



Deliberazione Giunta Regionale n.426 del 24/09/2015

Dipartimento 53 - Politiche territoriali

Direzione Generale 7 – Mobilità

Oggetto dell'Atto:

Servizi ferroviari TRENITALIA. Razionalizzazione delle flotte regionali.

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO CHE

- a. Trenitalia è l'impresa ferroviaria esercente i servizi di Trasporto Pubblico Locale su rete statale nell'ambito del territorio regionale;
- b. in data 21 maggio 2004 ha siglato un Accordo con la Regione Campania per l'erogazione di contributi destinati all'acquisto di materiale rotabile;
- c. in particolare, il citato Accordo ha ad oggetto anche l'acquisto e la messa in esercizio di n. 2 "vetture pilota doppio piano" e n. 8 "vetture doppio piano di II classe";
- d. con Delibera di Giunta regionale n. 2435 del 28 Dicembre 2004 è stata formalizzata la presa d'atto del citato Accordo;
- e. gli atti menzionati prevedono l'utilizzo in ambito regionale del materiale rotabile oggetto di contribuzione e consentono il mutamento della suddetta destinazione solo previa autorizzazione regionale;
- f. i treni in argomento sono regolarmente in esercizio per i servizi di trasporto pubblico regionale;

PREMESSO INOLTRE CHE

- a. sull'intero territorio nazionale è in atto un progetto di razionalizzazione delle flotte Trenitalia, volto a rendere omogeneo il materiale rotabile marciante nelle singole regioni;
- b. tale progetto prevede la migrazione di treni tra le flotte regionali e la conseguente traslazione dei contributi pubblici concessi;

PRESO ATTO CHE

- a. per quanto concerne in particolare la Regione Campania, la proposta in argomento è stata formalizzata il 24.03.15, con prot. n. 15275 di Trenitalia - Direzione Regionale Campania e poi integrata con relazione tecnico economica del 07.09.15 (prot. n. 0046087) della stessa Direzione Regionale, allegata al presente atto per formarne parte integrante;
- b. essa contempla, tra l'altro, la migrazione del materiale rotabile evidenziato in premessa ed oggetto degli atti menzionati, con corrispondente immissione in servizio in Regione di n. 2 Treni Alta Frequentazione, nonché, ulteriormente, di n. 3 treni Media Distanza, fatti già oggetto di interventi di Face - Lift;
- c. la migrazione del materiale determina la conseguente traslazione di quota parte dei contributi pubblici, concessi con l'Accordo siglato il 21.05.04 ed oggetto della Delibera di Giunta regionale n. 2435/04;
- d. per effetto degli atti in premessa l'attuazione della proposta è subordinata all'autorizzazione regionale;

DATO ATTO CHE

- a. l'esecuzione del progetto di razionalizzazione delle flotte, valido su tutto il territorio nazionale, presuppone determinazioni convergenti da parte di tutte le Regioni coinvolte;
- b. la tematica è stata trattata congiuntamente al Tavolo della Conferenza permanente delle Regioni – Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio nella seduta del 28 Maggio 2015, in termini coerenti al contenuto del presente atto;
- c. le Regioni interessate hanno in corso o hanno definito procedimenti analoghi, nei quali non sono emersi fattori contrari;
- d. sulla proposta sono state acquisite osservazioni tecniche positive dell'Agenzia Campana per la Mobilità sostenibile (prot. n. 1829 del 15.09.15), allegate al presente atto per formarne parte integrante;
- e. occorre sottoscrivere con Trenitalia un Accordo integrativo alla citata Convenzione del 21 Maggio 2004;
- f. il testo dell'Atto integrativo è stato adeguato alle indicazioni dell'Avvocatura regionale (prot. n. 626082 del 21.09.15);

RITENUTO CHE

- a. la omogeneizzazione della flotta determina un indubbio vantaggio in termini di recupero di efficienza delle prestazioni, in ragione dei benefici derivanti, sotto il profilo manutentivo e della fornitura dei servizi ad esso connessi, a seguito della concentrazione territoriale del materiale;
- b. il progetto risulta inoltre rispondente all'interesse alla mobilità della cittadinanza campana, anche per il conseguente aumento del numero dei treni disponibili sul territorio regionale, nonché per l'offerta totale di posti a sedere;
- c. gli oneri per l'Azienda restano compensati dai minori costi manutentivi, scaturenti dalla concentrazione del materiale e dalla conseguente specializzazione delle officine locali;
- d. i dati tecnici ed economici forniti dall'impresa ferroviaria ed afferenti i convogli interessati risultano congrui alle determinazioni richieste;
- e. gli stessi dati costituiscono estratto delle scritture contabili dell'Azienda, certificate da società di revisione, come risulta da documentazione dell'impresa ferroviaria;
- f. con riguardo a fattispecie analoga, richiamabile anche nel caso di specie, per la determinazione del valore residuo del materiale rotabile, la Delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti n. 49 del 17 giugno 2015, all'Allegato A Misura 5 - punto 8 rinvia ai principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile;
- g. è possibile conseguentemente autorizzare dalla data del presente Atto il progetto di razionalizzazione della flotta regionale Trenitalia con il conseguente spostamento dei rotabili interessati e la relativa traslazione dei contributi pubblici concessi, nonché approvare lo schema di Accordo integrativo, allegato al presente atto e destinato a costituirne parte integrante e sostanziale, dando mandato per la sua sottoscrizione al Presidente della Giunta regionale o ad un suo delegato;

VISTI

- a. l'Accordo tra la Regione Campania e la soc. Trenitalia per l'erogazione di contributi destinati all'acquisto di materiale rotabile del 21.05.04;
- b. la Delibera di Giunta regionale n. 2435 del 28 Dicembre 2004;
- c. il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422;
- d. la Delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti n. 49 del 17 giugno 2015, Allegato A, Misura 5 - punto 8;
- e. la relazione tecnico economica di Trenitalia del 07.09.15 (prot. n. 0046087);
- f. le osservazioni tecniche dell'Agenzia Campana per la Mobilità sostenibile (prot. n. 1829 del 15.09.15);
- g. il parere dell'Ufficio speciale Avvocatura regionale (prot. n. 626082 del 21.09.15);

la Giunta a voto unanime in conformità

D E L I B E R A

per i motivi precedentemente formulati e che si intendono qui riportati integralmente:

- 1. di prendere atto di tutto quanto esposto nella premessa che qui si intende integralmente richiamato e trascritto;
- 2. di autorizzare dalla data del presente Atto il progetto di razionalizzazione della flotta regionale Trenitalia con il conseguente spostamento dei rotabili interessati e la relativa traslazione dei contributi pubblici concessi;
- 3. di approvare lo schema di Accordo integrativo che, allegato al presente atto, ne forma parte integrante e sostanziale;
- 4. di dare mandato per la sua sottoscrizione al Presidente della Giunta regionale o ad un suo delegato;
- 5. di trasmettere la presente deliberazione al Presidente della Giunta regionale, al Capo Dipartimento Politiche territoriali, alla Direzione Generale per la Mobilità, alla soc. Trenitalia ed al BURC per la pubblicazione.

ACCORDO
PER LO SPOSTAMENTO DI MATERIALE ROTABILE E PER LA
TRASLAZIONE DELLE QUOTE DI CONTRIBUTO REGIONALE
TRA

La Regione Campania, con sede in Napoli, Via Santa Lucia, codice fiscale n. _____, nella persona di _____ dom. to presso la sede della Regione, a ciò autorizzato con _____ (di seguito, per brevità denominata, denominata “Regione”)

E

Trenitalia S.p.A. - società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza della Croce Rossa n 1, Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, capitale sociale Euro 1.654.464.000,00 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 0540151003, iscritta al R.E.A. al n. 883047, la quale interviene nel presente contratto nella persona di _____, nato a _____ il __/__/____, in virtù dei poteri al medesimo conferiti con procura a rogito notaio _____ di _____ Rep. n. _____ – rogito _____ del _____;
(di seguito, per brevità, denominata “Trenitalia”).

Di seguito denominate congiuntamente anche “Parti”.

PREMESSO CHE:

- Trenitalia ha avviato un progetto finalizzato a razionalizzare e concentrare le proprie flotte di treni – talora distribuite in modo poco efficace nelle diverse Direzioni Regionali – in modo da migliorare le performance manutentive ed operative grazie ad una maggiore specializzazione degli impianti e degli addetti che se ne prendono cura; è noto, infatti, come la specializzazione abbia un diretto impatto sulla affidabilità/disponibilità generate dai sistemi manutentivi;
- in particolare, è emerso che nella Regione è prevista l'utilizzazione di una microflotta composta da n. 2 (due) convogli Vivalto e da una flotta più cospicua di complessi TAF (10 convogli); dovendosi provvedere ad una razionalizzazione complessiva delle flotte che, tra l'altro, prevede di integrare la flotta attualmente

disponibile nella Regione con 3 convogli composti da 10 carrozze media percorrenza (sottoposte ad intervento di Face-lift, che con un rinnovamento completo degli interni, potranno migliorare sensibilmente il livello di servizio offerto), , di cui il primo è stato già immesso in circolazione nella Regione dal 27 Aprile 2015, è stato quindi formalizzato da Trenitalia (con prot. n. 15275 del 24.03.2015, poi integrato con relazione tecnica del 07.09.2015), un progetto di sostituzione di 2 (due) complessi Vivalto con l'immissione in servizio in Regione di n. 2 (due) TAF;

- in particolare i nuovi treni Face-lift potranno essere utilizzati in sostituzione dei treni Vivalto attualmente impiegati per servizi di media percorrenza (alternativamente Sapri - Napoli; Napoli - Roma via Formia). Tale sostituzione risulterebbe apprezzata dalla clientela pendolare di tali bacini, come riscontrato durante i confronti con le Associazioni rappresentanti della Clientela (Consulta della Mobilità);

l'implementazione della flotta TAF, per contro, consentirà di omogeneizzare con flotta dedicata i collegamenti nell'area metropolitana di Napoli (relazione "circolare" Napoli - Caserta - Napoli), che potrà essere ottimizzata nella prossima edizione dell'orario in vigore dal 13 dicembre 2015, anche con frequenza costante e sistema di interscambio modale nei nodi di Caserta, Aversa e Canello;

- l'aumento di affidabilità della flotta TAF dovuto alla concentrazione della stessa verrà supportato inoltre da una serie di investimenti già deliberati da Trenitalia, relativamente al decoro dei rotabili (nuove livree e pellicolature, oltre ad interventi interni sugli arredi), alla sicurezza dei viaggiatori (nuovi sistemi di videosorveglianza) e all'affidabilità, come meglio descritto al successivo art. 5;

- pertanto Trenitalia, intende formalizzare, d'intesa con le altre Regioni interessate, uno spostamento di rotabili fra la Regione Campania e la Regione Emilia Romagna – indicati analiticamente in Allegato 1 al presente accordo - al fine di perseguire l'obiettivo di omogeneizzazione delle flotte e dell'aumento delle affidabilità complessiva, descritto in premessa;

- i rotabili oggetto dello spostamento indicati in Allegato n. 1 e precisamente i 2 (due) treni Vivalto in asset alla Direzione Regionale Campania di Trenitalia (Treni 51 e 52), e i 2 (due) treni TAF in asset alla Direzione Regionale Emilia Romagna di Trenitalia

(Treni 66 e 74), in passato sono stati oggetto di co-finanziamento da parte delle rispettive Regioni;

- in particolare, la Regione e Trenitalia in data 21.05.04 hanno sottoscritto la Convenzione relativa al co-finanziamento di vari treni, tra i quali quelli oggetto del presente accordo;
- la citata Convenzione, quanto al vincolo di destinazione al territorio regionale, prevede che essa non possa essere modificata senza autorizzazione regionale;
- le Parti hanno concordato che - a partire dalle date indicate specificatamente in Allegato n. 2 per ogni singolo rotabile - la quota di contribuzione della Regione Campania (pari a Euro 2.098.501,88 milioni) afferente originariamente ai n. 2 treni Vivalto trasli su n. 2 (due) treni TAF prima in asset alla Direzione Emilia Romagna e che, di converso, la quota di contribuzione della Regione Emilia Romagna (pari a Euro 2.700.828,34) afferente originariamente n. 2 treni TAF trasli sui n. 2 (due) treni Vivalto prima in asset alla Direzione Campania;
- con Delibera di Giunta Regionale in data _____ si è deciso di approvare la sostituzione dei 2 Vivalto co-finanziati dalla Regione con altrettanti convogli TAF dando atto che il vincolo relativo ai contributi viene traslato su questi ultimi;
- con il presente accordo pertanto la Regione e Trenitalia intendono formalizzare lo spostamento di rotabili, conseguentemente all'autorizzazione avvenuta con la citata Delibera, fra la Regione Campania e la Regione Emilia Romagna (sez. A) nonché, per quanto concerne il materiale co-finanziato, la traslazione dei predetti contributi regionali (Sez. B).

Tutto ciò premesso, le Parti convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1

Premesse e Allegati

Le Premesse e gli Allegati sono conosciuti dalle Parti e, debitamente firmati in ogni loro pagina, formano parte integrante e sostanziale del presente accordo (di seguito “Accordo”).

SEZ. A

Art. 2

Spostamento di materiale rotabile

Le Parti formalizzano lo spostamento di materiale rotabile fra la Regione Campania e la Regione Emilia Romagna, rappresentato analiticamente nell'Allegato n. 1 al presente Accordo, secondo le date ivi indicate.

SEZ B

Art. 3

Trasferimento dell'imputazione dei contributi regionali

Le Parti, in relazione agli accordi di co-finanziamento di cui in premessa, formalizzano la traslazione dei contributi regionali secondo quanto descritto analiticamente nell'Allegato n. 2 al presente Accordo.

Art. 4

Trasferimento del vincolo di destinazione

Le Parti si danno atto che, a seguito della traslazione dei contributi di cui al precedente art. 3, a partire dalle date indicate specificatamente in Allegato n. 2 per ogni singolo rotabile, il vincolo di destinazione esclusiva al territorio della Regione concerne i n. 2 treni TAF 66 e 74, mentre il vincolo di destinazione esclusiva al territorio della Regione Emilia Romagna concerne i n. 2 treni Vivalto 51 e 52.

Art. 5

Obbligazioni aggiuntive

Trenitalia è tenuta ad effettuare l'investimento per l'adeguamento della flotta TAF con riferimento: i) al decoro dei rotabili (nuove livree e pellicolature, oltre ad interventi interni sugli arredi), ii) alla sicurezza dei viaggiatori (nuovi sistemi di videosorveglianza) ed iii) all'affidabilità (nuove tecnologie applicate alla logica del veicolo e al controllo azionamento) che, relativamente ai treni oggetto del presente Accordo, dovrà essere completato entro la fine dell'anno 2017.

Trenitalia è tenuta altresì ad integrare la flotta attualmente disponibile nella Regione con 3 convogli composti da 10 carrozze media percorrenza (già sottoposte ad intervento di Face-lift, che con un rinnovamento completo degli interni, migliora sensibilmente il livello di servizio offerto), di cui il primo è stato già immesso in circolazione nella Regione dal 27 Aprile 2015. Trenitalia in proposito è tenuta ad implementare il parco in dotazione alla Direzione Campania con gli altri due convogli entro il mese di dicembre 2015.

SEZ. C

Art. 6

Codice Etico

Trenitalia ha adottato un Modello Organizzativo in linea con le disposizioni del Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231, nonché il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (pubblicato sul sito www.fsitaliane.it).

Al riguardo la Regione si impegna a rispettare le norme contenute nel “Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane”. Detto Codice, seppur non allegato al presente Accordo, costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso la Regione dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.

In caso di violazione delle norme contenute nel predetto “Codice Etico”, Trenitalia avrà diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell’articolo 1456 del Codice Civile.

Art. 7

Tutela dei dati personali

I dati personali riguardanti i lavoratori/rappresentati della Regione saranno utilizzati esclusivamente per finalità amministrative o contabili, come di seguito indicate.

- esecuzione di obblighi di legge in genere;
- gestione dell’eventuale contenzioso giudiziale o stragiudiziale;
- esigenze di tipo operativo e gestionale di Trenitalia;
- esigenze connesse alla sicurezza dell’esercizio ferroviario.

I dati personali raccolti per le finalità suddette saranno trattati con e senza l'ausilio di mezzi elettronici, con misure organizzative, fisiche e logiche idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza, da soggetti autorizzati e all'uopo nominati da Trenitalia in qualità di Responsabili o di Incaricati dei trattamenti ai sensi del D.Lgs. 196/2003.

Titolare del trattamento dei dati personali è Trenitalia, con sede in Piazza della Croce Rossa n. 1 – 00161 Roma.

Il Responsabile del trattamento dei dati personali raccolti per le finalità di cui sopra è _____, domiciliato per la carica in _____, presso il quale potranno essere esercitati i diritti di cui all'art. 7 del citato D. Lgs. n. 196/2003.

La Regione si impegna ad informare di ciò, ai sensi dell'art. 13 D. Lgs. n. 196/2003, i soggetti cui si riferiscono i dati prima di procedere alla comunicazione dei dati personali a Trenitalia per le finalità sopra indicate.

Art. 8

Controversie tra le Parti

Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del presente Accordo devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti.

Non è ammessa la competenza arbitrale. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente Accordo saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Napoli.

Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

_____, li _____

Per la Regione Campania

Per Trenitalia S.p.A.

Allegato 1
Spostamento dei rotabili interessanti la Regione Campania

Rotabili in Partenza				
Tipologia	Anno di costruzione	Numeri di matricola	Regione di destinazione	Data di spostamento
Vivalto 51	2007	50832678206.9 50832678207.7 50832678210.1 50832678211.9 50832678955.1	Emilia Romagna	(Data della delibera di autorizzazione_____)
Vivalto 52	2008	50832678208.5 50832678209.3 50832678212.7 50832678213.5 50832678959.3	Emilia Romagna	(Data della delibera di autorizzazione_____)

Rotabili in Arrivo				
Tipologia	Anno di costruzione	Numeri di matricola	Regione di Provenienza	Data di spostamento
TAF 66	2002	948307361345 948344260666 948345060669 948307361337	Emilia Romagna	(Data della delibera di autorizzazione_____)
TAF 74	2002	948307361493 948307361501 948344260740 948345060743	Emilia Romagna	(Data della delibera di autorizzazione_____)

Allegato 2

Traslazione dei contributi dei rotabili interessanti la Regione Campania

Rotabili in Partenza				
Tipologia	Anno di costruzione	Numeri di matricole	Valore contributo regionale da riallocare	Data contabile di traslazione del contributo
Vivalto 51	2007	50832678206.9 50832678207.7 50832678210.1 50832678211.9 50832678955.1	€. 1.045.627,75	(Data della delibera di autorizzazione_____)
Vivalto 52	2008	50832678208.5 50832678209.3 50832678212.7 50832678213.5 50832678959.3	€. 1.052.874,13	(Data della delibera di autorizzazione_____)

Rotabili in Arrivo				
Tipologia	Anno di costruzione	Numeri di matricole	Valore contributo regionale riallocato	Data contabile di traslazione del contributo
TAF 66	2002	948307361345 948344260666 948345060669 948307361337	€. 1.045.627,75	(Data della delibera di autorizzazione_____)
TAF 74	2002	948307361493 948307361501 948344260740 948345060743	€. 1.052.874,13	(Data della delibera di autorizzazione_____)



Official Global Rail Carrier



MILANO 2015

Divisione Passeggeri Regionale
Direzione Regionale Campania
Il Direttore

Ferrovie dello Stato Italiane

UA 7/9/2015

TRNIT-DPR.DRCAMP\PI\2015\0046087



Giunta Regionale della Campania
Direzione Generale Mobilità
Dott. Antonio Marchiello
Centro Direzionale, Isola C/3
80143 Napoli

p.c. Giunta Regionale della Campania
Assessore ai Trasporti
Centro Direzionale, Isola C/3
80143 Napoli

p.c. Capo Dipartimento delle Politiche
Territoriali
Via Santa Lucia, 81
80143 Napoli

Napoli, 7 settembre 2015

Oggetto: Relazione tecnico economica relativa ai materiali rotabili di Trenitalia cofinanziati dalla Regione Campania

Allegati: n. 1 Allegato Tecnico

Facendo seguito alla richiesta inviata da questa Direzione prot. TRNT-DPR.DRCAMP/p/2015/0015275 del 24.3.2015, ed alla risposta ricevuta da codesta Amministrazione prot. 2015.0330711 del 13.5.2015, nonché visti gli esiti della Conferenza Stato-Regioni tenutasi a Roma il giorno 28/05/2015, si riportano nel presente documento le motivazioni tecniche e commerciali a supporto della richiesta di migrazione delle flotte e dei relativi contributi erogati, completa dell'analisi economica richiesta.

La procedura prevede che il contributo ricevuto sui rotabili uscenti (Vivalto), venga trasferito integralmente sul materiale rotabile entrante (TAF), secondo la seguente Tabella 1:

Corso Novara 10 - 80142 Napoli

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Pace Roma, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 1.654.464.000,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma -
Cod. Fisc. e P. Iva 05103151003 - R.E.A. 0983047





Rotabili in origine da migrare		Rotabili in origine da migrare	
Carrozze e pilota per	Valore del contributo	Convoglio	Valore del contributo
Vivalto 51	€ 1.045.627,75	TAF 066	1.045.627,75
Vivalto 52	€ 1.052.874,13	TAF 074	1.052.874,13
Tot. Contributo	€ 2.098.501,88		€ 2.098.501,88

Tabella 1 – prospetto contributi

I treni TAF entranti sono attualmente ubicati ed utilizzati presso la Direzione Regionale Emilia Romagna. Al momento del trasferimento autorizzato verso la Regione Campania saranno liberi da vincoli di cofinanziamento.

Ai complessi in acquisizione si aggiungono n. 3 convogli formati da carrozze Medie Distanze tipo Face-Lift, recentemente ristrutturare ed ammodernate, composti ognuno da 10 vetture.

Preme sottolineare che, sia dal punto di vista tecnico, ma anche commerciale, lo scambio del materiale rotabile tra quelli uscenti (complessi Vivalto) e quelli entranti (TAF + Treni Face Lift), è conveniente per la Regione Campania.

Il vantaggio si sostanzia attraverso le seguenti caratteristiche:

Offerta di posti a sedere: da complessivi 1.192 posti offerti dai due complessi Vivalto a 1.770 posti offerti dai due Treni TAF ed il primo Treno Face Lift, a cui si aggiungeranno ulteriori 1.640 posti con i successivi due Treni Face Lift.

Alla fine dell'operazione la Regione Campania acquisisce capacità per 2.218 posti aggiuntivi, disponibili per la clientela su materiali di qualità.

Velocità commerciale: i Treni TAF garantiscono una velocità commerciale di 140 km/h, e verranno utilizzati sulle tratte circolari tra Napoli e Caserta, in ottica di potenziamento e cadenzamento del servizio, mentre i Treni Face – Lift garantiscono una velocità commerciale pari a 160 km/h, da utilizzare nelle tratte sovra-regionali Napoli – Roma.

Affidabilità: l'attuale trend di affidabilità dei rotabili TAF, grazie anche ai recenti interventi, ha mostrato costante miglioramento, che verrà peraltro incrementato ancora a fronte degli investimenti previsti da Trenitalia per questi rotabili già con decorrenza 2015 e descritti di seguito. Al momento l'indice di affidabilità, espresso come Riserve¹

¹ Riserva: evento di guasto che non permette la regolare prosecuzione del servizio commerciale e per la quale si richiede generalmente l'intervento di un treno di scorta.



per milioni di km effettuati è pari a 30.2, rispetto al 31.7 registrato dai treni Vivalto, con un miglioramento iniziale del 5%.

Per contro l'attuale "microflotta" di soli 2 convogli Vivalto, rispetto ai fermi manutentivi ed alle esigenze di rotazione dei turni, permette alla clientela dei servizi programmati con tale tipologia di materiale di usufruire dei convogli Vivalto in non più del 40% delle effettuazioni, con disponibilità, in caso di necessità, di sostituzione improvvisa di materiale non equivalente in termini di comfort.

Il progetto di concentrazione e razionalizzazione delle flotte, è di fatto funzionale ad un miglioramento e consolidamento del parco rotabile in senso più ampio rispetto all'attuale, in quanto viene completato, oltre che dall'aggiunta dei n. 2 treni TAF in sostituzione, anche da ulteriori 3 convogli composti da 10 vetture Media Distanza "Face-Lift", e dalle azioni per il miglioramento del decoro e delle performance in termini di puntualità ed affidabilità del servizio, rispetto a quelle già in corso ed ai progetti in progress per il triennio 2015-2017.

Si rappresenta che l'inserimento di un primo convoglio MD Face-Lift è già avvenuto dal 27 aprile scorso sul turno dei treni della relazione Napoli-Formia-Roma (treni 2416-2380), riscontrando l'immediato gradimento da parte della clientela pendolare.

Per gli ulteriori 2 convogli della stessa tipologia, una volta perfezionato l'iter di migrazione flotte, si prevedono inserimenti cadenzati entro il mese di dicembre 2015.

Dal punto di vista industriale l'aumento di affidabilità della flotta TAF dovuto alla concentrazione della stessa, sarà supportato inoltre da una serie di investimenti previsti da Trenitalia.

Sono infatti previsti i seguenti interventi:

- lato decoro e comfort, consistenti in una nuova livrea esterna e rinnovo degli arredi interni con nuova illuminazione a led;
- lato sicurezza, con installazione di videosorveglianza;
- lato affidabilità, consistenti nelle nuove tecnologie applicate alla logica del veicolo e al controllo azionamento.

Dal punto di vista economico la portata di questo programma di interventi aumenterà il valore di ciascun TAF in asset alla Direzione Regionale Campania di circa 1,1 milioni di Euro.

Stando ai valori attuali del materiale rotabile, si riporta di seguito in Tabella 2 un riepilogo del valore dei Treni TAF entranti (al netto dell'investimento sopra richiamato, non ancora realizzato e quindi non correttamente iscrivibile nella stessa Tabella):



TAF 66	Valore di acquisto	5.935.913,80
	contributo regionale trasferito	(1.045.627,75)
	Valore della ciclica incrementativa realizzata	1.223.656,67
	Valori da iscrivere a libro cespiti	6.113.942,72
	Fondo ammortamento ricalcolato al momento del trasferimento (2015)	(3.455.936,54)
	Valore netto al momento del trasferimento (2015)	2.658.006,18
TAF 74	Valore di acquisto	5.689.823,53
	contributo regionale trasferito	(1.052.874,13)
	Valore della ciclica incrementativa realizzata	1.397.336,03
	Valori da iscrivere a libro cespiti	6.034.285,43
	Fondo ammortamento ricalcolato al momento del trasferimento (2015)	(3.525.678,00)
	Valore netto al momento del trasferimento (2015)	2.508.607,43
Valore complessivo dei complessi TAF al momento del trasferimento		5.166.613,61

Tabella 2 – Valore economico dei treni TAF entranti.

Valore attualizzato dei rotabili oggetto dello scambio proposto

Come rappresentato nell'allegato tecnico, il valore contabile al 31/12/2014 dei 2 complessi Vivalto trasferiti era di Euro 8.438.228.

Il valore contabile dei TAF al momento del trasferimento (2015) sarà di Euro 5.166.613,61.

Su tali convogli saranno, poi, realizzate le manutenzioni straordinarie volte ad incrementare sia il decoro che l'affidabilità e quindi del corrispondente valore, sopra richiamate.

Il valore del complesso Medie Distanze Face Lift già operativo in Campania è di Euro 877.098,78, a cui si aggiungeranno ulteriori due complessi di valore paragonabile.

Conclusioni

L'operazione di migrazione delle flotte che Trenitalia propone concretizza un cospicuo incremento di qualità in particolare per la Regione Campania, in termini di affidabilità, disponibilità di posti a sedere e rinnovamento della flotta, il tutto a vantaggio del traffico pendolare e turistico, nell'ottica del più ampio progetto TPL, per il quale questa Impresa sta già operando con importanti e consolidati risultati in termini di frequenza dei treni e puntualità.

Con l'occasione si inviano cordiali saluti,



Divisione Passeggeri Regionale
Direzione Regionale Campania

Allegato Tecnico:

**Dati Tecnici e valori attualizzati dei rotabili
oggetto dello scambio proposto**

Materiali da cedere		VIVALTO: n°1 pilota + n° 4 carrozze rimorchiate						
N°	Anno costruzione	N°Posti totali	Velocità massima	Climatizzazione	Sonorizzazione	N° riserve 2014 ad oggi	km percorsi (01.01.2014 - 29.05.2015)	Indice di affidabilità: [Ris / Mkm]
51	2007	596	160	si	si	3	241.551	12,4
52	2008	596	160	si	si	4	207.133	19,3
Materiali da ricevere		TAF: n°2 Motrici + n° 2 carrozze rimorchiate						
N°	Anno costruzione	N°Posti totali	Velocità massima	Climatizzazione	Sonorizzazione	N° riserve 2014 ad oggi	km percorsi (01.01.2014 - 29.05.2015)	Indice di affidabilità: [Ris / Mkm]
66	2002	475	140	si	si	8	198.360	20,2
74	2002	475	140	si	si	4	199.541	10
		MD Face Lift: n° 10 carrozze rimorchiate						
N°	Anno restyling	N°Posti totali	Velocità massima	Climatizzazione	Sonorizzazione	N° riserve 2014 ad oggi		
n.1	2014/2015	820	160	si	si	0		
n.2	2014/2015	820	160	si	si	0		
n.3	2014/2015	820	160	si	si	0		

VIVALTO	Anno di primo esercizio	Costo storico	Contributo	Valore ammortizzato	Migliorie	Fondo ammortamento 31/12/2014	Valore netto
VIVALTO 51	31/10/2007	€ 6.011.435,82	€ 1.045.627,75	€ 5.825.864,82	€ 860.056,75	-€ 1.799.417,46	€ 4.026.447,36
VIVALTO 52	30/04/2008	€ 6.011.435,82	€ 1.052.874,13	€ 6.062.762,90	€ 1.104.201,21	-€ 1.650.981,88	€ 4.411.781,02
Valore complessivo dei complessi Vivalto al momento del trasferimento							€ 8.438.228,38

CARROZZE	Anno di primo esercizio	Costo storico	Contributo	Migliorie	Fondo ammortament o	Valore netto
					31/12/2015	
111178200	01/12/2000	942,71		-942,71	0,00	
Totale		942,71	0,00	193.148,58 -138.664,34 -139.607,05	54.484,24	54.484,24
112178471	01/12/2000	81.146,30		-81.146,30	0,00	
Totale		81.146,30	0,00	190.587,98 -133.559,61 -214.705,91	57.028,37	57.028,37
112178483	01/12/2000	39.564,46		-39.564,46	0,00	
Totale		39.564,46	0,00	190.779,49 -130.684,89 -170.249,35	60.094,60	60.094,60
112178499	01/12/2000	978,60		-978,60	0,00	
Totale		978,60	0,00	241.027,19 -172.895,83 -173.874,43	68.131,36	68.131,36
112179202	01/12/2000	916,98		-916,98	0,00	
Totale		916,98	0,00	408.034,59 -188.258,70 -189.175,68	219.775,89	219.775,89
112179211	01/12/2000	916,98		-916,98	0,00	
Totale		916,98	0,00	170.219,04 -106.663,05 -107.580,03	63.555,99	63.555,99
112179285	01/12/2000	2.350,15		-2.350,15	0,00	
Totale		2.350,15	0,00	279.117,26 -188.463,64 -190.813,79	90.653,62	90.653,62
112179457	01/12/2000	1.183,83		-1.183,83	0,00	
Totale		1.183,83	0,00	197.316,62 -140.113,03 -141.296,86	57.203,59	57.203,59
112179463	01/12/2000	2.378,81		-2.378,81	0,00	
Totale		2.378,81	0,00	201.977,73 -145.508,67 -147.887,48	56.469,06	56.469,06
112179741	01/12/2000	153.797,16		-127.339,57	26.457,59	
Totale		153.797,16	0,00	223.171,51 -99.927,04 -227.266,61	123.244,47	123.244,47
TOT COMPL.		284.175,98	0,00	2.295.379,99 -1.702.457,19	877.098,78	877.098,78

TAF 66	Valore di acquisto	5.935.913,80
	contributo regionale trasferito	(1.045.627,75)
	Valore della ciclica incrementativa realizzata	1.223.656,67
	Valori da iscrivere a libro cespiti	6.113.942,72
	Fondo ammortamento ricalcolato al momento del trasferimento (2015)	(3.455.936,54)
	Valore netto al momento del trasferimento (2015)	2.658.006,18
TAF 74	Valore di acquisto	5.689.823,53
	contributo regionale trasferito	(1.052.874,13)
	Valore della ciclica incrementativa realizzata	1.397.336,03
	Valori da iscrivere a libro cespiti	6.034.285,43
	Fondo ammortamento ricalcolato al momento del trasferimento (2015)	(3.525.678,00)
	Valore netto al momento del trasferimento (2015)	2.508.607,43
	Valore complessivo dei complessi TAF al momento del trasferimento	5.166.613,61



17-0-15

16-0-15
1

A.C.A.M. - Agenzia Campana
per la Mobilità Sostenibile

PARTENZA
Prot. n. 1829 del 15-09-2015



Al Direttore Generale per la mobilità
Dott. Antonio Marchiello

Al Dirigente della Direzione Mobilità
Francesco Guida

Oggetto: Razionalizzazione delle flotte Trenitalia e proposta di migrazione di materiale rotabile con connessa traslazione dei contributi pubblici concessi – Richiesta parere rif. Nota Regione Campania prot. 2015. 0602918 del 10/09/2015

Facendo seguito alla richiesta di cui all'oggetto, si trasmette, in allegato, la relazione tecnica contenente le valutazioni di tipo trasportistico inerenti la proposta di migrazione del materiale rotabile.

Cordiali saluti.

Napoli, 15/09/15

Il Dirigente

ing. Dario Gentile

Il Direttore Generale

ing. Sergio Negro

REGIONE CAMPANIA

Prot. 2015. 0618625 16/09/2015 15,17

Mitt. : A.C.A.M.

Ass. : UOD Trasporto su ferro





**RAZIONALIZZAZIONE DELLE FLOTTE TRENITALIA E PROPOSTA DI
MIGRAZIONE DI MATERIALE ROTABILE CON CONNESSA
TRASLAZIONE DEI CONTRIBUTI PUBBLICI CONCESSI**



1 Premessa

Trenitalia ha avviato un progetto che è mirato a razionalizzare e concentrare le flotte di rotabili diversamente allocate sul territorio nazionale. Obiettivo principale di questo progetto è la riduzione della dispersione del materiale rotabile tra le varie Direzioni Regionali, con il vantaggio dal punto di vista aziendale di una semplificazione dei processi di gestione del materiale rotabile (sia in termini di manutenzione sia in termini di allocazione ai diversi servizi prodotti).

Nel caso specifico Trenitalia propone la traslazione di due complessi Vivalto attualmente in dotazione alla Direzione Regionale Campania e la loro sostituzione mediante due complessi TAF (oggetto di un piano di investimenti finalizzato al miglioramento degli apparati tecnologici e degli arredi al fine di migliorare il livello di confort e di funzionalità a bordo). In aggiunta, nell'ambito della medesima operazione, oltre questa coppia di treni è previsto il trasferimento in Campania di ulteriori 3 convogli composti da carrozze di tipo MD (Medie Distanze) ciascuno composto da 10 carrozze (sottoposte ad intervento di Face-lift, che con un rinnovamento completo degli interni, potranno migliorare sensibilmente il livello di servizio offerto), per un'acquisizione complessiva da parte della Regione Campania di 30 carrozze. Di questi treni di tipo MD, il primo è stato già immesso anticipatamente in circolazione nella Regione dal 27 Aprile 2015, gli altri due convogli dovrebbero implementare il parco in dotazione alla Direzione Campania entro il mese di Dicembre 2015.

Nel presente documento sono contenute valutazioni di tipo tecnico-trasportistico relative all'operazione di cui sopra.

2 Il Materiale Rotabile interessato dall'operazione

Nel seguente capitolo è descritto il materiale interessato dall'operazione. Questa analisi è finalizzata alla valutazione delle caratteristiche dei treni coinvolti nella proposta, con particolare riferimento a quelle (capacità offerta, prestazioni velocistiche) maggiormente legate all'efficacia del servizio di trasporto e agli impatti trasportistici.

2.1 Treni Vivalto

La costruzione dei treni Vivalto è iniziata a partire dai primi anni 2000. I due complessi in dotazione alla Regione Campania sono stati costruiti ed immessi in esercizio tra il 2007 ed il 2008.

I due treni in dotazione alla Regione Campania sono composti ciascuno da 5 carrozze a doppio piano (4 + 1 semipilota). In prevalenza i convogli sono trainati da motrici E464. Ciascun treno è lungo circa 150m (compresa la motrice di traino) ed ha una capienza di 596 posti a sedere (842 quella totale). Può raggiungere una velocità massima di 160Km/h ampiamente sufficiente per le caratteristiche dei servizi di trasporto cui è prevalentemente destinato.

Lo specifico uso del treno è per relazioni di media distanza. Ciò è evidenziato da alcune caratteristiche che tendono a massimizzare il comfort di viaggio (elevata silenziosità, dotazione di prese elettriche per ciascun gruppo di posti, impianto di climatizzazione, ecc.). L'incarozzamento (attraverso una coppia di porte su ogni fiancata di ciascuna carrozza – 10 porte complessive per lato) a raso garantisce ottime caratteristiche di accessibilità.



Figura 1: Treno Vivalto – immagini degli interni



2.2 Elettrotreno TAF

Il Treno TAF (acronimo di treno ad Alta Frequentazione) è un elettrotreno a due piani in composizione bloccata di 4 elementi a doppio piano (motrice + rimorchiata + rimorchiata + motrice), che è stato realizzato alla fine degli anni novanta ed altamente specializzato per l'utilizzo su servizi regionali ed in particolare per quelli ad elevata valenza pendolare e/o metropolitano.

Infatti tale materiale viene prevalentemente allocato per la copertura dei servizi sulle linee ferroviarie suburbane RFI di Roma (ad esempio Orte – Fiumicino) mentre in Campania è utilizzato in prevalenza per la copertura del servizio sulla direttrice Napoli – Caserta (via Aversa e via Cancellò) e le diramazioni verso Villa Literno/Formia e verso Cassino.

Ogni treno è lungo circa 104 metri (più compatto rispetto al Vivalto) e offre 475 posti a sedere. La capacità complessiva, considerando un coefficiente di occupazione di 4 persone/mq è pari a 841 passeggeri analoga a quella del Vivalto.

Come per il Vivalto, l'incarozzamento è a raso ed è garantito da 8 porte per lato. Le porte delle due carrozze centrali hanno un'ampiezza maggiore rispetto a quelle delle unità motrici di estremità e affacciano in ampi vestiboli di accesso dai quali si accede alle scale che portano al piano superiore.

Attualmente la flotta di TAF in dotazione alla Direzione Regionale della Campania è di 10 unità. I due treni oggetto di questa proposta sono stati costruiti nel 2002.

Tutta la flotta di TAF in dotazione a Trenitalia e, quindi, anche quella campana sarà oggetto di un piano di investimenti finalizzato al miglioramento degli apparati tecnologici e degli arredi al fine di migliorare:

- Decoro e confort (nuove livree e nuovi arredi interni con nuova illuminazione a LED)
- Sicurezza (installazione di apparati di videosorveglianza)
- Affidabilità (upgrade tecnologie per il controllo e la marcia del veicolo)

Questi interventi avranno luogo secondo le tempistiche previste da Trenitalia nell'arco dei prossimi due anni.

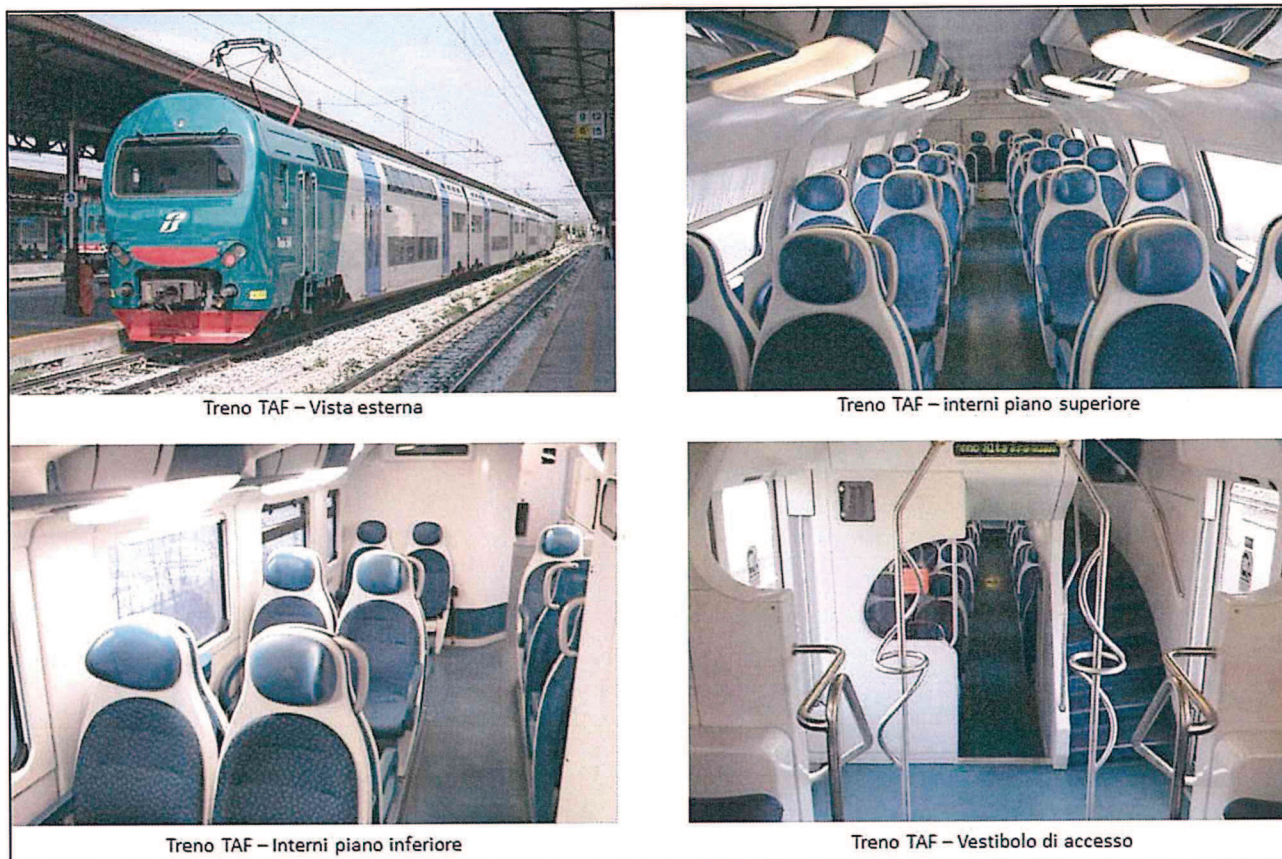


Figura 2: Treno TAF – immagini degli interni

2.3 Carrozze Medie Distanze (MD)

Le carrozze tipo MD sono state costruite negli anni ottanta per i servizi ferroviari di categoria intermedia. In Campania sono prevalentemente utilizzate per coprire i servizi da e verso il Lazio (in particolare per i servizi ferroviari pendolari delle prime ore del mattino) e da e verso la Calabria (servizi verso Paola e Cosenza).

I tre convogli previsti in ingresso nel parco rotabili della Direzione Regionale Campania determinano l'acquisizione complessiva di 30 carrozze. Ciascun treno, composto da 10 vetture, ha una capacità complessiva di 820 posti a sedere (82 passeggeri/vettura). L'incremento di posti a sedere totale è pari a 2.460 posti a sedere.

Va evidenziato, come riportato nella nota di Trenitalia che il primo di questi tre convogli (da 10 vetture) è già allocato sui servizi pendolari del mattino della Campania tra Napoli e Roma.

Queste ultime e le ulteriori 20 vetture destinate alla Campania appartengono al gruppo di carrozze MD che sono oggetto di un programma di interventi di "face-lift" finalizzato a migliorare arredi e impianti



tecnologici (nuovi sedili, nuovi finestrini, nuova illuminazione, impianto di aria condizionata, impianto di sonorizzazione) di bordo in modo da migliorare il livello offerto di confort di viaggio.



Carrozza MD Face Lift - interni



Carrozza MD Face Lift - interni



Carrozza MD Face – Life - esterni

Figura 3: Carrozza Medie Distanze Face Lift

3 Impatti tecnici e trasportistici dell'operazione di traslazione del materiale rotabile

La proposta oggetto della presente relazione consente di migliorare la specializzazione della flotta disponibile. La specializzazione delle flotte comporta dei vantaggi indubbi sia per il gestore dell'esercizio che per gli utenti. Per il gestore del servizio la specializzazione della flotta consente di rendere più efficiente la gestione del parco rotabili sia per quanto concerne gli aspetti legati alla manutenzione del materiale, sia per quanto concerne l'allocazione dello stesso ai servizi offerti. Di conseguenza anche per gli utenti le prestazioni possono migliorare in termini maggiore affidabilità ed omogeneità nell'offerta dei servizi.



Nel caso di specie, la ristrettezza del parco rotabili di tipo Vivalto (2 soli convogli) può comportare delle difficoltà di allocazione dello stesso sui servizi di una determinata direttrice. In Campania questi treni sono stati allocati prevalentemente sulle relazioni Napoli – Sapri e più raramente sulla Napoli – Roma (via Formia). Entrambe le relazioni sono caratterizzate da un numero di corse giornaliere tali da non poter essere esercite in modo omogeneo con due soli rotabili. In generale, invece, è preferibile che la gamma di servizi su una determinata relazione, sia coperta almeno per fasce orarie omogenee con il medesimo materiale rotabile. D'altro canto non va trascurato che su una flotta di due treni anche gli interventi di manutenzione periodica, cui devono essere sottoposti i rotabili, comporta necessariamente un dimezzamento, seppur temporaneo, della flotta disponibile. A conferma di queste considerazioni, si rileva che dal 1/1/2015 al 31/08/2015, su un numero totale di 2.358 treni soppressi relativi ai servizi svolti da Trenitalia in Regione Campania, il 63,5% è attribuibile a problemi legati al materiale rotabile.

Pertanto, va considerata positivamente l'implementazione della flotta TAF con l'acquisizione di ulteriore materiale di tipo TAF da allocare, ad esempio, come proposto da Trenitalia, sui servizi della relazione Napoli – Caserta. In questo modo migliorerebbe la regolarità e l'omogeneità dell'esercizio su una tratta caratterizzata da una frequenza medio-elevata e soprattutto da elevate frequentazioni. Le lamentele sollevate dall'utenza di questa relazione hanno spesso riguardato la qualità del materiale rotabile. In tal senso gli interventi previsti relativi al decoro, alla sicurezza dei viaggiatori e all'affidabilità dei rotabili andrebbero in tale direzione.

In questo contesto assume particolare rilevanza anche l'acquisizione delle 30 carrozze Media distanza riammodernate e ad elevata flessibilità per poter più efficacemente coprire le relazioni di lunga distanza verso il Lazio e verso la Calabria (nonché sostituire funzionalmente, per quanto concerne l'allocazione del materiale al servizio, i treni Vivalto).

In relazione all'età media dei mezzi si rileva che i TAF che si propone di introdurre presentano una anzianità maggiore di 5 anni rispetto ai Vivalto ma in compenso è previsto per i TAF (insieme ad altro materiale in dotazione alla direzione Regionale della Campania) un significativo piano di ammodernamento che può comportare anche un miglioramento degli indici di affidabilità della flotta TAF. E' importante, quindi, che questi interventi vengano realizzati nel più breve tempo possibile.

Allo stato attuale i due materiali entranti hanno caratteristiche di affidabilità comparabili con quelle dei materiali uscenti. Come si evince dalla relazione tecnica fornita da Trenitalia, a fronte di percorrenze similari tra i quattro convogli in oggetto nel periodo di osservazione (1/2014 – 5/2015), tutte intorno ai 200.000 Km (ad eccezione di uno dei convogli Vivalto che ha superato i 240.000 Km), gli indici di affidabilità



sono, a coppie, confrontabili. Per entrambi i tipi di treni c'è un esemplare con un indice pari o prossimo a circa 20 riserve/ 10^6 Km (treno Vivalto 52 e treno TAF 66) e un esemplare con un indice pari o prossimo a circa 10 riserve/ 10^6 Km (treno Vivalto 51 e treno TAF 10).