



Partito Democratico
della Lombardia

IQT
-- 1041



Regione Lombardia
IL CONSIGLIO

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA

Al Signor Presidente

del Consiglio regionale

Oggetto: Sicurezza rete ferroviaria regionale

I sottoscritti Consiglieri regionali,

PREMESSO CHE:

la società "Rete Ferroviaria Italiana" sin dalla sua costituzione nel 2001 – per gli effetti che derivano dall'Atto di Concessione siglato nel 2000 tra il Ministero dei Trasporti e Ferrovie dello Stato – rappresenta, in quasi tutte le regioni italiane, il Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ed è pertanto tenuta ad attuare attraverso Contratti di Programma i piani definiti con lo Stato in merito agli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e alle attività di manutenzione della rete;

in Lombardia sono presenti due gestori: "RFI", che è competente di gran parte della rete, che si sviluppa per 1736 km, della quali 1453 km di linee a trazione elettrificate (857 km a doppio binario e 596 km a binario unico) e 283 km di linee a trazione non elettrificate (diesel); inoltre è presente la società "Ferrovienord" che esercita la concessione fino al 31 ottobre 2060 per le tratte che si estendono per 331 km (delle quali 198 Km a binario unico, e 110 km a binario doppio) nelle province di Milano, Varese, Como, Novara, Brescia e Monza e Brianza, ed è suddivisa in due rami, Milano e Iseo;

l'armatura ferroviaria regionale è strategica per l'intero sistema nazionale e per le connessioni internazionali; il nodo di Milano è un hub di primaria importanza sull'asse nord-sud ed est ovest, sia per il movimento delle persone che delle merci; su questo nodo strategico della metropoli milanese si sovrappongono e si devono integrare i sistemi dell'Alta velocità/Alta capacità, per le lunghe distanze; la mobilità regionale e interregionale e quella urbana e metropolitana;

pur avendo uno sviluppo di oltre 2000 Km, l'incremento della domanda dei servizi ferroviari degli ultimi anni e il conseguente - anche se non ancora adeguato - aumento dell'offerta, la mancanza di adozione delle nuove tecnologie per il controllo e la sicurezza dei movimenti hanno portato ad accelerata saturazione della capacità della rete ed ad un aumento dell'usura dell'infrastruttura stessa;

a fronte dei nuovi scenari della mobilità delle cose e delle persone, l'armatura ferroviaria regionale deve essere perciò: rimodellata, potenziata, ristrutturata e mantenuta; sono necessari nuovi interventi di potenziamento delle capacità della rete con una riorganizzazione dell'hub milanese e lo sviluppo del sistema delle gronde; ammodernamento, completamento dell'elettrificazione, raddoppi e quadruplicamenti dei binari, adozione dei nuovi sistemi per la gestione dei movimenti e la sicurezza, gestione automatizzata dei passaggi a livello; è anche necessario ridefinire i programmi di manutenzione e le responsabilità in capo ai gestori tenendo conto dei cicli di vita dei materiali sottoposti a maggiori usure in virtù dell'aumento dell'utilizzo;

RICORDATO:

il tragico incidente del 25 gennaio 2018: il deragliamento del convoglio di Trenord n.10452 sulla direttrice Treviglio-Milano a Pioltello dovuto ad una frattura del giunto sulla rotaia della rete di competenza di RFI, che sollevò brutalmente la questione della manutenzione della rete e il suo potenziamento;

i guasti quotidiani ai passaggi a livello che restano con le sbarre sollevate su diverse direttrici lombarde (Lecco-Como, Codogno-Pavia, Milano-Bergamo, Cremona-Treviglio);

PRESO ATTO:

dell'ultimo grave episodio verificatosi il 28 settembre scorso, nel quale il personale viaggiante del convoglio di TRENORD in transito si è reso conto della presenza di un giunto sconnesso alla rotaia, nei pressi dei Comuni di Arcore e di Carnate, in provincia di Monza, lungo la direttrice Milano-Lecco (di competenza di RFI) e adottato gli accorgimenti necessari per evitare un probabile incidente ferroviario;

dei rilievi sollevati i mesi scorsi da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) (l'ente per il controllo delle procedure di sicurezza delle società ferroviarie) in particolare sui cicli di usura e scadenze manutentive, sistemi di controllo e gestione dei turni del personale;

CONSIDERATA:

la necessità per la natura strategica della infrastruttura ferroviaria e il suo necessario rimodellamento, potenziamento, ristrutturazione e manutenzione; la pluralità dei soggetti concessionari della rete e dei gestori dei servizi; la necessità che Giunta regionale attivi una struttura di coordinamento:

- 1) per individuare di un crono programma con le priorità degli interventi per lo sviluppo della rete, le attività manutenzione ordinarie e straordinarie, le priorità per l'adozione e l'ammodernamento dei sistemi tecnologici di controllo della sicurezza dell'infrastruttura, un piano regionale per il superamento dei passaggi a livello o la loro messa in sicurezza;

- 2) per la definizione di un piano finanziario costituito dalle risorse dei gestori delle infrastrutture (RFI, Ferrovienord), da risorse aggiuntive del Ministero delle Infrastrutture e risorse regionali;

INTERROGANO LA GIUNTA REGIONALE:

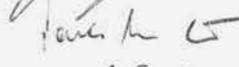
- per sapere quali azioni intende adottare per garantire lo sviluppo, e la sicurezza della rete, declinando nel dettaglio i piani di investimento dei concessionari (RFI e Ferrovienord), del Governo e della Regione con i relativi cronoprogramma per la manutenzione della rete e il piano di eliminazione dei passaggi a livello nel breve, medio e lungo periodo.

Milano, 4 ottobre 2018

Pietro Bussolati 

Paola Bocci 

Matteo Piloni 

Luigi Ponti 

Carmela Rozza 

PATRIZIA BAFFI 

DOCUMENTO PERVENUTO

ALLE ORE 12.10

DEL 4/10/2018

SERVIZIO SEGRETERIA
DELL'ASSEMBLEA CONSILIARE

