

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 preoccupazione 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»;

- la proposta di Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) oggetto della proposta di atto amministrativo n. 36 prevede (Capitolo 7 «Sistema delle Azioni») l'Azione V 17 «Interconnessione autostradale tra Sistema Viabilistico Pedemontano e autostrada Brescia-Bergamo-Milano IPB»;

premesse, inoltre, che

nella descrizione dell'Azione V 17 si recita: «La nuova autostrada darà anche soluzione ai collegamenti stradali tra Bergamo e Treviglio, secondo centro provinciale e nodo di interscambio multimodale»;

tenuto, conto, che

la realizzazione della tratta D di Pedemontana presenta numerose criticità che fanno ritenere improbabile ad oggi la sua realizzazione rendendo, di conseguenza, inattuabile l'interconnessione autostradale tra Sistema Viabilistico Pedemontano e autostrada Brescia-Bergamo-Milano IPB;

impegna la Giunta regionale

ad attivarsi per avviare rapidamente la revisione dell'attuale progetto di collegamento Treviglio-Bergamo, con riveduti criteri di sostenibilità economica e ambientale e di concerto con gli enti locali del territorio.”.

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casalino

Il segretario dell'assemblea consiliare:

Mario Quagliani

D.c.r. 20 settembre 2016 - n. X/1235

Ordine del giorno concernente la mobilità condivisa

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.	65
Voti contrari	n.	0
Astenuti	n.	0

DELIBERA

di approvare l'ordine del giorno n. 26007 concernente la mobilità condivisa, nel testo che così recita:

“Il Consiglio regionale della Lombardia

rilevato che

la mobilità condivisa rappresenta un nuovo modo di concepire e organizzare gli spostamenti che porta ad avere effetti positivi in termini di riduzione della congestione del traffico veicolare e dell'inquinamento dell'aria in Regione Lombardia;

rilevato, inoltre, che

come rilevato dal Programma Regionale Mobilità e Trasporti in fase di approvazione in Consiglio regionale, lo sviluppo di modalità complementari al trasporto collettivo offre nuove opportunità in particolare per il trasporto pubblico in un contesto come quello lombardo in cui il 92 per cento della popolazione risiede a meno di 5 km da una stazione ferroviaria;

a conoscenza che

tra le misure del Programma si prevede la possibilità di erogazione di abbonamenti regionali per il TPL o per il car-sharing elettrico a chi rottama la propria auto per non acquistarne una nuova, provvedendo, nel contempo, ad adeguati servizi di trasporto alternativi per soddisfare la domanda di mobilità con un livello di servizio almeno paragonabile a quello privato;

a conoscenza, inoltre, che

i sistemi di micromobilità, tipici della mobilità condivisa, offrono un servizio di Trasporto Pubblico Individuale che integra e al contempo rafforza il trasporto collettivo, dando una risposta alla domanda di primo e ultimo miglio, permettendo ai servizi forti di

trasporto collettivo di riassorbire quote di domanda che al momento si rivolgono all'auto per carenza di accessibilità e integrazione modale nei servizi di trasporto pubblico;

posto che

un possibile ruolo che può essere svolto dalle istituzioni pubbliche risiede nel potere coordinare i progetti sperimentali e quelli in vigore in un quadro di azioni strutturato e integrato che consenta di essere concorrenziale con il trasporto privato;

visto che

nel PRIA tra le linee d'azione riveste particolare importanza la promozione delle diverse forme di mobilità sostenibile in alternativa all'uso del veicolo privato facendo riferimento in particolare all'uso di sistemi di trasporto condivisi;

visto, inoltre, che

risultano attuate le azioni TPL-6, TPL-7, TPL 8 e TPL-9 del PRIA, finanziate anche dal PORL FESR 2014-2020, che prevedevano, tra le altre, anche misure di attivazione di servizi di bike sharing e di postazioni di car sharing;

considerato che

la competizione globale è sempre più fra grandi aree metropolitane e regioni, che attraggono, scambiano e sviluppano relazioni e investimenti che nella competizione devono essere efficienti ed ambientalmente sostenibili;

considerato, inoltre, che

negli ultimi anni in Lombardia, soprattutto nella città di Milano, si è sviluppato e radicato un sistema integrato di mobilità condivisa e flessibile basato su un approccio integrato di diverse mobilità di spostamento con servizi di bike sharing, car sharing, car pooling, scooter sharing, park sharing, con una sempre maggiore personalizzazione dei servizi offerti;

ritenuto che

vi sono ampi margini di crescita di alcuni segmenti di innovazione condivisa sulla mobilità quale lo sharing mobility aziendale, che unisce i vantaggi ecologici della scelta, possibili riduzioni dei costi di gestione, flessibilità nell'utilizzo e benefici in termini di immagine e le applicazioni per smartphone che possono essere strumenti molto efficaci per migliorare la mobilità e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti;

invita la Giunta regionale

a favorire, predisponendo appositi strumenti di agevolazione e finanziamento, la diffusione di pratiche di mobilità condivisa.”.

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casalino

Il segretario dell'assemblea consiliare:

Mario Quagliani