

## Individuazione dei fabbisogni di materiale rotabile per gli anni successivi al 2025 e linee guida per un nuovo programma di acquisto

---

### Contenuto

1.	Fabbisogni di rotabili e tipologie	1
1.1.	<i>Il programma in corso</i>	1
1.2.	<i>Le modalità di acquisto</i>	2
1.3.	<i>Necessità ulteriori di investimento di materiale rotabile</i>	3
1.4.	<i>Strategie di acquisto</i>	7
2.	Possibili fonti di finanziamento	9
2.1.	<i>Le leggi di finanziamento</i>	9
2.2.	<i>Utilizzo delle risorse regionali</i>	9
2.3.	<i>Finanziamento del nuovo programma</i>	9

### **1. Fabbisogni di rotabili e tipologie**

#### *1.1. Il programma in corso*

A seguito della legge regionale 22/2017, che ha previsto una spesa di 1607 mil. euro per il rinnovo della flotta destinata al servizio ferroviario regionale, Regione ha intrapreso un vasto piano di acquisto, da attuarsi entro il 2025.

Il piano è stato articolato su tre forniture, corrispondenti alle tre tipologie di treni per cui era maggiore l'urgenza di ricambio del materiale in uso e la necessità di ampliare i posti offerti, a seguito della forte crescita di domanda registrata negli anni precedenti:

- 105 elettrotreni ad alta capacità a doppio piano,
- 41 elettrotreni a media capacità a un piano,
- 30 treni automotori diesel,

per un totale di 176 treni.

Le forniture sono state successivamente incrementate grazie alla legge regionale 9/2020: il "Piano Lombardia" da essa finanziato ha destinato ulteriori 351 mil. euro, attribuiti alle medesime tipologie di treni:

- 26 elettrotreni ad alta capacità a doppio piano (in allestimento aeroportuale)
- 20 elettrotreni a media capacità a un piano,

per un totale di 46 treni, che portano il totale generale a 222 treni.

In tabella si riportano le principali informazioni sui treni in ordine.

	<i>Alta capacità</i>	<i>Media capacità</i>	<i>Diesel</i>	<i>"Rock"</i>	<i>"Pop"</i>
Costruttore	Hitachi	Alstom	Stadler	Hitachi	Alstom
Modalità di acquisizione	Gara svolta da FNM. Contratto applicativo sottoscritto da Ferrovienord			Gara svolta da Trenitalia. Cessione di contratto da Trenitalia a Ferrovienord	
Denominazione del costruttore	Caravaggio	Pop	Flirt3	Rock	Pop
Denominazione commerciale	Caravaggio	Donizetti	Colleoni	Caravaggio	Donizetti
Classificazione	ETR.421 (4 casse) ETR.522 (5 casse)	ETR.204	ATR.803	ETR.521	ETR.103 (3 casse) ETR.104 (4 casse)
Struttura	Doppio piano, 4 e 5 casse	Un piano, 4 casse	Un piano, 3 casse, diesel- elettrici	Doppio piano, 5 casse	Un piano, 3 e 4 casse
Quantità totale in ordine	126 (56 a 4 casse e 70 a 5 casse)	51	30	5	10 (3 a 3 casse e 7 a 4 casse)
Quantità in esercizio al 30/11/2022	49 (30 a 4 casse e 19 a 5 casse)	14	3	5	10

Il totale di treni in ordine è di 222 unità; il totale già in servizio al 30/11/2022 è di 81 unità, pari a un avanzamento delle forniture del 36%. Il completamento delle consegne è atteso per la fine del 2025.

## 1.2. Le modalità di acquisto

In linea con quanto disposto dalla Concessione per la gestione della rete ferroviaria regionale, il piano di rinnovo è stato implementato da Ferrovienord S.p.A., che, tra i propri compiti istituzionali, ha anche quello di "provvedere all'acquisto e alla gestione della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari regionali della Lombardia" (art. 7 della Concessione).

Il materiale rotabile così acquistato "è messo a disposizione delle imprese ferroviarie per svolgere i servizi ferroviari regionali, su indicazione di Regione, in base alle necessità del servizio" ed "è retrocesso di diritto a Regione a titolo gratuito alla scadenza della Concessione".

Queste disposizioni garantiscono:

- la vantaggiosa indipendenza dell'asset dalle imprese ferroviarie che lo utilizzano, dando piena libertà a Regione di ridefinire nel tempo le proprie politiche di affidamento dei servizi in attuazione all'apertura al mercato richiesta dalle normative comunitarie in vigore;
- accesso ai fondi statali per il rinnovo della flotta, che di norma richiedono la proprietà pubblica o il vincolo di reversibilità;
- accesso al credito per il finanziamento delle politiche di rinnovo dell'asset a costi più vantaggiosi per la pubblica amministrazione, rispetto a quanto deriverebbe da un acquisto finanziato tramite le imprese ferroviarie.

### 1.3. *Necessità ulteriori di investimento di materiale rotabile*

A completamento delle consegne in corso, il servizio ferroviario lombardo disporrà di 351 treni finanziati da Regione (129 precedenti<sup>1</sup> + 222), a fronte di un investimento complessivo prossimo ai 3 miliardi di euro.

A questi si aggiungono i treni già acquisiti da Trenord tramite FNM e Trenitalia, che rimangono confermati in servizio per il prossimo decennio (TAF e ulteriori TSR, Coradia, Flirt, alcune composizioni di Medie Distanze ristrutturate).

Il programma attuale e il lavoro tecnico svolto al fine di perfezionare l'affidamento del nuovo Contratto di servizio lasciano scoperte alcune necessità su specifici segmenti, per i quali occorre definire una soluzione di acquisto con tempistiche in parte vincolate.

La quantificazione delle future necessità scaturisce dalle seguenti linee di intervento, che concorrono a declinare le linee di indirizzo strategico di Regione Lombardia per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, così come rinvenibili nel vigente Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT):

1. aumento della qualità dell'offerta attraverso l'incremento delle frequenze dei servizi, della capacità di trasporto complessiva lungo le direttrici, e la riduzione dell'affollamento dei treni, ottenuta con l'ampliamento delle composizioni;
2. aumento della qualità dell'offerta attraverso la specializzazione delle tipologie dei treni alle singole linee e missioni di servizio (treni più confortevoli e più spaziosi per le linee di media distanza, treni più capienti e performanti per le linee ad elevata frequentazione);
3. mantenimento ed ove possibile riduzione dell'età media complessiva dell'asset dei rotabili della Lombardia, al fine di garantire su tutto il territorio regionale le migliori performance sia in termini prestazionali, sia in termini di comfort di viaggio.

#### Qualità - componente quantitativa

Nell'orizzonte temporale del prossimo decennio, in conseguenza dell'apertura delle nuove infrastrutture ferroviarie in fase di realizzazione (cfr. tabella 1), al fine di garantirne l'efficace sfruttamento, di assicurare il servizio ai nuovi grandi ambiti di trasformazione urbanistica nell'area metropolitana di Milano (Mind, Arese, Segrate) e lo sviluppo previsto dalle Intese e Accordi sottoscritti dall'Amministrazione<sup>2</sup> come da previsioni del PRMT, la produzione in termini di treni km annui sarà inevitabilmente in crescita progressiva. Ciò determina una necessità di materiale rotabile leggermente superiore alle quantità che si avranno a disposizione a partire dal 2025, ad esaurimento delle consegne del piano attualmente in corso.

*Tabella 1 - Rilasci infrastrutturali entro il 2030*

<i>Linea/Tratta</i>	<i>Intervento</i>	<i>Società</i>
Rho-Gallarate	1° fase: quadruplicamento tra Rho e Parabiago	RFI
Ponte San Pietro-Montello	parziale raddoppio da Curno a Bergamo	RFI
Milano-Asso	Triplicamento Milano Affori - Cormano Cusano, raddoppi Seveso - Camnago, Seveso - Meda e raddoppio selettivo Arosio - Inverigo	FN
Milano-Pavia	Quadruplicamento Milano Rogoredo - Pieve Emanuele	RFI
Bergamo-Aeroporto di Orio	Nuova linea	RFI
Varese - Laveno	Raddoppi selettivi 1° fase Gemonio - Cittiglio, 2° fase: Morosolo - Barasso	FN

<sup>1</sup> 85 TSR, 8 Coradia, 28 GTW diesel, 4 Flirt e 4 Vivalto, entrati in servizio tra 2007 e 2016.

<sup>2</sup> Intesa tra la Repubblica e Cantone Ticino e la Regione Lombardia, concernente lo sviluppo della mobilità transfrontaliera tra il territorio ticinese e quello lombardo, sottoscritta il 29/4/2020.

<i>Linea/Tratta</i>	<i>Intervento</i>	<i>Società</i>
Milano - Genova	Terzo Valico e riassetto totale dell'offerta tra Regioni Lombardia, Liguria e Piemonte	RFI
Como - Lecco	Elettrificazione linea e inserimento nel circuito transfrontaliero	RFI
Brescia - Edolo	Raddoppio Brescia - Borgo San Giovanni e rinnovo e potenziamento sedi di incrocio	FN
Brescia - Verona	Nuova linea AV con liberazione capacità linea storica entro il 2026	RFI
Saronno - Seregno	1° fase nuova sede di incrocio, 2° fase nuovo scavalco a Seregno con istituzione servizio pedemontano	FN
Milano - Tirano e Colico - Chiavenna	Nuove sedi di incrocio e rinnovo e potenziamento di quelle esistenti	RFI
Codogno-Cremona-Mantova	Raddoppio in più fasi, 1° fase: Piadena - Mantova	RFI
Gallarate-Aeroporto di Malpensa e Sempione - Aeroporto di Malpensa (accesso da nord)	Nuova linea (Ferrovienord, di connessione a RFI).	FN/RFI
Milano - Mortara	Raddoppio Albairate - Abbiategrasso	RFI
Stazione di Bovisa	Aumento del 50% del numero di binari, indipendenza itinerari, scavalco radice sud, nuovi binari di attestamento radice nord	FN

Nell'ambito di questo sviluppo va posta particolare attenzione all'allargamento del perimetro di competenza dei servizi transfrontalieri, che vedrà l'annessione a tale network dell'offerta legata alle nuove relazioni dal Cantone Ticino verso Lecco e verso Erba, abilitate dai lavori di elettrificazione della linea in fase di progettazione da parte di RFI. Per tali componenti di offerta va acquisito materiale rotabile interoperabile, con specifiche caratteristiche necessarie ad impegnare contemporaneamente le tre reti ferroviarie: FFS, RFI e Ferrovienord.

Analoga attenzione specifica va riservata al progetto di sviluppo di offerta e di cambio di modalità di trazione previsto sulla linea Brescia/Bornato - Iseo - Edolo, sulla quale andrebbe completato il piano di fornitura dei materiali necessari ad abilitare l'intero programma di esercizio deliberato da Regione Lombardia, espletato con soli treni ad idrogeno.

La quantità di offerta inserita nel sistema consentirà inoltre una revisione del piano di assegnazione delle composizioni dei treni con l'obiettivo di garantire una permanenza a bordo con i massimi livelli qualitativi implementabili nell'ambito dei vincoli che ancora in parte persisteranno sulla rete ferroviaria. In particolare il dimensionamento del materiale rotabile necessario è stato calcolato considerando un obiettivo di massima permanenza a bordo dei treni maggiormente affollati.

Tale approccio maggiormente qualitativo determina una ulteriore necessità di treni per garantire maggiore copertura di doppie composizioni sulle direttrici più affollate.

#### Qualità - componente qualitativa

L'esperienza realizzata negli ultimi anni sugli investimenti operati da Regione Lombardia nel campo del materiale rotabile ha portato ad individuare specifiche linee di indirizzo per la progettazione del materiale rotabile mirate a coniugare nel modo più aderente possibile le caratteristiche della domanda da servire e le caratteristiche del materiale rotabile a disposizione.

I treni adibiti ai servizi metropolitani devono presentare layout funzionali molto differenti dai treni

adibiti ai servizi di media distanza. Nei primi sono da privilegiare ambienti liberi, per garantire ampia capacità su tratte brevi ed elevate prestazioni in termini di accelerazione per effettuare molte fermate in tempi brevi; nei secondi sono da privilegiare, ad esempio, ambienti di seduta più confortevoli, per garantire lunghe permanenze a bordo di qualità, servizi accessori, ambienti multifunzionali e un maggior numero di bagni. L'esperienza maturata induce inoltre a considerare i treni monopiano maggiormente adatti a garantire le migliori performance qualitative per entrambe le missioni di servizio.

Le considerazioni sopra esposte determinano quindi la necessità di una politica futura più mirata all'approvvigionamento e all'assegnazione dei treni con caratteristiche conformi alla specifica tipologia di missione da realizzare.

Il parco rotabili della Lombardia oggi non è pienamente conforme a queste specifiche di utilizzo, avendo privilegiato negli ordini passati la risoluzione del problema emergenziale della vetustà del materiale, che coinvolgeva quasi l'intero territorio regionale. La necessità in passato è quindi stata quella di acquistare treni senza una specializzazione rispetto alle missioni d'uso per risolvere il problema della vetustà, a scapito di un più mirato indirizzamento qualitativo dei materiali sulle specifiche tipologie di servizio.

La volontà di innalzare i livelli qualitativi del SFR richiede invece, per gli ordini futuri, di inserire anche questa componente al momento della determinazione delle caratteristiche del materiale da acquistare.

L'analisi del parco rotabili che sarà disponibile a partire dal 2025 evidenzia una carenza di materiale di qualità da dedicare al segmento della media distanza (treni Regio Express), oltre che la necessità di iniziare una linea di acquisto specifica per treni di tipo metropolitano, con caratteristiche prestazionali e di layout più simili ad una metropolitana, piuttosto che ad un treno tradizionale.

Tali considerazioni portano a concentrare la necessità di investimento in questi due segmenti di prodotto.

### Qualità - mantenimento degli standard

L'ultimo elemento di qualità che determina necessità di ulteriori investimenti è configurabile come un elemento di coerenza complessivo delle politiche in atto, in coerenza con le previsioni del PRMT, che prefiguravano un tasso di ricambio medio annuo della flotta dell'ordine di 10 treni (indicativamente 100 mil. euro).

Una volta completato il piano di investimenti secondo le linee di indirizzo sopra sintetizzate, risulta infatti necessario attivare un piano di "mantenimento" nel tempo delle performance raggiunte. Il programma di investimento in atto consente infatti di portare a 12,5 anni l'età media della flotta operante in Lombardia, valore molto performante, ben al di sopra della media delle altre regioni. Per mantenerla tale, è opportuno integrare il piano di realizzazione delle nuove politiche con un piano di mantenimento dell'età media dei rotabili, che permetterà di garantire in Lombardia di non entrare più in spazi di lavoro emergenziali, ma di garantire con costanza i livelli qualitativi raggiunti al termine del processo in incremento quantitativo del network.

### Conclusioni

La sintesi delle componenti di politica di investimento sopra esposte determina, dal punto di vista quali/quantitativo, le seguenti linee di azione, da perseguire con nuove risorse.

- Esiste la necessità di **6-8 treni interoperabili Italia-Svizzera** nel 2026 per garantire la gestione della linea Como-Lecco elettrificata in connessione col servizio TiLo (relazione Bellinzona-Como-Erba/Lecco), in coerenza con la programmazione dei servizi transfrontalieri che è stata negoziata con il Cantone Ticino nell'intesa sottoscritta e con gli impegni di sviluppo finanziati nel nuovo Contratto di servizio.

L'investimento è stimato in circa **60-80 mil.**

Per questa tipologia di treno è in corso una verifica sulla possibilità di utilizzare un accordo quadro già in essere; in alternativa dovrà essere bandita una gara specifica.

- Il nuovo programma d'acquisto prefigura la riduzione del piano d'acquisto dei **Caravaggio** di 8 unità, al fine di far fronte all'aumento del costo delle materie prime, generando di conseguenza una pari necessità di ulteriori treni.

- L'analisi condotta evidenzia la necessità di almeno **40 nuovi treni a un piano per servizi Media Distanza**.

Questi treni andrebbero a sostituire gli attuali convogli di carrozze per medie distanze, che sono stati ristrutturati di recente ma risalgono agli anni '80 e non potranno più circolare dalla fine del presente decennio. E' quindi necessario prevedere un modello di treno specificatamente destinato ai **servizi Regio Express**, ovvero quelli più competitivi e redditizi, all'interno delle competenze regionali.

In aggiunta, avendo optato per una riduzione del numero di treni Caravaggio attualmente in ordine, si ritiene che i treni di tipo Media Distanza possano sostituire vantaggiosamente quelli cancellati, per tutto un insieme di servizi in cui questi ultimi appaiono tecnicamente meno consoni.

L'investimento parte da una *quota base* dell'ordine dei **200 mil.** pari indicativamente a **20 treni**, da mettere in servizio a partire dalla seconda metà del decennio in corso.

Attraverso il meccanismo di **Accordo Quadro** e contratti applicativi, è possibile estendere in seguito la fornitura, con vantaggioso effetto a cascata sulla flotta esistente.

Per questa tipologia di treno è necessaria una nuova gara.

- Il progetto di utilizzo di **treni ad idrogeno** sulla linea Brescia-Edolo è in corso di sviluppo, in collaborazione con FNM e Ferrovienord. Ad oggi sono stati ordinati 6 treni ad idrogeno, da parte di FNM; il quantitativo per gestire la linea è tuttavia di 16 treni. Di conseguenza il fabbisogno è di ulteriori **10 treni**, pari indicativamente a 100 mil. di investimento.

Per questa tipologia di treni è già disponibile un accordo quadro. Si procederà di conseguenza a definirne l'acquisizione coerentemente con l'avanzamento della prima fase sperimentale e con gli esiti della richiesta di finanziamento della misura del PNRR.

- Con l'introduzione dei treni ad idrogeno e l'elettificazione di alcune linee (a partire dalla Como-Lecco), il quantitativo di 30 treni diesel **Colleoni** prefigurato nel 2017 si rivelerebbe sovrabbondante. E' tuttavia tecnicamente possibile trasformare questi treni per il funzionamento anche con pantografo. Il kit "**bimodale**" permetterà quindi di usare i treni Colleoni anche su linee elettrificate o parzialmente elettrificate, massimizzandone la versatilità.

Non occorre nuova gara, in quanto si tratta di una variante all'interno di un contratto sottoscritto. L'investimento è stimato in circa **23 mil.**

- Nella prospettiva a medio termine di obsolescenza dei treni TAF (35 unità risalenti agli anni 1998-2000), è opportuno pensare a un nuovo treno con caratteristiche prettamente **suburbane**, ovvero a un piano, con elevata accelerazione e forte accessibilità, realizzata tramite un maggior numero di porte per unità di lunghezza. Questo treno potrebbe essere utilizzato, almeno in prima istanza, *per le linee S di estensione più contenuta* (S2, S3, S4, S9, S12, S13, S14, S15, S16) in sostituzione degli attuali TSR (che a loro volta sostituirebbero i TAF sulle linee regionali). Si può stimare un fabbisogno di 6-10 treni per ciascuna **Linea S** su cui si intenda utilizzarli.

- Per garantire un **sistema informativo** omogeneo a bordo di tutti i treni lombardi, è stato adottato lo standard "Oboe" già in uso sulla flotta Trenitalia; i nuovi treni sono dotati di Oboe, ma le flotte precedenti ne sono parzialmente prive. In particolare questo risulta penalizzante per i treni TSR, che sono dotati di un sistema informativo limitato, soprattutto per le comunicazioni in tempo reale. L'investimento per il passaggio a Oboe è stimato in circa 22 mil.

In base a quanto sopra delineato, al fine di raggiungere gli obiettivi precedentemente descritti, Regione Lombardia ha la necessità di acquisire circa **100 treni** ( $6/8 + 40 + 8 + 35 + 10$ ).

#### 1.4. Strategie di acquisto

La strategia di acquisto di Regione Lombardia deve tener conto anche dell'obiettivo di specializzare il materiale rotabile per tipologia di servizio. Visto che i due segmenti oggi privi di materiale dedicato sono il Regio Express e il Suburbano, è opportuno che le prossime gare acquistino materiale ad esse dedicato.

A fronte di una necessità totale di 40 treni per servizi Regio Express, la flotta necessaria a coprire tutte le linee Regio Express di Regione ammonta a un totale di circa 55 turni macchina, mentre il numero di materiali necessari a espletare i servizi suburbani è compreso tra i 150 e i 200 treni (il numero esatto dipende dai parametri di qualità/affollamento che si assumeranno in via definitiva). La copertura totale del parco Regio Express, quindi, richiederebbe un impegno temporale e di risorse economiche meno ingente rispetto a quanto necessario al rinnovo della flotta suburbana.

Considerando inoltre che il segmento più redditizio e competitivo è proprio il Regio Express, per il quale oggi sono utilizzate tutte le tipologie di materiale rotabile presenti nella flotta a disposizione senza che nessuna sia veramente stata progettata per quel tipo di servizio, ad eccezione delle carrozze "Media Distanza", ormai inadeguate agli standard odierni (ritirate senza scarichi diretti, accessibilità PRM e allestimenti specializzati), si ritiene più opportuno che la prima gara sia dedicata a un treno per servizi a medio raggio, cioè appunto Regio Express.

In aggiunta a tutto questo, l'acquisto di treni per servizi di media distanza comporterebbe una ricollocazione del materiale esistente in maniera molto più efficace rispetto a quanto si riuscirebbe ad ottenere comprando treni suburbani.

Ipotizzando, ad esempio, che la gara includa una *variante interoperabile* Italia-Svizzera, essa potrebbe sostituire, previo aggiornamento dell'Intesa vigente, gli attuali treni Flirt sulla relazione RE 80 Milano-Locarno (dove i treni Flirt appaiono di norma sottodimensionati), oggi espletato sempre in doppia composizione, andando a ridurre da 6/8 a 2 il citato fabbisogno di treni Flirt interoperabili necessari alla realizzazione della pianificazione concordata con il Cantone Ticino.

Similmente, essendo le relazioni RE tra le più frequentate, senza un treno dedicato si avrebbero una buona parte dei 55 turni RE espletati con composizioni doppie. In ottica di ricollocazione, quindi, in analogia a quanto accadrebbe per il servizio RE 80, la sostituzione di un turno media distanza con un treno dedicato potrebbe comportare il risparmio di due treni, andando ad incrementare il numero di treni disponibili per sostituire i TAF.

Infine, un ulteriore elemento a favore di una gara per servizi di Media Distanza è che lo stesso modello di treno potrebbe risultare adatto anche per i servizi di competenza delle Regioni confinanti, in particolare sulle relazioni Milano-Torino, Milano-Genova, Milano-Bologna e Milano-Domodossola (prolungato su Briga grazie alla variante transfrontaliera); di conseguenza, la gara sviluppata da Regione Lombardia potrebbe dar luogo in seguito a parziali cessioni di contratti applicativi (come già fatto negli anni scorsi per i treni Colleoni nei confronti della Regione Campania); questo arrechierebbe benefici sia industriali, in termini di economia di scala, sia per i cittadini, dato che i servizi di competenza delle Regioni confinanti hanno un ruolo rilevante anche per la mobilità lombarda.

E' quindi opportuno ci si orienti verso una gara per un treno dedicato ai servizi Regio Express, con una variante interoperabile tra Italia e Svizzera, che preveda un Accordo Quadro con contratti applicativi per un minimo di 55 treni, e un massimo da definire in base agli sviluppi che avrà avuto la pianificazione regionale al momento della pubblicazione del bando e alle interlocuzioni con le regioni confinanti e il Cantone Ticino, al fine di dedicare una tipologia di treno specializzata al segmento di punta tra i servizi offerti, di coprire la necessità di materiale rotabile dovuta all'aumento dell'offerta, di garantire standard elevati di qualità e di proseguire con l'abbattimento dell'età media della flotta. La scelta di procedere con contratti applicativi consentirà di modulare gli acquisti non solo in relazione agli accordi eventualmente raggiunti con le altre Regioni, ma anche in relazione all'effettivo dimensionamento della produzione d'offerta concordata con l'impresa.

Successivamente, al completamento dell'ordine di fornitura di treni RE, sarà necessario orientarsi verso una gara per un numero ingente di treni dedicati ai servizi suburbani per continuare il processo di abbattimento dell'età media e per dedicare anche a questo segmento una tipologia di treno specifica.



## 2. Possibili fonti di finanziamento

### 2.1. Le leggi di finanziamento

I piani di acquisto attualmente in corso sono stati finanziati con due leggi regionali:

- n. 22 del 10 agosto 2017 “Assestamento al Bilancio 2017/2019 - I provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali” che all'art. 7 ha autorizzato la spesa di euro 1.607.000.000 per gli anni 2017-2032 per l'acquisto e il rinnovo del materiale rotabile ferroviario;
- n. 9 del 4 maggio 2020 “Interventi per la ripresa economica”, che all'art. 1 ha istituito il Fondo “Interventi per la ripresa economica”, all'interno del quale, con apposite delibere attuative, è stato definito l'importo di euro 351.000.000 per gli anni 2024-2026 per l'acquisto del materiale rotabile ferroviario.

### 2.2. Utilizzo delle risorse regionali

Dal 2018 ad oggi si sono progressivamente ridotte le esigenze di risorse regionali, coerentemente con quanto disposto dalla l.r. 22/2017, mediante l'ottimale finalizzazione delle risorse statali progressivamente assegnate.

Inoltre va ricordato che nel 2018 era stato sottoscritto tra Ferrovienord e Cassa Depositi e Prestiti un contratto di finanziamento, fino a un importo massimo di 650 mil. euro, da erogare entro il 2024 e da restituire entro il 2032; il finanziamento era necessario per gestire il gap tra il cronoprogramma delle forniture (da completare entro l'anno 2024) e lo stanziamento delle relative risorse sul bilancio regionale (previsto fino all'anno 2032).

Successivamente, con la l.r. 17/2022, è stato disposto un finanziamento aggiuntivo negli anni 2022-2024, che ha permesso a Ferrovienord di cancellare il previsto finanziamento bancario presso Cassa Depositi.

In base a quanto sopra, si sono verificate le seguenti riduzioni di risorse regionali:

- 202 mil. grazie alle risorse FSC/statali inserite nel programma di acquisto nel 2018-19;
- 94 mil. grazie alle risorse PNRR e del DM 164/2021, inserite nel programma di acquisto nel 2022;
- 217 mil. a seguito della cancellazione del finanziamento di Cassa Depositi, che ha consentito tra l'altro di recepire i ribassi d'asta delle gare;
- 80 mil. di interessi *in spesa corrente*, sempre a seguito della cancellazione del finanziamento di Cassa Depositi.

Di conseguenza:

- l'importo del programma 2017, inizialmente pari a 1607 mil., a seguito della cancellazione del finanziamento di Cassa Depositi e dei ribassi d'asta, è stato ridefinito dalla dgr 7207/2022 in 1389,34 mil.;
- sui 1607 mil. euro autorizzati dalla l.r. 22/17, il programma utilizza oggi soltanto 1093 mil. di risorse regionali.

### 2.3. Finanziamento del nuovo programma

Gli ulteriori risparmi ancora da contabilizzare potrebbero costituire anche solo in parte una delle basi del nuovo programma di acquisto delineato dalla presente relazione, insieme con ulteriori risorse già stanziate ma non ancora impegnate e con la possibilità di utilizzo di nuovi fondi statali.

Nel dettaglio, la copertura del nuovo programma di acquisto potrà essere ottenuta avvalendosi delle risorse stimate in tabella.

Voce	Importo euro	Anni	Capitolo	Note
------	--------------	------	----------	------

Voce	Importo euro	Anni	Capitolo	Note
Risorse autonome corrispondenti alle nuove risorse FSC 2021-27 stanziare con del. CIPESS 79/2021	18.500.000	2024	15076	Risorse disponibili a seguito approvazione allegato 1
	148.200.000	2025		
	18.500.000	2026		
Risorse autonome	8.402.233	2023	14602	
Risorse autonome	10.017.999	2024	10018	
	15.672.592	2025		
	10.425.240	2026		
Risorse autonome corrispondenti alle risorse statali art. 1, comma 134 L. 145/2018	22.260.780	2023	10018	Risorse disponibili a seguito approvazione allegato 2
Risorse statali art. 1, comma 134 L. 145/2018 nelle misura massima del 30% per ciascuna annualità	fino a 172.265.400	2024-2034	16058	Da stanziare con successivo atto
Risorse autonome corrispondenti alle risorse statali che si dovessero ottenere mediante partecipazione al bando per la Misura M2C2, investimento 3.4 “Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario” del PNRR	fino a 80.100.000	2023-2025	14460	La partecipazione al bando è stata prevista dalla dgr 7329/2022
Ulteriori risorse statali derivanti dalla Misura M2C2	da definire	-	-	
Stima totale	fino a 504.344.244			