

**Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo,
Protezione civile, Trasporti e Logistica**

Settore Controllo sulla Gestione dei Trasporti
e delle Infrastrutture

RAPPORTO SUI TRASPORTI IN EPOCA COVID-19

I trasporti pubblici sono investiti pesantemente dagli effetti dell'emergenza sanitaria.

Occorre dunque riflettere su come sostenere il settore ed il servizio pubblico e su come riorganizzare e rimodulare le esigenze di mobilità delle nostre aree urbane.

Secondo un'indagine di Eurostat sull'impatto del Covid-19 sulle industrie dell'Ue, nel primo trimestre 2020 le attività che hanno sofferto di più sono state il commercio all'ingrosso e al dettaglio, i trasporti, l'accoglienza e i servizi di ristorazione, oltre alle attività artistiche, di intrattenimento e ricreative.

Il Coronavirus ha cambiato regole, abitudini e priorità.

Come non ricordare il fatto che la prima chiusura nella storia delle frontiere a livello mondiale ha impattato sulle dinamiche decisionali ed economiche del mercato del trasporto di persone, imponendo uno sforzo normativo, regolamentare e culturale ancora in divenire?

Come si articolerà quindi la mobilità del post COVID-19? Che cosa cambierà e come cambierà il nostro modo di muoverci?

Dalla eccezionalità di questo momento, dovremo quindi reinventarci una nuova normalità, in quanto alcune cose non torneranno ad essere mai più come prima.

In Italia, nonostante la preoccupazione per i rischi sanitari, l'emergenza da Covid-19 ha inciso solo in parte sulle abitudini e i comportamenti dei cittadini sul fronte delle scelte relative alla mobilità e ai mezzi di trasporto.

“Più spostamenti se ci sono maggiori informazioni in tempo reale e distanziamento assicurato.”

Questo è quanto emerge da un'indagine demoscopica realizzata sull'intero territorio nazionale, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e finalizzata all'acquisizione di informazioni relative sia all'utilizzo da parte degli utenti delle diverse modalità di trasporto (prima, durante e dopo l'emergenza sanitaria Covid-19), sia alle possibili misure di sicurezza in grado di stimolare l'utente finale ad un maggior uso dei mezzi di trasporto e favorire la ripresa degli spostamenti.

Realizzata in collaborazione con DOXA, dall'indagine emerge che il 37% degli intervistati ha dichiarato di aver cambiato i propri comportamenti di mobilità durante la cosiddetta Fase 2 rispetto a quella precedente l'emergenza sanitaria, registrando una generale contrazione degli spostamenti per tutte le modalità di trasporto, ad eccezione della mobilità sostenibile (ad es. spostamento a piedi, bicicletta, monopattino e scooter a noleggio/sharing) e di quella con autovettura.

Rispetto a prima, il 33% degli intervistati ha dichiarato di voler cambiare i propri comportamenti di mobilità in un ipotetico scenario totalmente "Covid 19-free", mostrando un generale aumento della frequenza di spostamento, con alcune eccezioni su selezionate modalità di trasporto e per classi di intensità d'uso dei mezzi di trasporto, per le quali si rileva una diminuzione.

Indipendentemente dall'intensità d'uso dei mezzi, lo spostamento a piedi e l'utilizzo dell'autovettura privata (preferibilmente senza percorrere autostrade) sono le modalità di trasporto preferite dalla maggior parte degli intervistati; segue la bicicletta personale e il trasporto pubblico su autobus e tram.

Il 58% degli intervistati ha giudicato utile ricevere informazioni, in tempo reale, sulle caratteristiche dei mezzi di trasporto disponibili a supporto delle proprie scelte di mobilità.

Il 60% degli intervistati è disponibile a condividere informazioni sugli spostamenti, sul proprio stato di salute e quelle di soggetti contagiati (o ad alto rischio) con i quali è entrato in contatto.

Purtroppo, l'indagine, nel fornire delle indicazioni di massima sulle preferenze degli italiani, non si sofferma sulle inevitabili differenze tra chi abita nei grandi centri e chi invece risiede in piccoli comuni, tanto più che l'esistenza o meno di una rete di trasporto pubblico efficiente sembra essere estremamente diversificata tra le varie città.

Se si tiene conto, inoltre, che gran parte della popolazione durante l'emergenza ha lavorato in modalità smart working, i dati possono essere letti sotto un'altra luce: pur continuando a pagare regolarmente la polizza Rc auto, il gruppo di intervistati che hanno dichiarato di aver cambiato i propri comportamenti di mobilità nello scenario durante l'emergenza Covid-19 di fatto ha tagliato prevalentemente gli spostamenti per attività personali (leisure e svago).

La stessa motivazione ricorre nel caso degli intervistati che hanno dichiarato di voler cambiare i propri comportamenti di mobilità nello scenario post Covid-19: il 51%, infatti, ha dichiarato di voler limitare i propri spostamenti per attività personali legate al tempo libero.

Secondo l'indagine, le principali motivazioni di cambiamento dei comportamenti di mobilità degli intervistati sono riconducibili, per entrambi gli scenari durante e post Covid, alla percezione di insicurezza nell'utilizzo dei mezzi di trasporto, e al rischio legato al contagio, per la propria salute e per quella dei familiari.

In particolare, gli intervistati che hanno modificato i propri comportamenti di mobilità citano tra le nuove abitudini l'adozione di dispositivi di protezione (ad esempio, guanti, mascherine, visiere ecc.), il distanziamento fisico da altre persone, a riduzione del numero di spostamenti e la pulizia dell'ambiente di viaggio del mezzo di trasporto.

Per quanto riguarda la scelta del mezzo di trasporto, indipendentemente dall'intensità d'uso, sia per lo scenario "pre" che per quello "post" Covid-19, l'utilizzo dell'autovettura privata e lo spostamento a piedi sono le opzioni modali utilizzate dalla maggior parte degli intervistati.

Segue la bicicletta, che soprattutto nello scenario post Covid-19 guadagna una posizione, precedendo il trasporto pubblico con autobus/tram.

A livello Europeo la crisi dettata dalla pandemia, la nuova realtà del distanziamento sociale e il forte impatto sulla nuova mobilità costringono a ripensare la vita quotidiana e gli spostamenti.

Le difficoltà attuali non risparmiano nessuno dei settori che ricoprono un ruolo lungo la *value chain* della nuova mobilità, a partire dall'Automotive che solo a marzo 2020 ha registrato un crollo delle immatricolazioni di autovetture nei principali paesi europei (Germania -38%, Spagna -69%, Francia -72% e Italia -85,4%), mentre a livello continentale più di 1,1 mln di lavoratori sono stati colpiti dall'arresto della produzione, con un impatto di oltre 1,2 mln di veicoli non prodotti a marzo 2020 (pari al 6,25% del totale dei veicoli prodotti nel 2019).

Nell'ambito dei trasporti la crisi ha toccato l'87% delle aziende operanti nel settore, mentre per il comparto assicurativo c'è stata una forte riduzione dei rinnovi delle polizze auto (-23%) e nella sottoscrizione di polizze per auto nuove (-86,1%), oltre a un plausibile aumento della competizione sulle tariffe.

Sul fronte degli operatori di nuova mobilità, tutti sono stati colpiti a loro volta dai blocchi della circolazione e per quanto riguarda il car sharing, analizzando il caso italiano (uno dei mercati più sviluppati per questa forma di mobilità) si assiste a una contrazione degli utilizzi con picchi fino al -70%, mentre il noleggio ha visto in Italia un calo vertiginoso delle immatricolazioni a marzo 2020 rispetto all'anno 2019 (- 98% immatricolazioni a breve termine, - 80% a lungo termine).

Come tanti altri settori anche quello della nuova mobilità sta vivendo un periodo di grande incertezza.

La frammentazione dell'offerta, la presenza di un elevato numero di operatori di piccole dimensioni e modelli di business ancora in sofferenza economicamente potrebbero incidere sotto due punti di vista.

Da un lato, provocando la possibile scomparsa degli operatori più piccoli qualora non venga previsto un intervento strutturale ed economico di supporto da parte del regolatore.

Dall'altro, potremmo assistere a fenomeni di consolidamento attraverso operazioni di "Merger and Acquisition" (M&A), anche con l'intervento del mondo pubblico (es. fusioni tra piccoli operatori o acquisizioni).

Vista la situazione attuale sarà possibile aspettarsi lo sviluppo di alcune forme di sharing fino ad oggi considerate "embrionali" (es. micro mobilità – monopattini, bike e scooter sharing) che potrebbero rappresentare un modo sicuro e conveniente per muoversi all'interno delle città (per esempio in Cina a tre mesi dal contagio l'utilizzo del bike sharing è aumentato del +150%), e che potrebbero trovare uno sfogo ancor più forte soprattutto nelle aree urbane medio-piccole (ad esempio, in Italia, circa l'85% della popolazione vive in comuni con meno di 250 mila abitanti) dove ad oggi la normativa non è ancora stata in grado di favorirne un pieno sviluppo.

L'altra faccia della medaglia è però rappresentata dall'altrettanto probabile trasformazione che attende forme più consolidate e oggi messe a rischio, come il car pooling (sostenibile a livello ambientale, ma in contrasto con i bisogni di distanziamento sociale) e il car sharing, chiamato a prevedere forme più sicure, a partire dalla sanificazione dei mezzi.

Gli operatori in campo allo stato attuale stanno reagendo con iniziative che riguardano tre macro-ambiti di intervento: con un coinvolgimento attivo a livello sociale (diventando complementari e a supporto del settore dei trasporti pubblici), una revisione del modello operativo per aumentare il livello di sicurezza (es. sistemi di sanificazione automatica dei mezzi) e con strategie volte a incentivare l'utilizzo dei mezzi anche nel periodo di emergenza, basate sulla revisione delle logiche di pricing per incentivare l'utilizzo continuativo da parte dello stesso utente e una maggiore accessibilità ai servizi anche nelle zone extra urbane.

Per il settore della nuova mobilità, la fase che stiamo attraversando impone una riflessione che permetta di gestire l'emergenza e di impostare la ripresa coerentemente con il nuovo contesto sociale ed economico che si andrà a delineare.

Anche in questo delicato momento, la nuova mobilità rimane un ambito strategico per tutti i settori coinvolti, centrale per mantenere una relazione forte con i clienti e si inserisce in un contesto in cui l'offerta degli operatori rimane ricca, innovativa e in grado di rispondere ai bisogni dei consumatori.

Lo sviluppo ed il successo dei singoli modelli dipenderà dalla capacità degli operatori di intercettare i nuovi bisogni della collettività e dagli stimoli, quanto mai ora necessari, che le Istituzioni sapranno mettere in atto per ripensare l'intero ecosistema della mobilità.

Il COVID-19 ha cambiato regole, ritmi e priorità: ci ha relegato tra le mura domestiche, togliendoci la libertà di movimento, intorno alla quale negli ultimi decenni si sono costruite aziende, abitudini, vite, rivoluzioni, strategie e teorie.

Le Città si sono fermate, come non è mai accaduto.

La qualità dell'aria, in quel periodo, è migliorata incredibilmente.

Il silenzio è tornato a regnare sul caos dei rumori prodotti dagli uomini e dalla mobilità umana.

Mobilità e Città sono due concetti oltremodo connessi e tra loro imprescindibili.

La percezione della qualità della vita di una Città è, infatti, strettamente correlata alla qualità e alla facilità degli spostamenti che in essa possiamo effettuare.

Il trend mondiale di urbanizzazione in corso, di cui tutti hanno parlato in questi ultimi dieci anni e che era il motore di spinta di una rivoluzione della mobilità cittadina, si arresterà? O troverà nuovo slancio perché le Città diventeranno più umane e riusciranno a conciliare operatività, business e qualità della vita in un modo nuovo?

Pensiamo solo all'impatto che lo smart working, ha avuto sulla struttura del mondo del lavoro.

Un impatto che ha portato enormi benefici all'ambiente, ma che ha inciso drammaticamente sul mondo dei trasporti

Quali saranno, quindi, gli assi portanti della mobilità post COVID-19?

Rimarranno, probabilmente, gli stessi su cui le aziende stavano già investendo e grazie ai quali, negli ultimi anni, abbiamo imparato a muoverci in maniera alternativa, premiando le città nelle quali la mobilità innovativa e a basso impatto ambientale è diventata parte del DNA cittadino.

Ma, per garantirne la sopravvivenza e l'efficienza, sarà necessario rimodulare questi asset e studiare nuove strategie così da trovare la loro ragion d'essere in epoca post COVID-19.

La sharing mobility, l'e-hailing, la micro-mobilità, il trasporto pubblico locale, la mobilità on demand, i pedoni e i ciclisti, la guida autonoma e connessa, l'elettrico: dovranno tutti essere ripensati in logica post-pandemia.

Non sappiamo esattamente quale scenario ci aspetti in futuro.

Ricordiamoci comunque che, per ciascuno di noi, mantenersi in salute e quindi essere meno attaccabile dal o dai virus, è diventata una esigenza primaria.

Ed è questa esigenza che molto probabilmente determinerà scelte diverse anche e soprattutto in ambito mobilità.

Se da un lato la pandemia di Covid-19 ha messo in crisi quasi tutti i settori dell'economia, dall'altro il comparto dei trasporti e della mobilità non è mai stato così pieno di opportunità di crescita, nonostante il drastico calo dei volumi di traffico.

Per via dei lockdown e delle misure di distanziamento sociale, si è registrato un drastico calo dei trasporti in moltissime parti del mondo.

La sfida attuale consiste nel cogliere queste opportunità piuttosto che ritornare al "business as usual".

La crisi legata al COVID-19 offre un'opportunità unica di rivoluzionare il settore dei trasporti e passare a un modello, assolutamente più sostenibile.

L'obiettivo della rivoluzione della mobilità potrebbe essere quello di raggiungere un modello di economia circolare, snella, inclusiva e pulita.

Prima della crisi, le emissioni complessive di anidride carbonica del settore dei trasporti su scala globale erano pari al 14% ed è uno dei pochi comparti che ne produce sempre di più ogni anno.

L'attuale sistema di trasporti sta adottando un modello che definiamo WILD, (Wasteful, Idle, Lopsided e Dirty), basato sull'economia dello spreco, inattiva, asimmetrica e sporca.

Durante la crisi legata al COVID-19, le restrizioni in materia di spostamenti e mobilità hanno ridotto drasticamente i volumi di trasporto.

Secondo le stime di Lombard Odier IM, le emissioni di carbonio nel settore dei trasporti diminuiranno di circa il 14% nel 2020.

In molte regioni, il traffico aereo è diminuito di quasi il 90% e anche il trasporto merci e le catene di approvvigionamento non sono stati immuni all'impatto della pandemia.

Questi sviluppi sostengono l'obiettivo dell'accordo di Parigi di limitare l'incremento delle temperature entro la soglia di 1.5°C.

Per raggiungere questo obiettivo, le emissioni nel settore dei trasporti dovranno essere dimezzate nei prossimi 30 anni.

È quindi auspicabile che dopo la crisi di Covid-19 i cambiamenti nel settore dei trasporti abbiano una accelerata.

Molte città, come Londra, Parigi e Madrid, hanno già introdotto misure per spingere a ridurre l'utilizzo dell'automobile dopo la graduale riduzione delle misure di lockdown – come la promozione delle aree pedonali, piste ciclabili e altre forme di mobilità attiva.

Policymaker, consumatori e imprese sono i principali motori della rivoluzione della mobilità e le loro azioni garantiscono un trasporto sostenibile di persone e merci, tra cui anche gli spostamenti verso il luogo di lavoro, quelli per il tempo libero e i viaggi che si stanno sviluppando in un'ottica di maggiore attenzione verso l'ambiente, oltre a creare catene di fornitura più sostenibili.

Uno dei principali fattori di successo è rappresentato dalla e-mobility, la mobilità elettrica che, grazie all'innovazione tecnologica, presenta già livelli di emissione migliori in tutto il ciclo di vita rispetto ai tradizionali motori a combustione. Inoltre, anche i costi di produzione delle batterie stanno diventando sempre più bassi.

Tuttavia, la riduzione delle emissioni nei trasporti a lunga percorrenza e quella per i mezzi pesanti continua ad essere una sfida. Soluzioni come i carburanti sintetici, l'ammoniaca e le celle a combustibile a idrogeno saranno cruciali in futuro.

La rivoluzione della mobilità crea opportunità uniche nel settore dei trasporti, come quelle di investimenti dal valore di 2 trilioni di dollari e una serie di altre aree, tra cui l'Internet of Vehicles (IoV), Mobility as a Service (MaaS), micromobilità, biocarburanti, idrogeno, catene di fornitura di veicoli elettrici e trasporti più puliti.

Gli investitori esamineranno con maggior attenzione i business model basati sul possesso di auto private, motori a combustione e viaggi aerei.

Di conseguenza, ci sarà un miglioramento della posizione di mercato delle aziende che riducono, evitano o catturano l'anidride carbonica utilizzando approcci lungimiranti e basati sulla scienza.

Ciò che però è certo, è che da ogni crisi può nascere un'opportunità, in tal senso la Pubblica Amministrazione, anche nel settore del trasporto pubblico, non può farsi trovare impreparata.