

D.c.r. 20 settembre 2016 - n. X/1232
Ordine del giorno concernente la partecipazione di FNM all'interno della società Trenord

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.	64
Consiglieri votanti	n.	61
Non partecipano alla votazione	n.	3
Voti favorevoli	n.	41
Voti contrari	n.	2
Astenuti	n.	18

DELIBERA

di approvare l'ordine del giorno n. 26003 concernente la partecipazione di FNM all'interno della società Trenord, nel testo che così recita:

«Il Consiglio regionale della Lombardia

premessi che

- Regione Lombardia, anche attraverso i contenuti del PRMT, riconosce l'importanza strategica del servizio ferroviario lombardo, all'interno del più ampio potenziamento dei servizi di TPL;
- il sistema ferroviario regionale è cresciuto in questi anni in termini di qualità e offerta del servizio; oggi oltre 700.000 persone utilizzano il servizio di trasporto ferroviario grazie a oltre 2.300 corse giornaliere;
- nonostante i tagli dei trasferimenti dallo Stato, Regione Lombardia ha investito in materiale rotabile e in infrastrutture oltre 1,6 miliardi di euro nell'ultimo decennio;
- la creazione della società Trenord, in partecipazione paritetica tra FNM e Trenitalia, ha rappresentato un esempio virtuoso di superamento dello schema monopolista verso una gestione regionalizzata più efficiente e funzionale;

considerato che

- è necessario proseguire sulla strada avviata imprimendo una ulteriore accelerazione per il potenziamento del servizio ferroviario lombardo;
- l'ulteriore miglioramento del servizio e la possibilità di ampliare l'offerta passa inevitabilmente anche attraverso un piano di investimenti;
- dalle stime effettuate sono necessari almeno 2 miliardi di euro, nei prossimi dieci/quindici anni, per rinnovare e adeguare il materiale rotabile;
- tali risorse difficilmente potranno essere integralmente reperite tramite contributi pubblici ma richiedono forme innovative quali, ad esempio, la costituzione di una RosCo lombarda;

considerato, altresì, che

- la riforma del TPL in via di approvazione da parte del Parlamento riduce sensibilmente i trasferimenti pubblici sul fondo trasporti, introducendo, inoltre, il criterio dei costi standard;
- va rafforzata una politica di integrazione ferro-gomma avvicinando i cittadini e il sistema produttivo ai nodi del trasporto su ferro attraverso nuove politiche «dell'ultimo miglio», quali ad esempio car sharing diffuso, il bike sharing, l'intermodalità ferro-gomma evitando ed eliminando sovrapposizioni e duplicazioni;
- è necessario potenziare e integrare l'offerta di mobilità su ferro in Lombardia, migliorando gli standard qualitativi erogati a servizio dei cittadini, in un contesto nel quale le priorità lombarde non vengano diluite e subordinate in un'agenda nazionale;

impegna il Presidente e la Giunta regionale

- a proseguire nello sviluppo del progetto Trenord mantenendo in Lombardia l'indirizzo strategico e le linee guida

della gestione accantonando così l'ipotesi di cessione della maggioranza di Trenord al gruppo Ferrovie dello Stato;

- a valutare la possibilità di acquisire il controllo di Trenord attraverso un dialogo con il gruppo ferrovie dello Stato, considerando di procedere al consolidamento del bilancio di Trenord in quello di FNM, con modifica della governance e dei patti parasociali;
- ad avviare con Ferrovie dello Stato e con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un programma di investimenti, recuperando anche i mancati investimenti pregressi, con lo scopo di potenziare il sistema infrastrutturale e delle reti, l'acquisizione di nuovo materiale rotabile, il tutto propeudeutico a migliorare la qualità, l'efficienza e la funzionalità della rete ferroviaria lombarda e la qualità del servizio;
- a dotare FNM delle condizioni finanziarie ed industriali necessarie per raggiungere gli obiettivi sopra indicati anche eventualmente utilizzando le normative previste dall'Unione europea che prevedono la possibilità di assegnazione diretta per un periodo di 10+5 anni valutando la possibilità di prolungare la durata del contratto di servizio con Trenord (in scadenza il 31 dicembre 2020).».

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/1233
Ordine del giorno concernente il rilancio dell'azione di Pedemontana s.p.a.

Presidenza del Presidente Cattaneo

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Vista la proposta di atto amministrativo n. 36 «Approvazione del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), ai sensi dell'articolo 10 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina regionale dei trasporti)»;

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

Consiglieri presenti	n.	66
Consiglieri votanti	n.	65
Non partecipano alla votazione	n.	1
Voti favorevoli	n.	56
Voti contrari	n.	9
Astenuti	n.	0

DELIBERA

di approvare l'ordine del giorno n. 26004 concernente il rilancio dell'azione di Federlombarda Spa, nel testo che così recita:

«Il Consiglio regionale della Lombardia

premessi che

- l'orientamento strategico da imprimere alla programmazione generale della mobilità e delle infrastrutture deve essere fortemente orientato verso il trasporto pubblico sostenuto dalle infrastrutture ferroviarie nella prospettiva del contenimento del consumo di suolo e della riduzione delle emissioni in atmosfera;
- Regione Lombardia per la sua posizione geografica nel quadrante europeo deve sempre più incardinarsi come snodo strategico della mobilità europea capace di captare e convogliare i grandi flussi continentali Est/Ovest e Nord/Sud; in questa chiave la programmazione regionale, deve assicurare la continuità dei corridoi europei;
- raccordare con soluzioni innovative il necessario completamento dell'infrastrutture ferroviarie e stradale per dare continuità ai corridoi transnazionali con la mobilità territoriale locale e l'obiettivo prioritario della programmazione regionale.

Anche grazie all'impulso programmatico dei governi del Centrosinistra dei primi anni 2000 la Regione Lombardia - in occasione della realizzazione di una delle sue opere pubbliche più importanti sul fronte della mobilità globale - la realizzazione di Malpensa 2000 - attraverso l'innovativo strumento di programmazione - Accordo di Programma con il Governo nazionale - avvia la progettazione della Pedemontana una delle infrastrutture che doveva riorganizzare la maglia nella mobilità

Serie Ordinaria n. 40 - Venerdì 07 ottobre 2016

regionale raccordandola con i corridoi transnazionali che si adavano definendo a livello europeo e garantire il rafforzamento dello scorrimento est/ovest con l'affiancamento della BRE.BE.MI all'autostrada Milano-Venezia e la tangenziale Est costituendo l'armatura portante della nuova mobilità regionale;

- il sistema delle opere fu concepito in risposta agli scenari antecedenti la crisi, la realizzazione del disegno ha scontato sia l'effetto delle crisi sia una gestione domestica non sempre adeguata alle sfide che la Regione aveva lanciato all'inizio del nuovo millennio;

considerato che

la crisi globale del 2008 ha modificato radicalmente gli scenari sia finanziari, sia strutturali, e questo impone ai soggetti pubblici la necessità di adeguare le previsioni delle infrastrutture del territorio tenendo conto dell'impatto e della finanziabilità delle stesse; in questo nuovo contesto è necessaria una ricognizione dello stato di realizzazione delle opere e della loro messa a sistema; prioritaria per il piano strategico regionale è la valutazione dello stato di realizzazione delle infrastrutture a partire dall'armatura ferroviaria per proseguire con le opere viarie strategiche: BRE.BE.MI, Tangenziale Est esterna e Sistema Pedemontano; è del tutto evidente che il complesso delle tre principali opere deve essere visto come un sistema unitario di decongestionamento dell'area metropolitana e di scorrimento della mobilità sull'asse Est/Ovest, la cui funzionalità dipende dalla connessione tra le stesse; in questa prospettiva la priorità del piano regionale non può prescindere dalla necessità di assicurare tempestivamente la realizzazione delle opere di connessione che danno coerenza al sistema;

premessi, inoltre, che

- il sistema viabilistico pedemontano (già inserito nell'accordo di programma sottoscritto tra Regione Lombardia e Governo nel 2001), vede nel 29 luglio 2005 il Cipe approvare il progetto di massima dell'opera, con la legge finanziaria del 2006, il Governo mette a disposizione i finanziamenti per la realizzazione del progetto definitivo; il 19 febbraio 2007 viene sottoscritto l'Accordo di programma «per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano lombardo, tra Ministro delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Como, Milano, Varese, Anas s.p.a., Autostrada Pedemontana Lombarda Spa e i rappresentanti dei Comuni; il 20 aprile 2007 viene firmata da CAL (Concessioni Autostrade Lombarde) e da Pedemontana Lombarda Spa la convenzione di concessione per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del «Sistema autostradale Pedemontana Lombardo»: l'opera prevede la realizzazione di:
 - un asse principale di 71 Km (Cassano Magnago/A8 Lomazzo/A9 (denominato tratto A), SS 35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Osio Sotto (A4);
 - il sistema varesino di 5 km (Gazzada/A8, Veduggio/Olona);
 - il sistema comasco di 3 km (Grandate/A7);
 - il piano dell'opera approvato dal CIPE aveva un impatto finanziario di 4.118 milioni:
 - 1.245 milioni di contributi pubblici;
 - 536 milioni garantito da equità;
 - 1.810 milioni sono le risorse che bisognava reperire nel mercato;
 - il piano così strutturato prevedeva la realizzazione dell'opera con la esclusione del Tratto D che la società riteneva di poter realizzare con l'autofinanziamento generato dai flussi di traffico;
 - la tratta A (comprensiva dello svincolo B0) - Cassano Magnago/A8 e Lomazzo/A9) (15 km) è stata inaugurata il 24 gennaio 2015, assoggettata a pedaggio il 1 novembre 2015;
 - il primo lotto della tangenziale di Varese (5 km) è stata aperta al traffico il 24 gennaio 2015;
 - il primo lotto della tangenziale di Como (3 km) è stata aperta il 24 gennaio 2015;
 - per i successivi tratti (Lomazzo/A9, Dalmine/A4) dei (56 km) sono attualmente aperti i cantieri per la realizzazione della tratta B in un persistente stato di pre dissesto finanziario;

atteso che

- nel prospettato quadro finanziario sono stati ad oggi garantiti 1.245 milioni di risorse pubbliche alle quali bisogna

aggiungere il valore di ulteriori 349 milioni deliberati dal CIPE nel 2014 con la defiscalizzazione; la società si è attivata con il pool di banche per un prestito ponte di 200 milioni, ai quali vanno aggiunti il prestito soci di 90 milioni, con un capitale versato di 301 milioni;

- in questo contesto di quadro finanziario estremamente fragile desta forte preoccupazioni il governo della stessa società gravata di costi di gestione (personale) del tutto fuori quadro rispetto ad altre società di gestione di concessioni autostradali;

considerato, inoltre, che

a fronte di un forte impegno del Governo che ha garantito ad oggi tutti gli impegni non si è riscontrato lo stesso impegno e capacità di governo da parte di altri soggetti;

valutato che

per evitare che le risorse pubbliche già investite nella realizzazione di un'opera ritenuta importante per la mobilità regionale si trasformino in un monumento allo spreco, è necessario assumere prioritariamente l'impegno a collegare, attraverso anche la revisione progettuale della tratta B e C, il sistema Pedemontano con l'A4 e la Tangenziale Est di Milano, valutando successivamente le modalità di realizzazione della tratta D;

invita la Giunta regionale

ad assumere tra le priorità della sua azione il rilancio dell'azione di Pedemontana s.p.a.:

- per la definizione del piano di rivalutazione della infrastruttura anche attraverso una revisione progettuale delle tratte da realizzare per garantire l'interconnessione prioritariamente con la A4;
- per il riallineamento del quadro finanziario alle nuove compatibilità anche attraverso un intervento diretto della Regione e conseguente riallineamento del piano tariffario che tenga conto della quantità delle risorse pubbliche impegnate.;

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casolino

Il segretario dell'assemblea consiliare:

Mario Quaglini

D.c.r. 20 settembre 2016 - n. X/1234 Ordine del giorno concernente il collegamento Treviglio - Bergamo

Presidenza del Presidente Cattaneo

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Vista la proposta di atto amministrativo n. 36 «Approvazione del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), ai sensi dell'articolo 10 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina regionale dei trasporti);

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.	55
Voti contrari	n.	9
Astenuti	n.	0

DELIBERA

di approvare l'ordine del giorno n. 26005 concernente il collegamento Treviglio - Bergamo, nel testo che così recita:

«Il Consiglio regionale della Lombardia

premessi che

- la legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti), all'articolo 10, comma 1 prevede che «il programma regionale della mobilità e dei trasporti configura il sistema delle relazioni di mobilità, sulla base dei relativi dati di domanda e offerta, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le connesse esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto, in coerenza con gli strumenti di programmazione socio-economica e territoriale della Regione»;