

Trasporto Pubblico Locale Ferroviario



LA GESTIONE DEL TPL FERROVIARIO NELLE MARCHE

Dal 2000 la Regione Marche gestisce il Trasporto Ferroviario Regionale attraverso un contratto di servizio che stipula con Trenitalia.

Il contratto vigente, firmato il 30 dicembre 2016 a seguito di una lunga trattativa iniziata nel **giugno 2015** ha le seguenti caratteristiche:

- innalzamento dei requisiti qualitativi;
- **aumento della produzione in termini di Treni/KM;**
- contrazione del corrispettivo;
- **nuovi investimenti in particolare immissione di nuovo materiale rotabile sono tra gli elementi maggiormente positivi.**

Il corrispettivo è passato da M€ 38,9 nel 2015 a M€ 37,5 (-M€ 1,4) considerevole risparmio soprattutto in considerazione:

1. delle risorse molto esigue trasferite dallo Stato per il TPL ferro e gomma;
2. dell'aumento dei servizi che sono passati da km*treno 4.068.415 del 2015 a 4.134.607 dal 2016, quindi:
 - aumento delle performance qualitative
 - importanti investimenti in autofinanziamento da parte di Trenitalia per l'acquisto di nuovi treni
 - aumento dei servizi ferroviari in termini di Treni KM
 - contrazione del corrispettivo a carico della Regione;

Le ulteriori caratteristiche del contratto con Trenitalia sono:

- **Trasporto gratuito delle biciclette a bordo treno** (i costi relativi sono stati a carico della Regione fino al 2015);
- **Trasporto gratuito per il personale appartenente alle Forze dell'Ordine, purché viaggiante in divisa;** ciò risponde all'obiettivo, che la Regione intende perseguire, di una collaborazione finalizzata a prevenire e reprimere episodi di criminalità a bordo dei treni regionali;

IL CORRISPETTIVO STABILITO PER IL 2017 PARI A M€ 37,5 RESTA FISSO A FINO AL 2020.

Treni non più in servizio

La vecchia littorina (Diesel) Aln 668, che ha effettuato tanti viaggi sulla Ascoli Piceno - San Benedetto del Tronto e sulla Civitanova-Fabriano, ora è solo materiale di riserva per eventuali sostituzioni quando il materiale in esercizio (treni SWING) vanno in manutenzione.



10 nuovi treni con il contratto vigente

L'immissione in esercizio di 10 nuovi treni è uno degli impegni prioritari del contratto, precisamente:

- a) **9 treni JAZZ** per un valore totale di 60,3 M€
- b) **1 treno SWING** per un valore di 3,5 M€

La Regione Marche contribuisce all'investimento totale di 63,8 M€ con **10,2 M€** (fondi FSC e MIT).

Il treno JAZZ

Circola su tutta la rete ferroviaria marchigiana elettrificata



Il treno JAZZ

Realizzato in Italia da Alstom Ferroviaria,

- **4 motori** e può raggiungere i 160 km orari.
- **5 vetture**, la composizione per la nostra regione
- 82,2 metri di lunghezza.
- **302 posti a sedere** (compresi i posti per persone con disabilità);
- Può viaggiare in composizione doppia, aumentando così la sua capacità di trasporto;
- Impianto di video sorveglianza live e i sistemi di comunicazione per la tutela dei passeggeri
- Ampia visibilità interna, senza “zone d’ombra” x la tranquillità dei passeggeri
- Pedane retrattili e agli accessi alle carrozze “a raso”
- Prese di corrente a 220 V;
- Climatizzazione di ultima generazione
- Zone polifunzionali, attrezzabili per il trasporto di biciclette e sci;
- scritte in braille, display informativi e altoparlanti distribuiti in ogni vettura;
- utilizza materiali riciclabili per il 95%
- garantisce ridotte emissioni in atmosfera di CO2
- bassi consumi energetici
- Illuminazione a led, con taratura automatica e sistemi di climatizzazione regolati in funzione del numero di persone presenti nelle carrozze.



A novembre 2018 e a febbraio 2019 saranno immessi in esercizio altri 2 treni JAZZ.

Successivamente il **Jazz** sarà affiancato dal treno **POP** e se le nuove trattative con Trenitalia andranno a buon fine l'asset del materiale rotabile vedrà l'immissione in esercizio dei treni **ROCK**.



POP
(Alstom)



ROCK
(Hitachi)

Il treno SWING

*Il nuovo treno diesel destinato
al trasporto regionale*



- Realizzato in Polonia da Pesa.
- **159 posti**, più 2 dedicati a persone con ridotta mobilità
- **130 km/h** la velocità massima
- **3 vetture** , (due con cabina di guida alle estremità ed una rimorchiata al centro) è un convoglio openspace e può esser raddoppiato
- **55,5 mt** la lunghezza massima
- 2 motori diesel
- Pedane retrattili e piano ribassato per agevolare l'accesso anche dei passeggeri a mobilità ridotta.
- presa elettrica per computer, telefonini e altri dispositivi.
- Impianto audio e video per consentire al personale di bordo di comunicare con i viaggiatori.
- Telecamere interne ed esterne garantiscono inoltre il controllo delle fasi di ingresso e uscita dei viaggiatori e la videosorveglianza a bordo, a vantaggio di una maggiore security.
- Videosorveglianza live
- Prese di corrente: 200 V
- 2 Toilette, di cui una dedicata a persone con ridotta mobilità

EFFETTI DEL NUOVO MATERIALE ROTABILE SUL SERVIZIO

ulteriore miglioramento della Puntualità:

PUNTUALITA' entro 5' per linea			
Linea	Anno: standard CdS		
	2015: 93%	2016:93%	2017:94%
Ancona-Fabriano	96,15	96,48	96,40
Ancona - Pescara	94,71	95,51	96,29
Ancona - Pescara	92,67	93,02	95,42
Civitanova Marche - Fabriano	95,29	96,02	96,76
San Benedetto – Ascoli Piceno	94,79	96,88	97,03

Dal 2014 al 2017 si rileva un netto miglioramento dello standard (variazione +3,26%) ascrivibile alla qualità del materiale rotabile utilizzato:

Confronto qualità 2014/2017 Puntualità a 5'			
Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017
92,93	95	95,32	96,2

Analogamente per la puntualità a 15':

Confronto qualità 2014/2017 Puntualità a 15'			
Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017
98,11	98,47	98,95	99,09

Miglioramento dell’Affidabilità

L’affidabilità, la sicurezza che il treno da utilizzare non viene soppresso, quali che siano i motivi, è passata dallo **0,7% del 2014** allo **0,1% nel 2017**:

Affidabilità			
	Treni soppressi per cause imputabili a Trenitalia/ su totale treni o per guasti tecnici ai rotabili	Treni soppressi e non sostituiti	% soppressi su totale treni
Anno 2014	347/49.719	31	0,70
Anno 2015	170/50.077	12	0,34
Anno 2016	73/45.737	3	0,16
Anno 2017	60/46.726	1	0,13

DATI MARZO 2018

	2018
Produzione	
Treni giorno medio feriale	154
Treni*Km <u>giorno</u> (giorno medio feriale)	13.564
Treni*Km <u>di cui tr*km a trazione diesel</u>	2.993.226
Treni*Km <u>di cui tr*km a trazione elettrica</u>	10.630.639
Posti*km OFFERTI ANNO	1.299.629.637
Tot. Treni/km anno	4.159.029
Frequentazioni	
Viaggiatori anno (saliti)	8.300.000 (agg settembre 2018)
Viaggiatori Km anno	382.735.301 (agg.luglio 2018)
Viaggiatori giorno (settembre 2018)	28.300
Viagg*km Giorno medio feriale	1.226.046 (dati Marzo 2018)

L'acquisto dei titoli di viaggio è garantito:

Rete di vendita	2018
Località servite	60
Stazioni con emettitrici automatiche	31
Stazioni con biglietterie	13
Emettitrici automatiche	53

La mappa delle linee ferroviarie

In blu le linee elettriche e in rosso le diesel.

La linea Pergola Fabriano è sospesa dal servizio per una frana dal 2013.

La linea Fano Urbino è dismessa: per questa linea è stato approvato il Protocollo di Intesa tra la Regione Marche ed i Comuni di Fano, Cartoceto, Montefelcino, Fossombrone, Fermignano, Urbino e Colli al Metauro finalizzato alla valorizzazione della linea ferroviaria "Fano-Fermignano-Urbino.



La linea Albacina Civitanova

servizio effettuato con treni SWING (diesel)



La linea Albacina Civitanova

servizio effettuato con treni SWING

(diesel)



- Prevista l' elettrificazione di tale tratta che consentirà maggiori performance rispetto ai treni diesel e potranno diminuire i tempi di percorrenza su tale direttrice.
- Il costo dell'opera è di 110,00 M€ ed è suddiviso in due fasi
- Predisposizione ed ammodernamento del tracciato ferroviario all'elettrificazione;
- Elettrificazione tratta Civitanova M.- Albacina
- Per la prima fase RFI è soggetto attuatore e dispone di 40,00 M€ di provenienza FSC 2014 2020. Le opere che si realizzano sono:
 - Rettifica del tracciato al fine di aumentare la velocità della linea;
 - Soppressione di passaggi a livello che consentono di aumentare lo standard di sicurezza e puntualità (a fine agosto sono stati soppressi due passaggi a livello privati);
 - Realizzazione di nuovo sistema della marcia treno SCMT (sistema controllo marcia treno) in sostituzione dell'attuale SSC;
 - Realizzazione marciapiedi e sottopassi in stazione per agevolare le operazioni di incrocio e incrementare comfort e accessibilità stazioni;
 - Adeguamento delle gallerie sull'intera linea in modo da predisporle a futura elettrificazione.

Il treno POP (CORADIA)

nuova generazione di treni regionali



- Realizzato da Alstom (il primo arriverà nei primi mesi del 2019)
- *Caratteristiche:*
 - Elettrico
 - mono piano, a 3 o 4 vetture,
 - 4 motori di trazione il nuovo Pop
 - 160 km orari la velocità massima di, con accelerazione superiore del 20%
 - oltre 300 posti a sedere nella versione 4 vetture e oltre 200 nella versione a 3 vetture.
- Seduta ampie e dotate di prese per alimentazione di PC, tablet e cellulari.
- Ampi corridoi conformi alla UIC567 e **adatti alle persone con ridotta mobilità.**
- Impianto di condizionamento potenziato.
- Sistema informativo integrato con numerosi display LCD
- Rete Wi-Fi accessibile ai passeggeri e al personale di bordo
- Telecamere digitali di videosorveglianza con visualizzazione sui monitor nei comparti delle immagini riprese. Un sistema di conta-passeggeri permetterà la consuntivazione in tempo reale dei passeggeri presenti a bordo.
- Aggiornamenti del traffico in tempo reale, sulle condizioni meteorologiche e sulle attrazioni turistiche locali e per proiettare “live” le immagini catturate dalle telecamere aumentando la sicurezza percepita dal passeggero.
- Capacità di trasporto è fino al 15% superiore rispetto alla precedente generazione oltre a 8 porta biciclette di serie.
- Un treno amico dell’ambiente e del risparmio energetico: i nuovi treni regionali rispondono alla politica di sostenibilità ambientale e sono riciclabili per il 95%. Consumano il 30% percento di energia in meno

Il treno ROCK

(Caravaggio)

nuova generazione di treni regionali

- **Realizzato da Hitachi Rail Italy**
- *Caratteristiche:*
 - ✓ a due piani
 - ✓ 600 persone
 - ✓ 160 chilometri di velocità.
 - ✓ Formati da 5 carrozze e lunghi
 - ✓ 136 metri di lunghezza, I finestrini più grandi dei precedenti
 - ✓ Vivalto a due piani, così come lo spazio per i bagagli.
 - ✓ Scale, interne disposte a lato lasciando più spazio ai passeggeri.
 - ✓ Architettura è caratterizzata da casse in lega leggera
 - ✓ Trazione a potenza distribuita, ossia con i motori posizionati lungo il convoglio e non alle sole estremità
 - ✓ Massima ampiezza possibile di spazi e volumi a disposizione dei passeggeri
 - ✓ Elevata capacità di trasporto per unità di lunghezza, bassi consumi a passeggero chilometro (-30% rispetto ai più recenti veicoli circolanti in Italia)
 - ✓ Elevata flessibilità e offrire soluzioni diversificate per rispondere adeguatamente alle specifiche esigenze di trasporto regionale con un'unica tipologia di treno.



La Direzione Regionale di Trenitalia



La Direzione Regionale di Trenitalia occupa ca. 500 dipendenti, in buona parte Equipaggi treno (macchinisti e Capi Treno) e manutentori, inoltre ci sono ca. 200 apporti da parte di ditte per lavorazioni specializzate

Circolano 155 treni /giorno



Materiale rotabile in esercizio

- ✓ 42 locomotive E464
- ✓ 11 ETR 425 JAZZ
- ✓ 8 ATR 220 SWING
- ✓ 230 vetture Media Distanza
- ✓ 4 EMU MINUETTO



Le officine di Trenitalia di Ancona

Rappresentano un fiore all'occhiello per la nostra regione.



Vengono effettuate manutenzioni anche per rotabili appartenenti ad alte direzioni regionali grazie alla vastità delle operazioni manutentive che vi si possono svolgere:

- ❖ Manutenzione e revisione ciclica locomotive
- ❖ Manutenzione e revisione ciclica carrozze
- ❖ Manutenzione corrente locomotive
- ❖ Riparazioni speciali



**Occupano un'area di 165.500 mq
di cui 34.420mq coperti**



Grazie all'attività svolta nelle officine



Si registrano ottime performance in termini di affidabilità dei treni circolanti nella nostra regione, inoltre le manutenzioni effettuate per le altre direzioni producono anche un effetto positivo nel Piano Economico Finanziario che regola i rapporti contrattuali con la Regione.

