



federMobilità

Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

La mobilità al tempo del Covid 19- Riprogettare il TPL

scuola
di formazione / federMobilità

Ing. Franco Gazzotti

FG Solutions
marketing strategico per i trasporti e le comunità





Il TPL al tempo del Covid 19

Le domande:

- ❑ Cosa cambia nelle modalità di spostamento dall'inizio della Fase 2?
- ❑ Quale è il livello di carico che possiamo sopportare?
- ❑ Cosa cambierà per il casa-scuola e il casa-lavoro?
- ❑ Quali sono i timori della nostra clientela?
- ❑ Quali strategie adottare per contenere la perdita di clientela?
- ❑ Quali strategia adottare per limitare la perdita di ricavi da traffico?
- ❑ Quale è la dimensione ottimale per pianificare gli interventi?



Panel nazionale 1600 interviste (CSA Research)

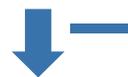
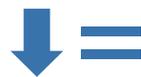
- ❑ Poco meno del 60% degli intervistati prima dell'emergenza Covid 19 effettuava regolarmente spostamenti per lavoro o studio al di fuori del proprio comune, con frequenza settimanale elevata e forte utilizzo di mezzi privati. **L'uso abituale dei mezzi pubblici interessava il 19,7% del campione** come utilizzo esclusivo e il 5,3% in combinazione con mezzi privati.
- ❑ In questo momento iniziale delle fase due sembra emergere per il futuro l'intenzione di un maggiore utilizzo del mezzo privato (automobile e moto) per gli spostamenti, a fronte di una **riduzione d'uso dei mezzi pubblici**. Si tratta però di una tendenza non consolidata: una buona parte degli utilizzatori abituali del trasporto pubblico sembra non avere ancora deciso, rimanendo alla finestra in attesa di vedere come di fatto evolverà la situazione, in termini di esigenze personali ma anche di garanzie per la sicurezza degli spostamenti e di efficienza dei servizi.
- ❑ Le preoccupazioni maggiori di chi pensa usare meno i mezzi pubblici si concentrano principalmente sulla **sicurezza sanitaria dei viaggi**, sia in termini di provvedimenti adottati dai gestori sia di capacità di rispettarli e correttezza di comportamento da parte degli altri utenti. L'attenzione al mantenimento dell'efficienza del servizio è presente ma in questa fase sembra ancora un elemento in secondo piano, sul quale si è disposti a sacrificare qualcosa.
- ❑ Tra gli utenti abituali del trasporto pubblico si conferma comunque anche in questo momento la presenza di uno **zoccolo duro** di soggetti che continuerà a servirsi dei mezzi pubblici per i vantaggi che normalmente offrono.



Dopo l'emergenza dovuta al Coronavirus ritiene che il suo utilizzo di alcuni mezzi per gli spostamenti fuori dal comune di residenza aumenterà, resterà invariato, diminuirà?
(CSA Research)

	Auto/Moto come conducente	Auto/moto come passeggero	Bicicletta di proprietà	Autobus Extraurbano	Treno	Autobus urbano	Car sharing-bike sharing
Aumenterà	19,3	7,6	10,9	1,9	2,0	2,5	3,1
Resterà Invariato	60,2	39,6	33,6	22,2	21,3	21,2	21,7
Diminuirà	7,6	15,7	13,2	25,9	27,4	27,2	18,4
Non so	12,9	37,0	42,3	50,0	49,2	49,2	56,9

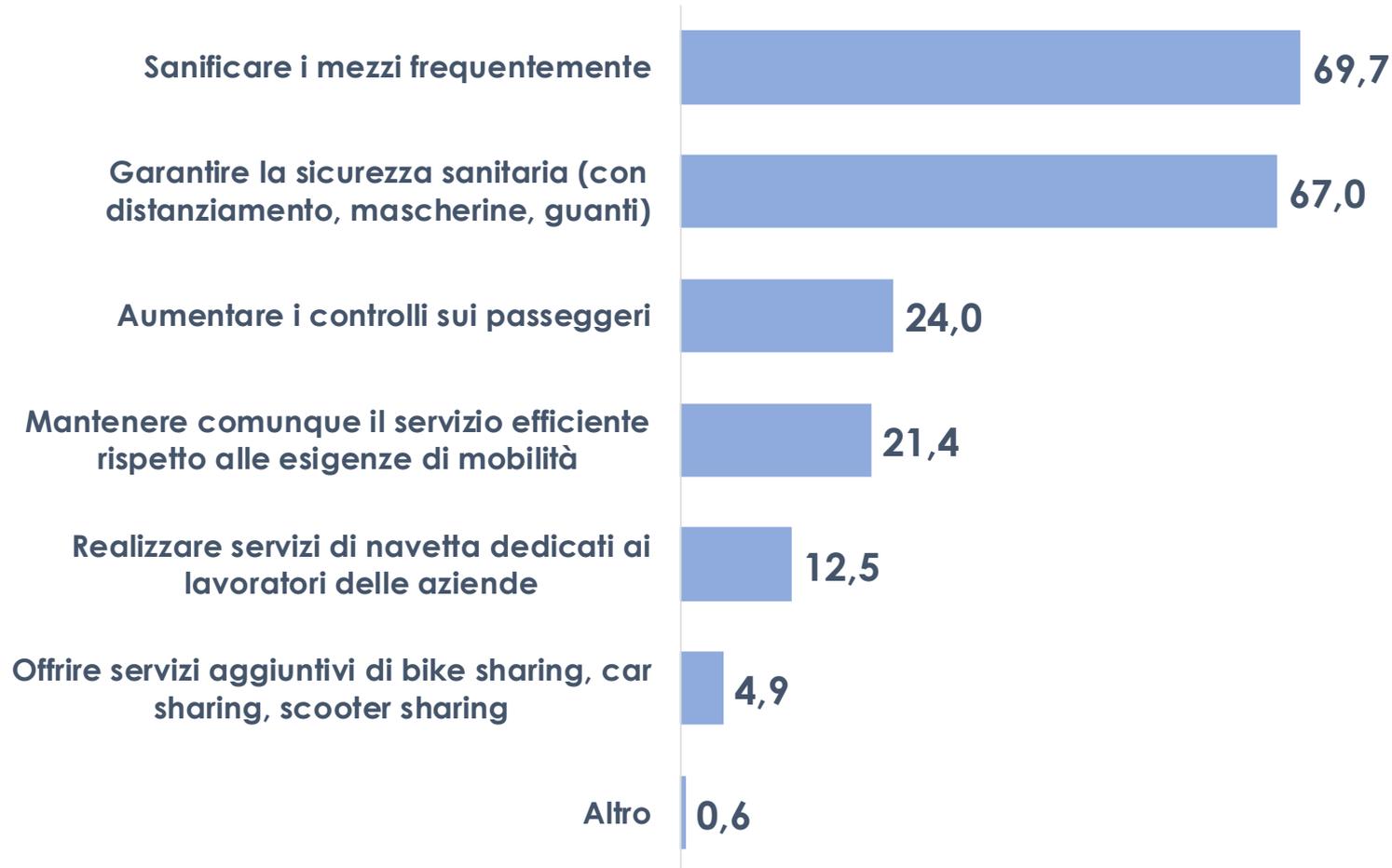
Delta Aumenterà - diminuirà	11,7	-8,1	-2,3	-24,0	-25,4	-24,7	-15,3
-----------------------------	------	------	------	-------	-------	-------	-------



% di utilizzo prima di COVID 19	73,8	6,5	2,0	11,2	12,6	5,8	0,5
---------------------------------	------	-----	-----	------	------	-----	-----

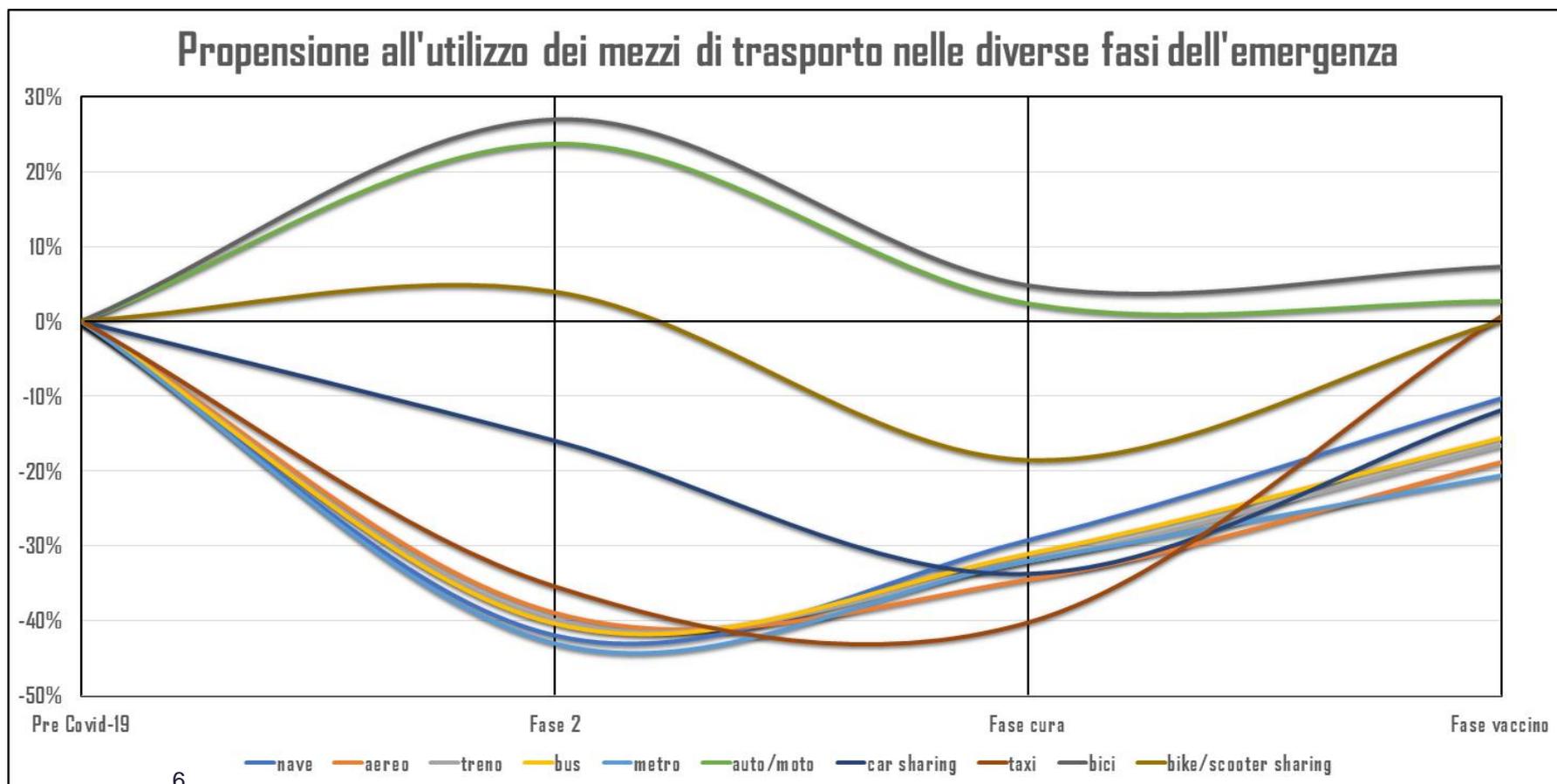


Tra le tante soluzioni quali sono a suo avviso le due più importanti che dovrebbero fare i gestori del trasporto pubblico per venire incontro alle esigenze degli utenti nella fase 2 (CSA Research)





Panel nazionale 6500 interviste (Redas)





Le regole

- ❑ Sugli autobus del trasporto pubblico locale deve essere assicurata la distanza di un metro fra i passeggeri e laddove questo non fosse possibile, i passeggeri dovranno necessariamente fornirsi di apposite protezioni individuali (es. mascherine)
- ❑ Non sarà più possibile appendersi ai corrimano restando in piedi, ma a bordo si dovrà stare seduti, indossando la mascherina.
- ❑ I posti saranno opportunamente distanziati.
- ❑ I passeggeri saliranno usando le porte posteriore e centrale, con tempi idonei di salita e discesa per evitare il contatto fra i passeggeri.
- ❑ Il bus si attenderà in coda alla fermata mantenendo un metro di distanza fra i passeggeri in attesa.
- ❑ La vendita dei biglietti potrà essere contingentata.
- ❑ I mezzi dovranno essere giornalmente igienizzati, sanificati e disinfettati.



Il load factor e il business

Carico	ore di punta	ore di morbida	analisi di impatto, strategia	audit
< = 25%			opportuna, scenario in evoluzione	opportuno
50%			necessaria	necessario
> 50%			necessaria	necessario
	sostenibile			
	problematica			
	non sostenibile			



Azioni conseguenti

Obiettivo: **Sostenibilità, efficienza TPL e ricavi da traffico:**
riprogettare il servizio per massimizzare i trasportati in sicurezza
viaggio, velocità, comodità e costo.

- Analisi delle propensioni alle modalità di spostamento in seguito all'emergenza Covid 19 in Fase 2 : tendenze per settembre 2020
- Valutazioni di impatto
- Nuovo Piano per gli spostamenti casa-scuola
- Nuovo Piano per gli spostamenti casa-lavoro
- Nuovo Piano del TPL
- Nuove proposte tariffarie
- Audit per verifica misure di sicurezza adottate
- Comunicazione



Analisi scelte di mobilità in Fase 2

Quale sarà il comportamento della popolazione ed in particolare degli utenti del TPL a fronte da una parte delle ripristinate o auspiccate esigenze di mobilità e dall'altra delle necessarie misure di contenimento che vede il trasporto pubblico certamente penalizzato?

Obiettivi dello studio sono la:

- ❑ raccolta d'informazioni su come le persone si muovevano prima dell'emergenza sanitaria COVID-19, in correlazione alle diverse motivazioni di spostamento;
- ❑ verifica della propensione modale per la fase 2 dell'emergenza sanitaria, sempre in relazione alle diverse motivazioni di spostamento;
- ❑ verifica delle attese in relazione alla gestione e organizzazione in sicurezza del trasporto pubblico nella fase due dell'emergenza

Per raggiungere gli obiettivi individuati a livello di Bacino di Mobilità e/o Regione, possono realizzarsi le seguenti attività di rilevazione :

- ❑ Indagine telefonica presso la popolazione
- ❑ Indagine web mediante i principali canali di contatto on line/archivi del gestore (abbonati)
- ❑ Indagine di approfondimento presso i Mobility Manager dell'area.



Analisi di impatto

Analisi di impatto a livello di bacino e di singolo vettore;
sviluppo di scenari in relazione a diversi livelli di criticità
generati dal Covid-19

- ❑ Definizione obiettivi e contesto
- ❑ Raccolta dati costi e ricavi linee TPL
- ❑ Elaborazione delle opzioni (scenari)
- ❑ Valutazione delle opzioni (analisi costi-benefici)
- ❑ Analisi di impatto
- ❑ Misure da adottare



Perché modificare i tempi delle scuole

- Per garantire l'accesso ai plessi scolastici in sicurezza
- Per garantire la continuità di istruzione
- Per garantire la mobilità sicura sui mezzi pubblici
- Per garantire per quanto possibile i ricavi da traffico degli operatori
- Per mantenere le quote di mercato della mobilità pubblica
- Per mantenere più basso possibile l'impatto ambientale della nuova mobilità
- Garantire gli interessi concorrenti



Perché modificare i tempi delle imprese

- ❑ Per garantire la mobilità sicura sui mezzi pubblici
- ❑ Per garantire un servizio adeguato al carico
- ❑ Per appiattare la curva di carico lungo l'arco della giornata
- ❑ Per garantire per quanto possibile i ricavi da traffico degli operatori
- ❑ Per mantenere le quote di mercato della mobilità pubblica
- ❑ Per mantenere più basso possibile l'impatto ambientale della nuova mobilità



Metodologia

- ❑ Definire un tavolo di confronto tra Prefettura, principali EE.LL. agenzia per la mobilità, aziende di TPL, direzioni scolastiche, rappresentanze dei genitori
- ❑ Definire un tavolo di confronto tra Prefettura, agenzia per la mobilità, aziende di TPL, imprese, sindacati
- ❑ Interagire con i mobility manager ove presenti o surrogarli
- ❑ Predisporre un piano a livello di bacino di mobilità
- ❑ Successiva integrazione a livello regionale
- ❑ Definire le modalità di raccolta dei dati necessari (O/D casa-scuola per ogni plesso, O/D casa lavoro per le imprese ripartite nell' arco della giornata, analisi delle scelte di mobilità in fase 2)
- ❑ Valutare interventi già attivati
- ❑ Valutare direttive nazionali e/o regionali in divenire



Criticità/opportunità

Scuola:

- Dimensionamento delle classi
- Spazi disponibili
- Utilizzo del collegamento da remoto
- Disponibilità del personale docente
- Creazione di tariffe «ad hoc»; voucher
- Gestione dei servizi scolastici

Imprese:

- Dimensione
- Flessibilità orario di lavoro
- Smart working
- Parti sociali
- Differenziazione orari di ingresso: opportunità anche per il futuro
- Creazione di tariffe flat per ciascuna impresa
- Servizi dedicati per azienda o gruppi di aziende



Quali possibili soluzioni

- ❑ Revisione/proroga dei contratti di servizio
- ❑ Utilizzo misure a sostegno del settore da parte del governo, contabilizzando anche i costi per difendersi dal Covid-19
- ❑ Effettuare studi e simulazioni specifiche di impatto per la massimizzazione dei ricavi e la minimizzazione dei costi
- ❑ Definizione ottimale dei servizi scolastici in ottica di minori ricavi e minori costi
- ❑ Definizione di servizi mirati per la aziende
- ❑ Definizione di nuove tariffe mirate
- ❑ Sforzi specifici di ripristino della domanda anche dopo il vaccino (prospettiva al 2023); motivazionale
- ❑ Tecnologie per la prenotazione e/o per la verifica del riempimento



Modalità e Tempistiche

- ❑ Assegnare il coordinamento delle attività tecniche alle Agenzie di bacino o EL titolare del servizio di TPL principale, in collaborazione con le aziende di TPL
- ❑ Predisporre un primo piano degli orari entro inizio giugno (tavolo di confronto)
- ❑ Approvazione del piano definitivo entro giugno (tavolo di confronto)
- ❑ Attivazione del piano e comunicazione al territorio da parte degli stakeholders
- ❑ Comunicazione al territorio con materiale divulgativo e media
- ❑ Verifica in corso d'opera e assestamenti



Audit presso le aziende

Audit per verificare che le aziende di TPL abbiano adottato opportune misure precauzionali di contenimento per contrastare l'epidemia di COVID-19, in linea con quanto definito dal protocollo del 24/04/2020 che integra il protocollo del 14/03/2020, dal DPCM dell'11 marzo 2020, dalle prescrizioni del legislatore e dalle indicazioni dell'Autorità sanitaria.

- ❑ Fase 1: problema sanitario (seguire un protocollo sanitario)
- ❑ Fase 2: sicurezza sul lavoro (mitigare il contagio dei lavoratori)
- ❑ Fase 3: vulnerabilità organizzativa e tecnologica (aspetti legati al trasporto delle persone)
 - ❑ Personale di guida
 - ❑ Tecnologie applicate
 - ❑ Viaggiatori trasportati



SERVIZIO DI VERIFICA DELLE MISURE ATTUATE PER IL CONTENIMENTO E LA PREVENZIONE DEL RISCHIO DA DIFFUSIONE DEL VIRUS COVID-19

Nome servizio: Covid-19 risk mitigation

Vantaggi:	Migliorare le modalità gestionali e organizzative
	Garanzia del rispetto dei protocolli sanitari
	Garanzia della verifica eseguita da un Organismo di terza parte indipendente
	Incremento della capacità di individuare preventivamente segnali che possano portare a situazione di emergenza
	Incremento della capacità di implementare misure idonee anche nel lungo periodo e in grado di adattarsi tempestivamente in base all'evoluzione del contesto
	Incremento della capacità di garantire la continuità operativa in situazioni anomale
	Mitigazione del rischio reputazionale
Si rivolge a:	Aziende di TPL pubbliche e private
	Società collegate
	Fornitori
Altri Stakeholders:	Clienti
	Dipendenti
	Organi Istituzionali
	Sindacati
Riferimenti:	Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 in linea con quanto definito dal protocollo del 24/04/2020 che integra il protocollo del 14/03/2020, dal DPCM dell'11 marzo 2020, dalle prescrizioni del legislatore e dalle indicazioni dell'Autorità sanitaria.
	D.Lgs. 81/08 e s.m.i.
	ISO 45001 – Salute e Sicurezza sul Lavoro
	ISO 22301 – Business Continuity
	ISO 27001 – Sicurezza delle Informazioni
	ISO 31000 – Risk Management
Sviluppo servizio:	Gap Analysis (documentale e operativa) con sviluppo modulare flessibile
	Attività formative di supporto (eventuali) per gli aspetti a maggior rischio rilevato
	Il servizio prevede una prima fase di analisi documentale delle procedure definite dall'organizzazione e una successiva fase di audit "in campo" per verificare l'effettiva implementazione delle stesse. Il team TÜV Rheinland è composto da professionisti altamente qualificati in materia Health & Safety, Business Continuity, Risk Management, IT Security, organizzazione aziendale e gestione del personale che verrà affiancato, nel caso specifico, da Esperti di TPL.
	I contenuti dell'audit vengono aggiornati in base alle evoluzioni normative, in modo da garantire la costante corrispondenza a norme e protocolli di riferimento.
	La modularità del servizio consente alle aziende la possibilità di concentrare la verifica sugli aspetti che più impattano il rischio relativo al rispetto della compliance e alla continuità del proprio business, nonché delle catene di fornitura più critiche e di maggior valore per l'organizzazione (con possibilità di audit di seconda parte), ottimizzando i risultati e l'efficienza dell'intervento.



Ridefinizione dei documenti di viaggio

209-duodecies

Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL

1. Possono accedere alla richiesta di ristoro di cui al comma 2 i soggetti, pendolari per motivi di lavoro o di studio, utenti di aziende erogatrici di servizi di trasporto ferroviario ovvero di servizi di trasporto pubblico locale, per cui ricorrono le seguenti condizioni:

a) **possiedono un abbonamento ferroviario o di trasporto pubblico locale in corso di validità durante il periodo interessato dalle misure governative di cui ai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri attuativi dei decreti-legge 23 febbraio 2020, n. 6, e 25 marzo 2020, n. 19;**

b) **possono dichiarare**, sotto propria responsabilità, previa autocertificazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, **che non hanno potuto utilizzare, del tutto o in parte, il titolo di viaggio di cui alla lettera a) a causa delle misure governative ivi citate.**

2. I soggetti di cui al comma 1, al fine di procedere alla richiesta di ristoro, comunicano al vettore il ricorrere delle situazioni di cui al medesimo comma 1, allegando la documentazione comprovante il possesso del titolo di viaggio di cui al comma 1, lettera a) e l'autocertificazione di cui al comma 1, lettera b).

3. Entro quindici giorni dalla ricezione della comunicazione di cui al comma 2, il vettore procede al ristoro, optando per una delle seguenti modalità:

a) **emissione di un voucher di importo pari all'ammontare di cui alla lettera a)** del presente comma, da utilizzare entro un anno dall'emissione.

b) **prolungamento della durata dell'abbonamento** per un periodo corrispondente a quello durante il quale non ne è stato possibile l'utilizzo”



Ridefinizione dei documenti di viaggio

- ❑ Restituzione dei mesi non fruiti (marzo, aprile) per lavoratori
- ❑ Restituzione dei mesi non fruiti (marzo, aprile, maggio) per studenti
- ❑ La responsabilità non è del TPL ma delle chiusure di fabbriche e scuole
- ❑ Commercialmente la cosa più opportuna è emettere un voucher (fisico o virtuale) pari a:
 - IM abb. ann. / 12 x 2 = IM voucher (per lavoratori)**
 - IM abb. ann. / 12 x 3 = IM voucher (per studenti)**
- ❑ Così particolari autocertificati



franco.gazzotti@fgsolutions.it