

V COMMISSIONE
“TERRITORIO E INFRASTRUTTURE”

Seduta del 24 gennaio 2019

Processo verbale n. 2/2019

Il giorno 24 gennaio 2019, alle ore 10.00 è convocata a norma dell'articolo 31, comma 1, del Regolamento generale, presso la sede del Consiglio regionale, la V Commissione per la trattazione degli argomenti di cui all'ordine del giorno allegato.

Presiede la seduta il Presidente PALUMBO.

Assistono alla seduta la dirigente della Commissione Emanuela PANI, il responsabile della posizione organizzativa Egidio GASPERINI, anche con funzione verbalizzante, e il funzionario Andrea PIETRO PAOLO.

Alle ore 10.10 il Presidente PALUMBO apre la seduta.

Argomento n. 1 dell'o.d.g.**Comunicazioni del Presidente**

Il PRESIDENTE informa sulle comunicazioni trasmesse in intranet.

PRESIDENTE

Buongiorno a tutti. Comunico che sono state assegnati alla Commissione i seguenti provvedimenti:

progetto di legge n. 53 “Modifiche alla legge regionale 20 febbraio 1989 n.6 (Norme sull’eliminazione delle barriere architettoniche prescrizioni tecniche di attuazione)” in sede referente e di iniziativa consiliare;

interrogazione n. 3032 “Realizzazione del progetto della fermata ferroviaria Monza Est”, a firma del Consigliere Ponti. L’Assessore Terzi risponderà all’interrogazione nel corso della seduta di giovedì 7 febbraio, che è la cadenza mensile con cui l’Assessore partecipa in commissione. Oggi è una questione straordinaria.

Tra le comunicazioni, che sono inserite nella rete intranet, richiamo l’attenzione sulle deliberazioni della Giunta Regionale del 21 gennaio 2019, n. XI/1159 “Piano di risanamento aziendale di ALER Milano e verifica primo semestre 2018” e n. XI/1169 “Piano di risanamento aziendale ALER Pavia – Lodi, verifica primo semestre 2018”. Segnalo inoltre, tra le altre comunicazioni, la nota del 21 gennaio 2019 dei Consiglieri De Rosa e Alberti, con la quale si chiede di rinviare l’audizione con il professor Ponti, che era programmata per oggi, per l’illustrazione di uno studio relativo all’analisi costi benefici sul progetto alta velocità Brescia – Padova. Ci riuniremo come Ufficio di Presidenza, alla fine della sessione decideremo quando calendarizzarla; la nota del 22 gennaio 2019 SICET Lombardia CISL con la quale si trasmettono proposte emendative al parere n. 24 “Modifica regolamento regionale n.4/2017”. In proposito ricordo che ho provveduto a trasmettere, tramite posta elettronica, le osservazioni sul provvedimento formulate dal gruppo PD e dal Consigliere Carretta; la nota del 22 gennaio 2019 del Consigliere Bussolati, con la quale si chiede di programmare un’audizione con il dottor Foietta, Commissario straordinario di Governo e il professor Zucchetti, docente all’Università Bicocca, in merito alla realizzazione dell’asse ferroviario Torino - Lione per l’alta velocità; la nota del 17 febbraio 2019 del Consigliere Piazza, che presenta una proposta di risoluzione a firma sua e dei Consiglieri Fermi, Formenti e Straniero sulla navigazione dei laghi Lombardi; la nota del 17 gennaio 2019 della Consigliera Rozza con la quale si chiede un’audizione con le ALER lombarde, le organizzazioni sindacali, i sindacati degli inquilini, il Comune di Milano e MM s.p.a., in merito al parere n.24 relativo alla proposta di modifica del regolamento regionale del 4 agosto 2017 n.4. Ricordo, come detto nella Commissione della settimana scorsa, che il limite è il 3 di febbraio, quindi l’ultima Commissione utile è quella di giovedì prossimo. Proporrò quindi all’Ufficio di Presidenza di calendarizzare alle ore 10.00, prima della seduta, le audizioni richieste dalla Consigliera Rozza e successivamente dedicarci all’esame del PAR n.24 per l’espressione del parere di competenza, che è stato discusso anche nel gruppo di lavoro presieduto dal Vice Presidente Monti. Ricordo che oggi, dopo la seduta di Commissione si terrà l’audizione con i Sindaci di Trezzo sull’Adda e Capriate San Gervasio, nonché con CAL, sul nuovo attraversamento dell’Adda in affiancamento della tratta D della Pedemontana.

Argomento 2 all’odg**Approvazione del processo verbale n. 1 della seduta del 17 gennaio 2019**

Ai sensi dell’articolo 33 del Regolamento generale, si intende approvato il processo verbale di cui sopra, precedentemente distribuito in formato elettronica ai componente della Commissione.

PRESIDENTE

Se non ci sono osservazioni, do per approvato il processo verbale n.1 della seduta del 17 gennaio 2019. Lo diamo per approvato.

Argomento 4 all'odg

Incontro con l'Assessore regionale alle Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile in merito ai sistemi di tariffazione unica integrata del trasporto pubblico locale

PRESIDENTE

Saluto l'Assessore Terzi che oggi incontra la Commissione sulla tariffazione unica integrata del trasporto pubblico locale. Nella rete intranet, per nostra miglior memoria, è inserita la deliberazione del Consiglio regionale n. XI/417 con la quale è stata approvata la mozione n.122, che impegna la Giunta a riferire periodicamente sul tema in questione e, come vedete, dopo una settimana la Giunta è in Commissione per riferire sulla questione. Prego Assessore.

Ass. TERZI

Grazie Presidente. Grazie a tutti. Il tema è quanto mai attuale. Giusto per condividere con voi tutte le informazioni e lo stato dell'arte relativamente a un lavoro che è quello per la realizzazione della tariffazione integrata, la tariffazione unica a livello di Regione Lombardia, su cui l'Assessorato e quindi i tecnici lavorano da cinque anni, insomma da tanti anni. Considerando che la previsione era inserita nella legge del 2012, poi declinata nel regolamento del 2014, quindi, sostanzialmente fate un po' voi i conti, rispetto a quella che è l'attenzione posta a questa tema e il tempo dovrebbe darvi un'idea anche della complessità del tema. Come immagino sappiate, l'obiettivo è quello di realizzare una tariffazione o meglio di dare la possibilità a tutti i cittadini, che si muovono sul territorio della Regione Lombardia, di spostarsi all'interno di un'area, che può essere formata da una o più zone, con un solo titolo di viaggio. Quindi quello che si realizzerà, l'idea che vogliamo realizzare, l'obiettivo che ci siamo dati anni fa, è quello di permettere a tutti di viaggiare non interessandosi o non avendo come problema quello di stabilire con quale società uno deve viaggiare, quanti titoli di viaggio deve fare. Semplicemente prendendo un unico titolo di viaggio daremo la possibilità ai cittadini di muoversi su tutto il territorio lombardo. Il biglietto unico è una realtà già in alcune città e regioni europee, quelle più avanzate, dove questo è un elemento che va necessariamente evidenziato, il costo del trasporto pubblico è molto superiore in genere a quello lombardo, in particolare milanese. Ciò che acquista il cittadino non è il biglietto per un mezzo di trasporto ma è un biglietto che vale per tutti e quindi naturalmente il costo è maggiore, se consideriamo come punto di partenza il riferimento del singolo biglietto per il singolo viaggio. Naturalmente questo sta nella previsione stessa del biglietto unico, come dicevo, se si paragona l'ipotesi di biglietto unico al biglietto singolo della singola corsa naturalmente il costo sarà più elevato; se il biglietto unico diventa importante anche dal punto del risparmio economico, nel momento in cui lo si paragona al costo che anche attualmente un cittadino avrebbe utilizzando i mezzi di trasporto. Questa è la caratteristica della tariffazione unica. Si è pensato al biglietto unico soprattutto per facilitare la vita e gli spostamenti dei nostri cittadini, per rendere ancora più appetibile il trasporto pubblico locale, quindi per dare un'alternativa decisamente più sostenibile a chi si sposta sul nostro territorio. Gli obiettivi e le caratteristiche della tariffazione unica sono la diminuzione delle tariffe per chi utilizza più mezzi di trasporto. Ovviamente, questo è il limite, se vogliamo considerarlo limite, di tutto il principio della tariffazione unica, l'aumento delle tariffe per chi usa un solo biglietto, un solo mezzo di trasporto. Questo aumento è un elemento di non poco conto e che sta richiedendo una grande attenzione da parte di Regione Lombardia per il ruolo che ha relativamente al trasporto su ferro, l'aumento è potenzialmente maggiore per chi utilizza come mezzo di trasporto pubblico il treno. I treni allo stato attuale hanno un costo, per il cittadino che li utilizza, in media del 30 per cento più basso rispetto a quello che è il costo del trasporto pubblico su gomma. Capite bene la complessità della questione e la necessità di dover realizzare la

tariffazione unica che prevede come risultato finale un'interazione anche con il servizio su ferro con una certa attenzione, in particolare per quelli che sono i nostri pendolari che utilizzano il treno. Vi dicevo in apertura che la legge regionale di riferimento è quella sul trasporto pubblico locale del 2012, regolamento del 2014, che individua le modalità e i tempi con cui tutto questo obiettivo si realizzerà e si deve realizzare in Regione Lombardia. Per vostra conoscenza, i sistemi tariffari integrati di bacino, quindi per ogni singola Agenzia di TPL, devono essere obbligatoriamente attivati con i nuovi affidamenti dei servizi a valle delle gare europee, sostanzialmente, per quasi tutte le Agenzie, nel 2019; per l'agenzia di Milano, poiché ha ottenuto una deroga, fino all'ottobre del 2020. Sostanzialmente fine 2020 inizio 2021, questi sono i tempi. Tutta la Lombardia a fine 2019, l'Agenzia di Milano ha come termine per introdurre la tariffazione integrata fine 2020. Gli elementi e i punti di riferimento più importanti relativamente al regolamento sono sicuramente quelli dell'articolo 36 che tratta del regime transitorio, del periodo tra l'entrata in vigore del regolamento e il momento in cui entrerà in vigore la tariffazione integrata. Si dice che è impossibile aumentare il biglietto del trasporto pubblico locale diverso da quello integrato, al di fuori del sistema di tariffazione integrata. L'unica cosa che è ammessa è l'aggiornamento ISTAT dei prezzi. Allo stato attuale nessuna Agenzia può aumentare i biglietti se non per quello che è l'aggiornamento ISTAT dei prezzi, se non all'interno di quella che è la programmazione e la realizzazione di un sistema di bigliettazione integrata e quindi di tariffazione unica. Altro elemento di riflessione e di ragionamento, rispetto a quello che è il primo caso che c'è stato sottoposto di ipotesi di tariffazione integrata avanzata dall'Agenzia di TPL di Milano e Monza, Pavia e Lodi, ma solo per Milano e Monza, è la necessità di realizzare su tutto il territorio lombardo una previsione relativa alle agevolazioni tariffarie che sia il più omogenea possibile. Allo stato attuale abbiamo 65 sistemi di tariffe diverse, che non rendono proprio semplice il muoversi sul territorio. Queste tariffe non solo hanno una modalità di previsione e di realizzazione del sistema tariffario profondamente diversa, ma contano su tutta una serie di agevolazioni tariffarie, anch'esse particolarmente differenti. L'obiettivo, oltre a prevedere il biglietto unico, ha lavorato e ha pensato di lavorare anche su una omogeneità delle agevolazioni tariffarie. Ha previsto delle agevolazioni minime, che necessariamente devono essere previste, lasciando la disponibilità alle varie agenzie di prevederne ulteriori, sapendo però che queste, laddove dovessero comportare un minore introito, non potrebbero essere coperte dai trasferimenti di Regione Lombardia ma dovranno essere autofinanziate, queste ulteriori agevolazioni tariffarie. Per esempio, di grande interesse, come agevolazione tariffaria minima, quindi necessariamente da prevedere all'interno della tariffazione integrata quando si realizzerà su tutto il territorio lombardo, è senza dubbio la previsione dell'abbonamento mensile annuale per studenti fino a 25 anni, che attualmente, per quanto riguarda il ferro non esiste, l'abbonamento treno non esiste e questo è di particolare evidenza, è molto interessante. Con l'introduzione dei sistemi tariffari integrati è indispensabile definire gli accordi tra le varie aziende che erogano i servizi proprio per definire come devono essere ripartiti in maniera equa i ricavi derivanti dalla vendita dei titoli integrati, poiché adesso tu compri il biglietto, sai che compri il biglietto del SAI piuttosto che della LOCATELLI, che non esiste più, o all'ATB per fare degli esempi in casa mia e ovviamente gli introiti sai esattamente a chi vanno. Nel momento in cui il biglietto è unico, non è più possibile stabilire se hai preso o per quanto hai preso l'ATB, per quanto hai preso un altro mezzo. Anche qui mi pare evidente la complessità della cosa, soprattutto perché poi l'introito dovrà essere equamente distribuito rispetto a quelle che sono le società che esercitano il servizio. Dal momento che il servizio ferroviario regionale è programmato e finanziato da Regione, il regolamento prevede che i sistemi tariffari integrati siano definiti dalle Agenzie di intesa con la Regione. Questo non solo per valutare il rispetto del regolamento, che mi pare doveroso, ma soprattutto l'impatto dei sistemi tariffari integrati sull'utente e anche, cosa di non poco conto per Regione Lombardia, di salvaguardare i ricavi da tariffa di Trenord perché, come vi dicevo, la realizzazione dell'integrazione tariffaria avrà un impatto forte anche sulle nuove modalità di utilizzo dei mezzi pubblici. Per quanto attiene alla proposta avanzata dall'Agenzia di Milano, Monza, Lodi e Pavia, che è un'unica Agenzia ma che lavora su più bacini, c'è la questione relativa

al fatto che hanno per legge tempi diversi di realizzazione delle famose gare. Allo stato attuale tutte le sei Agenzie di TPL hanno elaborato il programma, il loro piano di bacino. Cinque hanno approvato anche il programma dei servizi di trasporto da mettere a gara, mentre tutte, tranne quella di Milano, stanno definendo i sistemi tariffari integrati da applicare, considerando non solo la complessità dei singoli sistemi tariffari, ma anche le necessarie relazioni che devono avere con i sistemi tariffari vicini. L'Agenzia di Milano ha definito il sistema tariffario integrato prima ancora di approvare il piano di bacino, che è stato approvato nella seduta del 10 gennaio 2019. Quindi è l'ultima Agenzia che ha approvato. Il nuovo sistema tariffario proposto dall'Agenzia individua un unico sistema tariffario all'interno del bacino di Milano, Monza, Lodi e Pavia che consente l'utilizzo di qualsiasi mezzo di trasporto con un unico titolo di viaggio. I servizi di trasporto erogati dovranno essere affidati con una gara in tempi diversi, poiché Milano e Monza è favorita da questa deroga per cui ha l'autonomia di regolazione di gestione fino all'ottobre del 2020. Quindi, pur non essendo in prossimità della scadenza, l'Agenzia di Milano e Monza ha ritenuto di lavorare prima di tutte le altre agenzie sull'ipotesi dell'integrazione tariffaria. La proposta che l'Agenzia, per il tramite dei rappresentanti del Comune di Milano, ha sottoposto o presentato a Regione a metà dell'ottobre dello scorso anno ha però una serie di punti e di elementi di attenzione che sono stati subito sollevati ed eccepiti all'Agenzia e al Comune di Milano. Primo tra tutto gli impatti che questa nuova proposta, su cui ha lavorato l'Agenzia, ha relativamente alle tariffe di alcune direttrici ferroviarie del sudovest di Milano e altre direttrici ferroviarie non radiali su Milano ma con un andamento in parte tangenziale sull'area milanese, cosa che poi vi spiega l'avvocato Galimberti, vi traduce in maniera molto concreta negli esempi. Gli effetti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario ai confini provinciali, poiché abbiamo evidenziato delle differenze di tariffe anomale tra località limitrofe al confine, proprio sulla scorta di questa ipotesi di tariffazione unica quindi delle distorsioni relativamente a dei casi specifici. Le tariffe delle relazioni che attraversano Milano sembrano calcolate in modo diverso per i biglietti ordinari e gli abbonamenti, creando delle tariffe troppo elevate per i biglietti ordinari e eccessivamente scontate per gli abbonamenti. A questo si è sommata una serie di valutazioni di opportunità e di impatto economico derivanti dall'applicare le numerose scontistiche, previste dall'Agenzia, poiché scontistiche in qualche modo già vigenti sull'area di Milano, che danno origini a minori ricavi e che devono essere compensate con la tariffa di base. In questo caso vengono previste come compensate dalla tariffa di base. Queste proposte, teoricamente, secondo il principio per cui il sistema dovrebbe essere replicato in maniera uniforme su tutto il territorio, ovviamente non solo dovrebbero essere condivise con Regione Lombardia che avrebbe anche qualcosa da dire relativamente al contenuto delle medesime, ma soprattutto dovrebbero essere condivise anche con le altre Agenzie di TPL che rischiano di vedersi obbligate in qualche modo a riceverle, proprio secondo il principio di uniformità di cui parlavamo prima. La proposta che l'Agenzia di Milano ci ha sottoposto, relativamente alla quale sono stati fatti tutta diversi approfondimenti e confronti tecnici tra i tecnici dell'Assessorato e i tecnici del TPL di Milano, secondo noi ha una serie di criticità che vanno necessariamente approfondite. Ma vanno approfondite con il tempo necessario non solo per svolgere ma anche per trovare una soluzione a queste criticità. Sicuramente le ricadute che questo sistema tariffario che l'Agenzia ha proposto ha sulle tariffe dei titoli di viaggio ferroviari, gli impatti sugli introiti di Trenord, che ovviamente avrebbero una forte ricaduta economica anche su quello che è il contributo che Regione Lombardia corrisponde a Trenord per l'esercizio del servizio ferroviario. Ovviamente il rispetto del regolamento regionale, per quello che dicevo, non solo individuazione delle agevolazioni ma tutto ciò che deve interessare più Agenzie contemporaneamente. Quindi interesserebbe l'Agenzia di Milano e Monza ma anche tutte le Agenzie che immancabilmente devono essere messe in relazione con l'Agenzia di Milano e Monza. Abbiamo svolto numerosi incontri tecnici che però non si sono rilevati esaustivi per il semplice fatto che una serie di criticità, in particolare tutte quelle che sono le situazioni di distorsione, chiamiamole così, di non corretta applicazione secondo noi e di sperequazione, sono ancora sul tavolo da risolvere. Noi allo stato siamo a questo punto, quindi lavoriamo e continuiamo a lavorare anche con le altre Agenzie per quello che è il sistema a livello lombardo.

Ovviamente abbiamo dovuto prendere in considerazione prima l'ipotesi dell'Agenzia di Milano che però ha realizzato questa sua ipotesi in maniera autonoma non con quello che era previsto, quel confronto e quella condivisione che era prevista nel regolamento e che anche noi come Regione riteniamo necessaria poiché, questo non possiamo nascondere, stiamo parlando dell'agenzia di TPL che muove il numero di mezzi ma anche di persone più importante a livello di Regione Lombardia. Quindi comprenderete facilmente la preoccupazione che ha Regione Lombardia, almeno in questo caso e relativamente a questa proposta, di arrivare a una previsione che sia assolutamente inattaccabile sotto ogni punto di vista, che sia assolutamente efficiente in quelli che sono i suoi elementi anche tecnici, poiché questa rischiamo di utilizzarla come modello per tutte gli altri sistemi di integrazione tariffaria. Comunque quando anche così non fosse è quella che ha dei numeri talmente alti, per cui obiettivamente non si può pensare di farla in tempo zero ma soprattutto senza le dovute attenzioni. Ribadisco e questo mi interessa direttamente perché poi attiene anche alla parte di bilancio che mi compete, rispetto alle ripercussioni economiche che avrebbero da una parte, per quelli che sono i pendolari solo ferro e dall'altra per il sistema economico che sta in piedi e che tiene in piedi Trenord, comunque le società che esercitano il servizio ferroviario in Regione Lombardia. Se volete delle precisazioni puntuali dal punto di vista tecnico, l'avvocato Galimberti è molto disponibile a presentarvele.

PRESIDENTE

Commissari, facciamo un giro di interventi e dopo le repliche dell'Assessore e dell'avvocato se del caso. Bastoni.

Cons. BASTONI

Grazie Presidente. Grazie Assessore. Penso, facendo un'analisi anche di quello che ci ha relazionato in questo momento l'Assessore, che dobbiamo partire da due aspetti, soprattutto da due questioni che secondo me stanno alla base di tutto il dibattito che abbiamo visto anche in queste settimane, entro già nel cuore della questione riguardante il Comune di Milano. Uno è stato quello che la tariffa unica fosse la panacea di tutti i mali e che potesse immediatamente arrivare a una soluzione base che andasse bene da qui ai prossimi anni. In realtà anche l'Assessore oggi ci fa capire che ci potrebbero essere in questo momento delle criticità e pertanto giustamente, secondo noi, Regione Lombardia chiede il tempo necessario affinché il progetto vada in porto nel miglior modo possibile per tutti. Non dobbiamo guardare solo gli interessi del Comune di Milano o meglio dell'amministrazione del Comune di Milano ma dobbiamo guardare gli interessi di chi utilizza il mezzo pubblico. Il secondo aspetto è stato quello, qui forse furbescamente l'ha voluto fare il Sindaco di Milano, di unire le due questioni, portare la tariffa del biglietto di Milano a due euro e unirla alla tariffa unica per l'Agenzia di bacino. Secondo noi questo è stato un altro errore, per quello che dicevo prima. Innanzitutto il costo della tariffa unica, sappiamo, lo abbiamo detto, abbiamo visto anche nelle passate discussioni, nei passati dibattiti, è di circa 8 milioni di euro. L'aumento del biglietto a due euro porterebbe un introito al Comune di Milano, perché ricordiamoci che al momento è l'unico Comune che fa suoi tutti gli introiti dati dagli incassi per i biglietti. Sarebbe di circa 63 milioni, pertanto il Comune di Milano guadagnerebbe 55 milioni ed è chiaro ed evidente che ha tutto l'interesse non perché vuole la realizzazione veloce della tariffa unica, bensì perché ha un interesse di far quadrare i conti. Questa è la questione, è inutile che ci raccontiamo altre cose. Il Comune di Milano ha la necessità di far quadrare i conti e l'ha dichiarato anche recentemente il Sindaco Sala. Regione fa gli interessi di tutti ovviamente, però non è che possiamo correre perché il Comune di Milano ha un buco di quasi 100 milioni e ha previsto che di questi 100 milioni la metà entrassero dall'aumento del biglietto dell'ATM. Pertanto riteniamo e ribadiamo la nostra volontà e il fatto di appoggiare la Regione e l'Assessore affinché si prenda tutto il tempo necessario, come dichiarava recentemente, per far sì che questo progetto della tariffa unica integrata sia un progetto che vada bene a tutti e che possa portare una soluzione sostenibile e soprattutto non possiamo stare qui a cercare di far quadrare i conti al Comune di Milano, perché Milano evidentemente non è stata capace di far quadrare i suoi conti.

Lo dico anche da Consigliere comunale, negli ultimi otto anni abbiamo visto l'aumento di tutto quello che era possibile e immaginabile quando si poteva mettere le mani nelle tasche dei milanesi lo si è fatto. Ricordo l'aumento ai massimi livelli dell'addizionale IRPEF. Si sono inventati provvedimenti come area C, area B. Ricordo che Milano è la città che emette e incassa il maggior numero di multe. Questo è legittimo da parte del Comune perché lo può fare, però ricordiamoci che la Regione Lombardia deve guardare a un altro aspetto che non è solo quello di fare quadrare i conti del Comune di Milano. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Bastoni. Consigliere Bussolati, prego.

Cons. BUSSOLATI

Innanzitutto ringrazio il Presidente che effettivamente in tempi brevi, penso con la disponibilità e quindi ringrazio l'Assessore Terzi per questo, ha convocato una Commissione per affrontare questo tema che tante volte è stato affrontato con scarsità di dati e quindi è utile l'intervento dell'Assessore Terzi che mette in luce alcuni elementi. Stiamo parlando, quando parliamo di tariffa integrata, di un tema che è l'applicazione di una legge e di un regolamento regionale. Quindi l'Agenzia di Milano e non solo, Pavia, Lodi, Monza, sta operando all'interno di una legge regionale e sta applicando ciò che la legge regionale, una maggioranza di precedenti legislature, ha individuato come percorso a cui si deve tendere. Da questo punto di vista dovrebbe essere aiutata in questo percorso, non ostacolata, proprio perché sta andando nella direzione in cui Regione Lombardia ha indicato le linee dall'orizzonte da raggiungere per tutti. Il fatto che sia più avanzata, più veloce, più rapida rispetto ad altre Agenzie di altri territori dovrebbe essere motivo di plauso e di incoraggiamento perché può essere un luogo di sperimentazione di questa attività che poi dovrà riguardare le altre Agenzie. Metterei in termini positivi ciò che ci raccontava l'Assessore sulle possibilità che ci sia un anticipo rispetto a questo tema. L'altro elemento che mi interessa sottolineare della relazione dell'Assessore, è il fatto che c'è un aumento del servizio perché non credo che esistano pendolari che usano esclusivamente solo il treno. Certo, ci possono essere, ma sono una piccola percentuale. La maggior parte delle persone utilizzano il treno ma poi utilizzano anche altri mezzi di trasporto. Mi sposto su Cadorna, mi sposto su Centrale, mi sposto su Garibaldi, poi uso la metropolitana, uso gli autobus, uso le linee ATM perché è ovvio che è nella strada intermodale. La strada intermodale, quella del trasporto pubblico, il diritto alla mobilità non si risolve solo sull'utilizzo del treno. Quindi il fatto che il treno oggi abbia delle tariffe più convenienti a fronte di un servizio che non sempre è all'altezza, per usare un eufemismo, ma non è il tema della Commissione odierna, mi interessa fino a un certo punto, perché mi interessa dare uno strumento ai cittadini che consenta di muoversi e assolvere pienamente al diritto alla mobilità. Oggi sono presenti un po' di amministratori e sindaci interessati a questa discussione e che ringrazio enormemente per la presenza. È proprio perché il Consigliere Bastioni chiedeva e sottolineava l'importanza che si mettessero al centro i cittadini, vedo, per esempio, il Sindaco di San Donato Milanese e penso che i cittadini di San Donato Milanese, se si promuovesse, se si arrivasse finalmente al risultato della tariffa integrata, avrebbero un risparmio da 498 euro a 460 euro annuali, con un risparmio di soldini che vengono messi per utilizzare altre cose e agevolano l'utilizzo del trasporto pubblico. Poi vedo il Sindaco di Cernusco sul Naviglio, il Sindaco di Pieve Emanuele, il Sindaco di Trezzano sul Naviglio, che ringrazio di essere qui. I cittadini di questi comuni vedrebbero passare il proprio abbonamento annuale dagli attuali 685 euro a 552 euro, con un risparmio di oltre 130 euro all'anno, che vengono messi in tasca da parte dei cittadini, che li possono usare per altri motivi e agevolano l'utilizzo del trasporto pubblico. Vedo amministratori di Carpiano, vedo la Sindaca di Noviglio, che si è fatta portatrice di una lettera che è stata firmata da oltre 97 sindaci e chiedono al Comune di Milano, alla Città metropolitana, alla Regione Lombardia di non interrompersi nel percorso di biglietto integrato. I loro cittadini vedrebbero passare da 685 euro a 644 euro l'abbonamento annuale, quindi con un risparmio consistente. Vedo tanti sindaci, il Sindaco di Binasco, il Sindaco di Mezzago, vedo amministratori di Abbiategrasso,

di colori politici differenti, che chiedono per i propri cittadini che si trovi questa soluzione che non è solo comoda, ma è anche opportuna perché dà la possibilità, in una logica intermodale, di risparmiare e utilizzare più mezzi di trasporto che consentono loro di arrivare ai propri luoghi di vita, di lavoro, di studio. È un'urgenza quella che abbiamo di fronte. Credo, Assessore Terzi, che con il massimo rispetto del lavoro che state facendo e degli approfondimenti tecnici che state operando nei confronti dell'Agenzia, di un progetto che è stato presentato il 21 settembre e in una conferenza stampa è stato presentato il 9 ottobre, quindi stiamo parlando di un quadrimestre fa, di quattro mesi, alla Regione è stato presentato questo percorso, credo che non ci siano motivi tecnici e lavoro tecnico che possa consentire, se siamo la Regione locomotiva d'Italia e se siamo una Regione così speciale ed evoluta, di ritardare quattro mesi per risolvere dei problemi tecnici su cui credo che ci sia, da parte dell'Agenzia, tutta la disponibilità di risolvere, modificare, cambiare ciò che serve secondo un criterio di sostenibilità e di fruibilità da parte dei cittadini. Credo che le Agenzie che sono avanti e che anticipano e che sono un'avanguardia, avrebbe detto qualcuno, rispetto al resto della Regione, credo debbano essere aiutate da questo punto di vista e non invece ostacolate con elementi che ritardano da quattro mesi. Non sono qui per fare polemica, sono qui per dire: "Lavoriamo insieme, risolviamo in tempi brevi questo tema". Cerchiamo di trovare una soluzione che nelle prossime due settimane, è questa l'unica domanda che pongo all'Assessore, in che tempi pensate possa essere risolta questa questione? Perché è da mesi che discutiamo di questo, se ci sono degli elementi di criticità tecnica li affrontiamo, ma è indubbio che per i cittadini tutti questo sia una grande soluzione. Chiudo dicendo un'ultima cosa rispetto alla sostenibilità e anche per rispondere a ciò che diceva il Consigliere Bastoni. Dal 2011 al 2018 tutto ciò che riguarda il contratto ATM, Milano e la prima cerchia intorno a Milano, ha visto aumentare in termini di chilometri di linea, il 9,3 per cento di servizio pubblico messo a disposizione dei cittadini milanesi e non solo; più il 9,3 per cento dal 2011 al 2018. Il costo per aumentare il servizio del 9,3 per cento è stato di 65,5 milioni di euro che sono messi per intero da parte degli amministratori di questo territorio, prevalentemente da parte del Comune di Milano. Siccome ci sono nuove metropolitane che verranno costruite, da qui al 2021 il costo del trasporto pubblico milanese aumenterà di ulteriori 25 milioni di euro, tutti messi dal Comune di Milano, che metterà di tasca propria soldi perché crede nel trasporto pubblico. A differenza di questa Regione, ha investito nel trasporto pubblico dando ai cittadini un servizio ben diverso da quello che nel trasporto pubblico viene dato ad altre latitudini anche in Italia e non solo. Milano ha dimostrato di credere in questo e di mettere dei soldi propri, mette 110 milioni di euro. Nello stesso periodo i fondi regionali a disposizione di questo territorio sono diminuiti di 17,5 milioni di euro. Quindi più 9,3 per cento di servizio, meno 17,5 milioni di euro a disposizione del Comune di Milano. Credo che a fronte di questo e a fronte del fatto che gli abbonamenti annuali rimangono stabili, a fronte del fatto che si dà la possibilità con un unico titolo di viaggio, di utilizzare sia il ferro che la gomma e quindi davvero di assolvere al principio di raggiungere il proprio luogo di vita, di lavoro, di studio, credo che si debba aiutare e fare di tutto per aiutare questa Agenzia a raggiungere il proprio scopo ed essere un elemento di sperimentazione e di lavoro nei confronti degli altri. Dobbiamo farlo velocemente per rispetto nei confronti degli amministratori che sono presenti, per rispetto dell'istituzione Regione Lombardia, che ha fatto una legge che dice che questa è la strada e interromperla per motivi politici, non mi riferisco al lavoro prezioso che sta facendo la Giunta e gli uffici, che ringrazio per tutto ciò che stanno mettendo, ma spero in tempi più celeri rispetto a quelli che abbiamo visto fino ad oggi, per raggiungere questo obiettivo. Invece pensare che i Consiglieri regionali, siccome mantengono una doppia carica di Consigliere comunale e Consigliere regionale, lo usino demagogicamente per interrompere qualcosa che consentirebbe comodità, maggior risparmio per i cittadini e soprattutto il raggiungimento di un obiettivo posto da una legge regionale, credo che davvero sarebbe un grave errore ostacolare il lavoro di Regione Lombardia in questo senso. Mi auguro che in tempi brevi questa Commissione possa essere utile, a fronte di un confronto dei dati, per avere tolto, sgonfiato dei falsi miti e ci faccia raggiungere in tempi brevi a quello che è l'obiettivo che la legge regionale, a cui tutti siamo sottoposti, ci dà e che anche l'Assessore Terzi mi sembra dicesse che superati questi elementi critici si vuole andare in

quella direzione e risolverli. Chiedo che questo avvenga in tempi veramente celeri, perché non c'è tempo da perdere rispetto a una cosa che porterebbe solo vantaggi ai cittadini metropolitani e non solo.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Bussolati. Vice Presidente Monti, prego.

Cons. MONTI

Grazie Presidente. Inizio facendo i complimenti al Partito Democratico rispetto all'abilità nell'aver orchestrato questa campagna che sta ingannando centinaia di migliaia di cittadini. Parto dalla fine, quando qualcuno ha detto "re nudo". Questo qualcuno è stato il Sindaco della Città metropolitana Beppe Sala, che dopo settimane di polemiche giustamente nascoste abilmente sotto la questione della tariffazione unica integrata, come ha raccontato il nostro collega Bastoni, non più tardi di due giorni fa, ha detto: "No, guardate, il nostro problema è quello che dobbiamo aumentare il biglietto perché dobbiamo chiudere il bilancio". Questa è la vera motivazione di cui si sarebbe dovuto discutere legittimamente, dopo spiego il perché. Invece stiamo discutendo di un'avanguardia, l'ha chiamata Bussolati, stiamo discutendo di una forzatura in avanti che è propedeutica e utile solo a coprire politicamente il fatto che, come ha detto il Sindaco di Milano Beppe Sala quindi non Bastoni, non Monti ma il Sindaco di Milano, hanno l'esigenza di aumentare il biglietto a 2 euro. Perché dico che è un inganno? Perché l'altro giorno, leggendo i giornali della mia provincia, ho scoperto che tra pochi mesi i nostri cittadini, grazie alla decisione dell'altro giorno dell'assemblea dell'Agenzia di bacino, potranno usufruire tra pochi mesi di un biglietto unico integrato da poter utilizzare sui treni e su tutti i mezzi pubblici. Il problema è che questo non è vero, nessun ha raccontato ai miei concittadini della Brianza che non è così. Milano ha deciso di fare un biglietto unico integrato che non comprende i treni, quindi chi prenderà il treno e poi prenderà il metrò, continuerà a pagare il treno e poi il metrò che costa di più, perché Milano ha deciso di aumentarlo. Questa cosa non l'abbiamo spiegata ai cittadini, l'abbiamo spiegata al contrario, perché era utile alimentare questa propaganda per poter dare una copertura politica a una decisione impopolare ma legittima del Sindaco di Milano di aumentare i biglietti. Trovo scandaloso, uso questo termine forte, che si utilizzino le istituzioni in questo. Trovo scandaloso che dei sindaci mi abbiano chiamato dicendo: "Ma cosa avete fatto in Regione Lombardia? Avete votato un emendamento contro la tariffazione integrata". Magari in due giorni di bilancio, può capitare che uno sia distratto, abbiamo fatto un errore. No, semplicemente qualcuno è andato a dirgli che c'era un emendamento che avrebbe introdotto la tariffazione unica anche con i treni e che i Consiglieri di maggioranza avrebbero chiesto di ritirarlo. Falso, qualcuno ha scritto ai sindaci una cosa falsa. Quell'emendamento, come sa bene Bussolati, perché è stato autore di un intervento che gli stava costando l'espulsione dall'Aula, iniziava dicendo: "In attesa dell'attuazione della tariffa unica integrata". Quindi se fosse passato quell'emendamento non partiva la tariffazione unica, era scritto nell'emendamento: "In attesa si permette al Comune di Milano di aumentare il biglietto". Questo era l'obiettivo, questo il motivo per cui legittimamente il Consigliere Bussolati andò in escandescenze quando si ritirò quell'emendamento. Ai sindaci dico, soprattutto la Brianza, qui vedo il Sindaco, ma lo sapete che ora i vostri concittadini rischiano di pagare più di prima? Perché pagheranno il treno, grazie alla fuga in avanti decisa da Milano e poi pagheranno un biglietto che aumenterà da 1,50 a 2 euro. Non c'è la tariffazione integrata con il treno, perché Milano ha deciso di andare avanti, di attuare prima quello che gli interessava a Milano, per far quadrare i conti. Ma vi pare possibile che tutti i territori debbano piegarsi al Sindaco di Milano, solo perché c'è un'omogeneità dal punto di vista politico e utilizzare le istituzioni per far passare un'idea sbagliata e falsa? Credo che questo non sia un buon servizio che facciamo innanzitutto ai cittadini, ma nemmeno nel rispetto delle istituzioni che dovrebbero essere sopra le parti politiche. Questo è il motivo che dovremmo discutere, non ne vedo altri, Consigliere Bussolati. Siamo tutti a favore, siamo anche a favore dell'autonomia del Sindaco che giustamente si è lamentato dicendo: "Vi pare possibile che io che sono Sindaco di Milano non posso aumentare

il biglietto, se decido di aumentarlo?”. Vero, non è possibile, non sarebbe possibile e legittimo che un Sindaco non possa decidere di aumentare il biglietto, infatti può farlo. Il Sindaco di Milano potrebbe domani mattina aumentare il biglietto del 13 per cento, portarlo a 1,70 euro che non è poca cosa, Consigliere Bussolati, e aumentare i ricavi. Lo può fare. Il problema che vuole aumentarlo a 2 euro, perché, come ricordava il Consigliere Bastoni, l’obiettivo è quello di raggiungere i 53 milioni di euro in più per il bilancio di Milano. Mi domando e faccio l’appello ai sindaci perché ci unisce una battaglia che va contro gli interessi di alcuni cittadini della provincia, sicuramente quelli della mia Provincia di Monza e Brianza per far sì che il Comune di Milano abbia 56 milioni di euro in più da gestire nel proprio bilancio. Lo trovo una cosa assurda, siete tutti del PD però i cittadini non sono tutti del PD, bisognerebbe rispettare i cittadini, le istituzioni e non ingannarli. Ieri sui giornali tutti i miei concittadini della Provincia di Monza hanno letto che ci sarà la tariffazione unica e con un biglietto unico utilizzeranno anche il treno. Questo è falso, non gli hanno detto che grazie alla decisione di Milano pagheranno di più. Qualcuno glielo dovrebbe dire. Oggi ringrazio, chiudo Presidente, l’Assessore Terzi per essere venuta qui e aver dato la possibilità di questo momento per chiarire e svelare questo grande inganno e le numerose falsità che sono state dette ai nostri concittadini.

PRESIDENTE

Andiamo avanti. Grazie Consigliere Monti. Ho in prenotazione Comazzi, De Rosa, Scurati, Verni, Rozza. Se c’è qualcun altro me lo dica adesso. Non prenotatevi dopo perché devo contingentare i tempi. Consigliere Comazzi, avete tutti cinque minuti, non di più, perché sennò non facciamo in tempo ad avere le risposte.

Cons. COMAZZI

Grazie Presidente per avere convocato la Commissione e grazie all’Assessore per gli aggiornamenti. Vedo il bicchiere mezzo pieno, sono molto positivo rispetto alla relazione che è stata fatta dall’Assessore. È una relazione seria, puntuale e che cerca di analizzare tutte le complessità che comporta la tariffa unica. Le varie simulazioni oggi ci dicono che ci sono delle cose ancora da limare, perché ci sono comuni che avranno dei vantaggi, altri che avranno degli svantaggi e quindi è evidente che per avere un quadro chiaro e completo dobbiamo avere il tempo di poter essere garanti di tutta la Regione Lombardia, di tutti i comuni, di tutti i cittadini lombardi. Se perdiamo di vista una visione complessiva, facciamo l’errore che sta facendo il Sindaco Sala che pensa soltanto in qualche modo agli interessi di Milano città e non pensa a quelli lombardi. Penso che sia molto positivo, Assessore, tanto aver ribadito che Regione Lombardia si prenderà il tempo necessario per fare questo e non accettiamo ultimatum, diktat da nessuno. Penso che sia molto importante che finalmente per bocca dello stesso Sindaco Sala, l’altro giorno è emersa la verità rispetto al biglietto di ATM, cosa che noi diciamo da mesi, che la tariffa unica è una cosa e su questo siamo tutti d’accordo con le cose da limare che ci siamo detti, ma aver legato la questione dell’aumento del biglietto di ATM di Milano alla tariffa unica è stato un imbroglio e una truffa politica comunicata ad arte dal Sindaco di Milano e dai suoi seguaci per ingannare i cittadini. Per fortuna che il Sindaco Sala, evidentemente oggi un po’ messo alle strette, ha detto la verità e ha comunicato ai giornali che quei soldi non servono per fare la tariffa unica ma servono per sistemare i conti e il bilancio del Comune di Milano. Abbiamo invece, Assessore, un’altra responsabilità che è quella di fare la tariffa unica e di farla bene. I conti del Comune di Milano se li deve gestire il Sindaco, non è un nostro problema se hanno una spesa corrente di 3 miliardi di euro, perché 3 miliardi di euro di spesa corrente non li ha nemmeno Regione Lombardia e significa che evidentemente c’è stato un corto circuito negli ultimi sette anni che ha fatto impazzire i conti del Comune di Milano. Non è possibile che rispetto a sette anni fa, che non è un’altra era geologica, perché nel 2011, quando un Sindaco donna ha lasciato questa città, il biglietto costava un euro, le tasse erano minime e quindi se in sette anni sono state aumentate tutte le tasse che potevano aumentare, il collega Bastoni ne ha elencate soltanto alcune, suolo pubblico, i passi carrai, gli impianti sportivi, la TARI, eccetera; se il Comune di Milano ha esaurito la

possibilità di aumentare da 1 euro a 1,50 quindi la somma tra le permeabilità e l'inflazione, se non ha saputo gestire bene i conti del Comune, è un problema suo, ma è un tema che non ci riguarda, dobbiamo pensare alla tariffa unica e a come farla bene. Il tema di Milano è slegato da questa partita. Mettetevelo in testa perché il tema del Comune di Milano, del bilancio del Comune di Milano riguarda il Comune di Milano e non è che Regione Lombardia può avere la responsabilità anche di sistemare, di correggere i conti di un comune che evidentemente è stato amministrato male negli ultimi anni. Facciamo la nostra partita con i sindaci, con i territori, per fare una cosa seria e fatta bene, dopo di che se invece il Comune di Milano pensa di piegare tutto il tema dei trasporti della Regione Lombardia a sé stesso perché deve risolvere i suoi conti, non funziona così. Assessore, penso che ormai la verità sia emersa finalmente. Mi spiace per quei sindaci che sono stati ingannati anche da una falsa comunicazione perché tutti noi siamo a favore della tariffa unica, però la tariffa unica costa 8 milioni di euro, lo ricordava Bastoni, non ne costa 65. Allora non si spiega come mai dobbiamo consentire una deroga al Comune di Milano, che consente di introitare 65 milioni di euro quando la tariffa unica costa 8 milioni e dobbiamo dare la possibilità di incassare 57 milioni di euro che servono al Comune per mettere a posto i conti. Ricordiamoci che sui fondi che Regione Lombardia dà sul trasporto pubblico locale, i 400 milioni di euro, 250 milioni di euro vanno a Milano, che è ben ripagata anche dalla Regione che destina 250 milioni di euro al trasporto pubblico della città. Quindi, Assessore, le cose fatte bene, con calma, significa fare le cose ragionate, con dei tempi che ci daremo ma senza diktat da parte di nessuno.

PRESIDENTE

Grazie. Ho concesso un minuto in più, si lamentavano in platea, perché è l'unico intervenuto del suo gruppo. Consigliere De Rosa, prego.

Cons. DE ROSA

Grazie Presidente. Grazie Assessore per la relazione. Saluto anche i sindaci presenti. Oggi finalmente facciamo un'operazione verità, spero che venga fuori la realtà dei fatti, di cosa stiamo parlando, di tariffa unica integrata, se comprende i treni o no. Insomma, ai cittadini deve arrivare l'informazione perché continuare a raccontare delle balle sui giornali è veramente scandaloso e aver fatto mobilitare purtroppo dei sindaci, che però oggi, prendiamo la parte positiva, almeno sapranno qual è la realtà dei fatti, averli fatti mobilitare per venire fino qui oggi e perdere una giornata per scoprire che la polemica che è stata tirata in ballo non esiste, secondo me è molto irrispettoso da parte degli esponenti del PD regionale. Devo ricordare alcuni passaggi. Adesso siamo a una riforma epocale, è fondamentale questa riforma del biglietto unico integrato e del trasporto integrato tra i vari mezzi sul territorio, la razionalizzazione dei gestori sul territorio, che però penso vada fatta prima di definire le tariffe e altre questioni più nel dettaglio. Certo è che tutto questo, se lo facciamo ricadere solo sui pendolari, allora è facile, potevamo farlo anche prima, magari ci si muoveva anche prima. Non capisco la difficoltà di fare tutto questo se il costo poi ricade tutto sui pendolari e anche di più del costo che dobbiamo effettivamente sostenere. Questa questione del Comune di Milano effettivamente ci trova d'accordo. Abbiamo denunciato tra i primi, durante la sessione di bilancio è arrivato un emendamento, perché è giusto ricordare il passaggio, meno male la Lega poi se n'è anche accorta per tempo dopo la nostra segnalazione, era stato presentato da Caparini stesso su segnalazione del Comune di Milano e del gruppo del Partito Democratico, chiedeva la possibilità di aumentare del 30 per cento le tariffe del trasporto pubblico locale tout-court senza nessun confronto, senza nessuna possibilità di discutere. Oggi non è la questione di non voler valutare aumenti se c'è una necessità, non voler valutare una differenziazione delle tariffe che spinga, ma credo siano gli stessi pendolari a volerlo, spinga a un trasporto pubblico locale utilizzato più spesso e quindi premi chi lo utilizza tutti i giorni rispetto a chi lo utilizza saltuariamente. Questo deve essere fatto con un metodo e qui è il metodo che stiamo chiedendo, il metodo è arrivare in questa Commissione. Questo credo sia un primo passo, infatti la mia richiesta, visto che non ne ho viste di particolari fino ad adesso, se non il descrivere la situazione, la mia richiesta verso l'Assessore è: qual è il programma che si è data per discutere e

risolvere questa situazione, perché il tempo lo abbiamo, perché il nostro problema non è il bilancio del Comune di Milano ma è risolvere questa questione entro la fine del 2020, abbiamo questa tempistica. Se lo facciamo prima, meglio, mettiamoci a discutere e definiamo quali sono le sedi dove discuteremo questi aumenti, queste variazioni tariffarie, queste valutazioni sugli abbonamenti annuali, sugli abbonamenti mensili, sulle agevolazioni. Credo che sia fondamentale anche sentire dall'Assessore che poi si voglia passare da questa Commissione in modo che ci sia un confronto tra tutte le forze politiche nell'interesse dei cittadini. Non voglio neanche tenere in considerazione tutta la questione relativa al Comune di Milano, perché a me del bilancio del Comune di Milano interessa fino a un certo punto, nel senso che quella è questione di bilanci, di entrate e uscite del Comune che non deve riguardare il trasporto pubblico locale che su Milano va a toccare pendolari che arrivano da tutte le province e non solamente i cittadini milanesi. Quindi dobbiamo affrontare l'argomento nell'interesse dei pendolari e nell'interesse regionale di Milano come capoluogo importante di tutto il Nord Italia e che deve avere dei collegamenti decenti. Fondamentale aver chiarito, questo credo che faccia cadere da oggi in poi qualunque polemica dal punto di vista dei territori, se i sindaci sapranno comunicare questa informazione, perché è questa la realtà che il treno non è considerato oggi all'interno della tariffazione, quindi l'aumento è solo sui biglietti del trasporto pubblico locale di Milano e il treno continua a essere a parte. Tutti questi risparmi che vengono decantati da Bussolati sono una buffonata, scusate il termine, perché non è possibile parlare di risparmi quando non abbiamo definito insieme il sistema tariffario, non abbiamo definito insieme nelle sedi opportune cosa vogliamo fare e come vogliamo farlo, soprattutto in rapporto a tutte le altre Agenzie perché non c'è solo l'Agenzia di Milano, Monza, Pavia, Lodi. Quindi la questione è fare tutto nelle sedi opportune e con i confronti opportuni. La richiesta qui invece è un'altra, è dire: "Milano faccia quello che vuole, lo faccia come vuole e gli altri si devono adeguare". Lo spauracchio è che alcuni comuni della cintura appena vicina avrebbero dei risparmi, però, come diceva l'Assessore, ci sono dei comuni delle cinture più esterne che avrebbero dei costi che non sono giustificati. Facciamo le cose fatte bene, non facciamole solo per le casse del Comune di Milano. Siamo contenti di avere denunciato tra i primi questa cosa, grazie all'Assessore di essere venuta subito e al Presidente di averla convocata, con la mozione e con i nostri interventi durante la sezione di bilancio, possibilità di fare confronto oggi, che credo sia solo l'inizio di un percorso. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere De Rosa. Consigliere Scurati.

Cons. SCURATI

Non voglio ripetermi rispetto ai colleghi, però da Consigliere residente nell'hinterland milanese ho preso alcuni appunti, ringrazio l'Assessore per essersi resa disponibile. Questa fase, correggetemi tecnicamente dopo se sbaglio, il costo del biglietto singolo sarebbe assolutamente superiore rispetto a chi prende più mezzi e quindi è corretto soprattutto per il residente dell'hinterland che la Regione Lombardia si focalizzi su questo aspetto. Invece il messaggio che è passato, sbagliato, è che è passato il concetto che da domani tutti avrebbero pagato assolutamente di meno, invece i dati con il sistema Milano dicono assolutamente il contrario. Mi ha colpito soprattutto il tema dei treni, vorrei che i sindaci dell'hinterland lo capissero molto bene che i costi in questa fase sarebbero assolutamente maggiori, mentre oggi il costo del treno è di circa il 30 per cento in meno, diceva prima l'Assessore. Vorrei che questo concetto sia molto chiaro. Sia la tariffa unica, assolutamente, lo abbiamo detto tutti, ma non facendo i baby-sitter del Comune di Milano, perché non sa gestire la spesa corrente. Da residente dell'hinterland, prima ancora da Consigliere di maggioranza, non voglio far pagare ai miei cittadini di più per coprire i buchi di Milano. Questo vorrei che fosse un concetto molto chiaro, anche perché l'ha anche detto chiaramente e onestamente il Sindaco Sala, l'altro giorno, con la propria agenzia di stampa. Mi spiace anche perché ai sindaci è stato trasmesso un messaggio assolutamente sbagliato e politicamente scorretto che non fa del bene ai nostri concittadini. I tempi, da quello che ho capito prima, ci sono e

l'appello è di farla ma di farla bene. Si parla del 2019/2020/2021, quindi i tempi ci sono anche perché non sono di poco conto quando andrà ad incidere sulle tasche dei pendolari. Poi l'ha chiarito molto bene anche il Consigliere Bastoni, l'aumento del biglietto di Milano è una cosa, la tariffazione unica integrata è completamente un'altra cosa. Peraltro, altra nota tecnica che mi sono appuntata, il regolamento, l'articolo 36 che evidenzia come le Agenzie non possono, se non all'interno, aumentare il biglietto, quindi mi chiedo come verrà aumentato il biglietto della metro, ma lo vedremo. Altro passaggio interessante che mi sono appuntata è che poi si andrà verso una riduzione per gli studenti del 25 per cento del costo del biglietto che oggi non esiste, quindi altro fattore importante. Giusto aver chiarito alcuni aspetti, poi nelle risposte tecniche verranno di più evidenziate, il mio appello è quello assolutamente di prendersi tutto il tempo necessario per chiarire questi aspetti e non correre dietro ad altri problemi legati all'introduzione del biglietto unico. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Verni.

Cons. VERNI

Grazie Presidente. Grazie Assessore. Buongiorno ai sindaci presenti in audizione. La querelle del Comune di Milano mi sembra che sia stata chiarita. Lo abbiamo detto già il 18 dicembre che non c'entrava nulla la richiesta che faceva in quella sede, tra l'altro a nostro avviso anche metodologicamente errata, perché non era quella la sede, con il tema della tariffazione integrata. Non c'entra nulla. Faccio presente ai sindaci, colgo l'occasione, che quando abbiamo audito i bacini territoriali, l'unico bacino che non è venuto in questa Commissione in audizione è stato proprio il bacino Monza, Brianza, Milano, Pavia, Lodi. Tant'è che chiedo di poter rinnovare le audizioni dei bacini territoriali, incentrare questa audizione sul tema della tariffazione integrata. Quindi abbiamo smascherato il lavoro che sta facendo Sala, è chiaro; non sono venuti in audizione per cui rinnoviamo la richiesta che vengano in audizione. Entrando nel merito della tariffazione integrata, siamo molto contenti, anche perché abbiamo presentato un'altra mozione quindici giorni fa, chiedendo di accelerare i tempi, di venirne a discutere qui in sede di Commissione. Ci fa piacere che oggi l'Assessore sia venuta così celermente, abbia risposto a questa richiesta della mozione, a relazionarci in merito al lavoro che sta facendo la Giunta. Acceleriamo i tempi, nel senso che siamo tutti d'accordo che questo è un tema molto delicato, che deve essere affrontato e deve essere affrontato bene. C'è poi il tema dell'aumento del biglietto e noi siamo contrari per principio, perché aumentare i costi dei biglietti disincentiva l'uso del mezzo pubblico, a maggior ragione se l'aumento del biglietto è giustificato a un'esigenza di bilancio. A questo siamo ovviamente contrari. Se eventuali aumenti di biglietti fossero giustificati a una armonizzazione del servizio, gomma - ferro, urbano ed extraurbano allora avrebbe un senso un'implementazione o investimenti particolari di scambi, potrebbe anche avere un senso. Ma non certo per esigenze di bilancio, questo no. grazie.

PRESIDENTE

Grazie Consigliera Rozza.

Cons. ROZZA

Grazie Presidente. Una premessa di tipo istituzionale, credo che cominci a essere pericoloso l'uso che si fa del Consiglio regionale per fare l'opposizione al Comune di Milano. Se tutte le amministrazioni decidono di usare le assemblee elettive per fare l'opposizione a un'altra istituzione che non è dello stesso colore, lo stiamo facendo non solo non rispettando la Costituzione ma non stiamo facendo il nostro mestiere che non è quello di impedire a qualunque amministrazione eletta dai cittadini di portare avanti le scelte che nella propria autonomia è legittimata a fare. Perché domani mattina la maggioranza del Comune di Milano farà l'opposizione alla Regione su dove il Comune di Milano può permettersi di impedire alla Regione

di fare. Quindi diventa non più un luogo istituzionale dove ragioniamo o per fare funzionare le cose ma qui ho sentito un processo al Sindaco di Milano. Tra l'altro cose false, castronerie, ignoranza di bilancio, non esistono 3 miliardi di bilancio in spesa nel Comune di Milano. Magari! In più si sta affrontando il tema e tutti gli interventi lo stanno facendo giocando sulle battute e sull'ignoranza. L'Agenzia ha proposto un sistema integrato biglietto gomma-ferro. Qui nessuno vuole conoscere la proposta fino in fondo dell'Agenzia, questa è la prima cosa che non si capisce, tranne che, chi se ne frega qual è la proposta, perché il gioco è un altro, fare l'opposizione al Comune di Milano usando il Consiglio regionale. Ho sentito: "Non è vero... il Sindaco di Milano...", non mi permetto di dire che il Presidente della Regione Lombardia dice il falso. Posso dire che non sono d'accordo, che ha visto lucciole per lanterne ma non dico che il Presidente della Regione Lombardia imbrogli i cittadini lombardi. Anche questo è un elemento importante, perché non si sa. L'Agenzia ha fatto una proposta di tariffa integrata gomma - ferro; l'ha fatto per tutta l'area di bacino e all'interno di questo sistema sono previsti, si vengono ad armonizzare le tariffe proprio con l'hinterland e non è vero che è falso. Casomai, lo chiedo formalmente come Commissione di chiedere all'Agenzia di avere la proposta di integrazione ferro - gomma e tutta la proposta, così si discute di merito. Lo sto chiedendo io, se non si degnassero di venire di nuovo, Presidente, a quel punto tiriamo tutti le nostre conseguenze per avere la presentazione della proposta del biglietto integrato nella sua completezza all'interno della quale ci saranno aumenti per alcuni e diminuzioni per altri, ma lo valutiamo nel merito, nella legittimità e nella correttezza che un'istituzione deve portare avanti. La nostra è un'istituzione che non può pensare di fare il suo mestiere solo per impedire a un comune di governare. Quindi la guardiamo nella loro completezza e vedremo e vedrete che ci guadagnerà Sesto San Giovanni, che ci guadagnerà anche Cinisello Balsamo e vedrete che c'è la tariffa integrata gomma - ferro e non è vero che non c'è; vedrete quali saranno le convenienze e le sconvenienze. Detto questo, nella tariffa integrata con il ferro, sa benissimo l'Assessore Terzi, che ci guadagnerà anche Trenord, che è una delle esigenze che la Giunta regionale ha. Magari ce lo comunicherà dopo le europee per esigenze elettorali, ma lo sappiamo che anche Trenord ha l'esigenza di adeguare il biglietto. Siccome tanto non funziona, facciamo in modo che ATM diventi come Trenord forse, ma il tema è trovare il punto di equilibrio perché ci sia l'ammodernamento della tariffa integrata in Regione Lombardia, siano rispettate le esigenze dei comuni e ci sia quell'equilibrio e quel lavoro istituzionale che dobbiamo fare al netto delle scelte che il Sindaco di Milano o di altri comuni sta portando legittimamente avanti. Aggiungo e chiudo che qui nessuno sta imbrogliando niente, il Comune di Milano...

PRESIDENTE

L'audizione è pubblica nei limiti del rispetto della capienza della sala. Oggi siamo andati in overflow perché la questione interessa parecchie persone. Nessuno dei presenti tra il pubblico si permetta, in nessun modo, di interferire con i lavori della Commissione. Sia chiaro, perché se non andate fuori. Grazie.

Cons. ROZZA

Stavo dicendo perché nessuno si sta inventando nulla e il Comune di Milano non sta imbrogliando nessuno, forse i Consiglieri che hanno la doppia poltrona non se lo ricordano, ma il Sindaco di Milano, fin dal gennaio 2018, annunciò il processo che voleva portare avanti la tariffa integrata con conseguente aumento del biglietto. Era campagna elettorale delle regionali. Questo per dirvi che qui nessuno sta piegando niente all'opportunità elettorale, ma stiamo affrontando e si sta affrontando il tema sull'efficienza, la qualità del servizio e anche le condizioni economiche che il servizio deve avere per produrre efficienza. Questo è il punto e queste sono le richieste che formalmente faccio alla Commissione.

PRESIDENTE

Grazie. Ponti.

Cons. PONTI

Grazie Presidente. Non voglio concorrere ad alzare i toni di questa discussione, perché, tra le altre cose, la collega Rozza ha detto alcune cose che avrei voluto riferire. Quello che voglio aggiungere, rispetto alla discussione, che necessariamente è una discussione complessa – in questo ha ragione l'Assessore – che sta virando troppo rispetto alle questioni milanesi. Su queste, d'altro canto, ho sentito delle affermazioni che sono comunque inaccettabili, nel senso che delle questioni legate al bilancio del Comune di Milano non interessa a nessuno, così come ho sentito dire dal Consigliere De Rosa. Penso che questo sia sinceramente un errore, perché è proprio da una situazione disordinata di bilancio che poi la gestione dei servizi ha dei problemi assolutamente seri. Ricordo, come amministratore, tra le altre cose, che comunque la gestione sana di una parte corrente garantisce la possibilità di fare degli investimenti. Mi risulta, senza voler fare il partigiano per nessuno, che gli investimenti, il Comune di Milano, sulle infrastrutture li sta facendo perché questa è l'attività ordinaria che si fa tutti. Una delle questioni che mi sembra altrettanto rilevante è tornare anche sul tema legato alla tariffazione elettronica, perché parliamo di tariffa integrata. Sappiamo che stiamo facendo un passaggio epocale, però sappiamo anche che stiamo passando di rimando in rimando rispetto a questa questione che necessariamente è sotto la regia di Regione Lombardia. Considerata la centralità del trasporto pubblico, considerato il fatto che deve esserci una leale collaborazione tra istituzioni e non ripicche reciproche, mi sembra che un approccio ragionevole da parte della Giunta debba essere sostenuto anche se poi è necessario conoscere quali sono i tempi. Sulla tariffazione integrata ho sentito dire una serie di questioni che anch'io non trovo corrispondenti al vero, anche per quanto riguarda l'hinterland, ma siccome sono già state dette mi limito a dire che non è che continuando a ripetere una questione questa diventa vera. Quello che è vero è evidente per tutti e lo abbiamo detto più volte come responsabili del Partito Democratico. Il mio è davvero un invito a prendere i tempi che servono, non a prendere la scusa dei tempi per continuare a rinviare una questione facendola diventare ancora più politica e di scontro tra istituzioni, ma un'occasione vera per fare il punto e l'esame di coscienza un po' per tutti, rispetto alla capacità di essere adeguati, rispetto alle esigenze dei pendolari, perché le esigenze le vediamo tutti i giorni.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Ponti. Un solo chiarimento prima di lasciare la parola all'Assessore, in merito all'appunto fatto sul rispetto istituzionale. In qualità di Presidente ci tengo a dire che la Commissione, negli ultimi giorni, è stato attacco da parte di amministratori locali, di pressing anche abbastanza forzato rispetto a questa decisione, proprio perché qualcuno gli aveva fatto credere che quest'oggi avevano preso una decisione che cambiava la vita e soprattutto il portafoglio di qualcuno. Credo è su quello che in molti hanno usato il termine "falsità". Altra cosa è che non è pensabile, nemmeno per la più grande amministrazione comunale della Lombardia, tirare per la giacchetta la Commissione, perché il Consiglio si era già mosso, aveva approvato una mozione e sia la Giunta che tutti i Consiglieri regionali hanno rispettato il dettame di quella mozione. Ultima cosa che ho trovato veramente irritante in qualità di Presidente è che l'Agenzia TPL Milano, Monza, Brianza, Lodi e Pavia, che adesso chiede questo grande intervento, voglia che in Regione la Commissione si occupi di questa questione; è l'unica che quando si è istituita questa Commissione a maggio e, per correttezza istituzionale, il rapporto tra il Consiglio regionale e le varie agenzie del TPL le abbiamo invitate tutte a partecipare e a dirci quali erano le prospettive future per poter collaborare, non è possibile che non siano venuti, non si sono giustificati preventivamente dall'assenza e tanto meno ci hanno scritto dopo: "Scusate, non abbiamo potuto partecipare". Stiamo parlando di un'Agenzia che rappresenta più del 50 per cento del trasporto pubblico locale lombardo. Non hanno mandato assolutamente nulla né una richiesta di successiva audizione. Quindi non è che l'interesse dell'Agenzia può essere nel momento in cui vuole che il Consiglio regionale della Lombardia si prenda l'onere di dire: "Sì è aumentato il biglietto da un 1,50 a 2 euro". Il rapporto di collaborazione tra le istituzioni ci deve essere sempre, soprattutto in fase di istituzione di una nuova legislatura, dove c'erano tutti i Consiglieri regionali

o quasi tutti, che mai avevano fatto parte di questa Commissione, ai quali abbiamo chiesto: “Diteci di cosa avete bisogno”. Loro non si sono presentati, quindi nessuno venga adesso a dire che sarebbe opportuno, perché la Commissione questo passaggio l’ha già fatto. Se adesso l’Agenzia del TPL si è resa conto di aver sbagliato e ha bisogno di venirne a parlare in Commissione, credo che sia l’Ufficio di Presidenza sia tutta la Commissione siano disponibili a farlo, però non vengano a parlare di non correttezza dei rapporti istituzionali tra questa Commissione e l’Agenzia, perché in questo caso è l’Agenzia che ha sbagliato. Lo dico non a tutela del Presidente ma a tutela di tutte le persone presenti a questo tavolo. Grazie.

Ass. TERZI

Dopo questo intervento del Presidente chiuderò velocemente in maniera telegrafica, poiché so che ci sono altre audizioni, per rispetto anche di chi sta aspettando. Partiamo dal fondo, Consigliere Rozza, capisce bene che diventa ancora più difficile spiegare al mondo la necessità di realizzare al volo per il bacino di Milano e Monza la tariffazione integrata se poi quando mi fate gli interventi, come Consigliere in particolare, che tra l’altro con il Comune di Milano avete avuto a che fare anche in altre vesti e parlate sempre e solo del Comune di Milano. Qui dovremmo parlare dell’Agenzia TPL di Milano, non del Comune di Milano. È anche vero, questa è una delle criticità che abbiamo sollevato da subito all’Agenzia quando unitamente all’Assessore Granelli del Comune di Milano, il 2 ottobre non prima, sono venuti in Regione dalla sottoscritta e dai tecnici a dire: “Avremmo intenzione di procedere con l’integrazione tariffaria”. Soprattutto perché il Comune di Milano, con l’ipotesi che stava andando avanti l’Agenzia, quindi l’Agenzia e non il Comune, che parla per voce del Comune o meglio il Comune di Milano che spesso e volentieri parla per quanto attiene all’ipotesi e al lavoro che fa l’Agenzia, c’è una distorsione che non è di poco conto. È quella per cui gli introiti della tariffazione fino al 2020 se li terrebbe il Comune di Milano. Sostanzialmente ho un aumento dei prezzi, un introito solo del Comune di Milano perché il contratto non l’ha ancora trasferito all’Agenzia e quelli che pagano di più, quelli che perdono, quelli che esercitano il servizio al di fuori di Milano, che perderebbero gli introiti, se li vedono distrarre a favore del Comune di Milano, che non li gira all’Agenzia perché il contratto ce l’ha ancora lui. Prima di tutto, se volessimo fare un’operazione verità e volessimo fare un’operazione di trasparenza anche dal punto di vista istituzionale, il Comune di Milano prende e gira tutto il contratto all’Agenzia di TPL, come hanno fatto tutti gli altri comuni, cosa che difetta nel ragionamento fino ad oggi. Per quanto riguarda i tempi e rispondendo al Consigliere De Rosa, massima disponibilità a venire, così come per altri argomenti, ormai faccio parte della Commissione come voi, molto volentieri del resto, ciclicamente anche rispetto al proseguimento di quella che è l’attività molto complessa, non ce la siamo inventata ieri, capite? Tutt’altro, ci stiamo lavorando, ci stanno lavorando i tecnici veramente da molto tempo, perché avete visto già solo nella discussione di oggi quanto è complesso il sistema che vogliamo realizzare, in cui crediamo fortemente, che è previsto da una legge regionale, quindi non è un’esigenza del Comune di Milano, è un’esigenza della Regione Lombardia quella di realizzare la tariffazione integrata e il biglietto unico, ma con i tempi necessari. Abbiamo come termine ultimo l’indizione di gare europee per quanto riguarda le Agenzie TPL, quindi il 2019, metà del 2019, poi adesso vediamo se riusciamo a chiudere con tutte le Agenzie, perché è un lavoro che non fa solo Regione Lombardia ma lo fa con le Agenzie di TPL, quindi ci vuole un confronto, un’interlocuzione e un’interazione anche con loro. Per quanto riguarda Milano era il 2020, poi possono anticipare, nessuno dice niente. Vi dico solo che sulla carta l’Agenzia di Milano poteva aspettare sino al 2020. In merito a questo, ricordo per completezza di informazione di tutti che l’articolo 6 del regolamento regionale del 2014, più volte richiamato, prevede che le Agenzie raggiungano l’intesa con la Regione, ma che debbano sentire tutti i comuni regolatori, quindi per i servizi dei comuni non capoluogo. C’è tutta un’interazione e un lavoro dietro che non può essere solo l’Agenzia che rispetto all’esigenza di un comune porta avanti un’istanza. È un ulteriore elemento veramente critico rispetto alla proposta che c’è stata messa sul tavolo in maniera informale, perché a oggi, Consigliere Bussolati, Regione Lombardia, poiché non ha ancora approvato verosimilmente, non lo so, però insomma va

bene, non ha un atto ufficiale dell’Agenzia di TPL che dice: “Guardate che vogliamo mandare avanti questo”. Questo non vuol dire che non ci stiamo lavorando o che non ci siano state interlocuzioni, però, contrariamente a quanto diceva lei, un conto è che mi vadano a fare la conferenza stampa, ma quella se la suonano e se la cantano tra di loro. L’interlocuzione con Regione Lombardia, la prima volta che in Regione Lombardia la sottoscritta ha sentito parlare di ipotesi di tariffa integrata per l’Agenzia TPL di Milano è stato il 2 ottobre quando l’Assessore Granelli è venuto da me e mi ha detto: “Noi avremmo l’esigenza di farlo”. Gli abbiamo detto: “Perfetto, in che anno?”. “L’anno prossimo a febbraio”. Gli abbiamo detto: “È impossibile per tutta una serie di motivi”. È impossibile tecnicamente per noi, la questione politica neanche l’aveva presa in considerazione perché appunto è l’esecuzione di un principio stabilito in una legge regionale. Gli abbiamo detto: “Non è possibile”. Non è possibile per noi ma non è possibile materialmente, perché fare la tariffazione integrata vuol dire ribaltare completamente un sistema e per ribaltare un sistema, oltre al costo, saranno 8-5-10-15-20 milioni, questa è una questione relativa, è una questione materiale, bisogna cambiare completamente il sistema e non vale solo per Milano, dovrebbe valere per tutto il bacino dell’agenzia. Capite che non è Milano, ma è Milano con tutti i comuni. Cosa che non è proprio così immediata e non è assolutamente semplice. Abbiamo letto più e più volte, nell’estate scorsa, addirittura prima che l’Assessore Granelli venisse a parlarci di tariffazione integrata, della volontà del Comune di Milano di aumentare a 2 euro, anche noi ci siamo guardati e abbiamo detto: “Forse il Comune di Milano si è dimenticato di leggere il regolamento che dice che non può aumentare da solo”. Poi che l’ipotesi della tariffazione integrata sia uscita come soluzione o possibile soluzione, ipotesi di soluzione all’esigenza del Comune di Milano di aumentare i biglietti, di introitare di più, questione politica relativa al Comune di Milano, che obiettivamente a me interessa ben poco. A me interessa portare a casa e realizzare un’integrazione tariffaria che stia in piedi, che sia sostenibile da tutti e che non abbia una serie di distorsioni come quelle che adesso vi vado a leggere. Evito di commentare la dichiarazione del Consigliere Rozza quando mi dice che vogliamo fare diventare ATM come Trenord e che Trenord fa schifo e quindi i biglietti li pagano poco. Evitiamo queste cose, si vedrà soprattutto gli ultimi dati post variazione, per darvi un’idea, per quanto riguarda gli utenti ferroviari monomodali, che sono quelli che riusciamo a censire perché sono quelli che fanno riferimento all’attività di Regione Lombardia. Le stime e l’applicazione dell’ipotesi che ci ha avanzato l’Agenzia di Milano, l’Assessore Granelli in particolare, secondo quelle che sono le applicazioni di questa ipotesi, per quanto riguarda il venduto biglietti avremmo un aumento del 10 per cento su 3 milioni 267 mila 793 biglietti; del 10/20 per cento su 2 milioni 113 mila 49 biglietti; del 20/30 per cento per 884 mila 635 biglietti e dal 30 al 40 per cento per 435 mila biglietti. Capite bene che sono numeri che non possiamo trascurare, sono passaggi ed evoluzioni di un sistema che vanno fatti con i tempi necessari. Non è possibile soprattutto in considerazione del fatto che, questo è un dato di fatto su cui stiamo lavorando, quando un sistema ferroviario non è assolutamente efficiente come dovrebbe essere per Regione Lombardia, pensare di dire per quella che è una richiesta di unica Agenzia di TPL che mi fa la fuga in avanti, di aumentare del 30 per cento, del 10 per cento il biglietto ferroviario. Non è possibile, per Regione Lombardia non è possibile. Lo faremo, faremo l’integrazione, la faremo con i dovuti modi, con i dovuti tempi, ma in modo da tutelare tutti. Scusate, ma la Giunta regionale ha vietato a Trenord di applicare l’aumento ISTAT dei biglietti perché abbiamo detto è insostenibile in questo momento anche solo adeguare, con l’aggiornamento ISTAT, il costo dei biglietti dei treni, visto che il servizio che offriamo non è un servizio degno di Regione Lombardia. Figuratevi voi se per l’esigenza di un’Agenzia, pur sacrosanta che sia e di un territorio pur sacrosanto che sia o di un comune nello specifico, possiamo pensare di mettere, di avallare d’emblée, senza discussione e senza un confronto e soprattutto verificare se non vi siano altre possibilità, l’aumento di biglietto che arriva in taluni casi a 435 mila biglietti dal 30 al 40 per cento. Capite che non ci sta assolutamente. Considerate poi che per quanto riguarda gli abbonamenti mensili venduti in un anno, l’aumento del 45/55 per cento, avrebbe colpito quasi 247 mila abbonamenti mensili. Non sono numeri trascurabili secondo noi. Fosse anche solo uno ci saremmo interrogati, non è uno, ma sono 247

mila abbonamenti mensili. Capite l'attenzione che ci abbiamo messo e il motivo per cui, quando l'Assessore Granelli è venuto da me, come Comune di Milano, unitamente all'Agenzia, gli abbiamo detto: "Dobbiamo prenderci tutto il tempo per verificare tecnicamente questa cosa, così non si può fare". Anche perché gli abbiamo detto: "Avete la possibilità di aumentarvi il biglietto, poiché il Comune di Milano a oggi non ha applicato nemmeno gli aggiornamenti ISTAT. Se avete un'esigenza comprensibile – non vado certo a verificare ma soprattutto a fare valutazioni rispetto a come è stato gestito il bilancio del Comune di Milano fino a oggi, non è il mio ruolo – avete due possibilità. L'aumento del biglietto fino al 13 per cento e 2 per cento sugli abbonamenti, oppure l'aumento del biglietto 9 per cento dei biglietti e 6 per cento degli abbonamenti". Che non è proprio cosa di poco conto, non sono i 2 euro ma si arriva intorno a 1,70, recuperando i mancati aumenti ISTAT. Comunque in questo senso, non dico un'apertura ma perché lo possono fare per legge, questa possibilità il Comune di Milano ce l'aveva e noi glielo abbiamo evidenziato. Questo per dirvi che la situazione, il principio che veramente condividiamo e che è assolutamente positivo, quello di arrivare a un livellamento anche dei prezzi dei biglietti, un biglietto unico, la facilità di farlo, il biglietto elettronico che sembra cosa facile ma non è così facile neanche realizzare quello perché vuol dire cambiare completamente il sistema di bigliettazione in Regione Lombardia, partendo da 75. Considerando che voi fate il conto solo su Regione Lombardia, parlano con l'Assessore Terzi e mi fa molto piacere, ma poi qui dobbiamo parlare con le società che esercitano il servizio e che non hanno sempre immediatamente la possibilità di affrontare questi costi, i costi per cambiare completamente il sistema di emissione anche solo dei biglietti. Questo per darvi ulteriori informazioni tecniche. I tempi sono quelli delle gare. La tariffazione integrata deve partire per tutte le Agenzie, tranne quella di Milano, le nuove gare europee devono essere fatte prevedendo la tariffazione integrata, quindi giugno 2019. Non vi nascondo che l'interlocuzione con l'Agenzia è piuttosto complessa, stiamo lavorando per questo termine, ma il confronto con l'Agenzia, visto che buona parte del lavoro devono farla loro, è difficile. Milano ha come scadenza l'ottobre del 2020, ma questo non vuol dire, ribadisco, che non sia nella possibilità di anticiparlo, questo assolutamente no. Quello che dico è che ci vuole un'intesa fatta ai sensi del regolamento e se ci vuole l'intesa con Regione Lombardia, ci vuole un confronto preventivo e anche tecnico di Regione Lombardia.

PRESIDENTE

Chiudiamo perché veramente siamo completamente fuori.

Ass. TERZI

Andiamo avanti unitariamente quindi non certo prima di chiudere con tutte le altre Agenzie, il discorso va fatto in maniera generale su tutto il territorio lombardo, se abbiamo come scadenza giugno, sempre che ci arrivino le altre Agenzie. Consigliere Bussolati, guardi che ci stiamo lavorando da ottobre alla proposta dell'Agenzia di Milano.

PRESIDENTE

Grazie Assessore, chiudiamo qui. Per tutto quello che non è stato possibile domandare o per cui non è stata ricevuta risposta, potete scrivere direttamente all'Assessorato, in Segreteria, e giriamo se dovesse mancare qualcosa. Ricordo a tutti di firmare perché è finita la seduta.

La seduta termina alle ore 11.35.

Hanno partecipato alla seduta:

- i seguenti Consiglieri componenti della Commissione:

Presidente

Angelo PALUMBO

(Forza Italia Berlusconi per Fontana)

voti

5

Vice Presidente	Andrea MONTI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)	5
Consigliere Segretario	Massimo Felice DE ROSA	(Movimento 5 Stelle)	4
Componenti			
	Gabriele BARUCCO	(Forza Italia Berlusconi per Fontana)	4
	Massimiliano BASTONI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)	5
	Paola BOCCI	(Partito Democratico della Lombardia)	3
	Pietro BUSSOLATI	(Partito Democratico della Lombardia)	3
	Niccolò CARRETTA	(Lombardi Civici Europeisti)	1
	Nicola DI MARCO	(Movimento 5 Stelle)	3
	Andrea FIASCONARO	(Movimento 5 Stelle)	3
	Antonello FORMENTI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)	5
	Marco MARIANI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)	5
	Barbara MAZZALI	(Fratelli d'Italia)	2
	Simona PEDRAZZI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)	4
	Mauro PIAZZA	(Forza Italia Berlusconi per Fontana)	4
	Matteo PILONI	(Partito Democratico della Lombardia)	3
	Pietro Luigi PONTI	(Partito Democratico della Lombardia)	3
	Maria ROZZA	(Partito Democratico della Lombardia)	3
	Silvia SCURATI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)	5
	Simone VERNI	(Movimento 5 Stelle)	3

Ha partecipato l'Assessore alle Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile Claudia TERZI.

Risultano assenti alla seduta i seguenti Consiglieri componenti della Commissione:

Giacomo BASAGLIA	(Fontana Presidente)
COSENTINO	
Viviana BECCALOSSI	(Gruppo Misto)
Luca DEL GOBBO	(Noi con l'Italia)
Manfredi PALMERI	(Energie Per l'Italia)
Elisabetta STRADA	(Lombardi Civici Europeisti)
Michele USUELLI	(+ Europa con Emma Bonino)

Il Presidente
(Angelo PALUMBO)

Il Consigliere Segretario
(Massimo Felice DE ROSA)

Il Responsabile della posizione organizzativa
(Egidio GASPERINI)

Allegato: ordine del giorno della seduta.



Regione Lombardia

IL CONSIGLIO

V Commissione permanente - Territorio e infrastrutture

giovedì 24 gennaio 2019	
ore: 10:00	Seduta di Commissione
ore: 11:00	Audizione con i Sindaci dei Comuni di Trezzo sull'Adda e Capriate San Gervasio e con CAL – Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. in merito al nuovo attraversamento sul fiume Adda in affiancamento della tratta D della Pedemontana

O.D.G. DELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2019		TRATTAZIONE <i>RELATORE</i>
1	Comunicazioni del Presidente	
2	Approvazione del processo verbale n. 1 della seduta del 17 gennaio 2019	
3	Nomina Relatori	
4	Incontro con l'Assessore regionale alle Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile in merito ai sistemi di tariffazione unica integrata del trasporto pubblico locale	