

DECISIO

Report incontro

Oggetto	: Report Workshop 3 - "Focus Aziende"
Data	: 08/11/2019
Luogo	: SDM - Cascina Roma
Presenti	: Consulenti Decisio - Sindaco e Vice Sindaco - Stakeholders, e Mobility Managers di aziende con sede in SDM
Compilato	: Matteo Jarre, Paolo Ruffino



DECISIO

Sintesi generale

L'incontro ha avuto una durata di circa 3h e mezza e si è strutturato in 3 momenti principali:

1. Introduzione della società Decisio, dell'attività svolta per il Comune di SDM Milanese ("SDM" nel seguito) e presentazione dei dati sulla mobilità all'interno di SDM, con particolare attenzione alla mobilità per motivi di lavoro e business e, in generale, legata al mondo delle aziende.
2. Presentazione delle conseguenze di un sistema di mobilità eccessivamente basato sull'uso dell'automobile privata (la salute fisica, la produttività dei lavoratori e il costo per la società del "non fare nulla") e delle principali motivazioni per l'incentivazione alla mobilità attiva.
3. Discussione con i partecipanti riguardo ai dati mostrati, agli interventi proposti e a possibili collaborazioni fra le aziende e con gli enti pubblici presenti.

In totale hanno partecipato circa 25 stakeholders, fra cui i Mobility Manager di alcune delle più importanti aziende che hanno sede nel territorio di SDM, oltre a rappresentanti di enti pubblici territoriali e dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ("Agenzia TPL" nel seguito).

Il clima della discussione è stato sempre sereno e gli interventi interessati e costruttivi. Rispetto ai due workshop precedenti, la fase "partecipativa" è stata maggiormente distinta dalla fase di presentazione; in particolare, la discussione che è seguita alla prima fase di presentazione dei dati è stata molto lunga e ampiamente partecipata, tanto che si è rivelato necessario eliminare una seconda fase di presentazione sui "possibili interventi", rimandando i partecipanti alla visione delle slide in un momento successivo al workshop.

Cosa si è appreso dalla fase partecipativa

La fase partecipativa è stata dominata da tre discussioni principali:

1. Inizialmente sono state discusse le conclusioni raggiunte tramite l'analisi dei dati presentati e la loro veridicità. Come spiegato sia dai consulenti di Decisio sia da membri del pubblico, i dati presentati (proveniente in gran parte dalla matrice O/D della Regione Lombardia) tendono a sottostimare gli spostamenti effettuati poiché focalizzati sullo "spostamento principale" della giornata; per questo motivo, i dati tendono anche a porre maggiore importanza agli spostamenti "regolari" (ad esempio casa-lavoro) rispetto agli spostamenti occasionali. Infine, i dati raccolti sono spesso parziali nella loro capacità rappresentativa, in gran parte a causa delle metodologie di raccolta dati utilizzate.

D'altra parte, il confronto con i mobility manager delle aziende presenti ha permesso di verificare la sostanziale corrispondenza fra la situazione di mobilità "aziendale" descritta dai dati (vedi sezione successiva) e quella reale all'interno delle aziende. Infatti, sia in termini di share modale che in termini di distanze medie percorse, le risultanze dell'analisi dati proposta sono sostanzialmente coerenti con quelle dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro (PSCL) realizzati da (o per conto di) molte aziende in SDM.

DECISIO

2. La seconda parte della discussione è stata incentrata sulle diverse iniziative che le aziende hanno intrapreso o vorrebbero intraprendere per migliorare la mobilità dei propri dipendenti. In particolare, la gran parte delle aziende presenti ha svolto dettagliate analisi della mobilità dei propri dipendenti in diverse sedi nei PSCL realizzati; molte aziende hanno inoltre già effettivi dei servizi per i propri dipendenti: navette di accompagnamento fra le sedi e le stazioni dei mezzi pubblici (in particolare, a SDM, la stazione della metropolitana M3 e la stazione ferroviaria), possibilità di utilizzare servizi di car-sharing o bike-sharing aziendale (a volte con biciclette elettriche) etc. Molte aziende hanno anche segnalato l'interesse dei propri dipendenti verso varie forme di telelavoro.

In questa fase, molti mobility manager hanno lamentato la scarsità di “leve” amministrative, economiche e politiche (all'interno della propria azienda) per realizzare o mantenere iniziative per l'incentivazione di varie forme di mobilità sostenibile.

3. La terza fase della discussione è stata incentrata sulla possibilità di creare una qualche forma di “piattaforma” di governance per permettere alle aziende e agli enti pubblici di collaborare verso forme di soluzioni maggiormente condivise ed efficaci. L'Agenzia TPL e il Comune di SDM si sono dichiarati interessati alla partecipazione a tale piattaforma; il Comune di SDM, in particolare, si farà carico di contattare i partecipanti al workshop, condividere il materiale presentato e proporre una strategia di cooperazione per il futuro.

Sintesi dei contenuti esposti durante la presentazione

Decisio ha illustrato i contenuti preliminari del proprio studio partendo da un'analisi delle dinamiche di mobilità e del contesto socio-economico, come fatto nel workshop precedente. I dati sulla mobilità all'interno del Comune sono stati ricavati dalla Matrice O/D Regione Lombardia 2014 (con previsioni 2016, 2020 e 2030), dai dati sul pendolarismo ISTAT 2011 e da un modello multi-modale applicato a tali dati e sviluppato da Decisio. La differenza principale con i workshop precedenti è stata il focus sul mondo delle aziende e sulla mobilità per motivi di “lavoro” e “business” in, da e verso SDM. Le risultanze principali mostrate nella presentazione sono le seguenti:

- La città di SDM è un polo attrattore per la mobilità lavorativa e studentesca su scala metropolitana. Pur contando una popolazione di 33 mila residenti, nel giorno lavorativo medio in città avvengono circa 120mila spostamenti, classificati in interni (da SDM a SDM), in uscita (da SDM ad un altro Comune) ed in entrata (da un altro Comune a SDM).
- Di tutti gli spostamenti che coinvolgono SDM, oltre la metà avvengono utilizzando l'automobile privata (da conducente o passeggero). Meno di un terzo di tutti gli spostamenti vengono fatti con il Trasporto Pubblico Locale (treno, metro o bus) e appena il 12% circa è costituito da mobilità “attiva” (piedi o bicicletta).
- Gli spostamenti per “lavoro” (ossia casa-lavoro) sono più di 32.000 in totale, e oltre due terzi di questi viene effettuato in automobile. In particolare, ogni giorno feriale oltre 16.000 viaggi in automobile vengono effettuati verso SDM (in ingresso) per motivi di lavoro e business (il

DECISIO

totale degli spostamenti in ingresso a SDM in automobile per qualsiasi motivo è pari a circa 20.000 (esclusi gli oltre 10.000 viaggi di ritorno).

- Gli spostamenti per “business” (ossia spostamenti per motivi di lavoro ma non rientranti nella categoria “casa-lavoro”) sono quasi 5.000, e quasi 9 su 10 di questi spostamenti avvengono in automobile (nella maggioranza dei casi, da conducente). Tale dato indica che l’automobile è il mezzo di gran lunga più utilizzato per gli spostamenti durante la giornata lavorativa, in misura molto maggiore rispetto al mezzo utilizzato per lo spostamento casa-lavoro.
- Le distanze percorse in automobile per motivi di lavoro o business sono relativamente basse: quasi il 20% degli spostamenti analizzati avviene per meno di 5km, e la metà di tutti gli spostamenti è più breve di 10km. Poco più di uno spostamento su cinque avviene per distanze superiori ai 15km.
- I flussi che insistono su alcuni dei tratti di strada più trafficati in SDM (Paulese, Via Emilia, Via Felice Maritano, raccordo autostradale) durante le ore di punta sono causati per una frazione rilevante da spostamenti brevi (inferiori ai 20km) che coinvolgono, come origine o destinazione la città di Milano, la prmissima cintura e i paesi intorno a SDM.

Tali dati di input, uniti alle previsioni Regionali di Business-As-Usual sull’andamento del sistema di mobilità hanno permesso di costruire degli scenari di non intervento e di intervento con relativi costi e benefici al 2030. I risultati di queste analisi sono stati presentati nel dettaglio nel workshop del 10 Ottobre 2019, e sono stati solo ripresi rapidamente nel workshop in oggetto per mostrare l’elevato costo sociale del non-intervento (“il costo di non fare nulla”).

- In uno scenario di non intervento, si attendono 9.000 spostamenti in più in automobile con un’indicazione statistica derivata dagli anni passati di circa 10-15 morti, e oltre 1.600 feriti (corretti per il trend negativo).
- Il costo sociale del non fare nulla, calcolato per mezzo di parametri (€-veicolo-km) standard nazionali ed europei (di riferimento del MiT – Linee Guida Valutazione Opere Pubbliche; External Costs of Transport in the EU della Commissione Europea) e riportato al valore del denaro presente (VAN), oscilla fra 7M€ e 23.3 M€, a seconda delle ipotesi adottate.
- In un policy scenario in cui la città di SDM, decide di investire ampiamente in piste ciclabili per raggiungere almeno il 15% rispettivamente di spostamenti in bici e a piedi (come da obiettivo), questo si tradurrebbe in una riduzione di almeno 14.000 viaggi in auto e un incremento degli spostamenti attivi di 17.000 rispetto allo scenario di business-as-usual. Tale diversione modale si tradurrebbe in un beneficio sociale accumulato in 10 anni un valore oscillante fra 9M€ e 45M€, a seconda delle ipotesi adottate.
- La differenza in termini di produttività fra un lavoratore “sedentario” e uno “fisicamente attivo” è stimabile in circa 2.6 giorni lavorativi persi ogni anno. Nell’ipotesi di un lavoratore sedentario che inizi a effettuare spostamenti in bicicletta o a piedi, agli attuali livelli di produttività media del lavoratore italiano il guadagno in termini di produttività equivarrebbe a circa 800€ per lavoratore all’anno, o circa 35c€ per km percorso.

DECISIO

Considerazioni finali

- I dati evidenziano uno scenario in cui gli spostamenti casa-lavoro e gli spostamenti per business, pur se per brevi distanze, sono spesso condotti in automobile.
- Una frazione rilevante degli spostamenti lavorativi che attualmente vengono fatti in automobile avviene per distanze che sarebbero perfettamente percorribili con modalità di spostamento attive (piedi, bici, bicicletta elettrica).
- Un dipendente “attivo” è maggiormente produttivo e meno stressato di uno “sedentario”; la mobilità attiva è uno degli strumenti da utilizzare per aumentare soddisfazione e produttività dei lavoratori.
- Lo spazio pubblico delle città può e deve essere riqualificato per accogliere in modo sicuro modalità di spostamento attive e, in generale, alternative all'uso dell'automobile privata.
- Diversi strumenti e iniziative sono a disposizione dei diversi attori per intervenire efficacemente sulla situazione della mobilità in SDM; d'altra parte, la mancanza di coordinamento fra tali attori e l'assenza di una appropriata struttura di governance, che permetta tra l'altro un'efficace comunicazione fra settore pubblico e settore privato, sono causa di inefficienze e opportunità mancate in termini di servizi offerti a dipendenti aziendali e pubblico generale.
- Al termine del workshop, i diversi attori coinvolti hanno concordato sulla necessità della creazione di tale struttura di governance, nella forma di una piattaforma di incontro organizzata dalla Città di SDM e con il coinvolgimento di attori pubblici e privati.