



## Quando la regione diventa centralista

08.02.19

Paolo Balduzzi

*Il sindaco di Milano e della sua città metropolitana vuole aumentare di 50 centesimi i biglietti di tram e metropolitana, ma non può farlo senza il sì di Regione Lombardia. Una vicenda paradossale, che mette in cattiva luce il federalismo differenziato.*

### Chi decide il prezzo del biglietto?

Qualche giorno fa, il sindaco di Milano Giuseppe Sala ha inviato [una lettera a La Repubblica](#) in cui si interrogava sulle potenzialità e i pericoli del [federalismo differenziato](#). Tra i punti sollevati, uno riguarda in particolare la scelta, annunciata da tempo dal sindaco di Milano, di aumentare del 33 per cento il costo del biglietto urbano dei mezzi di trasporto pubblico da 1,50 a 2 euro: “Il nostro paese rischia di perdersi in una condizione nella quale il sindaco della città che, come dicevo, fa il 10 per cento del Pil deve chiedere il permesso a mamma regione per aumentare il biglietto di 50 centesimi e assicurare un trasporto pubblico più efficiente anche nel suo hinterland”. Si tratta del secondo aumento di una certa consistenza del prezzo del biglietto negli ultimi anni: il primo è stato nel 2011, quando Giuliano Pisapia lo portò da 1 a 1,50 euro. Ma è vero che il sindaco di una città metropolitana come Milano non ha il potere di decidere autonomamente il prezzo dei biglietti dei mezzi pubblici? E se sì, come è possibile?

### Il contesto normativo

La questione non è affatto banale, tanto è vero che per risolverla non basterebbe un fact-checking bensì l'intervento di un tribunale amministrativo. Il che, visto lo stato dei rapporti tra Regione Lombardia e città di Milano sul tema, non sembra un'ipotesi così remota.

Gli aspetti rilevanti sono due: la competenza di scelta da un lato e la competenza nella distribuzione delle risorse pubbliche dall'altro. Dal primo punto di vista, la competenza spetta all'agenzia per il trasporto pubblico locale (Tpl) competente. Si tratta di un organo creato con legge regionale 6/2012 (articolo 7). Nel caso del territorio milanese, l'agenzia competente comprende i confini amministrativi della città metropolitana di Milano e le province di Monza e Brianza, Lodi e Pavia. Tra i compiti delle agenzie (articolo 7 comma 13), anche “l'approvazione del sistema tariffario di bacino, nonché la determinazione delle relative tariffe [...] previa intesa, per i titoli integrati con i servizi ferroviari, con la regione”. Di conseguenza, il regolamento regionale 4/2014 (“Sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico”) prevede all'articolo 6 che le agenzie per il Tpl determinino e aggiornino “d'intesa con la regione [...] la tariffa per singola zona e per titolo di viaggio”. L'elemento dirimente appare quindi l'esistenza o meno di una integrazione del biglietto Atm con i mezzi ferroviari. Una questione soprattutto di interpretazione della norma.

Dal secondo punto di vista, invece, la Regione Lombardia riceve ogni anno circa 1,2 miliardi di euro dal governo centrale come quota del Fondo per il trasporto pubblico. I fondi sono redistribuiti dalla regione in modo sostanzialmente simile tra trasporto ferroviario e altre forme di trasporto, anche se le seconde trasportano un numero di viaggiatori di gran lunga superiore. Di fatto, questi trasferimenti costituiscono la quasi totalità dei finanziamenti pubblici per la stessa Azienda dei trasporti milanesi; tuttavia, risultano insufficienti a coprire i costi indotti dalle nuove linee della metropolitana (4 e 5). Una lettura politica del braccio di ferro tra Beppe Sala e Attilio Fontana potrebbe portare a pensare che l'obiettivo sia (anche?) quello di una diversa ripartizione del fondo stesso: meno al trasporto ferroviario e più al resto.

### Verso un nuovo centralismo?

La vicenda del biglietto Atm appare paradossale: il sindaco di una città come Milano, nonché sindaco della relativa città metropolitana, non sembra avere pieno potere nella determinazione delle tariffe del trasporto pubblico locale.

Adeguamento, peraltro, che avviene per lo sviluppo della rete dei trasporti milanesi che ha portato, attraverso gli anni e giunte di colore politico diverso, al disegno, alla progettazione e realizzazione di due nuove linee della metropolitana. Per quanto le potenzialità del federalismo differenziato appaiano sempre superiori ai paventati pericoli, è però forse

opportuno che i principali sostenitori del processo (lo stesso Fontana e Luca Zaia in primo luogo) non ne diventino anche i peggiori testimonial, presentando le loro regioni come nuovi mostri che cannibalizzano le istanze e le esigenze dei territori che comprendono.

In questo articolo si parla di: [atm milano](#), [autonomia](#), [defederalismo](#), [Milano](#), [paolo balduzzi](#), [regione lombardia](#), [regioni](#), [sindaco sala](#)

#### BIO DELL'AUTORE

##### PAOLO BALDUZZI

Si laurea all'Università Cattolica di Milano e consegue M.Sc. e Ph.D. in Economics presso la University of Edinburgh. Dopo una breve esperienza presso l'Università di Milano-Bicocca, diventa ricercatore in Università Cattolica, dove insegna Scienza delle finanze ai corsi diurni e serali, triennali e magistrali. Ha insegnato anche al Dottorato in Economia e Finanza delle Amministrazioni Pubbliche dell'Università Cattolica, all'Università di Milano-Bicocca e alla Scuola Superiore di Economia e Finanza. I principali interessi di ricerca riguardano la political economy, con particolare riferimento al ruolo delle leggi elettorali, il federalismo fiscale, la finanza pubblica, le pensioni e la disuguaglianza intergenerazionale. Ha contribuito a libri e pubblicato articoli su riviste internazionali. È membro e Segretario generale dell'associazione ITalents. È stato membro della Commissione tecnica per la revisione della spesa guidata da Carlo Cottarelli per i capitoli di spesa sui costi della politica. È stato Consulente tecnico per la Presidenza del Consiglio al tavolo delle trattative con le Regioni per la concessione di maggiore autonomia ex art 116 comma 3 della Costituzione. Da novembre 2017 è editorialista presso "Il Messaggero"

[Altri articoli di Paolo Balduzzi](#)