

NOTA STAMPA

CON LA RIFORMA DELLA REGIONE IL TRASPORTO PUBBLICO IN LOMBARDIA È ANCORA PIÙ A RISCHIO.
LE PROPOSTE DEL PD PER CAMBIARE

Il trasporto pubblico locale, fatto di bus, tram, pullman extraurbani, metropolitane e anche traghetti sui laghi, è fortemente penalizzato dalla Regione Lombardia, e lo sarà ancora di più se verrà approvata la riforma del settore scritta dalla giunta regionale, in particolare dall'assessore Franco Lucente. Il rischio è che non riesca più a reggere e che i lombardi siano sempre più spinti a usare l'auto privata, soprattutto nelle province diverse da Milano, dove il servizio è già debole.

Per il Partito Democratico questa prospettiva è da scongiurare, e per questo avanza proposte di modifica della legge con due principi: rafforzare il sistema del TPL (trasporto pubblico locale), integrarlo con il servizio ferroviario regionale e potenziare il ruolo di programmazione e pianificazione della Regione.

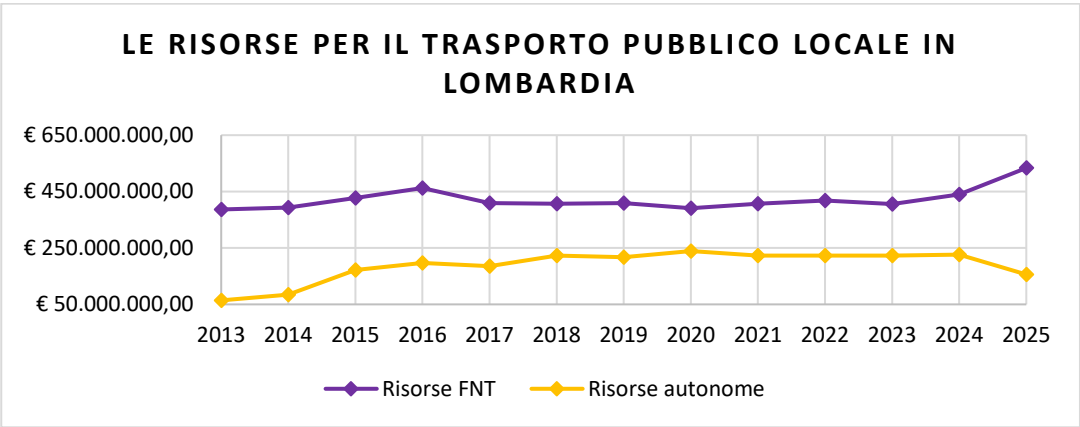
Oggi in Lombardia, ogni giorno, il TPL trasporta tra 1,5 e 1,9 milioni di passeggeri, da due a tre volte l'utenza del servizio ferroviario regionale, in capo a Trenord. Il primo, dal 2016, è gestito dalle sei agenzie di bacino del trasporto pubblico locale: Milano-Monza e Brianza-Lodi-Pavia, Brescia, Como-Varese-Lecco, Bergamo, Sondrio, Cremona-Mantova. Sono realtà partecipate dagli enti locali e dalla Regione, che hanno compito di programmazione del servizio di trasporto pubblico cittadino ed extracittadino interno alla Lombardia, escluso il servizio ferroviario regionale. Le agenzie gestiscono gare per centinaia di milioni di euro – 1,3 miliardi è la prossima dell'agenzia di Milano - ma sono fortemente sottodimensionate rispetto al ruolo. In tutto, direttori compresi, le agenzie contano 44 addetti, circa la metà delle figure previste da tutte e sei le piante organiche. L'agenzia più grande, quella di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, conta 12 addetti sui 29 previsti. E pensare che l'ente che compie lo stesso lavoro nella Regione metropolitana del Reno-Meno, in Germania, per servizi di trasporto pubblico su gomma e su rotaia, la RMV GmbH, conta 180 dipendenti. La sproporzione è evidentissima.

Con la riforma Lucente, le agenzie verrebbero ulteriormente depotenziate: la Regione, che oggi ne fa parte, ne uscirebbe formalmente, ma le controllerebbe con direttive vincolanti, pena il taglio delle risorse.

Il nodo delle risorse

Nel 2025 le risorse pubbliche, statali e regionali, su cui può contare l'intero sistema del TPL in Lombardia ammontano a 689,4 milioni di euro. A queste si aggiungono risorse di comuni e province che nel 2023, ultimo dato disponibile, ammontavano al 6,2% di quelle nazionali e regionali. Un settore da anni in sofferenza economica, e che ha visto negli anni il taglio delle corse, avrebbe potuto contare quest'anno sul cospicuo aumento del Fondo nazionale trasporti, se la Regione non avesse deciso diversamente. A fronte di un aumento del fondo, per la Lombardia, di poco meno di 90 milioni di euro, la giunta Fontana ha deciso di ridurre la propria quota di finanziamento, di risorse autonome, di ben 70 milioni. Al TPL va un aumento complessivo tra 2024 e 2025 del 3,4%, lontanissimo dalle necessità del sistema, anche a fronte dell'aumento dell'inflazione, in particolare del costo dei carburanti, subito negli ultimi anni, nonché della necessità di

adeguare gli stipendi degli autisti, che non reggono il caro vita e sono causa di licenziamenti e di carenza di nuove leve.



Al trasporto pubblico locale, inoltre, la Regione riserva un trattamento molto meno generoso rispetto a quello del servizio ferroviario di Trenord, che negli ultimi anni ha beneficiato di un rinnovo decennale, senza gara, del contratto di servizio, di un aumento del contributo di cento milioni di euro l’anno e della cancellazione del bonus per i pendolari, una cospicua voce in uscita che andava a vantaggio dei viaggiatori abbonati a ristoro dei disservizi subiti.

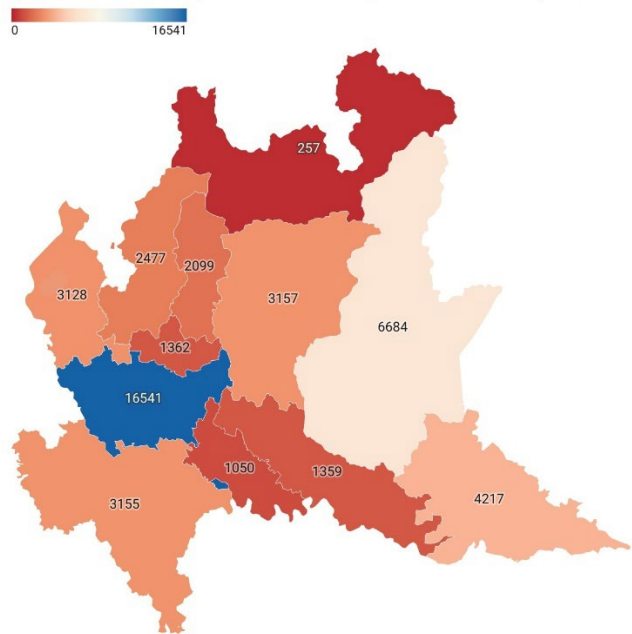
AGENZIA	Dipendenti	Pianta organica - personale previsto	Trasferimenti totali (2023)
Milano, MB, Pavia, Lodi	12 (11 tempo indeterminato + 1 tempo determinato) + direttore	29	424.347.454,01 €
Brescia	6	15	70.170.734,07 €
Bergamo	6	10	53.911.329,77 €
Como, Lecco, Varese	9 dipendenti + 2 distacchi da altri enti	18	69.506.235,74 €
Cremona e Mantova	2 + 3 persone in comando da altri enti	6	36.142.158,40 €
Sondrio	4		9.064.662,88 €
Totale	44		663.142.574,87 €

TPL, non c'è una sola Lombardia

Carenza cronica di risorse e di personale condizionano un sistema che in Lombardia è fortemente diseguale, e rischia di esserlo sempre di più. Per il TPL non c'è una Lombardia, ci sono tante Lombardie.

Posti Chilometro Pro Capite

È un indicatore della dimensione del TPL: moltiplica i posti a disposizione per i chilometri di estensione del servizio. Un bus da 50 posti che fa una corsa di 10 km restituisce valore 500. In questo caso il valore è diviso per i cittadini residenti in ogni Provincia o Città Metropolitana.



Fonte: Gruppo PD Lombardia • Creato con Datawrapper

Provincia	Posti chilometro pro capite
Milano	16.541
Brescia	6.684
Mantova	4.217
Bergamo	3.157
Pavia	3.155
Varese	3.128
Como	2.477
Lecco	2.099
Monza e Brianza	1.362
Cremona	1.359
Lodi	1.050
Sondrio	257

Dati Istat, rapporto “Il Benessere Equo e Sostenibile dei territori – Lombardia 2024”

Un indicatore significativo della quantità del servizio di trasporto pubblico locale è espresso in “posti – chilometro”, ovvero l’ammontare complessivo dell’offerta, calcolata moltiplicando i chilometri serviti e il

numero di passeggeri trasportati. La differenza balza all'occhio: se nella città metropolitana di Milano ogni singolo cittadino può contare su 16.541 posti chilometro (il dato è pro capite), seguita dalla provincia di Brescia, territorio in gran parte montano, con 6.684 posti chilometro, province come Monza e Brianza, Cremona e Lodi sono molto lontane da questi standard. Sondrio chiude la classifica con 257 posti chilometro per cittadino residente, ed è in profondo rosso.

Le proposte del Pd

Con questa situazione ciò di cui la Lombardia ha bisogno è il contrario di quanto intendono fare la giunta Fontana e l'assessore Lucente. Il servizio di trasporto pubblico locale va potenziato, le agenzie vanno valorizzate e il sistema dei trasporti, su ferro e su gomma, deve essere integrato sotto un unico soggetto che ne programmi l'intero servizio.

Il PD propone di uniformare la programmazione del trasporto pubblico sotto un nuovo ente, una super agenzia, partecipata dalle singole agenzie, quindi dagli enti locali, e dalla Regione. L'Agenzia Lombarda della Mobilità (ALM) diventerebbe il principale attuatore delle politiche regionali in termini di mobilità e trasporto pubblico, salvando l'impostazione della legge attuale, basata su sussidiarietà e autonomia dei territori nel governo del TPL, e rafforzando allo stesso tempo il ruolo di indirizzo e di coordinamento della Regione.

L'attuale modello, infatti, sconta il peso della frammentazione territoriale e non favorisce, con la divisione per provincia per super-provincia, lo sviluppo della mobilità pubblica in Lombardia, come dimostrano i dati forniti sopra.

Il primo compito di ALM dovrebbe essere, secondo la proposta del Pd, di sviluppare la bigliettazione elettronica e un sistema integrato di tariffazione: un solo biglietto o un solo abbonamento per ogni mezzo pubblico della Lombardia.

Il secondo scopo dovrebbe essere la costruzione di un piano dei trasporti pubblici perfettamente intermodale, soprattutto tra treni e altri mezzi pubblici, che oggi rispondono a teste differenti: il servizio ferroviario fa capo alla Regione e a Trenord, alle agenzie di bacino il secondo. I due sistemi devono essere collegati e coordinati, permettendo al viaggiatore di compiere un unico viaggio, anche con lo stesso titolo di viaggio, su più mezzi. In questa ottica, il Pd propone anche di rivedere in modo molto più equo la ripartizione delle risorse tra TPL e servizio ferroviario regionale.

Alla Regione il compito di passare dal ruolo di arcigno controllore, previsto dalla riforma Lucente, a quello di programmatore al fianco degli enti locali. Al cittadino il vantaggio di un servizio di trasporto pubblico più forte anche nei territori periferici, di una Lombardia più continua e unita e di un biglietto unico, possibilmente elettronico, con cui raggiungere i luoghi di lavoro e di studio, ma anche di svago e di vacanza. Al sistema economico un servizio di trasporto più efficiente, che è fattore di sviluppo per i diversi territori, e per i cittadini un ambiente meno condizionato dal traffico e dalle emissioni del trasporto privato.

Milano, 6 novembre 2025