

Webinar Federmobilità
18 giugno

L'emergenza Covid-19 e la mobilità collettiva

Per settembre servono nuove idee per
riprogettare, bene, i servizi Tpl

Contributo di Luciano Niccolai

Tutti uguali davanti al Covid?

Le reti

La domanda è retorica : esistono **tante reti** , tutte diversamente collocate rispetto alla possibilità di mantenimento di un ruolo nel dopo Covid.

Anche con ridotta capacità di carico **le linee urbane forti a frequenza sono indispensabili** nelle aree urbane.

Sono sensibili alla rimodulazione degli orari delle attività ed alla rimodulazione ora di punta/ora di morbida



volume

ore

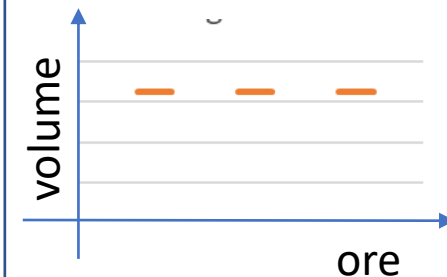
Una possibile classificazione di reti/linee

Extra debole
Urbano Minore

Extra forte
Urbano Capoluoghi Provincia
Urbano Aree Metropolitane

Le linee deboli ad orario presentano **quote massime di servizio finalizzato** lavorativo e scolastico

Sono quasi insensibili alla rimodulazione ora di punta/ora di morbida



Tutti uguali davanti al Covid?

Gli Enti Locali

➤ Piccolo comune periferico.

- Con risorse (scarse) deve garantire
 - il servizio riservato per la scuola dell'obbligo
 - Il contributo per il Tpl di carattere provinciale
- richiede servizio di TPL per la scuola media superiore :
 - 7/8 ragazzi ? (60% della capacità) (di classi diverse)
 - forse alla fermata successiva già l'autobus è saturo.
 - 14/15 ragazzi?
 - siamo già alla saturazione in partenza, non ci sono corse successive alla prima
 - la rimodulazione degli orari punta/morbida funziona **quando ci sono le corse di morbida** (e non è il caso dei comuni periferici)
- Dove indirizzerà le sue (scarse) risorse?
 - Si prefigura una messa in discussione dell'utilità sociale del TPL con corse ad orario finalizzate

➤ Comune di area urbana forte.

- Le risorse sono altrettanto scarse, ma ha più alternative e margini di intervento :
 - organizzazione della mobilità e della circolazione
 - organizzazione delle sedi e degli orari delle scuole di sua competenza
 - ri-progettare l'accessibilità e i centri di assembramento e raccolta degli studenti
 - Non potrà fare a meno dell'utilità sociale del TPL con linee forti a frequenza (anche se più costose...)
- Certo occorrerà
 - una ri-progettazione dell'idea di città (tempi, orari, accessibilità, coesione sociale ...) con valenza immediata, ancorchè inserito nelle scelte strategiche del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e dei Green New Deal locali
 - una ri-progettazione dell'idea di scuola (sedi, tempi, didattica a distanza...) (che coincide molto con l'idea di città che tutti i giorni vivono i cittadini)

Tutto bene prima del COVID?

- **SOSTANZIALE STABILITA'** → piccolissime oscillazioni del volume produttivo e della struttura delle reti
- **COMPENSAZIONI TRA FORTE E DEBOLE** → il sovraffollamento di molti servizi (oggi da fattore di non qualità o inadempienza contrattuale a infrazione di regola sanitaria) compensava in termini economici la scarsa frequentazione di altre corse (i cosiddetti rami secchi) (si lavorava con valori medi)
- **REGOLATORI SOTTODIMENSIONATI** → scarso o nullo investimento (se non negativo, si pensi alla riforma delle province) in strutture pubbliche in grado di gestire compiutamente le regole e gli obblighi contrattuali
- **PIANI DI MASSIMA VS PROGETTI ESECUTIVI** → difficile il passaggio alla progettazione esecutiva ed all'implementazione (affidata alle gare o delegata alle aziende) dei **piani strategici** degli EELL (Pums, Piani di bacino)



ASIMMETRIA CONOSCITIVA ED INFORMATIVA **TRA REGOLATORI E REGOLATI**

- Il fattore più critico per gli sviluppi futuri
- un **(presunto)** vantaggio dei regolati
- adesso condiziona il funzionamento dei tavoli di concertazione e della **progettazione concorrente**

Buone Pratiche o Processi strutturati permanenti?

Per gestire gli **interessi concorrenti** degli stakeholder interessati alla ripresa di settembre è giustamente indispensabile la formazione di **Tavoli di Concertazione**. Si richiedono però caratteristiche e modalità di funzionamento particolari su **tre livelli** – chiave:

a. **Livello Conoscitivo**

→ Occorre generalizzare e riorganizzare profondamente gli strumenti **Piano dei Tempi e degli Orari** integrandolo con il **Piano degli Spostamenti Casa Lavoro e Casa Scuola** (da piani strategici a **piani operativi esecutivi collegati** alla **mappa dinamica territoriale** della ripresa produttiva

b. **Livello Normativo**

→ Occorre una rivisitazione delle norme relative alla figura del **Mobility Manager aziendale - territoriale - scolastico**

→ Occorrono **poteri impositivi e prescrittivi** per il rispetto degli obblighi di sicurezza e degli standard sanitari necessari lungo tutta la catena, in particolare per la logistica dei punti di possibile assembramento per interscambio e di accesso alle attività.

c. **Livello Organizzativo**

→ Il tavolo deve poter contare su

1. Un'organizzazione interna risorse adeguate
2. Una Task force tecnica permanente con personale proprio e di enti, agenzie, aziende,
3. Un Forum territoriale aperto alimentato da una reportistica periodica sulle performances tecniche , sociali , ambientali (es. indicatori agenda 2030)

Rimarranno gli assetti produttivi integrati attuali?

• **TPL come servizio indispensabile per il funzionamento delle città e del territorio**

- Occorre una capacità gestionale avanzata
 - Es. per **adeguare tempestivamente** il servizio programmato (anche settimana per settimana)
 - Es. per governare la riserva dei posti prenotati senza mettere in discussione il principio dell'offerta generalizzata di servizio ex DLGS 422
- Occorre una **strumentazione tecnologica** adeguata ed affidabile (avm, tavoli tattici, allarmi, sensoristica) per controllare il servizio (bis , utenti a terra..) che si confronta con **standard operativi inauditi di affidabilità e precisione**
- una rivisitazione dei **processi organizzativi** e delle **competenze** del personale di **guida manutenzione monitoraggio pianificazione concertazione**

• **TPL come servizio finalizzato operaio e scolastico**

- se spinto fino alle estreme conseguenze, porta ad assimilare fortemente l'offerta a quanto presente per il **servizio riservato scolastico di livello comunale**
- Si evidenzia il rischio (o opportunità) di perdere la **nozione di trasporto pubblico ex DLGS 422**

Il **position paper di Asstra** uscito in piena emergenza Covid, in due pagine introduttive alle richieste economiche , elencava le componenti necessarie per una "rivoluzione" nel settore del TPL individuando "in via teorica" gli aspetti di "novità":

- **Valorizzare il principio di unitarietà ed integrazione della rete di trasporto**
- offrire **servizi di trasporto dedicati** (ad esempio collegamento con le fabbriche)
- offrire **servizi a chiamata** per una risposta efficace per rispondere alla rimodulazione degli orari delle città
- Dare impulso ai criteri legati alla **flessibilità ed allo smart working**

Riusciremo a fronteggiare questa complessità?

Il Covid ha prodotto uno sconvolgimento enorme di domanda offerta capacità modalità di fruizione Sono messi in discussione **decenni** di scelte organizzative assetti societari scenari progettuali di regolatori e regolati.

➤ Occorrono interventi normativi strategici di livello nazione e regionale su :

- **CONOSCENZA**

- L' OSSERVATORIO NAZIONALE DOVREBBE ABBANDONARE LA RILEVAZIONE PER CONTRATTI E GESTIRE QUELLA PER LINEE E PER RETI
- LA CONTABILITA' REGOLATORIA EX DELIB. ART 154 DEVE RAGGIUNGERE LO STESSO OBIETTIVO
- LA PRESENZA DEL MOBILITY MANAGER DEVE ESSERE POTENZIATA E GENERALIZZATA

- **ORGANIZZAZIONE DELLA P.A.**

- I REGOLATORI DOVREBBERO PORTARE A LIVELLI FISIOLGICI E NON PATOLOGICI L' ASIMMETRIA CON I REGOLATI
- OCCORRE DEFINIRE LE RISORSE ORGANIZZATIVE E LE COMPETENZE MINIME INDISPENSABILI
 - PER LA GESTIONE DEI CONTRATTI
 - PER LA PIANIFICAZIONE ESECUTIVA DEI SERVIZI SUPERANDO LO STATO DI DISSESTO ORGANIZZATIVO CREATO DALLA RIFORMA DELLE PROVINCE

➤ Occorre utilizzare tutte le **occasioni** come occasioni strutturanti

- Il tavolo di concertazione per la ripresa scolastica

- l' aggiornamento degli attuali Contratti di servizio dopo la proroga per l'emergenza Covid

- RIDEFINIZIONE DELLA STRUMENTAZIONE PER L'EQUILIBRIO ECONOMICO (FLESSIBILITA', CORRISPETTIVI, RENDICONTAZIONE GESTIONALE)
- RIDEFINIZIONE DEGLI OBBLIGHI CONTRATTUALI DI MONITORAGGIO/VALUTAZIONE DELLA QUALITA' E DELLA SICUREZZA OFFERTA

La priorità assoluta

• **Apertura delle scuole di ogni ordine e grado a settembre**

- è un progetto concreto su cui misurare tutte le opzioni oggi presenti per il riordino della mobilità e del TPL
- è un progetto globale di futuro ...sulla scuola e sui suoi orari funziona la vita di tutti i cittadini...e la qualità del nostro futuro

• **Regione** → legifera regolamenta e dispone su :

- L'organizzazione di un proprio **tavolo regionale permanente «Istruzione e Tpl»**
- La formazione di un **tavolo «Istruzione e Tpl» per provincia** con una task force tecnica
 - come minimo : provincia (istruzione e tpl), comune capoluogo (istruzione e TPL), agenzie , comuni con scuole superiori (istruzione)
- La raccolta ed il trattamento (open data) di **dati numerici minimi**
 - gravitazione comune/scuola/classe 2019/2020, frequentazione TPL corse scolastiche 2019/2020, localizzazione centri e villaggi scolastici
 - progetti edilizia scolastica
 - progetti di logistica dei punti di assembramento
 - progetti di articolazione dell'orario scolastico
- I tempi per le verifiche
- **La pubblicazione dei risultati di periodo**
- Le modalità di **commissariamento** dei soggetti che non producono niente
- La subordinazione del **finanziamento di PUMS o altro intervento locale** alla presenza di un **Piano Mobilità Istruzione Superiore**