

Gli ITS nel post-Covid: i risultati della survey di TTS Italia



A quali sfide saranno chiamati i **servizi di trasporto** per il **post-Covid**? Quale sarà l'impatto sociale e sulla mobilità delle misure di distanziamento necessarie per contenere il rischio di contagio? Quali sono le **prospettive della sharing mobility** soprattutto per quanto concerne l'uso sicuro dei mezzi? Come i dati di mobilità potranno supportare i decisori politici e indirizzare le politiche di mobilità? Come la **tecnologia** potrà contribuire all'evoluzione della logistica per garantirne una maggiore efficienza?

Queste sono alcune domande contenute nella Survey sottoposta da **TTS Italia** ai propri associati in Italia, ad associazioni europee ed extra-europee con l'obiettivo di fornire un contributo al cambiamento che si sta delineando nella società dal punto di vista dei settori della mobilità e della logistica alle prese con lo scenario post-Covid-19. I risultati dell'indagine sono stati presentati nel corso di un incontro online da **Olga Landolfi**, segretario Generale TTS Italia, e hanno offerto spunti di riflessione agli interlocutori tecnici e istituzionali che si sono succeduti nella discussione.

Sebbene il 93% del campione internazionale e l'83% di quello italiano ritenga che lo **smart working** rimarrà la normalità almeno per i prossimi due anni, portando benefici sia dal punto di vista della diminuzione degli spostamenti casa-lavoro sia della qualità dell'aria, saranno molteplici le sfide con cui gli operatori e i gestori dei servizi di trasporto saranno chiamati a misurarsi nel prossimo futuro, a partire dal **distanziamento** e dalle **operazioni di sanificazione**, entrambi fattori che potranno avere come conseguenza una drastica riduzione dei profitti. Del resto il 99% del campione internazionale e il 95% di quello italiano ha risposto che rinuncerà a utilizzare i mezzi pubblici se non costretto e, per entrambi, la **prima alternativa** possibile è costituita dall'**auto privata** (90%). Il 60% degli intervistati italiani ritiene però una buona alternativa anche mezzi come **biciclette** o **monopattini**.

Gli associati TTS ritengono che tra le maggiori sfide che dovranno affrontare i service provider per agevolare e supportare gli operatori e i gestori del servizio di trasporto collettivo e mobilità condivisa ci sarà la **rilevazione** e la **condivisione dei dati di monitoraggio** degli spostamenti. Fondamentale per il 75% degli italiani e per il 60% degli stranieri sarà il coordinamento fra operatori privati e servizio pubblico per la realizzazione di servizi di **Mobility as a Service**.

Centrale per **Filomena Maggino**, presidente della Cabina di regia Benessere Italia nominata dalla Presidenza del Consiglio (all'interno della quale è stato recentemente avviato anche il tavolo "Mobilità"), sarà in questa fase il ruolo delle Istituzioni, che si troveranno a dover conciliare provvedimenti di valenza operativa ma anche di ampio respiro, di ripensamento generale della mobilità in maniera più equa e sostenibile.

Gli **ITS**, sistemi di trasporto intelligenti, saranno l'asso nella manica a disposizione dei decisori che si

troveranno a ripensare le politiche di mobilità urbana in un'ottica intermodale per l'85% del campione italiano e il 95% di quello internazionale. Dovendo fronteggiare un prevedibile aumento del ricorso all'auto privata, sarà importante per il 50% del campione italiano realizzare concretamente gli interventi previsti nei **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS)**, puntando appunto su ITS, **big data**, sistemi di informazione in tempo reale sullo stato della rete e dei servizi di trasporto, in modo da gestire al meglio la sharing mobility e garantire una logistica urbana organizzata e sostenibile.

Per il 90% del campione italiano fondamentale sarà cogliere l'opportunità data da questa fase di riorganizzazione e ripensamento per **semplificare, dematerializzare, digitalizzare** – come è stato fatto da molti operatori logistici in quest'ultimo periodo rispetto alle bolle di consegna o ai titoli di viaggio – per consentire di adottare in modo diffuso modelli di mobilità veramente smart.

A questo proposito però **Davide Falasconi**, chief innovation officer del Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione (MID) ha sottolineato come il **digital divide** costituisca un problema imprescindibile, di sistema, da affrontare in maniera prioritaria, e propedeutica, verso l'implementazione della smart mobility e della diffusione degli ITS. Un'attenzione particolare da parte del MID è rivolta a città e Comuni medio-piccoli.

Su questo aspetto ha insistito anche **Mario Nobile**, direttore generale per i Sistemi Informativi e Statistici del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha spiegato come, nelle settimane di emergenza più acuta, si sia scelto di “stressare” la tecnologia disponibile perché non era possibile pensare a processi di implementazione, fornendo dunque con gli strumenti a disposizione informazioni all'utenza su localizzazione dei mezzi e capienza a bordo. Ma l'impegno del MIT è affinché nulla di ciò che verrà attuato e implementato in questa fase vada perduto, e rimanga invece per poter essere ripensato e rimesso a frutto progressivamente.

Considerando, infine, che il **trasporto merci su gomma** è l'unica forma di distribuzione capillare, i sistemi intelligenti potrebbero contribuire a una sua maggiore efficacia e sostenibilità, sia nell'organizzazione dei processi logistici che nella distribuzione urbana legata all'e-commerce. In questo senso il 40% del campione italiano e il 50% di quello internazionale ritiene che andrebbero agevolati progetti di mobilità sostenibile delle merci in ambito urbano con l'utilizzo di ITS per la pianificazione e la gestione in tempo reale dei percorsi e delle consegne.

La **logistica** e il servizio di consegna delle merci sono diventate nel periodo di lockdown un vero e proprio servizio essenziale, come il TPL – ha spiegato **Massimo Marciani**, presidente Freight Leaders Council – come pubblicamente riconosciuto da politici, amministratori, anche dal Papa. Con la differenza però che, rispetto alle aziende di trasporto pubblico locale, non operano in perdita ma anzi, in alcuni casi hanno raggiunto una crescita vertiginosa, grazie all'e-commerce (alcuni operatori soprattutto grazie alla spesa di prodotti alimentari hanno aumentato il proprio giro d'affari del 400%). Il paradosso di questa emergenza però è che, per la difficoltà di collegamenti e viaggi internazionali, nell'ultimo periodo per le merci si sta facendo strada il principio di un “**Reshoring**”, un riavvicinamento della produzione ai mercati di consumo per evitare appunto il blocco della catena di fornitura che è stato lo spauracchio degli ultimi mesi, in cui abbiamo visto, tra le altre cose, aerei comunemente adibiti al trasporto passeggeri, effettuare viaggi con cabina completamente vuota ma carica di merci di cui c'era forte necessità.