama U) - (Chardalorico)	SP
PL_P5	PL Via degli Asini km 23,153 (Perugia - Ponte Felino)	SP
PL_P7	PL Strada dei Traccesi km 17,279 (Perugia - Ponte Felino)	SP
PL_P1	PL Viale San Sisto km 47, 348 (Perugia)	SP
PL_P2	PL Strada Tuderte km 34,762 (Perugia)	SP
PL_P4	PL Strada Ponte Mattoli - Ponte Resiva km 15,800 (Perugia)	SP



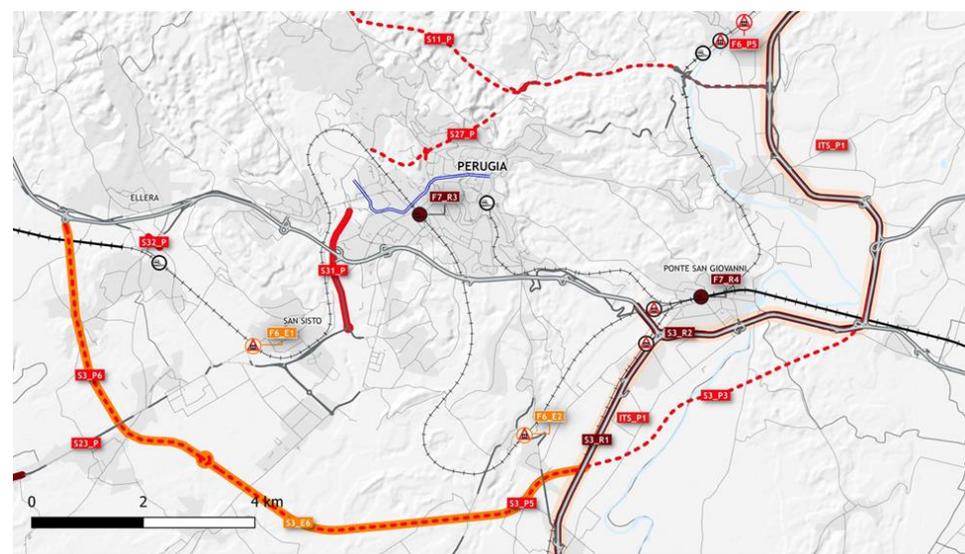
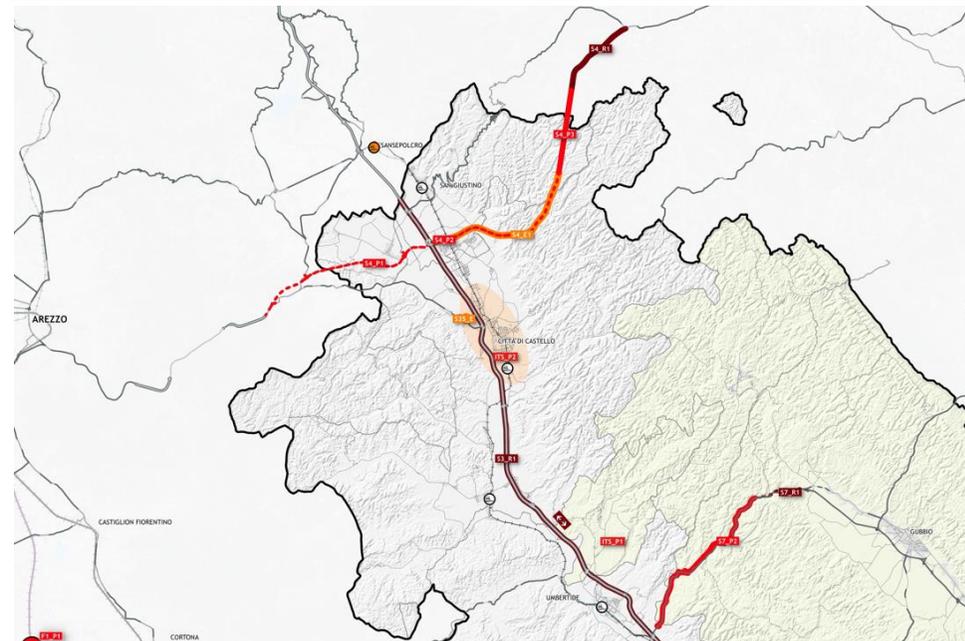
Focus: rafforzamento dell'Accessibilità alle aree interne



Una parte rilevante degli interventi stradali è riservata al miglioramento dell'accessibilità delle aree interne e attualmente più svantaggiate, L'obiettivo è quello di assicurare una sostanziale coesione territoriale e adeguati livelli di accessibilità interna ad una regione che si contraddistingue per avere oltre il 30% del territorio classificato come "Aree interne" e che, anche nell'ultimo decennio, ha visto riproporsi eventi sismici che hanno riportato in primo piano l'esigenza di innalzare la Resilienza del sistema infrastrutturale regionale. Il completamento della "Tre Valli" inserito nel PRT costituisce una delle risposte più significative a questa esigenza, ma altrettanto lo sono anche il completamento della E78, così come gli interventi sulla SS 219 Pian d'Assino.

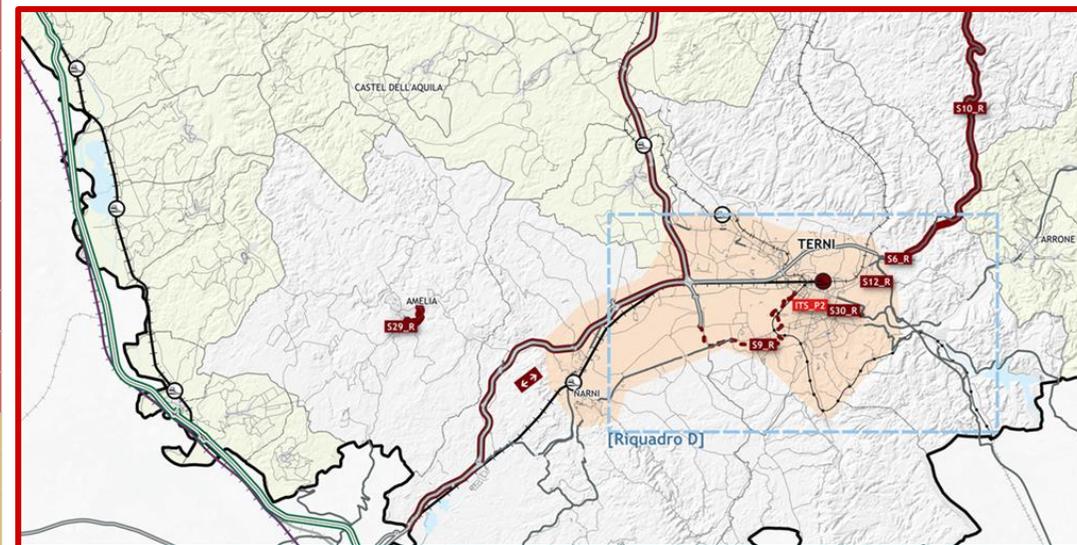
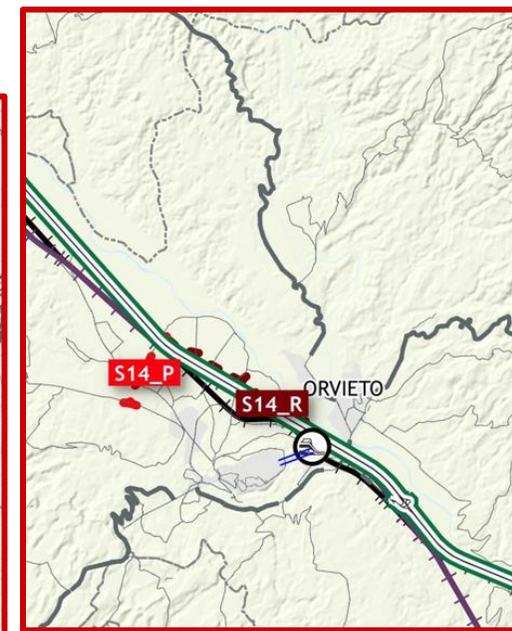
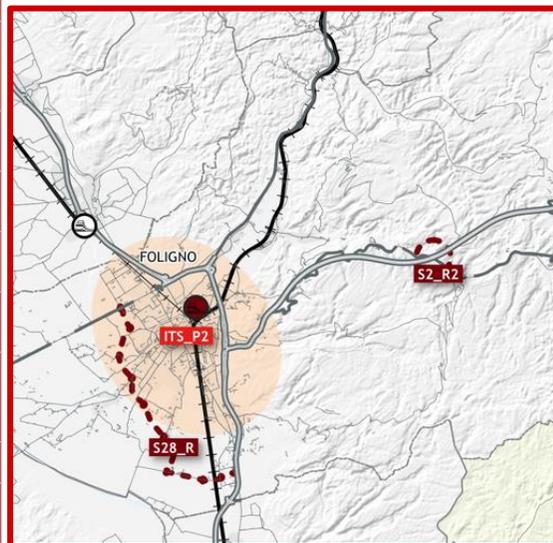
Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Privato

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE		
S2_R1	Direttrice Perugia-Ancona: raddoppio tratto SS318 Valfabbrica-Schifanoia	SR
S2_R2	Maxi Lotto 1 - SS77 Semisvincolo Val Menotre/Scopoli	SR
S3_R1	Potenziamento e miglioramento itinerario E45/E55	SR
S3_R2	Potenziamento svincolo del raccordo autostradale Bettolle - Perugia sulla E45 in località Ponte San Giovanni Perugia	SR
S3_P2	Potenziamento svincolo del RATO su A1 loc. Orte	SP
S3_P3	Nodo di Perugia: variante alla SS 3 bis E 45 tra Madonna del Piano e Collestrada (Tipo B)	SP
S3_P5	Nodo di Perugia: variante al Raccordo autostradale RA06 Perugia-Bettolle (A1), da Madonna del Piano a Corciano: Stralcio funzionale Madonna del Piano - S. Andrea delle Fratte (cat. C2)	SP
S3_P6	Nodo di Perugia: variante al Raccordo autostradale RA06 Perugia-Bettolle (A1), da Madonna del Piano a Corciano: Stralcio funzionale S. Andrea delle Fratte - Corciano (cat. C2)	SP
S3_E6	Nodo di Perugia - variante al Raccordo autostradale RA06 Perugia-Bettolle (A1): Adeguamento tratta Corciano - S. Andrea delle Fratte (Tipo B); Adeguamento tratta S. Andrea delle Fratte - Madonna del Piano (Tipo B)	SE
S4_R1	Itinerario Internazionale E78 S.G.C. Grosseto - Fano: Adeguamento a 2 corsie della Galleria della Guinza (Tratto 5 – lotto 2) e del Tratto Guinza - Mercatello Ovest (Tratto 5 – lotto 3)	SR
S4_P1	Itinerario Internazionale E78 S.G.C. Grosseto - Fano: Tratto Le Ville di Monterchi (AR) - Selci Lama E45 (Tratto 4 – lotto 7 - 4 corsie)	SP
S4_P2	Itinerario Internazionale E78 S.G.C. Grosseto - Fano: Tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza) (Tratto 5 – lotto 1 - 2 corsie)	SP
S4_P3	Raddoppio Galleria della Guinza	SP
S4_E1	Adeguamento a 4 corsie del Tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza)	SE

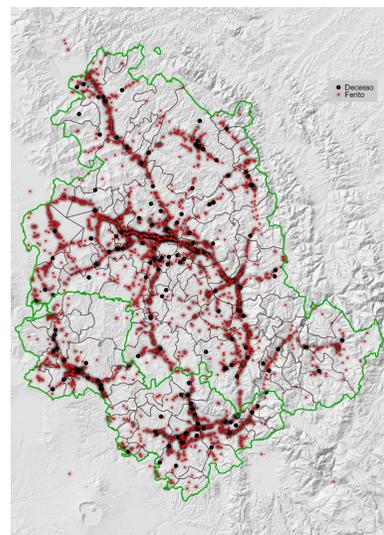
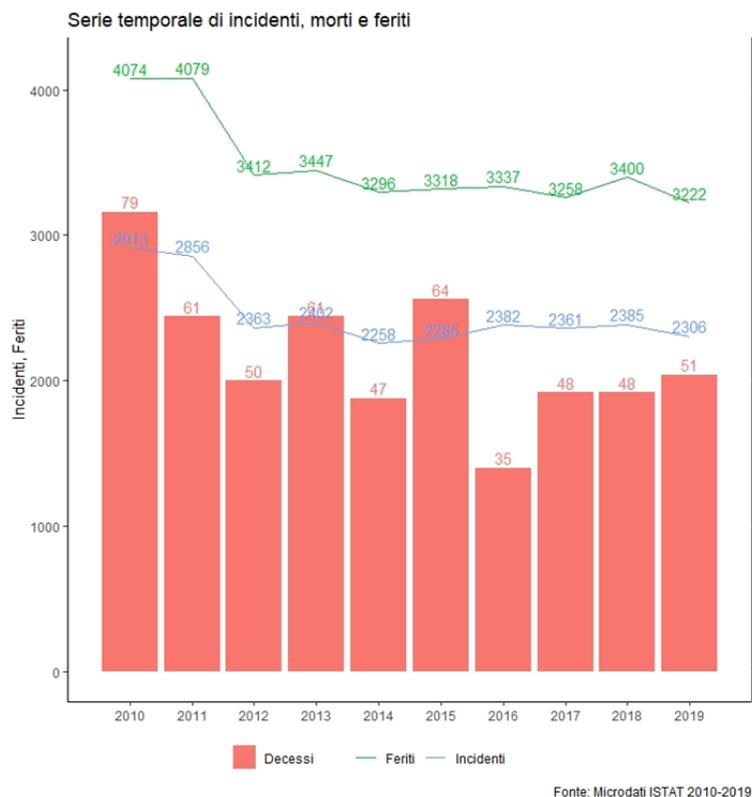


Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Privato

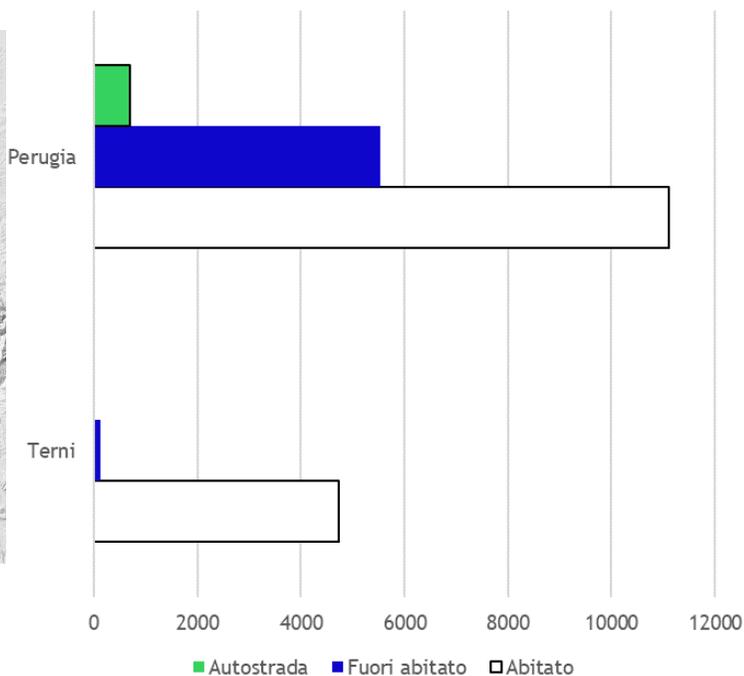
S9_R	Variante Sud Ovest Città di Terni	SR
S10_R	SS3 Flaminia Spoleto Terni - Potenziamento e Riqualficazione	SR
S11_P	Adeguamento/realizzazione di una arteria extraurbana di collegamento tra la SS 728 e la E45 lungo l'itinerario delle attuali SP di Ponte Felcino ed SP di Maestrello	SP
S12_R	Bretella di collegamento dello stabilimento AST TK di Terni con la strada Terni-Rieti	SR
S14_R	Integrazione della viabilità complanare nel Comune di Orvieto - Lotto 1	SR
S14_P	Integrazione della viabilità complanare nel Comune di Orvieto - Lotto 2	SP
S15_R	S.R. 397 di Montemolino, Km 10+570 - adeguamento ponte sul fiume Tevere	SR
S17_R	SR 75 Bis Trasimeno Km 34+900 - Realizzazione di una rotonda termine rampa accesso raccordo autostradale Perugia - Bettolle uscita Passignano	SR
S20_R	Variante SR 71 abitato di Castiglione del Lago	SR
S22_R	Lavori di adeguamento sede stradale ed incroci - SR Pievaiola tratto tra Fontignano e Capanne	SR
S23_P	Lavori di adeguamento intersezioni - SR Pievaiola tratto Capanne Perugia - rotonda Castel del Piano	SP
S27_P	Accessibilità settore Nord dell'area di Perugia: nuovo collegamento viario tra strada Perugia-Ponte Rio, Via San Galigano e Via Santa Lucia	SP
S28_R	Variante Sud Foligno - Allaccio SS77 - SS3 a Foligno e collegamento con la SS 316	SR
S29_R	Pianificazione viabilità alternativa alla SR 205 Amerina nell'ambito del centro urbano di Amelia e riqualficazione viabilità di accesso	SR
S30_R	Realizzazione bretella Terni (Staino - Pentima)	SR
S31_P	Raddoppio a 4 corsie asse Berlinguer - Centova	SP
S32_P	Adeguamento rotonda Quattrotorri	SP
S33_E	Soppressione PL su SR 147 Bastia - 2° Stralcio	SE
S34_E	Variante di Acquasparta - 2° Stralcio	SE
S35_E	SS221 - Variante di Lerchi nel Comune di Città di Castello	SE



Focus incidentalità stradale



Ambito in cui avvengono gli incidenti



A partire dal 2017, dopo una fase di consistente riduzione, l'incidentalità è rimasta costante. Ciò impone un'assunzione di responsabilità da parte di tutti gli Enti coinvolti per cogliere gli obiettivi fissati a livello europeo, come recepiti a livello nazionale.

Focus incidentalità stradale con coinvolgimento Veicoli pesanti sulla viabilità principale



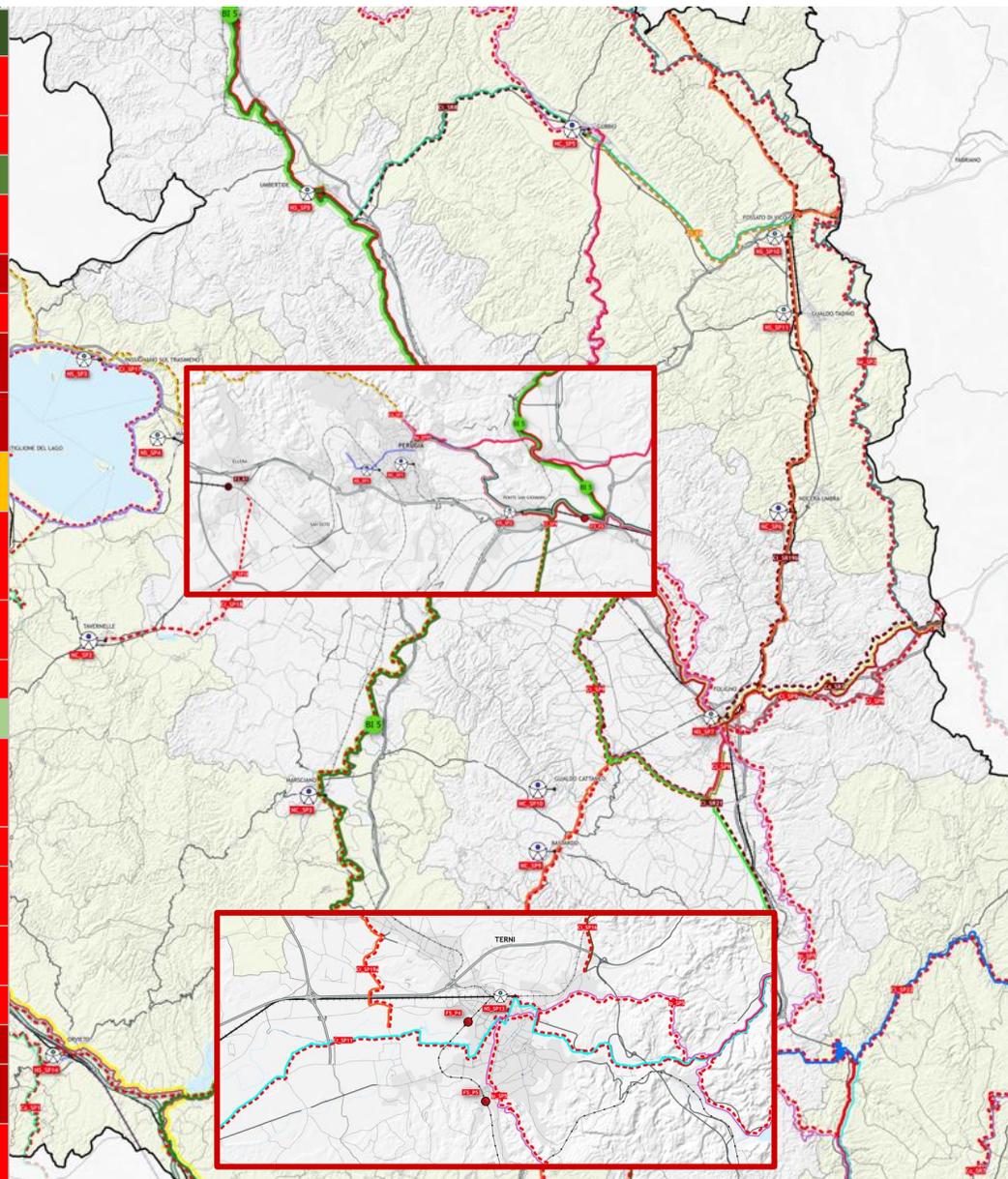
	AUTO	MP
Totali	2110000	41000
Che usano la rete principale	470000	21000
Di cui attraversano l'Umbria	22000	1000

Incidenti individuati sulla viabilità principale

Anno	Mezzi Pesanti	Numero di incidenti totali	Tasso mezzi pesanti su incidenti
2015	84	285	29%
2016	55	263	21%
2017	71	268	26%
2018	94	325	29%
2019	82	296	28%

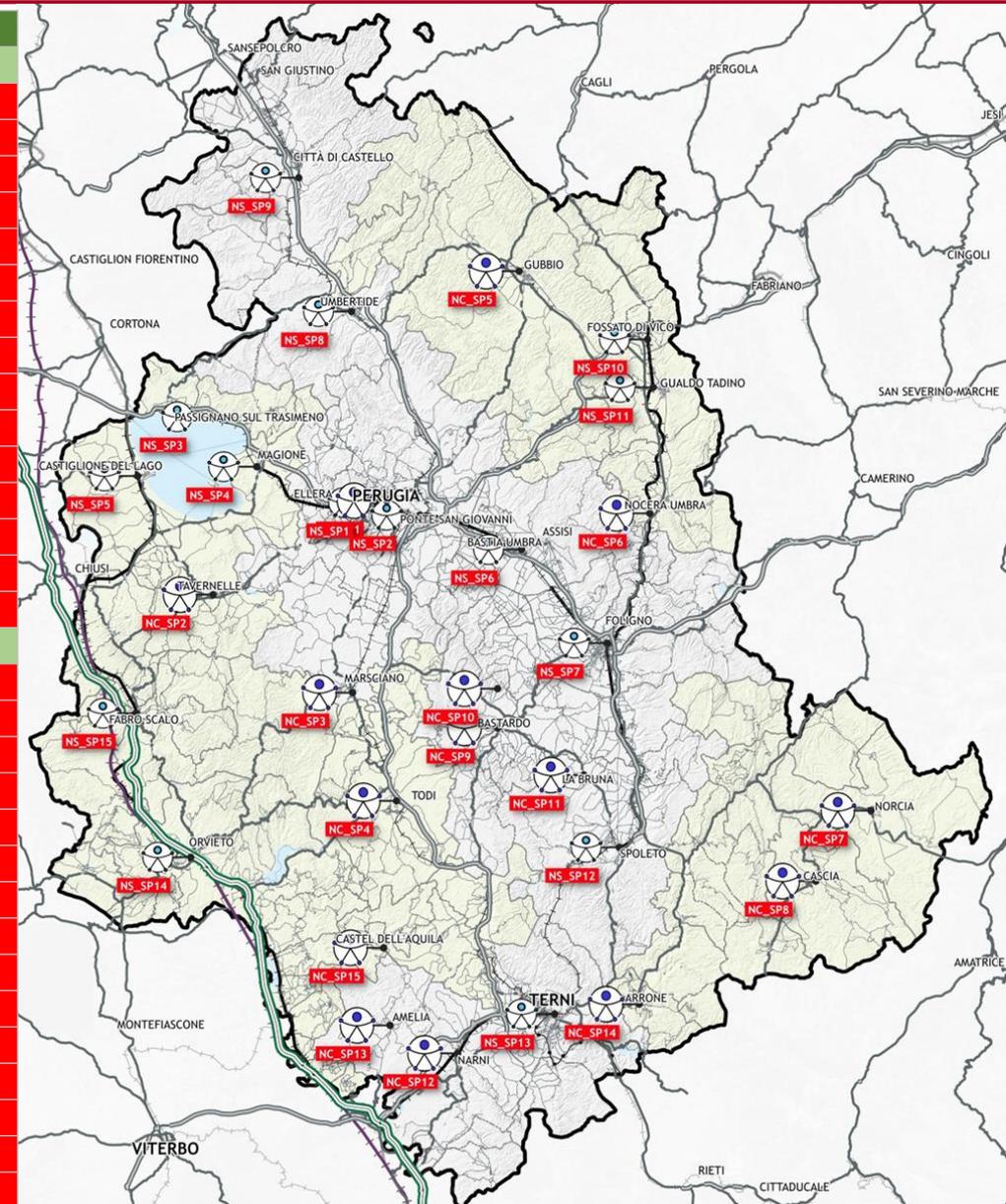
Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Mobilità di Piano

LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE		
Ca_SP1	Via Romea Germanica: allestimento dei percorsi pedonale e ciclabile	SP
Se_SP2	Allestimento sentiero Europeo E1	SP
LIVELLO TRANSREGIONALE		
Ca_SP3	Via Lauretana: realizzazione tratto da confine Toscana (Cortona) a Assisi	SP
Ca_SR3	Via Lauretana: interventi di miglioramento	SR
Ip_SP5	Via di Francesco: allestimento tratti ippovia del cammino	SP
Ca_SR7	Cammino di San Benedetto: allestimento della segnaletica di orientamento	SR
Ci_SR8	Realizzazione ciclovia Appennino Centrale - tratto Montone - Gubbio	SR
Ci_E8	Realizzazione ciclovia Appennino Centrale - tratto Gubbio - Fossato di Vico	SE
Ci_SP9	Ciclovia Monte Argentario-Civitanova Marche: realizzazione del tratto umbro dell'infrastruttura ciclabile Fabro-Orvieto-Todi-Perugia-Assisi-Foligno-Colfiorito	SP
Ci_SP10	Ciclovia del Sole: realizzazione del tratto umbro Fabro - Orvieto - Orte - Otricoli	SP
Ci_SP11	Ciclovia del Fiume Nera (completamento e risoluzione criticità)	SP
LIVELLO REGIONALE		
Ci_SP15	Collegamento ciclabile Lago Trasimeno-Ciclovia del Sole, interventi di omogeneizzazione del tracciato, miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza	SP
Ci_SP16	Collegamento ciclabile Valserra - Nera	SP
Ci_SP17	Ciclovia del Trasimeno, interventi di omogeneizzazione del tracciato, miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza	SP
Ci_SP18	Recupero ai fini pedonali e ciclabili della Ex ferrovia Ellera-Tavernelle	SP
Ci_SP19 A	Ciclovia lungo l'antica Via Flaminia, tratta Narni Scalo-Bevagna	SP
Ci_SR19B	Ciclovia lungo l'antica Via Flaminia, tratta Foligno-Fossato di Vico	SR
Ci_SR21	Ciclovia Assisi Spoleto, interventi di miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza	SR
Ci_SP22	Ex Ferrovia Spoleto-Norcia, interventi di potenziamento e completamento	SP



Documento di Piano – Interventi Infrastrutturali Strategici Trasporto Collettivo – Privato e per la Mobilità Attiva

NODI DI INTERSCAMBIO MODALE		
NODI STAZIONE		
NS_SP1	Perugia- Fontivegge (PG)	SP
NS_SP2	Perugia - Ponte San Giovanni (PG)	SP
NS_SP3	Passignano sul Trasimeno (PG)	SP
NS_SP4	Magione (PG)	SP
NS_SP5	Castiglion del Lago (PG)	SP
NS_SP6	Assisi - S. Maria degli Angeli (PG)	SP
NS_SP7	Foligno (PG)	SP
NS_SP8	Umbertide (PG)	SP
NS_SP9	Città di Castello (PG)	SP
NS_SP10	Fossato di Vico (PG)	SP
NS_SP11	Gualdo Tadino (PG)	SP
NS_SP12	Spoletto (PG)	SP
NS_SP13	Terni (TR)	SP
NS_SP14	Orvieto (TR)	SP
NS_SP15	Fabro Scalo (TR)	SP
NODI CAPOLINEA		
NC_SP1	Perugia - Piazza Partigiani (PG)	SP
NC_SP2	Panicale - Tavernelle (PG)	SP
NC_SP3	Marsciano (PG)	SP
NC_SP4	Todi (PG)	SP
NC_SP5	Gubbio (PG)	SP
NC_SP6	Nocera Umbra (PG)	SP
NC_SP7	Norcia (PG)	SP
NC_SP8	Cascia (PG)	SP
NC_SP9	Giano dell'Umbria - Bastardo (PG)	SP
NC_SP10	Gualdo Cattaneo - San Terenziano (PG)	SP
NC_SP11	Castel Ritaldi - Bruna	SP
NC_SP12	Narni (TR)	SP
NC_SP13	Amelia (TR)	SP
NC_SP14	Arrone (TR)	SP
NC_SP15	Castel dell'Aquila (TR)	SP



Composizione degli Scenari ai fini delle valutazioni modellistiche

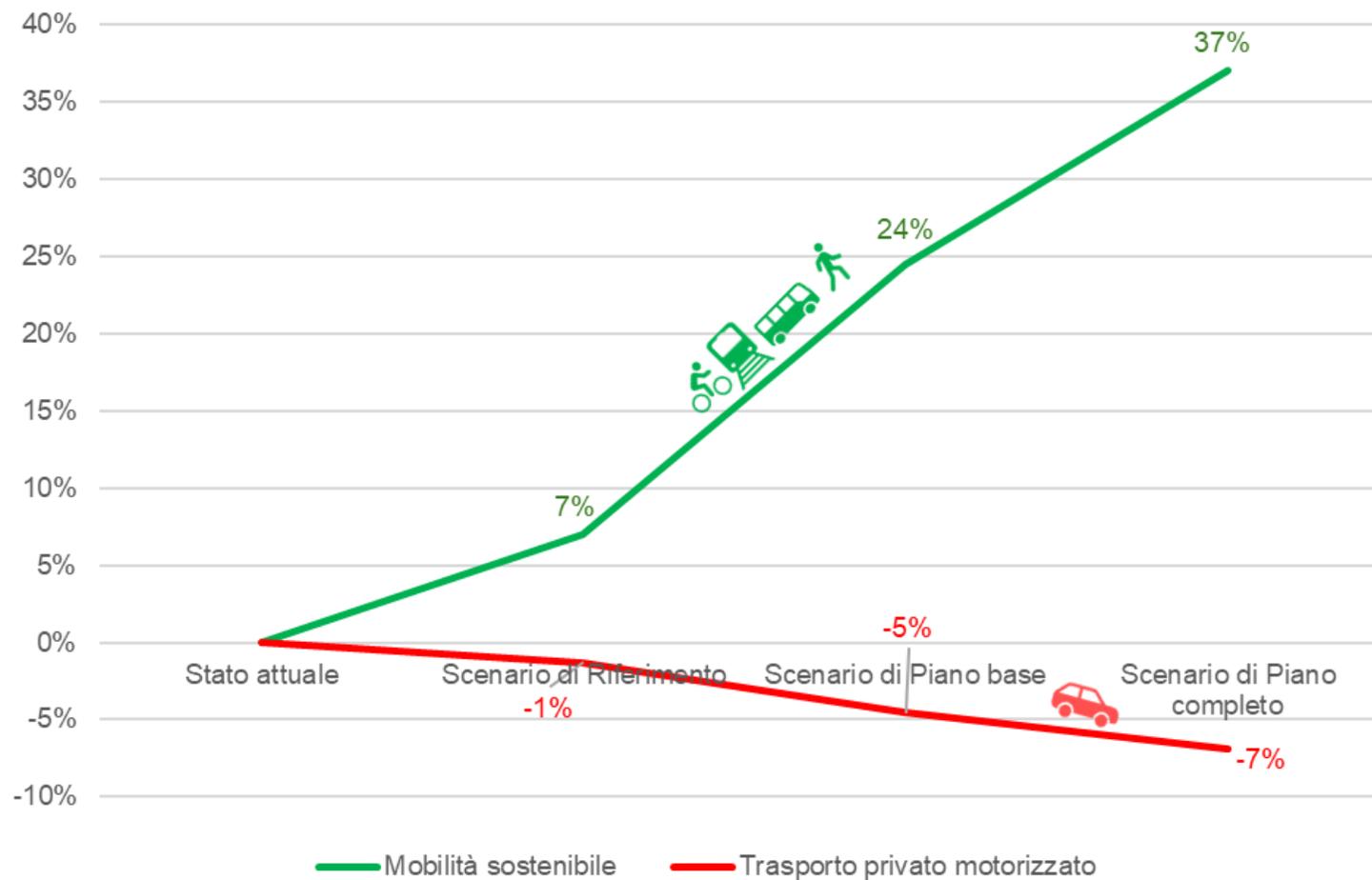
**SA valutato tramite le analisi Big
Data telefonici**

Interventi	SA	SR	SP_base	SP_completo
Interventi stradali - SR		●	●	●
Interventi stradali - SP			●	●
BRT Castel del Piano Fontivegge		●	●	●
BRT Completo			●	●
Interventi e Modello di esercizio sulla rete FCU			●	●
Modello di esercizio ferroviario di progetto			●	●
Politiche urbane (sosta, zone 30, moderazione del traffico)				●

Ai fini delle valutazioni modellistiche del PRT 2034 della Regione Umbria le elaborazioni sono state implementate secondo lo schema indicato

Lo scenario di Piano – Valutazioni Modellistiche Ripartizione Modale

Variazione percentuale del numero di spostamenti per scenario e tipologia di mobilità - Spostamenti interni all'Umbria



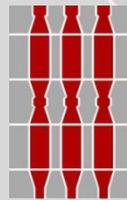
Se si osservano le variazioni percentuali si vede come l'incremento del numero di spostamenti su mezzi sostenibili salga del 37% nello Scenario di Piano completo mentre gli spostamenti su mezzi motorizzati privati (automobili private e mezzi pesanti)

A light gray map of the Umbria region in Italy, with a white outline. The map is centered on the page. The text is overlaid on the map.

GRAZIE

**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)
2024 – 2034**

**Processo di VAS sul Piano Regionale dei Trasporti 2024-2034
Convocazione Conferenza di VAS**



Regione Umbria