

# Tavolo Metropolitano Emergenza Covid 19, Fase 2: mobilità, lavoro, economia nella Città metropolitana di Milano

30 Aprile 2020, h. 10.00 – 12:50  
Videoconferenza, piattaforma GoToMeeting (codice di accesso 855-920-045)

## Verbale

### *1. Introduzione e comunicazioni delle attività in corso*

#### **Arianna Censi, Vice Sindaca Città metropolitana di Milano**

Alla luce della necessità di immaginare un nuovo paradigma per fronteggiare le nuove condizioni date dall'emergenza che abbiamo davanti, ci siamo interrogati sull'opportunità di affrontare tutto insieme o dare priorità a un tema che attiene anche alla nostra organizzazione e all'organizzazione dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale, quello della **mobilità e dei collegamenti**. Se però questo Tavolo metropolitano è d'accordo sarei orientata a fare nel più breve tempo possibile un incontro che affronti il tema dei luoghi di lavoro, della sicurezza nei luoghi di lavoro, delle modalità con cui riaprire con le nostre città e i nostri territori. Sono convinta della necessità di riprogettare utilizzando un pensiero diverso, che chiama in causa tutto il territorio metropolitano; non possiamo immaginare che ciascuno ragioni per sé, senza una visione complessiva e senza il tentativo di coordinare questioni, luoghi e persone. Questa è la ragione per cui insieme a Siria Trezzi e al direttore dell'Agenzia del TPL stiamo facendo un grande lavoro, consapevoli della difficoltà in cui eravamo già prima, sia sotto l'aspetto delle risorse che del riconoscimento di un trasporto pubblico, ma anche di un movimento metropolitano. Per questo oggi chiedo a tutti di provare a ragionare anche su sistemi di mobilità alternativi, a forme di sharing e di pooling, a forme di mobilità più dolce che devono però essere accompagnate da requisiti di sicurezza, realizzabilità, connessione. Credo sia necessario da parte di tutti uno sforzo per pensarci in maniera differente e cercare di non riprendere abitudini (l'uso esclusivo del mezzo privato, per esempio) che rischiano, quando l'emergenza sarà regredita, di vanificare tutto il lavoro fin qui fatto legato alla sostenibilità. Ringrazio tutti i partecipanti per la loro presenza, perché in questo modo possiamo provare a comprendere insieme quale è la strada migliore per affrontare questo nuovo mondo.

#### **Siria Trezzi, Consigliera metropolitana delegata alla Mobilità e servizi di rete**

Riprendo brevemente solo alcune questioni e vi dico cosa stiamo facendo ma l'idea oggi è quella di cercare di coinvolgere tutti voi, ciascuno per le proprie competenze per arrivare a una gestione nei prossimi mesi il più efficace possibile del TPL sull'area metropolitana. Le linee guida sul trasporto contenute nell'ultimo Dpcm valido a partire dal 4 maggio hanno come obiettivo quello di riuscire a fornire un servizio di trasporto pubblico in sicurezza rispetto alla diffusione del contagio, per gli utenti del servizio e

per i lavoratori. Le indicazioni hanno come effetto concreto quello di ridurre la portata del trasporto e si devono unire a tutte le misure di sensibilizzazione, che devono essere fatte al singolo utente ma anche intermedie da sindaci, imprese, ai poli dei servizi alla persona e dei poli sanitari. Noi abbiamo predisposto una comunicazione rivolta ai sindaci ma che condivideremo con voi al termine del Tavolo, che contiene le indicazioni per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, raccomandando senso di responsabilità dei singoli e ricordando che il trasporto pubblico è una modalità di spostamento sicura, da privilegiare come mezzo di spostamento per motivi di lavoro. Si chiede a chi invece deve utilizzarlo in modo più saltuario di non utilizzarlo negli orari di punta, anche perché la portata sarà ridotta di circa il 50%. Sarebbe per noi molto utile, lo stiamo chiedendo ai sindaci e lo chiediamo anche a voi, capire come i soggetti attivi sul territorio intendono comportarsi in questo periodo, ovvero come intendono modulare gli orari di lavoro, come e quanto intendono utilizzare lo smart working, per poter aver un quadro del potenziale utilizzo del mezzo pubblico. A questo proposito sono già stati fatti incontri con mobility manager e rappresentanti di aziende importanti sul territorio metropolitano (e sono state date restituzioni significative sul fatto che dove possibile lo smart working continuerà ad essere utilizzato in forma massiccia). Abbiamo anche intenzione di trovare forme di agevolazione rispetto alla possibilità di prolungare gli abbonamenti annuali di due mesi e compensare il mancato utilizzo dell'abbonamento mensile del mese di marzo. Abbiamo lavorato anche con ATM per cercare di raccordare al massimo gli interventi. Tuttavia, è possibile che non sia una partenza ottimale già al primo colpo, anche se presenza oggettive inefficienze, è quindi l'importante è avere collaborazione da tutte le parti coinvolte che ci permetta, laddove ci sono delle situazioni particolarmente complicate, di intervenire in modo puntuale e tempestivo. Se avete informazioni che pensate possano essere utili vi chiediamo quindi di farle pervenire al Direttore dell'Agenzia, in modo che si riesca a costruire un'offerta davvero funzionale alla situazione. Vi chiediamo anche di diffondere attraverso i vostri canali le indicazioni e le informazioni da noi predisposte. Stiamo anche lavorando per prepararci alla fase a medio termine in modo più strategico e di prospettiva (da settembre?).

### **Marco Granelli, Assessore comunale alla Mobilità - Comune di Milano**

Ritengo molto opportuno questo incontro in una fase in cui stiamo lavorando tutti con lo stesso obiettivo. Dobbiamo garantire alle persone mobilità e una qualità della vita adeguata in questi mesi e in quelli che verranno. Come Comune di Milano stiamo condividendo il percorso con Città metropolitana, l'agenzia del TPL e Regione per cercare di organizzare un servizio e una pluralità di offerta di mobilità che contemperino la necessità del distanziamento e la prevenzione della salute con quello della necessità di trasportare cittadini che hanno bisogno di spostarsi. Penso vada fatto lavorando molto sulla domanda, continuando a spingere verso l'utilizzo dello smart working e di differenziazione dei tempi. L'Amministrazione comunale è impegnata a lavorare orientandosi a capire quale sarà la domanda di mobilità e il potenziamento del trasporto pubblico sarà fra le ns. priorità, cercando di mantenere anche nei mesi estivi il massimo del servizio a disposizione. L'altro aspetto è che riteniamo di incrementare quelle modalità di trasporto che ci permettono di aiutare il trasporto pubblico a reggere. Fondamentale è la valorizzazione della mobilità su due ruote, oltre all'intervento sul sistema delle connessioni e dei parcheggi. L'uso dell'auto privata fa certamente parte della più ampia strategia di una nuova mobilità ma bisogna fare in modo che si creino punti di grande congestione. Stiamo, all'interno del Comune, facendo una ricognizione di possibili aree di parcheggio di emergenza, prorogando la sospensione di area B e C e

la sosta a pagamento per il mese di maggio, nello stesso tempo implementando la ciclabilità con nuovi percorsi. Ci mettiamo a disposizione di città metropolitana perché il nostro possa essere un contributo alla rete ciclabile più ampia, di tutta città metropolitana. Proprio oggi in Commissione ho presentato la connessione tra Milano e Novate, che connette la ciclabile di Novate con la nostra rete. Questo penso debba essere fatto su tutto il confine comunale. Insieme ad Anci nazionale stiamo chiedendo politiche di incentivo per le due ruote.

### **Luca Tosi, Direttore Agenzia TPL**

Quadro e azioni di quello che stiamo mettendo in atto per riuscire a gestire questa seconda fase dal punto di vista dei trasporti. Tema di inquadramento generale: ci troviamo in una condizione di trasporto degli utenti che impone, per rispettare la distanza di sicurezza a bordo mezzo, una riduzione della capacità dei mezzi. Soprattutto nell'area urbana larga partiamo da condizioni di sottodimensionamento del servizio di trasporto pubblico rispetto alla domanda e fosse necessario uno sforzo per mettere in atto un processo attraverso il nuovo programma dei servizi di bacino per potenziare questo servizio che riteniamo strategico e insufficiente nella situazione in cui ci trovavamo pre emergenza. Anche questo avrà una battuta di arresto, si parla già di rimandare le procedure di affidamento dei servizi, nessuno di noi ha la capacità di prevedere la lunghezza di questa fase 2, che a settembre vedrà anche la ripresa delle attività scolastiche. Dovremo quindi tutti adattare, in un meccanismo di work in progress, la risposta all'evoluzione, non solo sanitaria ma anche della ripresa delle diverse attività. Il primo messaggio che mi sembra importante veicolare è che non ci troviamo di fronte ad alcun rischio di Caporetto del sistema dei trasporti e riteniamo che ci siano ottime premesse e ragioni per pensare che sia perfettamente in grado di reggere la situazione attuale. Le premesse sono che ci troviamo di fronte da un lato ad una riduzione fortissima della domanda: su tutte le reti urbane ed extraurbane registriamo un calo di passeggeri, che ha portato la domanda al di sotto del 10% della domanda storica nelle situazioni migliori, per arrivare in altre fino al 4-5%. Il 4 maggio si avvia un processo lento e graduale, che dovrà fare i conti anche con altre dinamiche in atto. Le stesse norme di sicurezza all'interno dei luoghi di lavoro che le aziende devono rispettare impongono una riduzione della possibilità di accogliere i lavoratori nelle sedi, con una situazione conseguente in cui alcuni meccanismi come lo smart working si vanno consolidando e protraendo per quote anche rilevanti di lavoratori. Certo è una situazione molto a macchia di leopardo e diversa nei diversi contesti. La parte difficile da fronteggiare è proprio la non perfetta conoscenza di questi tratti. Dall'interlocuzione con alcune grosse aziende sappiamo che dal 4 maggio l'80% dei loro lavoratori continuerà in modalità smart working e abbiamo già avuto notizia di programmi di rientro molto gradualmente che proseguiranno per tutto il mese di giugno, permettendo uno spazio e un tempo in cui organizzare progressivamente il servizio. A fronte di questo si parla anche di modifiche nei turni e negli orari di lavoro, che per adesso nelle realtà con cui stiamo interloquendo però non è un tema di cui si parla molto. Ci rendiamo conto che ci sono delle difficoltà oggettive perché la riorganizzazione dei tempi e degli orari di lavoro forse è più facile e forse anche più strategica per alcuni servizi mentre per i cicli produttivi è questione più complessa. Anche in questo caso il dato fondamentale per noi è consolidare una rete di relazioni e di rapporti attraverso i quali avere un quadro costantemente aggiornato di come evolve la situazione, di quali sono le scelte che vengono fatte a tutti i livelli, dai servizi pubblici, all'organizzazione dei servizi privati, della produzione.

Ridurre in questo momento i carichi dei mezzi aiutati dal flusso ridotto grazie allo smart working aiuta noi e anche i lavoratori. Spostare i turni di ingresso aiuta se noi lo sappiamo e riusciamo a adeguare il servizio, altrimenti con un servizio spesso molto polarizzato su alcune fasce di punta si rischia di creare effetti che non sono positivi per l'equilibrio complessivo del sistema. Si tratta anche di ottimizzare la raccolta e la circolazione delle informazioni per non essere ridondanti e non creare inutili sovraccarichi di lavoro.

A fronte di una domanda che cambia come struttura e come quantità nel tempo quello che stiamo facendo può essere ricondotto a poche scelte di fondo.

- Manteniamo e rivendichiamo la scelta di distanziamento a bordo dei mezzi perché riteniamo che in questa fase dia sicurezza e consente una condizione di viaggio che per i lavoratori addetti alla guida e gli utenti può essere una scelta sicura e che può rispondere all'esigenza della mobilità delle persone.
- A fronte di questo l'offerta sui mezzi extra urbani dove tendenzialmente tutti viaggiano seduti la capacità si riduce di circa il 50%. Sicuramente la situazione è un po' più critica sui mezzi urbani dove invece una quota consistente di passeggeri viaggia in piedi e quindi il distanziamento è più complesso e la riduzione è quindi maggiore.
- Nei servizi extra e suburbani stiamo cercando di sovradimensionare il servizio offrendo, pur a fronte di una domanda inferiore attuale e attesa, il normale servizio dei periodi feriali non scolastici. Da tutti i dati che abbiamo riteniamo che questo per un certo periodo ci metta in sicurezza e possa garantire un regolare svolgimento del servizio.
- Stiamo anche avendo delle non semplici interlocuzioni con le aziende di trasporto, il DPCM attribuisce all'autista che ritenga il mezzo troppo pieno la facoltà di fermarsi ma è evidente che tutto questo genera tensione, genera ansia e paura tra gli utenti, genera disservizi e malfunzionamento, e quindi è da considerare un rimedio da utilizzare solo in casi estremi.
- Lo sforzo primo deve essere quello di dimensionare correttamente il servizio e introdurre tutte le risorse che consentono di dare la capacità sufficiente ad un'utenza che in questo momento è ridotta e crescerà gradatamente nel tempo.
- La rete di informazioni è fondamentale anche per indicare il grosso lavoro che facciamo con le aziende, con l'obiettivo di ridefinire il servizio contestualmente all'evolvere della situazione, potenziando le linee dove si evidenzia una domanda maggiore di utenza sistematica, che sarà anche la prima a utilizzare il mezzo pubblico e tenendo più basse quelle linee che hanno un ruolo minore e una funzionalità minore.
- È necessario che tutti siamo consapevoli che deve prevalere la logica di utilizzare delle risorse che sono diventate limitate nel modo ottimale e in funzione della domanda reale. Abbiamo poli industriali dove i lavoratori rientreranno già a pieno ritmo, grossi poli di servizio che invece danno un quadro di ripresa molto lenta e graduale, con rientri in servizio inferiori al 10% in gran parte delle aziende. Nella piccola e media impresa diffusa avremo quote non trascurabili di lavoratori che rientrano in servizio e tutto questo determina la dinamica necessità di riorganizzazione dei servizi offerti, ponendo anche grande attenzione all'informazione all'utenza.

Un'ultima osservazione: in questo momento ci dobbiamo tutti rendere conto che la situazione è straordinaria ed è straordinaria per tutti; quindi il meccanismo di collaborazione deve vedere tutti i soggetti partecipare con la massima disponibilità. Uno dei soggetti critici, perché si trova in una situazione critica, sono le aziende di trasporto. Nell'area milanese molte avevano dei propri ricavi derivanti dagli introiti tariffari e in questo momento sono in ovvia crisi di liquidità finanziaria ed economica perché sta venendo meno quasi integralmente questa quota di ricavi tariffari. Noi il lavoro senza le aziende di trasporto pubblico non lo possiamo fare, auspichiamo che al più presto venga emanato il decreto di aprile e dia garanzia di sicurezza di un supporto economico al settore dei trasporti, andando a compensare i minori introiti per le aziende e, nei limiti del possibile, a trovare risorse aggiuntive perché da settembre avremo una situazione che imporrà il potenziamento di alcune linee con il conseguente problema di trovare nuove risorse.

In tutto questo la sicurezza dei lavoratori delle aziende, che devono essere i primi a collaborare ma allo stesso tempo a sentirsi sicuri e garantiti nel loro posto di lavoro, che significa sui mezzi e agli sportelli utenza, e la sicurezza delle aziende dal punto di vista economico sono condizioni essenziali per poter garantire il servizio.

Vi manderemo i recapiti per mandare le vs. richieste e le vs. proposte di soluzioni.

#### **Maria Cristina Pinoschi, Direttrice Area Infrastrutture, Città metropolitana Milano**

La ripresa dei cantieri di lunedì 4 maggio avrà una particolare attenzione alla messa in sicurezza dei lavoratori e alla realizzazione di quelle opere che con il traffico rallentate sono più facili da realizzare e creano meno inconvenienti. Credo che come città metropolitana e quindi con i comuni dobbiamo avere un approccio estremamente pragmatico rispetto a quello che siamo realmente in grado di fare. Le nostre piste ciclabili sono piste nate con un'attenzione altissima alla sicurezza degli utenti, e quindi questa potrebbe essere l'occasione per uno snellimento dal punto di vista normativo che però forse semplificherebbe troppo tralasciando importanti norme di sicurezza, posto che bisogna comunque tenere presente che non tutti sono in grado di muoversi con questo mezzo. Credo che sia però anche l'occasione per istituire delle Zone 30, che mettono in sicurezza i cittadini che si muovono in bicicletta, a condizione di una semplificazione dei passaggi normativi. I comuni di prima fascia inoltre sono per certi versi molto simili a Milano, il problema sono i comuni più lontani dal capoluogo e che hanno un accesso alla città che prevede di prendere almeno un paio di mezzi pubblici prima di arrivare a destinazione. Noi stiamo cercando di adottare il BiciPlan nell'ambito del PUMS.

Agire inoltre all'interno di un codice degli appalti così farraginoso e solo apparentemente semplificato rende le cose non semplici.

#### **Arch. Alessandra Tadini, Dirigente Settore Strade, Città metropolitana di Milano**

Come settore strade, viabilità e sicurezza stradale abbiamo nelle nostre competenze anche le ciclabili. Stiamo effettuando una mappatura di tutta la nostra rete provando a leggerla nell'ottica di itinerari ciclo-pedonali che possono essere itinerari misti, anche tenendo presente i percorsi del TPL in modo da creare delle connessioni tra i due livelli di mobilità.

Abbiamo in corso la definizione di linee guida per la progettazione di piste ciclabili e l'individuazione di itinerari di interesse metropolitano e sovracomunali, in raccordo con le programmazioni e progettazioni dei singoli comuni.

## **2. Interventi**

### **Lanzoni, CISL**

La CISL è pronta a collaborare rispetto a quanto detto oggi. Milano e la sua area metropolitana sono dei territori molto particolari e abbiamo bisogno di utilizzare delle metodologie e delle idee che siano specifiche e particolari. Noi stiamo lavorando per non far abbandonare lo smart working dal giorno 4, non solo per i nostri dipendenti ma anche per tutti i luoghi di lavoro con i quali siamo in grado di interagire. Sulla questione degli orari sarebbe sufficiente anche lo scaglionamento di 30 minuti. È importante che le aree di parcheggio, da dove partono i mezzi pubblici o da dove è possibile utilizzare altre modalità di trasporto vengano dislocate il più possibile sulla fascia periferica. Altro strumento utile per calmierare gli ingressi in città: lavorare su appuntamento (banche, assicurazioni) che renderebbe automaticamente scaglionato il movimento delle persone. Nell'analisi della domanda non dimentichiamoci le piccole attività che probabilmente sfuggono, sia per quanto riguarda le questioni di sicurezza che rispetto all'organizzazione temporale e di mobilità.

### **Agresti, Assolombarda**

Molto apprezzato il discorso di coordinamento istituzionale quanto mai opportuno in questo momento. Proprio nell'ottica della collaborazione richiamata, come Assolombarda abbiamo appena concluso un lavoro che stiamo mettendo a disposizione di tutti gli stakeholder che ha riguardato una mappatura sul nostro territorio di competenza delle aziende con più di 100 dipendenti per individuare quei poli attrattori che superano i 1.200 dipendenti e che possono essere più problematici dal punto di vista della mobilità. Abbiamo individuato 14 poli attrattori nella città metropolitana e altrettanti all'interno del comune di Milano; parallelamente un'indagine qualitativa ha coinvolto un centinaio di aziende nostre associate per capire come intendono orientarsi rispetto alla fase di riapertura rispetto alle modalità di lavoro e alla mobilità. Quello che è emerso corrisponde con quanto è stato delineato dal direttore dell'Agenzia TPL, ovvero le aziende di servizi e i centri direzionali che adesso stanno operando in smart working continueranno anche nei prossimi mesi, con rientri molto gradualmente, anche per i vincoli posti dalla normativa per gli spazi di lavoro, che dovranno essere ripensati, sia nella parte uffici che negli spazi comuni. Il discorso cambia per le aziende manifatturiere che hanno linee produttive e in questo caso la presenza è d'obbligo e dove l'intenzione è quella di riaprire gradualmente tutte le linee produttive. Si tratta di personale che in buona parte utilizzava anche prima dell'emergenza il mezzo proprio e quindi tendenzialmente in questa prima fase non dovrebbero esserci grosse criticità, se non in alcuni poli dove c'è la commistione di più funzioni (es.ambito ospedaliero, dove convivono esigenze diverse di mobilità es. HSR e Humanitas), o altre dove anche solo la quota del 10% che dovrebbe rientrare si traduce comunque in un numero significativo di persone (San Donato, Corsico Lorenteggio, Sesto San Giovanni). In linea di massima



dunque emerge un quadro con dei punti che richiedono particolare attenzione e su cui conviene concentrare gli sforzi in questa fase.

### **Fontana, Confartigianato**

Brevemente alcuni punti:

- Le piccole medie imprese, gli artigiani, sono assolutamente a favore e lavorano nella prospettiva di cercare di muoversi sempre meno con mezzi propri.
- Ci sono aziende nelle quali i lavoratori hanno necessariamente l'esigenza di muoversi con mezzi propri per garantire i servizi. In questo caso è necessario che non ci siano oneri economici e burocratici che gravano su chi deve entrare per forza in città.
- Anche le piccole aziende stanno applicando lo smart working e c'è una grande attenzione alla digitalizzazione. Tuttavia, anche qui ci sono attività che prevedono l'essere in loco.
- Una proposta che noi vorremmo lanciare è cercare di fare gli affidamenti dei servizi a Km0, ovvero alle aziende locali per sostenere l'economia del territorio e mobilitare i mezzi il meno possibile.

### **Perotto, Mobility manager Politecnico**

Nei nostri poli di Città Studi e Bovisa gravitano circa 50mila utenti, la nostra riflessione attuale (siamo tutti in smart working e con le lezioni a distanza, riprenderemo forse dall'11 solo le attività laboratoristiche) è centrata sulla preoccupazione di come reagirà la città da settembre. Stiamo ragionando su come far ripartire l'anno accademico con numeri ragguardevoli, ci piacerebbe condividere con voi dati e informazioni ma anche cercare di rendere operativo un BiciPlan non solo come piano all'interno del PUMS ma come piste di emergenza. Proviamo a sfruttare questo difficile momento per far sì che i comportamenti non cambino in direzione in-sostenibile, investendo le persone di messaggi giusti: usiamo la bici, andiamo a piedi, usiamo la micro-mobilità, creando piste di emergenza affiancate da Zone 30.

Fondamentale inoltre il rapporto con i comuni di prima fascia. Penso al Polo di Bovisa, si potrebbe dare la possibilità a tutti quelli che abitano nei comuni limitrofi di raggiungere la sede di Bovisa in bicicletta (parliamo di distanze che spesso sono inferiori ai 5 Km).

### **Redaelli, ACI Milano**

È spesso mancata nelle ultime settimane una visione metropolitana con riflessi sulla mobilità molto gravi. L'altro messaggio preoccupante che è passato in questo periodo è stato il parlare solo di trasporto pubblico insufficiente e di piste ciclabili. Si è persa una visione complessiva di mobilità dei mezzi di trasporto che secondo noi è la chiave vincente: la risposta che noi sosteniamo è parcheggi e intermodalità. L'auto rivestirà un ruolo maggiore nei prossimi giorni e fondamentale è l'interazione tra i mezzi di trasporto. Non trascuriamo neppure la sicurezza stradale, che in questi giorni è passata in secondo piano ma veniamo da una situazione con dati preoccupanti che rischiano di ripresentarsi.

### **Rigoni, Ordine Architetti**

Anche noi come ordine stiamo gestendo il lavoro da remoto e ci stiamo interrogando sui prossimi passi. Lavoriamo con la filiera dell'edilizia, che a Milano rappresenta un indotto che si calcola in miliardi di euro e che oggi rappresenta un punto nevralgico di difficile gestione, legate a questioni igienico-sanitarie, sicurezza nei cantieri... In questa direzione abbiamo attivato una piattaforma di FAQ sul nostro sito istituzionale. Stiamo aggiornandola in tempo reale anche per cercare di orientare tutti i partecipanti alla filiera. Il 27 e 28 di maggio abbiamo organizzato gli Stati Generali degli architetti milanesi per discutere non soltanto della ripartenza ma sulle disfunzionalità che il sistema dell'edilizia ha (e aveva) e torneremo a ragionare su come si può provare a ridurle.

### **Cesare, Uil**

Riunione questa quantomai necessaria. Due aspetti finora non toccati:

- Il Dpcm si pone obiettivi ben precisi. Se noi immaginiamo una ripartenza delle attività consentite senza ottemperare alle raccomandazioni in esso contenute sicuramente ci troveremo in una situazione poco gestibile. Una difficoltà ce l'avremo sul chi controlla che effettivamente vengano rispettate sulle le indicazioni del decreto. È vero che non ripartiranno le scuole ma appena si percepirà una minima possibilità di uscire, tutti lo faranno, o quantomeno molto di più delle settimane passate. Manca un sistema di controllo che assicuri che le norme vengano rispettate.
- La ripartenza di settembre ha bisogno di una discussione molto più articolata

### **Gelpi, Mobility Manager Università degli Studi**

Anche noi abbiamo sospeso tutte le lezioni e lo smart working proseguirà fino all'estate (e probabilmente anche dopo, almeno per qualche giorno alla settimana). Abbiamo cercato anche di sperimentare un car pooling interno, cercando di valutare le esigenze dei colleghi che si spostano sulle stesse tratte. Abbiamo già da anni una notevole flessibilità sugli orari ma quello che preoccupa ora è l'esigenza del trasporto pubblico, che non va frenata anche nella consapevolezza che la domanda riprenderà da settembre con grandi numeri.

### **Ezio Marra, CS Grande MI (scrive da chat)**

Grande occasione per la Città metropolitana per 'deconcentrare' (o ricentrare) la densità urbana. Alcune brevi osservazioni: 1) molto importante lo studio sui poli attrattori: aziende con grande numero di occupati e università; 2) con i gps dei telefonini siamo in grado di tracciare (in modo aggregato) e in serie storica i grandi flussi ; 3) distinguere tra mobilità breve, a medio e a lungo raggio: per la mobilità breve si può andare a piedi, per quella media si può favorire l'uso di mezzi individuali di spostamento (bici o scooter elettrici), per la mobilità a lungo raggio si può ridurre con smartwork e con residenzialità temporanea infrasettimanale con garanzie di sicurezza e tariffe agevolate; 4) importantissima la gestione degli orari di lavoro scaglionati.



## **Bonini, CGIL**

Segnalo le nostre preoccupazioni:

- non ho molto sentito parlare di salute e credo che sia importante ricordare che questo è un tema che va preservato
- L'altra preoccupazione è legata ai tempi della realizzazione
- C'è una discussione sfrangiata dentro l'area metropolitana tra il comune centrale e il resto del territorio. Ieri il Comune di Milano ha presentato la sua visione e oggi siamo ad un altro tavolo. Se questa crisi può essere l'occasione per cambiare e migliorare i modelli deve essere allora l'occasione per ricucire questa distanza. Tutti gli argomenti introdotti oggi necessariamente devono essere gestiti a livello metropolitano.

Il tema della mobilità è tema centrale perché connette quello della produzione allo spostamento delle persone tra la casa e il luogo di lavoro. Temo che a sensazione che si è diffusa che l'epidemia si stia fermando possa creare altre fermate che saranno peggiori e creeranno danni più grandi se non si governa questa fase con la dovuta accortezza.

Per quanto riguarda la mobilità, il dibattito in generale tende a delegare un po' troppo al buonsenso delle persone che si muoveranno.

Ci sono altre criticità: come si calcoleranno i superamenti della portata dei singoli mezzi di trasporto? Chi se ne occuperà? Chi governa e chi controlla?

Tema dei tempi delle città e rapporto con i tempi di lavoro: non si cambiano automaticamente i tempi delle imprese e gli orari di lavoro, ci sono i contratti nazionali, ci sono dei percorsi da fare e anche i contratti individuali, siamo nella città del terziario, e il terziario fa grande uso del part time, che ha grossi vincoli dal punto di vista degli orari di lavoro.

C'è poi il tema del lavoro, noi vorremmo trovare un modo per parlare di cantieri, appalti, gestione della disoccupazione, delle politiche attive, della formazione, del lavoro delle donne, di piani di sicurezza intesa come salute delle persone che si muovono. Per questo suggerisco un percorso in luoghi qualificati e produttivi per la ricerca di soluzioni, reali, veri e praticabili. Oggi avrei gradito avere qui al Tavolo un rappresentante della ATS Milano, anche se la delega è di Regione Lombardia.

Auspico in tempi brevi (settimana prossima) e scadenze costanti la creazione di tavoli di confronto sullo sviluppo economico del territorio che tengano conto anche dei processi di innovazione che non vanno abbandonati, sulla mobilità, sul lavoro e sulla salute delle persone.

## **Alberto Cazzulani, Confcooperative (scrive da chat)**

1) Il 65% delle imprese cooperative, in particolare quelle di servizio alla persona, consumi e agroalimentare ha continuato il lavoro anche nel periodo di lockdown, talvolta con diminuzione parziale delle prestazioni; non impatteranno numericamente sulla ripresa; 2) le rimanenti (abitazione, servizi) proseguiranno, almeno nelle prime settimane di riapertura, a lavorare in smart work; 3) ai tavoli di CM segnalo necessità di convocarne uno sulle tematiche dei servizi alla persona al fine di evitare che ciascun territorio agisca in modo difforme e talvolta contraddittorio.

### **Carrà, Mobility Manager SEA**

In questo periodo abbiamo chiuso Linate e il Terminal1 di Malpensa, per cui abbiamo operativo solo il Terminal2 e per quanto riguarda gli spostamenti sistematici casa lavoro di tutti i dipendenti SEA (quelli amministrativi), abbiamo deciso di attivare lo smartworking al 100%, che sarà confermato per tutto il mese di maggio e probabilmente anche per il mese di giugno. Nel mese di giugno chiuderemo invece il T2 e riapriremo il T1, ci aspettiamo un aumento dei passeggeri. Al momento viaggiamo con 500/1.000 passeggeri al giorno, una riduzione del 99,5% rispetto al solito. Per quanto riguarda gli operativi la forza lavoro presente è comunque ridotta, ma quando riattiveremo tutti gli aeroporti è fondamentale la collaborazione con Città metropolitana e con agenzia del TPL per organizzare non solo forme di mobilità alternativa per i dipendenti, come il car pooling, ma anche per i passeggeri che utilizzano normalmente da e per Malpensa per il 15% il bus e per il 15% il treno. In particolare per il bus, per tutte le concessioni dei servizi da Malpensa alla città, sarà importante calibrare l'offerta su una domanda che ci aspettiamo essere come nello storico.

Con Trenord siamo già in contatto e stiamo organizzando per la fase 2 le linee guida del Ministero della Salute.

### **Alessandro Santoro, Università Studi Bicocca (scrive in chat)**

Noi abbiamo un problema specifico di mobilità dalle residenze che si trovano al di fuori del perimetro dell'Ateneo. Si tratta (a regime) di 600 ragazzi che vengono in Ateneo molto più frequentemente di altri. Sarebbe per noi molto importante avere il più presto possibile un quadro degli incentivi che le istituzioni metteranno a disposizione per finanziare le soluzioni di mobilità dolce.

### **Marta Battioni, Legacoop Lombardia (scrive in chat)**

Mi associo alle sollecitazioni di Cazzulani per quel che riguarda le cooperative, in particolare le sociali, che saranno chiamate a riaprire gran parte dei propri servizi, anche quelli che fino ad oggi sono stati sospesi per DPCM. Utile sarà comunque ricevere la documentazione annunciata da Siria Trezzi e altrettanto utile sarà monitorare il progress della situazione lavorativa nel mese di maggio.

### **Stefano Valvason, Associazione piccole e medie imprese (scrive in chat)**

API apprezza l'azione di coordinamento e condivisione di CMMilano. Rimaniamo in attesa di ricevere linee guida per divulgarle alle nostre 2000 imprese associate. Tutti i dipendenti di API sono in smart work e lo rimarranno nei prossimi mesi. Gli imprenditori e i lavoratori (circa 40,000) delle PMI associate, ubicate per la gran parte nella provincia, manterranno un massiccio utilizzo del trasporto privato. Ci sono significativi problemi sui carichi familiari rispetto alla gestione dei figli minori, che rimangono a casa da scuola, e rispetto ai congedi rafforzati che fanno mancare i lavoratori alle PMI. C'è problema di applicazione dei provvedimenti sulla sicurezza, spesso incoerenti tra loro.

### Colleoni, Università Milano Bicocca

Il coordinamento dei mobility manager delle Università lombarde, nell'ambito del Gruppo di lavoro Mobilità della RUS (Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile) sta condividendo una serie di interventi finalizzati a governare la mobilità nella fase di emergenza Covid-19, anche perché il decremento atteso in mobilità pubblica non si converta tutto in mobilità privata veicolare. Questi gli interventi che si articolano in quattro categorie: 1. Rilevamento dei flussi di origine-destinazione di studenti e dipendenti; 2. Limitazione degli spostamenti; 3. Governo della domanda di mobilità pubblica e condivisa (sharing e pooling); 4. Incremento della mobilità attiva. In dettaglio:

1. La prima categoria di interventi è in corso di realizzazione, e porterà nel mese di **giugno** a disporre di dati sulla nuova domanda di mobilità delle popolazioni universitarie lombarde.

2. La seconda riguarda le misure di *smart working* per il personale tecnico-amministrativo e di *smart teaching* per gli studenti e i docenti finalizzate a ridurre i flussi di spostamento. Sono inoltre stati elaborati programmi di presenza sul posto di lavoro per il personale tecnico-amministrativo e calendari di docenza per gli studenti e i docenti finalizzati a ridurre la presenza presso gli edifici e le aule universitarie.

3. Il governo della domanda di mobilità comprende gli interventi per desincronizzare la domanda e per incentivare la mobilità condivisa, la mobilità come servizio (MaaS) e la mobilità elettrica.

4. Infine gli interventi per incentivare la mobilità attiva riguardano una pluralità di misure finalizzate ad incrementare la bassa quota di soggetti che si muovono a piedi e in bicicletta per andare all'Università. Tra questi: la predisposizione di Biciplan e di Piani per la mobilità pedonale, la promozione di convenzioni con le società di bike sharing tradizionale ed elettrico, la promozione del *commuting* in bicicletta (bike2work), lo sviluppo di piste ciclabili, ciclo-officine, velo-stazioni e di "zone 30" nei quartieri universitari."

### Sorlini, Casa dell'Agricoltura

Volevo richiamare il progetto KON sul tema del Financial Impact, solo per dire che è uno strumento che può servire agli imprenditori per valutare il loro posizionamento in questo momento. Vi invito a leggerlo perché questo strumento può essere un utile strumento per la ripresa delle attività economiche.

### Pessina, Fondazione di comunità Nord Milano

La mia esperienza di amministratore locale mi consente di affermare che quando si pensa alla programmazione degli orari della città ci si trova subito di fronte a un dato di fatto: l'interrelazione profonda tra il lavoro delle donne e gli orari delle scuole. Il legame tra le donne e i figli è uno dei vincoli più forti nella gestione di questa fase di riorganizzazione dei tempi. Già allora però avevamo individuato una coorte relativamente autonoma all'interno della città (più city users che non cittadini), che sono appunto gli studenti universitari. Nulla vieta che le lezioni all'università comincino a metà mattina, senza sovrapporre la coorte degli studenti universitari a quella dei

pendolari che devono recarsi in ufficio. Mi pare quindi che in un'ottica di de-sincronizzazione, la fascia dei giovani universitari, che pesa in modo importante sul bacino milanese, sia una di quella sulla quale si può lavorare con maggiore libertà, oltre ad essere il target ideale per un discorso di mobilità alternativa.

### **3. Conclusioni**

#### **Luca Tosi, Direttore Agenzia TPL**

Desidero tenere aperta questa collaborazione, raccolgo tutti gli inviti che sono stati fatti ad approfondire alcuni temi e l'auspicio è quello di riuscire a lavorare in questa sede o in sedi anche più ristrette in modo integrato riuscendo così ad affrontare per una volta tutti i temi della Grande Milano, dalla mobilità agli altri temi, senza disperdere energie. Lascio i miei recapiti, già dalla settimana prossima massima disponibilità su tutte le questioni che ci possono riguardare. Aggiungo solo che stiamo verificando con Comune di Milano la possibilità di ri-prolungare alcune linee che si erano attestate a capolinea esterno della metropolitana o del servizio ferroviario cercando di portarle temporaneamente all'interno del comune di Milano, soprattutto per servire i poli attrattivi più rilevanti, evitando così di sovraccaricare le linee di forza e dando un vantaggio agli utenti, sempre con l'attenzione forte al mantenimento della sicurezza sanitaria per tutti quelli che si muovono.

#### **Siria Trezzi, Consigliera metropolitana delegata alla Mobilità e servizi di rete**

Solo qualche informazione sul PUMS, il Piano urbano della mobilità che è in fase di realizzazione. Abbiamo inviato una comunicazione al Ministero per permetterci di prorogare i termini per la scadenza perché non possiamo più pensare di proporre il percorso immaginato senza tenere conto di quello che è successo in questi mesi e che succederà.

Per questo anche i temi hanno assunto priorità diverse, come per esempio il potenziamento delle modalità di spostamento che non siano legate solo al trasporto pubblico e/o al mezzo privato. Mentre all'inizio si pensava che il BiciPlan non potesse essere previsto dentro il PUMS stiamo ora ragionando sull'idea di costruire un BiciPlan in raccordo con il Comune di Milano.

Vi inviamo a brevissimo il ns. materiale per diffonderlo su territorio con recapiti e riferimenti, ma anche ogni vs. sollecitazione ai temi della mobilità.

#### **Arianna Censi, Vice Sindaca Città metropolitana di Milano**

Ringrazio tutti della presenza e delle importanti suggestioni.

Assumo il suggerimento di invitare al prossimo incontro un rappresentante di ATS e sicuramente provvederò anche a invitare la Sindaca di Settimo Milanese, Sara Santagostino, presidente dell'Assemblea dei Sindaci di ATS.

La Vicesindaca

Arianna Censi