MPSCS

CONTRATTO	IMPORTI RECUPERABILI	IMPORTI RISPARMIABILI BENEFICIO ECONOMICO	BENEFICIO ECONOMICO
IRS 35438 901	-€ 2.966.957,31	-€ 1.572.571,77	-€ 4.539.529,08

per complessivi euro 16.912.000;

– il suddetto studio è stato consegnato all'Assessore al Bilancio e alla direzione finanziaria di Regione Lombardia;

rilevato che

– i contratti in strumenti derivati stipulati in epoca non recente hanno dei vizi che inducono le banche a rivedere le condizioni;

– le società specializzate in questo settore vengono remunerate in base a un percentuale su quanto fatto risparmiare al soggetto che conferisce l'incarico;

invita il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore competente

a valutare la possibilità di affidare un incarico per la revisione dei contratti derivati di ASAM, individuando tramite apposita procedura a evidenza pubblica il soggetto a cui conferire l'incarico.».

Il presidente: Alessandro Fermi
Il consigliere segretario: Giovanni Francesco Malanchini - Dario Violi
Il segretario dell'assemblea consiliare
Mario Quaglini

D.c.r. 30 luglio 2018 - n. XI/82
Ordine del giorno concernente le criticità infrastrutturali della linea ferroviaria Brescia - Parma

Presidenza del Presidente Fermi

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Visto il progetto di legge n. 16 concernente «Assestamento al bilancio 2018-2020 con modifiche di leggi regionali»;

a norma dell'art. 85 del Regolamento generale, con votazione nominale, che dà il seguente risultato:

Consiglieri presenti	n.	70
Consiglieri votanti	n.	69
Non partecipano alla votazione	n.	1
Voti favorevoli	n.	69
Voti contrari	n.	0
Astenuti	n.	0

DELIBERA

di approvare l'Ordine del giorno n. 38 concernente le criticità infrastrutturali della linea ferroviaria Brescia-Parma, nel testo che così recita:

"Il Consiglio regionale della Lombardia

premesso che

– la linea ferroviaria Brescia - Parma, di circa 92 km, è parte della rete in gestione a Rete Ferroviaria Italiana che la classifica come linea complementare a semplice binario non elettrificata, escluso il tratto iniziale Brescia - S. Zeno Folzano, comune alla tratta Brescia-Cremona;

– sulla linea si svolgono i servizi regionali di Trenord relativi alla direttrice 18, Brescia-Piadena-Parma;

rilevato che

– la tratta ferroviaria in oggetto, si inserisce in un contesto di mobilità fortemente condizionato dalla chiusura, a partire dal 7 settembre 2017, del ponte stradale sul Po a Casalmaggiore (CR) a seguito di lesioni a carico di molti elementi costituenti l'impalcato;

– il cronoprogramma delle attività per gli interventi sul ponte di Casalmaggiore prevede, ad oggi, la riapertura al traffico a settembre 2019 determinando quindi, per i cittadini e le imprese del territorio, disagi e danni economici per un periodo ancora lungo;

– la chiusura del ponte ha infatti costretto molti lavoratori a scegliere il treno, benché il servizio sulla tratta risultasse già inadeguato, e per molti il treno continuerà a rappresentare l'unica soluzione per gli spostamenti quotidiani;

– in questa situazione di emergenza, il servizio ferroviario non si è dimostrato all'altezza delle necessità dell'utenza registrando, al contrario, un costante peggioramento delle performance sia dal punto di vista qualitativo e quantitativo, sia in termini di adeguatezza del materiale rotabile, composizione e dell'indice di puntualità tanto da determinare quasi mensilmente il bonus per gli abbonati come indennizzo per il mancato rispetto di uno standard minimo di affidabilità del servizio Trenord;

considerato che

– parte dei disservizi ferroviari sono attribuibili all'infrastruttura che, per esempio, presenta una lunghezza delle singole sezioni di blocco fortemente disomogenea fino ai valori di 16,133 km tra Piadena e Calsamaggiore. Valori così elevati limitano la potenzialità della linea e, soprattutto, introduce un elemento di notevole rigidità nella gestione degli incroci;

– da tempo, le amministrazioni locali chiedono che la linea venga riqualificata ed elettrificata per poter offrire un'alternativa di mobilità appropriata;

ritenuto che

garantire un adeguato e competitivo collegamento ferroviario sia una condizione indispensabile per contribuire a ridurre il traffico privato su gomma con conseguente beneficio per la qualità dell'aria e tutela della salute dei cittadini;

impegna il Presidente e la Giunta regionale

– ad attivarsi presso RFI per la risoluzione delle molteplici e diffuse criticità infrastrutturali lungo la linea ferroviaria Brescia-Parma e nei confronti di Trenord perché garantisca un servizio adeguato in termini di materiale rotabile, affidabilità e puntualità;

– ad attivarsi per il potenziamento e miglioramento dei servizi ferroviari sulla linea compatibilmente con le disponibilità di bilancio;

– ad avviare un'interlocuzione con RFI per valutare la possibilità di elettrificare la linea, inserendo la progettazione e la realizzazione dell'intervento nella programmazione del gestore dell'infrastruttura insieme con il reperimento delle relative risorse.".

Il presidente: Alessandro Fermi
I consiglieri segretari: Giovanni Francesco Malanchini - Dario Violi
Il segretario dell'assemblea consiliare:
Mario Quaglini

D.c.r. 30 luglio 2018 - n. XI/83
Ordine del giorno concernente il nuovo ponte stradale tra Casalmaggiore (CR) e Colorno (PR)

Presidenza del Presidente Fermi

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Visto il progetto di legge n. 16 concernente «Assestamento al bilancio 2018-2020 con modifiche di leggi regionali»;

a norma dell'art. 85 del Regolamento generale, con votazione nominale, che dà il seguente risultato:

Consiglieri presenti	n.	72
Consiglieri votanti	n.	71
Non partecipano alla votazione	n.	1
Voti favorevoli	n.	71
Voti contrari	n.	0
Astenuti	n.	0

DELIBERA

di approvare l'Ordine del giorno n. 39 concernente il nuovo ponte stradale tra Casalmaggiore (CR) e Colorno (PR), nel testo che così recita:

"Il Consiglio regionale della Lombardia

premesso che

– dal 7 settembre 2017 il ponte sul Po a Casalmaggiore (CR) è chiuso al traffico a causa di lesioni a carico di molti elementi costituenti l'impalcato;

– le indagini e le verifiche hanno confermato una situazione di grave criticità strutturale, alla quale non risulta possibile porre rimedio in maniera risolutiva, in quanto il ponte ha raggiunto il limite della propria vita utile;