

Strumenti e azioni

per la mobilita[®] sostenibile del nord milano
ed il rilancio del consorzio trasporti pubblici



novembre 2002

CONSORZIO TRASPORTI PUBBLICI Spa

Bresso · Cinisello Balsamo · Cologno Monzese · Cormano · Cusano Milanino · Muggiò · Sesto San Giovanni

Il punto di svolta nella lotta allo smog

Dopo quasi trent'anni dalla sua istituzione, il Consorzio trasporti pubblici è oggi ad un punto di svolta.

Il territorio è profondamente cambiato rispetto al 1974, quando i comuni di prima cintura del nord Milano diedero vita ad un'importante esperienza finalizzata a dare una risposta pubblica alle esigenze di mobilità dei suoi cittadini.

L'area, che presenta una elevatissima densità di popolazione e sede di importanti attività economiche e servizi pubblici, come ospedali, scuole superiori, è interessata da un processo di trasformazione epocale, destinata a mutarne profondamente i caratteri consolidati nel tempo.

La possibilità di costruire nuove opportunità per lo sviluppo, incentrate sulla qualità, in termini di coesione sociale, sostenibilità ambientale e innovazione, passa anche attraverso la capacità di individuare, partendo dalla dimensione locale, progetti politici territoriali forti e condivisi ed esprimendo un orientamento comune e unitario tra le amministrazioni e le forze economiche, sociali, culturali.

Numerose sono le sfide che ci attendono, come quella di garantire a tutti il diritto alla mobilità sul proprio territorio. Ma occorrono soluzioni efficaci per i grandi problemi irrisolti, come quello della congestione da traffico e degli inquinamenti da esso generati, che finiscono per condizionare pesantemente la salute e la libertà dei cittadini.

Un primo tratto del cammino è stato percorso, con la condivisione del *Piano Strategico*, sottoscritto nel 2001 dai comuni del Nord Milano, che ha evidenziato, tra gli obiettivi, proprio la necessità di intervenire per creare alternative all'automobile e colmare il deficit di trasporto pubblico dell'area.

Il Consorzio rinnovato, ha l'ambizione di candidarsi a rappresentare uno strumento per affrontare questa sfida nel campo della mobilità urbana e per contribuire a combattere i disagi e i danni ambientali prodotti finora.

Per fare questo, occorre mettere in agenda iniziative ed azioni finalizzate ad impedire che il nostro territorio sia progressivamente assorbito in un modello di sviluppo in cui il centro, il capoluogo, diventi lo spazio delle risorse e delle opportunità e l'hinterland la periferia, non complementare ma subalterna, in tutto e per tutto dipendente dal centro.

E magari pagando pure dazio, come attualmente succede con il sovrapprezzo applicato sul biglietto del metrò (e non solo) a chi proviene dall'immediato circondario o con il ticket d'ingresso nell'area centrale, come è stato proposto in anche in tempi recenti.

Antonio Rugari

Presidente CONSORZIO TRASPORTI PUBBLICI SPA
da settembre 2002

Il Consorzio trasporti pubblici oggi

Le origini

La gestione del trasporto pubblico costituisce, nel nord Milano, uno dei primi atti di concertazione istituzionale tra comuni.

Sono i primi anni '70: il territorio dell'arco settentrionale dell'area milanese è caratterizzato dal consolidamento dell'attività industriale e da un'intensa espansione residenziale che determina, dal punto di vista fisico, una riduzione delle aree agricole e inedificate ed una saldatura sempre più netta tra i comuni.

La forte crescita della popolazione, determina una conseguente domanda di spostamenti che non può certo essere soddisfatta soltanto dal mezzo individuale. L'alternativa offerta dal trasporto pubblico si appoggia ad un modello radiocentrico della rete, con tutte le linee convergenti verso il centro di Milano. Per offrire una risposta adeguata, alcuni comuni, convinti della necessità di dotarsi di una propria rete pubblica di trasporto e del fatto che l'efficacia del sistema dipenda dalla capacità di superare i confini amministrativi di ciascun comune. In una logica di sistema, istituiscono, nell'aprile del 1974, il *Consorzio trasporti pubblici di Sesto San Giovanni*.

L'ente, costituito dalle amministrazioni comunali di Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Muggiò, Nova Milanese e Sesto San Giovanni, è destinato alla gestione del trasporto pubblico locale e intercomunale dell'area di prima cintura del capoluogo, "al fine di soddisfare al meglio la domanda di mobilità della popolazione, in armonia con l'assetto territoriale urbanistico e con lo sviluppo degli insediamenti produttivi e abitativi".

Il primo assetto della rete riguarda un servizio di 10 linee di autobus, erogato, tramite convenzione, dall'Azienda trasporti milanese.

L'evoluzione

Nei primi anni della propria esistenza, il Consorzio modifica il proprio bacino di influenza con **l'allargamento a Cusano Milanino (1975), Cormano (1979) e Brugherio (1980)**.

Nel marzo del '96 viene stipulata la convenzione per la costituzione del Consorzio Trasporti Pubblici ai sensi della legge 08.06.1990 n. 142.

Nel 2001 ai sensi della legge 15 maggio 1997, n. 127 il Consorzio si trasforma in società per azioni, e stabilisce la propria sede a Sesto San Giovanni. Il capitale sociale è pari a 100.000 euro, con le seguenti quote di partecipazione:

1.	Sesto San Giovanni	41,710
2.	Cinisello Balsamo	19,140
3.	Cologno Monzese	18,190
4.	Bresso	6,960
5.	Muggiò	5,130

6.	Cormano	4,710
7.	Cusano Milanino	4,160

Il nuovo statuto approvato, evidenzia importanti elementi di innovazione, come si evince dai brani di seguito stralciati.

“La Società ha per oggetto:

- *la gestione del servizio di trasporto pubblico, in via diretta o attraverso terzi rispetto della disciplina legislativa, nazionale e regionale, dei servizi pubblici di trasporto locali;*
- *lo svolgimento, anche in collaborazione con altri enti, di attività di studio, di ricerca di programmazione per il miglior assetto dei pubblici trasporti, nell'ambito del territorio dei Comuni Soci, al fine di individuare meglio le necessità di mobilità delle popolazioni, il tutto in armonia con l'assetto territoriale urbanistico, con lo sviluppo degli insediamenti abitativi e produttivi e la legislazione vigente;*
- *la gestione di aree di interscambio e di parcheggi pubblici ubicati nei territori dei Comuni soci.”*

(omissis)

“Al fine di perseguire l'oggetto sociale e, quindi, quale attività non prevalente, la Società potrà svolgere ogni attività, operazione e prestazione di carattere commerciale, industriale, immobiliare, ritenuta dall'organo amministrativo necessaria ed utile quali, a titolo meramente semplificativo e non esaustivo:

- *compiere qualsiasi atto di disposizione patrimoniale, ordinaria e straordinaria consentito dalla legge vigente;*
- *acquistare e/o vendere, locare, affittare e/o condurre aree, edifici, impianti, magazzini, officine, aziende, cantieri, macchinari e materiali;*
- *prestare garanzie ad Istituti di credito, Enti, società o persone, per l'adempimento di obbligazioni proprie o di terzi;*
- *promuovere la costituzione di società ovvero assumere partecipazioni o cointeressenze in Società, consorzi, associazioni, fondazioni, Gruppi Europei di Interesse Economico, ed in genere enti aventi analoghe finalità;*
- *esercitare attività imprenditoriale anche in altri settori, anche non affini all'oggetto sociale ed attuare forme di diversificazione produttive, purchè finalizzate alla realizzazione dello scopo sociale;*
- *svolgere attività promozionali, commerciali e pubblicitarie, studi, ricerche, indagini ed azioni promozionali di settore, finalizzate alla realizzazione dello scopo sociale.”*

È importante rilevare che, tra le novità introdotte, lo Statuto offre la anche possibilità di gestire le aree di interscambio e di parcheggi pubblici ubicati nei territori dei comuni consorziati.

Dal '96 il Consorzio è dunque potenzialmente messo nella condizione piani-

ficare e gestire settori strategici del sistema della mobilità: le linee di trasporto locale; i nodi di interscambio tra linee locali e sovralocali, ovvero ferrovie e metropolitane; il sistema della sosta, compresi i parcheggi di scambio tra veicoli privati e trasporto pubblico.

Alla costituzione della nuova società *Consorzio trasporti pubblici* si accompagna la nomina del nuovo Consiglio di amministrazione, con scadenza al 31 dicembre 2002. A capo del Cda è riconfermato il presidente uscente, Giordano Vimercati.

I servizi TPL attualmente erogati

Attualmente il Consorzio è concessionario dei servizi di trasporto pubblico locale, **ed inoltre svolge la funzione di** coordinatore tra comuni e **gli esercenti**. I servizi erogati sul territorio **sono** di tipo automobilistico, riconducibili a categorie diverse a seconda dell'origine/destinazione delle linee:

- i *servizi d'area di tipo urbano*, ovvero di linee origine/destinazione nell'ambito comunale, riguardano in particolare Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni;
- i *servizi di relazione d'area*, ovvero linee che collegano tra loro i comuni del bacino del Consorzio;
- i *servizi di relazione con il capoluogo*, attraverso linee con origine/destinazione con Milano;
- i *servizi di relazione con le aree esterne*, che hanno come origine/destinazione centri urbani in ambito regionale o all'interno della provincia di Milano, ad esclusione del capoluogo e dei comuni del Consorzio.

I *servizi d'area di tipo urbano* sono i servizi di tipo circolare forniti per i comuni di Sesto, Cinisello.

I *servizi di relazione d'area* sono erogati nell'intero territorio del Consorzio i comuni del Consorzio che hanno tra i recapiti anche le linee di forza del trasporto pubblico su ferro (ferrovia e metropolitana) ed in particolare Sesto Rondò-Cologno; Cologno Nord-Sesto Fs-Cinisello, Bresso-Sesto Rondò, Sesto-Cinisello.

I *servizi di relazione con il capoluogo* riguardano le linee Milano-Bresso, MI Lambrate-Sesto Marelli, MI Centrale-Sesto Marelli, MI-Cascina Gobba-Sesto I Maggio, MI-Cascina Gobba-Cologno e Milano-Cinisello Sant'Eusebio.

Infine, i *servizi di relazione con le aree esterne*, costituiti dalle 22 linee facenti prevalentemente capo alle stazioni ferroviarie e metropolitane e di collegamento tra le polarità provinciali, regionali e delle grandi infrastrutture territoriali (sistema aeroportuale).

La quasi totalità dei servizi è fornita da ATM, con una quota pari al 77% dei bus km concessi/annui, a cui si affianca **un operatore privato (Caronte)**, **complessivamente raggiungono quasi 2 milioni di bus km concessi all'anno. Tutti questi servizi nel corso del 2003 saranno affidati tramite gare.**

La situazione della mobilità

Nell'area metropolitana milanese ogni giorno si verificano più di 8 milioni di spostamenti. Il 38% riguarda residenti del capoluogo, contro il 40% che interessa gli abitanti dei comuni esterni e il 22% le persone provenienti dall'esterno. Il 63% ha come origine e destinazione il capoluogo.

La ripartizione modale nell'area evidenzia la predominanza del mezzo privato, con trasporto pubblico utilizzato solo per il 28%. Questo dato si compone di un utilizzo del mezzo pubblico nella città di Milano pari al 48%, mentre nei comuni esterni si attesta al 16%. Ciò dimostra l'incapacità dei servizi pubblici nell'hinterland di intercettare quote significative della domanda di mobilità.

L'incremento della domanda di spostamenti, nella maggior parte assoluta attraverso il veicolo individuale, se incrociato con il dato relativo al calo di residenti nel comune di Milano, confermato anche dai dati ISTAT del Censimento 2001, è da ricondurre a cause di tipo urbanistico.

Milano concentra su di sé quote sempre maggiori di attività funzioni e servizi, spesso caratterizzate da modalità ad alta intensità di circolazione, come ad esempio per il traffico operativo legato alle merci, estremamente frammentato.

La situazione è vicina alla saturazione del sistema: oggi il flusso quotidiano di veicoli che convergono sul capoluogo, attraversando i comuni dell'hinterland, supera le 900 mila unità per senso di marcia.

In più alcuni dati generali relativi all'area, dimostrano i limiti fisici (oltre che ambientali) esistenti: a parità di tasso di motorizzazione con le altre città europee, Milano ha un numero elevatissimo di veicoli immatricolati per km di rete stradale disponibile, pari a 594 vetture/km, contro ad esempio Monaco, che segue al secondo posto con 300 vetture/km.

A fronte di questo, le politiche per la mobilità in atto sono finalizzate da un lato a razionalizzare i flussi, dall'altro ad aumentare l'offerta di trasporto pubblico, in un'ottica che però non modifica il modello radiocentrico.

Sul fronte viabilistico, la scelta è quella di adeguare alla domanda la capacità del sistema stradale, con politiche di "fluidificazione" del traffico attraverso grandi interventi, come ad esempio quelli relativi al potenziamento degli svincoli di Piazza Maggi o di Cascina Gobba.

Rispetto al trasporto pubblico, l'Amministrazione milanese ha proseguito con la politica di rafforzamento delle linee esistenti e di adduzione al centro, con il prolungamento delle radiali verso l'hinterland di metropolitane e metrotramvie.

In quest'ottica, alcuni interventi (in fase di cantierizzazione) hanno riguardato anche i territori del Consorzio, come l'interramento di un tratto della SS 36 o la nuova metrotramvia di Cinisello Balsamo.

Nessuna risposta è stata data però alla domanda di mobilità rispetto alle relazioni intercomunali in senso est-ovest e quella derivanti dalle nuove previsioni insediative sulle grandi aree ex industriali nel nord Milano.

Se dunque per recarsi a Milano da questi comuni sarà sempre più agevole, grazie agli interventi previsti di rafforzamento delle radiali, l'unica modalità di spostamento trasversale e tangenziale sarà quella del mezzo privato individuale o delle linee su gomma del trasporto pubblico finora gestite dal

Consorzio.

Ma, nonostante la crescita della domanda, la recente ristrutturazione delle linee consortili (progetto ATM), che ha di fatto confermato il chilometraggio del passato, non solo non è stata in grado di sottrarre quote al mezzo privato ma ha consolidato la perdita dei livelli di competitività del trasporto pubblico, con riduzione di utenza nei collegamenti intracomunali e intercomunali est-ovest.

Il Consorzio trasporti pubblici domani ?

Riforma e nuove competenze

Il settore del trasporto pubblico locale (TPL) ha visto, negli ultimi anni, una moltiplicazione di atti normativi finalizzate ad introdurre profondi cambiamenti.

Con il d.lgs n.400 del 20 settembre 1999, modificativo del 422/97, si può dire che l'iter della riforma del settore, durato circa 8 anni, sia concluso.

Con tale riforma, il legislatore si è posto alcuni obiettivi di fondo, tra cui:

- il decentramento di tutte le competenze in materia, unificando così al livello regionale le responsabilità in termini di quantità e qualità dei servizi da offrire e le relative responsabilità finanziarie;
- la creazione, al livello locale, di soggetti pubblici forti nell'esercizio delle loro funzioni di programmazione, amministrazione e controllo;
- la riorganizzazione della gestione dei servizi, favorendo la nascita di un nuovo sistema di aziende che non operano più in base ad una rendita di posizione consolidata, ma che accedono al mercato secondo i meccanismi propri della concorrenza.

Con queste norme, lo Stato ha trasferito alle Regioni e, per esse, agli Enti Locali, tutte le responsabilità programmatiche e finanziarie relative alle varie modalità di trasporto.

Ad oggi però la riforma è rimasta ancora sulla carta e la sua piena attuazione ha dimostrato essere lunga e complessa.

I primi passi hanno evidenziato problemi tutt'altro che trascurabili: basti pensare alle difficoltà che hanno incontrato le Regioni a recepire i principi della 422/97 o alle carenze di professionalità di cui soffrono, in generale, Regioni ed Enti Locali rispetto alla vastità e complessità delle funzioni ad essi trasferite.

Un altro tema delicato si è rivelato quello del sostegno dello Stato per affrontare il problema della mobilità urbana e metropolitana, che costituisce una delle principali emergenze del nostro sistema dei trasporti: congestione, inquinamento, insicurezza, connessi allo spostamento in ambito urbano, toccano direttamente oltre il 50% della popolazione del Paese ed il 70% delle attività produttive.

L'opzione scelta dal governo centrale è stata quella di lasciare ai Comuni o aggregati di Comuni la più ampia libertà rispetto alle soluzioni di intervento infrastrutturale, tecnologico, gestionale-organizzativo, volte al miglioramento dei livelli di servizio del sistema dei trasporti nelle singole realtà locali e di riservare allo Stato il ruolo di cofinanziatore degli interventi, qualora tali interventi consentano di raggiungere precisi e quantificabili obiettivi prefissati. Il Piano urbano della mobilità, che il comune di Milano ha adottato nel 2001, costituisce in tal senso lo strumento attraverso il quale le realtà locali definiscono il mix di interventi più appropriato, sul quale lo Stato valuta l'opportunità del proprio intervento finanziario.

Un terzo tema è senza dubbio l'introduzione del sistema di libero mercato,

in un settore da sempre incardinato sul monopolio pubblico e privato. La liberalizzazione regolata e la concorrenza nell'organizzazione dei servizi, insieme all'obbligo di raggiungere un livello minimo di introiti pari al 35% del costo complessivo, sono gli strumenti introdotti dalla legge di riforma. La Regione Lombardia ha dato attuazione alla 422/97 attraverso la legge 22/98 *Riforma del trasporto pubblico locale*, con cui sono state ridistribuite le competenze nella programmazione, regolamentazione e amministrazione dei servizi di trasporto. Mentre la piena competenza in materia di trasporto ferroviario è conferita alla Regione, che in quest'ambito deve procedere alla definizione del Programma triennale dei servizi ferroviari, la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma è invece attribuita alle Province e ai Comuni capoluogo (per quelli di collegamento sul capoluogo), mentre la stessa Regione mantiene in questo campo compiti di indirizzo e coordinamento. La l.r. 22/98 ha imposto il passaggio dal sistema *concessionale* di assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma ad un regime *contrattuale*, con l'individuazione dei soggetti erogatori del servizio mediante procedure concorsuali, che prevede la stipula di contratti di servizio tra l'*Ente regolatore* (Provincia o Comune a seconda dei servizi) e il *soggetto gestore* del servizio, le aziende di trasporto. La fine degli affidamenti diretti è l'innovazione che influirà più radicalmente nel sistema dei servizi del trasporto pubblico locale. La riforma stabilisce che dal 2004 tutti i servizi del TPL dovranno essere affidati tramite gare.

Gli scenari possibili

La riforma del TPL, che ha introdotto il principio della separazione tra l'attività di programmazione e la gestione dei servizi di trasporto, mette il Consorzio di fronte a due alternative.

La prima è quella dello scioglimento alla scadenza dell'attuale Consiglio di amministrazione, affidando direttamente al Comune di Milano, **il compito** della gestione dei servizi fino all'espletamento delle gare, **nonché la predisposizione** dei bandi, l'affidamento e il controllo degli stessi.

Con lo scioglimento del Consorzio intercomunale, le funzioni di programmazione, amministrazione e controllo dei *servizi d'area di tipo urbano*, potrebbero essere ricondotte alle strutture tecniche del comune nel quale viene erogato il servizio stesso.

Per quanto riguarda i servizi di categoria superiore - i *servizi di relazione d'area*, i *servizi di relazione con il capoluogo* e i *servizi di relazione con le aree esterne* - ancora non è stata individuata alcuna ipotesi operativa.

La seconda ipotesi è quella di rilanciare il Consorzio, anche implementando le funzioni già riconosciute dallo Statuto esistente, svolgendo attività di pianificazione, programmazione, regolazione del sistema della mobilità d'area, la gestione diretta di attività finalizzate e, ovviamente, il controllo dell'esecuzione del servizio di trasporto pubblico erogato dai privati.

Svolgendo, in pratica, il ruolo di *Agenzia per la mobilità*, sulla scorta di al-

cuni esempi innovativi già avviati in alcune realtà municipali italiane. Diventando quindi lo strumento operativo per implementare le azioni individuate nei documenti di politica territoriale d'area, come il *Piano strategico* e l'*Agenda 21 sovracomunale*, promossi di recente dalle amministrazioni locali del Nord Milano. Oggi, nonostante l'enorme flusso di circolazione di merci e persone che quotidianamente attraversano i comuni del Consorzio, la gestione pubblica della mobilità continua ad essere una cenerentola. Il Consorzio ha invece ritenuto opportuno esplorare, attraverso uno Studio specifico, la possibilità costituire una "cabina di regia pubblica" di livello sovracomunale, capace di coordinare le politiche comunali e gli investimenti, evitando che l'applicazione della norma di riforma del trasporto pubblico locale diventi l'ennesima occasione per una privatizzazione *tout-court*, senza benefici per le comunità locali.

Le politiche per la mobilità del Nord Milano

Nell'attuale fase storica, l'area metropolitana milanese sta attraversando un processo di trasformazione fisica e funzionale senza precedenti, che interessa il grande patrimonio di aree industriali dismesse.

Il settore dei comuni di prima cintura, di antica industrializzazione, è parte integrante del processo iniziato a partire dalla fine degli anni '70, che non ha ancora assunto una struttura stabilizzata. Il cambiamento epocale ha effetti sensibili non solo sui luoghi fisici ma anche sulla struttura sociale e sull'economia locale.

Per affrontare questo passaggio epocale, le amministrazioni locali del Nord Milano hanno recentemente avviato alcuni processi di interazione allargata e multi-attori, finalizzata ad individuare strategie condivise di trasformazione, verso modelli sostenibili sotto differenti punti vista: sociale, ambientale, economico.

Un primo aspetto ha riguardato la costituzione dell'*Agenzia Sviluppo Nord Milano*, a cui sono stati assegnati i compiti di promotore di processi di sviluppo territoriale, di comunicazione e marketing territoriale.

Un altro aspetto, collegato al precedente, è stato l'elaborazione del *Piano strategico del Nord Milano*, adottato dalle quattro amministrazioni comunali che fanno capo ad ASMN.

Questo documento ha individuato, tra i campi prioritari d'intervento, il settore della mobilità sostenibile, esprimendo diverse azioni strategiche sugli aspetti di programmazione, pianificazione e gestione di reti infrastrutturali, mobilità e trasporto pubblico.

In particolare, richiamandoli sinteticamente, l'azione n. 64 "Intervenire sugli aspetti gestionali del trasporto pubblico" del Piano strategico, ha evidenziato alcune tematiche pertinenti, quali:

- "il ruolo che già svolge e dovrà ancor di più svolgere in futuro il Consorzio Trasporti del Nord Milano;
- il miglioramento del trasporto pubblico tra i centri dell'area: l'obiettivo di integrare meglio i Comuni del Nord Milano passa necessariamente attraverso un'azione di riqualificazione e in-

tensificazione dell'offerta di trasporto pubblico, anche con la previsione di soluzioni innovative (come ad esempio, gli autobus a chiamata)."

Anche negli aspetti legati alla programmazione e alla pianificazione del sistema della mobilità, il Piano strategico ha richiamato la necessità di definire un quadro di riferimento unitario, in grado di rendere coerenti tra loro le politiche comunali e le molteplici decisioni che stanno per essere assunte rispetto alla rete infrastrutturale.

In tal senso, è sufficiente richiamare i progetti dei nuovi collegamenti radiali sul capoluogo, (dalle metrotranvia di Cinisello e Bresso alle diverse ipotesi di prolungamento della MM1, dalla ristrutturazione della SS 36 verso Monza e la Brianza al ridisegno degli svincoli autostradali); l'ipotesi di riassetto del nodo ferroviario di Sesto San Giovanni, anche in relazione alla riqualificazione delle aree Falck; le connessioni viabilistiche con la Brianza, il Vimercatese e l'est milanese, il Nord Ovest Milanese e lo scalo Malpensa.

Le Agenzie per la mobilità

L'obiettivo ambizioso che il Consorzio si è dato in questi tre mesi, è stato quello avviare una verifica sulla possibilità di realizzare uno strumento di gestione pubblica della mobilità dei comuni afferenti il territorio ove attualmente svolge il proprio servizio il Consorzio stesso.

Nel Nord Milano, così come in qualsiasi altra zona urbanizzata del Paese, il trasporto pubblico locale è diventato un elemento rilevante per il funzionamento degli insediamenti, al pari di altri servizi essenziali, come la sanità o la sicurezza. Ma, contrariamente ad altre *public utilities*, (ad esempio gas, energia elettrica, acqua, telecomunicazioni,) che presentano caratteristiche di sostanziale indifferenza rispetto al contesto in cui vengono erogate, il TPL richiede un'articolazione a livello locale della funzione di regolazione, ascolto, programmazione e monitoraggio del servizio.

In Italia, da qualche tempo e non soltanto nelle grandi città metropolitane, si stanno diffondendo alcune esperienze di soggetti pubblici, spesso emanazione di amministrazioni locali o regionali, a cui i rispettivi enti hanno, in parte o totalmente, delegato le responsabilità che la riforma del TPL assegna alla mano pubblica: pianificazione, programmazione e controllo dei servizi di trasporto.

A queste funzioni in alcuni casi ne sono state aggiunte altre, di carattere imprenditoriale, che hanno permesso di individuare nuovi campi di gestione e nuove leve di finanziamento "non da traffico", come ad esempio la gestione della sosta, servizi complementari alla mobilità, servizi scolastici e turistici, noleggio, *car sharing*, *car pooling*, ecc.

I casi più noti riguardano Milano, Roma, Reggio Emilia, Forlì e Cesena.

In prima analisi, è possibile classificare le Agenzie in due grandi famiglie.

Alla prima appartengono quelle che sono state costituite attraverso la scissione delle vecchie aziende pubbliche di trasporto in un soggetto a cui sono stati conferiti personale e mezzi necessari all'espletamento delle attività assegnate (l'Agenzia) ed uno o più operatori di TPL a cui è stata destinata la parte restante della società scissa.

Un esempio riguarda il Comune di Roma, dove questo modello si è tradotto nella costituzione dell'Agenzia per la mobilità (la "società di regia" del TPL), di STA Spa (che si occupa di mobilità privata), e di ATAC Spa (che si occupa di mobilità pubblica).

Alla seconda categoria, appartengono le Agenzie più "leggere", a cui le amministrazioni hanno delegato soltanto le funzioni tipicamente pubbliche, come la programmazione, la pianificazione, la regolazione ed il controllo dei servizi di TPL. Il capoluogo lombardo costituisce il caso più radicale in tal senso, dove l'Agenzia per la mobilità agisce come consulente tecnico del Comune di Milano, collabora alla progettazione dei servizi e alla redazione dei bandi e capitolati di gara ma, contrariamente a tutte le altre Agenzie italiane sia della prima che della seconda categoria, non è stazione appaltante.

In attesa di una definitiva attuazione della riforma TPL (L.R. 22/98), oggi all'*Agenzia milanese mobilità e ambiente* sono affiancate ATM Spa, con compiti di gestione diretta delle linee, dei parcheggi di corrispondenza e delle aree relative alla sosta operativa e MM Spa, che assume la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture.

A cavallo tra queste due polarità ci sono numerosi casi ibridi, come ad esempio quello di Forlì/Cesena, che provvede anche ad altre attività di business, come la gestione diretta della sosta.

Un'ipotesi di lavoro per i comuni del Nord Milano, potrebbe essere quella di delegare le funzioni del Consorzio (anche quelle di tipo innovativo evidenziate in precedenza) all'Agenzia della mobilità di Milano, società di emanazione diretta del Comune di Milano e di MM Spa.

Questa soluzione, in linea teorica del tutto razionale e condivisibile, si scontra però con problemi di opportunità. Infatti, in assenza di tavoli di concertazione istituzionale permanenti (se non addirittura nuovi assetti istituzionali, come la vagheggiata *città metropolitana*), finalizzati anche a superare alcuni nodi di fondo in merito alle politiche insediative, di gestione delle risorse e dei servizi, tale delega ad un soggetto altro difficilmente potrà tradursi in un riequilibrio tra i comuni dell'area metropolitana milanese rispetto ad investimenti e risorse finalizzate al TPL, fino ad oggi destinate in gran parte al Comune di Milano.

Le azioni possibili

L'ipotesi di trasformazione del Consorzio in Agenzia è finalizzato anche a rimuovere l'aggravio economico che attualmente insiste a carico dei bilanci dei comuni consorziati. Questo obiettivo richiederà il conferimento all'Agenzia stessa di alcune attività non strategiche per i comuni, ma che rientrano nel *core business* della nascente struttura, che diventerà una vera e propria azienda produttrice di reddito per il proprio sostentamento.

In prima ipotesi, l'Agenzia dovrebbe muoversi lungo le seguenti linee d'azione.

1. La pianificazione e la programmazione locale ed intercomunale in tema di reti e servizi del sistema della mobilità.

2. L'istituzione dell'*Osservatorio su mobilità e qualità dell'aria* di area, attraverso il coinvolgimento di organismi di controllo ambientale e di monitoraggio (es. Arpa).
3. Il controllo e la gestione del traffico, della rete semaforica, delle corsie preferenziali.
4. La redazione di bandi e capitolati per le gare di affidamento dei servizi di TPL ed il monitoraggio costante degli stessi, finalizzati anche alla verifica del grado di soddisfacimento rispetto alla domanda dell'utenza.
5. L'elaborazione di politiche finalizzate al miglioramento della gestione della sosta (*park pricing, park-and-ride, ecc.*), anche ricorrendo alla gestione diretta di ausiliari per la sosta.
6. La gestione diretta ed integrata delle strutture a parcheggio, anche definendo usi promiscui delle strutture (autorimessa di notte e parcheggio di giorno).
7. L'adozione di misure di controllo e gestione del traffico, della circolazione delle merci e della sicurezza stradale (es. rete di telecamere collocate sulle principali arterie di traffico, *traffic calming, road pricing, ecc.*).
8. L'attivazione di progetti finalizzati al sostegno delle "alternative modali" per lo spostamento individuale (biciclette, motocicli con la predisposizione di centri di interscambio con il trasporto pubblico e corsie protette) e l'elaborazione di progetti settoriali finalizzati alla mobilità sostenibile (*car sharing, car pooling*).
9. L'elaborazione di misure per la riduzione degli impatti da traffico sugli insediamenti e della predisposizione di isole ambientali o di zone a velocità limitata (zone 30).
10. Il servizio di *mobility management*, sia di supporto informativo dei mobility manager aziendali e d'area dei comuni del Nord Milano, anche attivando progetti pilota con le aziende private e le associazioni di impresa. Tra questi progetti, l'attivazione di biciclette aziendali (per chi affronta tragitti urbani entro percorsi limitati), la gestione degli orari anche in riferimento ai *Piani degli orari* (come quello predisposto dal Comune di Sesto).
11. L'attività di marketing per utenze aziendali private e potenziali, nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto finalizzato (es. navette interaziendali, promozione del *ticket mobilità* aziendali sulla scorta del *ticket restaurant*).
12. L'erogazione di nuovi servizi con tecnologie innovative e per la comunicazione legate alla mobilità. Tra le ipotesi, la possibilità di introdurre nuovi sistemi di pagamento della sosta tramite *sms* con addebito telefonico, informazione di tipo telematico sui servizi erogati e condizioni del traffico,

abbonamenti servizi di TPL via internet, ecc.

13. L'attivazione ed il supporto di organismi partecipativi e non burocrati (*Consulta per la Mobilità*) in rappresentanza dell'utenza organizzata, delle associazioni ambientaliste e delle categorie professionali (come ad esempio il Forum permanente di Agenda 21 locale).

14. L'attivazione di risorse finanziarie comunitarie, nazionali e regionali inerenti la mobilità sostenibile ed il TPL.

*A cura del Consorzio Trasporti Nord Milano
Novembre 2002*