



UN NUOVO PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOMBARDO



Position Paper a cura del **Gruppo Consiliare Partito Democratico Lombardia Democratica e Progressista**

Hanno lavorato al testo: Alfredo Simone **Negri**, Luigi **Ponti**, Pietro **Bussolati**, Matteo **Piloni**, Emilio **Del Bono** e Gian Mario **Fragomeli**

In collaborazione con: Veronica **Gavazzi**, Luigi **Duse** e Luca **Zardoni**

INDICE

INTRODUZIONE	7
1. IL CONTESTO	9
1.1. Le risorse economiche	10
1.2. Le criticità del servizio	12
1.2.1. Puntualità e comunicazioni all'utenza	12
1.2.2. La cancellazione del cd. bonus regionale ritardi	13
1.2.3. La sicurezza sui treni e nelle stazioni	13
1.2.4. Il Sistema di Bigliettazione Elettronica e l'integrazione tariffaria	14
1.2.5. Le criticità del Trasporto Pubblico Locale su gomma	15
1.3. Il sondaggio di YouTrend Strategies per il Gruppo Consiliare PD Lombardia	17
1.4. Il trasporto merci	19
1.4.1. Le logistiche	19
1.4.2. Gli interporti	20
2. GOVERNANCE E REVISIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 APRILE 2012 N. 6 "DISCIPLINA DEL SETTORE TRASPORTI"	21
2.1. Revisione della l.r. 6/2012 "Disciplina del settore trasporti"	23
2.2. La nostra proposta di governance	23
2.2.1. Una visione integrata della mobilità	23
2.2.2. Agenzia Lombarda della Mobilità (ALM)	24
2.2.3. Agenzia Metropolitana e Agenzie Territoriali	25
2.3. La costituzione di un grande soggetto regionale	27
3. LE NOSTRE PROPOSTE PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO IN LOMBARDIA	28
3.1. Il ridisegno del nodo di Milano	29
3.2. Grande Milano: l'intreccio delle linee metropolitane e delle linee S	30
3.3. Connessione ferroviaria con BGY: l'integrazione con i Servizi Aeroportuali come volano di sostenibilità e competitività	31
3.4. Per un trasporto pubblico più giusto	32
3.5. Unire la Lombardia	34
3.6. Trasporto pubblico: soldi ben spesi!	35
3.7. Un sistema veramente integrato. Favorire la multimodalità	36
3.8. L'ultimo miglio	37
3.9. Realizzare finalmente l'integrazione tariffaria	37
3.10. La sicurezza come condizione di accesso al trasporto pubblico	38
3.11. La qualità dei servizi passa dalla qualità del lavoro	40
3.12. La spinta dell'innovazione	41
3.13. La programmazione della logistica e il rafforzamento del sistema portuale nel trasporto merci	43
4. UN NUOVO PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO	45
DOCUMENTAZIONE E BIBLIOGRAFIA	47



INTRODUZIONE

Questo Position Paper nasce con l'intento di affermare una visione chiara: il trasporto pubblico come asse portante di un nuovo modello di mobilità sostenibile per la Lombardia deve diventare una reale alternativa all'utilizzo dell'auto privata per la maggioranza dei cittadini. Non per ragioni ideologiche, ma perché solo un sistema di mobilità pubblica competitivo in termini di costi, tempi di percorrenza, affidabilità, comfort, sicurezza e riduzione dello stress può rispondere ai bisogni quotidiani delle persone e sostenere lo sviluppo economico, sociale e ambientale della Regione.

Oggi, per troppi lombardi, l'auto resta una scelta obbligata. Non per preferenza, ma per l'assenza di un'offerta di trasporto pubblico adeguata, capillare e affidabile. Questo documento parte da una convinzione netta: la libertà di movimento è un diritto e il trasporto pubblico locale integrato in un modello di mobilità sostenibile è uno strumento essenziale per garantirlo. Un diritto che incide direttamente sull'accesso al lavoro, allo studio, alla salute e alle opportunità di vita, e che non può essere condizionato dal luogo di residenza o dal reddito.

Il tema dello shift modale – spesso evocato ma raramente affrontato in modo concreto – rappresenta uno snodo strategico. Non si tratta solo di un obiettivo ambientale, ma di una scelta strutturale che incide sulla qualità della vita e sulla competitività dei territori. Secondo stime di PwC, considerando gli attuali livelli di traffico in termini di passeggeri-km e le emissioni medie associate, il raggiungimento di un obiettivo di shift modale del 10% potrebbe consentire, nelle sole province di Milano, Monza e Brianza, Pavia e Lodi, di togliere dalle strade circa 350.000 auto, pari a circa il 12% del parco circolante attuale, con una riduzione cumulata di circa 1,5 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti nel periodo. Su scala nazionale, l'impatto stimato è ancora più rilevante: circa 4,5 milioni di auto in meno e 21 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti cumulate.

Numeri che dimostrano come la mobilità sostenibile basata sul trasporto pubblico, integrata con altre modalità di mobilità dolce e fondata su scelte chiare nel campo dell'urbanistica e del governo del territorio non sia solo una politica di settore, ma uno degli strumenti più efficaci per affrontare contemporaneamente congestione, inquinamento, costi sociali e disuguaglianze territoriali. E un bene collettivo da tutelare.

La Lombardia, tuttavia, non è un territorio omogeneo. Le differenze tra area metropolitana, città medie, territori montani, pianura e aree a bassa densità abitativa sono profonde e si riflettono in modo evidente nell'accesso ai servizi di mobilità. Se in alcuni contesti urbani il trasporto pubblico riesce ancora a garantire livelli accettabili di servizio, in molte altre parti della Regione esso è insufficiente, discontinuo o del tutto assente in alcune fasce orarie. Questo documento assume come principio guida il riconoscimento, a tutti i lombardi, del diritto alla mobilità, superando una visione che di fatto accetta disuguaglianze territoriali strutturali.

Pianificare sistemi e modelli di mobilità sostenibili con al centro il trasporto pubblico significa inoltre intervenire su una leva fondamentale del disegno urbanistico e territoriale. La presenza – o l'assenza – di servizi di trasporto pubblico efficienti incide direttamente sulle scelte abitative, sull'accessibilità ai servizi essenziali e sui processi di spopolamento delle aree interne e periferiche. Dove il trasporto pubblico arretra, arretrano anche le opportunità di sviluppo, aumenta la dipendenza dall'auto privata e si rafforzano dinamiche di esclusione sociale e territoriale.

Per la destra che governa la nostra Regione da oltre 30 anni, il trasporto pubblico non è mai stato un asse strategico. Non solo non riceve l'attenzione dovuta anche a livello di risorse economiche, ma sono diverse le scelte discutibili degli ultimi anni, fragili la governance e l'assetto organizzativo. Inadeguata la programmazione dei servizi. Cartina al tornasole in tal senso è il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT). Avviato nel 2013 e approvato nel 2016, il Piano è ad oggi in fase di aggiornamento che, tuttavia, si limita a un elenco descrittivo degli interventi infrastrutturali in corso, senza proporre un approccio innovativo e un'effettiva revisione strategica o una valutazione degli obiettivi prefissati. La lettura del documento in particolare evidenzia il mancato raggiungimento di gran parte dei risultati attesi a dieci anni dall'avvio del processo: il contenimento della congestione stradale, il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico, l'incremento dell'intermodalità e la riduzione degli impatti ambientali. Si tratta di obiettivi ancora oggi lontani dall'essere conseguiti, con evidenti ricadute sullo sviluppo sostenibile del sistema di mobilità regionale.

L'ambizione che anche in questo ambito la Lombardia possa trainare l'Italia, le necessità espresse quotidianamente da diverse migliaia di lombardi, le criticità irrisolte da tempo, le praterie lasciate da chi governa la Lombardia ci portano a presentare questa nostra proposta che vogliamo sia il punto di partenza per un percorso di profonda condivisione.

È in questo quadro che il Gruppo Consiliare del Partito Democratico della Lombardia propone un **nuovo Patto per il Trasporto Pubblico (e la Mobilità Sostenibile)**, fondato su una programmazione regionale credibile, su una governance rinnovata, su risorse adeguate e su una visione integrata della mobilità come bene collettivo. Un Patto che metta al centro le persone, i territori e il futuro della Lombardia.



1. IL CONTESTO

Il trasporto pubblico locale regionale in Lombardia è regolato dalla **legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 "Disciplina del settore trasporti"**.

Il testo – riformatore per gli anni in cui è stato approvato - introduce il principio di integrazione modale e tariffaria e si pone l'obiettivo di favorire un sistema di trasporto pubblico che includa ferrovia, autobus e trasporto rapido di massa (metropolitane e metrotranvie) in modo coordinato.

Prevede, inoltre, la suddivisione del territorio regionale in sei bacini territoriali. Per ogni bacino è stata istituita un'**Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale**, ente pubblico non economico che esercita in forma associata le funzioni degli Enti locali in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio, controllo e promozione del servizio di trasporto pubblico locale.

Il servizio ferroviario regionale è, invece, programmato da Regione Lombardia che ne commissiona la gestione a Trenord, attraverso un Contratto di Servizio.

Appendice 1. a. - I servizi di Trasporto Pubblico Locale

- **Responsabilità:** Regione Lombardia finanzia con risorse proprie, trasferimenti statali e contributi degli Enti Locali.
- **Programmazione dei servizi:** Agenzie di bacino del TPL, attraverso il "Programma di bacino", con il quale ogni Agenzia pianifica il servizio sul proprio territorio e successivamente stipula contratti di servizio con le aziende che svolgono i servizi di trasporto.
- **Rete e infrastrutture:**
 - 6.000 autobus in servizio (urbani e interurbani)
 - 100 km di rete metropolitana
 - 200 km di rete tranviaria
- **Volume di offerta:** oltre 300 milioni di vetture*km/anno
- **Domanda di trasporto:** 690 mln passeggeri/anno (2023) – Polis Lombardia su dati Istat
- **Flotta:** 2.156 unità - Polis Lombardia su dati Istat
- **Assetto contrattuale:** circa 100 contratti/concessioni con 82 operatori, per un totale di circa 800 mln € di corrispettivi

Appendice 1. b. - Il Servizio Ferroviario Regionale

- **Responsabilità:** Regione Lombardia programma e finanzia con risorse proprie e trasferimenti statali
- **Programmazione dei servizi:** Regione Lombardia
- **Rete e infrastrutture:**
 - 1.870 km di rete ferroviaria (1.544 km RFI, 326 km Ferrovienord)
 - 411 stazioni in Lombardia (301 RFI, 110 Ferrovienord) + 9 stazioni FER (Emilia-Romagna)
- **Gestione del servizio:**
 - **Operatore:** Trenord (partecipata da FNM e Trenitalia) scelto mediante affidamento diretto
 - **Assetto contrattuale:** Contratto di Servizio decennale (rinnovato il 1° dicembre 2023)
 - **Modalità:** regime net cost (ricavi tariffari all'impresa)
- **Servizio offerto:** 2.270 corse giornaliere/feriale (2024)
- **Domanda di trasporto:** 201 mln passeggeri/anno (2024)
- **Flotta:** 456 treni

Una questione di particolare rilevanza nel definire le prospettive di sviluppo del Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Lombardia riguarda il quadro normativo di riferimento e la sua evoluzione. In tale contesto, la revisione proprio **della Legge Regionale n. 6/2012**, approvata con Legge Regionale 29 gennaio 2026, n. 2 Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti) assume una particolare rilevanza.

A fronte delle forti aspettative di riforma e innovazione volte a rendere il sistema maggiormente efficace, integrato e sostenibile, **la modifica approvata è un'occasione persa, un intervento al ribasso rispetto al testo originario più che una revisione organica della disciplina**. Essa si limita a rinviare alla normativa statale in materia di procedure di gara e introduce **un'impostazione marcatamente accentratrice**, che non ridefinisce in modo sostanziale il ruolo programmatico della Regione né valorizza il necessario rapporto di collaborazione con le Agenzie per il TPL e gli enti locali – principio che aveva ispirato la precedente riforma.

Tale approccio determina un significativo indebolimento del ruolo delle Agenzie, strumenti amministrativi essenziali per il governo del sistema, le cui competenze risultano depotenziate senza che sia al contempo affrontata, né tantomeno risolta, la questione della loro natura giuridica.

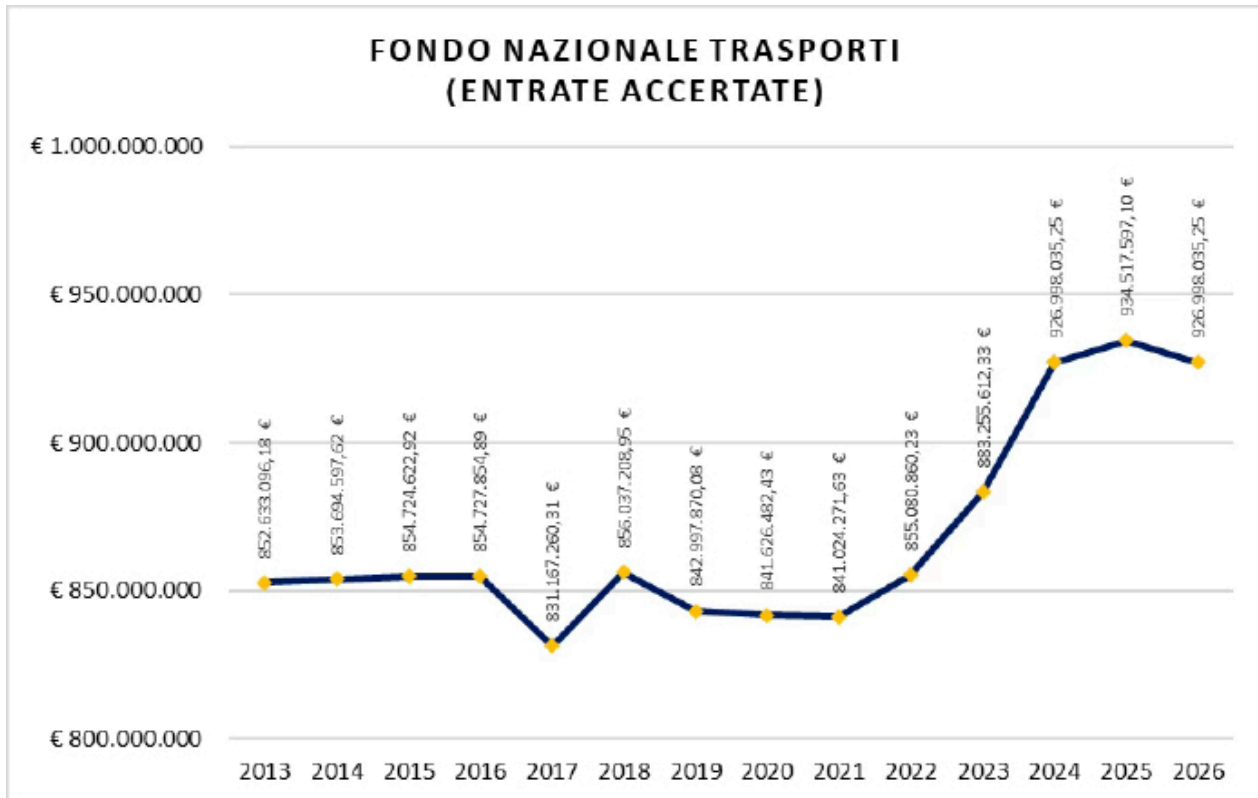
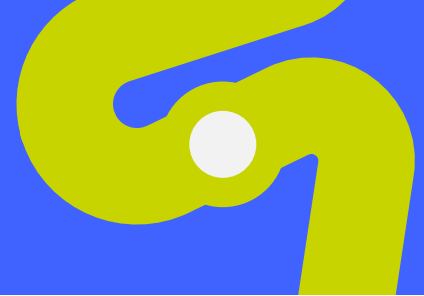
A ciò si aggiunge un elemento strutturale di criticità: le risorse attualmente disponibili per la gestione ordinaria del servizio risultano del tutto insufficienti non solo a garantire l'efficienza dell'attuale sistema, ma anche a sostenerne lo sviluppo futuro. Si assiste infatti **alla realizzazione di nuove infrastrutture senza un'adeguata pianificazione delle risorse necessarie per l'attivazione e il mantenimento dei servizi connessi**, compromettendo ulteriormente la sostenibilità complessiva del sistema di trasporto pubblico regionale.

1.1. Le risorse economiche

Il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in Lombardia – sia ferroviario sia su gomma – proviene principalmente da due fonti: **il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto Ordinario (FNT) e le risorse autonome della Regione**. La Regione ha piena autonomia nella definizione di quante risorse destinare al servizio ferroviario e quante al trasporto pubblico locale su gomma.

Nel 2025, la spesa complessiva per il trasporto pubblico regionale ha raggiunto circa **1,33 miliardi di euro**. Di questi, 934,5 milioni provenivano dal FNT, suddivisi in modo quasi equilibrato tra servizio ferroviario (462,4 milioni, pari al 48%) e trasporto pubblico locale su gomma (503,6 milioni, pari al 52%). Le risorse autonome della Regione ammontavano invece a 415,9 milioni, distribuite in misura leggermente diversa: 172,9 milioni per il servizio ferroviario (47%) e 192,8 milioni per il trasporto pubblico locale (53%).

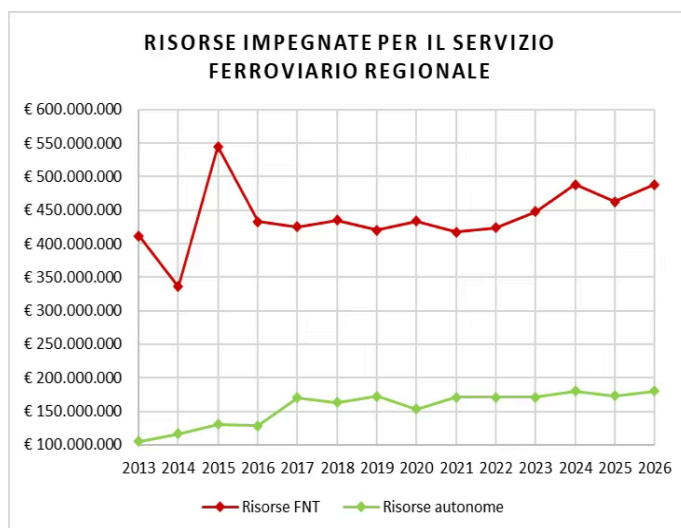
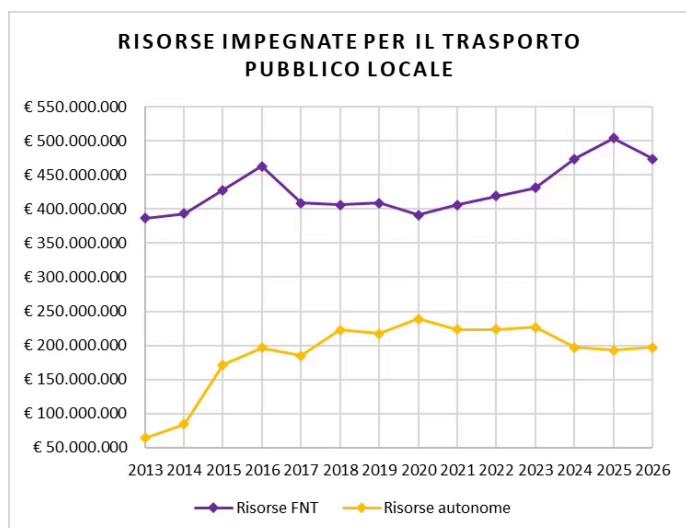
UN NUOVO PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOMBARDO



Fonte: elaborazioni Gruppo Consiliare Partito Democratico Lombardia Democratica e Progressista su dati contabilità regionale

Va sottolineato che la Lombardia è tra le poche regioni italiane a destinare risorse proprie al trasporto pubblico locale su gomma. Per molti anni tali risorse sono rimaste sostanzialmente costanti, nonostante le difficoltà delle Agenzie del TPL a migliorare e ampliare i servizi. Con il **bilancio previsionale 2025-2027** e il conseguente assestamento di bilancio, tuttavia, si è registrata una drastica riduzione delle risorse autonome per il TPL: per il 2025 il contributo regionale è stato inferiore di circa 32, 2 mln € rispetto a quello del 2024. Proprio mentre il Fondo Nazionale Trasporti cresce (+166 milioni nel 2024, +120 nel 2025) - nel bilancio previsionale 2025-2027, la Giunta regionale ha deciso di ridurre il proprio contributo al Trasporto Pubblico Locale, compensando tale riduzione con un contestuale aumento della quota di risorse nazionali.

Questo incremento, tuttavia, non è stato sufficiente: la crescita del FNT (+166 milioni nel 2024, +120 nel 2025) non ha compensato l'aumento del tasso di inflazione e le risorse a disposizione delle Agenzie hanno consentito al massimo di **mantenere il livello dei servizi**, senza lasciare margini per un loro potenziamento, che avrebbe richiesto invece nuove entrate.



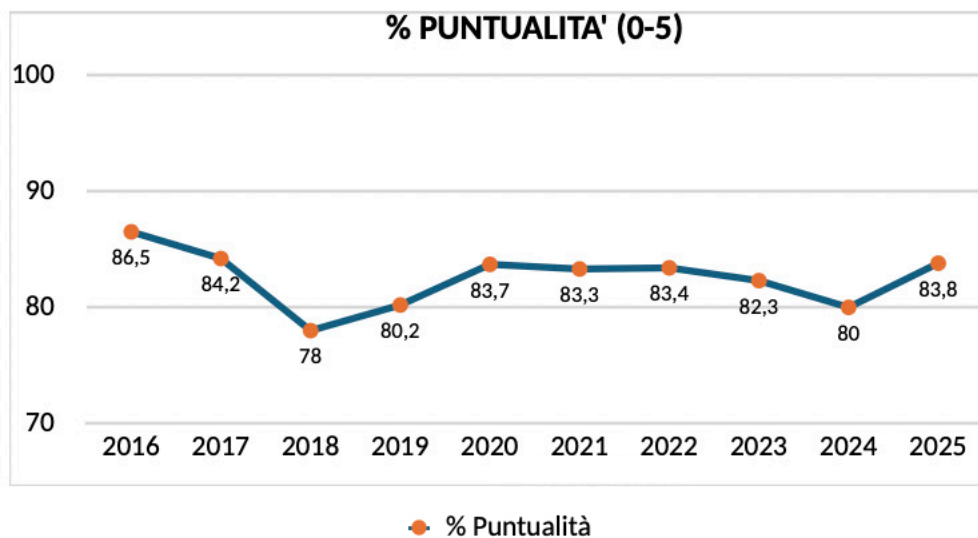
Fonte: elaborazioni Gruppo Consiliare Partito Democratico Lombardia Democratica e Progressista su dati contabilità regionale

1.2. Le criticità del servizio

1.2.1. Puntualità e comunicazioni all'utenza

Uno dei problemi che incide maggiormente sulla vita dei pendolari riguarda la puntualità. In Lombardia, i treni di Trenord sono spesso al centro delle critiche a causa di ritardi e cancellazioni frequenti, che compromettono la quotidianità di migliaia di viaggiatori. Questa situazione genera disagi non solo negli spostamenti casa-lavoro, ma anche nella gestione del tempo e nella qualità della vita dei cittadini.

Anno	% puntualità entro i 5 minuti
2016	86,5%
2017	84,2%
2018*	78%
*servizio condizionato dall'incidente di Pioltello	
2019	80,2%
2020	83,7%
2021	83,3%
2022	83,4%
2023	82,3%
2024	80,0%
2025	83,8%



Fonte: elaborazioni Gruppo Consiliare Partito Democratico Lombardia Democratica e Progressista su dati Trenord

Principali cause dei ritardi riferite da Trenord:

- prolungata sosta in stazione;
- formazione del treno;
- accudienza del materiale rotabile.

Nel 2024, sono stati presentati a Trenord 9040 reclami, di cui il 42% riguardava i ritardi, perdite di coincidenze e soppressioni e il 7% riguardava la macrocategoria delle informazioni all'utenza.

Oltre ai ritardi e alle cancellazioni, una problematica rilevante è rappresentata dalle comunicazioni e dall'app di Trenord: molti pendolari segnalano la mancanza di notifiche in tempo reale in caso di disservizi oppure la diffusione di aggiornamenti solo a posteriori, a disagio già subito. A ciò, si aggiungono informazioni generiche e poco chiare, che non consentono ai viaggiatori di capire realmente la situazione, aumentando la frustrazione e la sfiducia sul servizio.

1.2.2. La cancellazione del cd. bonus regionale ritardi

In un contesto di crescenti disagi, con il rinnovo del Contratto di Servizio tra Regione Lombardia e Trenord, a partire dal 2024 il **"bonus regionale" è stato cancellato**. Dal primo di aprile viene applicato il sistema alternativo dell'**indennizzo**: per i pendolari cambia, in modo **sfavorevole**, il calcolo dei disservizi e, sempre in modo sfavorevole, anche il metodo di fruizione. Se il bonus veniva assegnato in base a un calcolo che considerava i ritardi oltre i cinque minuti, l'indennizzo considera i ritardi oltre i quindici minuti. Inoltre, mentre l'assegnazione del bonus era automatica, ora è il pendolare che deve informarsi e richiedere, tramite la compilazione di un form online, il riconoscimento di un voucher a titolo di indennizzo.

Utilizzando il criterio dell'indennizzo e applicandolo a quanto accaduto nel corso del 2023, si scopre che a fronte di 179 linee a bonus, solo 73 avrebbero meritato l'indennizzo. Per fare un esempio, la Milano Mortara Alessandria - a bonus per 21 mesi consecutivi con indicatori molto negativi - nel 2023 sarebbe stata "promossa" per quattro mesi su dodici. Per Trenord, insomma, il nuovo metodo è economicamente molto vantaggioso, senza considerare che togliendo l'automatismo è indubbio che i richiedenti l'indennizzo saranno sensibilmente meno dei beneficiari del bonus.

Non è vero che Regione Lombardia è stata obbligata ad abbandonare il bonus e a passare all'indennizzo per ottemperare a una direttiva dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, come è stato più volte fatto credere. **L'ART, infatti, impone di istituire l'indennizzo, ma non impedisce di applicare un sistema più favorevole ai viaggiatori** (artt. 1 e 2 dell'allegato A della delibera ART 106/2018), come peraltro avviene in Liguria, Toscana, Provincia autonoma di Trento e Provincia autonoma di Bolzano.

1.2.3. La sicurezza sui treni e nelle stazioni

I pendolari da anni lamentano una scarsa sicurezza delle stazioni e sui treni.

I numeri forniti dalla Polizia Ferroviaria danno loro ragione: nel primo semestre del 2025 in Lombardia si sono registrati 2.903 reati (furti, rapine, danneggiamenti e violenze) su treni e stazioni, con una media di 16 reati al giorno.

Milano è la provincia più colpita con 1.881 illeciti, tra cui 7 violenze sessuali sui treni e 3 nelle stazioni, per una media di 10,45 al giorno, seguono Varese con 207 casi e Brescia con 177.

Le violenze o minacce a pubblico ufficiale in Lombardia sono 83.

DELITTUOSITÀ IN LOMBARDIA	DANNEGGIAMENTI		FURTI		RAPINE		VIOLENZA - MINACCIA P.U.		VIOLENZA SESSUALE	
	Stazione	Treno	Stazione	Treno	Stazione	Treno	Stazione	Treno	Stazione	Treno
Bergamo	12	4	28	35	11	6	2	2	1	1
Brescia	11	5	24	122	6	5	1	2	0	1
Como	6	1	23	31	1	2	1	1	1	2
Cremona	1	3	13	10	5	1	0	0	0	0
Lecco	4	2	6	15	1	6	1	3	1	0
Lodi	4	2	6	18	5	1	0	1	0	1
Mantova	9	1	10	24	1	1	0	1	0	1
Milano	38	21	508	1094	54	108	33	18	3	7
Monza Brianza	9	5	39	52	6	25	1	2	0	1
Pavia	9	3	17	108	2	6	3	2	0	1
Sondrio	2	0	5	10	0	0	0	1	0	0
Varese	17	1	55	113	7	3	3	5	1	2
TOTALE	122	48	734	1632	96	164	45	38	7	17

Fonte: Dati Polizia di Stato – Compartimento Polizia Ferroviaria Lombardia

1.2.4. Il Sistema di Bigliettazione Elettronica e l'integrazione tariffaria

La realizzazione del Sistema di Bigliettazione Elettronica (SBE) è fondamentale per la completa introduzione del Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM) per tutte le agenzie e del biglietto unico regionale, ma il sistema SBE - così come ideato e lentamente avviato - è in ritardo. Nel 2014 Regione Lombardia ha finanziato lo sviluppo dei sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili di trasporto pubblico locale attraverso un bando grazie al quale le aziende operanti in vari bacini hanno iniziato la transizione verso i titoli di viaggio elettronici.

Negli anni successivi ha poi approvato:

- le "Modalità attuative per la realizzazione sul territorio regionale dei sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili per la gestione dei sistemi tariffari ai sensi del r.r. 4/2014" prevedendo la necessità della costituzione del Centro Servizi Regionale (CSR), raffigurabile dal sistema di cui risultano già dotate le aziende costituenti il Consorzio SBE, che deve essere implementato ed ampliato per consentire la gestione dei sistemi di tariffazione e bigliettazione su tutti i bacini del territorio regionale;
- l'aggiornamento del progetto di evoluzione del sistema di bigliettazione magnetico-elettronica, che concerne la realizzazione di nuove componenti del Centro Servizi Regionale (CSR).

Quindi, per garantire il tempo necessario per l'adeguamento dei sistemi di bigliettazione elettronica in corso di realizzazione alle specifiche operative per l'interoperabilità dei sistemi e per la loro effettiva realizzazione, nonché di allineare le tempistiche di realizzazione dei sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili con quelle di implementazione dei Sistemi Tariffari Integrati dei Bacini di Mobilità, in coerenza con le tempistiche di aggiudicazione delle gare di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale da parte delle Agenzie di TPL, i termini previsti dal bando del 2014 sono stati prorogati a più riprese.



Alla luce dei ritardi, Regione Lombardia ha recentemente avviato, in collaborazione con ARIA S.p.A., la progettazione e la sperimentazione di un nuovo servizio digitale che consenta la transizione verso un paradigma di bigliettazione del trasporto pubblico locale completamente digitalizzato. A supporto di tale attività si è provveduto alla costituzione di un Gruppo di Lavoro – composto dall’Agenzia del TPL di Milano, Monza Brianza, Lodi e Pavia, il Consorzio SBE, i principali operatori del TPL e un rappresentante per ciascuna Associazione di categoria ANAV, ASSTRA ed AGENS - finalizzato al coinvolgimento degli stakeholders nella progettazione della fase sperimentale.

Per quanto riguarda l’integrazione tariffaria in Lombardia, a eccezione dell’Agenzia per il TPL del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia in nessun altro bacino di mobilità è stato attuato quanto previsto dall’art 44 della legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 “Disciplina del settore trasporti” e dal conseguente Regolamento regionale sul sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico (n. 4 del 10 giugno 2014) in materia integrazione tariffaria e in particolare, gli STIBM quali sistemi tariffari di bacino che prevedano, “per ciascuna categoria di titoli di viaggio, integrazioni tariffarie obbligatorie fra servizi urbani, di area urbana, interurbani e ferroviari”.

Nel 2024, Regione Lombardia ha esortato le aziende a emettere, a decorrere dal 15 novembre 2024, le tessere di riconoscimento conformemente al layout previsto dalla DGR 4802/2021 “Determinazioni in merito alla tessera del trasporto pubblico prevista all’art. 29 del Regolamento Regionale n. 4/2014”. Le aziende si sono, quindi, attivate per emettere le tessere con il nuovo layout e l’utilizzo dei sistemi tariffari attuali in attesa della definizione e approvazione degli STIBM di bacino. Contestualmente, le Agenzie hanno presentato a Regione Lombardia modelli di STIBM con proposte di azionamento e relative tariffe segnalando criticità rilevanti, quali:

- Livello tariffario del ferro mediamente inferiore al 20% rispetto alla gomma;
- Necessità di salvaguardia, nel passaggio dal sistema lineare aziendale al sistema a zone integrato, da un lato dell’introito storico derivante dalla vendita dei titoli di viaggio, dall’altro di non apportare un diffuso e significativo incremento del costo a carico dell’utenza.

L’adozione del sistema tariffario STIBM nel bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha ottenuto risultati positivi e il fatto che gli altri bacini abbiano difficoltà ad attivare l’integrazione non è da imputare al carattere obbligatorio dell’integrazione a ciascuna categoria di titolo di viaggio e tra tutti i diversi tipi di servizi comunali, di area urbana, interurbani e ferroviari ma al perdurare di titoli di viaggio che valgono soltanto su alcuni servizi, in quanto rende complessa e sperequata, dal punto di vista degli utenti, la definizione della gamma tariffaria offerta.

1.2.5. Le criticità del Trasporto Pubblico Locale su gomma

Il Trasporto Pubblico Locale su gomma in Lombardia presenta diverse problematiche che si ripercuotono sulla qualità del servizio offerto.

Oggi, con l’esclusione dei principali centri, il **servizio scolastico** è sostanzialmente il cuore dell’attività, ma genera problemi di sovraffollamento nelle fasce orarie di punta e una riduzione della disponibilità di corse negli altri momenti della giornata. A ciò si somma la crescente difficoltà nel reperire autisti, con conseguenti riduzioni di linee e ritardi, che compromettono l’affidabilità complessiva del sistema.

Una peculiarità significativa riguarda la **distribuzione delle risorse**: sono scarse e nonostante gli autobus siano utilizzati da un numero di pendolari quasi quattro volte superiore rispetto a quelli che si spostano in treno, i fondi destinati al servizio su gomma risultano equivalenti a quelli destinati al trasporto

ferroviario. E' del tutto evidente che quest'ultimo abbia costi più alti, ma va anche rilevato che il nuovo - e più oneroso - contratto di servizio di Trenord contribuisca a comprimere i trasferimenti destinati al trasporto pubblico locale. Le Agenzie del TPL, infatti, non riescono a garantire adeguate risorse per un servizio capillare ed efficiente lungo tutto l'arco della giornata, concentrando l'organizzazione quasi esclusivamente sul trasporto scolastico. A risentire di questa condizione sono altresì le "aree deboli", cioè i territori periferici e a bassa densità abitativa: qui la domanda è più contenuta, ma la necessità di mobilità resta elevata. Tuttavia, i collegamenti sono spesso scarsi, poco frequenti o del tutto assenti nelle ore serali e nei giorni festivi, penalizzando soprattutto studenti, anziani e lavoratori senza alternative di trasporto privato.

La mancanza di un'adeguata intermodalità è un'ulteriore criticità. **L'integrazione tra autobus, treni e metropolitane** è ancora **insufficiente**: mancano coincidenze garantite, infrastrutture idonee e una piena armonizzazione tariffaria, rendendo più difficile per l'utenza combinare in modo efficace i diversi mezzi di trasporto.

I cambiamenti sociali e abitativi stanno ampliando la domanda di mobilità: sempre più persone scelgono di spostarsi dai centri urbani alla provincia, incrementando il fabbisogno di corse aggiuntive, soprattutto nelle ore di punta. L'offerta attuale, tuttavia, non riesce ancora a soddisfare appieno queste nuove esigenze, rendendo evidente la necessità di una maggiore attenzione e di investimenti mirati nel trasporto pubblico su gomma.

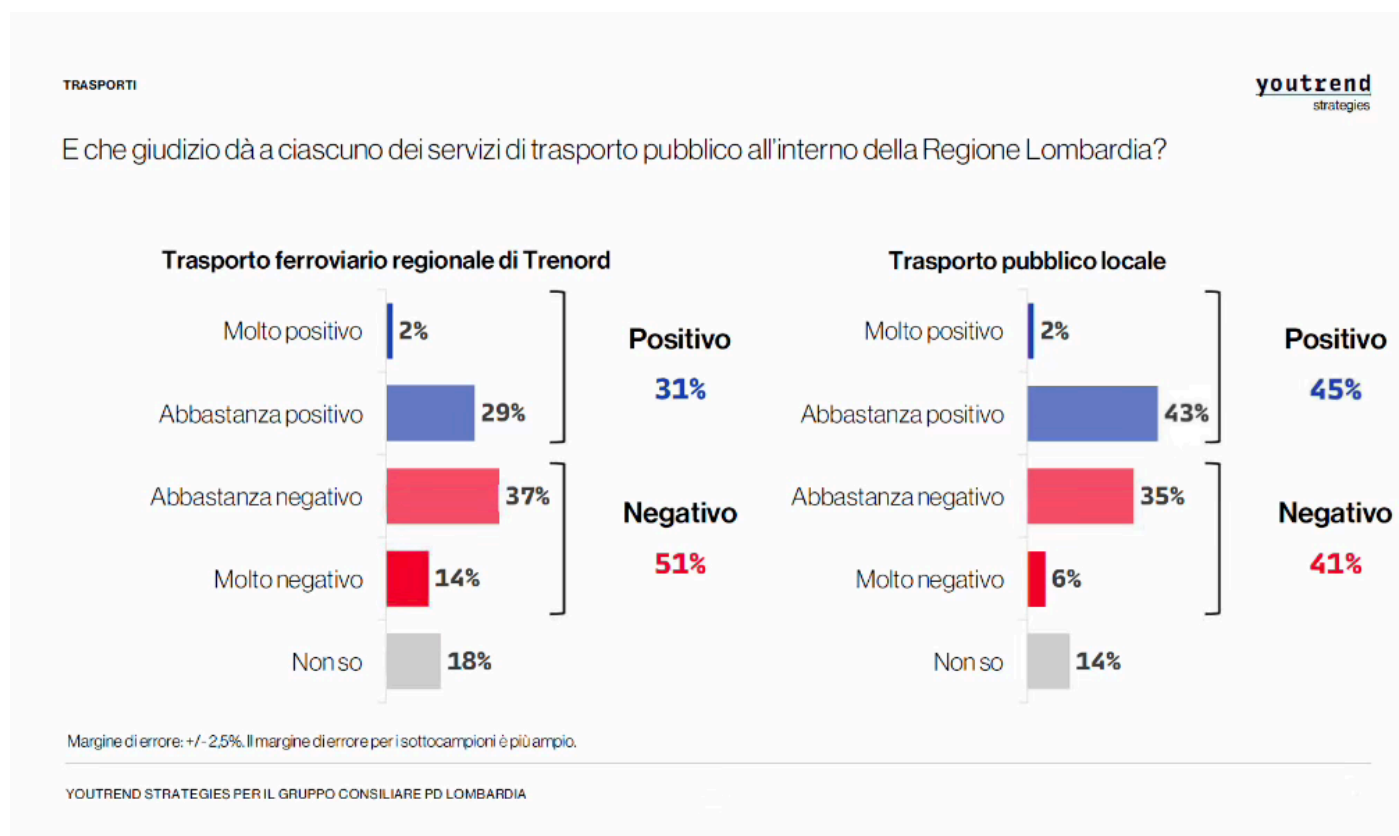


UN NUOVO PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOMBARDO

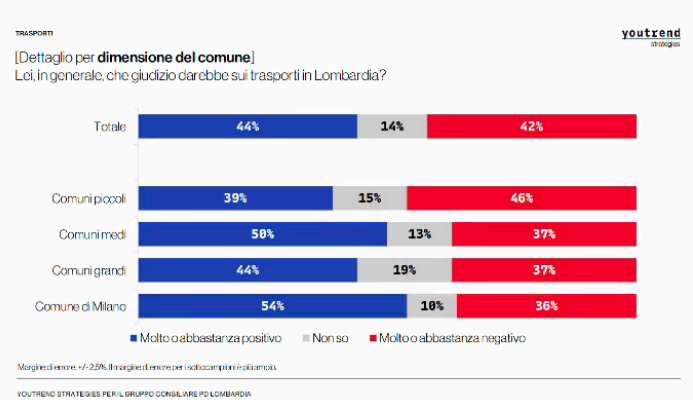
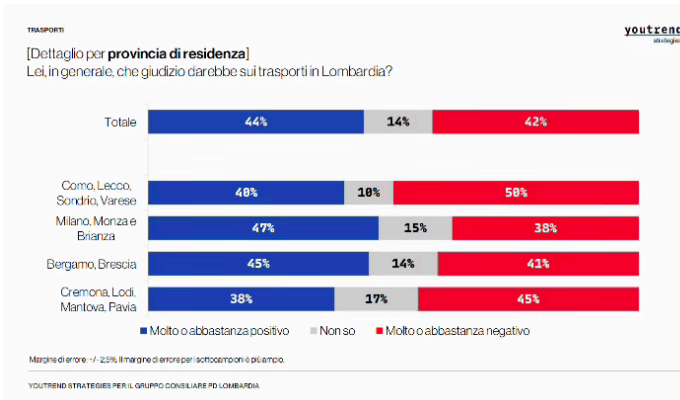
1.3. Il sondaggio di YouTrend Strategies per il Gruppo Consiliare PD Lombardia

Il Gruppo consiliare del Partito Democratico della Lombardia a marzo 2025 ha commissionato un sondaggio a You Trend Strategies per conoscere il reale sentiment dei cittadini lombardi sul trasporto pubblico regionale.

La fotografia scattata dall'indagine conferma quanto denunciato dal Gruppo PD e offre ulteriori elementi di analisi. Infatti, mostra che il 51% dei lombardi dà un giudizio negativo sul trasporto ferroviario regionale di Trenord e solo il 31% ha invece un'opinione positiva. Al contrario, rispetto alla qualità del trasporto pubblico locale (bus urbani ed extraurbani, tram e metropolitane, battelli) prevale il giudizio positivo (45%) rispetto a quello negativo (41%).



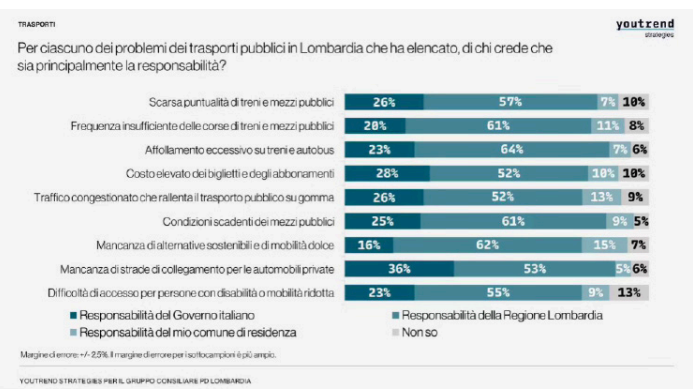
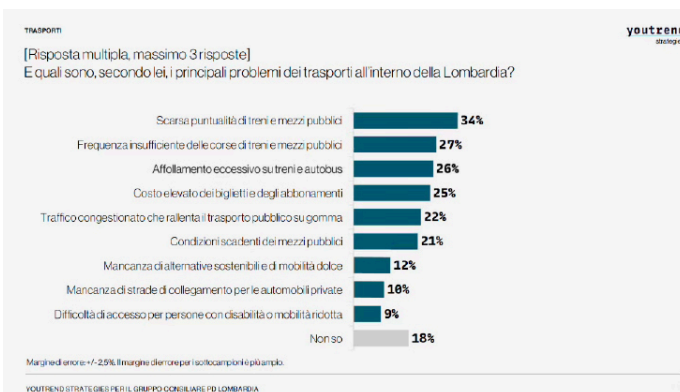
In generale i lombardi apprezzano il sistema dei trasporti della propria regione: le persone soddisfatte sono nel complesso il 44%, contro un 42% di insoddisfatti, ma quando si entra nel dettaglio si rilevano rilevanti differenze che dimostrano come il dato complessivo sia condizionato in positivo da Milano e Città Metropolitana, Monza e Brianza e Brescia.



Come evidenziano i dati scorporati, chi vive nella Città Metropolitana di Milano e nella provincia di Monza e Brianza, ma anche a Bergamo e Brescia, ha complessivamente un giudizio più positivo che negativo, al contrario di quanto avviene nelle province montane del Nord Ovest (Como, Lecco, Sondrio e Varese) e della bassa (Pavia, Cremona, Lodi e Mantova). Sono gli abitanti dei comuni fino a 20mila abitanti ad esprimersi in modo più critico – in questi territori solo il 39% degli intervistati promuove il sistema dei trasporti – mentre nel comune di Milano più della metà, il 54%, lo apprezza. Le città reggono, offrono un servizio di trasporto urbano apprezzato dai cittadini, pur tra mille difficoltà e combattendo il sottofinanziamento statale e regionale che prosegue da anni, ma dall'altra parte c'è un servizio extraurbano che fatica, pur con condizioni molto diverse.

Per i lombardi esiste una responsabilità chiara per questi problemi, ed è della Regione Lombardia.

Per ognuno delle criticità testati, oltre la metà dei cittadini incolpa la Regione, in particolar modo per l'eccessivo affollamento (64%), la mancanza di alternative sostenibili (62%), la frequenza insufficiente e per la condizione scadente dei mezzi pubblici (61%). Molto più contenuto il numero di persone che incolpano principalmente il governo e i comuni.





1.4. Il trasporto merci

1.4.1. Le logistiche

In Lombardia, la logistica ha accompagnato uno sviluppo economico che ha contribuito a fare del Nord Est, insieme al nuovo quadrilatero industriale, uno dei motori del Paese, capace di generare quasi la metà del PIL nazionale. Su questa rete si muovono **ogni giorno oltre 100 mila veicoli pesanti** lungo le principali arterie autostradali.

Risulta evidente la necessità di collegare meglio il trasporto merci, investendo sul ferro e non solo sulla gomma. Una crescita che però non è stata "accompagnata".

In questa direzione si è concentrata la nostra Proposta di Legge presentata nel 2021 - che metteva al centro il ruolo della **pianificazione** - e che si è concretizzata con l'approvazione della Legge Regionale 8 agosto 2024, n. 15 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale", la prima legge dedicata al settore. Un passo avanti utile, ma non esaustivo.

Negli ultimi tre anni il settore è cresciuto e si è trasformato, mettendo sempre più al centro le realtà della **logistica dell'ultimo miglio** (la cosiddetta logistica last mile) e quella relativa ai Data Center.

In questo contesto diventa fondamentale non solo la pianificazione territoriale, ma anche la necessità di disporre di una visione complessiva del settore, strettamente connesso alla mobilità, agli interporti e alla qualità del lavoro.

Il **sistema intermodale** in Lombardia presenta oggi molte criticità, tra cui:

- la **mancaza di una rete integrata** coordinata a livello regionale - nonostante la presenza di diversi terminal intermodali - che permetterebbe di ottimizzare i flussi di merci e ridurre i tempi di percorrenza;
- il **costo elevato** poiché il passaggio da una modalità di trasporto all'altra comporta spese aggiuntive che possono rendere il trasporto intermodale meno competitivo rispetto a quello su strada per alcune tipologie di merce;
- la **limitata offerta di servizi** soprattutto per le piccole e medie imprese, che non riescono a trovare soluzioni adatte alle loro esigenze;
- le **infrastrutture inadeguate** in quanto le reti ferroviarie e stradali non sono sufficientemente sviluppate per sostenere una maggiore espansione del trasporto intermodale;
- la **mancaza di una cultura logistica** a causa della quale persiste la diffidenza nei confronti del trasporto intermodale, soprattutto da parte delle imprese, che preferiscono affidarsi a soluzioni più tradizionali.

Le conseguenze di queste criticità sono molteplici:

- **congestione del traffico** a causa dell'elevato numero di mezzi pesanti sulle strade;
- **aumento dell'inquinamento** generato dal prevalente ricorso al trasporto su strada;
- **minore competitività delle imprese** sul mercato internazionale a causa di costi logistici più elevati.

1.4.2. Gli interporti

Attualmente in Italia sono attivi 24 interporti, fra cui quello di Mortara, in Lombardia.

Il 5 novembre 2025 la Camera dei Deputati ha approvato definitivamente la Proposta di Legge "Legge quadro in materia di interporti", una legge necessaria, ma che interviene in modo inadeguato, insufficiente e con risvolti potenzialmente dannosi. In particolare, l'articolo 5 introduce una **sostanziale privatizzazione**: i gestori degli interporti agiscono in regime di diritto privato e con la trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà, le infrastrutture vengono di fatto privatizzate. Il tutto avviene senza una gara pubblica, prevedendo soltanto una perizia giurata di un tecnico, un elemento che apre la strada a possibili distorsioni e a un concreto rischio di svendita di asset strategici.

È, inoltre, criticabile la forte discrezionalità attribuita al Ministro delle Infrastrutture nel decidere come allocare le risorse, quali progetti finanziare e quali interporti ammodernare: più che una legge quadro, questa norma appare come una legge delega, peraltro basata su criteri poco chiari. Risulta grave anche il mancato coinvolgimento di Regioni, enti locali, parti sociali e categorie produttive nei processi decisionali.

Tra gli aspetti positivi si possono rilevare le condizioni stabilite per l'individuazione degli interporti, come la disponibilità di aree non soggette a vincoli, la presenza di adeguati collegamenti stradali o ferroviari o con almeno un porto o un aeroporto, e la coerenza con i corridoi transeuropei.

Resta infine un'incoerenza evidente: al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è attribuita la facoltà di individuare nuovi interporti, fino a un massimo di 30, ma le risorse stanziare per realizzare tali infrastrutture o potenziare quelle esistenti risultano estremamente limitate –6 milioni per il 2024, 5 milioni per il 2025 e 10 milioni per il 2026.



2. GOVERNANCE E REVISIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 APRILE 2012 N. 6 "DISCIPLINA DEL SETTORE TRASPORTI"

Il servizio ferroviario e il trasporto pubblico locale sono caratterizzati da diversi elementi di similitudine e di necessaria interconnessione. Il trasporto pubblico locale viene, di fatto, demandato ai Comuni capoluogo mentre il trasporto ferroviario è direttamente gestito da Regione Lombardia. Questa divaricazione nella Governance ha delle ricadute di carattere tecnico ed economico sulla scarsa integrazione dei due sistemi, della gestione delle risorse e della pianificazione di servizi ed investimenti. La difficoltà insiste nel sistema ferroviario, dove la maggior parte delle reti sono di proprietà del gestore nazionale, rispetto alla gestione del vettore che, per scelta di Regione Lombardia, dal 2011 è governata con una partecipazione paritaria tra il socio regionale e quello nazionale che ha depresso gli investimenti e bloccato lo sviluppo della società Trenord.

La legge regionale ha provato a integrare la regolazione e la governance del sistema ferroviario e del trasporto pubblico (gomma e metro) ma, a diversi anni dalla sua prima attuazione, è evidente che il tentativo è fallito.

A pesare in particolar modo l'assenza del ruolo programmatore, di coordinamento e di indirizzo della Regione stessa. L'aver delineato le Agenzie di bacino del TPL da un lato e l'aver delegato il servizio ferroviario regionale al sistema delle società partecipate dall'altro, **ha fatto sì che si indebolisse il ruolo centrale dell'ente regionale**, oltre a minarne l'autorevolezza nel governo del sistema del trasporto pubblico.

Le Agenzie di bacino, povere di risorse umane ed economiche, faticano a dare un ordine al processo regolatorio e sostenere un armonico trasporto interconnesso e il cronico sottofinanziamento - ora ulteriormente gravato dalla crisi nell'arruolamento di conducenti e dagli effetti dell'inflazione degli ultimi anni - deprime la domanda e lo switch modale (trasferimento di mobilità dal trasporto privato a quello pubblico di massa).



Come hanno messo in luce alcuni accessi agli atti del nostro gruppo, la situazione delle agenzie di bacino è critica. In un quadro in cui sono chiamate a celebrare le gare per il TPL risultano ampiamente sottodimensionate. In tutto, direttori compresi, contavano - dato del 2023 - 44 addetti, la metà delle figure previste da tutte e 6 le rispettive piante organiche, già assai ridotte rispetto alle esigenze. Nel 2024, l'agenzia più grande, quella di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, può fare affidamento su 12 addetti dei 30 previsti. L'ente che svolge l'analoga funzione presso il bacino 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.

AGENZIA	Dipendenti	Pianta organica - personale previsto	Trasferimenti totali (2023)
Milano, MB, Pavia, Lodi	12 (11 tempo indeterminato + 1 tempo determinato) + direttore	30	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	6	9.064.662,88 €
Totale	44	85	663.142.574,87 €

Fonte: elaborazioni Gruppo Consiliare Partito Democratico Lombardia Democratica e Progressista su dati ottenuti dalle Agenzie del TPL mediante accesso agli atti

In assenza di una forte regia regionale, inoltre, l'attuale suddivisione delle agenzie contribuisce a un'impostazione statica del governo della mobilità lombarda, fermo alla rigida definizione dei bacini su scala prettamente provinciale, senza tener conto dell'evoluzione dello stesso trasporto pubblico e dell'assenza di strategie data driven nella pianificazione. Ciò aggrava le criticità relative all'evoluzione di sistemi di integrazione tariffaria.

La disciplina del trasporto pubblico, inoltre, ha subito modifiche atte ad aprire al mercato e alla concorrenza il servizio, in particolare su spinta comunitaria. L'assenza di risorse stabili e soddisfacenti per garantire un servizio adeguato e una certa resistenza alla liberalizzazione hanno rallentato l'avvento di gare pubbliche per il servizio e la somma di questi aspetti ha caratterizzato alla descritta debolezza del settore.

A ciò si aggiunge una grande sovrapposizione di competenze tra i vari livelli istituzionali, le normative comunitarie, le leggi statali, la legislazione regionale e la governance dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, dell'anticorruzione e delle autorità locali, rispetto a soggetti che sono spesso di proprietà comunale o regionale o misti.

Un coacervo gestionale che crea una situazione di grande complessità. Per questo motivo, è necessario ripensare la governance a livello regionale, semplificandola, stabilizzandola nel tempo e garantendo agli operatori la possibilità di favorire integrazioni in un contesto di programmazione stabile, per quanto le risorse nazionali lo rendano possibile.



2.1. Revisione della l.r. 6/2012 "Disciplina del settore trasporti"

Il Consiglio regionale, il 29 gennaio 2026, ha approvato la legge regionale n. 2 "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)", con l'obiettivo di rivedere alcune previsioni della legge regionale 6/2012.

Il nucleo delle modifiche riguarda una svolta verticistica rispetto alle funzioni di Regione, che da un lato ha deciso di dismettere la propria quota in seno alle singole agenzie del TPL, dall'altro che si è ritagliata la possibilità di emanare **linee guida e direttive vincolanti** a cui le Agenzie del TPL dovranno attenersi. Tale decisione è stata giustificata dallo scarso peso della partecipazione della Regione alle Agenzie. Come evidenziato dall'Agenzia del TPL di Milano, Monza Brianza, Lodi e Pavia, non corrisponderebbe al vero la denunciata scarsa agibilità regionale in questi organismi, semmai si è rinvenuta una scarsa costanza nella partecipazione: negli ultimi 8 anni l'Assemblea dell'Agenzia TPL di Milano ha votato 47 deliberazioni, ma Regione ha partecipato al voto solo in 15 occasioni (una volta ogni tre) e in queste votazioni c'è stata unanimità.

La riforma approvata sembra limitare l'autonomia decisionale delle Agenzie e le relega a mere "passacarte" con l'accentramento dei poteri da parte dell'Assessorato e della Giunta regionale, nonostante i proclami su autonomia e sussidiarietà. Infine, non è stato minimamente affrontato l'annoso tema della ripartizione e della gestione delle risorse: a fronte di un trasporto pubblico locale vessato di regole e di obblighi di trasparenza e rendicontazione, la giunta ha ritenuto di mantenere un regime di tutela per il servizio ferroviario regionale.

La riforma approvata è un'occasione persa, un intervento al ribasso rispetto al testo originario più che una revisione organica della disciplina che si occupi dei veri problemi del trasporto pubblico. Regione rafforza il suo ruolo, lascia sole le Agenzie – già in difficoltà –, gli Enti Locali e i pendolari. Ciò di cui la Lombardia ha bisogno è il contrario di quanto hanno fatto la giunta Fontana e l'assessore Lucente. Il servizio di trasporto pubblico locale va potenziato, le agenzie vanno meglio definite e valorizzate e il sistema dei trasporti, su ferro e su gomma, deve essere integrato sotto un unico soggetto che ne programmi l'intero servizio.

2.2. La nostra proposta di governance

2.2.1. Una visione integrata della mobilità

Tra le scelte più infelici del Presidente Fontana, va annoverata la decisione – in avvio di legislatura – di dividere in due assessorati distinti il governo del trasporto pubblico e lo sviluppo delle infrastrutture. Si tratta di una disposizione innaturale, che ha generato ed alimentato una distinzione artificiosa e dannosa.

Occorre ristabilire una **concezione unitaria di mobilità**, a partire dal livello dei decisori politici: ogni valutazione di realizzare una nuova opera dedicata al trasporto pubblico va contestualizzata in primis rispetto al servizio – ed ai relativi costi di esercizio – e allo stesso tempo a un progetto complessivo che riguardi le dinamiche di spostamento dei lombardi. Lo stesso discorso vale per le grandi infrastrutture viarie, autostrade e superstrade su tutte, che troppo frequentemente negli ultimi due decenni sono state concepite fuori da un disegno regionale (e di bacino padano) che contemplasse anche il ruolo

centrale del trasporto pubblico. Non si può continuare a perseguire tale modello di sviluppo della viabilità che guarda a caso ha generato conseguenze economiche ed ambientali disastrose, oltre ad aver ulteriormente relegato il trasporto pubblico a un ruolo da comprimario.

Per un'armonica coevoluzione dei sistemi della mobilità, crediamo essenziale che si riuniscano sotto un **unico assessorato** tutte le competenze relative a trasporti ed opere pubbliche, dotando il PRMT - oggi "Programma" Regionale della Mobilità e dei Trasporti, da trasformare in "**Piano**" **Regionale della Mobilità (PRM)** - di un ruolo prescrittivo. Tale documento deve assurgere a fulcro della pianificazione regionale, in grado di orientare veramente i sottostanti strumenti programmatori e mettendo a sistema gli investimenti infrastrutturali realmente previsti, il quadro delle risorse necessarie per il funzionamento, i tempi di realizzazione. In altri termini, al PRM dovrà essere demandata la definizione degli obiettivi strategici complessivi del sistema, nonché la pianificazione conseguente delle risorse e, dove necessario, l'individuazione delle linee guida e delle direttive vincolanti per i differenti programmi di settore.

2.2.2. Agenzia Lombarda della Mobilità (ALM)

Alla luce della descritta scarsa centralità di Regione Lombardia nel governo del sistema del trasporto pubblico, occorre istituire un'**Agenzia Lombarda della Mobilità (ALM)** in grado di assumere le funzioni in capo alla Regione previste dalla legge n. 6/2012 all'articolo 3.

Con l'avvento di ALM si determina un **sistema di agenzia a due livelli** che risponde al duplice intento di preservare, da un lato, l'impianto basato su sussidiarietà e autonomia dei territori nel governo del TPL e di rafforzare il ruolo di indirizzo e di coordinamento della regione dall'altro. La nuova agenzia regionale, coinvolgendo i rappresentanti delle agenzie del TPL, rappresenta un vero e proprio punto di incontro tra le istanze e le peculiarità locali con la regia regionale.

In particolare, attraverso la creazione di un soggetto a ciò deputato, si intende consolidare il ruolo di indirizzo, programmazione e coordinamento della Regione in materia di mobilità e trasporti, assicurando l'unitarietà delle politiche regionali e la coerenza tra pianificazione infrastrutturale, programmazione dei servizi e politiche tariffarie. In tal senso, spetterà ad ALM, in collaborazione con le agenzie di bacino - che diventeranno sue articolazioni territoriali - e gli uffici preposti, proporre alla giunta ed al consiglio regionale il **Piano Regionale della Mobilità (PRM)**.

L'attuale modello basato sulle agenzie di bacino del TPL, in assenza di un ruolo di regia regionale, sconta per sua stessa natura il peso della frammentazione territoriale e la morfologia dei bacini su base prettamente provinciale. Allo stato, costituisce un ostacolo allo sviluppo di una mobilità che incontri le esigenze di spostamento dei cittadini e delle imprese lombardi. In questi termini precipuo compito di ALM sarà lo sviluppo, in collaborazione con i livelli locali, della bigliettazione elettronica e di un sistema integrato di tariffazione che sia interoperabile e omogeneo nel territorio regionale.

Come emerso in più occasioni nel corso delle audizioni relative al presente percorso di riforma occorre investire sull'intermodalità, in particolare tra ferro e gomma, sul cui sviluppo pesa in maniera determinante anche la **rigida compartimentazione della governance**: il servizio ferroviario regionale è controllato direttamente dalla regione, mentre il trasporto pubblico locale è materia delle agenzie di

bacino. La partecipazione di ALM al processo pianificatorio e di programmazione della mobilità nel suo insieme, oltre alla gestione dei servizi ferroviari, può contribuire in maniera determinante ad accelerare su questo fronte.

L'Agenzia Regionale avrebbe, quindi, il compito di assolvere alla regia del governo della mobilità lombarda passando attraverso l'armonizzazione e la gestione delle risorse in un unico ambito regionale. Ciò dovrebbe seguire principi di efficienza e basarsi sulla centralità del sistema ferroviario, inteso come l'architettura su cui innestare i servizi afferenti al trasporto pubblico locale.

Per una vera evoluzione del sistema dei trasporti, anche la Lombardia – in tutta la regione e a maggior ragione nei territori a domanda debole – deve impegnarsi per l'affermazione di una strategia **Mobility As A Service (MAAS)** intesa come concezione globale della mobilità in grado di integrare molteplici servizi di trasporto – dal car sharing al taxi – accessibili mediante un unico canale digitale. Appare cogente che sia proprio l'ALM il soggetto atto a sviluppare, alimentare e gestire la piattaforma necessaria e a potenziare l'accesso digitale ai servizi della mobilità, dal pagamento del biglietto e dai servizi di prenotazione alla comunicazione all'utenza. In questi termini la tecnologia, sfruttando i big data e l'intelligenza artificiale, affiancherebbe il decisore politico nelle scelte – pur preservandone l'autonomia - ed assicurerebbe migliori esperienze di viaggio ai passeggeri, anche facendo emergere nuove domande di trasporto, efficientando le esistenti, favorendo l'intermodalità. A tal fine, è necessario disciplinare la disponibilità e l'utilizzo dei dati dei diversi attori, che devono essere pubblici, fruibili e tempestivamente comunicati.

La governance dell'Agenzia consente a Regione la possibilità di incidere nelle politiche pubbliche, ma allo stesso tempo permette di avere una rappresentanza delle articolazioni territoriali, in modo da garantire uno sviluppo sinergico delle politiche con il livello locale, nell'ottica dell'intermodalità. A tale scopo, il consiglio direttivo dell'ALM sarà presieduto dall'assessorato regionale competente e composto dai presidenti delle singole agenzie di bacino del TPL. Al consiglio direttivo viene affiancato un tavolo tecnico cui prendono parte anche i direttori delle singole agenzie.

2.2.3. Agenzia Metropolitana e Agenzie Territoriali

Alla luce di quanto previsto dall'articolo 4 della legge regionale n. 6/2012 rispetto alle funzioni delle Province, si ritiene di riformare il ruolo delle Agenzie di bacino del trasporto pubblico locale, considerando l'introduzione dell'Agenzia Lombarda per la Mobilità, attribuendo i seguenti compiti:

- redazione del Programma di bacino del trasporto pubblico locale, documento programmatico che definisce e programma i servizi di trasporto pubblico locale e la loro regolazione e controllo;
- stesura degli atti propedeutici all'affidamento dei servizi da sottoporre all'ALM e verifica dei contratti di servizio;
- elaborazione del sistema tariffario di bacino e definizione di agevolazioni tariffarie aggiuntive a quelle regionali;
- programmazione e gestione delle risorse per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- determinazione e monitoraggio degli standard gestionali, qualitativi, tecnici ed economici e verifica delle condizioni di viaggio minime applicate dai gestori e delle norme in materia di qualità e sicurezza del lavoro;
- partecipazione al governo dell'Agenzia Lombarda della Mobilità, con particolare riferimento alla

possibilità di avanzare pareri e proposte per l'incremento dell'intermodalità tra i servizi ferroviari regionali e i servizi di trasporto pubblico locale;

➤ convocazione periodica della Conferenza locale del trasporto pubblico locale, al fine di garantire un vero confronto con gli stakeholder (associazioni di rappresentanza dei pendolari, sindacati, mobility manager, imprese di trasporto pubblico, ecc.) riguardo la programmazione e qualità dei servizi, i contratti di servizio, gli aspetti tariffari e i dati di monitoraggio.

La natura giuridica delle agenzie andrà contestualmente definita rendendo le attuali Agenzie delle articolazioni territoriali dell'Agenzia Lombarda per la Mobilità.

Per superare le attuali restrizioni relative ad assunzioni e alla gestione delle risorse economiche, si potranno valutare anche modelli organizzativi di natura più privatistica, fermo restando il perimetro completamente pubblico delle agenzie e la necessità di far riconoscere l'ALM quale Stazione Unica Appaltante.

L'obiettivo prioritario deve essere superare le attuali incredibili criticità legate allo scarso numero di dipendenti e alla necessità di avvalersi di specifiche competenze che ad oggi hanno in diversi casi impedito la piena operatività. A tal fine andranno definiti standard minimi di dotazione del personale da relazionare alla tipologia di servizi erogati, al numero di contratti in essere e di vetture-km di TPL attive nel territorio di competenza.

Rispetto all'organizzazione dei bacini, il modello - che tiene conto del coordinamento alto dell'Agenzia regionale - si articolerà su base prioritariamente provinciale, nell'ottica della sussidiarietà e di valorizzare l'autonomia dei territori. Pur riconoscendo la validità organizzativa dell'Agenzia che raggruppa Como, Lecco e Varese per via di alcune analogie, quali i servizi lacuali, si ritiene utile che le province di Cremona e Mantova, in virtù della scarsa sovrapposizione dei rispettivi servizi TPL dimostrata in questi anni, afferiscano a due agenzie distinte. Per l'Agenzia Metropolitana occorre confermare una perimetrazione su base sovraprovinciale, considerando l'estensione dell'area vasta interessata dalla mobilità legata a Milano, in particolare rispetto ai sistemi di trasporto rapido di massa.

Accanto ai tradizionali bacini basati sui confini amministrativi, è necessario che l'ALM unitamente alle Agenzie territorialmente coinvolte, lavori - grazie alla disponibilità dei dati di mobilità, ricorrendo anche all'intelligenza artificiale e nel contesto di un biglietto unico regionale - anche al riconoscimento dei **bacini di mobilità interdipendenti**, basati sull'effettiva domanda di trasporto dettata, ad esempio, da flussi di pendolari o di turisti. Tale attenzione consentirà di migliorare e meglio tarare i servizi e di introdurre facilitazioni tariffarie adeguate, superando evidenti contraddizioni che insorgono - a dispetto dello spostamento - per effetto dei confini delle singole agenzie e/o presenza o meno di forme di tariffazione integrata.

Per favorire una vera integrazione ferro-gomma, oggi tra le principali criticità del trasporto pubblico lombardo, le agenzie territoriali dovranno concorrere in seno all'ALM - dove saranno rappresentate - alla programmazione dei servizi ferroviari nel proprio bacino, e dovranno potersi esprimere in via preventiva sul Piano Regionale della Mobilità, il cui ruolo di "strumento quadro" deve essere rilanciato nell'ottica di una pianificazione integrata del settore.

A governare le Agenzie territoriali saranno chiamati rappresentanti delle province e della Città Metropolitana di Milano, dei capoluoghi e dei comuni non capoluogo. È importante che a questo livello anche i comuni minori - che lamentano scarso peso - possano avere voce in capitolo sulle



politiche del trasporto pubblico locale. Allo stesso tempo, appare opportuno ai fini di una maggiore responsabilizzazione, introdurre dei meccanismi di elezione in senso alle Assemblee con voto ponderato legato alla spesa che ogni singolo ente sostiene per il TPL.

Il mandato degli amministratori delle agenzie va retribuito ed impostato su base triennale, rinnovabile, in modo da renderlo consono con la durata tipica di un consiglio di amministrazione di una società pubblica.

2.3. La costituzione di un grande soggetto regionale

Il servizio ferroviario in Regione Lombardia vive da diversi anni una situazione di criticità nell'offerta dovuto anche a enormi problematiche di governance che derivano dalla decisione di costituire una società, Trenord, per metà di proprietà del socio nazionale Trenitalia e per metà di proprietà del socio regionale FNM. Negli anni il socio regionale ha ampliato la sua sfera di azione rafforzando la sua capacità di intervento, ma ciò non ha eliminato gli enormi problemi che una governance paritaria e indiretta porta con sé: deresponsabilizzazione dei soci negli investimenti, divisione in filiere dei vertici dell'azienda, mancata integrazione delle culture aziendali, progressivo depauperamento della natura ferroviaria dell'azienda.

È evidente che è arrivato il momento di valutare come arrivare a costituire un modello regionale più forte nel campo dei trasporti.

Si possono considerare due alternative da ponderare tra loro.

La prima è la costituzione di una grande holding che integri le capacità finanziarie di Regione e del capoluogo regionale, Milano. La si potrebbe ottenere sommando FNM S.p.a. (depurata dalla partecipazione in autostrade) con il Comune di Milano che potrebbe conferire la parte finanziaria di ATM. Un aumento di capitale e il perfezionamento in borsa potrebbe essere una soluzione.

In alternativa, la possibilità di un **rafforzamento patrimoniale di Trenord** e di una **differenziazione dei business**, integrando societariamente la gestione del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario, immaginando di costituire un unico soggetto che gestisca sia i servizi ferroviari che di trasporto pubblico. Il riferimento è ad ATM, la società più pronta ad avviare una progressiva integrazione con Trenord sul modello parigino di un'unica società che gestisce il nodo metropolitano e delle linee suburbane.

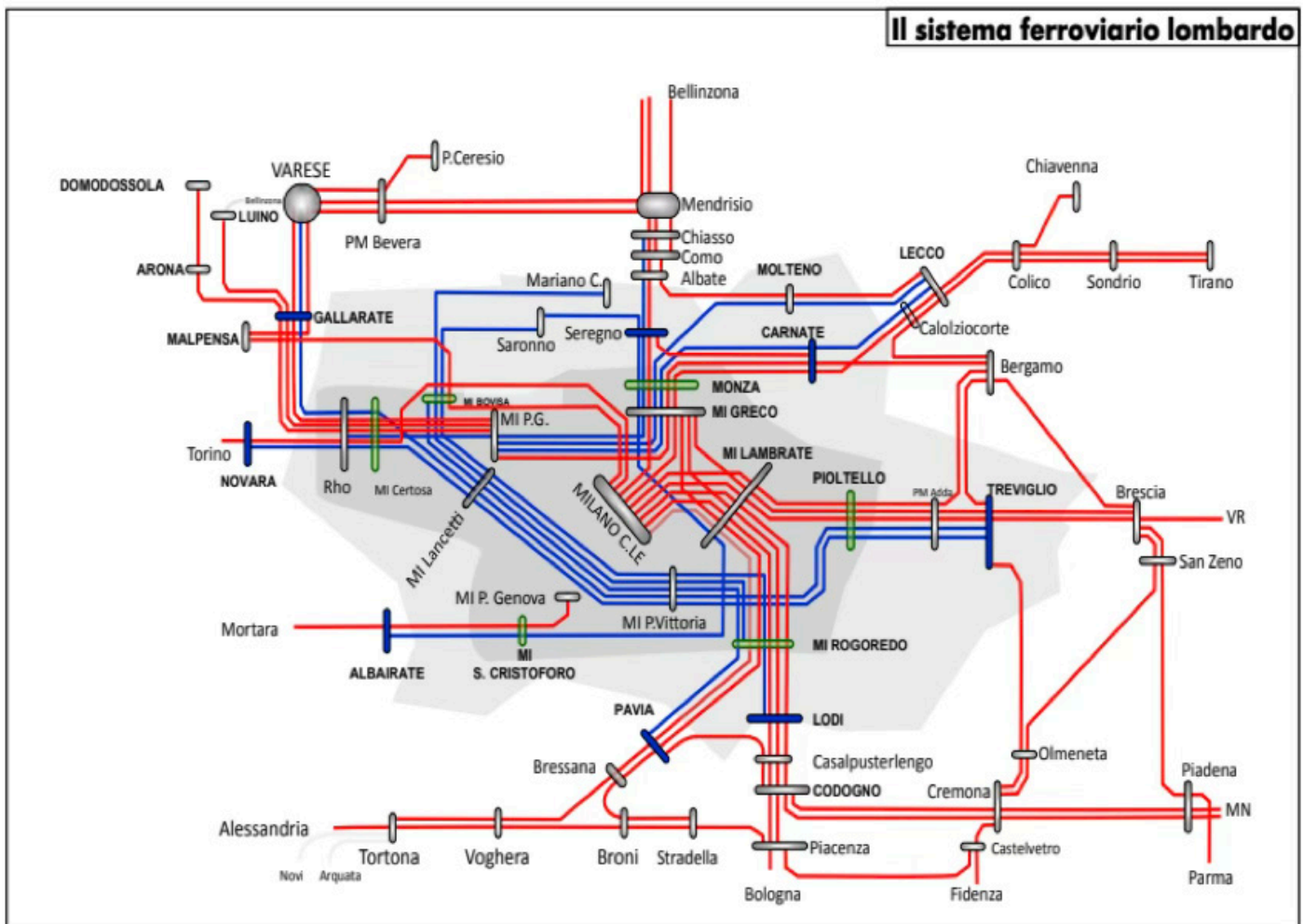
La costituzione di un soggetto lombardo forte può costituire in sé un soggetto di rilevanza nazionale capace di attrarre risorse per nuovi investimenti e al tempo stesso non nega la strada, inevitabile per la normativa comunitaria, di una **gara pubblica europea**.

La gara pubblica europea deve essere considerata come un'importante valutazione del percorso a guida pubblica avviato e che consente di efficientare la gestione pubblica e attrarre più investimenti possibili.

Il rilancio del trasporto pubblico secondo una nuova governance e una nuova politica industriale farebbe della Lombardia e del nodo metropolitano un territorio di sperimentazione di politiche ambientali sostenibili e di vantaggio per i cittadini, generando nuovi investimenti grazie alla dimensione industriale, alla bancabilità del rinnovo di una lunga concessione e alla erogazione di risorse in modo centralizzato, rispettose degli investimenti effettuati, che offre stabilità e possibilità di programmazione.

3. LE NOSTRE PROPOSTE PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO IN LOMBARDIA

Per raggiungere l'obiettivo di incrementare del 10% lo shift modale, di promuovere l'utilizzo da parte dei cittadini lombardi del trasporto pubblico e di rendere questo competitivo con il mezzo privato, avanziamo una serie di proposte parte di un disegno organico e coerente della rete della mobilità nella nostra regione. Partiamo dal presupposto che **il sistema ferroviario debba essere l'architave** su cui sviluppare la trama del trasporto pubblico, integrandolo in primis con le altre reti su ferro ad alta capacità (metropolitane e tramvie), e a seguire con i servizi autobus, la rete dei parcheggi di interscambio e delle piste ciclabili e con i servizi di sharing. La preminenza del treno va intesa sia su scala regionale, in coerenza con il policentrismo che caratterizza il territorio lombardo, sia nell'ambito della "Grande Milano", intesa nella sua accezione più ampia. Quest'ultima è definita dagli spostamenti quotidiani di milioni di cittadini e mette in relazione il capoluogo con territori differenti: dai comuni dell'hinterland fino a città esterne alla regione, come Novara e Piacenza, oltre alle aree urbane estese che gravitano attorno ai capoluoghi provinciali. L'efficacia del treno, infatti, cresce al crescere delle distanze, per la maggiore velocità e la possibilità di coprire tratte più lunghe tra una stazione e l'altra, come avviene a livello regionale e uscendo da Milano.



3.1. Il ridisegno del nodo di Milano

Benché la Lombardia sia la quarta regione in Italia per densità di rete rispetto all'area servita, denota il più alto grado di utilizzo dell'infrastruttura da traffico TPL (13.076 treni*km TPL /km binario) e, volendo ragionare in un'ottica di sviluppo e potenziamento, facendo convivere il traffico passeggeri con quello merci è una sfida rilevante essendo ai limiti di capacità della rete, già sostanzialmente saturata in diversi contesti.

In questo quadro, particolarmente critica è la situazione del nodo di Milano, trovandosi sotto pressione per l'alta domanda di servizio passeggeri – dalla vorticoso crescita dell'Alta Velocità che presto vedrà l'avvento di un nuovo operatore all'introduzione di nuove linee suburbane – all'irrisolta questione del traffico merci, soprattutto nell'ottica del potenziamento dei corridoi europei (Reno-Alpi, e del collegamento con i principali nodi logistici).

Per riflettere della centralità del nodo di Milano si pensi che tra le prime 14 stazioni lombarde per numero di fermate nei giorni feriali ben 13 sono meneghine e che delle 755mila corse effettuate da Trenord nel 2024 566mila sono transitate nelle 24 stazioni del capoluogo. Recenti guasti e incidenti sulla rete milanese, essendo punto di convergenza per linee regionali, suburbane, nazionali e alta velocità, hanno causato disagi su ampia scala, con ritardi e soppressioni di diversi treni, non solo locali ma anche per collegamenti interregionali e nazionali.

Per affrontare i problemi del trasporto pubblico lombardo per garantire un servizio più affidabile e per poter prospettare una ulteriore crescita è necessario mettere mano subito al **ridisegno complessivo del nodo di Milano**. Ad oggi purtroppo, al netto di una serie di rilevanti investimenti – ivi inclusi quelli di upgrade tecnologico – manca **una strategia complessiva** che metta a sistema l'insieme coordinato di interventi e di misure necessari per trovare soluzioni efficaci, partendo dai traguardi relativi al servizio offerto che si vogliono raggiungere.

Va individuata una strategia sue due tempi, caratterizzata in una prima fase da quelle modifiche nel servizio possibili già oggi basandosi sulle infrastrutture esistenti e prevedendo investimenti ancillari allo scopo e che si possa focalizzare nel lungo periodo su opere di grande impatto, quali un possibile secondo passante, che siano però coerenti con il quadro d'insieme.

Riteniamo che si debba procedere senza indugio a una riprogrammazione che punti a una **maggiore specializzazione delle reti**, cercando di separare il più possibile il traffico passeggeri dalle merci e i treni regionali dall'alta velocità e dai convogli a lunga percorrenza. Da questo punto di vista, occorre proseguire con lo sviluppo dei corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie accessorie, lo sfruttamento delle tratte con meno treni viaggiatori e l'attrezzaggio dei terminal intermodali lungo i corridoi al fine di liberare la città di Milano (ed il nodo) dal transito delle **merci di attraversamento**, liberando spazio per **nuove soluzioni relative alle linee S ed il passante**, oltre che a garantire maggiore sicurezza per i passeggeri. Riteniamo che la liberazione del nodo dalle merci sia tra gli interventi prioritari anche perché è realistico che possa essere effettuato con un orizzonte di breve e medio periodo. Questo specifico progetto sarà favorito infatti dall'avanzata di opere in corso come il Terzo Valico e il tunnel di base del Brennero, destinato a diventare la rotta preferita verso il Sud Italia dal Nord Europa, unitamente all'instradamento dei treni in arrivo dal Gottardo o dal Sempione sull'itinerario Novara – Mortara – Alessandria – Tortona – Voghera – Piacenza. Con un'ottica di 15 anni, riteniamo si debba investire sulla nuova Gronda Ferroviaria Nord-Est che consentirà di togliere dal

nodo di Milano tutti i treni che oggi transitano per Greco – Lambrate – Smistamento/Segrate.

Grazie al notevole sviluppo della rete metropolitana di Milano è oggi possibile in tale contesto redistribuire i flussi sulle nuove **“stazioni porta”** della città (Bovisa/Certosa a nord, Rogoredo a Sud, Rho Fiera a ovest, Segrate a est), sgravando quelle del centro oggi saturate, a partire da Centrale. Occorre chiaramente garantire che tali stazioni assumano sempre più la dimensione di hub intermodali, favorendo lo scambio, allineando gli orari dei diversi mezzi.

Nella risoluzione dei problemi del nodo di Milano è inevitabile mettere mano all'elevato impiego del Passante, su cui transitano, nel tratto Lancetti – Porta Vittoria, una media di un treno ogni 5 minuti. Consapevoli della questione e comprendendo la necessità di seguire come orientamento la separazione della cintura Nord dalla cintura Sud, anche appoggiandosi alle altre infrastrutture su ferro ad alta capacità, vogliamo però coltivare la prospettiva di una vera **circle line milanese**, anche ipotizzando di chiudere in futuro l'anello ferroviario a ovest, da San Cristoforo a Rho Fiera. Siamo invece contrari a qualsiasi ipotesi che preveda di destinare la preziosa intuizione del passante a treni regionali veloci o a lunga percorrenza: anche numericamente i flussi ferroviari che attraversano la città sono legati in gran parte alle linee S e ai pendolari della “Grande Milano”.

Per quanto concerne i treni a lunga percorrenza, per quanto solitamente Milano sia meta terminale e non di attraversamento, a nostro avviso va sostenuto il piano di RFI che prevede la realizzazione di itinerari a livelli sfalsati per l'ingresso e l'uscita dalla stazione Centrale, per quei treni dell'alta velocità che, provenendo da Bologna e Venezia, devono proseguire per Torino, “tagliando” tutti i binari o in ingresso o in uscita, causando una rilevante perdita di capacità della stazione.

3.2. Grande Milano: l'intreccio delle metropolitane e delle linee S

Pochi elementi come il trasporto pubblico oggi demarcano il senso di appartenenza rispetto a una grande città: essa diventa fruibile se raggiungibile con i mezzi pubblici. Nel caso di Milano e degli spostamenti che ogni giorno la riguardano, è ipotizzabile definire un perimetro simbolico in termini trasportistici con un raggio di 30 km.

Ragionando sulla città con queste distanze, riteniamo che **gli assi di forza sulle quali articolare l'intero sistema della mobilità siano le linee S** che, avvicinandosi a Milano, devono operare in stretta sinergia con il sistema delle metropolitane. L'integrazione (fra linee S e linee metropolitane) deve necessariamente compiersi anche a livello di comunicazione verso i cittadini affinché il sistema venga percepito come un sistema integrato.

Oltre al recente avvio della M4, il comune di Milano è ingaggiato nella realizzazione di alcuni progetti verso l'hinterland (M1 a Baggio Olmi, M4 prolungata a Buccinasco a ovest e Segrate a chiudere la Porta Est), verso la Brianza (polo di Monza con la M5 e M2 verso il Vimercatese) e nella progettazione preliminare della linea M6.

Alla luce dei tempi necessari, della mole di risorse di investimento e dei previsti rilevanti costi di esercizio, riteniamo che lo sviluppo di questo scenario sia il più probabile nel corso dei prossimi 10 anni. Ci impegneremo sul raggiungimento di questi obiettivi e sul sostenere la stretta relazione con il disegno del servizio ferroviario suburbano.

Per effetto delle note criticità del servizio regionale, le linee S rappresentano un'opportunità non



pienamente colta. Sulle 10 direttrici coinvolte va garantito un servizio di 4 treni all'ora per senso di marcia, ossia di **un treno ogni 15 minuti**. Questo obiettivo è già stato raggiunto (sulla carta) sulle direttrici da Milano per Saronno, Seveso/Camnago, Seregno, Treviglio, Lodi (fino a Melegnano) e con il completamento dei lavori in corso o in previsione (2028-2030) sarà perseguibile anche sulle direttrici per Gallarate (fino a Parabiago) Carnate, Pavia, Abbiategrasso, Novara. Questo target è il massimo cui si possa ambire con l'attuale infrastruttura e il principale passo in avanti, prima ancora delle frequenze, è **l'affidabilità del servizio**. Vogliamo garantire un treno ogni 15 minuti nella realtà, non solo sulla carta.

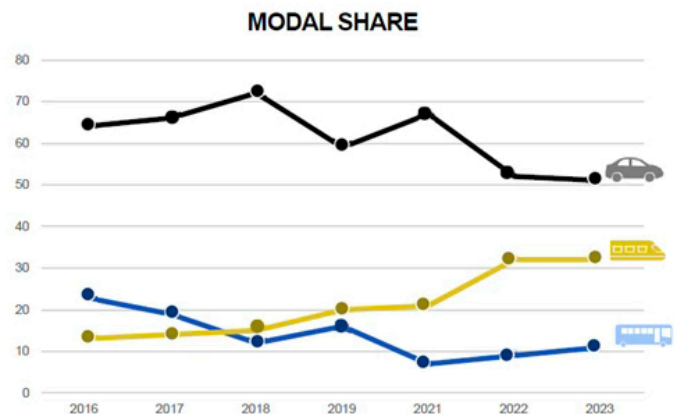
Al fine di rendere compatibili i flussi di passeggeri e migliorare le performance in fase di salita e discesa nelle stazioni (che impattano significativamente sui ritardi), proponiamo un **piano di acquisto pluriennale di nuovi treni modulari per le linee S**, che le facciano avvicinare alle esperienze trasportistiche dei più avanzati sistemi ferroviari metropolitani europei. Tali convogli destinati prioritariamente alle linee suburbane a più alta frequentazione, sono in grado di garantire frequenza elevata, ridotti tempi di fermata e maggiore capacità nei periodi di punta. Un approccio integrato basato sull'impiego di treni modulari consentirebbe di migliorare progressivamente qualità, puntualità e affidabilità del servizio ferroviario suburbano, rispondendo meglio alle esigenze di mobilità dei cittadini.

3.3. Connessione ferroviaria con BGY: l'integrazione con i Servizi Aeroportuali come volano di sostenibilità e competitività

Nello scenario evolutivo del Trasporto Pubblico lombardo e nell'ottica dell'incremento dello shift modale del 10%, la gestione dei flussi legati a grandi poli generatori di traffico quali gli scali aeroportuali rappresenta una sfida cardine e, al contempo, una straordinaria opportunità strategica. Come dimostrato storicamente dal successo del Malpensa Express (passato da una logica puramente punto-punto a un servizio misto capillarmente distribuito sul territorio e integrato con la rete regionale), l'accessibilità ai nodi aeroportuali non deve essere concepita come un sistema isolato, bensì come parte integrante di un modello di esercizio ibrido a beneficio dell'intera collettività. Negli ultimi anni il Malpensa Express si è fatto carico stabilmente di oltre il 30% degli spostamenti da e verso l'aeroporto.

Benchmark Malpensa Express

- 2016 - Attivazione del Collegamento ferroviario fra il T1 e il T2
- 2020 - Impatto della pandemia di COVID-19
- 2022 - Ripresa del traffico aereo Post-Pandemia – Cambiamenti delle abitudini di viaggio – Rinnovo della flotta Malpensa Express Trenord *
- 2024 - Record di 5,3 milioni di passeggeri trasportati **



In questa prospettiva, e considerando la realizzazione della M4 che ha reso più integrato lo scalo di Linate, anche la nuova infrastruttura di collegamento a doppio binario (5,3 km) tra la stazione RFI di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio (BGY) – scalo che nel 2025 ha mosso volumi superiori ai 17 milioni di passeggeri annui – va intesa come un'occasione di sistema. L'attivazione di un servizio strutturato, capace di ambire a una quota modale ferroviaria compresa tra il 20% e il 30% del traffico aeroportuale, può innescare un triplice effetto virtuoso sul sistema di mobilità lombardo:

Il potenziamento della direttrice Bergamo-Milano: gli spostamenti verso BGY sono tra il 21 ed il 23% connessi a Milano. L'introduzione dei servizi aeroportuali permette di incrementare sensibilmente l'offerta a favore di pendolari e viaggiatori occasionali, portando la programmazione a 80 treni/giorno via Pioltello (+50% rispetto al 2023) e a 74 treni/giorno via Carnate (+72% o 74% a seconda della direttrice specifica);

La capillarità e la trasversalità territoriale: grazie alle linee cadenzate (come la S18 e la S31), l'aeroporto diventa pienamente accessibile non solo da Milano, ma anche da province strategiche come Monza-Brianza, Lecco, Treviglio e Brescia, strutturando interconnessioni sistematiche a ogni livello del Servizio Ferroviario Regionale (SFR);

La connessione urbana a elevata frequenza: la tratta tra la stazione centrale di Bergamo e lo scalo assume le caratteristiche di una vera e propria metropolitana leggera all'infrastruttura, assicurando fino a 7 treni/ora per direzione con tempi di percorrenza ridotti a 7-8 minuti.

In un'ottica di medio-lungo termine, la pianificazione del TPL lombardo deve superare i vincoli di saturazione infrastrutturale – in particolare nei nodi critici e sulle tratte sature come la Treviglio-Milano – attraverso il completamento degli interventi tecnologici e di rete già programmati. Lo sviluppo dello scavalco di Bivio Adda, la futuribile realizzazione della stazione porta di Milano Est (Segrate) per l'interscambio con l'Alta Velocità e la potenziale unione dei servizi S18 e XP2 per un collegamento diretto e senza rotture di carico tra Malpensa e Bergamo Aeroporto via Milano Porta Garibaldi e Monza, tracciano la strada per una governance dei trasporti integrata, in grado di massimizzare lo shift modale, ridurre l'impatto ambientale e accrescere la competitività internazionale della regione.

3.4. Per un trasporto pubblico più giusto

Il percorso per un trasporto pubblico realmente accessibile e inclusivo passa necessariamente per una politica tariffaria, regionale ed integrata, che attraverso la tutela di specifiche categorie sociali ne agevoli gli spostamenti con i mezzi pubblici.

Una prima misura che proponiamo è l'**esenzione dal pagamento per gli studenti fino ai 25 anni**, seguendo l'esempio di altre regioni che già hanno adottato politiche simili per favorire lo studio e la mobilità giovanile. Questa agevolazione permette di alleggerire i costi a carico delle famiglie, sensibilizzando all'uso quotidiano dei mezzi pubblici proprio le giovani generazioni.

Tra le grandi regioni italiane, Regione Lombardia è l'unica a non prevedere un programma dedicato ai **lavoratori poveri** in questo ambito. Occorre porre rimedio a questa mancanza, introducendo un sistema progressivo di riduzione delle tariffe degli abbonamenti, composto da scaglioni, fino ai 15.000 euro di ISEE.

Prospettiamo l'introduzione di un "fattore famiglia" - come del resto previsto, ma mai attuato, dalla legge regionale 10/2017 - nei titoli di viaggio: non è un caso che, nel caso di spostamenti collettivi, il trasporto pubblico sia poco attrattivo rispetto al mezzo privato per via dei costi crescenti. Il prezzo del biglietto dovrà diminuire progressivamente in relazione al numero dei componenti del nucleo familiare in viaggio e dovrà essere particolarmente incentivato nei weekend, quando si allenta l'utilizzo intensivo

del mezzo pubblico da parte dei pendolari.

Sul fronte delle agevolazioni legate alla terza età, riteniamo che l'offerta regionale legata agli abbonamenti "**Io Viaggio Ovunque in Lombardia Agevolata**" dovrà essere improntata a maggiore progressività, come avviene in altre regioni: va individuata una fascia di esenzione – ad esempio sotto i 5.000 euro di ISEE – e, almeno per i pensionati, estesa la fascia 2, che prevede l'abbonamento annuale a 80 euro, dagli attuali 12.500 a 15.000 euro di ISEE, prevedendo comunque una riduzione del 50% fino ai 20.000 euro di ISEE.

Anche se si tratta di interventi costosi – e a questo proposito nei maggiori stanziamenti per il settore proponiamo un budget di 100 milioni di euro a sostegno di queste misure – convinti che in molti casi possano portare a una nuova platea di utenti che utilizzerebbero in gran parte servizi già attivi e che potrebbero essere utili per far emergere anche una parte dell'evasione tariffaria. A sostegno di queste iniziative è necessaria una grande campagna di comunicazione su scala regionale, di fatto mai realizzata.

A seguito di alcune interrogazioni del nostro gruppo regionale, è emerso che circa il 30% delle stazioni del servizio ferroviario regionale è completamente o temporaneamente inaccessibile ai diversamente abili e alle persone con ridotta mobilità per effetto di guasti ad ascensori e scale mobili oltre alla totale mancanza di impianti (in ben 104 stazioni su 402). Per questi motivi, proponiamo un piano da sviluppare nell'arco di 5 anni in accordo con RFI per garantire che ogni stazione la **piena accessibilità di tutta la rete regionale**, sia attraverso l'installazione di impianti nelle stazioni che ne hanno bisogno, sia attraverso appalti che prevedano tempi brevi per le riparazioni.

Rilevante è anche la questione di come chi conduce servizi di trasporto pubblico debba relazionarsi con l'utenza. Di certo i passeggeri hanno il diritto di essere informati su tutto ciò che riguarda i loro viaggi in tempo reale, a partire da eventuali criticità, in piena trasparenza. Anche seguendo le indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, più incisiva in questi termini deve essere l'azione di controllo, a tutela dell'utenza, da parte della regione. Occorre elevare gli standard degli **obblighi di comunicazione** da parte delle aziende, prevedendo la possibilità che tutto il flusso informativo venga veicolato attraverso una piattaforma regionale, dal servizio ferroviario fino ai servizi locali su gomma.

Per quanto concerne il servizio ferroviario regionale, occorre riconoscere pienamente il diritto dell'utenza ad essere rimborsata a seguito dei disagi patiti per i disservizi. Deve essere reintrodotta il bonus viaggiatori, a partire dal riconoscimento automatico – e a seguito di presentazione della richiesta – della reintegrazione prevista.

Non può esserci una dimensione sociale del trasporto pubblico senza **partecipazione**. Tra i peggiori segnali di questa stagione di governo regionale c'è proprio la chiusura che viene manifestata dalla giunta al dialogo con i pendolari, lavoratori e relative rappresentanze, come dimostrano scelte spesso problematiche come quelle relative alla programmazione dei servizi (es. definizione degli orari estivi ed invernali). Vanno ribadite e riconosciute la centralità dell'utenza e dei sindacati rispetto a decisioni che incidono direttamente sulla quotidianità di centinaia di migliaia di lombardi e la ricchezza rappresentata dalla conoscenza specifica e dalle competenze che caratterizzano i lavoratori e i comitati dei viaggiatori. In questi termini, oltre a provvedere a **consultazioni periodiche attraverso l'app regionale**, vanno rilanciati momenti di confronto fattivo, come i tavoli di quadrante.

3.5. Unire la Lombardia

Il vasto e diverso territorio regionale della Lombardia è segnato da profonde disuguaglianze nell'accesso ai servizi, oltre che di reddito. Il trasporto pubblico lombardo anziché essere un motore che spinge lo sviluppo e l'emancipazione delle aree meno avanzate, fino ad oggi ha contribuito ad alimentare profondi divari tra i grandi poli urbani e le aree periferiche, rurali e montane, risultando spesso tra le principali cause di spopolamento di queste ultime.

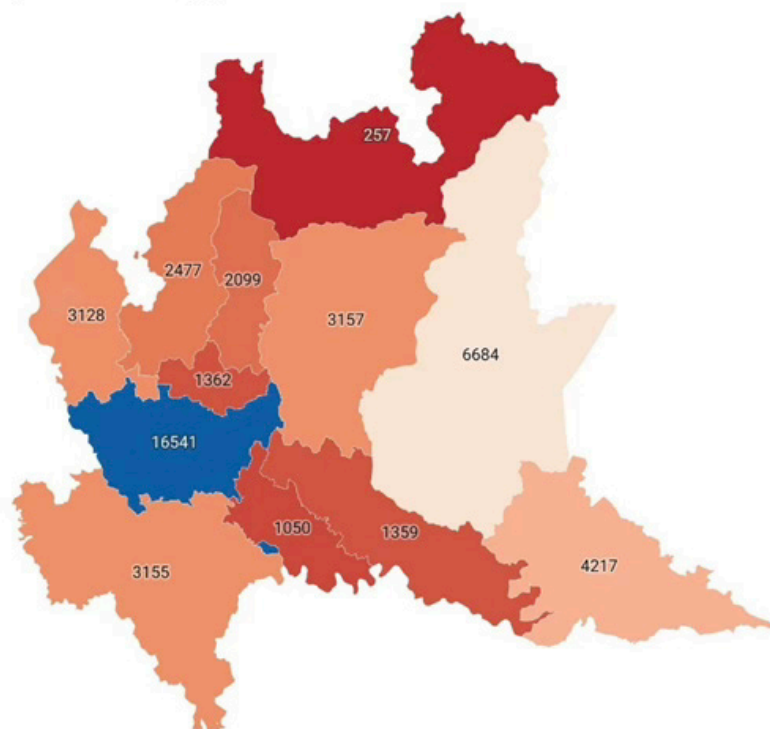
Si pensi che secondo i dati ISTAT del Rapporto BES Lombardia 2024, l'offerta di trasporto pubblico locale varia enormemente tra le province: Milano registra circa 16.541 posti/km per abitante, mentre Sondrio ne ha solo 257, con una media regionale di 2.500 postikm per abitante. Trattandosi di un dato pro-capite, tali differenze sono ancora più sconvolgenti e a ciò si aggiunga che differenze estremamente marcate si riscontrano all'interno delle singole province.

In gran parte del territorio lombardo oggi il trasporto pubblico non rappresenta una concreta alternativa al mezzo privato ma una remota e saltuaria possibilità.

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.

0 16541



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

Fonte: Istat, rapporto "Il Benessere Equo e Sostenibile dei territori - Lombardia 2024"



È evidente che per invertire tali consolidate dinamiche servano innanzitutto adeguate risorse: negli ultimi anni la giunta regionale ha integrato i fondi a favore delle agenzie del TPL per le cosiddette "aree svantaggiate" con 5 milioni di euro. Un'inezia. Nel nuovo quadro di fondi per il potenziamento del TPL individuato con il presente lavoro, nelle aree a domanda debole debbano essere approntati almeno 50 milioni di euro, cifra equivalente ai trasferimenti per bacini come quelli di Brescia e Bergamo, attraverso cui le singole agenzie possano proporre il consolidamento di linee in essere o la sperimentazione di nuovi servizi.

Per ridurre gli squilibri nell'accesso al trasporto pubblico, vogliamo definire dei **livelli essenziali di servizio** da garantire su tutto il territorio regionale: la previsione di un numero minimo di corse su gomma, l'estensione degli orari ai weekend e nelle fasce serali e garanzie rispetto al trasporto studenti che devono essere integrate nei capitolati delle gare per il TPL e sostenute con specifiche risorse economiche.

Alla luce dell'evoluzione tecnologica, della diffusione sempre più massiccia di sistemi di Mobility As a Service, della prospettiva non così remota della guida autonoma, anche in Lombardia è giunto il momento di **implementare i servizi di trasporto a domanda** (DRT, Demand Responsive Transport) in aree rurali e montane, nelle fasce orarie deboli e per servizi speciali (trasporto verso ospedali, scuole etc). Nella nostra Regione esistono sparute e recenti sperimentazioni (es. Chiamabus in alcuni comuni dell'est milanese e a Lodi) mentre in altre regioni sono già più diffusi. E' il caso della Città Metropolitana di Torino, dove è attivo da più di 10 anni il servizio "Chiamabus" alla tariffa simbolica di 1 euro, che in alcune aree in fascia serale è arrivato a coprire più del 40% del servizio TPL, anche sostituendo linee scarsamente utilizzate, o del Friuli Venezia Giulia dove il servizio notturno a chiamata di Trieste (Notturmo) ha trasportato 12.911 passeggeri nel primo anno, e della Val Degano in Carnia, dove l'avvio di UD on DEMAND ha attivato 34 nuove fermate e coperture in frazioni prima non servite. Il grande vantaggio di tali servizi è la flessibilità, l'ottimizzazione dei percorsi, l'efficientamento dell'impiego delle risorse pubbliche, la possibilità che vengano compresi nell'integrazione tariffaria e che siano incentivanti per l'utenza. Per favorirne lo sviluppo, è indispensabile un forte coinvolgimento delle istituzioni locali (comuni, comunità montane, istituti scolastici...) ed il lancio di servizi pilota che possano essere rapidamente estesi su scala più ampia.

3.6. Trasporto Pubblico: soldi ben spesi!

L'ammontare delle risorse messe a disposizione per il trasporto pubblico in Lombardia è scarso e non consente di prospettare nessun ulteriore sviluppo.

L'avvio dei servizi relativi alle infrastrutture di trasporto rapido di massa attualmente in cantiere – in assenza di nuove e significative risorse – rischia di portare a pesanti rimodulazioni a carico del trasporto pubblico locale in grado di sconvolgere le abitudini di spostamento dei lombardi. A ciò si aggiunga che, alla luce della scarsità delle risorse messe a disposizione e dei discutibili impegni assunti dalla giunta regionale con il nuovo contratto di servizio di Trenord, è già in atto una feroce competizione tra le risorse destinate al ferro e quelle – poche – destinate alla gomma. Non è un caso che il Programma Regionale dello Sviluppo Sostenibile, accanto al "potenziamento" del servizio ferroviario regionale, preveda il "mantenimento" dei servizi di TPL. Mantenimento che, alla luce del peso che ha avuto l'inflazione negli ultimi anni e della crisi degli autisti – a livello nazionale si stima un fabbisogno di 1,7 milioni di euro - cela l'obiettivo di una mera sopravvivenza.

Nel prossimo biennio si dovrebbe procedere a **stanziare ulteriori 150 milioni di euro** in spesa corrente a favore del Trasporto Pubblico Locale lombardo, venendo incontro all'avvento delle nuove metropolitane e tranvie, ai rincari legati a inflazione e aumenti contrattuali degli autisti e per consentire alle Agenzie di celebrare le gare del TPL rispondendo appieno agli obiettivi previsti. Per reperire le risorse necessarie - oltre a un maggior impegno da parte del bilancio regionale e ad un possibile maggior trasferimento sul Fondo Nazionale Trasporti a seguito della revisione dei criteri storici di determinazione del fabbisogno - proponiamo di liberare risorse dall'attuale Contratto di Servizio di Trenord attraverso una revisione del Piano Economico Finanziario. Benché lo sviluppo del servizio ferroviario sia al centro dei nostri programmi, rileviamo che nei primi due anni successivi al rinnovo contrattuale l'azienda non è riuscita a raggiungere gli obiettivi di servizio previsti, pur avendo ricevuto un'allocazione di risorse significativamente superiore al necessario (oltre 100 mln di euro in più su base annua). Una revisione del PEF del Contratto di Servizio ferroviario, orientata a traguardi realmente raggiungibili, consentirebbe di liberare risorse almeno pari a circa 50 milioni di euro all'anno, da destinare direttamente alla programmazione dei servizi di TPL.

In un'ottica di medio periodo proponiamo un **aumento progressivo delle risorse destinate al trasporto pubblico** lombardo del 30%, da perseguire in 7 anni al fine di rendere disponibili maggiori risorse nell'ordine dei 600 milioni di euro all'anno.

Riteniamo inoltre che, per pianificare una crescita armonica dei servizi e definire in modo coerente il piano degli investimenti per le infrastrutture connesse, sia necessario individuare corrispettivi chilometrici specifici per il trasporto rapido di massa, sottraendolo alla competizione con gli altri servizi del TPL.

3.7. Un sistema veramente integrato. Favorire la multimodalità

Per favorire un utilizzo più diffuso del trasporto pubblico, oltre a potenziare l'offerta, è necessario costruire un **sistema realmente integrato**, in cui il cittadino possa spostarsi combinando diversi mezzi e attraversando zone e bacini differenti, vivendo l'intero percorso come un'unica esperienza di viaggio ("catena di trasporto seamless").

In primo luogo, la pianificazione e la programmazione dei diversi vettori del trasporto pubblico devono essere maggiormente coordinate, così da armonizzare gli orari e favorire in particolare l'interscambio ferro-gomma. Le stazioni ferroviarie, infatti, devono evolvere sempre più da semplici punti di partenza o arrivo a veri e propri hub multimodali, ossia nodi centrali di una rete in cui convergono autobus, metropolitane, mobilità dolce, servizi di sharing e parcheggi d'interscambio.

L'introduzione dell'Agenzia Lombarda della Mobilità, che proponiamo, va proprio in questa direzione: pur essendo di emanazione e controllo regionale, ma partecipata dalle singole agenzie, essa mira a fungere da **elemento di sintesi**, anello di congiunzione tra la pianificazione strategica e la programmazione locale dei servizi di TPL, integrando le dimensioni ferroviaria e su gomma. Tra le prime funzioni dell'Agenzia dovrebbe esserci la definizione di una strategia regionale per la multimodalità, coordinando i diversi livelli territoriali e garantendo criteri omogenei per la selezione degli investimenti.

In questo contesto, il **ruolo centrale delle stazioni** lombarde merita, a nostro avviso, un'attenzione specifica proprio in relazione alla multimodalità.

Regione Lombardia, grazie a risorse europee del PON FESR 2021-2027, ha recentemente avviato l'iniziativa "Multimodale Urbano", che con un investimento di 60,39 milioni di euro interesserà otto stazioni ferroviarie. Tuttavia, la selezione delle stazioni è avvenuta in un novero ristretto e con modalità poco trasparenti. I fondi sono destinati a migliorare l'accessibilità alle stazioni tramite infrastrutture

per la mobilità attiva (ciclabili, pedonali, servizi di sharing), i nodi di interscambio ferro-gomma e la qualità urbana degli spazi di accesso. Occorre redigere un **Atlante Regionale delle Stazioni**, uno studio complessivo volto a classificare le stazioni lombarde in base ai servizi attivabili in ottica multimodale e alle loro potenzialità, anche in relazione alle politiche sull'ultimo chilometro. Tale Atlante, dopo un confronto con le agenzie di bacino del TPL e gli enti locali coinvolti, dovrebbe confluire come allegato nel Piano Regionale della Mobilità e dei Servizi, accompagnato dall'elenco degli interventi necessari, prioritizzati secondo urgenza e impatto.

Solo a partire da una mappatura sistematica sarà possibile superare la logica episodica dei bandi e costruire una programmazione regionale realmente equa, capace di orientare risorse e politiche in modo coerente con gli obiettivi di sostenibilità, riduzione dell'uso dell'auto privata e riequilibrio territoriale.

3.8. L'ultimo miglio

La politica regionale dell'ultimo miglio deve tenere insieme tutte le componenti della mobilità sostenibile, riconoscendo che nei diversi contesti lombardi convivono esigenze e strumenti differenti.

Nei centri urbani e nelle aree di cintura, la mobilità dolce – ciclabilità, pedonalità, micromobilità elettrica – rappresenta la forma più efficiente e sostenibile di accesso alle stazioni e ai servizi di trasporto pubblico. Tuttavia, nei territori periurbani e nelle zone a domanda debole, la **complementarietà** tra trasporto collettivo e mobilità privata resta spesso imprescindibile: qui l'auto, soprattutto se condivisa o elettrica, può costituire il primo anello di una catena di spostamento multimodale. Ciò non significa rinunciare a investire nel trasporto pubblico in questi contesti, ma piuttosto fissare come obiettivo la prevalenza dei vettori pubblici nei viaggi che altrimenti sarebbero effettuati esclusivamente con mezzi privati.

In questo contesto, i **parcheggi di interscambio** assumono un ruolo strategico: non devono essere concepiti come infrastrutture isolate, ma come nodi funzionali della rete di trasporto, pienamente integrati con percorsi ciclabili, servizi di sharing e sistemi di bigliettazione elettronica.

Scopo dell'Atlante Regionale delle Stazioni dovrà essere anche la definizione di standard minimi di accessibilità multimodale per ciascun tipo di contesto e favorire l'interoperabilità tra i sistemi di sosta e i titoli di viaggio del TPL.

Mobilità dolce, parcheggi d'interscambio e complementarietà tra pubblico e privato non sono approcci contrapposti, ma leve coordinate di una stessa politica di transizione, capace di accompagnare gradualmente i cittadini verso forme di mobilità più sostenibili e integrate.

3.9. Realizzare finalmente l'integrazione tariffaria

Lo sviluppo del trasporto pubblico è stato finora ostacolato dall'insussistente livello di integrazione tariffaria sin qui raggiunto e dalla conseguente proliferazione di titoli di viaggio, che genera confusione per gli utenti e disincentiva gli spostamenti multimodali, in particolare quelli treno-bus.

Oggi la **bigliettazione elettronica integrata**, benché obiettivo chiave della legge regionale n. 6/2012 e lanciata nel 2014 anche grazie a 30 milioni di euro, è stata pienamente realizzata solo nello STIBM del bacino di Milano. Nel resto del territorio lombardo, nonostante le differenze locali, si registra un

ritardo decennale, e la frammentazione tariffaria è contenuta solo in minima parte dai titoli regionali “lo Viaggio” (mensili o annuali), unica forma di integrazione sovralocale finora disponibile.

La recente decisione della giunta regionale (D.G.R. n. XII/1574 del 18 dicembre 2023) di rivedere le modalità di costruzione del sistema, passando da una logica di bacino a una visione unitaria regionale della bigliettazione elettronica e della tariffazione integrata, ha ulteriormente rallentato il processo, rischiando di vanificare quanto finora realizzato dalle diverse agenzie, alcune delle quali erano già pronte a lanciare i propri STIBM basati sulla precedente architettura tecnologica. A questo si aggiungono le difficoltà legate alle previsioni sul sistema di ripartizione dei ricavi tra i diversi operatori, o **clearing**, che deve essere solido e basato su stime quanto più realistiche possibile, al fine di garantire la sostenibilità economica del sistema nel lungo periodo.

La transizione verso la nuova architettura regionale di bigliettazione elettronica deve avvenire con **criteri di continuità e valorizzazione**. Le Agenzie di Bacino e le aziende di trasporto hanno maturato in questi anni esperienze e investimenti significativi, che costituiscono un patrimonio tecnico e organizzativo prezioso.

Regione Lombardia deve garantire la compatibilità e il riuso delle infrastrutture esistenti, promuovendo l'adozione di standard aperti e interoperabili che permettano l'integrazione dei sistemi già operativi. In questo modo si eviteranno duplicazioni di spesa e si potrà costruire una piattaforma unica realmente condivisa, capace di evolvere nel tempo senza disperdere le competenze maturate nei territori. L'obiettivo non deve essere la sostituzione dei sistemi esistenti, ma la loro **evoluzione coordinata** all'interno di un quadro regionale che unisca efficienza, trasparenza e innovazione.

La Regione deve farsi promotrice della realizzazione di una **piattaforma regionale unica di clearing**, alimentata dai dati reali provenienti dai sistemi di bigliettazione elettronica, in grado di gestire automaticamente i flussi di ricavo e di offrire una base conoscitiva omogenea per la programmazione del trasporto pubblico. Tale piattaforma deve essere progettata in modo interoperabile con i sistemi locali già sviluppati e integrata nel Centro Servizi Regionale, così da valorizzare le esperienze e le infrastrutture realizzate negli anni dalle Agenzie di Bacino. Un clearing moderno e data-driven rappresenta la condizione necessaria per estendere lo STIBM a tutto il territorio lombardo e per garantire equità, efficienza e trasparenza nella gestione del TPL.

L'integrazione tariffaria deve accompagnarsi a un processo di **piena dematerializzazione dei titoli di viaggio**, condizione indispensabile per realizzare una vera bigliettazione elettronica regionale.

Oggi la digitalizzazione della bigliettazione in Lombardia è ancora disomogenea: mentre nell'area STIBM la validazione elettronica e i pagamenti contactless sono ormai realtà consolidata, in molti bacini extraurbani persistono sistemi cartacei o magnetici, privi di interoperabilità e di raccolta dati centralizzata. Occorre promuovere un **piano di transizione digitale dei sistemi di vendita e validazione**, con l'obiettivo di arrivare entro pochi anni a un **titolo unico regionale** – digitale, interoperabile e “account-based” – che consenta all'utente di muoversi in modo continuo tra ferro, gomma, sharing e parcheggi di interscambio.

La dematerializzazione non è solo una scelta tecnologica, ma una leva di semplificazione amministrativa e di equità territoriale, che consente di uniformare l'accesso ai servizi di mobilità in tutto il territorio lombardo. Ovviamente va contestualmente prevista programmazione che accompagni l'utenza, soprattutto quella più anziana e vittima del digital divide, e tenga conto del lavoro degli addetti del settore.

Una volta realizzata la bigliettazione elettronica interoperabile, è necessario fornire agli utenti un punto



di accesso digitale unico, sotto forma di **app regionale**. Questa piattaforma dovrà consentire l'acquisto e la gestione di tutti i titoli di viaggio, la pianificazione multimodale dei percorsi, la validazione digitale e l'accesso a informazioni in tempo reale su servizi e disponibilità, riunendo in un unico spazio, a portata di smartphone, tutti i servizi regionali pubblici per la mobilità. E soprattutto sarà necessario lavorare sulla **semplicità e l'immediatezza** di tale app, condizione imprescindibile per garantirne il successo presso i lombardi.

Oltre a completare l'implementazione degli STIBM, nell'ottica di semplificazione e riduzione delle zone tariffarie – mantenendo comunque un numero contenuto di titoli di viaggio – è necessario ampliare le soluzioni per i numerosi spostamenti che in Lombardia avvengono al di fuori dei bacini canonici e che oggi non sono adeguatamente coperti da IVOL. Accanto ai pagamenti tramite app e titoli digitali, il sistema dovrà integrare soluzioni EMV contactless, consentendo di viaggiare con carte bancarie, smartphone o smartwatch senza necessità di preregistrazione o tessere dedicate. Lo sviluppo e l'affermazione di queste tecnologie deve andare di pari passo alla necessità di coltivare centri di competenza attraverso il coinvolgimento degli Istituti Tecnici Superiori e delle Università, attraverso corsi specialistici in grado di formare le figure professionali associate alla mobilità del futuro e, con particolare riferimento a questo campo, esperti di ICT e di cybersecurity, swaristi e data analyst.

3.10. La sicurezza come condizione di accesso al trasporto pubblico

La sicurezza nel sistema ferroviario è un bene pubblico essenziale imprescindibilmente legato alla garanzia della continuità del servizio. È per questo che la crescita e la modernizzazione del trasporto pubblico obbligano a un **rafforzamento delle misure di sicurezza per passeggeri e operatori**.

Furti, aggressioni e vandalismi sempre più frequenti, oltre al precario decoro, hanno un forte impatto sulla percezione dell'affidabilità del servizio e scoraggiano in particolare utenti vulnerabili – donne, minori, anziani – dall'utilizzare treni, metropolitane e autobus. La sicurezza, sia oggettiva sia percepita, è quindi un fattore determinante per lo shift modale e per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e sociali della Regione.

I numeri riportati dalla Polfer e da Trenord Security – 16 reati al giorno in media nei primi 6 mesi del 2025 tra treni e stazioni – descrivono una situazione particolarmente allarmante relativa al servizio ferroviario regionale. A tal proposito va sottolineato che, nonostante l'attenzione rivolta alle stazioni principali dei capoluoghi, le criticità più significative si riscontrano nelle numerose stazioni periferiche, spesso isolate e prive di qualsiasi forma di controllo. Non servono interventi episodici o emergenziali, occorre cambiare paradigma e dare vita a un sistema di sicurezza integrata strutturale e stabile.

La base da cui partire può certamente essere il **Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibili** siglato l'8 aprile 2022 dall'allora ministro Enrico Giovannini e dalle parti sociali. Prevede misure per la sicurezza del personale dei trasporti e dei passeggeri che non comportano oneri per le casse dello Stato (es. attività di monitoraggio e consultazione, campagne istituzionali di comunicazione) e altre che richiedono una pianificazione di spesa (es. installazione di sistemi di controllo degli accessi alle stazioni o alle autostazioni). Il Governo che ha vinto le elezioni nel settembre 2022 sembra, però, essersi dimenticato dell'esistenza di questo documento.

Garantire l'applicazione del Protocollo significa mettere le fondamenta a un nuovo sistema che si prenda

cura della sicurezza del personale dei trasporti e dei passeggeri.

Una sicurezza efficace passa imprescindibilmente per attività di prevenzione, presidio stabile e rapidità di intervento, per questo è necessario **investire sul presidio a bordo dei treni e nelle stazioni**, attraverso **l'istituzione di una squadra di vigilanza interna** alla stessa Trenord (o in prospettiva del nuovo soggetto regionale), promuovere d'intesa con il Ministero dell'Interno la presenza di un maggior numero di agenti della Polizia Ferroviaria mappare i rischi e pianificare il presidio nelle fasce orarie e nelle zone critiche.

La tecnologia è certamente un grande supporto alla sicurezza integrata: oltre a rafforzare il presidio fisico – con formazione specifica, interoperabilità e procedure rapide di intervento in collaborazione con le Forze dell'Ordine – occorre sviluppare una **rete di videosorveglianza collegata in tempo reale con le sale operative** e dotare il personale di **dispositivi di allarme rapido**.

Fondamentale è anche avviare un piano di **interventi sulle stazioni lombarde**. Gli interventi dovrebbero essere modulati in base alle diverse località e mirare a riqualificare fermate e stazioni ferroviarie, migliorandone l'accessibilità e i collegamenti con i centri urbani, favorendo, dove possibile, l'apertura di esercizi commerciali e di ristorazione, potenziando l'illuminazione e installando sistemi di controllo degli accessi con tornelli vincolati al possesso del titolo di viaggio.

Il personale ferroviario, in quanto direttamente esposto a possibili situazioni di rischio e insicurezza, deve essere adeguatamente tutelato mediante **formazione obbligatoria e periodica**. Deve inoltre avere il **diritto di interrompere immediatamente l'attività lavorativa in presenza di un pericolo grave e imminente**, senza subire conseguenze disciplinari o penalizzazioni economiche. Devono, infine, essere garantite adeguata **assistenza legale** e una piena **copertura assicurativa**.

3.11. La qualità dei servizi passa dalla qualità del lavoro

Il settore del trasporto pubblico è per definizione "**labour intensive**" ed impiega in Lombardia oltre 20.000 persone, concentrate in gran parte in ATM (9.300 dipendenti) e in Trenord (4.900 dipendenti). Si stima, al contempo, che in Regione la **carezza di autisti** di autobus e tram oscilla tra le 1.000 e 1.500 unità: un fenomeno che, per quanto rilevante a Milano e nei capoluoghi, assume effetti ancora più marcati e impattanti nei territori periferici, dove contribuisce a minare il diritto alla mobilità di una parte significativa dei cittadini lombardi.

La causa della **scarsa attrattività** di queste professioni risiede nei salari non adeguati, nello stress e nelle difficoltà di conciliazione dei tempi di vita imposte da turnazioni logoranti (che includono notti e weekend) con ridotti tempi di recupero. A questo quadro si sono aggiunti, negli ultimi anni, i rischi per l'incolumità personale dovuti al numero crescente di aggressioni, minacce e molestie, oltre alle preoccupazioni per la stabilità occupazionale nel contesto delle gare a evidenza pubblica del TPL ormai a regime. Infine, l'evoluzione sempre più incisiva della tecnologia e dell'intelligenza artificiale pone seri interrogativi in prospettiva futura.

L'impegno per far crescere il trasporto pubblico in Lombardia è, dunque, strettamente connesso al **miglioramento delle condizioni di lavoro** nel settore che deve accompagnarsi a una vera **partecipazione dei lavoratori** alle scelte strategiche.

La **questione salariale** rimane prioritaria. Sebbene la Regione non abbia strumenti diretti per incidere sulla contrattazione del CCNL Autoferrotranvieri, deve certamente favorire la contrattazione di

secondo livello e le misure di welfare aziendale, in primis quello abitativo. A tal proposito va rimarcato che la nostra Regione, diversamente da altre realtà (Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Toscana, Veneto), non destina a ciò risorse proprie e, anche sul fronte dell'agevolazione per la casa, ha messo a disposizione troppi pochi alloggi Aler rispetto alle necessità rilevate, soprattutto nelle città dove il costo della vita è più elevato.

Qualora maturasse l'annunciata revisione al rialzo dei criteri con cui viene stabilita la quota di Fondo Nazionale Trasporti (FNT) destinata alla Lombardia, riteniamo che non meno di 5 milioni di euro debbano essere vincolati a questo scopo.

Allo stesso tempo, crediamo sia fondamentale estendere a tutto il territorio regionale e rendere strutturale, attraverso direttive dedicate, la buona pratica dell'Agenzia del TPL di Como, Lecco e Varese sul "**riutilizzo sociale delle penali**", in base alla quale una quota delle sanzioni elevate alle aziende inadempienti viene destinata a bandi per cofinanziare gli accordi integrativi aziendali.

La stagione delle gare del trasporto pubblico locale impone l'estensione a tutte le Agenzie della tutela dei posti e delle condizioni di lavoro attraverso una **clausola sociale rafforzata**. È necessario affrontare questa questione fin da subito, anche alla luce delle fondate preoccupazioni rispetto all'impatto che la guida autonoma potrebbe generare sui livelli occupazionali. L'intelligenza artificiale e le nuove tecnologie vanno governate per garantire una transizione giusta, capace di coniugare i vantaggi legati alla sicurezza e alla produttività con il miglioramento della vita lavorativa. Considerando che a livello europeo oltre la metà dei lavoratori dei trasporti ha più di 45 anni, occorre che le Agenzie promuovano **capitolati di gara con adattamenti tecnologici "age-friendly"** e formazione dedicata: per i conducenti più anziani è fondamentale prevedere interfacce semplificate, schermi ad alta leggibilità e dispositivi ergonomici, riducendo il carico fisico e mentale di un mestiere che spesso logora la salute.

La "cura del ferro" descritta in questo documento prevede per la Lombardia il lancio di numerosi nuovi cantieri ferroviari. Tale settore, fortemente caratterizzato dal ricorso agli appalti, richiede un **innalzamento immediato dei livelli di tutela** per garantire la regolarità dei processi e l'incolumità dei lavoratori. In questa direzione, si ritiene che Regione Lombardia debba muovere appieno le sue leve istituzionali, di indirizzo politico e di stazione appaltante – anche attraverso il coinvolgimento attivo della Commissione Consiliare dedicata alla sicurezza nei luoghi di lavoro – per concretizzare misure urgenti quali: l'introduzione del badge elettronico di cantiere obbligatorio per tutto il personale; l'inserimento negli accordi quadro di vincoli stringenti per l'applicazione esclusiva dei contratti collettivi nazionali (CCNL) di riferimento per i lavoratori della manutenzione, contrastando il dumping contrattuale; l'istituzione di moduli e momenti di formazione comune e condivisa tra i dipendenti di RFI, Ferrovienord e il personale delle ditte appaltatrici.

3.12. La spinta dell'innovazione

Ragionare sul trasporto pubblico in una regione dinamica come la Lombardia significa necessariamente affrontare il ruolo crescente che l'innovazione tecnologica e digitale sta già giocando nel settore.

Oltre a cercare di governare questi processi al fine di contribuire agli obiettivi di crescita dei servizi in termini di fruizione e di qualità, è fondamentale che la Regione operi per consentire a tutto il territorio lombardo di **tenere il passo di Milano**, per diversi motivi più esposta a questi cambiamenti (non ultima

la presenza di centri di ricerca e del Politecnico, attivamente ingaggiato in diverse sperimentazioni). Va sottolineato che proprio l'innovazione è una leva decisiva nel far crescere l'utilizzo del trasporto pubblico nelle aree montane e periferiche, già penalizzate per l'offerta scarsa, caratterizzate dall'assenza di sistemi digitali (ITS) e da un parco mezzi particolarmente obsoleto.

Per questi motivi è necessario che, anche per tramite dell'Agenzia Lombarda della Mobilità e l'arruolamento di spiccate competenze in questo campo, la Regione sia artefice di un **balzo tecnologico del trasporto pubblico** che passi attraverso una piattaforma unica regionale in grado di proporre all'utenza un ecosistema integrato di Mobility as a Service (MaaS), sistemi di infomobilità in tempo reale, oltre alla possibilità di pianificare, prenotare e pagare i propri viaggi. Nell'ottica della multimodalità, tale framework deve essere in grado di far vivere lo spostamento come un'unica esperienza di viaggio all'utenza, indipendentemente dal numero di mezzi utilizzati per giungere alla meta. La grande **disponibilità di dati** e l'intelligenza artificiale, attraverso un'attenta analisi dei flussi e del comportamento dell'utenza, vanno sfruttati per la previsione della domanda e per una programmazione dinamica e più puntuale delle linee. Un approccio MaaS può essere decisivo per rendere realmente fruibili ed economicamente sostenibili servizi, come quelli a chiamata, in aree a domanda debole come i territori montani.

Soprattutto grazie al contributo del Piano Strategico Nazionale per la mobilità sostenibile e al fondo complementare del PNRR, negli ultimi 2 anni in Lombardia è aumentata la presenza di **autobus elettrici**, tanto che già nel novembre del 2024 ne sono stati censiti 313 su 6268, raggiungendo una proporzione di quasi il 5%. Da rilevare però che l'86% del totale è ancora alimentato a gasolio (e 5% metano, 4% ibrido), che gli autobus elettrici si concentrano prevalentemente su Milano – nell'Agenzia sono 295 – e che proprio il capoluogo ha un piano per elettrificare completamente la flotta in servizio entro il 2030. Questo trend è comune alle principali aree urbane europee dove gli autobus elettrici di linea sono ormai intorno all'80%.

Agenzia TPL	gasolio	elettrico	ibrido	metano	totale
BG	699	14	0	55	768
BS	653	0	20	215	888
MN-CR	395	2	0	58	455
CO-LC-VA	994	1	1	12	1008
SO	166	1	0	0	167
MI-MB-LO-PV	2481	295	203	3	2982
totale	5388	313	224	343	6268



Considerando i piani di acquisto in corso, crediamo sia realistico che con una forte spinta – e conseguente supporto economico - si possa arrivare ad avere **il 30% di autobus elettrici in ogni bacino della regione entro il 2030**. Si tratta cioè di chiedere all'ente regionale di intercedere con UE e Governo, oltre a mettere a disposizione risorse proprie, per sostenere l'acquisto di circa 500 autobus in 4 anni. Tale investimento va accompagnato da una razionale infrastrutturazione di ricarica, dall'elettrificazione dei depositi ai punti opportunity ai capolinea e nei punti di sosta breve. La transizione verso autobus elettrici non è solo una scelta a significativo impatto ambientale – riduzione dell'80% delle emissioni lungo tutto il ciclo di vita utile - ma va considerata, in uno scenario dove le risorse in spesa corrente sono limitate, anche per i minori costi che mediamente tali mezzi comportano. Si stima infatti che grazie alla maggiore efficienza del motore elettrico, si possano abbattere le spese di trazione tra il 35 ed il 45% considerando le tecnologie oggi disponibili. Inoltre, i costi di **manutenzione e componenti meccanici** tendono a essere inferiori per i bus elettrici grazie alla minore complessità della trazione elettrica rispetto ai motori a combustione. Considerando un intervento regionale volto a cofinanziare – come avvenuto in passato – il 70% dell'acquisto, sarebbe necessario mettere a disposizione risorse intorno ai 200 mln di euro su 4 anni, un budget inferiore rispetto a quanto attualmente previsto per nuove autostrade regionali.

Vista la complessità viabilistica delle città lombarde, i tempi non sono probabilmente maturi per un'estesa introduzione dei più evoluti sistemi di **guida autonoma** nel trasporto pubblico lombardo, se non in specifici settori (es. car sharing).

In questo ambito, strategicamente decisivo nei prossimi anni, la Regione ha un ruolo chiave. Deve innanzitutto promuovere nei confronti del Governo che la normativa relativa al Codice della Strada definisca il quadro di riferimento per l'impiego di tali sistemi, soprattutto quelli più avanzati, prendendo le mosse dalle sperimentazioni già in corso a Milano, quali l'ambizioso progetto Tech Bus. Si tratta di un filobus connesso dotato di sensori intelligenti e tecnologie di comunicazione che permettono di dialogare con semafori e infrastrutture, migliorando regolarità e sicurezza e aprendo la strada a sistemi sempre più automatizzati. Sebbene non si tratti ancora di guida completamente autonoma senza conducente, questa sperimentazione costituisce un living lab urbano per testare tecnologie avanzate in condizioni reali, contribuendo a definire le future applicazioni autonome nel trasporto pubblico.

Tali sistemi non devono però restare limitati all'ambiente urbano. Seguendo l'approccio dei living lab, iniziative analoghe potrebbero essere avviate anche in contesti montani, limitatamente a percorsi specifici e fortemente controllati (ad esempio percorsi turistici verso l'avvio sentieri che possono essere chiusi al traffico veicolare). In tali areali, la guida autonoma non si configurerebbe come soluzione generalizzata, ma come strumento sperimentale per migliorare l'accessibilità territoriale, testare la robustezza delle tecnologie in condizioni ambientali complesse e supportare servizi di trasporto pubblico a domanda debole o stagionale.

3.13. La programmazione della logistica e il rafforzamento del sistema portuale nel trasporto merci

Si prevede che il sistema logistico lombardo continuerà a crescere e ad evolversi, grazie all'implementazione di nuove tecnologie, alla promozione della sostenibilità e alla collaborazione tra pubblico e privato.

Regione Lombardia deve tornare a svolgere una funzione programmatrice, elemento che è completamente mancato in questi anni e che ha contribuito a non supportare i territori che si sono trovati a subire, da soli, gli effetti degli insediamenti delle logistiche, soprattutto dal punto di vista della materia pianificatoria. In particolare, occorre intervenire riguardo a:

- **Investimenti in infrastrutture** per migliorare la rete ferroviaria e stradale e per realizzare nuovi terminal intermodali. Il recente piano commerciale di RFI prevede investimenti sul trasporto merci nei prossimi dieci anni.
- **Semplificazione delle procedure amministrative** e favorire l'**interoperabilità** tra i diversi operatori.
- **Incentivi** economici per le imprese che utilizzano il trasporto intermodale.
- **Promozione della cultura logistica** attraverso iniziative di formazione e sensibilizzazione per diffondere una maggiore consapevolezza dei vantaggi del trasporto intermodale.

È fondamentale **rafforzare il collegamento tra il porto di Cremona e Valdaro**, il principale centro intermodale della Lombardia orientale e terminal naturale dell'idrovia verso l'Adriatico. Il porto di Valdaro occupa una posizione strategica, intersecando l'autostrada A22 del Brennero e dotato di un raccordo ferroviario che si innesta sulla linea nazionale, elevandolo a piattaforma di rilevanza internazionale. Analogamente, il porto di Cremona favorisce l'integrazione tra navigazione interna e marittima a corto raggio, rappresentando il punto di maggiore penetrazione del corridoio Adriatico e un nodo chiave per gli scambi tra Europa settentrionale e meridionale.

Entrambi i porti rivestono un ruolo strategico, anche perché l'intermodalità consente di alleggerire il traffico stradale pesante e ridurre l'impatto ambientale. Rafforzare questo collegamento costituisce, dunque, un'opportunità straordinaria di sviluppo per il territorio e deve diventare una priorità.

Nell'ottica della crescita del trasporto pubblico occorre rilevare che spesso i poli di logistica sono raggiunti dagli addetti con difficoltà, in molti casi a causa della mancanza di auto di proprietà. Laddove i numeri lo consentissero, sarebbe utile chiedere alle agenzie di programmare servizi di TPL in grado di soddisfare proprio le esigenze di spostamento casa-lavoro di questi lavoratori.



4. UN NUOVO PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO

Questo documento nasce come contributo politico e programmatico del Gruppo del Partito Democratico in Consiglio regionale, frutto del lavoro svolto in questi anni nelle istituzioni e del confronto con esperti, operatori e stakeholder del settore. Non pretende di esaurire la complessità dei temi legati al trasporto pubblico, ma intende assumere una posizione chiara e avanzata, aprendo una discussione fondata su basi solide all'interno del Partito e nell'opinione pubblica su una materia che riguarda la vita quotidiana di milioni di lombardi, ma che troppo spesso resta ai margini del dibattito politico.

Con questo Position Paper vogliamo proporre un quadro di impegni concreti, che orienti la nostra azione istituzionale e definisca una visione alternativa rispetto alle politiche regionali degli ultimi decenni. È su queste basi che sottoponiamo all'attenzione dei cittadini lombardi il nostro Patto per il Trasporto Pubblico, riconoscendo nella mobilità collettiva una leva strategica per lo sviluppo della Lombardia e per la qualità della vita delle persone.

Come traguardo misurabile di questo Patto individuiamo l'incremento di un **modal shift del 10%**, ovvero il trasferimento del 10% degli spostamenti dall'auto privata al trasporto pubblico. Un obiettivo ambizioso ma realistico, che può essere raggiunto solo rendendo il trasporto pubblico realmente competitivo rispetto al mezzo privato in termini di affidabilità, capillarità, tempi di percorrenza, sicurezza, comfort, semplicità di utilizzo e convenienza economica. Lo shift modale è il risultato di una scelta individuale, ma le istituzioni hanno il dovere di creare le condizioni perché quella scelta sia possibile.

Per questo proponiamo un Patto fondato sui seguenti impegni.

1) Il trasporto pubblico come asse strategico delle politiche regionali

Il trasporto pubblico, integrato in un modello di mobilità sostenibile, deve diventare uno degli assi portanti delle politiche regionali, superando definitivamente la marginalità in cui è stato relegato da trent'anni di governo della destra, che hanno privilegiato un modello di mobilità fondato quasi esclusivamente sull'auto privata e sul trasporto merci su gomma. Proponiamo di riunire tutte le deleghe relative alla mobilità e di introdurre una pianificazione unitaria, integrata e vincolante dell'intero sistema della mobilità lombarda.

2) Diritto alla mobilità e superamento delle disuguaglianze territoriali

Così come è stato organizzato finora, il trasporto pubblico ha spesso contribuito ad accentuare i divari territoriali, favorendo lo spopolamento e l'isolamento di intere aree della Regione. Noi vogliamo che diventi invece uno strumento di progresso e coesione, riconoscendo a ogni cittadino lombardo, indipendentemente dal luogo di residenza, il Diritto alla Mobilità.

Per questo riteniamo necessario:

- incrementare di almeno il 35% le risorse correnti destinate al TPL;
- definire livelli minimi di servizio su scala regionale;
- destinare 50 milioni di euro annui ai servizi nelle aree a domanda debole, anche attraverso la sperimentazione di servizi a chiamata;
- adottare una programmazione triennale, che garantisca stabilità e affidabilità.

3) Una nuova governance pubblica del trasporto

Le criticità del TPL lombardo hanno messo in evidenza una grave debolezza della governance pubblica regionale, segnata dall'assenza di una reale regia e da una sostanziale sudditanza rispetto al sistema delle partecipate, nonché dai limiti nell'attuazione della legge regionale 6/2012 sulle Agenzie di bacino.

Proponiamo un nuovo modello di governance, fondato su:

- l'istituzione di una Agenzia Lombarda per la Mobilità, con funzioni di regia, pianificazione, integrazione ferro-gomma e tariffaria, e competenze tecniche adeguate;
- il rafforzamento delle Agenzie del TPL su base prevalentemente provinciale;
- una riflessione strategica sul futuro delle partecipazioni pubbliche, per renderle più strutturate, competitive e libere da logiche di lottizzazione politica.

4) Il ferro come architrave del sistema lombardo

Il servizio ferroviario regionale rappresenta l'architrave del trasporto pubblico lombardo. Le sue criticità – legate all'inefficienza di Trenord e alla congestione della rete – devono essere affrontate con investimenti significativi, orientati da obiettivi di servizio chiari.

È prioritario intervenire su:

- il nodo di Milano;
- la copianificazione delle linee suburbane e delle metropolitane;
- la specializzazione delle reti, anche in relazione allo sviluppo della logistica;
- la trasformazione delle stazioni in hub multimodali;
- una politica regionale dell'ultimo miglio;
- il rinnovo delle flotte, con treni modulari e l'obiettivo di raggiungere il 30% di autobus elettrici per ogni agenzia al 2030.

5) La dimensione sociale

Il trasporto pubblico è un bene collettivo. Le decisioni che lo riguardano devono partire dalle persone che lo utilizzano, coinvolgendo pendolari e rappresentanze. È necessario garantire tariffe accessibili, semplificazione, intermodalità e integrazione dei servizi.

Su queste basi proponiamo:

- il biglietto unico regionale;
- una tariffazione a forte carattere sociale: gratuità per gli studenti fino ai 25 anni, agevolazioni per i lavoratori poveri, fattore famiglia, maggiore progressività IVOLA, sostenute da un budget dedicato di 100 milioni di euro annui;
- un approccio data driven e lo sviluppo MaaS attraverso una piattaforma unica;
- la reintroduzione del bonus ritardi e del connesso automatismo di rimborso;
- un investimento serio sulla sicurezza di treni e stazioni, basato sul presidio fisico e non sulla propaganda.



DOCUMENTAZIONE E BIBLIOGRAFIA

► **Normativa**

- Regione Lombardia, DGR N° XII/3206/2024 Determinazioni in merito ai contratti di servizio tra Regione Lombardia e i gestori dei servizi ferroviari regionali: aggiornamento condizioni generali di trasporto e condizioni di trasporto tariffa transfrontaliera regionale / (Ticino T 651.17.1) Svizzera-Italia;
- Regione Lombardia, Legge Regionale del 4 aprile 2012, n. 6 "Disciplina del settore Trasporti";
- Regione Lombardia, Legge Regionale del 29 gennaio 2026, n. 2 "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)";
- ART, Delibera n. 106/2018 Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie;
- Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, condividono con ANCI-Associazione Nazionale Comuni Italiani, ASSTRA-Associazione Trasporti, ANAV- Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, AGENS - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, FILT-CGIL, FITCISL, UIL TRASPORTI, FAISA-CISAL, UGL-FNA, Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibili, 2022;

► **Relazioni e documenti**

- Regione Lombardia, Comitato Paritetico, "Relazione sul sistema dei trasporti in Lombardia e sul servizio ferroviario regionale – edizione 2022-2023, ai sensi dell'art. 16 bis della l.r. 6/2012", esame della relazione n. 63 del 2024;
- Regione Lombardia, Portale Contabilità regionale;
- Regione Lombardia, Riscontri e documentazione acquisiti mediante richieste di accesso agli atti;
- Istat, Rapporto "Il Benessere Equo e Sostenibile dei territori – Lombardia 2024";
- Polizia di Stato – Compartimento Polizia Ferroviaria Lombardia, dati e documentazione trasmessi in occasione dell'audizione presso la V Commissione permanente "Territorio, Infrastrutture e Mobilità";
- Agenzia TPL Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, nota su PDL 113 "Revisione della l.r. 4 aprile 2012 n. 6 (Disciplina del settore trasporti);
- You Trend Strategies, Sondaggio commissionato dal Gruppo Consiliare Partito Democratico Lombardia Democratica e Progressista;
- Legambiente, Rapporto Pendolaria 2025;
- Trenord, Relazione sulla qualità dei servizi 2025;
- MIT, Ministero dell'Interno, Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, condividono con ANCI-Associazione Nazionale Comuni Italiani, ASSTRA-Associazione Trasporti, ANAV- Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, AGENS - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, FILT-CGIL, FITCISL, UIL TRASPORTI, FAISA-CISAL, UGL-FNA, Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibili;
- Beria P., Battilocchi T. (2024). Rapporto indipendente sul trasporto pubblico a Milano. La rete di superficie di Milano 2016-2024. Problemi e soluzioni. TRASPOL Report 1/2024. Milano, Italy.;
- Isfort, Rapporto sulla mobilità degli italiani;

- Comitato Paritetico di Controllo e Valutazione, Missione valutativa 19/2019 "L'integrazione modale e tariffaria nel trasporto pubblico locale";
- Polis Lombardia, La logistica in Lombardia, maggio 2025;

➤ **Sitografia**

- <https://filtcgillombardia.it/news/trenord-la-sicurezza-non-e-uno-slogan.html>
- <https://filtcgillombardia.it/news/aggressione-a-un-lavoratore-atm-a-milano-la-filt-cgil-ilano-servono-piu-tutele-e-presidi-adequati.html>
- <https://filtcgillombardia.it/news/presentata-piattaforma-manutenzioni-ferroviarie-piu-diritti-e-sicurezza-sul-lavoro.html>
- <https://www.fitcisl-lombardia.com/relazione-xiii-congresso-fit-cisl-lombardia-il-lavoro-che-cambia-e-la-sfida-della-sostenibilita-sociale-nel-trasporto/>

