

## **Riforma del tpl in Lombardia - La riforma del tpl: bacini e agenzie novità a costo zero. 5 bacini di trasporto ottimali e omogenei di adeguate dimensioni**

Regione Lombardia grazie alla radicale riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico intende aumentare la quota di mercato del tpl con l'obiettivo diraggiungere nel trasporto ferroviario, a partire da 430.000 del 2004 all'avvio delle linee S, agli attuali 670.000 passeggeri/giorno, ad 1 milione di passeggeri entro il 2015

La nuova legge che disciplina il trasporto pubblico locale approvata ieri dal Consiglio regionale lombardo prevede un sistema dei trasporti più razionale ed efficiente che punti su una migliore qualità dei servizi e sull'integrazione per mettere ordine alla frammentazione delle tariffe e un rinnovato impegno per la mobilità sostenibile. Questi i punti principali di una riforma del trasporto pubblico a costo zero.

Bacini - 5 bacini di trasporto ottimali e omogenei di adeguate dimensioni, per superare le attuali divisioni tra servizi urbani ed extraurbani, integrare e razionalizzare i servizi, ottimizzare reti e orari. I 5 Bacini corrispondono ai confini amministrativi delle province di:

- 1) Bergamo
- 2) Brescia
- 3) Como, Lecco, Sondrio e Varese
- 4) Cremona e Mantova
- 5) Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia



Agenzie per il tpl - Per ciascun bacino, verrà istituita in ogni Bacino un'Agenzia per il trasporto pubblico locale, per programmare, organizzare, monitorare, controllare e promuovere i servizi di TPL in modo integrato all'interno del singolo bacino.

Queste nuove realtà non peseranno in alcun modo sui bilanci delle amministrazioni pubbliche e consentiranno una programmazione più coerente ed efficace dei servizi di trasporto.

Questo attraverso 3 strumenti di programmazione:

- 1) Il programma regionale della mobilità e dei trasporti;
- 2) Il programma dei servizi ferroviari;
- 3) I programmi di bacino del tpl;

cui si aggiunge la previsione di un programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne.

- Un diverso riparto delle risorse: in un contesto di risorse sempre più scarse, verrà superato il criterio della spesa storica privilegiando una ripartizione secondo costi standard, fabbisogni di mobilità e criteri di premialità.

- Le Conferenze del TPL: organi consultivi permanenti a livello regionale e locale, per favorire l'integrazione fra le istanze istituzionali, economiche e sociali e il confronto tra le realtà rappresentative degli Enti pubblici, degli operatori, dei sindacati, dei pendolari, dei comitati e degli utenti.

- Più informazione all'utenza: secondo standard uniformi sui servizi di trasporto, anche in relazione alle politiche regionali nel settore della mobilità e delle infrastrutture.

- Una rinnovata attenzione per la mobilità sostenibile e per la mobilità dolce: per l'attuazione di misure e interventi per la riduzione dei livelli di congestione, di emissioni in atmosfera, dei consumi energetici - e

per la realizzazione di stazioni e centri di interscambio, per favorire l'integrazione e l'interscambio tra i diversi modi di trasporto, su ferro e su gomma, e incentivare l'uso della bici.

- Un sistema tariffario unico regionale: per superare la frammentazione dei sistemi tariffari attuali e la sperequazione dei livelli tariffari a danno degli utenti.

**Integrazione tariffaria** - Una delle finalità principali della legge di riforma è l'ottimizzazione del sistema tariffario, in particolare attraverso la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria regionale. A ciò si aggiunge l'impegno costante per migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità, affidabilità, comfort, puntualità e accessibilità; sviluppare un sistema di trasporto pubblico maggiormente rispondente alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale; favorire i centri di interscambio e l'integrazione modale e il trasferimento dal mezzo privato al mezzo pubblico; semplificare il sistema e migliorare gli strumenti di governo; assicurare le risorse necessarie per garantire l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'intero sistema.

**I benefici** - Regione Lombardia grazie alla radicale riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico intende aumentare la quota di mercato del tpl con l'obiettivo di raggiungere nel trasporto ferroviario, a partire da 430.000 del 2004 all'avvio delle linee S, agli attuali 670.000 passeggeri/giorno, ad 1 milione di passeggeri entro il 2015. Entro il 2015 la realizzazione di questo obiettivo consentirà di ridurre le code di auto di 13.000 km, dando ai cittadini più spazio per una vita migliore. La stima dei benefici economici derivanti dall'attuazione della riforma è di circa 145 milioni di euro e si riferiscono alla razionalizzazione della rete, all'efficientamento dei costi, grazie all'integrazione dei servizi e degli operatori, all'attuazione dell'integrazione tariffa. Benefici collaterali sono l'ottimizzazione dei processi di governo, investimenti aggiuntivi e l'aumento della qualità del servizio.

**I precedenti** - Un percorso avviato al termine del 2007 con l'obiettivo di migliorare qualità, efficienza ed efficacia del servizio di trasporto pubblico, di creare un sistema di mobilità integrato, di migliorare la Governance del sistema, per programmare e realizzare un'offerta di mobilità sempre più rispondente alle esigenze dei cittadini pur in un contesto di graduale riduzione delle risorse pubbliche disponibili. A fronte dell'analisi delle esperienze più avanzate presenti in Europa, con il 'Patto per il TPL lombardo' del 11 novembre 2008 sono state definite, con tutti gli attori interessati, le linee guida evolutive delle politiche del TPL lombardo, base di riferimento costante nella elaborazione della nuova legge.