



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° XI / 7767

Seduta del 28/12/2022

Presidente

ATTILIO FONTANA

Assessori regionali FABRIZIO SALA *Vicepresidente*
GUIDO BERTOLASO
STEFANO BOLOGNINI
DAVIDE CARLO CAPARINI
RAFFAELE CATTANEO
MELANIA DE NICHILLO RIZZOLI
PIETRO FORONI
STEFANO BRUNO GALLI

GUIDO GUIDESI
ROMANO MARIA LA RUSSA
ELENA LUCCHINI
LARA MAGONI
ALAN CHRISTIAN RIZZI
FABIO ROLFI
MASSIMO SERTORI
CLAUDIA MARIA TERZI

Con l'assistenza del Segretario Enrico Gasparini

Su proposta dell'Assessore Claudia Maria Terzi

Oggetto

PIANO LOMBARDIA. PROGRAMMA DI ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE PER IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE: FINANZIAMENTO MEDIANTE RISORSE FSC 2021-27 DELIBERA CIPESS 79/2021. INDIVIDUAZIONE DEGLI ULTERIORI FABBISOGNI DI ROTABILI E DETERMINAZIONI PER IL SUCCESSIVO PROGRAMMA DI ACQUISTO.

Si esprime parere di regolarità amministrativa ai sensi dell'art.4, comma 1, l.r. n.17/2014:

Il Direttore Generale Aldo Colombo

Il Dirigente Silvio Landonio

L'atto si compone di 26 pagine

di cui 14 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

VISTI:

- il decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422 e successive modificazioni con cui sono stati conferiti alle Regioni funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale;
- la legge regionale n. 6 del 4 aprile 2012 "Disciplina del settore dei trasporti" che, tra l'altro, all'articolo 37, dispone che "la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale è affidata dalla Giunta Regionale al gestore dell'infrastruttura ferroviaria mediante rilascio di concessione";
- la legge regionale 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 1.607.000.000,00 per gli anni 2017-2032 per l'acquisto e il rinnovo del materiale rotabile ferroviario;
- la legge regionale n. 9 del 4 maggio 2020 "Interventi per la ripresa economica" e sue successive modifiche e integrazioni, che all'art. 1 istituisce il Fondo "Interventi per la ripresa economica" per sostenere il finanziamento degli investimenti regionali e dello sviluppo infrastrutturale quale misura per rilanciare il sistema economico sociale e fronteggiare l'impatto negativo sul territorio lombardo derivante dall'emergenza sanitaria da COVID-19;

DATO ATTO che Ferrovienord è concessionaria della rete ferroviaria regionale della Lombardia in base all'"Atto di concessione per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della rete ferroviaria regionale" approvato con d.g.r. n. X/4823 del 15 febbraio 2016 (la "Concessione");

RILEVATO che:

- ai sensi dell'articolo 5 della Concessione, i rapporti tra la Regione e Ferrovienord relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale, oggetto della Concessione, sono regolati da appositi contratti di servizio sottoscritti fra la Regione e Ferrovienord e, a tal fine, in data 16 marzo 2016 la Regione e Ferrovienord hanno concluso un contratto di servizio relativo al periodo 18 marzo 2016 – 31 dicembre 2022, approvato con d.g.r. n. X/4824 del 15 febbraio 2016 (il "Contratto di servizio");
- ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della Concessione spetta tra l'altro a Ferrovienord "l'acquisizione e la gestione non in via esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari regionali" con le modalità di cui all'articolo 7 della Concessione;
- l'articolo 7 della Concessione prevede che Ferrovienord, a seguito di espresso mandato della Regione, provveda all'acquisto e alla gestione della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari regionali della Lombardia, nei modi definiti dal Contratto di servizio;
- il Contratto di servizio prevede all'art. 5 che Ferrovienord garantisca le attività



Regione Lombardia

LA GIUNTA

riguardanti l'acquisto e il finanziamento del materiale rotabile, definendo nella Parte IV del Contratto di Servizio, agli articoli da 29 a 32, i principali termini e condizioni applicabili all'acquisto e alla gestione della flotta da parte di Ferrovienord;

RICHIAMATA la d.g.r. 7543 del 15/12/2022 con cui è stato approvato lo schema del nuovo contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura in concessione a Ferrovienord, valido per gli anni 2023-2027, in continuità con il sopra citato Contratto di servizio avente scadenza al 31/12/2022;

DATO ATTO che il nuovo Contratto di servizio, sottoscritto in data 21/12/2022, conferma la precedente disciplina relativa alle attività di Ferrovienord riguardanti l'acquisto e il finanziamento del materiale rotabile, come normato agli articoli da 31 a 34;

VISTO il Programma Regionale della Mobilità e Trasporti (PRMT), approvato con d.c.r. n. X/1245 del 20 settembre 2016, in cui si definiscono le azioni di sviluppo e potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale nel successivo decennio, in coerenza con quanto già operato dal 2001, da cui discende la pianificazione del materiale rotabile necessario a sostenere lo sviluppo ivi definito;

RICHIAMATO il programma di acquisto di materiale rotabile attualmente in corso di attuazione ("Programma 2017"), come disciplinato, tra l'altro, dalle d.g.r.:

- n. X/6932 del 24 luglio 2017 con cui Regione ha conferito a Ferrovienord il mandato di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017-2032, per complessivi 161 treni, e finanziato dall'importo di euro 1.607.000.000,00 stanziato dalla citata l.r. 22/2017, da attuarsi anche mediante il ricorso, da parte di Ferrovienord, a un finanziamento di Cassa Depositi e Prestiti;
- n. XI/1619 del 15 maggio 2019, con cui è stato conferito a Ferrovienord un mandato di acquisto integrativo per ulteriori 15 treni, finanziato mediante i ribassi d'asta dei treni precedenti, ed è stato approvato lo schema di una Convenzione attuativa, sottoscritta in data 10/07/2019;
- n. XI/1705 del 03/06/2019 e n. XI/1795 del 21/06/2019 con cui si è modificata la copertura economica del programma di acquisto, introducendo l'utilizzo di alcune risorse statali relative al "Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020";
- n. XI/6456 del 31/05/2022, che ha introdotto l'utilizzo di ulteriori risorse statali relative alle L. 145/2018 e L. 178/2020 (DM 164/2021) nonché al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR, DM 319/2021) e ha specificato quali forniture di materiale rotabile siano oggetto di finanziamenti statali;
- n. XI/7207 del 24/10/2022, con cui, a seguito dello stanziamento di ulteriori risorse regionali nel triennio 2022-24 e della conseguente cancellazione del finanziamento di



Regione Lombardia

LA GIUNTA

Cassa Depositi e Prestiti, si è ridefinito in euro 1.389.340.000 l'importo del programma di acquisto – a seguito dei ribassi d'asta e del venir meno del costo del finanziamento – e si è approvato lo schema di una nuova Convenzione attuativa, sostitutiva di quella del 10/07/2019;

RICHIAMATO altresì il successivo programma di acquisto di materiale rotabile attualmente in corso di attuazione ("Programma Piano Lombardia"), come disciplinato, tra l'altro, dalle d.g.r.:

- n. XI/3531 del 5/8/2020 che ha approvato il "Programma degli interventi per la ripresa economica", successivamente aggiornata, tra l'altro, con le d.g.r. n. XI/3749 del 30/10/2020 e n. XI/4381 del 03/03/2021, e da ultimo con la d.g.r. n. XI/6047 dell'1/3/2022 "Nuove determinazioni ed aggiornamento del programma degli interventi per la ripresa economica - Piano Lombardia" che comprende il finanziamento per euro 351.000.000 per l'"Acquisizione treni per potenziamento servizio su direttrice Milano/Sondrio/Tirano e Milano/Aeroporti";
- n. XI/4421 del 17/03/2021 con cui è stato conferito a Ferrovienord un mandato di acquisto per tali treni, quantificati in 46 unità, finanziato mediante le risorse della l.r. 9/2020;

RILEVATO che, con il Programma 2017 e il Programma Piano Lombardia, Regione ha conferito a Ferrovienord il mandato di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale, per complessivi 222 treni, così articolati:

- 131 treni alta capacità "Caravaggio" a doppio piano;
- 61 treni media capacità "Donizetti";
- 30 treni diesel "Colleoni";

e che al 30 novembre 2022 risultano già in servizio 81 treni, pari a un avanzamento complessivo delle forniture del 36%;

DATO ATTO che nell'ambito delle assegnazioni statali del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 è stata definita la possibilità di destinare un finanziamento di euro 185.200.000 all'acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario della Lombardia;

VISTE

- la nota A1.2021.0226267 del 30/04/2021 di Regione Lombardia alla Agenzia per la coesione territoriale "Assegnazione risorse Fondo Sviluppo e Coesione – Anticipazioni 2021-2027" che trasmette la descrizione dell'intervento a cui la stessa Regione intende destinare il finanziamento di euro 185.200.000, qualora assegnato, includendo tra l'altro la ripartizione dello stanziamento complessivo negli anni 2024-2026, in coerenza con l'andamento previsto della fornitura;
- la nota 15521 del 25/07/2022 dell'Agenzia per la coesione territoriale che conferma



Regione Lombardia

LA GIUNTA

la coerenza dell'intervento proposto con la natura del Fondo Sviluppo e Coesione;

- la delibera n. 79 del 22/12/2021 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) recante "Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e 2021-2027 - Assegnazione risorse per interventi COVID-19 (FSC 2014-2020) e anticipazioni alle regioni e province autonome per interventi di immediato avvio dei lavori o di completamento di interventi in corso (FSC 2021-2027)", che, nell'Allegato 3 "Risorse FSC 2021-2027 - Elenco interventi", alla categoria servizi e forniture, prevede un'assegnazione a Regione Lombardia per euro 185.200.000, per l'intervento denominato "acquisto 26 treni per il servizio ferroviario regionale";

RILEVATO che tale intervento fa parte della fornitura di 46 treni all'interno del Programma Piano Lombardia e corrisponde all'acquisto dei 26 treni ad alta capacità "Caravaggio" in allestimento aeroportuale (10 a cinque casse per l'aeroporto di Malpensa e 16 a quattro casse per l'aeroporto di Orio al Serio);

RILEVATO che, per tener conto del cofinanziamento contenuto nella citata delibera CIPESS n. 79/2021, occorre aggiornare l'Allegato 1 della citata d.g.r. XI/4421/2021;

VISTA la d.g.r. XI/6996/2022, che ha istituito il capitolo di entrata 4.0200.01.15437 "Assegnazioni statali del Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027" e il capitolo di spesa 10.01.203.15438 "Contributi statali in capitale per acquisto di materiale rotabile ferroviario - Imprese controllate" e ha stanziato le risorse FSC 2021-2027 con la seguente ripartizione:

- euro 18.500.000 sull'annualità 2024;
- euro 148.200.000 sull'annualità 2025;
- euro 18.500.000 sull'annualità 2026;

RITENUTO di approvare l'Allegato 1 "Programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario - Piano Lombardia" composto dalla Parte prima "Risorse disponibili" e dalla Parte seconda "Forniture previste", parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, che sostituisce l'Allegato 1 alla d.g.r. n. XI/4421 del 17/03/2021, fatti salvi gli effetti prodotti;

RITENUTO pertanto di rinviare l'aggiornamento dell'Allegato 1 della d.g.r. n. XI/6047 del 01/03/2022 per l'intervento "Acquisizione treni per potenziamento servizio su direttrice Milano/Sondrio/Tirano e Milano/Aeroporti" ad atto successivo;

VISTA la Legge 145/2018 che:

- all'art. 1, comma 134 e seguenti ha assegnato alle regioni a statuto ordinario "contributi per investimenti per la progettazione e per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, per interventi di viabilità e per la messa in sicurezza e lo sviluppo di sistemi di trasporto pubblico" per le



Regione Lombardia

LA GIUNTA

annualità 2021-2034;

- prevede, tra gli investimenti finanziabili da tali contributi, l'acquisto di mezzi di trasporto;
- all'art. 1 comma 135 prevede che una quota del 70% dell'assegnazione di ciascun anno debba avere come beneficiari i Comuni;

VISTA la LCR "Bilancio 2023-2025", che prevede il capitolo di spesa 16058 "Risorse statali ex L. 145/18, art. 1, c. 134 per acquisto di materiale rotabile ferroviario", con una dotazione di euro 22.260.780 per l'anno 2023, esattamente corrispondenti al 30% dell'assegnazione complessiva alla Lombardia di euro 74.202.600 per il medesimo anno;

RILEVATO che, per tener conto dello stanziamento delle risorse a valere sulla L. 145/2018 nonché per adeguare la voce "Contributi per oneri finanziari connessi all'acquisto di materiale rotabile e ferroviario" al valore finale rendicontato e liquidato, occorre aggiornare l'Allegato 1 Parte prima "Risorse disponibili" della citata d.g.r. XI/7207/2022, e l'Allegato 5 "Forniture oggetto di finanziamenti statali" della citata d.g.r. XI/6456/2022, che specifica quali treni usufruiscono di finanziamenti statali;

RITENUTO di approvare l'Allegato 2 "Programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario per il Servizio Ferroviario Regionale" composto dalla Parte prima "Risorse disponibili" e dalla Parte seconda "Forniture oggetto di finanziamenti statali", parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, che sostituiscono rispettivamente l'Allegato 1 Parte prima "Risorse disponibili" alla d.g.r. n. XI/7207 del 24/10/2022 e l'Allegato 5 "Forniture oggetto di finanziamenti statali" alla d.g.r. n. XI/6456 del 31/5/2022, fatti salvi gli effetti prodotti;

RITENUTO di stabilire che i programmi di acquisto di materiale rotabile "Programma 2017" e "Programma Piano Lombardia" trovano copertura sul Bilancio 2023/2025, coerentemente alla LCR "Bilancio 2023-2025", come specificato nella parte prima, "Risorse disponibili" degli Allegati 1 e 2;

RITENUTO di stabilire che gli Allegati 1 e 2 costituiscano atto integrativo all'Allegato 9 del vigente Contratto di servizio con Ferrovienord, ai sensi dell'art. 29, commi 3 e 5 del medesimo (successivamente Allegato 10 del Contratto di servizio 2023-2027);

CONSIDERATO che:

- Regione Lombardia risulta titolare degli affidamenti relativi al servizio ferroviario regionale sottoscritti:
 - in data 13 aprile 2015 con Trenord s.r.l., ai sensi della d.g.r. n. 3390 del 15/04/2015;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

- in data 18 dicembre 2008 per la linea S5 con l'A.T.I. composta da Trenord s.r.l. (subentrata nel ruolo di mandataria a Trenitalia a decorrere dal 3 maggio 2011), e da A.T.M. S.p.A., ai sensi delle d.g.r. n. 7551 del 27/06/2008 e n. 6819 del 30 giugno 2017;
- con d.g.r. XI/2733 del 23/12/2019 si è disposta la pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'art. 7 comma 2 del Regolamento (CE) N. 1370/2007, relativo a un nuovo affidamento per la gestione del servizio ferroviario regionale, di durata decennale, in continuità con gli affidamenti sopra citati, che prevede un aumento dell'offerta ferroviaria sul territorio regionale fino a 53 mil. trenikm/anno;
- entrambi gli affidamenti sopra citati sono stati prorogati al 31/07/2023 con le l.r. n. 26/2020, art. 2, comma 8, n. 15/2021, art. 22 e n. 17/2022, art. 16;
- l'avviso di preinformazione è stato di conseguenza adeguato, prevedendo per il nuovo affidamento una validità compresa tra l'1/8/2023 e il 31/7/2033;
- i tavoli tecnici per la redazione del nuovo contratto di servizio per tale periodo hanno declinato le esigenze di mobilità per il servizio ferroviario lombardo, quantificando un trend di crescita dei servizi ferroviari, secondo quanto previsto dall'avviso di preinformazione, in funzione della domanda attesa e del cronoprogramma di attivazione delle nuove infrastrutture ferroviarie;

VISTA la Relazione "Contratto di servizio tra Regione Lombardia e Trenord s.r.l. per gli anni 2023-2032", redatta ai sensi della Misura 4 della Delibera 48/2017 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e a quest'ultima inviata con nota S1.2021.0025386 del 1/10/2021, che indica gli obblighi di servizio pubblico che si intende soddisfare con l'affidamento del nuovo contratto in relazione alle quantità di sviluppo dell'offerta previste dall'avviso di preinformazione;

RILEVATO che i programmi di acquisto delineati dalle delibere sopra richiamate, per complessivi 222 treni da immettere in servizio entro l'anno 2025:

- coprono una parte del fabbisogno di rinnovo della flotta ferroviaria, permettendo di dismettere parte del materiale rotabile più obsoleto;
- appaiono mediamente adeguati al trend di crescita dei servizi ferroviari previsto dal nuovo affidamento 2023-2033, non risultando più pienamente coerenti con l'attivazione delle nuove infrastrutture previste (la cui ultimazione ha subito rallentamenti a causa delle vicissitudini sanitarie ed economico sociali degli ultimi anni), e viceversa potenzialmente meno adeguati negli anni finali, a seguito degli sviluppi connessi con tali attivazioni, in particolare in funzione del mantenimento di un elevato standard di qualità del servizio, con dismissione dei rotabili più obsoleti;
- hanno necessità di essere incrementati per soddisfare pienamente i livelli qualitativi di offerta attesi sotto il profilo dell'affollamento dei servizi nelle direzioni e nelle ore di massimo carico;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

- hanno necessità di essere incrementati per soddisfare in modo ottimale alcuni specifici segmenti di domanda, segnatamente sulle relazioni veloci a medio raggio di tipo Regio Express, sul previsto ampliamento del perimetro dei servizi transfrontalieri tra Lombardia e Cantone Ticino e sulle relazioni di sviluppo del segmento più metropolitano delle relazioni suburbane;
- devono essere completati sullo specifico segmento della trazione a idrogeno, prevista nel progetto illustrato dalla d.g.r. XI/7329 del 14/11/2022 "Piano Lombardia – Approvazione del quadro di riferimento per lo sviluppo delle iniziative correlate alla circolazione dei treni a idrogeno sulla linea ferroviaria in concessione Brescia-Iseo-Edolo";

RILEVATO che:

- a seguito del finanziamento FSC sopra richiamato, risulta uno stanziamento disponibile di complessivi euro 185.200.000,00 negli anni 2024-26 sul cap. 10.01.203.15076;
- a seguito del finanziamento della L. 145/2018 sopra richiamato, risulta uno stanziamento disponibile di euro 22.260.780,00 per l'anno 2023 sul cap. 10.01.203.10018;
- risulta altresì uno stanziamento disponibile di euro 8.402.233,00 nell'anno 2023 sul cap. 10.01.203.14602 e di complessivi euro 36.115.831,00 negli anni 2024-2026 sul cap. 10.01.203.10018;

RITENUTO inoltre di destinare al rinnovo del materiale rotabile ferroviario una quota dei contributi assegnati a Regione Lombardia dalla L. 145/2018 art. 1 comma 134, nella misura massima del 30% per ciascuna annualità dal 2024 al 2034, ovvero fino a un massimo ad oggi stimato di euro 172.265.400,00;

RICHIAMATE le d.g.r.:

- n. XI/7328 del 14/11/2022 "Aggiornamento del contratto di programma per gli investimenti sulla rete in concessione sottoscritto il 28 luglio 2016 e aggiornato il 28 dicembre 2017, il 23 luglio 2018, il 31 luglio 2019, il 14 dicembre 2020, il 23 novembre 2021 e il 1 marzo 2022 (l.r. n. 6/2012). Modifiche alla d.g.r. n. XI/6047/2022 del 01/03/2022 - Piano Lombardia - Programma degli interventi per la ripresa economica";
- n. XI/7329 del 14/11/2022 "Piano Lombardia – Approvazione del quadro di riferimento per lo sviluppo delle iniziative correlate alla circolazione dei treni a idrogeno sulla linea ferroviaria in concessione Brescia-Iseo-Edolo",

mediante le quali sono stati destinati euro 80.100.000,00 per il progetto "Infrastrutturazione connessa alla circolazione dei treni a idrogeno" (di seguito "H2iseO") e si sono nel contempo autorizzati gli uffici a predisporre una proposta progettuale per accedere al bando per i finanziamenti di cui alla Misura M2C2, investimento 3.4 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" del PNRR;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

RITENUTO, qualora si ottengano i finanziamenti del bando soprarichiamato, di destinare le risorse regionali, attualmente previste per il progetto "H2iseO", al rinnovo del materiale rotabile ferroviario per pari importo;

VISTO l'Allegato 3, Sezione 2, che riepiloga le risorse sopra richiamate, da destinare al nuovo programma di acquisto di materiale rotabile delineato nell'Allegato 3, da attuarsi mediante successive delibere di mandato d'acquisto, così costituite:

- euro 185.200.000,00 negli anni 2024-26 sul cap. 10.01.203.15076;
- euro 8.402.233,00 nell'anno 2023 sul cap. 10.01.203.14602;
- euro 36.115.831,00 negli anni 2024-2026 sul cap. 10.01.203.10018;
- euro 22.260.780,00 nell'anno 2023 sul cap. 10.01.203.10018;
- le risorse assegnate alla Lombardia dei contributi della L. 145/2018 art. 1 comma 134, nella misura massima del 30% per ciascuna annualità dal 2024 al 2034, ovvero fino a un massimo stimato ad oggi di euro 172.265.400,00;
- le risorse già previste dal vigente Contratto di programma di cui alla d.g.r. n. XI/7328/2022 per il progetto dei treni ad idrogeno, nella misura in cui esse siano sostituite dalle risorse statali ottenute dalla partecipazione al bando di cui alla d.g.r. n. XI/7329/2022;
- eventuali ulteriori risorse assegnate in base alla Misura M2C2, investimento 3.4 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" del PNRR;

RILEVATO che, sulla base di quanto sopra delineato, nell'Allegato 3 sono state individuate le esigenze future di nuovo materiale rotabile, così come ad oggi quantificabili, da approvvigionare indicativamente tra il 2026 e il 2034, e sono state altresì evidenziate le possibili fonti di finanziamento per la copertura economica di tali esigenze;

RITENUTO di approvare l'Allegato 3 "Individuazione dei fabbisogni di materiale rotabile per gli anni successivi al 2025 e linee guida per un nuovo programma di acquisto", parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

RILEVATO altresì che le forniture dei 26 treni Caravaggio del Programma Piano Lombardia, in base alle regole dell'Accordo Quadro di fornitura, sono soggette a revisione dei prezzi, da calcolarsi con riferimento alla variazione dell'indice "FOI" intervenuta tra la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro e la data di consegna del primo veicolo del relativo contratto applicativo;

DATO ATTO che, a seguito del notevole incremento dell'indice FOI registrato in particolare nell'ultimo anno, il costruttore Hitachi Rail STS S.p.A. ha espresso a Ferrovienord la necessità



Regione Lombardia

LA GIUNTA

di applicare la citata revisione dei prezzi anche al 4° contratto applicativo Caravaggio, in deroga a quanto previsto dal relativo Accordo Quadro e Ferroviord ha complessivamente e in prima istanza stimato in circa 74 mil. euro i maggiori oneri totali di tale 4° contratto applicativo e dei 26 treni del Programma Piano Lombardia;

RILEVATO che, rispetto alle esigenze del servizio ferroviario nella prima fase del prossimo affidamento decennale a Trenord sopra citato, è possibile valutare una riduzione del numero complessivo di treni Caravaggio in ordine, in modo da compensare il costo della revisione dei prezzi e da preservare risorse economiche per la successiva acquisizione di materiale rotabile di altro tipo, necessario per la seconda fase dell'affidamento, in base a quanto delineato nel medesimo Allegato 3;

RITENUTO di dare mandato alla Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile di autorizzare Ferroviord a ridurre di 8 unità il numero complessivo di treni Caravaggio in ordine, a valere sul 4° contratto applicativo in capo a Hitachi Rail STS (CIG 8863450E50);

DATO ATTO che i futuri acquisti di nuovo materiale rotabile, implementati sulla base delle linee guida contenute nell'Allegato 3, saranno oggetto di specifici mandati di acquisto, conferiti a Ferroviord mediante apposita delibera regionale, nei modi previsti dal relativo Contratto di servizio, e compenseranno numericamente la parziale riduzione di disponibilità disposta dalla presente delibera per la prima fase dell'affidamento del nuovo contratto di servizio a Trenord;

ACQUISITO in data 20/7/2017 (relativamente al Programma 2017) e in data 2/3/2021 (relativamente al Programma Piano Lombardia) il parere del Comitato di valutazione Aiuti di Stato, costituito con d.g.r. n. 3839 del 14 luglio 2015, modificata dalla d.g.r. X/6777 All. C del 30/06/2017 e individuato nelle sue componenti fisse dal decreto del Segretario Generale 8713/2017;

RITENUTO di dare efficacia alla presente deliberazione a seguito dall'entrata in vigore della l.r. relativa al "Bilancio 2023-2025", che prevede le risorse sopra menzionate relative alla L. 145/2018 art. 1 comma 134 per l'anno 2023;

RICHIAMATA la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 "Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale";

All'unanimità dei voti, espressi nelle forme di legge,



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERA

1. di approvare l'Allegato 1 "Programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario - Piano Lombardia" composto dalla Parte prima "Risorse disponibili" e dalla Parte seconda "Forniture previste", parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, che sostituisce l'Allegato 1 alla d.g.r. n. XI/4421 del 17/03/2021, fatti salvi gli effetti prodotti;
2. di approvare l'Allegato 2 "Programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario per il Servizio Ferroviario Regionale" composto dalla Parte prima "Risorse disponibili" e dalla Parte seconda "Forniture oggetto di finanziamenti statali", parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, che sostituiscono rispettivamente l'Allegato 1 Parte prima "Risorse disponibili" alla d.g.r. n. XI/7207 del 24/10/2022 e l'Allegato 5 "Forniture oggetto di finanziamenti statali" alla d.g.r. n. XI/6456 del 31/5/2022, fatti salvi gli effetti prodotti;
3. di stabilire che i programmi di acquisto di materiale rotabile trovano copertura sul Bilancio 2023/2025, coerentemente alla LCR "Bilancio 2023-2025", come specificato nella parte prima, "Risorse disponibili" degli Allegati 1 e 2;
4. di stabilire che gli Allegati 1 e 2 costituiscano atto integrativo dell'Allegato 9 del vigente Contratto di servizio con Ferrovienord, ai sensi dell'art. 29, commi 3 e 5 del medesimo (successivamente Allegato 10 del Contratto di servizio 2023-2027);
5. di rinviare l'aggiornamento dell'Allegato 1 della d.g.r. n. XI/6047 del 01/03/2022 per l'intervento "Acquisizione treni per potenziamento servizio su direttrice Milano/Sondrio/Tirano e Milano/Aeroporti" ad atto successivo;
6. di destinare al rinnovo del materiale rotabile ferroviario una quota dei contributi assegnati a Regione Lombardia dalla L. 145/2018 art. 1 comma 134, nella misura massima del 30% per ciascuna annualità dal 2024 al 2034, ovvero fino a un massimo stimato ad oggi di euro 172.265.400,00;
7. di destinare al rinnovo del materiale rotabile ferroviario le risorse già previste dal vigente Contratto di programma di cui alla d.g.r. n. XI/7328/2022 per il progetto "Infrastrutturazione connessa alla circolazione dei treni a idrogeno", nella misura in cui esse siano sostituite dalle risorse statali ottenute dalla partecipazione al bando di cui alla d.g.r. n. XI/7329/2022, nonché eventuali ulteriori risorse assegnate in base alla Misura M2C2, investimento 3.4 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" del PNRR;
8. di approvare l'Allegato 3 "Individuazione dei fabbisogni di materiale rotabile per gli anni successivi al 2025 e linee guida per un nuovo programma di acquisto", parte



Regione Lombardia

LA GIUNTA

integrante e sostanziale della presente deliberazione;

9. di dare efficacia alla presente deliberazione a seguito dall'entrata in vigore della l.r. relativa al "Bilancio 2023-2025";
10. di dare mandato alla Direzione Generale Infrastrutture, Trasporto e Mobilità Sostenibile di autorizzare Ferrovienord a ridurre di 8 unità il numero complessivo di treni Caravaggio in ordine, a valere sul 4° contratto applicativo in capo a Hitachi Rail STS (CIG 8863450E50);
11. di dare mandato alla Direzione Generale Infrastrutture, Trasporto e Mobilità Sostenibile per l'esecuzione della presente deliberazione e di tutti gli atti conseguenti;
12. di pubblicare il presente atto sul portale del PSC 2021-2027, quando disponibile.

IL SEGRETARIO
ENRICO GASPARINI

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge

Programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario Piano Lombardia
--

Parte prima – RISORSE DISPONIBILI

<i>Risorse</i>	<i>Capitoli</i>	<i>Anno</i>	<i>Importo totale</i>
Acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale - fondo ripresa economica	15076	2023	40.000.000
		2024	91.500.000
		2025	11.800.000
		2026	22.500.000
Contributi statali in capitale per acquisto di materiale rotabile ferroviario - Imprese controllate	15438	2024	18.500.000
		2025	148.200.000
		2026	18.500.000
Totale risorse disponibili			351.000.000

Modalità di erogazione delle risorse

Le risorse, comprensive della quota di spese generali di cui all'art. 30 comma 9 del Contratto di servizio (1%+Iva), sono erogate entro 30 giorni dal ricevimento di apposita istanza di pagamento da parte di Ferrovienord, nel rispetto delle seguenti *milestone*:

- A. nell'anno 2023, per la quota di euro 20.000.000, ad avvenuta sottoscrizione del contratto applicativo Media Capacità ("Donizetti"), e comunque a decorrere dall'1/1/2023; per la quota di euro 20.000.000, all'approvazione del Piano della Qualità e degli Allestimenti per il contratto Media Capacità, e comunque a decorrere dall'1/6/2023;
- B. nell'anno 2024, per la quota di euro 50.000.000, all'immissione in servizio del 4° treno, e comunque a decorrere dall'1/1/2024; per la quota di euro 60.000.000, all'immissione in servizio dell'8° treno, e comunque a decorrere dall'1/6/2024;
- C. nell'anno 2025, per la quota di euro 80.000.000, all'immissione in servizio del 16° treno, e comunque a decorrere dall'1/1/2025; per la quota di euro 80.000.000, all'immissione in servizio del 24° treno, e comunque a decorrere dall'1/6/2025;
- D. nell'anno 2026, per una quota fino a un massimo di euro 41.000.000, in funzione dell'esatta quantificazione del costo delle forniture, all'immissione in servizio del 46° treno, e comunque a decorrere dall'1/1/2026.

Ferrovienord si impegna altresì a comunicare l'esatta quantificazione del costo delle forniture, alla sottoscrizione dei contratti applicativi, e a trasmettere le fatture dei costruttori non oltre la conclusione di ciascun contratto applicativo.

Parte seconda – FORNITURE PREVISTE

<i>Tipologia treni</i>	<i>Quantità</i>	<i>CUP/CIG</i>	<i>Destinazione d'uso</i>	<i>Importo massimo previsto (a)</i>	<i>Di cui risorse statali</i>
Elettrotreni ad alta capacità (EMU), configurazione corta (b)	16 treni	E80D17000010003 7246740706 (accordo quadro)	Servizio regionale/ aeroportuale	128.300.000	185.200.000
Elettrotreni ad alta capacità (EMU), configurazione lunga (b)	10 treni	E80D17000010003 7246740706 (accordo quadro)	Servizio regionale/ aeroportuale	94.400.000	
Elettrotreni a media capacità (EMU) (c)	20 treni	E80D17000020003 72258407CC (accordo quadro) 8677195D5 (contratto applicativo)	Linee a media frequentazione	128.300.000	-
Totale forniture	46 treni			351.000.000	185.200.000

- (a) incluse le spese per l'espletamento delle procedure di affidamento e per tutte le operazioni di collaudo fino alla messa in servizio dei treni (1% del valore dei contratti di fornitura);
- (b) convogli tipo Caravaggio di Hitachi a due piani a 4 e 5 casse, di tipo bidirezionale, a trazione elettrica, composizione bloccata e potenza distribuita, da utilizzarsi per servizi di trasporto passeggeri su linee 3 kV cc con Autorizzazione all'Immissione Sul Mercato (AISM); velocità massima 160 km/h; capacità minima: 400 e rispettivamente 500 posti; altezza massima porte dal piano del ferro: 650 mm; n. 2 toilette; illuminazione a led; sistema di videosorveglianza; allestimento di tipo aeroportuale su un sottoinsieme del treno (indicativamente al piano inferiore) e di tipo regionale nelle restanti parti.
- (c) convogli tipo Donizetti di Alstom, monopiano a 4 casse, di tipo bidirezionale, a trazione elettrica, composizione bloccata e potenza distribuita, da utilizzarsi per servizi di trasporto passeggeri su linee 3 kV cc con Autorizzazione all'Immissione Sul Mercato (AISM); velocità massima 160 km/h; capacità minima: 250 posti; altezza massima porte dal piano del ferro 650 mm; n. 2 toilette; illuminazione a led; sistema di videosorveglianza. Con caratteristiche analoghe ai treni del primo contratto applicativo, alle medesime condizioni di Autorizzazione all'immissione sul mercato condivise tra le parti e con i gestori delle reti in merito alla possibilità di circolare su linee di categoria C3L senza limitazioni di velocità, e comprensivi di un secondo processo autorizzativo, a cura del fornitore, per un differente futuro allestimento con carico assiale inferiore alle 18 ton anche in caso di carico eccezionale.

Specifiche tecniche: come da Allegato 1 - parte seconda della d.g.r. n. XI/7207 del 24/10/2022, previa definizione di dettaglio dell'allestimento aeroportuale, da applicarsi a un sottoinsieme degli ambienti dei treni ad alta capacità.

*Programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario
per il Servizio Ferroviario Regionale*

Parte prima

RISORSE DISPONIBILI

<i>Risorse per la fornitura dei treni</i>	<i>Capitoli</i>	<i>Anno</i>	<i>Importo totale</i>
Acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale (Fondi regionali)	10018	2017-2024	(a) 776.113.694,71
Acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale - prelievo dal fondo interventi strutturali (Fondi regionali)	13965	2019	10.717.800,00
Acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale - Quota a debito (Fondi regionali)	14602	2020-2023	281.128.942,95
Acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale - Quota a debito (Fondi regionali)	14616	2022	50.394.739,95
Fondi statali ex Art. 1 comma 866 L 208/2015 (DM 408/2017)	12843	2019-2022	125.340.847,09
Convenzione PO FSC 2014-2020 Asse F (Fondi statali)	13203	2018-2021	29.136.000,00
Convenzione PO FSC 2014-2020, Addendum Asse F (Fondi statali)	13808	2019-2021	7.270.000,00
Convenzione PO FSC 2014-2020, Secondo Addendum Asse F (Fondi statali)	13809	2019-2021	40.000.000,00
Fondi statali L. 145/2018 art. 1, comma 95, e L. 178/2020 (DM 164/2021)	15302	2022-2024	(b) 3.210.158,87
Fondi statali PNRR (DM 319/2021)	15304	2022-2024	(c) 43.767.036,43
L 145/2018 art. 1, comma 134	16058	2023	22.260.780,00
Totale risorse per la fornitura			1.389.340.000,00
Contributi per oneri finanziari connessi all'acquisto di materiale rotabile e ferroviario (art. 2 comma 8 l.r. 25/2021)	15503	2022	(d) 2.307.577,08
Totale risorse del programma			1.391.647.577,08

- a) di cui euro 552.619.327,00 stanziati con l.r. n. 17 dell'8 agosto 2022 "Assestamento al bilancio 2022 – 2024 con modifiche di leggi regionali".
- b) importo totale 30.224.421,25 assegnato a Regione Lombardia dal DM 164/2021 per gli anni 2022-2033; le risorse assegnate dal Ministero per gli anni 2025-2033, pari a euro 27.014.262,38, saranno rendicontate da Regione al Ministero, a valere sulla spesa effettuata da Regione con proprie risorse autonome.
- c) importo totale 64.600.791,77 assegnato a Regione Lombardia dal DM 319/2021 per gli anni 2022-2026; le risorse assegnate dal Ministero per gli anni 2025-2026, pari a euro 20.833.755,34, saranno rendicontate da Regione al Ministero, a valere sulla spesa effettuata da Regione con proprie risorse autonome.
- d) valore finale rendicontato e liquidato.

*Programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario
per il Servizio Ferroviario Regionale*

Parte seconda

FORNITURE OGGETTO DI FINANZIAMENTI STATALI

<i>Fonte di finanziamento</i>	<i>Importo finanz. statale</i>	<i>Importo cofinanz. regionale</i>	<i>Quantità</i>	<i>Treni</i>	<i>CUP</i>	<i>CIG</i>
Convenzione PO FSC 2014-2020 Asse F	29.136.000,00	28.419.000,00 (49%)*	9	ATR.803 Colleoni (Stadler)	E80D17000030003	7276273A6C (accordo quadro del 21/11/2018). 7628238D20 (quota parte contratto applicativo del 21/11/2018).
Art. 1 comma 866 L 208/2015 (DM 408/2017)	125.340.847,09	112.169.152,91 (47%)*	30	ETR.421 Caravaggio (Hitachi Rail)	E80D17000010003	7246740706 (accordo quadro del 12/9/2018). 7562279E09 (contratto applicativo del 12/9/2018).
Convenzione PO FSC 2014-2020, Addendum Asse F	7.270.000,00	2.047.000,00	1	ETR.522 Caravaggio (Hitachi Rail)		7246740706 (accordo quadro del 12/9/2018). 8271110FE1 (quota parte contratto applicativo del 23/11/2020).
Convenzione PO FSC 2014-2020, Secondo Addendum Asse F	40.000.000,00	6.585.000,00	5			7246740706 (accordo quadro del 12/9/2018). 8863450E50 (quota parte contratto applicativo del 30/9/2021).
L. 145/2018 art. 1, comma 95, e L. 178/2020 (DM 164/2021)	30.224.421,25	7.043.578,75	4			72258407CC (accordo quadro del 20/11/2019). 8096515F87 (quota parte contratto applicativo del 20/11/2019).
PNRR (DM 319/2021)	64.600.791,77	618.208,23	7			
L 145/2018 art. 1, comma 134	22.260.780,00	15.239.220,00	6	ETR.204 Donizetti (Alstom)	E80D17000020003	
Totale	318.832.840,11		62			

* percentuale di cofinanziamento regionale superiore al minimo previsto dal Fondo relativo

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 precedenti¹ + 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 ristrutturata).

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'Amministrazione² 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

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

² 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	Elettificazione 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 stanziato 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
------	--------------	------	----------	------

<i>Voce</i>	<i>Importo euro</i>	<i>Anni</i>	<i>Capitolo</i>	<i>Note</i>
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			