

LA MOBILITÀ NELL'ERA POST COVID

a cura di T Bridge S.p.A.

Il cambiamento in atto

Il comparto della mobilità vale oltre il 10% del Pil italiano; tra i diversi settori il TPL rappresenta l'elemento portante della mobilità nelle aree urbane residenziali (dove vive più del 70% della popolazione), con un fatturato che supera i 12 miliardi di euro/anno. L'emergenza sanitaria, emersa dalla pandemia, ha posto tutti gli addetti al settore di fronte alla necessità di ridisegnare il futuro dei nostri spostamenti con nuovi paradigmi, nuove strategie rispetto ad una differente richiesta di mobilità che dovrà adeguarsi a diversi modelli organizzativi rispetto a quelli offerti oggi.

L'offerta del Trasporto Pubblico Locale è ridotta di due terzi (nei casi migliori, del 50%), i tempi di accesso ai servizi ed alle attività lavorative sono differenziati. È in corso un cambiamento epocale delle abitudini di spostamento.

Milano durante il lockdown



In questo clima di cambiamento è fondamentale mirare ad una visione di ripresa sostenibile. Elliott Harris, economista capo dell'Onu, ha dichiarato che *«mentre dobbiamo dare la priorità alla risposta sanitaria per contenere la diffusione del virus a tutti i costi, non dobbiamo perdere di vista l'obiettivo di garantire una ripresa resiliente dalla crisi e riportarci sulla strada dello sviluppo sostenibile»*. Allo stesso modo, Bill Gates dichiara che *«non sarà possibile tornare alla normalità dopo il coronavirus prima di uno-due anni»*. Per cui occorre convivere con il problema, adattare un nuovo modello di governo della mobilità. Tra le diverse soluzioni avanzate per rilanciare il settore dei trasporti, queste riguardano il TPL, la mobilità dolce, la mobilità sostenibile (elettrica ad esempio) con interventi isolati per ogni settore.

Ad oggi, non è ancora possibile conoscere nel dettaglio le esigenze di spostamento, pertanto le soluzioni per la mobilità ipotizzate potrebbe non essere idonee per soddisfare la domanda di mobilità o limitare l'uso dell'auto privata come mezzo di spostamento. A tal proposito Olivier Francois, Chief Marketing Officer di Fca, evidenzia che *«l'uso dell'auto avrà una valenza anche simbolica. Perché diventerà uno strumento per recuperare l'autonomia e per portarci in totale sicurezza verso la ripresa della nostra libertà sociale»*.

Da queste premesse occorre **“ri-partire”** e pensare il prossimo futuro della mobilità nelle aree urbane, anche sulla base delle «Linee guida» emesse dal MIT nell'aprile del 2020.

La sfida

«Costruire la nuova “normalità” urbana ripensando il concetto della mobilità»

È il filo conduttore che dovrà guidare i territori nel prossimo (breve) termine. Gli Enti locali si trovano ad affrontare una sfida del tutto inedita, ovvero riprogettare il proprio «sistema di mobilità» a fronte di una **discontinuità straordinaria della domanda di mobilità** (in termini di modi e tempi), in uno scenario completamente trasformato che va a determinare una serie di **nuovi vincoli e requisiti** dal punto di vista tecnico, organizzativo, economico-finanziario.

Il **nuovo modello di mobilità** dovrà essere in grado di **evolvere dinamicamente**, considerando obblighi, esigenze e bisogni che contraddistinguono la cd. «Fase 3» post lockdown in cui si dovrà convivere con l'emergenza sanitaria per un periodo che oggi non è quantificabile, ma che sicuramente non sarà dell'ordine di pochi mesi.

Le politiche di mobilità urbane non dovranno essere risolte in termini di *problem solving* ma dovranno essere affrontate anche e soprattutto in termini di **pianificazione e progettazione** su ampia scala territoriale. L'esigenza del territorio si configura quindi nell'obiettivo di pianificare interventi e azioni per costruire la **città del domani** dove le **abitudini di spostamento oggi** assumono un nuovo significato. Sarà strategico ripensare l'omogeneità dei comportamenti degli

«utenti» e diventa fondamentale progettare **strategie di programmazione** che sappiano guardare ad una rimodulazione della vita quotidiana nella fase della ripartenza e della convivenza.

Le risposte alla sfida

L'esigenza del territorio si configura nell'obiettivo di **«pianificare oggi» interventi ed azioni** per costruire la **«città del domani»**. Il nuovo «modello di mobilità» dovrà prendere le mosse da alcuni spunti che di seguito sintetizziamo:

- Enti ed Amministrazioni locali dovranno avere il compito di mantenere ed **ottimizzare le risorse a disposizione**, a partire dai nuovi innesti derivanti dai fondi individuati nel DL Rilancio a favore del settore dei trasporti che prevede misure economiche per circa 1,2 miliardi di Euro. Le risorse dovranno interessare l'intero sistema della mobilità, da quella privata a quella pubblica;
- nonostante dai sondaggi emergano segnali diffusi di «disimpegno» rispetto al tema ambientale, l'allarme sul clima resta attuale per cui il sistema della mobilità dovrà essere condizionato da una **nuova logica del green deal**, che integri la sostenibilità all'attenzione verso la sicurezza delle persona. In questo senso è strettamente necessario individuare elementi comuni e coerenti con la strategia europea ASI *“Evita, Sposta, Migliora”* che sono essenziali per il governo della mobilità;
- il nuovo concetto di mobilità dovrà continuare sul trend evidenziato durante il post lockdown in cui si è rilevato una **maggior propensione dell'utenza ad utilizzare servizi innovativi** caratterizzati da un significativo impiego del digitale e delle tecnologie sviluppate a sostegno degli spostamenti;
- le abitudini degli «utenti» sono mutate rispetto al recente passato, con bisogni e comportamenti dei diversi target in continua evoluzione: smart working, accessibilità ai servizi, nuove modalità didattiche hanno rivoluzionato il sistema della domanda. Il nuovo modello di mobilità avrà il compito di saper cogliere le nuove esigenze dell'utenza in un'ottica di **change management**;
- il nuovo modello di mobilità dovrà prevedere servizi dedicati e flessibili, promossi ed elaborati da figure già esistenti e poco utilizzate nel passato ma che oggi ricoprono una notevole importanza: i **Mobility Manager**. Il DL Rilancio prevede che aziende ed Enti pubblici con più di 100 dipendenti localizzate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia o in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti redigano il piano spostamenti casa-lavoro dei dipendenti e nominino il mobility manager. A tal fine aziende e Pubbliche Amministrazioni dovranno nominare un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di pianificazione, programmazione e gestione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile del proprio personale.

Le leve

Anche in questo scenario particolarmente complesso e incerto, il pianificatore dispone di diverse linee di intervento per ridefinire le politiche di mobilità urbane in modo da influire positivamente sulle abitudini degli spostamenti:

- **Trasporto Pubblico Locale**, visto nella sua interezza di sistema multimodale (ferro, gomma, mare), che dovrà essere ripensato anche in funzione delle limitazioni (es. tasso di riempimento, ...) e dei nuovi requisiti operativi, ma preservando un adeguato livello di servizio a fronte delle nuove esigenze dell'utenza;
- Rafforzamento del ruolo di **mobility management** territoriale, attraverso la ricerca di soluzioni anche innovative di mobilità privata complementari rispetto al TPL, al fine di assecondare il ricorso ai mezzi privati all'interno di schemi quantomeno ottimizzati dal punto di vista trasportistico (es. «safe» car pooling tra colleghi per spostamenti casa-lavoro, ...);
- Supporto all'**accesso a servizi innovativi di mobilità individuale** per tutti i cittadini. Le Amministrazioni locali dovranno stringere accordi con gli operatori privati di «sharing» per rinnovare e sviluppare l'offerta di servizi: nuovi business model, più mezzi in più aree della città, a costi molto più contenuti. Serviranno maggiori risorse ma il servizio potrà avere grande successo, e in parte ripagarsi, potenziando il controllo, la sanificazione e la redistribuzione dei mezzi nelle diverse ore e luoghi della città e promuovendo l'integrazione multimodale con i servizi pubblici;
- Le politiche di regolazione, le quali, attraverso una attenta concertazione con i policy maker istituzionali e i referenti sociali, consentano di attuare misure in grado di incidere significativamente sui comportamenti delle diverse fasce di utenza in modo da facilitare la programmazione ed erogazione dei servizi di trasporto (es. coordinamento orari, promozione smart working, accessibilità limitata in determinate fasce orarie, regolamentazione traffico e sosta, ...).

La proposta di T Bridge

T Bridge mira a supportare gli Enti Locali (Città metropolitane, Agenzie della Mobilità e Comuni) nell'attività di «ridisegno» dei servizi di mobilità attraverso:

- lo studio del nuovo scenario e delle diverse opzioni attivabili;
- un modello di simulazione multimodale sperimentato e tarato per diversi contesti territoriali.

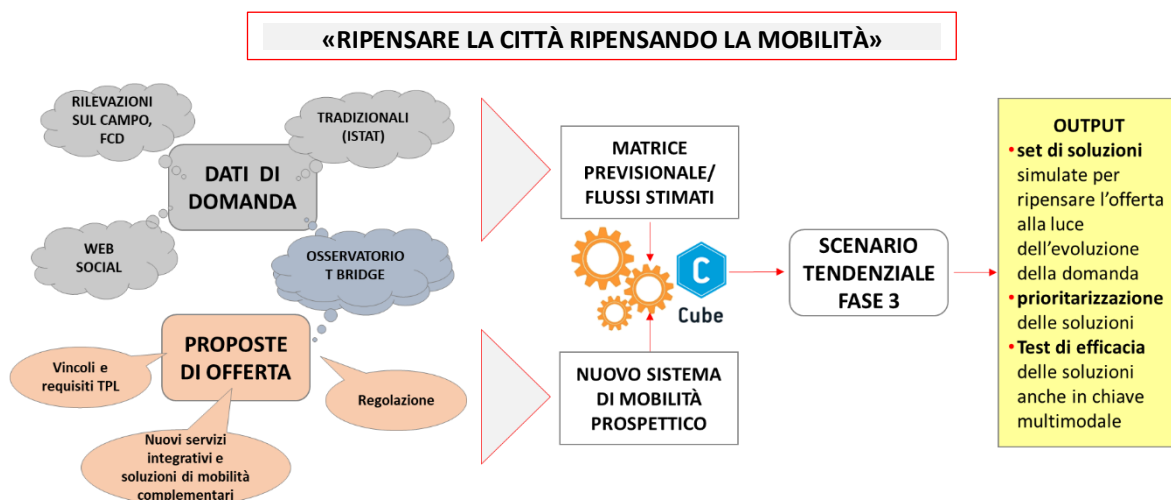
A partire dall'analisi dello scenario della mobilità pre-Covid (con i dati già disponibili o facilmente acquisibili) la nostra proposta prevede la definizione e la simulazione multimodale dello «scenario tendenziale» di Fase 3, caratterizzato da una nuova domanda di mobilità e da un diverso assetto di offerta articolato secondo specifiche linee di intervento.

La nuova domanda di mobilità è stimata attraverso

- le analisi tradizionali (es. ISTAT);
- la rilevazione di dati sul campo e con metodologie innovative (FCD), che per quanto parziale fornisce indicazioni sui comportamenti della domanda alla luce delle disposizioni emanate nell'attuale «Fase 2»;
- la disponibilità dell'Osservatorio di T Bridge, nato per raccogliere informazioni e dati (trend, comportamenti, *Best Practices*) a carattere nazionale ed internazionale in tema di sviluppo ed evoluzione della mobilità;
- l'impiego di questionari online sui social network (o più tradizionalmente indagini CAWI mediante siti/app dedicate);
- l'assetto di nuovi servizi, valutabile con il modello di analisi what-if, caratterizzabile da nuove limitazioni e requisiti del TPL;
- la programmazione di nuovi servizi attivabili in mobilità privata integrativa di TPL;
- la previsione di nuove soluzioni di mobilità complementari al TPL;
- l'organizzazione di nuove politiche di regolazione e indirizzo della mobilità.

Il modello T Bridge

Proponiamo un modello suddiviso in due step.



A partire dai **DATI DI DOMANDA** e dalle successive **PROPOSTE DI OFFERTA**, il modello mira ad ottenere uno **SCENARIO TENDENZIALE (FASE 3)** per l'elaborazione di specifici **OUTPUT**, condivisi con l'Amministrazione pubblica.

I DATI DI DOMANDA interessano:

- L'utilizzo dei **dati FCD** per la mobilità privata "tradizionale", non ancora così diffuso, permette il costante aggiornamento dei comportamenti degli utenti. In questo modo è possibile simulare facilmente nuovi scenari di mobilità, che possono cambiare in tempi molto ristretti (anche a carattere mensile), in termini di flussi, modalità e tempi. Scenari che saranno riferiti alla domanda complessiva;
- Le **analisi tradizionali** (es. su dati ISTAT e ISFORT) sono in grado di definire il quadro di riferimento generale della mobilità («pre-Covid o «Fase 2»);
- I **canali web e social** costituiscono un mezzo di comunicazione e diffusione altamente capillare e diffuso, soprattutto in relazione alla popolazione mobile e ancor di più dopo il *lockdown*. Modalità online più tradizionali (CAWI su siti web) possono essere considerate in casi specifici. Altre modalità di campagne (CATI, vis-à-vis) sono oggi inefficaci.

Relativamente alle **PROPOSTE DI OFFERTA**:

- Alla luce dei **vincoli e dei nuovi requisiti**, l'impiego del TPL dovrà essere modificato periodicamente in funzione dei flussi di domanda (modo, tempi e percorsi). Sarà necessario ripensare la struttura del modello di esercizio prevedendo mezzi con capacità rispondenti alle esigenze di mobilità, con l'obiettivo di ridurre i costi gestionali e

gestire la nuova elasticità del servizio. Il TPL sarà ripensato in versione multimodale «dolce» garantendo l'interscambio;

- **Nuovi servizi integrativi e soluzioni di mobilità complementari al TPL** (es. spostamenti pedonali, micromobilità e sharing) sono gli “ingredienti” sostanziali utilizzati nel set di scelta modale a disposizione del modello di domanda nello scenario “tendenziale”. La conoscenza dei comportamenti delle persone che intendono spostarsi con la bicicletta, monopattino o a piedi risulta l'elemento fondamentale per il ridisegno della città e dei propri spazi.
- Il modello di simulazione nello «scenario tendenziale» modellerà i cambiamenti nei comportamenti dell'utenza, in termini di modi, orari, percorsi, ecc., che potranno essere determinati da opportune **politiche di regolazione** concertate con i policy maker istituzionali e i referenti sociali;

L'osservatorio di T Bridge

Per interpretare al meglio un contesto ancora fluido e molto incerto e capire come affrontare situazioni del tutto inedite, può essere utile confrontarsi con la community internazionale di esperti di mobilità. T Bridge ha avviato una attività di monitoraggio e raccolta non solo di articoli di analisi e pubblicazioni scientifiche relative alla mobilità post COVID-19, ma soprattutto di *best practices* relative ai nuovi servizi che gli operatori pubblici e privati stanno sperimentando per adattarsi al nuovo scenario: una preziosa fonte di spunti, soluzioni pratiche e *lessons learned* validate sul campo.

T Bridge, in qualità di partner tecnico del progetto H2020 ELVITEN (www.elviten-project.eu), coordina la redazione di una serie di linee guida relative alla promozione della mobilità elettrica leggera nella fase post-lockdown, come risposta efficace ai bisogni emergenti di mobilità sicura da parte dei cittadini. Le linee guida si basano sull'osservazione dei comportamenti degli utenti nelle sei città pilota europee coinvolte nel progetto durante il periodo di emergenza, e sintetizzano una serie di raccomandazioni rivolte sia agli Enti sia agli operatori privati.

Gli output previsti

- Con l'utilizzo dei dati FCD implementati nel modello Cube l'Amministrazione pubblica avrà a disposizione un quadro complessivo sui cambiamenti dei flussi di mobilità per periodi quindicinali.
- In funzione dei cambiamenti dei flussi di mobilità saranno analizzate le criticità sul territorio e proposte soluzioni di servizio flessibili.
- Attraverso l'impiego dei canali web e social saranno fornite “sentiment analysis” sulle nuove abitudini di spostamento (flussi di mobilità).
- Grazie all'Osservatorio T Bridge saranno raccolte *best practices* in modo da fornire un monitoraggio internazionale e proporre soluzioni di facilitazione verso nuovi servizi in termini di mezzi e sistemi adottati.

**T Bridge S.p.A. raccoglie l'esperienza di METIS, costituita nel 1981, una delle prime società italiane di consulenza direzionale certificata ISO 9001. T Bridge evolve nel tempo ed entra a far parte del Gruppo BV Tech S.p.A. Oggi propone, oltre ai servizi di consulenza direzionale, la capacità di realizzare soluzioni ICT applicate al settore della mobilità e dei trasporti più in generale. T Bridge ad oggi conta circa 100 dipendenti, dislocati in diversi uffici tra Genova (sede principale), Milano, Roma e Cagliari, con un fatturato che si aggira intorno ai 10M€.*