

Progetto Pilota: Gestione Picchi di Traffico (GPT)

Gestire i picchi nella domanda di trasporto attraverso interventi di mobilità aziendale



Rapporto finale – aprile 2016

1. INTRODUZIONE

1.1. OBIETTIVI E L'AREA PILOTA

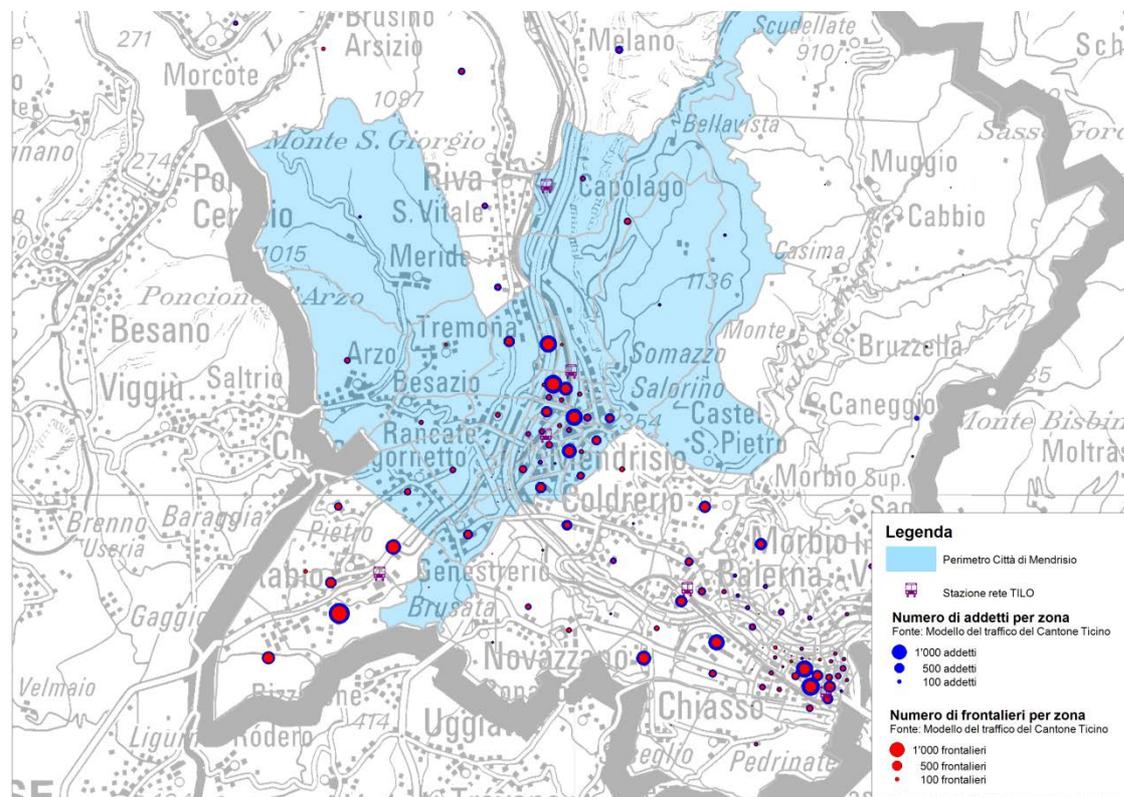
Focalizzandosi sugli spostamenti per motivi di lavoro, il progetto pilota ha studiato e sperimentato proposte operative per gestire i picchi della domanda di trasporto:

- è possibile appiattire i picchi, riducendo la domanda e spalmandola più uniformemente durante la giornata?
- quali metodologie, strumenti e misure sono più efficaci nell'indurre i lavoratori a cambiare comportamenti consolidati?

Per dare una risposta a queste domande, si è realizzato un progetto pilota sul comprensorio della Città di Mendrisio, coinvolgendo attivamente aziende e lavoratori.

Mendrisio si trova a sud del Cantone Ticino, al centro di un ipotetico triangolo ai cui vertici si situano Lugano, Como e Varese. Il comune comprende i quartieri di Mendrisio, Arzo, Besazio, Capolago, Genestrerio, Ligornetto, Meride, Rancate, Salorino e Tremona. La sua superficie misura circa 32 km², mentre il numero di abitanti è pari a 15'356 residenti (31.12.2013). Oggi, il comune conta ben 1'556 aziende con quasi 15'000 addetti (Fonte: USTAT), ovvero pari al numero di residenti. Rispetto alla media cantonale (25 %), la Città annovera una quota di lavoratori nel settore secondario molto più importante (38 %). Gli addetti nei servizi sono in ogni caso la categoria più numerosa (60 %). Le attività lavorative si concentrano in particolare nel quartiere di Mendrisio (v. Figura 1).

Figura 1 Addetti e frontalieri nel Mendrisiotta



La sua particolare posizione geografica a ridosso della frontiera con le province italiane di Varese e Como, fa di Mendrisio una meta privilegiata dei lavoratori pendolari frontalieri. Il numero di frontalieri a dicembre 2015 era di 9'066, pari ca. al 60 % degli addetti della Città. Addetti che giornalmente utilizzano l'autostrada A2 e le diverse arterie stradali per giungere al posto di lavoro. In particolare, nelle ore di punta queste strade

raggiungono la massima capacità creando congestione del traffico. A risultare particolarmente sollecitato è lo svincolo autostradale di Mendrisio, in cui converge anche la strada principale da e per la dogana del Gaggiolo e in cui vi è una sovrapposizione di flussi di traffico (traffico di transito verso il Luganese e traffico con origine/destinazione a Mendrisio).

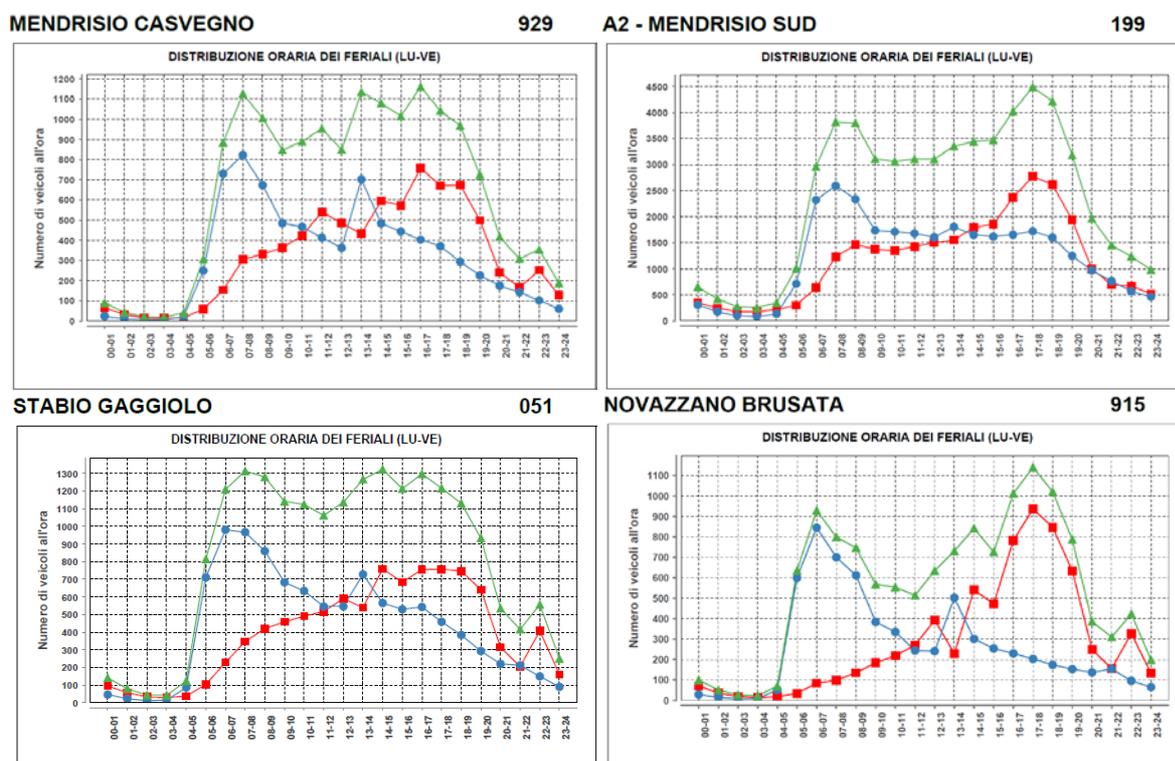
L'offerta del trasporto pubblico è da considerare buona per quanto concerne la ferrovia (3 stazioni della rete TILO nel territorio comunale, di cui due nell'area centrale a forte vocazione lavorativa) e discreta per il trasporto pubblico su gomma. Con l'apertura a metà dicembre 2014 della nuova linea TILO che collegherà Mendrisio con Stabio (e del successivo completamento della linea fino a Varese, verosimilmente a partire dal 2017), Mendrisio sarà collegata a livello regionale in modo ottimale ai tre principali centri di Lugano, Como e Varese. Per quanto riguarda l'offerta su gomma a livello locale e di agglomerato, con l'entrata in vigore del nuovo piano dei trasporti pubblici a fine 2015 vi è stato un discreto salto di qualità rispetto alla situazione precedente, seppur in alcune aree dell'agglomerato dovranno essere ancora apportate delle modifiche.

In riferimento a quanto avviene sul territorio, con il progetto pilota ci si è posti come obiettivo quantitativo una riduzione del 10 % durante le ore di punta del volume di traffico stradale e sulle principali linee di trasporto pubblico.

1.2. GENERAZIONE DEI PICCHI DI TRAFFICO

I picchi di traffico possono essere definitivi in più modi, nel caso del progetto pilota si ritiene essenzialmente che i picchi di traffico siano quelle situazioni in cui il traffico risulta congestionato non occasionalmente. Quindi, quando la capacità della rete stradale o del trasporto pubblico è raggiunta se non superata in uno o più punti. Normalmente, superata la soglia del 90% di capacità, il traffico risulta intenso e difficoltoso e di conseguenza congestionato.

Figura 2 Distribuzione oraria dei passaggi veicolari in postazioni di conteggio del Mendrisiotto (giorni feriali). Fonte: Sezione della mobilità, Il traffico in Ticino nel 2012



Il traffico durante le ore di punta nel Mendrisiotto, come essenzialmente nel resto del Cantone, è imputabile principalmente al traffico pendolare. La sovrapposizione con altre tipologie di traffico quali quello degli

acquisti e del tempo libero avviene solo parzialmente nell'ora di punta serale (17-18) ed è più pronunciato durante gli esodi per le vacanze.

Una particolarità di Mendrisio e del Mendrisiotto è data dalla presenza di picchi di traffico al di fuori dalle tradizionali ore di punta (7-8 e 17-18) dovuti ai cambi turno nelle aziende con forti attività produttive (v. Figura 2). Infatti, come dimostrano i dati raccolti tramite il programma di mobilità aziendale promosso dal Cantone e dalla Confederazione, generalmente le aziende con una gestione degli orari a turno adottano un cambio turno attorno alle 14 (turno del mattino dalle 6 alle 14 e turno pomeridiano dalle 14 alle 22).

Gli effetti sul traffico sono riscontrabili con un'estensione del picco mattutino, che in alcuni punti come nel caso delle dogane di Stabio Gaggiolo e di Novazzano Brusata iniziano già alle 5, e con dei picchi sul mezzogiorno (tra le 13 e le 14 in entrata e dalle 14 alle 15 in uscita) e alla sera (22-23).

2. AZIENDE E MISURE

2.1. AZIENDE PARTECIPANTI

Le attività di coinvolgimento delle aziende sono state avviate nella primavera 2015 e si sono svolte nell'ambito di 4 presentazioni. In totale sono state contattate oltre 15 aziende, di cui 7 hanno confermato la propria adesione:

- Argor (300 collaboratori)
- Consitex (1'200 collaboratori)
- Amministrazione comunale Mendrisio (350 collaboratori)
- Riri (300 collaboratori): partecipano passivamente senza contributi diretti ai collaboratori
- MR Plating (100 collaboratori): partecipano passivamente senza contributi diretti ai collaboratori
- Pirmin Murer (40 collaboratori)
- Accademia architettura USI (200 collaboratori e 700 studenti).

L'obiettivo iniziale era di coinvolgere 10 aziende per 3'000 collaboratori. Il mancato raggiungimento di 10 aziende non ha posto un problema, nella misura in cui i potenziali utenti del progetto pilota (3200) sono risultati superiori all'obiettivo iniziale.

2.2. LE MISURE

Nel corso dei lavori preparatori, si è deciso di dare un nome e un logo al servizio che sarebbe stato proposto ai collaboratori delle aziende del progetto pilota: MobAlt - *Alternative di mobilità sul percorso casa-lavoro* (www.mobalt.ch).



L'analisi preliminare ha messo in luce importanti potenzialità per le seguenti opzioni di trasporto sul percorso casa-lavoro, in alternativa all'auto privata:

- car pooling;
- trasporto pubblico;
- navette aziendali transfrontaliere;
- mobilità lenta (monopattino, bicicletta convenzionale, bicicletta elettrica, bicicletta pieghevole), anche in combinazione con le precedenti opzioni.

Ci si è pertanto concentrati su queste opzioni di mobilità, creando in particolare una nuova offerta di navette aziendali, non ancora esistenti sul territorio del Mendrisiotto, e facilitando l'accesso alle altre opzioni.

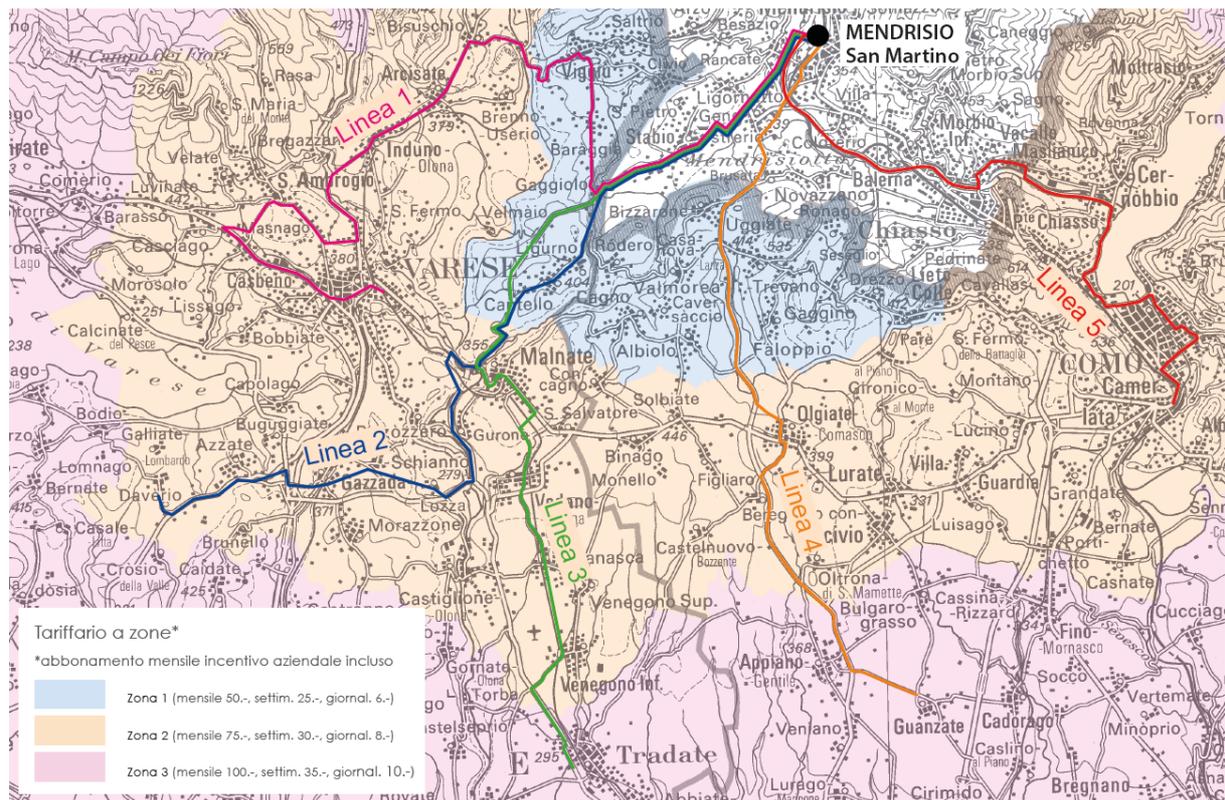


Figura 3: Percorsi delle linee transfrontaliere

3. L'APP MOBALT

Nell'ambito del progetto pilota si è messo a disposizione dei partecipanti l'innovativa applicazione MobAlt. Questa propone le migliori alternative per utilizzare le soluzioni di mobilità offerte dal territorio. Una volta identificata l'alternativa più interessante per le proprie esigenze, MobAlt consente di effettuare direttamente prenotazioni dei posti o dei veicoli.

Inoltre, MobAlt stimola ad interagire con altri membri della comunità MobAlt e ad usare il più possibile le forme di mobilità alternativa. Lancia iniziative divertenti e stimolanti inerenti le scelte quotidiane di mobilità.

3.1. LE OPZIONI DI MOBILITÀ

L'app MobAlt suggerisce alternative di mobilità per il percorso casa lavoro. Sono valutate diverse opzioni tra cui il trasporto pubblico, il park and rail, il car pooling, un servizio di navette appositamente concepito, le biciclette, elettriche, pieghevoli e tradizionali, e i monopattini offerte in prova dai nostri partner.

Sulla base dei dati inseriti dall'utente, ognuna di queste opzioni viene valutata e quelle migliori sono presentate nella pagina principale "Alternative" in ordine di idoneità. I criteri di ricerca (posizione e orari di partenza e arrivo) possono essere modificati dall'utente. Selezionando l'alternativa desiderata, si accede ad una pagina di descrizione dell'itinerario e da questa è poi possibile effettuare la prenotazione premendo il pulsante "Acquista". A questo punto è possibile immettere e confermare i dettagli della prenotazione, specificandone inoltre inizio e durata.

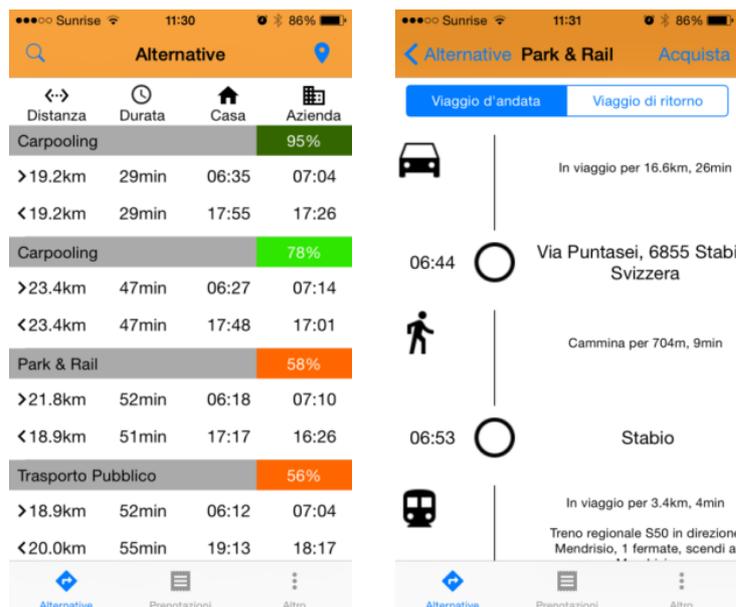


Figura 4: App MobAlt – la visualizzazione delle alternative

3.2. LE PRENOTAZIONI

Una volta effettuata la prenotazione di un'opzione di trasporto, è possibile ritrovarla accedendo alla pagina "Riservazioni". Qui sarà possibile visionare lo stato della prenotazione.

Nel caso delle navette, l'icona permette di accedere al biglietto elettronico da mostrare al conducente. Per il trasporto pubblico, le carte giornaliere sono inviate tramite email direttamente all'utente, il quale deve stampare il biglietto e portarlo con sé per il viaggio; se si tratta di abbonamenti settimanali, lo staff di MobAlt contatta via email l'utente per i dettagli riguardanti la consegna. Anche nel caso di prenotazioni di biciclette o monopattini si contatta l'utente per definire lo modalità di consegna più adeguate. Se si richiede l'adesione ad un team di car pooling, sarà invece il conducente dell'auto a mettersi in contatto con il richiedente.

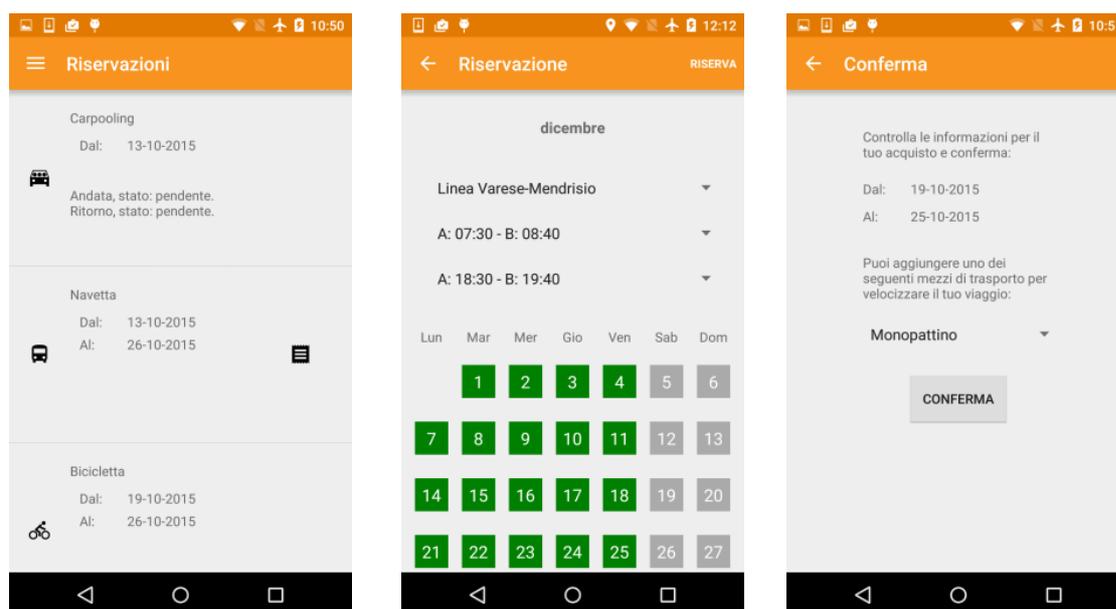


Figura 5: App Mobalt – il sistema di prenotazione

4. I RISULTATI

4.1. LA FASE SPERIMENTALE

La sperimentazione vera e propria di MobAlt ha preso ufficialmente avvio il 19 ottobre 2015 e si è conclusa il 6 febbraio con un piccolo evento per i partecipanti. Essa è stata preceduta da una raccolta adesioni tramite info points nelle singole aziende dal mese di settembre 2015. In totale hanno partecipato ca. 350 persone. Le adesioni hanno rispecchiato più o meno le dimensioni delle aziende. Il tasso d'adesione medio è stato del 11%, in alcune aziende si è raggiunto il 21%, in altre invece non si è riusciti a partire a causa di contingenze interne all'azienda e la promozione di MobAlt è avvenuta solo indirettamente.

Seppur con qualche difficoltà, il 2 novembre è partita la prima corsa di navetta tra Varese e Mendrisio. Nel giro di poche settimane, grazie soprattutto al passaparola, la navetta si è consolidata e il numero di passeggeri è salito a 25. Il buon riscontro tra l'utenza ha permesso di raccogliere adesioni anche per altre linee. In particolare, si è riusciti a dare avvio il 30 novembre 2015 a una linea ritenuta con minor potenziale tra Daverio e Mendrisio (totale passeggeri 30). Questo è dovuto in particolare all'iniziativa di alcune collaboratrici di un'azienda. Il servizio navetta è continuato anche dopo il termine del progetto pilota, consolidando l'utenza sulle due linee iniziali nonché permettendo di avviare anche una terza linea da Tradate verso Mendrisio. Si resta in attesa di raggiungere un numero minimo per avviare il servizio anche su altre due linee con partenza da Guanzate e da Como, rispettivamente, per aumentare il numero di corse sulle linee esistenti. Infatti la lista di attesa di persone interessate supera le 120 unità.

Il progetto in cifre (al 1.3.2016):

- 353 iscritti
- Potenziale di collaboratori: ca. 3'100
- Tasso d'adesione medio 11%
- Tasso d'adesione max. 21%
- Tasso d'adesione min. 1%
- Ca. 20 info-points nelle aziende

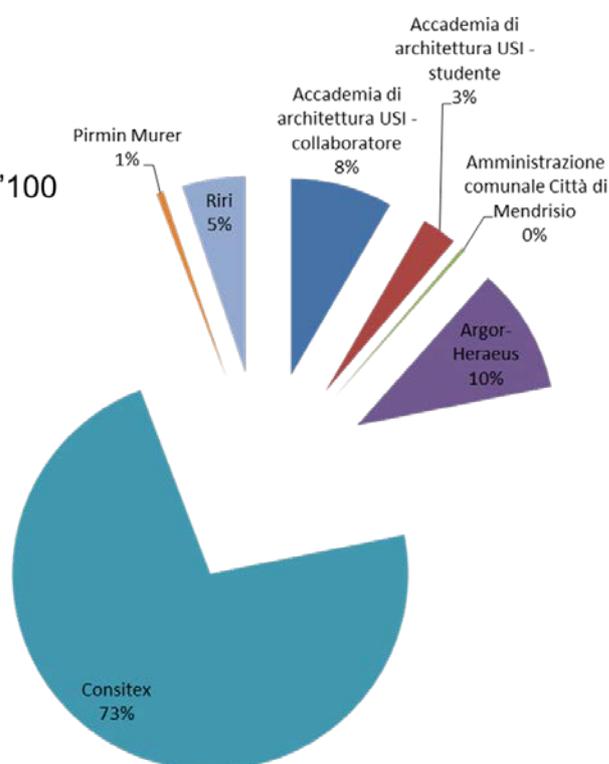


Figura 6: Utenti secondo l'azienda di provenienza

Le navette sono la misura che più si è imposta nella sperimentazione. A questo proposito alcune aziende hanno segnalato il forte interesse a renderlo un servizio duraturo. Seppur in misura minore, hanno destato interesse anche il carpooling (11 equipaggi iscritti), già molto diffuso nelle aziende partecipanti, le biciclette (elettriche e pieghevoli, meno quelle convenzionali) e i monopattini. I mezzi di mobilità lenta hanno riscontrato un buon successo nelle occasioni in cui i veicoli sono stati dati in gestione alle aziende, mentre il sistema di prenotazione esterno che richiedeva un accordo con il servizio MobAlt è risultato meno avvincente.

4.2. LE INIZIATIVE

Per favorire l'utilizzo della app e delle opzioni di mobilità offerte da MobAlt è stato avviato un calendario articolato di iniziative quali concorsi a premi, promozioni e attività divertenti, rivolte sia ai partecipanti al progetto pilota sia ai colleghi non ancora iscritti:

- Concorso iniziale d'iscrizione al progetto
- 2 Concorsi Porta un Amico nel progetto MobAlt
- 13 Estrazioni del Mobility Jackpot
- 2 Quiz lampo
- 3 iniziative per la promozione delle navette
- 2 iniziative per la promozione delle micro-navette (carpooling cadenzato)
- 2 iniziative per la promozione del carpooling
- 2 iniziative per la promozione del trasporto pubblico
- 1 iniziative per la promozione della mobilità lenta
- Concorso finale

Tali iniziative sono state diffuse mediante email, un gruppo Facebook e un gruppo Whatsapp. Quest'ultimo è il mezzo di comunicazione che più si è affermato tra gli iscritti. Rispetto all'email, Whatsapp si è imposto perché verosimilmente più comodo e diretto, se sostenuto da un back office rapido e disponibile nelle risposte, e, soprattutto, sembra essere utilizzato da tutte le generazioni, anche quelle meno portate per le nuove tecnologie.

L'app per contro è stata usata solo da una parte dell'utenza (20%). Questo però essenzialmente si spiega con la tipologia di popolazione lavorativa coinvolta nel progetto, piuttosto legata alla produzione, al traffico transfrontaliero con problemi di roaming e poco propensa all'utilizzo delle nuove tecnologie. Per contro, il suo utilizzo in realtà più aperte alla nuove tecnologie come l'Accademia d'architettura ha sfiorato il 100%.

4.3. LA PERCEZIONE DELL'UTENZA

Alla conclusione della fase pilota è stato svolto un sondaggio per valutare come il progetto fosse stato percepito tra l'utenza. I segnali sono oltremodo positivi, sia sulla scelta del mezzo di trasporto sia sul grado di soddisfazione del servizio. Chi ha scoperto una nuova alternativa di mobilità, ne è soddisfatto e non la abbandona.

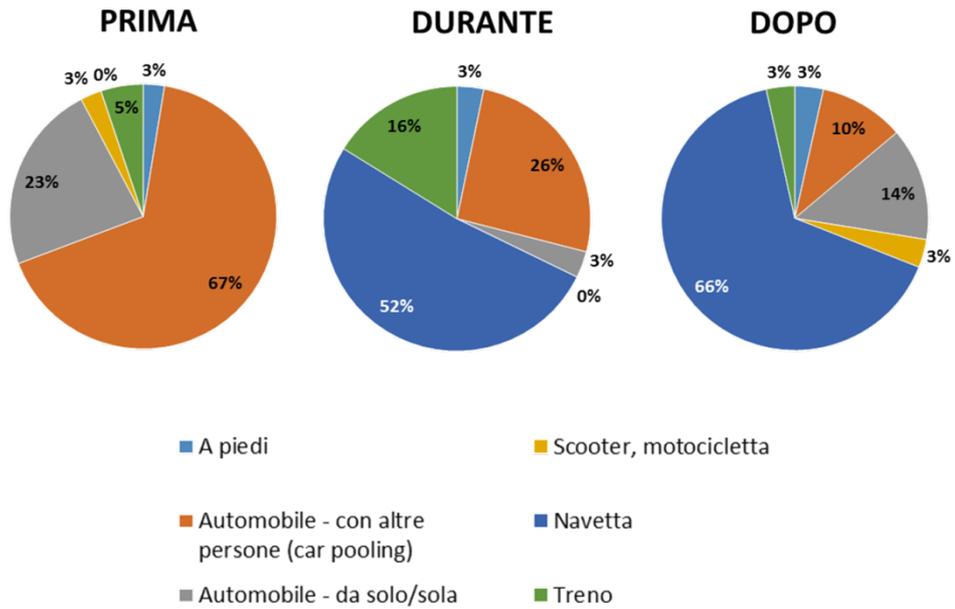


Figura 7: Effetti di MobAlt - scelta del mezzo di trasporto

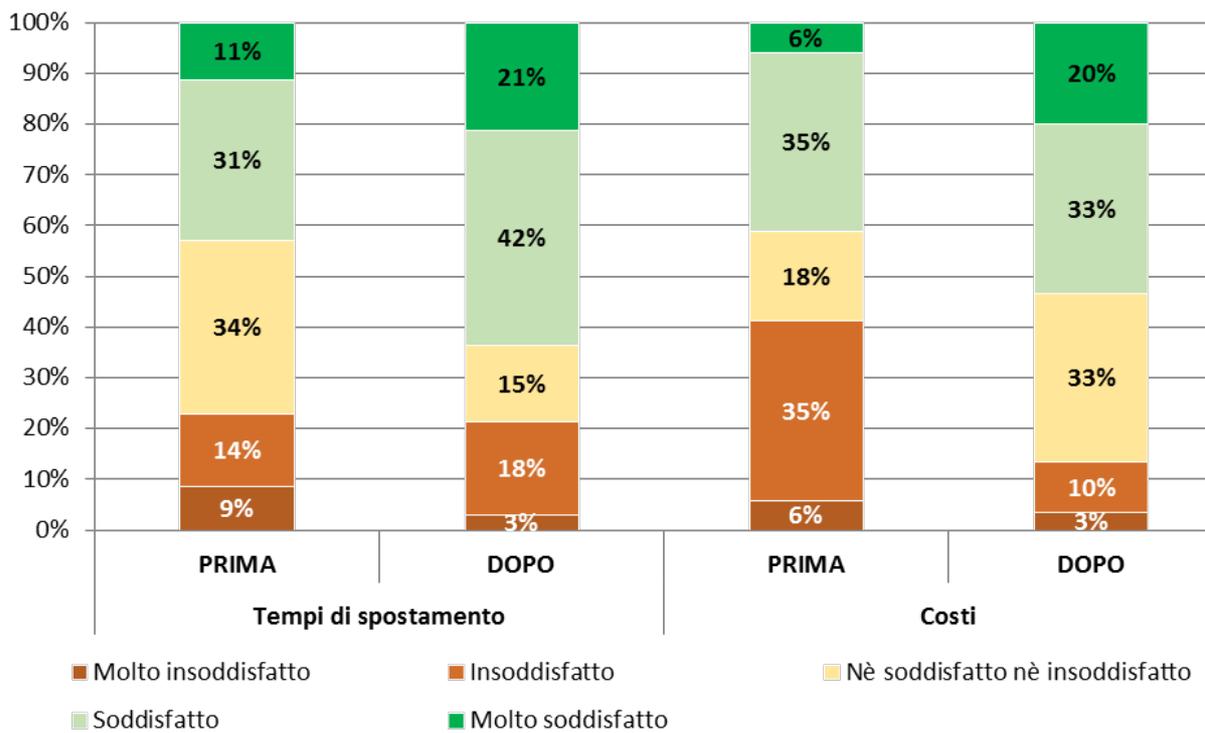


Figura 8: Effetti di MobAlt - tempi e costi

5. CONCLUSIONI E PROSSIMI PASSI

Il progetto pilota ha riscontrato i seguenti punti di forza:

- Sistema articolato: offerta di un mix di servizi di trasporto e delle informazioni che consentono di sfruttarli al meglio
- Chi prova una nuova alternativa di mobilità, ne è soddisfatto e non la abbandona
- Chi ha partecipato attivamente al progetto, ne è soddisfatto
- È stato apprezzato il contatto diretto (Customer care) e si è instaurato anche una certa complicità collaborativa (passaparola)
- Benefici indotti a livello
 - collettivo: riduzione del traffico e dell'impatto ambientale
 - individuale: riduzione dello stress, dei costi di viaggio e aumento della sicurezza
 - aziendale: immagine e corporate social responsibility, aumento della produttività dei collaboratori, aree a parcheggio liberate e utilizzabili per altri scopi
- Si è creata una comunità per sperimentare nuovi servizi
- Creazione di una rete tra aziende (anche tra i Mobility Manager)

Per contro sono da migliorare i seguenti punti:

- L'app MobAlt è stata usata poco, se non tra gli utenti più abituati a questo genere di proposte.
- Le navette hanno avuto molto successo, le altre alternative sono state usate poco (in particolare, trasporto pubblico e biciclette)
- La flessibilità nell'orario di lavoro condiziona decisamente le scelte individuali di mobilità
- È difficile sfruttare appieno la massa critica di lavoratori presenti sul territorio, poiché gli orari di lavoro differiscono (di poco!), tra aziende e all'interno della stessa azienda
- Non è facile destare l'attenzione dei collaboratori
- Carezza d'infrastruttura di supporto (p.es. rastrelliere per biciclette), costo e burocrazia per parcheggi d'interscambio
- Richiesta di avere maggiori alternative per il rientro a casa in caso di uscita più tardi del previsto.
- Difficoltà nel confrontarsi con la mentalità delle persone: cambiare è difficile!

In sintesi, il modello di servizio proposto ha suscitato un forte interesse nell'utenza, permettendo ad oltre un centinaio di persone su 350 (29%) di trovare in modo permanente delle alternative all'auto guidata individualmente. Si è quindi giunti alla conclusione nell'ambito di un workshop finale con le aziende che MobAlt debba diventare un servizio duraturo per il comprensorio di Mendrisio tramite l'istituzione di una cosiddetta Centrale di mobilità: Un servizio a supporto delle aziende e dei loro collaboratori, che sgravi in particolare le aziende dall'organizzare soluzioni spesso complesse e dispendiose e che sfrutti al massimo le sinergie interaziendali nonché l'offerta di servizi del territorio.

Grazie al successo dell'iniziativa e in accordo con il Dipartimento del Territorio, si esporterà il modello MobAlt in altre aree del Cantone Ticino in cui i problemi di traffico generati dalla mobilità pendolare sono maggiormente avvertiti. A questo proposito è stato creato un servizio di Centrale di mobilità con un portale dedicato: www.centralemobilita.ch.