

considerato che

- condizione fondamentale e necessaria per il rilancio e l'apertura al mercato liberalizzato della manutenzione rotabili ferroviari dell'OGR di Sermide è l'adeguamento delle sue capacità infrastrutturali, ovvero la realizzazione di tre binari su pilastri di lunghezza pari a 180 metri, in modo da poter ospitare anche treni con lunghezza superiore ai 100 metri;
- il programma di elettrificazione della rete ferroviaria di competenza della Regione Emilia-Romagna prevede l'elettrificazione delle tratte Reggio Emilia-Guastalla e Parma-Poggio Rusco (primo lotto in appalto nel 2016), garantendo una maggiore interoperabilità della rete regionale con la rete nazionale, offrirebbe ulteriori opportunità di sviluppo e di lavoro all'OGR, che si troverebbe in tal modo in una posizione ottimale per la possibile manutenzione di revisione generale del materiale rotabile sia elettrico che diesel dei gestori del servizio ferroviario delle regioni limitrofe;

invita il Presidente e la Giunta regionale

1. a porre in essere tutte le azioni necessarie, anche partecipando finanziariamente con la Regione Emilia-Romagna, affinché vengano realizzati gli interventi infrastrutturali utili a rendere competitiva l'Officina Grandi Riparazioni (OGR) di Sermide sul mercato liberalizzato della manutenzione rotabili ferroviari sia elettrici sia diesel;

2. a richiamare la Regione Emilia-Romagna al rispetto degli impegni presi nei vari protocolli di intesa e accordi in merito agli investimenti per l'ampliamento dell'OGR di Sermide;

3. a intraprendere una trattativa con la Regione Emilia-Romagna per il rilancio in tempi brevi dell'Officina Grandi Riparazioni di Sermide.".

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casalino

Il segretario dell'assemblea consiliare:
Mario Quaglini

D.c.r. 20 settembre 2016 - n. X/1226 Ordine del giorno concernente il potenziamento della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova

Presidenza del Presidente Cattaneo

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Vista la proposta di atto amministrativo n. 36 «Programma regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT) ai sensi dell'art. 10 della l.r. 6/2012»;

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

Consiglieri presenti	n.	65
Consiglieri votanti	n.	64
Non partecipano alla votazione	n.	1
Voti favorevoli	n.	64
Voti contrari	n.	0
Astenuti	n.	0

DELIBERA

di approvare l'ordine del giorno n. 25994 concernente il potenziamento della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova, nel testo che così recita:

"Il Consiglio regionale della Lombardia
premesse che

- la linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova si sviluppa in maniera trasversale nella parte meridionale della Lombardia su un tracciato di 89,55 km a binario unico, ad eccezione della tratta Cava Tigozzi-Cremona (5,1 km) a doppio binario attivata nel 2015, elettrificata e con velocità massime fino a 140 km/h.;
- la linea ferroviaria Codogno-Mantova è stata a lungo considerata come marginale nella rete lombarda, nonostante colleghi i due capoluoghi di Cremona e Mantova con Milano e la sua area urbana. Essa, tuttavia, riveste oggi un ruolo relativamente importante in termini di domanda passeggeri interpolo e, soprattutto, merci;
- i livelli di puntualità e affidabilità del servizio sistematicamente caratterizzanti la linea Codogno-Mantova, nonostante un leggero miglioramento della puntualità tra il 2014 ed il 2015, restano tra i peggiori della Regione;

dato atto che

- Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. hanno sottoscritto in data 10 luglio 2014, il «Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la regolarizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale sulla linea Codogno-Mantova e delle infrastrutture connesse»;
- l'elemento centrale del protocollo d'intesa risulta il passaggio ad un cadenzamento orario della relazione RegioExpress Milano-Cremona-Mantova, rispetto all'attuale cadenzamento biorario;
- gli interventi previsti dal protocollo d'intesa riguardano:
 - la realizzazione Posti di Blocco Intermedi;
 - l'efficientamento e la velocizzazione nelle stazioni;
 - il rinnovo dell'armamento e la rimozione delle limitazioni di velocità per i treni con massimo peso consentito;
 - l'eliminazione o sostituzione di passaggi a livello pubblici e privati;
 - l'incremento dello standard di accessibilità nelle stazioni;

rilevato che

- all'azione F15 «Riqualificazione Milano-Codogno-Cremona-Mantova» del Programma regionale Mobilità e Trasporti si legge che: «Questo intervento di riqualificazione è finalizzato a regolarizzare il servizio ferroviario e comprende il raddoppio della tratta Cremona-Cava Tigozzi, la realizzazione di posti di blocco intermedi e di binari di incrocio, la velocizzazione degli itinerari devianti, la rimozione delle limitazioni di velocità per i treni merci con interventi sull'armamento e sulle opere d'arte, la riduzione dei passaggi a livello»;
- il PRMT, sempre relativamente all'azione F15, prevede che «con questo intervento si potrà procedere al completamento del cadenzamento orario del sistema RE Milano-Cremona-Mantova. L'iniziativa potrà inoltre comprendere l'obiettivo di riduzione dei tempi di percorrenza compatibilmente con i vincoli dell'infrastruttura e con le scelte commerciali che matureranno in accordo con il territorio. Contestualmente dovrà essere riconsiderata la funzione dei sistemi di afferenza locale in relazione alla maggior frequenza impostata sui servizi RE. Tale scelta sarà operata in aderenza alle esigenze espresse dai territori interessati»;

constatato che

- con deliberazione della Giunta regionale 7 novembre 2014, n. 2617 è stato approvato lo schema di Convenzione tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Regione Lombardia per la «Regolarizzazione e sviluppo del servizio ferroviario regionale sulla linea Codogno - Mantova: interventi per la realizzazione di Posti di Blocco Intermedi e rinnovo armamento»;
- lo schema di convenzione approva e finanzia i seguenti interventi:
 - Pbi tratta Mantova-Castellucchio, Castellucchio-Marcara, Villetta-Cremona, Pizzighettone-Codogno, al fine della riduzione dei tempi tecnici per l'inoltro in linea di treni in sequenza;
 - lavorazioni volte ad eliminare completamente la riduzione di velocità a 55 km/h per i treni merci caricati in categoria D4 per la tratta Bozzolo-Mantova e a predisporre parzialmente gli impianti per tale eliminazione anche nella tratta Cremona-Bozzolo;
- gli interventi di cui sopra sono stati avviati nel 2016 e per la fine dello stesso anno ne è prevista l'ultimazione;
- con deliberazione della Giunta regionale 30 novembre 2015, n. 4426 è stato approvato lo schema di «Accordo tra Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la regolarizzazione e lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale sulle linee a semplice binario e per la realizzazione di nuove fermate» che prevede, tra diversi interventi, anche la realizzazione di sedi di incrocio con velocizzazioni e movimenti contemporanei a Castellucchio lungo la linea Codogno-Mantova;

considerato che

- lo schema di convenzione non recepisce alcuni interventi, previsti dal protocollo di intesa, necessari per il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento del servizio offerto e di efficientamento della linea, rimandandone l'approfondimento e il reperimento delle risorse finanziarie a successivi atti attuativi;

Serie Ordinaria n. 40 - Mercoledì 05 ottobre 2016

- gli ulteriori interventi previsti dal protocollo ma non finanziati né programmati riguardano in particolare:
 - l'eliminazione o sostituzione dei passaggi a livello pubblici e privati;
 - la realizzazione di nuovi sottopassaggi e marciapiedi e la velocizzazione degli itinerari devianti per le stazioni di Marcaria, Torre de Picenardi, Bozzolo mentre, per la sola stazione di Piadena, è previsto che vengano approfonditi gli aspetti legati alla velocizzazione degli itinerari devianti e l'adeguamento a modulo merci di un binario di incrocio;
 - interventi nelle stazioni per l'incremento dello standard di accessibilità, al fine del miglioramento nella fruizione del servizio e dell'integrazione tra diverse modalità di trasporto (treno, TPL, bici, ecc.);
- richiamata
- la «nota di approfondimento sulle ipotesi di potenziamento della linea ferroviaria Milano-Mantova» redatta dal Laboratorio di Politica dei Trasporti del Politecnico di Milano, la quale analizza le principali problematiche della linea Codogno-Mantova a partire dall'analisi del protocollo di intesa sottoscritto tra Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana. Secondo tale studio gli attuali problemi sono in buona parte attribuibili alle caratteristiche dell'infrastruttura e all'inadeguatezza del materiale rotabile che, soprattutto nelle relazioni con Milano, presenta un affollamento elevato nelle ore di punta, in particolare in corrispondenza della stazione di Lodi. Le principali criticità riscontrate riguardano infatti:
 - l'elevata densità di passaggi a livello a distanze molto ridotte con frequenti guasti alle apparecchiature che li manovrano;
 - l'elevata densità di traffico (>100 treni/giorno) e compresenza di servizi passeggeri e merci;
 - le sezioni di blocco di lunghezza non uniforme ed in generale con lunghezza media molto elevata;
 - il vincolo rigido degli incroci tra servizi (in particolare con i merci) che facilita la propagazione di eventuali perturbazioni lungo la linea, con conseguente aumento dei tempi di attesa in stazione o fuori per effettuare l'incrocio con altri treni;
 - problemi alla tecnologia che regola il distanziamento dei treni;
 - la scarsa presenza di sottopassi per consentire il movimento dei viaggiatori non vincolando la marcia dei treni;
 - il materiale rotabile inaffidabile (frequenti avarie al sistema di chiusura porte, telecomando, convertitore, monitor) e spesso inadeguato rispetto alle esigenze dell'utenza (numero di carrozze, pulizia, comfort, etc). Ne consegue che «la combinazione di tutti gli elementi elencati sopra penalizza fortemente la regolarità dell'esercizio e di frequente comporta la soppressione di numerose corse spesso in assenza di un adeguato livello di informazione all'utenza in tempo reale su disfunzioni e ritardi. Tutto ciò si traduce in livelli di puntualità ed affidabilità inadeguati (ben al di sotto della, peraltro a sua volta lontana dall'eccellenza, media del Servizio Regionale Lombardo) che, data la prevalenza di un'utenza di tipo pendolare, vanificano i benefici di un sistema ferroviario cadenzato determinando un decadimento del livello di servizio offerto».

Dallo studio emerge inoltre che, nonostante le stazioni di Cremona e Mantova siano terminali di molte e talvolta frequenti linee di TPL a servizio dei comuni circostanti, non vi è alcuna significativa integrazione con i servizi ferroviari. A tale scopo, tra le proposte aggiuntive indicate dallo studio, viene inserita anche l'implementazione di una maggiore integrazione ferro-gomma, sviluppata a partire dal concetto di «coincidenze intermodali», la quale permetterebbe un'ottimizzazione dell'offerta e, potenzialmente, un aumento dell'utenza;

visto, infine, che

- l'Amministratore Delegato di RFI, Maurizio Gentile, in merito alla sopracitato studio del Politecnico di Milano ha affermato che:
 - nel breve periodo si ritiene di perseguire un piano di interventi leggeri che consentano di potenziare la linea esistente attraverso la velocizzazione delle operazioni di

incrocio fra treni nelle stazioni, la rimozione delle limitazioni di velocità per i treni merci, la modifica del sistema di distanziamento per consentire di far viaggiare i treni più ravvicinati aumentando la capacità e la soppressione dei passaggi a livello;

- nel medio/lungo periodo è ipotizzabile un intervento di raddoppio della linea da dividere in fasi in relazione ai volumi di traffico. Ad oggi, tenuto conto dei volumi attuali e delle possibili evoluzioni dei traffici, si ritiene prioritario il raddoppio della tratta tra Cremona e Piadena. Lo studio di prefattibilità effettuato, prevede un costo di 900 milioni di euro per il raddoppio completo pari ad un'estesa di 84 km, di cui 310 milioni per la prima fase (Cremona - Piadena, estesa di 28 km);
- è intenzione di RFI avviare un'ulteriore fase di adeguamento della tratta Cremona-Mantova, al momento non coperta da finanziamento, al fine di eliminare le limitazioni di velocità per i treni merci nonché continuare il piano di potenziamento delle sedi di incrocio;
- i finanziamenti per le successive fasi potranno essere oggetto di ulteriori accordi con la Regione Lombardia e/o individuati nelle disponibilità future degli aggiornamenti del contratto di programma parte investimenti;
- dagli incontri intercorsi tra i vertici di FS e RFI, il Sindaco di Mantova Palazzi e il Deputato Colaninno è emersa la volontà del Gruppo FS di portare avanti il progetto di raddoppio della linea Codogno-Mantova, inserito tra le priorità di RFI e per cui è stato realizzato lo studio di prefattibilità sopracitato. Infatti i vertici del Gruppo sottoporranno al Ministro Delrio il primo lotto funzionale, che prevede il raddoppio di un terzo della linea;

(cfr. <http://gazzettadimantova.gelocal.it/mantova/cronaca/2016/05/22/news/il-raddoppio-della-ferrovia-e-a-portata-di-mano-1.13519188?ref=hfmmamaec-13>);

invita il Presidente e la Giunta regionale

1. a stipulare nel più breve tempo possibile ulteriori accordi e convenzioni con RFI al fine di completare gli ulteriori interventi previsti sulla linea Codogno-Mantova dal sopracitato Protocollo d'intesa del 10 luglio 2014, ma non ancora programmati e finanziati ed in particolare:
 - a. gli interventi sull'armamento e sulle opere d'arte atti ad eliminare completamente la limitazione di velocità per i treni merci sulla tratta Cremona-Mantova;
 - b. il completamento del piano di potenziamento delle sedi di incrocio;
 - c. l'eliminazione o sostituzione dei passaggi a livello pubblici e privati;
 - d. la realizzazione di nuovi sottopassaggi e marciapiedi e la velocizzazione degli itinerari devianti per le stazioni di Marcaria, Torre de Picenardi, Bozzolo e, per la sola stazione di Piadena, la velocizzazione degli itinerari devianti e l'adeguamento a modulo merci di un binario di incrocio;
 - e. l'incremento dello standard di accessibilità, al fine del miglioramento nella fruizione del servizio ferroviario e dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto (treno, TPL, bici, ecc.);
2. ad acquisire nuovo materiale rotabile in linea con le esigenze dell'utenza (in termini di numero di carrozze, pulizia, comfort, ecc.) da impiegare sulla linea Codogno-Mantova;
3. a inserire nelle azioni del PRMT di medio/lungo periodo il raddoppio completo della linea Codogno-Mantova;
4. a perseguire la stipula di ulteriori protocolli di intesa con RFI al fine della pianificazione del raddoppio completo della linea Codogno-Mantova nel medio/lungo periodo;
5. a perseguire, in sinergia con Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Cremona e Mantova, una maggiore integrazione ferro-gomma attraverso il coordinamento degli orari delle corse esistenti oltre a eventuali interventi sull'accessibilità delle stazioni ferroviarie.

Il presidente: Raffaele Cattaneo
I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casolino
Il segretario dell'assemblea consiliare:
Mario Quaglini