

### ***I tempi della città: La mobilità nell'area milanese***

*(Paola Villani, Mobility Manager di Area del Comune di Milano )*

#### **Decentramento e nuove destinazioni d'uso: modificazioni sulla domanda di mobilità**

Il processo di decentramento residenziale delle famiglie milanesi, iniziato negli anni '70 e proseguito a ritmi crescenti a partire dagli anni '80, ha senz'altro modificato la distribuzione territoriale della domanda di mobilità.

Non deve apparire strano cominciare a riflettere sul tema della mobilità nell'area milanese partendo proprio da coloro che non sono più residenti a Milano: il problema incide fortemente sulla città da molteplici punti di vista, sociale, temporale, urbanistico-economico:

- il primo è certamente quello dell'inseguimento, da parte delle catene commerciali, della popolazione decentratasi. Il fenomeno è caratterizzato dallo sviluppo di grandi superfici di vendita<sup>1</sup> che producono di fatto un'alterazione dei vecchi equilibri urbanistico-territoriali legati alla funzione residenziale, determinando un dualismo tra Milano e il suo intorno, nell'organizzazione spaziale del sistema distributivo. Le nuove tipologie di edilizia residenziale sono state concepite spesso in antitesi alla filosofia del negozio di prossimità. Il modello urbanistico-commerciale della cintura metropolitana, ormai consolidato, ha prodotto alcune situazioni di "disagio urbano" nell'uso delle risorse comuni e indivisibili. Il territorio è stato "consumato" in maniera eccessiva, generando nuovi, ingenti flussi di traffico e, quindi, producendo non poche diseconomie sul territorio.
- il secondo è connesso ai tempi della città che si diversificano per le zone di Milano e dell'hinterland in maniera rilevante e sembrano traslate rispetto a quelle del decennio scorso: la popolazione residente in Milano ha modificato l'orario di lavoro e molti servizi oggi hanno spostato l'orario di apertura rispetto al passato<sup>2</sup>;

---

<sup>1</sup> Dei 240 ipermercati diffusi sul territorio nazionale ben 73 si trovano in Lombardia, di cui 20 a Milano e provincia; la superficie di vendita dei centri commerciali negli ultimi cinque anni è aumentata del 42%.

<sup>2</sup> La città può essere considerata come uno spazio/tempo strutturato di relazioni, solo apparentemente limitato dai confini comunali poiché gli orari dei servizi (in particolare quelli commerciali) nei comuni limitrofi incidono fortemente sulle modalità di utilizzo del tempo. Un'analisi qualitativa della trasformazione degli orari delle attività economiche a Milano indicava (già nel 1994 Piano regolatore degli orari della città di Milano) i seguenti caratteri:

- a) spostamento in avanti dell'orario di inizio
- b) trend di colonizzazione delle fasce orarie della pausa meridiana e delle fasce serali e notturne
- c) de-standardizzazione degli orari
- d) flessibilità dell'orario di lavoro e processo di personalizzazione del calendario lavorativo

- il terzo, è legato alla differente destinazione d'uso di molte abitazioni in Milano, soprattutto nella parte più centrale della città: da luoghi di residenza a luoghi di lavoro; questo fenomeno non si è ancora arrestato e incide fortemente sull'accessibilità dell'area: una modificazione in tal senso di un quartiere o una parte di città significa aumentare il numero di *city users*<sup>3</sup> che, per spostamenti operativi, vertono su questa, con implicazioni sui servizi di quartiere e sul calendario delle attività;

### **La mobilità nell'area milanese**

Per valutare il numero di spostamenti nell'area milanese sono stati analizzati sia i dati relativi al traffico veicolare sia i dati relativi al sistema del trasporto pubblico su ferro. Le fonti<sup>4</sup> sono naturalmente diverse ma l'insieme di esse ci può dare qualche indicazione sui trend di mobilità registrati negli ultimi due-tre anni nell'area milanese.

### **La viabilità sulle provinciali**

*(Dati di traffico desunti dal sito della Provincia di Milano, Settore Sistema della Viabilità)*

Il sito della Provincia di Milano consente la lettura diacronica dei dati di traffico: il periodo analizzato è quello 1998-2001, le osservazioni di seguito riportate sono, se non diversamente esplicitato, relative all'anno in corso.

Sul sistema della viabilità provinciale i più consistenti flussi veicolari si registrano alla mattina nella fascia oraria 7.00-8.00 e alla sera nella fascia 18.00-19.00. Nell'ora di punta mattutina sulla quasi totalità delle strade si rilevano 1.000 veicoli in direzione del capoluogo lombardo, pochi meno (700 ca.) sulle trasversali.

L'analisi dei dati riportati consente di formulare alcune osservazioni:

- elevati fenomeni di congestione implicano, nel periodo, una riorganizzazione del traffico veicolare su fasce temporali più allargate: ne è un esempio la Rivoltana dove l'ora di punta mattutina (con 1.500 veicoli in direzione Milano) è anticipata di un'ora (6.00-7.00);
- il trend di crescita del traffico veicolare è molto forte e supera, di molto, il coefficiente medio di aumento stimato dall'ANAS (1,5% annuo). Qualche esempio: sulla Rho-Monza, in direzione Rho, il traffico veicolare è aumentato dal 1999 al 2001 del 12% (6% annuo quindi), sulla S.P. 58 la crescita è stata di poco minore: +8,8% nel solo biennio 2000-2001. Sulla S.P.121 tra Agrate e Cassina de' Pecchi nel triennio '98-'01 il traffico nell'ora di punta 17.00-18.00 è aumentato del 17,3%, alla mattina (fascia oraria 8.00-9.00) dell'11%. Sulla S.P.159 a Mediglia si è registrato un aumento del traffico, dal 1998 al 2000, pari al 12%

---

<sup>3</sup> chi risiede altrove ed utilizza la città Milano per acquisti, svago, servizi.

<sup>4</sup> ATM per quanto riguarda i passeggeri rilevati sulle linee metropolitane, Serravalle per quantificare i flussi che interessano il sistema tangenziale e penetrano nella città dalle diverse barriere autostradali, dati di traffico rilevati su alcune strade provinciali

(6% annuo). Analogamente per la S.P. 161 + 21% tra il 1999 e il 2000 (10% annuo). L'effetto Malpensa ha comportato un aumento del traffico veicolare sulla S.P.128 in direzione Busto Arsizio pari a più del 10% mentre nell'ora di punta 7.00-8.00, invariata nel periodo, si rileva una crescita del 24%.

### **La viabilità sulle tangenziali**

*(Dati di traffico forniti dalla società SERRAVALLE spa)*

Ogni giorno (dati del primo semestre 2001) sul sistema delle tangenziali milanesi transitano 44.986 veicoli commerciali di cui 11.618 autoarticolati. Le sole vetture giorno corrispondono a 183.904: queste sommate ai precedenti camion e autotreni corrispondono a circa 300.000 veicoli equivalenti. Questa è un'indicazione di massima poiché i dati si riferiscono al periodo gennaio-giugno e le diversificazioni giornaliere sono piuttosto rilevanti.

Un'analisi discreta dei dati sul periodo 2000-2001 indica un aumento percentuale del traffico pari al 5,6% per il totale dei veicoli ma il trend di crescita maggiore non è quello relativo alle autovetture private (+ 5,3%) quanto quello relativo al traffico commerciale leggero (furgoni) e pesante (con più di 5 assi, +9% annuo).

Sono tassi di crescita elevatissimi per un sistema già da anni sulla soglia della saturazione.

### **I passeggeri del trasporto pubblico su ferro (rete ATM)**

*(Dati di traffico forniti dalla società ATM spa)*

Fortunatamente i passeggeri in transito sul sistema delle tre metropolitane milanesi denotano una crescita pari a quella del traffico veicolare, se non superiore.

La linea 1 Rossa e la linea 2 Verde registrano nel periodo 2000-2001 un aumento dei passeggeri paganti biglietto (che transitano quindi dai tornelli) pari a più del 9%, la linea 3 Gialla, grazie al significativo apporto dato dai passeggeri che utilizzano il Passante ferroviario, ha registrato nel biennio un incremento pari al 19%.

Sono dati confortanti che indicano un buon utilizzo della risorsa del sottosuolo, che movimentata annualmente circa 173 Milioni di trasferimenti cui si sommano tutti quelli effettuati dagli abbonati (altri 93 Milioni di viaggi) per un totale di oltre 266 Milioni spostamenti sulla rete metropolitana.

### **Inquinamento e stili di vita**

Il traffico veicolare in superficie nell'area urbana non segue fortunatamente il trend di crescita illustrato per l'area esterna ma la pressione veicolare è comunque molto forte e ancor più del traffico è costante la percezione di insicurezza data dalla velocità dei veicoli o dai comportamenti dei guidatori. Pochi spazi nella città sono salvaguardati al solo transito pedonale e ciclabile: la

costante presenza di innumerevoli persone che passeggiano lungo l'asse Dante - Vittorio Emanuele - San Babila denota una ricerca di spazio per camminare o pedalare senza pericoli.

Molte ricerche<sup>5</sup> testimoniano quanto il continuo ricorso all'uso del veicolo privato sia nocivo per la nostra salute: a livello aggregato è stata osservata un'associazione statisticamente significativa tra gli inquinanti studiati (ad esclusione dell'ozono) e indicatori sanitari di mortalità o ricoveri per cause respiratorie o cardiovascolari.

Nonostante l'impatto positivo sulle emissioni da traffico dovute ai miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli o ai carburanti è importante condividere nuovi stili di vita, che modifichino in parte le nostre abitudini restituendo la sede stradale, e i marciapiedi, ai molteplici attori che oggi ne sono esclusi: bambini (a cui è precluso anche il solo recarsi a scuola data la pericolosità degli attraversamenti), pedonalità lenta (anziani), passeggio (impossibile in alcune strade dati i numerosi veicoli in sosta sul marciapiede), ciclabilità.

Molti sono i comportamenti che possono essere modificati: questi contemplan

- un uso più razionale del tempo, più considerazione quindi per noi tutti che dobbiamo essere rieducati all'uso della risorsa temporale, risorsa non infinita e non "riempibile" con mille appuntamenti quotidiani,
- più considerazione per gli altri (parcheggiare più lontano comporta cinque minuti soli del nostro tempo e non cinque minuti moltiplicati per tutti i minuti di coloro che, in fila dietro di noi, non potranno utilizzare la corsia veicolare da noi abusivamente occupata),
- un atteggiamento collaborativo volto alla condivisione dell'auto per fare commissioni, per svago, per accompagnare a turno i bimbi a scuola o per il tragitto casa-lavoro (qualora non se ne possa prescindere e non si possa utilizzare il mezzo pubblico),
- una riconquista dello spazio abitativo, dove può essere svolta l'attività usuale in telelavoro<sup>6</sup> (totale o parziale) senza che questo penalizzi in alcun modo le nostre ambizioni o progetti di carriera,

---

<sup>5</sup> Una delle ultime pubblicate, su cui si basano le osservazioni riportate, è quella di A.Biggeri, P.Bellini, B.Terragni "Metanalisi italiana degli studi sugli effetti a breve termine dell'inquinamento atmosferico" pubblicata su *Epidemiologia e prevenzione*, Zadig Editore, Milano, 2001

<sup>6</sup> " *Il telelavoro*

Con l'acuirsi dei problemi di congestione urbana e con l'aspirazione sempre più diffusa ad una gestione più libera e flessibile del proprio tempo, siamo ormai in molti a sognare una nuova società telematica che ci liberi dal traffico, dall'inquinamento ambientale ormai insopportabile delle principali aree urbane, dalla rigidità degli orari lavorativi. Il telelavoro costituisce oggi, secondo noi, l'occasione concreta per poter attuare con successo questa prospettiva di decentramento spazio-temporale delle attività lavorative rispetto alle strutture fisiche in cui esse si sono svolte finora, dove la nuova società dell'informazione è in grado di permettere la stessa efficienza produttiva ai lavoratori distribuiti sul territorio.

Oggi infatti la situazione, sia dal punto di vista ambientale che da quello lavorativo, è completamente mutata rispetto a qualche decennio fa. Nelle città l'intasamento del traffico ha superato ogni limite tollerabile; nelle organizzazioni la maggioranza dei dipendenti svolge ormai lavoro di tipo intellettuale, trattando informazioni;

- una riconquista del tempo da dedicare a noi stesse, usufruendo della possibilità di effettuare acquisti on-line.

---

la tecnologia permette di utilizzare le strumentazioni informatiche e telematiche per il trasporto delle informazioni dovunque si desideri, a basso costo e in tempo reale.

La routine quotidiana dello spostamento verso l'ufficio, sprecando tempo ed energie, intasando il traffico e inquinando l'aria, è quindi oggi evitabile (o, perlomeno, limitabile) tramite l'utilizzo del lavoro a distanza. Che cosa sia il telelavoro, di cui oggi tanto si parla, è ormai ben noto anche ai non addetti ai lavori. Il concetto fondamentale del telelavoro consiste nella possibilità di lavorare a distanza, grazie allo sviluppo delle tecnologie informatiche e telematiche. Ciò significa che un'organizzazione può far svolgere l'attività lavorativa ai propri dipendenti in un ufficio molto più comodo e facile da raggiungere: nella tranquillità della propria abitazione.

Minor tempo negli spostamenti casa-ufficio, migliore gestione degli spazi d'ufficio, risparmi energetici, stop alle code in auto, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, minore stress, recupero all'attività lavorativa di soggetti con vincoli di spostamento, sono alcuni dei vantaggi ottenibili con il telelavoro, che un'amministrazione pubblica, in primo luogo, deve porre tra i suoi obiettivi prioritari.

La percentuale di telelavoratori, regolari ed occasionali, che lavora più di quanto stabilito dai contratti di lavoro arriva all'80%. Non è possibile dedurre da questi dati, il tipo di relazione causale: quelli che tendono ad essere "I maniaci del lavoro" hanno più probabilità di diventare telelavoratori o i telelavoratori "maniaci del lavoro" come risultato del telelavoro?

La forte attenzione che il Telelavoro suscita è dovuta al fatto che rappresenta la forma più avanzata di flessibilità organizzativa, in quanto opera una destrutturazione del luogo e del tempo di lavoro. Le potenzialità innovative, di questa nuova formula di impiego sono ancora solo tratteggiate, il Telelavoro porta con sé nuove forme di cooperazione e di approccio agli obiettivi del lavoro. E' chiaro che tutti questi ingredienti, se ben miscelati avranno degli effetti benefici sulla produttività e la qualità del lavoro.

Il popolo dei telelavoratori in Europa tra il 1994 e il 1999 è aumentato del 17%. La Germania ha raggiunto un tasso di crescita annuale superiore al 30%. Due terzi dei lavoratori dipendenti (68%) possono tecnicamente telelavorare per almeno un giorno a settimana. Sono qui presi in considerazione: il lavoro d'ufficio, attività come lo scrivere, telefonare, che sono comunemente svolte seduti ad una scrivania, come lavorare al computer o con una macchina automatizzata.

Le allettanti prospettive sono però mitigate da complicati ostacoli, che gli osservatori sono concordi nell'individuare in due fattori:

- il primo, di ordine psicologico-culturale, è il cultural gap generazionale, per il quale un impiegato formatosi in epoca industriale e preinformatica, non riesce ad impadronirsi mai completamente del nuovo strumento e delle nuove modalità organizzative che esso implica; in particolare è sottolineata la difficoltà del passaggio da una nuova cultura di controllo del processo lavorativo ad una del controllo del risultato.

- il secondo fattore è di ordine sociologico-strutturale e riguarda le resistenze organizzative e sindacali per il timore di una potenziale distruzione di posti di lavoro sia nelle fasce direttive intermedie (a causa della necessità di meno controlli di processo), sia nella fascia esecutiva." (tratto da "Il Telelavoro nella Pubblica Amministrazione " <http://www.funpub.it/telelavoro/entilocali/index.html>)