

# **Ridisegnare il trasporto pubblico in Italia**

**Documento di posizione**

Aprile 2020

## Una Nuova stagione per il Trasporto Pubblico Locale

Per sostenere e per dare forza alla difficile ripresa che abbiamo di fronte non penso che al primo posto ci siano i soldi che lo Stato ha messo e dovrà mettere (pure importantissimi), ma l'assoluta necessità di mettere in campo "una visione". Occorre cioè dire ora dove vogliamo andare domani, che idea abbiamo circa il futuro delle nostre comunità, quali priorità indichiamo, su quali di esse scommettiamo.

Il senso del *paper* che qui presentiamo è, in fondo, proprio questo.

Ci troviamo, per questa ragione, assolutamente allineati alle posizioni che il Presidente designato di Confindustria Carlo Bonomi ha espresso in una sua recente intervista.

Avere una visione non vuol dire non essere pragmatici e inseguire irrealizzabili utopie, quanto invece tenere la testa più alta del piatto dove mangiamo e provare a scrutare l'orizzonte per stabilire la rotta e il modo migliore per perseguire la mèta che abbiamo deciso di raggiungere. "La visione" per noi è questa: il senso e l'importanza della mèta. Averla è persino più importante che raggiungerla.

E come si applica questa convinzione al Trasporto Pubblico Locale che è la cosa di cui io ed altri ci occupiamo? Avendo poche linee di ispirazione ma molto chiare. Sappiamo tutti che quando riprenderemo ad uscire da casa, il trasporto nelle nostre città, fuori e attorno ad esse, nel Paese, nelle brevi come nelle lunghe percorrenze, nella gomma come nel ferro, non sarà quello di prima e, quasi sicuramente, non lo sarà per molto tempo. Salire su una metropolitana, su un treno, su un autobus di linea urbana ed extra urbana, sarà più difficile di due mesi fa, non c'è alcun dubbio. Farà perdere più tempo e causerà disagi. Su questo punto dobbiamo essere molto chiari con chi ha usato e userà i nostri mezzi.

Ma io credo che i cittadini saranno disposti, non senza sforzo, a capire ed accettare questa dose ulteriore di sacrifici se avranno la certezza che chi guida le aziende e le organizzazioni imprenditoriali, non si limita alle giaculatorie sul bisogno di avere più soldi perché poi qualcosa di buono avverrà. Guidare aziende o, addirittura, avere l'incarico di rappresentarne una pluralità, vuol dire saper chiedere il giusto dovuto ma a fronte di idee chiare, capacità innovative, visione appunto. Se non le si hanno, meglio fare posto ad altri.

Da un lato noi dobbiamo essere capaci di persuadere il Governo e il Parlamento che il trasporto di persone è, prima di tutto, un servizio civile alla collettività, dove i contratti di servizio o gli strumenti analoghi che lo regolano, rappresentano elementi di costruzione ed equilibrio di politiche sociali, necessari per garantire il diritto costituzionale alla mobilità. Questo non toglie che esso sia soggetto alle regole d'impresa, tutt'altro. Ma si tratta di contemperare un sistema complesso regolandolo su ciò che potremmo chiamare, responsabilità sociale di impresa. Ciò comporta che se la presenza pubblica deve necessariamente fare la sua parte investendo adeguate risorse, fissando obiettivi, rispettando i tempi dei pagamenti, ristorando il sistema quando esso viene travolto da circostanze, come quella del coronavirus, assolutamente fuori programma e fuori controllo, dall'altra abbiamo bisogno di una altrettanto forte capacità di fare impresa, che sia all'altezza delle sfide che abbiamo di fronte. In poche parole: tanto il pubblico quanto il management delle imprese devono fare meglio e di più, integrando, proponendo azioni positive, innovazione, attitudine al rischio calcolato.

Nella nostra visione occorrono alcune cose e occorrono subito: l'uscita dalla fase del "tutti a casa" senza, per carità, rinunciare a vivere in sicurezza. Abbiamo dimostrato di saperlo fare, continueremo a farlo, senza nessuna superficialità o scorciatoia. In secondo luogo abbiamo bisogno di avere certezze circa le opportunità, le quantità di investimenti, la celerità delle scelte amministrative, i ruoli che ciascuno deve ricoprire, rafforzare, garantire alla collettività. Stabilendo confini precisi tra chi commissiona, chi fa, chi controlla. Per le imprese di trasporto si tratta poi di tornare prima possibile a quello che in moltissime stavano già facendo: investire sulla sostenibilità, farsi carico di nuovi compiti legati alle nostre comunità che cambiano. Fino a venti anni fa infatti, alle imprese di trasporto erano chieste poche cose: puntualità e sicurezza dei passeggeri e del personale. Oggi esse hanno compiti enormi e nuovi cui assolvere: sostenibilità ambientale, sistemi urbani, intermodalità tra ferro, gomma e nuove o nuovissime modalità di trasporto che assicurino rispetto dell'ambiente ma anche il cosiddetto "door to door". C'è bisogno di superare i particolarismi irrilevanti, le visioni puntate solo alla sopravvivenza e al "niente si muova", consapevoli che se vogliamo riappropriarci della nostra vita dobbiamo cambiare molto del modo in cui molti operavano fino a due mesi fa e dobbiamo farlo in fretta. Forse per questo il Trasporto Pubblico è il sistema nervoso del Paese: ha compiti crescenti in una comunità in continua evoluzione.

Il trasporto pubblico racconta un Paese, per questo tutti i cittadini hanno il diritto di conoscerne e capirne i problemi fino in fondo. Ecco perché ogni parola, ogni riga di questo paper è fatta per essere capita fuori, prima che dentro, la ristretta cerchia degli addetti ai lavori.

Sulle aspettative che abbiamo non ha alcun senso dividere le visioni tra pessimisti e ottimisti. Ha piuttosto senso, soprattutto per chi fa il nostro mestiere realizzando il diritto delle persone a muoversi, tornare a farlo nel modo migliore, più sicuro ed economicamente sostenibile. Così facendo i nostri concittadini guadagneranno maggiore ottimismo, che non è uno stato d'animo passeggero ma un modo per guardare il mondo, sapendo che esso sarà migliore se noi, insieme e prima degli altri, saremo migliori.

Arrigo Giana

Milano, Aprile 2020

# Ridisegnare il trasporto pubblico in Italia



Il presente paper si pone l'obiettivo di condividere una proposta di modalità e tempistiche per ridisegnare e rilanciare il trasporto pubblico in Italia, anche a seguito all'emergenza del COVID-19 che ha ulteriormente aggravato la situazione economico-finanziaria del settore.

Siamo convinti che il Trasporto Pubblico sia il modo migliore per garantire gli spostamenti delle persone nelle città, per contribuire alla sostenibilità ambientale, alla qualità delle nostre città e alle pari opportunità tra i diversi segmenti di viaggiatori.

## Il contesto di riferimento

Il settore del trasporto pubblico in Italia è stato **uno dei più colpiti dalla crisi** in corso: si registra ad oggi una **contrazione del 95%** del numero di **passenger** e del **90%** dei **ricavi da traffico**, a fronte di una riduzione della produzione di servizio che va dal 25 al 45%.

Le **implicazioni economiche** della crisi per il Paese riportano un calo stimato del PIL 2020 che varia tra 6-9% e un aumento del debito pubblico che potrebbe arrivare a circa 155% del PIL, sottolineando la straordinaria criticità della contingenza economica in questione<sup>1</sup>. Con riferimento al settore del trasporto pubblico locale, si stima una contrazione del fatturato tra

<sup>1</sup> Range basato su stime Prometeia (27 marzo), Confindustria (31 marzo), IMF (14 aprile), Documento Economia e Finanza 2020 (24 aprile). Stima su rapporto debito/PIL del DEF 2020 (24 aprile)



12-37%, rispetto al dato 2019<sup>2</sup>. Tale contrazione si accompagna a una sostanziale inelasticità dei costi per gli operatori del trasporto pubblico, legata a una ridotta flessibilità nella riprogrammazione del servizio e dei turni di lavoro.

La situazione risulta ulteriormente complicata dall'elevata **frammentazione** del sistema del trasporto pubblico, che, con oltre 900 imprese attive a livello nazionale, riduce i vantaggi di costo legati alla scala. Di conseguenza, l'impatto negativo sul fatturato atteso dalla contrazione dei volumi comprometterebbe in misura ancor maggiore la marginalità degli operatori minori.

Tuttavia, **il Paese e il tessuto produttivo si stanno preparando per la ripartenza**: da un lato il progressivo rilascio delle misure restrittive e dall'altro la riapertura graduale delle filiere produttive saranno il volano per una **graduale ripresa della mobilità dei cittadini** a cui il settore dei trasporti deve farsi trovare pronto, garantendo un servizio essenziale alla ripresa, nel rispetto delle nuove norme di sicurezza sanitaria. A livello di offerta, infatti, si stima che le norme attualmente previste per il

distanziamento sociale (che impongono almeno 1 metro di distanza tra le persone) **limitino la capacità di trasporto del sistema al 25-30%** del numero di passeggeri trasportati in condizioni di normalità.

Governo e Istituzioni stanno infatti lavorando alla **fase 2** della crisi, basata su un rilascio graduale delle misure restrittive a favore della ripresa dell'economia del Paese dal mese di **maggio** in poi. Allo studio ci sono diverse possibilità, per esempio un rilascio delle misure per area geografica, per fasce d'età della popolazione, per filiere produttive, etc., ma risulterà comunque ancora una fase transitoria caratterizzata da una ripresa lenta e costante.

Da **settembre** in poi invece ci si aspetta la così detta **fase 3** della crisi, con una ripartenza più convinta delle normali attività economiche, produttive e sociali (es. scuole, università, etc.), anche se con una forte **attenzione** a possibili recrudescenze del virus che potrebbero portare a una **seconda fase di lockdown** nell'autunno prossimo.

<sup>2</sup> Fonte: Cerved - L'impatto del COVID-19 sulla filiera del turismo e dei trasporti. Per il settore ferroviario la contrazione stimata varia tra 13 e 28%

## Possibili scenari di evoluzione della domanda

Partendo da queste considerazioni, sono stati **identificati 3 possibili scenari di evoluzione della domanda di trasporto pubblico**, caratterizzati da una diversa ripresa dei volumi (*ramp-up*) e dello scenario a tendere (a regime).

Tra i **fattori che impattano il *ramp-up*** si evidenziano le politiche restrittive di mobilità dei cittadini, la chiusura di molteplici attività commerciali/sociali, un azzeramento del turismo internazionale, nonché un significativo calo del turismo domestico.

Tra i **fattori con impatto strutturale** sul nuovo scenario che si prospetta “a regime” (2021 e oltre) si evidenzia un radicale **cambio di abitudini dei cittadini**, con una significativa accelerazione verso la diffusione del tele-lavoro e dei corsi online, anche dopo che il virus sarà stato battuto; una nuova normalità che, a parità di PIL e di altre condizioni, presenterà dei **volumi di trasporto strutturalmente più bassi rispetto ai livelli pre-crisi**.

A tal proposito, sono stati identificati 3 scenari distinti:

- Scenario **ottimistico**: contenimento del virus

nel breve termine e graduale ripresa dei volumi con un ritorno a “regime” nel **primo trimestre 2021**. La riduzione stimata nei volumi di traffico è pari a circa 30% nel 2020 e 10% nel 2021;

- Scenario **base**: contenimento del virus nel breve termine e lenta ripresa dei volumi con un ritorno a “regime” nella **seconda metà del 2021**. A fronte di una riduzione analoga allo scenario ottimistico nei volumi di traffico del 2020, nel 2021 si stima una riduzione di circa 15%;
- Scenario **pessimistico**: recrudescenza del virus in autunno e secondo periodo di lockdown, con un graduale rilascio delle misure restrittive solo da inizio 2021 e quindi un lento ritorno a “regime” soltanto nella **prima metà del 2022**. In tale scenario si registrerebbe una riduzione più marcata nei volumi di traffico, pari a circa 50% nel 2020 e 25% nel 2021.

In questo sfidante contesto, il trasporto pubblico dovrà essere capace di accompagnare il *ramp-up*, garantendo le necessarie misure di sicurezza sanitaria, e di strutturarsi per garantire la sostenibilità di lungo termine del servizio alla luce di una maggiore offerta e minori volumi di traffico.



## Le azioni intraprese dagli operatori a livello internazionale

La pandemia in corso sta avendo **ripercussioni in tutto il mondo**, con Governi e Istituzioni che stanno prendendo misure differenti a seconda della severità della situazione nei rispettivi Paesi. Anche all'estero, uno dei settori più colpiti è quello del trasporto pubblico, con gli operatori che hanno intrapreso azioni specifiche per la salvaguardia dei cittadini e per garantire il mantenimento di un servizio essenziale per le comunità.

Adottando una prospettiva globale, emergono a oggi **tre diverse macro-aree** (Asia, Europa e Nord America) caratterizzate da un diverso stadio di maturazione della pandemia. In particolare:

- **Asia** (con focus particolare su paesi più colpiti e già in una fase avanzata post emergenziale, come Corea del Sud, Cina, Singapore, etc.), nella quale gli operatori del trasporto pubblico stanno adottando una serie di iniziative volte ad affrontare al meglio la “nuova normalità”:
  - **Programmazione di attività giornaliere di sanificazione di mezzi e stazioni** attraverso aumento della frequenza di ventilazione e di sostituzione dei filtri d'aria e l'utilizzo di soluzioni e prodotti innovativi che minimizzino i tempi d'intervento;
  - **Istituzione obblighi di misurazione della temperatura e utilizzo dei dispositivi di protezione individuale** da parte dei viaggiatori e del personale dipendente e viaggiante.
- **Europa** (ad esempio Spagna, Germania), caratterizzata da una **sistematizzazione delle iniziative da adottare** per consentire la ripresa nella fase 2. Tra queste, in aggiunta all'implementazione delle iniziative adottate nel Nord America, sono in fase di sviluppo soluzioni che abiliteranno:
  - **Programmazione flessibile del servizio** attraverso lo sviluppo di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della domanda di servizi di trasporto da parte dei viaggiatori;
  - **Regolazione del flusso passeggeri** attraverso il monitoraggio del livello di affollamento dei mezzi e la comunicazione di sedute disponibili e punti di accesso consigliati.
- **Nord America** (con focus sulle principali città statunitensi), caratterizzate da azioni implementate dagli operatori del trasporto pubblico volte a fornire un'immediata risposta all'emergenza:
  - **Sanificazione e disinfezione d'emergenza di mezzi e stazioni** con frequenza giornaliera, per contenere la diffusione del virus;
  - **Comunicazione ai cittadini** sui comportamenti da tenere nei mezzi pubblici al fine di minimizzare il rischio di contagio, attraverso segnaletica e piattaforme digitali;
  - **Adozione diffusa di smart working** per limitare al minimo gli spostamenti dei cittadini durante la fase di massima espansione del contagio.



## Come ridisegnare il Sistema del Trasporto Pubblico in Italia

Alla luce del contesto di riferimento e dei possibili scenari di evoluzione della domanda, il settore del trasporto pubblico dovrà affrontare una **profonda trasformazione** nel prossimo futuro. Diventerà fondamentale garantire un servizio di trasporto pubblico sicuro ed efficace, soprattutto alle fasce meno abbienti della popolazione, evitando quindi di sovraccaricare l'infrastruttura stradale del paese e peggiorare i livelli di traffico nei centri urbani.

Quello che proponiamo è un **patto basato sulla fiducia**. Un patto che vede allo stesso tavolo i Regolatori, gli Operatori del Trasporto Pubblico, le Organizzazioni Sindacali, le Rappresentanze di Categoria, i Cittadini e le Istituzioni **con l'obiettivo condiviso di ridisegnare e rilanciare il settore** in Italia, per garantire la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori sulla base di regole chiare e univoche.

Gli operatori devono quindi essere parte attiva in questo patto, ed essere garanti di una serie di cambiamenti necessari:

- **Una nuova esperienza di viaggio per il passeggero**, sicura, con un forte ruolo della tecnologia a supporto delle diverse fasi del viaggio e specifica per segmento di clientela (es., lavoratore, studente, etc.);
- **Un nuovo modello di servizio**, molto più flessibile (es. possibilità di riprogrammare i

turni di lavoro, pianificazione della capacità in base alla previsione della domanda, etc.) e resiliente a eventi estremi, in modo da garantire continuità del servizio e sempre la miglior risposta alla clientela;

- **Un nuovo modo di lavorare per i dipendenti**, investendo ancora di più in formazione, garantendo sicurezza e distanziamento sociale, e fornendo la possibilità di lavorare in remoto;
- **Una maggiore integrazione tra il sistema di trasporto e i diversi sistemi produttivi e sociali**, garantito attraverso una diversa organizzazione della vita lavorativa e scolastica, ridisegnando gli orari delle città e dei territori.

Nel perseguire questa trasformazione, risulta fondamentale per gli operatori **agire nel rispetto della normativa vigente**, verificando in maniera puntuale e periodica il livello di compliance delle iniziative identificate.

Le aziende di trasporto dovranno da un lato ripianare le perdite di ricavo attese, che per il solo 2020 si stima possano arrivare al miliardo di euro, e dall'altro definire dei **piani di investimento per mettere a terra tutte le iniziative identificate**; per questo secondo gruppo, si stima un investimento pari a circa **500 milioni di euro nei prossimi 2 anni**, alcuni dei quali possono trovare una forma di remunerazione nell'utilizzo del servizio (es., leve di *data monetization*).

## Una nuova esperienza di viaggio per il passeggero

Per quanto riguarda la nuova esperienza di viaggio, diventerà ancor più fondamentale la **tutela della salute del viaggiatore**. A tal proposito, con l'inizio della fase 2 dovrà essere consentito **l'utilizzo dei mezzi di trasporto** esclusivamente a coloro che **non presenteranno sintomi di malattia** e che saranno **provvisi degli appositi dispositivi di protezione individuale** (in particolare le mascherine). Inoltre, a ulteriore tutela del viaggiatore, dovranno essere predisposti dei sistemi di **verifica preventiva dello stato di salute** del viaggiatore e delle procedure di **contingentamento degli accessi alle stazioni e ai mezzi** atte a garantire le misure di **distanziamento sociale** richieste.

A livello operativo le modifiche all'esperienza di viaggio del passeggero potrebbero tradursi, **per gli operatori del trasporto pubblico**, nelle **seguenti iniziative di breve termine** (non esaustivo):

### ■ Gestione del flusso dei passeggeri

- Separazione dei flussi in ingresso e uscita in stazioni, fermate e parcheggi attraverso segnaletica dedicata (verticale, orizzontale);
- Gestione delle code per l'attesa dei mezzi e per l'accesso ai locali front office attraverso l'utilizzo di segnaletica verticale e l'applicazione di adesivi che favoriscano il distanziamento;
- Gestione dell'occupazione dei mezzi attraverso degli adesivi che indichino ai passeggeri le sedute e i punti di calpestio disponibili.

### ■ Gestione delle campagne di comunicazione ai passeggeri

- Definizione degli strumenti e dei canali di comunicazione adeguati per garantire un'informazione efficace (es., annunci sonori e segnaletica in stazione, sito web, applicazioni mobile) ed il rispetto dei nuovi comportamenti di viaggio;

- Definizione dei messaggi chiave per la comunicazione delle nuove regole di viaggio e di accesso a stazioni e fermate.

### ■ Pulizia e sanificazione di mezzi e ambienti

- Programmazione delle operazioni di pulizia e sanificazione degli ambienti e dei mezzi in itinere (o in alternativa nei rispettivi capilinea);
- Programmazione delle operazioni di sostituzione e sanificazione degli impianti di condizionamento e climatizzazione di mezzi e stazioni;
- Implementazione di un sistema di monitoraggio sistematico e controllo della qualità delle operazioni di pulizia e sanificazione.

Guardando a una fase successiva di ritorno a condizioni di normalità (fase 3), sarà cruciale favorire anche in questo caso un **utilizzo diffuso della tecnologia a supporto dell'esperienza del viaggiatore**, per mezzo di applicativi dedicati che permettano una **scelta di viaggio più informata** (es., prenotazione della fascia oraria di viaggio, verifica *real-time* dello stato di affollamento di mezzi e stazioni, monitoraggio dei mezzi in arrivo e dei punti di accesso consigliati).

Si potrà inoltre pensare a una **differenziazione del servizio tecnologico offerto** in base al **segmento di clientela** e relativo motivo di viaggio (lavoro, studio, turismo, salute, acquisti, leisure, etc.) al fine di ottimizzare, in maniera dinamica, la circolazione dei viaggiatori in considerazione dello stato della rete.

Nell'ultimo trimestre del 2020, dovranno essere implementate una serie di iniziative che vedono **forte ruolo della tecnologia a supporto del viaggio**. Tali iniziative, che potranno essere oggetto di fasi pilota nel secondo trimestre dell'anno da parte degli operatori più avanzati dal punto di vista tecnologico, consistono nello sviluppo di:

- **Sistemi di prenotazione online (e da app mobile) del viaggio**, attraverso cui sia possibile prenotare il posto a sedere per una selezionata tratta e fascia oraria, evitando

affollamenti negli ambienti di viaggio e aumentando la sicurezza dei passeggeri;

- **Sistemi di monitoraggio puntuale della capacità dei mezzi in arrivo**, attraverso l'impiego di soluzioni tecnologiche all'avanguardia (es., tecnologia beacon, sistemi conta passeggeri) capaci di informare in tempo reale l'operatore e il viaggiatore sulla capacità di carico dei mezzi in arrivo, indicando mezzi e punti di accesso consigliati;
- **Sistemi di monitoraggio dei livelli di affollamento nelle stazioni**, attraverso l'evoluzione degli attuali sistemi di videosorveglianza per garantire un monitoraggio puntuale di stazioni e fermate,

informando in tempo reale l'operatore e i viaggiatori sul livello di affollamento degli ambienti di viaggio;

- **Programmi di educazione al viaggio**, attraverso dei meccanismi che favoriscano la comprensione delle nuove regole di viaggio ed incentivino l'adozione di comportamenti corretti da parte dei viaggiatori (es., survey istantanee e programmi di loyalty reward nell'applicazione mobile).

L'evoluzione dell'esperienza di viaggio deve basarsi su un continuo dialogo con i passeggeri, favorito dal maggiore utilizzo dei canali digitali che possa facilitare la raccolta tempestiva di suggerimenti.

## Possibile evoluzione tecnologica dell'esperienza di viaggio



## Un nuovo modello di servizio

Per quanto riguarda l'**evoluzione del modello di servizio**, la Fase 2 sarà caratterizzata da un recupero progressivo della domanda e del numero di passeggeri. Per rispondere a una rinnovata domanda di trasporto, gli operatori dovranno sostenere degli extra-costi operativi dovuti prevalentemente a:

- **Insieme di misure adottate per la tutela della salute dei passeggeri** (es., aumento della frequenza di sanificazione e disinfezione di mezzi e ambienti, implementazione di nuovi sistemi di contingentamento degli accessi e di gestione dei flussi nelle stazioni e nei mezzi);
- **Aumento del livello di offerta** (i.e. aumento frequenze e riduzione fattore di riempimento medio), specialmente per gli orari di punta, maggiormente soggetti a situazioni di affollamento.

L'incertezza sull'evoluzione della domanda nei prossimi mesi richiede **la massima flessibilità** da parte degli **operatori del trasporto pubblico**, così da rispondere in maniera tempestiva a eventuali mutamenti delle condizioni. A tal proposito, diventa cruciale impiegare un monitoraggio costante dell'evoluzione della domanda di trasporto sulla base delle decisioni di riapertura a livello istituzionale e attraverso survey periodiche ai passeggeri per capire se/come intendono utilizzare il servizio di trasporto pubblico.

Nel medio-lungo termine, la **riprogrammazione flessibile del servizio** da parte degli operatori dovrà basarsi su un'**innovativa infrastruttura tecnologica a supporto del trasporto** che permetterà di prevedere in maniera attendibile l'evoluzione della domanda in considerazione di specifici *early predictor indicator* (es. attività online dei viaggiatori come prenotazioni e acquisti, eventi locali, etc.).

Resta inteso che questo **"rafforzato" modello**

**di servizio implicherà dei costi aggiuntivi** per operatori di trasporto pubblico che già prima del COVID-19 presentavano una marginalità limitata se non negativa.

## Un nuovo modo di lavorare per i nostri dipendenti

L'evoluzione del modello di servizio dovrà essere accompagnata da un **nuovo modo di lavorare per i nostri dipendenti**, finalizzato a garantire le condizioni essenziali di sicurezza e di distanziamento sociale. A tal fine, in vista dell'inizio della fase 2, sarà fondamentale garantire una **distribuzione capillare delle mascherine** a selezionate categorie del personale dipendente, nonché un insieme di procedure per la verifica frequente di temperatura corporea e stato di salute dei dipendenti, al fine di prevenire situazioni di contagio. Tali iniziative dovranno essere accompagnate da un'efficace campagna di **comunicazione e formazione del personale**, con l'obiettivo di favorire l'adozione dei comportamenti adeguati alla situazione. Inoltre, dovranno essere **limitati contatti e spostamenti ove possibile**, attraverso l'abilitazione e il potenziamento dello *smartworking*.

**La tecnologia gioca un ruolo primario** nel tutelare la salute del personale aziendale e rendere flessibili processi produttivi e amministrativi, come già è stato sperimentato nelle settimane del lockdown. Pertanto sarà necessario dotarsi di soluzioni all'avanguardia, al fine di minimizzare eventuali rallentamenti operativi. A livello operativo, per garantire il raggiungimento di questi obiettivi giocano un ruolo importante la **tecnologia a supporto dei percorsi di formazione** e della **gestione delle pratiche amministrative**.

## Una maggiore integrazione tra il sistema di trasporto e i diversi sistemi produttivi e sociali

Soprattutto nella fase di “*ramp-up*”, ma anche nella successiva fase a regime, è importante ridisegnare l’insieme globale di servizi offerti ai cittadini, attraverso una rimodulazione degli orari della città e dei territori e una **integrazione tra il sistema dei trasporti e il sistema produttivo nel suo complesso.**

Estensione e flessibilità negli orari lavorativi di uffici e negozi, apertura delle scuole secondo fasce orarie scaglionate, formazione a distanza per le università, etc. sono esempi di azioni che possono distribuire uniformemente nella giornata gli spostamenti dei cittadini, riducendo gli assembramenti. Il trasporto pubblico può sostenere questo cambiamento offrendo servizi dedicati alle imprese, introducendo “servizi a chiamata”, incentivando l’utilizzo dei mezzi in orari “*off-peak*”, aumentando l’offerta nel suo complesso, etc.

Sarà quindi necessario un coordinamento tra società di trasporto, rappresentanze di imprese e lavoratori, amministrazioni locali e Università, al fine di definire e condividere le **modalità operative di ripartenza.**

Si tratta di un principio semplice a parole, ma estremamente complesso nella sua realizzazione data la necessità di far convergere molti interessi specifici verso un unico interesse, la salute dei cittadini.

I quattro nuovi pilastri sopra esposti e su cui rifondare il trasporto pubblico portano senza dubbio a **benefici immediati e duraturi per tutti i cittadini**, ma allo stesso tempo **mettono a dura prova la sostenibilità economica degli operatori**, che si vedranno costretti a garantire una capacità elevata anche alla luce di minori volumi di traffico attesi e a mettere in campo tutta una serie di iniziative volte alla sicurezza a 360° dei passeggeri e dei dipendenti.

### Le 10 iniziative chiave per ridisegnare il trasporto pubblico in Italia

- 1 Programmazione flessibile del servizio** in funzione dell’andamento della domanda
- 2 Sanificazioni continue di mezzi e stazioni** per tutelare la salute dei passeggeri negli ambienti di viaggio
- 3 Sistemi tecnologici per gestione del flusso passeggeri**, nell’ottica di limitare le situazioni a rischio contagio
- 4 Sistemi di comunicazione personalizzata e real time** a servizio dei passeggeri
- 5 Sistemi di prenotazione in-app del viaggio** (tratta e fascia oraria) per massimizzare livello di servizio e previsione domanda
- 6 Soluzioni tecnologiche per il monitoraggio real time** del livello di **affollamento nei mezzi** e informare operatori e viaggiatori sui mezzi e punti di accesso consigliati
- 7 Sistemi di videosorveglianza smart** per il monitoraggio del livello di **affollamento nelle stazioni** a supporto dell’operatore e delle decisioni di viaggio dei cittadini
- 8 Soluzioni digitali per informare i viaggiatori** sulle nuove regole di viaggio ed incentivarli all’adozione di **comportamenti corretti**
- 9 Misure di sicurezza** a supporto del personale e potenziamento dello **smartworking**
- 10 Coordinamento continuo** tra gli operatori di **trasporto pubblico** ed il **sistema produttivo** nel suo complesso per rimodulare i servizi e tutelare la salute dei cittadini

## Le proposte per un nuovo Sistema del Trasporto Pubblico italiano

Il patto che vogliamo siglare ci vede protagonisti in prima linea per ricostruire la fiducia con i nostri clienti e le nostre persone. Allo stesso tempo, per poter rispettare questo patto sono anche **necessarie alcune condizioni** di base, che **solo il Paese può garantire**. Queste condizioni possono sintetizzarsi nelle seguenti proposte:

- Una **normativa chiara e univoca a livello nazionale** che regoli il distanziamento sociale nelle stazioni e sui mezzi, l'utilizzo delle mascherine da parte dei cittadini e tutte le norme comportamentali che si renderanno necessarie. Il rispetto di queste regole sarà demandato alla responsabilità personale di chi utilizzerà il sistema di trasporto. A tal proposito, le aziende di trasporto si dovranno impegnare per adottare una massiccia campagna di comunicazione;
- Un tavolo per **ridisegnare le priorità degli investimenti e dei finanziamenti pubblici** necessari per mettere a terra l'insieme delle iniziative sopra descritte, soprattutto per quelle a più alto contenuto tecnologico a servizio del trasporto;

- Un intervento finanziario teso a **riequilibrare i contratti di servizio in essere** sia per quanto riguarda la fase emergenziale sia in una prospettiva di medio/lungo termine, nell'ambito della quale potrebbero non essere più raggiungibili i livelli di ricavi pre-pandemia;
- Una **politica industriale** che sfrutti questa discontinuità per **modernizzare il settore in Italia**, affrontando il tema della **frammentazione**, della regolazione, delle relazioni industriali e delle **regole di ingaggio del personale**, anche alla luce dei minori volumi strutturalmente attesi "a regime" che renderà indispensabile un'ottimizzazione delle risorse in generale;
- Una **"patente di mobilità"** come obiettivo, ovvero un **certificato che abiliti la circolazione** (e l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico) **per soggetti considerati "adatti" a riprendere le normali attività lavorative e del tempo libero**.

Siamo certi che la situazione attuale, seppur sfidante e incerta, possa **rappresentare un'opportunità concreta per ridisegnare e rilanciare insieme il settore** del Trasporto Pubblico in Italia, che rappresenta un volano fondamentale e un fattore abilitante necessario alla ripresa del tessuto produttivo del Paese.

