

La sicurezza dei trasporti nelle fasi post-lockdown: a che punto siamo?

Date : 22 Luglio 2020



Il Covid-19 ha impattato notevolmente sul mondo dei trasporti. Inevitabilmente, ci si domanda come evolverà la situazione della domanda nel medio-lungo termine a fronte delle misure di lockdown che hanno imposto l'interruzione di molte attività, costringendo le persone a rimanere a casa per ridurre i rischi di contagio.

Nella fase post-lockdown si tratterà di ricreare la **fiducia dei viaggiatori** in termini di sicurezza dei trasporti, anche attraverso l'utilizzo di canali digitali per fornire informazioni in "real time" su eventuali assembramenti e per dematerializzare i titoli di viaggio, evitando qualsiasi tipologia di contatto. Pertanto, diventa fondamentale per tutti gli operatori di settore (i.e. Industria *Automotive*, trasporti, operatori mobilità elettrica e *shared*) essere in grado di sfruttare il processo di digitalizzazione in atto in termini di monitoraggio degli spostamenti e gestione delle flotte per riuscire a rilanciare la mobilità dei cittadini.

I cittadini in generale stanno rifuggendo l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale (TPL) e in Italia solo il 20-30% lo utilizza rispetto al periodo pre-pandemia. Tale percentuale è addirittura più bassa in riferimento a città in cui la domanda, correlata al trasporto scolastico, è tradizionalmente più forte. Ne consegue che il sistema del TPL non può "reggere" dal punto di vista economico, nonostante gli aiuti messi a disposizione dal governo.

Gli operatori del TPL, per stimolare il ritorno a bordo dei passeggeri, saranno costretti a dimostrare agli utenti che, anche grazie alla tecnologia, riescono a gestire la situazione in piena sicurezza e comfort; in caso contrario, in autunno, con la riapertura di scuole ed università, non saranno in grado di dare una risposta (per limiti evidenti di capacità stradale e sostenibilità ambientale) a un'utenza che - in questa fase - ricorrerà principalmente a soluzioni di mobilità individuale (i.e. l'auto privata).

I dati

Secondo [un recente report](#) redatto dalla Direzione Studi & Ricerche di Banca Intesa Sanpaolo e dall'Ufficio Studi & Ricerche di ASSTRA (Associazione Trasporti) - pubblicato agli inizi di luglio 2020 – **il settore dei trasporti ha perso ad oggi ben 1,66 miliardi di euro.**

Nei primi mesi dell'emergenza (i.e. marzo e aprile 2020) le perdite ammontavano a 400 milioni di euro al mese (-90% dei passeggeri), mentre dal 18 maggio - con la riapertura di ulteriori attività economiche - i passeggeri risultavano essere circa il 25/30% di quelli registrati l'anno precedente.

Il Covid-19 sta presentando il conto anche a Milano e, secondo l'Assessore alla Mobilità del Comune Marco Granelli, nei mesi di marzo, aprile, maggio, inclusa la coda di febbraio, si sono registrati circa 116 milioni di mancato introito. A fine giugno 2020 si registra solo un 35% di utilizzo del TPL milanese e si stima un mancato introito di 300 milioni di euro complessivi nel corso del 2020 (periodo febbraio-dicembre).

Inoltre, nelle prossime settimane, **la domanda a livello nazionale non supererà il 35/40%** (con punte del 50%/60% nelle città metropolitane) dei livelli pre-pandemia, fino ad arrivare a settembre - con il riavvio delle attività didattiche - al 70%/80%.

Dal report si evince anche che il rapporto dei ricavi da traffico sui costi operativi - che nel 2018 si era assestato su un valore medio nazionale pari al 34,6% - scenderà al 25,5% e sarà necessario un miliardo di euro per assicurare l'equilibrio economico dei contratti di servizio.

Secondo quanto afferma **Andrea Gibelli**, Presidente ASSTRA (Associazione Trasporti) *“...il Rapporto dà le esatte dimensioni dei danni prodotti dal Covid-19 sul TPL [...] La sfida da affrontare oggi va ben oltre tornare a muovere 15 milioni di persone al giorno coi mezzi pubblici. La **mobilità pubblica è, infatti, parte essenziale della ripresa nel solco della sostenibilità sociale, ambientale ed economica**, come formidabile volano per l'economia dei territori e per la qualità della vita delle persone. E, per questo, il settore deve essere sostenuto, non solo attraverso un'iniezione di nuove risorse necessarie a garantire l'equilibrio economico dei contratti di servizio, ma anche con interventi a zero budget - ad esempio mediante la diversa distribuzione degli orari delle città e l'eliminazione dei limiti di capienza sui mezzi di trasporto – in grado di generare enormi benefici in termini di qualità del servizio e di efficientamento delle aziende”*.

Inoltre, il Presidente di ASSTRA ritiene che sarà importante **rimodulare l'offerta** e intercettare correttamente le esigenze dei cittadini. A tal proposito, ASSTRA sta lavorando per garantire un nuovo TPL in collaborazione con gli enti locali, considerando anche il fatto che il distanziamento sarà un fattore decisivo rispetto al calcolo dell'offerta e alla riorganizzazione dei servizi.

Il post lockdown può diventare, quindi, uno stimolo al cambiamento: dobbiamo passare dall'ottica di servizio al territorio a quella di un servizio alle persone, superando le attuali rigidità strutturali. Ne consegue che, le aziende dovranno lavorare sulla domanda orientando le risorse verso una domanda reale e, al contempo, essere in grado di offrire un servizio a chiamata nelle aree a domanda debole.

Fase post-lockdown: trend

Nella fase post lockdown si assiste ad una lenta ripresa degli spostamenti imperniati sul distanziamento. Tuttavia, resta l'incognita dei **tempi di ripresa**: al momento si possono solo

analizzare i mutati comportamenti di viaggio, ovvero una minore propensione a viaggiare, nonché una scarsa volontà a utilizzare mezzi collettivi. Il recupero avverrà con tempi lunghi e i paradigmi andranno rivisti, dal momento che il *remote working* ha cambiato le abitudini ed impatterà nel medio lungo termine sulla domanda se continuerà in modo totale o parziale; inoltre i *benchmark* di sicurezza sono destinati a influenzare i comportamenti, dal momento che risulterà indispensabile rivolgersi all'utenza informandola adeguatamente per accelerare la ripresa del TPL.

Ricordiamoci che il TPL è un *asset* di valore del Paese e va supportato; i servizi andranno rimodulati a seconda delle reali esigenze, in modo che le risposte transitorie non si concretizzino in un aumento del trasporto privato con il blocco del traffico nelle città e annessa crescita dell'inquinamento. In quest'ottica va interpretata la "mobilità dolce" promossa dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) attraverso una modifica del codice della strada e il finanziamento per l'implementazione delle ciclovie urbane.

La sicurezza nel settore trasporti

Gli operatori dei trasporti, in questa situazione estremamente difficile, sono influenzati da costi aggiuntivi per la **sanificazione** di veicoli e stazioni, riduzione delle entrate del traffico pesante, ridimensionamento delle operazioni a fronte delle misure governative e alla riduzione della domanda.

Inoltre, vi è la responsabilità di garantire un'adeguata **distanza sociale** nei veicoli tra conducenti e passeggeri, cosa non sempre facile da realizzare, e tra i lavoratori dei siti quali sale di controllo, officine di manutenzione, ecc.

La tendenza verso un mondo sempre più digitalizzato e connesso implica la creazione anche di nuovi servizi di *Mobility-as-a-service (MaaS)* per favorire ulteriormente la ripresa degli spostamenti: l'utente vuole non solo ricevere dagli operatori di trasporto informazioni in termini di affollamento, ma ricerca anche un servizio *end-to-end*, in modo tale da conoscere lo status del servizio e poter scegliere rapidamente le alternative per muoversi dal Punto A al Punto B. Pertanto, una risposta al Covid-19 potrebbe consistere in un maggiore sviluppo delle piattaforme *MaaS*, che possono facilitare l'accesso a linee alternative o a soluzioni di mobilità innovative, quando l'opzione base è troppo affollata. Tuttavia, il *MaaS*, pur essendo una grossa opportunità, necessita un contesto più "incentivante" per gli operatori di settore, in quanto in Italia manca un quadro di riferimento comune tale da indurre gli oltre 900 operatori del TPL a aderire a una sola piattaforma per la **condivisione dei dati** con formati e livelli di aggiornamento standardizzati. Attualmente le app di mobilità utilizzate non mettono a disposizione tutte le linee o tutte le possibilità di trasporto e, spesso, forniscono dati non aggiornati. Pertanto, occorre creare le condizioni abilitanti affinché una piattaforma *MaaS* possa costituire un punto unico ed affidabile di accesso per la mobilità.

In Piemonte, ad esempio, è in via di sviluppo un *layer* che consente ai diversi operatori di condividere i propri dati, secondo adeguati formati e livelli di servizio: in questo modo, chiunque può utilizzare queste informazioni. Sarebbe auspicabile che quest'approccio fosse esteso a livello nazionale per facilitare l'accesso alle informazioni aggiornate ed attendibili che possono

essere veicolate dalle app dei vari attori del settore (i.e., operatori del TPL e gestori di piattaforme per la pianificazione dei viaggi).

Capacità di previsione: leva strategica

Il comportamento relativo alla mobilità dei cittadini, dopo l'emergenza, potrebbe non essere completamente esplicativo di come la domanda di trasporto si evolverà a medio-lungo termine. È essenziale, pertanto, avviare indagini su larga scala sui comportamenti dei consumatori, in modo tale che sia le autorità pubbliche sia gli operatori dei trasporti riescano a pianificare e progettare azioni efficaci. La ripresa del traffico, probabilmente, avverrà, come abbiamo detto, nel lungo termine e, soprattutto per il trasporto a media/lunga distanza, la velocità di ripresa dipenderà - in gran parte - dalla capacità di tali attori di indurre le persone a viaggiare. Occorre quindi capire **come gli utenti percepiscano il rischio** legato al viaggio/trasporto, in modo tale da poter comprendere e valutare, per esempio, la riluttanza a viaggiare all'estero o la potenziale riduzione della mobilità urbana e quanto ciò è destinato ad incidere sul settore trasporti sul medio-lungo termine.

Gli operatori dovranno gestire il minore utilizzo da parte degli utenti dei mezzi di trasporto collettivi con un potenziale spostamento verso soluzioni individuali. Infine, il perdurare del *remote working* e l'uso diffuso del commercio elettronico sono destinati ad influire in modo più permanente su una certa quota di viaggi giornalieri. Le tecniche avanzate di indagine - che combinano sia l'osservazione del comportamento degli utenti sia le indagini sulle "preferenze dichiarate" in termini di evoluzione futura della mobilità - saranno necessarie e strategiche per comprendere il livello e la durata (temporanei o permanenti) dei cambiamenti della domanda di mobilità.

Essere pronti a nuove crisi: i principi essenziali

L'OMS recentemente ha dichiarato che *"il peggio deve ancora venire"*, per cui dobbiamo essere consapevoli che la pandemia e altre situazioni critiche potrebbero ripetersi in futuro. Diventa necessario sviluppare piani di continuità aziendale ben strutturati e procedure di emergenza per essere meglio preparati in futuro alle situazioni avverse che si potranno verificare.

Attraverso l'implementazione dei principi di *Business Continuity*, *Risk Management* e *Safety & Security*, saremo in grado di:

- identificare funzioni e forniture critiche;
- pianificare una **formazione del personale** specifica per affrontare tali eventi;
- predisporre piani di comunicazione appropriati, rivolti sia ai dipendenti che ai passeggeri;
- stabilire azioni specifiche da intraprendere, in base al tipo di emergenza (come disastri naturali, malattie pandemiche o attacchi terroristici), in un'ottica di maggiore **protezione dei lavoratori** dei trasporti e controlli rafforzati dei passeggeri prima di accedere agli *hub* di trasporto o ai singoli veicoli.

Non dimentichiamo che un elemento centrale dei piani di emergenza saranno le strategie per

ridurre o interrompere i servizi di trasporto secondo le modalità più opportune, calibrate dal “buonsenso” in quanto, ad esempio, come osservato di recente in diverse città, ridurre troppo la frequenza di servizio durante una pandemia ha reso impossibile l'applicazione di distanze sociali e ha ostacolato il movimento dei lavoratori che operano nel settore sanitario, nella distribuzione degli alimenti e in altri servizi essenziali.

Tra le misure da considerare rientra la capacità sia di trasformare parzialmente i servizi di linea in servizi *on demand*, sia di aumentare l'efficienza dei costi e semplificare la gestione del fattore di carico massimo, preservando il servizio ai clienti.

Ricapitolando

La *buzzword* del momento è ricostruire la fiducia degli utenti sulle modalità di trasporto collettivo dal momento che la soluzione di condivisione degli spazi sui vettori sarà una delle sfide da gestire nel periodo post-COVID-19.

I veicoli e gli *hub* dei trasporti pubblici sono percepiti come siti potenzialmente pericolosi, dato che le persone potrebbero trovarsi ad essere più vicine rispetto le distanze di sicurezza imposte dal governo e molti gesti comuni - come toccare un corrimano, lo schermo o la tastiera di una biglietteria automatica, il volante di un'auto condivisa - rappresenterebbero un rischio.

Inoltre, anche la comunicazione degli operatori del settore sarà determinante, considerando il fatto che, durante l'emergenza, è stata in generale scarsa e si è concentrata solo sul breve termine, senza fornire alcuna informazione sui piani a lungo termine in termini di misure per rendere il trasporto più sicuro.

Si è riscontrato durante questi mesi di lockdown che gli operatori del trasporto, oltre a essere poco preparati a gestire la pandemia, non dispongano di una visione strategica su tale materia. Indubbiamente, il perdurare di una **sensazione prolungata di insicurezza** del trasporto collettivo è destinato a influenzare la scelta della modalità di viaggio, di cui l'auto privata rappresenta un'alternativa. Si ritiene, inoltre, che i viaggi di media/lunga distanza, se non necessari, verranno scoraggiati o posticipati o cancellati per diversi mesi.

Nella fase post-lockdown, con il virus non completamente sradicato, le persone si rivolgeranno a soluzioni di viaggio che ridurranno al minimo il rischio di vicinanza con altre persone. La tematica della sicurezza sarà cruciale per i dipendenti del settore del trasporto, in particolare quelli maggiormente esposti al contatto con i passeggeri (i.e. conducenti, ispettori dei biglietti, assistenti di volo, ecc.) e quelli che lavorano in siti in cui il distacco sociale non è facile, i.e. il personale addetto alla manutenzione.

Pertanto, sarà necessario prevedere piani d'azione per rendere i sistemi di trasporto collettivo più sicuri ed efficienti in modo permanente, sia per i passeggeri sia per i lavoratori. Tali piani implicheranno **investimenti specifici** (i.e. attrezzature per controlli sanitari digitali negli *hub* di trasporto, tracciamento dei passeggeri che in seguito potrebbero essere identificati come “infetti”, dispositivi indossabili che monitorano le distanze tra i dipendenti e altre minacce alla sicurezza, monitoraggio e gestione dei movimenti dei passeggeri al fine di evitare la creazione

di folle, ecc.) nonché una migliore gestione dei flussi di passeggeri per evitare la creazione di eccessiva concentrazione di persone.

Ricordiamo che la riduzione dei posti disponibili per aumentare la distanza tra i passeggeri non può essere una strategia a lungo termine, a causa dell'enorme impatto sulla redditività del servizio, anche se potrebbe essere applicata in alcuni servizi/aree geografiche a fronte di livelli di rischio più elevati. I fornitori di servizi di trasporto dovranno applicare tecniche avanzate di marketing per gestire in modo ottimale sia le informazioni “su misura” per tipologia di clienti, sia le campagne per promuovere il ritorno alla mobilità e il rilancio della domanda di viaggio quando le misure restrittive saranno progressivamente rimosse.

Solo attraverso un miglioramento generale della sostenibilità, della sicurezza e della qualità del sistema, si potrà garantire un rapido recupero della mobilità sui mezzi di trasporto condivisi.

Articolo a cura di **Federica Maria Rita Livelli**