

Una mobilità urbana da ridisegnare sullo smart working

Trasporti e dati

Oliviero Baccelli

La mobilità urbana è divenuta più complessa e dinamica in epoca post-Covid, obbligando gli enti locali a nuove strategie di monitoraggio e di governance e alle aziende di trasporto pubblico locale (Tpl) ad introdurre meccanismi di flessibilità organizzativa e commerciale. I nuovi modelli lavorativi, basati su una maggior diffusione dello *smart working*, non hanno permesso di ritornare ai livelli di mobilità pre-pandemici. Gli *smart workers* sono passati da 570mila del 2019 a 3.585.000 del 2023, con una media di 9,5 giorni al mese nelle grandi imprese, 4,5 nelle Pmi e 8 giorni nella pubblica amministrazione, sulla base dei dati dell'Osservatorio sullo *Smart Working* del Politecnico di Milano. Questo dato è ipotizzato rimanere quasi stabile per il 2024, con una stima di 3,65 milioni lavoratori coinvolti, evidenziando una stabilizzazione del fenomeno. Inoltre, gli *smart workers* sono in proporzione molto più presenti nelle grandi aree urbane (31,9%), dove la propensione all'uso dei mezzi pubblici è maggiore, contro il 27,1% nelle città con 50-250.000 abitanti e il 12,9% dei lavoratori residenti in realtà con meno di 10.000 abitanti, come emerge nelle indagini Audimob-ISFORT su dati riferiti al 2021.

Gli effetti sul Tpl sono evidenti. Ad esempio, nei primi 2 mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2020, i dati della metropolitana di Milano indicano una riduzione media dei passeggeri fra il lunedì e il venerdì nell'orario di punta compreso fra il 23 e il 29%, rispetto ad un calo medio giornaliero compreso fra il 20 e il 24%. Il calo maggiore è nella giornata di venerdì. Nei giorni del sabato e della domenica la differenza è più contenuta, pari al -4% il sabato e il -3% la domenica, come dettagliato dall'Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio, una delle poche fonti in grado di aggiornare con continuità i dati del TPL e degli ingressi di veicoli passeggeri nell'Area B di Milano, il perimetro di controllo delimitante il confine comunale. Questi ultimi registrano un incremento medio rispetto allo stesso periodo del 2020 compreso fra il 9 e il 13% nei giorni feriali e del 13% il sabato e del 19% la domenica. Anche i dati relativi al Servizio Ferroviario Regionale nelle diverse regioni italiane confermano i trend negativi del Tpl evidenziando un -12% di passeggeri nei primi nove mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2019.

In sintesi, la mobilità privata ha più che recuperato per una percezione di maggior sicurezza e flessibilità, mentre quella condivisa fatica a riattrarre gli utenti sistematici, che hanno in parte cambiato le abitudini, muovendosi di meno e su distanze più brevi, nel quartiere, che possono compiere a piedi o in bici.

Questo calo e l'incremento dei costi dell'energia elettrica e dei carburanti hanno indebolito le imprese del Tpl, che sono chiamate a ridurre i servizi e introdurre sistemi più flessibili e integrati, come i *demand-responsive transport* (Drt) per incrementare la capillarità nelle aree più periferiche e nelle fasce orarie di morbida, e a cercare favorire modalità di commercializzazione più innovative e più utili per gli utenti non sistematici definite come *Mobility as a Service* (MaaS), in grado di semplificare le scelte che combinano più modalità di trasporto.

L'attrattività del trasporto condiviso è prioritaria nelle agende di tutti gli enti locali per mitigare gli effetti della congestione, dell'incidentalità e

dell'inquinamento dell'aria ma servono approcci basati anche su dati aggiornati in modo continuo per poter pianificare l'adattamento dell'offerta alle nuove esigenze della domanda. Il ruolo dei dati è rilevante anche per comprendere gli impatti del mix di strumenti di *governance*, quali interventi infrastrutturali, *policy* regolatorie di zone a traffico limitato, innovazioni organizzative e commerciali. Il salto di qualità nella disponibilità dei dati è il supporto necessario per una pianificazione di settore più partecipata e aggiornata, anche attraverso l'identificazione di un nuovo mix di fonti di finanziamento, in grado di accogliere il potenziale contributo di fondi privati.

Un approccio *data-driven* basato su *Its* diffusi (dai semafori, ai varchi di accesso, sui mezzi pubblici, nelle stazioni) è di supporto anche alla valorizzazione dei combustibili alternativi, che richiedono una pianificazione differente per le aziende del Tpl, i taxi, i mezzi in *sharing* e la logistica urbana in quanto i mezzi non sempre hanno la medesima autonomia dei mezzi alimentati a combustione termica e richiedono infrastrutture di ricarica *ad hoc*. La disponibilità di nuove tecnologie e l'urgenza di evitare l'innescò di circuiti viziosi di tipo strutturale derivanti dalla riduzione dell'utilizzo del Tpl, minor disponibilità di fondi per il settore a fronte di incremento dei costi, pongono l'esigenza di nuove strategie. Lo *smart working* richiede anche una *smart mobility*.

Direttore del Master Memit (Master in Economia e Management dei Trasporti, delle Infrastrutture e delle Supply Chains, Università Bocconi)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

9,5

GIORNI DI SMART WORKING

Nelle grandi imprese la media dei giorni di *smart working* al mese è di 9,5 giorni. Nelle Pmi la media di giorni è 4,5 mentre nella pubblica amministrazione

i giorni sono 8. Sono i dati dell'Osservatorio sullo *Smart Working* del Politecnico di Milano. Gli *smart workers* sono passati da 570mila del 2019 a 3.585.000 del 2023

