

guamento a quanto previsto in materia dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea nella causa C-509/11 relativa al rimborso per cause di forza maggiore in caso di disagi e disservizi subiti dai viaggiatori, nel testo che così recita:

“Il Consiglio regionale della Lombardia

premessi che

- i treni rappresentano un disagio per tutti quei viaggiatori che tutti i giorni, da pendolari, si spostano per motivi di lavoro, di studio o familiari e si ritrovano a dover fare giornalmente i conti con ritardi, cancellazioni, convogli strapieni e sporchi, gelidi d'inverno e asfissianti d'estate;
- la vita del viaggiatore e utilizzatore di treni sia esso pendolare o fruitore occasionale non è cosa facile. E non lo è anche per la difficoltà, che in certi casi diventa anche impossibilità, di far riconoscere i propri diritti da chi gestisce il trasporto ferroviario, sia nazionale, sia regionale;
- tra le richieste di rimborsi rifiutate per cause «di forza maggiore» e riguardanti circostanze non correlate all'esercizio ferroviario (ad es. il maltempo e le calamità naturali) o comportamenti di terzi (ad es. incidenti o perturbazione della circolazione), gli indennizzi rimandati al mittente e rifiutati per motivi «non imputabili alla società di gestione», le limitazioni sulle politiche di restituzione della spesa o di parte di essa effettuata per gli acquisti, riuscire ad avere soddisfazione rischia di diventare un lungo e complicato percorso a ostacoli, che può durare anche mesi, con esiti incerti e non garantiti. In questi casi il rimborso, diventa quasi un miraggio e il viaggiatore spesso rinuncia a chiederlo;

considerato che

- l'interpretazione della normativa in materia di rimborsi è recentemente cambiata, anche grazie alla Corte di Giustizia europea, che con sentenza 26 settembre 2013, n. C-509/11 ha fornito un'interpretazione chiara della normativa comunitaria riguardante i diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario di cui al regolamento CE 1371/2007, stabilendo che «l'articolo 17 del regolamento 1371/2007 deve essere interpretato nel senso che un'impresa ferroviaria non è legittimata a inserire nelle sue condizioni generali di trasporto una clausola in forza della quale essa è esonerata dall'obbligo d'indennizzo per il prezzo del biglietto in caso di ritardo, qualora il ritardo sia imputabile a un caso di forza maggiore»;
- a fronte del recente intervento della Corte di Giustizia europea è sempre obbligatorio il rimborso per il ritardo del treno, anche se dovuto alle cosiddette «cause di forza maggiore» e pertanto l'impresa ferroviaria non può inserire nelle proprie condizioni generali di trasporto «clausole vessatorie» che la esonerino dall'obbligo d'indennizzo per il prezzo del biglietto in caso di ritardo causato da forza maggiore;
- la causa di forza maggiore, le circostanze esterne all'esercizio ferroviario, e il comportamento di eventuali terzi non possono quindi più essere usate come giustificazione per non pagare i viaggiatori: la sentenza della Corte di Giustizia europea ha aperto la strada al diritto certo a ricevere un rimborso, seppure parziale, del costo del biglietto;
- l'indennizzo per il ritardo (con modalità che differiscono tra un fornitore e l'altro) infatti corrisponde al 25 per cento del prezzo pagato se il ritardo è compreso tra i 60 e i 119 minuti e sale fino al 50 per cento se il ritardo è superiore ai 120 minuti;
- l'indennizzo ha l'obiettivo di compensare il prezzo pagato dal passeggero come corrispettivo per un servizio che non è stato eseguito come previsto dal contratto di trasporto anche se non è previsto il risarcimento del danno (ad esempio quello legato al fatto che il ritardo ha fatto perdere un colloquio di lavoro, un esame all'Università...);

evidenziato che

- sulla base della sentenza emessa dalla Corte di Giustizia europea, l'associazione di consumatori Altroconsumo ha diffidato Trenitalia, NTV-Italo e Trenord, affinché eliminassero dalle loro condizioni generali di trasporto le clausole che prevedono limitazioni o esclusioni dall'obbligo di indennizzo per il prezzo del biglietto in caso di ritardo causato da forza maggiore, in quanto «vessatorie» e abusive);
- a distanza di due mesi dalla diffida di Altroconsumo qualcosa è cambiato: Trenitalia e NTV-Italo hanno adeguato le loro condizioni contrattuali alla decisione della Corte di Giustizia europea, mentre Trenord, invece, non si è ancora adeguata mantenendo all'articolo 111 (casi di non rico-

noscibilità dell'indennità per imprevisti) delle proprie condizioni generali di trasporto, la clausola abusiva e limitativa della responsabilità in caso di forza maggiore;

- nel dicembre 2013 Altroconsumo si è vista costretta, sulla base del Codice del Consumo, a promuovere nei confronti di Trenord un'azione inibitoria al Tribunale di Milano, affinché il Giudice ordinasse a Trenord la cancellazione e la modifica delle clausole vessatorie contenute nelle condizioni generali di contratto;

impegna la Giunta regionale

- a verificare alla necessità di eventuali modifiche al contratto di servizio qualora necessarie per adeguarla ai contenuti della sopracitata sentenza della Corte di Giustizia europea;
- a richiedere a Trenord s.r.l. di prevedere espressamente, nel contratto di trasporto pubblico ferroviario, che anche i titolari delle tessere «io viaggio» possano usufruire dei rimborsi in caso di disservizio.”.

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casalino

Il segretario dell'assemblea consiliare:

Mario Quagliani

### D.c.r. 1 aprile 2014 - n. X/354

### Mozione concernente lo sviluppo infrastrutturale strategico della grande Milano

Presidenza del Presidente Cattaneo

#### IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Vista la Mozione n. 186 presentata in data 11 febbraio 2014;

a norma degli artt. 122 e 123 del Regolamento generale, con votazione per appello nominale, che dà il seguente risultato:

Consiglieri presenti	n.	54
Consiglieri votanti	n.	53
Non partecipano alla votazione	n.	1
Voti favorevoli	n.	44
Voti contrari	n.	6
Astenuti	n.	3

#### DELIBERA

di approvare il testo della Mozione n. 186 concernente lo sviluppo infrastrutturale strategico della Grande Milano, nel testo che così recita:

“Il Consiglio regionale della Lombardia

premessi che

- un sistema infrastrutturale organizzato e integrato consente di razionalizzare il traffico e migliorare la mobilità del territorio, producendo una eco positiva, in particolare, sotto i profili ambientale ed economico;
- la realizzazione di servizi adeguati, con standard elevati, consente di accrescere la competitività delle aziende, migliorare la qualità della vita dei cittadini e attrarre investimenti e nuove aziende sul territorio;
- Regione Lombardia è in prima fila nella realizzazione di nuove infrastrutture anche in vista di EXPO 2015, evento che porterà a Milano circa 21 milioni di visitatori;
- l'area urbana milanese, infatti, grazie a EXPO 2015 ha accelerato e «sbloccato» grandi progetti infrastrutturali strategici e di preminente interesse nazionale, inseriti nella l. 443/2001, nota come Legge-Obiettivo;
- per quanto concerne il trasporto su gomma, in Lombardia sono in corso di realizzazione opere fondamentali, tra cui BreBeMi (circa 62 km, costo di circa 2 miliardi di euro, con flussi giornalieri di traffico previsti pari a quasi 60.000 veicoli a regime), Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM) (circa 32 km, spesa complessiva di circa 1,9 miliardi di euro, con 70.000 veicoli di traffico medio giornaliero previsti) e Pedemontana (circa 87 km, costo totale di circa 4,6 miliardi di euro, con un carico veicolare medio pari a circa 62.000 veicoli al giorno previsti);
- la TEM è esemplare nell'utilizzo del project financing, quale strumento per far fronte alla scarsità dei fondi pubblici. Questa tipologia di finanziamento rappresenta il 56 per cento degli investimenti pubblici aggiudicati in Lombardia nel 2011 e

## Serie Ordinaria n. 15 - Giovedì 10 aprile 2014

- comprende principalmente infrastrutture per il trasporto, parcheggi, ospedali e piscine (XXX Rapporto dell'Osservatorio Regionale sulla Finanza di Progetto in Lombardia);
- le tangenziali in esercizio (Est, Ovest e Nord) vengono percorse ogni giorno da 350.000 mezzi privati;
  - il trasporto pubblico ferroviario regionale (servizio ferroviario suburbano e regionale, gestito da Trenord) è utilizzato ogni giorno da oltre 650.000 persone, circa 180 milioni all'anno, attraverso 48 linee regionali (Linee R e Linee RE), 10 linee suburbane (Linee S) e 3 linee aeroportuali dedicate al collegamento con Milano Malpensa (dati Trenord);
  - il sistema aeroportuale lombardo è il più importante d'Italia, considerando che nei tre principali aeroporti (Malpensa, Linate e Orio al Serio) il numero dei passeggeri è pari all'incirca al 25 per cento del traffico annuale nazionale (dati 2013);
  - in vista di EXPO 2015, sono stati previsti interventi anche per quanto concerne il sistema dei Navigli, con progetti di riqualificazione delle sponde, messa in sicurezza e accessibilità dei corsi d'acqua, promozione della navigazione;
    - considerato che
  - la regione urbana milanese, che comprende in particolare le province di Milano e di Monza e Brianza, è una delle aree più popolate a livello europeo - rappresenta oltre il 40 per cento dell'intera popolazione lombarda - con quasi di 4 milioni di abitanti (dati Istat) su un territorio di circa 2 mila km<sup>2</sup>, ossia circa 2 mila abitanti per km<sup>2</sup>;
  - il sistema economico della Grande Milano è il più importante d'Italia, con un prodotto interno lordo pari a quasi la metà del valore regionale e all'incirca il 10 per cento di quello nazionale (dati Unioncamere);
    - visto che
  - le linee metropolitane sono parte fondante del sistema urbano e devono inserirsi al suo interno mediante adeguate interconnessioni con il trasporto su ferro (linee nazionali/internazionali) e gomma;
  - la rete della metropolitana di Milano è composta attualmente da quattro linee, per una lunghezza complessiva superiore a 90 km, la maggiore in Italia, con quasi 450 milioni di passeggeri all'anno;
  - circa 70 km di rete si snodano all'interno del comune di Milano, mentre solo il 20 per cento circa nel territorio provinciale;
  - dal confronto con le principali città europee emerge che l'area metropolitana di Milano (pari a circa 1.575 km<sup>2</sup>) ha:
    - circa 1/3 delle linee metropolitane di Londra (area metropolitana circa 1.623 km<sup>2</sup>) e Madrid (area metropolitana circa 945 km<sup>2</sup>);
    - 1/4 delle linee metropolitane di Parigi (area metropolitana circa 2.723 km<sup>2</sup>);
    - circa 1/3 delle stazioni di Londra, Madrid e Parigi;
    - quasi 50 stazioni in meno rispetto a Barcellona, nonostante la superficie dell'area metropolitana sia quasi il doppio;
      - considerato, inoltre, che
- negli scorsi anni la programmazione infrastrutturale milanese ha subito la mancanza di una strategia univoca che ha portato:
- prechi di risorse per infrastrutture «doppie» con funzioni equivalenti (ad esempio per la metrotranvia Milano - Cinisello Balsamo, il cui tracciato ricalca per tutto il tratto urbano il percorso della MM5);
  - proposte per un'articolazione della rete metropolitana non attuabili (ad esempio le linee MM6, MM7, MM8, MM9, MM10);
    - preso atto che
- l'assenza di una regia regionale, in grado di definire una strategia integrata delle infrastrutture, produce contrasti e resistenze a livello territoriale, che rallentano lo sviluppo, creano sovrapposizioni e generano insufficienze nell'offerta di trasporto pubblico. Nonostante l'impegno dell'Assessore della Provincia di Milano, Giovanni De Nicola, sono esemplari le problematiche, legate all'utilità stessa e all'eventuale progettazione, delle metrotranvie da Milano a Desio e la sua prosecuzione a Seregno e da Milano a Limbiate;
- valutato che
- il costo parametrico per realizzare nuovi tratti di metropolitana è stimato all'incirca 105 milioni euro/km in galleria e circa 50 milioni euro/km in superficie;
- ci sono proposte, studi di fattibilità e progetti preliminari per l'estensione delle linee metropolitane esistenti, in particolare, oltre il territorio del capoluogo, per un costo stimato complessivo pari a circa 4 miliardi di euro e una lunghezza complessiva di oltre 50 km;
  - è in programma la realizzazione della linea MM4 da Linate a San Cristoforo FS, mentre si potrebbe prevedere anche il suo prolungamento fino a Pioltello, con fermata a Segrate;
    - considerato, dunque, che
- la realizzazione di un sistema infrastrutturale integrato, con connessioni trasversali, è indispensabile in un'ottica di sviluppo dell'area metropolitana;
- tenuto presente, infine, che
- la recente normativa nazionale (disegno di legge n. 1212, approvato alla Camera in data 21 dicembre 2013) prevede l'abolizione delle Province, ridefinendo le competenze di Comuni e Regione, e la nascita della Città Metropolitana;
  - Regione Lombardia, in attuazione di quanto disposto all'articolo 10 della l.r. 6/2012, ha in corso di predisposizione il Programma regionale della Mobilità e dei Trasporti (P.R.M.T.) con cui configurare il sistema delle relazioni di mobilità e, in particolare, definire le linee di indirizzo, gli obiettivi, le politiche e, di conseguenza, le azioni e gli interventi da attuare per garantire un assetto delle reti infrastrutturali in grado di rispondere alla domanda di mobilità generata dal sistema territoriale lombardo;
  - è necessario elaborare un sistema infrastrutturale di area vasta, che superi i ridotti confini comunali, considerando in particolare che più di 1/3 della popolazione lombarda vive nell'area urbana milanese e che sono oltre 500.000 i pendolari che ogni giorno entrano a Milano;
    - invita il Presidente della Regione Lombardia e la Giunta regionale
  - a inserire all'interno del Programma regionale della Mobilità e dei Trasporti un capitolo specifico per la mobilità dell'area metropolitana milanese. Tale capitolo dovrà promuovere l'utilizzo del project financing e individuare strumenti finanziari che consentano, nei prossimi 15 anni, di realizzare le opere prioritarie che a titolo di esempio vengono di seguito elencate:
    - il prolungamento delle linee metropolitane, in coerenza con le linee del passante ferroviario (servizio suburbano). Nel dettaglio:
      1. della linea MM4 da Linate a Pioltello, con fermata a Segrate (circa 4 km);
      2. della linea MM3 da San Donato a Paullo (circa 12 km);
      3. della linea MM2 da Cologno a Vimercate (circa 10 km);
      4. della linea MM2 da Gessate a Trezzo sull'Adda (circa 7 km);
      5. della linea MM3 da Comasina a Paderno Dugnano (circa 4 km);
      6. della linea MM5 da San Siro a Settimo Milanese (circa 6 km);
      7. della linea MM2 da Assago a Binasco (circa 8 km);
      8. della linea MM5 da Bignami a Monza (circa 7 km);
      9. della linea MM1 da Bisceglie a Baggio (circa 3 km);
      10. della linea MM4 da Ronchetto a Buccinasco (circa 4 km);
    - nodi di interscambio e strutture di accesso alle stazioni (ad esempio parcheggi);
    - l'integrazione dei sistemi di trasporto gomma/ferro, promuovendo la logistica su ferro e, di conseguenza, l'interscambio delle merci.;
- Il presidente: Raffaele Cattaneo  
Il consigliere segretario: Maria Daniela Maroni  
Il segretario dell'assemblea consiliare: Mario Quaglini