



**Newsletter n. 5 federMobilità  
Aprile - Maggio- Giugno 2020**

## Editoriale



*Avevamo promesso formazione e formazione è stata.*

*L'attività, molto intensa di questi due anni e mezzo, l'abbiamo rivolta principalmente agli Enti Locali e alle Stazioni Appaltanti con lo scopo di rafforzarne le competenze professionali e con il chiaro obiettivo di riorganizzarne le funzioni per il governo del trasporto e della mobilità.*

*Conoscere in modo adeguato la complessa legislazione che sovrintende il settore del trasporto pubblico e la mobilità sostenibile, approfondire le dinamiche e/o le linee guida per la preparazione di un iter di gara non possono che essere materie di grande importanza per il bagaglio di conoscenza professionale, di formazione e di studio per tanti di questi soggetti istituzionali.*

*federMobilità, per rendere più efficace questo percorso ha deciso di strutturare al proprio interno una SCUOLA di FORMAZIONE con un suo centro di costo e un suo rendiconto annuale.*

*Ciò anche per assolvere nel migliore dei modi lo scopo statutario dell'Associazione. La SCUOLA darà il segno della continuità nell'aggiornamento, nell'approfondimento e nell'analisi di tutto il complesso di norme che riguarda il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.*

*Non scartiamo l'idea che questa attività di formazione, così importante per chi opera nel settore pubblico, possa essere affidata in futuro ad una struttura pubblica-istituzionale, che avvalendosi di consulenze, collaborazioni esterne ed universitarie possa rispondere in modo adeguato a questa domanda non più rinviabile per i compiti che, gli Enti Locali e le Stazioni Appaltanti, nei prossimi anni, passata l'emergenza sanitaria, saranno chiamati, nuovamente, a svolgere.*

**Giuseppe Ruzziconi**  
Presidente federMobilità



# I trasporti scolastici comunali un servizio strategico per i territori

## L' emergenza Covid come occasione di riflessione sulla loro organizzazione

il 1 luglio 2020, dalle 15:00 alle 17:00, in modalità webinar

### Raccomandazioni

Siete pregati di collegarvi alle ore 15:00 per permettere all'organizzazione di iniziare in puntualità. Durante gli interventi sarà consentito, tramite chat - dichiarando Nome Cognome e Azienda - di fare domande. Sarà compito dell'organizzazione raccoglierle e porle all'interessato.



## **Interverranno:**

Corrado Ghirardelli - Vice Presidente federMobilità

Roberto Traversi - Sottosegretario delle Infrastrutture e Trasporti

Roberta Frisoni - Assessore Comune di Rimini

Giusto Catania - Assessore Comune di Palermo

Andrea Bellotti - Funzionario della Direzione Mobilità e Traffico del Comune di Verona

Milena Garavini - Sindaca Comune di Forlimpopoli

Andrea Gibelli - Presidente ASSTRA

Nicoletta Romagnuolo - Anav, Direttore area noleggio autobus con conducente

Alberto Marescotti - Rappresentante Comune di Padova

Michele Vernaci - Direttore Agenzia Mobilità Reggio Emilia

Giada Maio - Anci, Referente settore mobilità

**Moderatore:** Giulio GUERRINI - federMobilità



# scuola

di formazione / federMobilità

## La Scuola di formazione di federMobilità : prospettive ed opportunità per l'Associazione

### PREMESSA

Il percorso di rilancio dell'Associazione ha raggiunto, negli ultimi tre anni, importanti traguardi.

La strada per costruire un'Associazione autorevole è però solo all'inizio e, pertanto, rimane un obiettivo da conquistare il riconoscimento di federMobilità quale interlocutore rappresentativo nei confronti del Governo, del Parlamento, delle Autorità nazionali competenti, nonché delle rappresentanze nazionali degli Enti territoriali quali ANCI, UPI e Conferenza delle Regioni.

Per essere rappresentativi non bastano idee, competenze e capacità, che pur bisogna dimostrare nei fatti di possedere, serve anche una significativa **base associativa**.

federMobilità entro il 2021 può divenire il soggetto di sintesi della regolazione operativa a livello nazionale, cercando di associare la grande maggioranza dei soggetti a tal scopo costituiti.

In tal senso è fondamentale avere fra i Soci soggetti importanti come l'Agenzia del Piemonte, della Campania, della Puglia, della Calabria, la Città metropolitana di Milano, l'area veneta e altre ancora.

Ma anche raggiungessimo tale obiettivo non saremmo ancora del tutto a quel livello che sarebbe necessario per raggiungere gli scopi che l'Associazione si è posta fra i suoi traguardi.

L'azione di crescita si potrà sviluppare, con l'aiuto di TUTTI i Soci, su un doppio binario:

- contribuire ad ampliare e consolidare nel Paese il modello delle Agenzie ed al contempo contribuire ad accrescerne il ruolo, le risorse assegnate ed irrobustirne le competenze;
- puntare con forza ad associare gli EELL in quanto soggetti che si occupano di mobilità sostenibile, di pianificazione del territorio e di gestione di servizi e patrimonio connessi alla mobilità dalla micromobilità, agli orari delle città, dai PUMS alla Maas.

Per ognuno di questi filoni andranno definite le linee di azione, le iniziative che puntino ad accrescere la nostra rappresentatività pertanto non è trascurabile, per raggiungere tale scopo, una riflessione sulla organizzazione stessa di federMobilità.

L'Associazione per raggiungere i suoi obiettivi statuari potrebbe muoversi a velocità doppia se utilizzasse, a tal fine, anche la **Scuola di formazione** come momento per attrarre soggetti che poi entrati nel mondo di federMobilità possano diventare soci stabili e non più solo utilizzatori occasionali dei servizi offerti dalla Scuola.

Tale percorso si affiancherebbe e si integrerebbe con le azioni messe in campo a livello istituzionale, per il quale in un tempo non troppo lontano, appena le risorse economiche lo consentiranno, dovrà prevedere una agile struttura organizzativa che, oltre a fungere da riferimento per i Soci, possa esercitare, per conto degli stessi, le necessarie attività di pressione.

Tutto questo al servizio dell'efficienza complessiva del Paese con l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile nell'interesse dei cittadini e della loro qualità della vita.

La Scuola di formazione può essere, in questo contesto, il secondo pilastro del percorso di posizionamento dell'Associazione. O meglio, un idoneo strumento operativo per svolgere la missione assegnata promuovendo l'immagine di federMobilità e, al tempo stesso, accompagnandone e supportandone il raggiungimento degli obiettivi associativi attraverso la fornitura di servizi formativi ed informativi agli associati e non e intervenendo sul tema classico del tpl ma anche su tutti i temi legati alla mobilità sostenibile e più in generale al territorio, alle tecnologie ed agli strumenti a supporto del cambiamento.

### IL MURO DI GOMMA DELLA BUROCRAZIA

L'indagine, commissionata ad Isfort, e presentata nel convegno di gennaio 2019 a Roma, sembra realizzata ormai un secolo fa per quanto nel frattempo è accaduto con la pandemia e per i problemi che la stessa ha pesantemente lasciato sul terreno sociale, in campo economico e nel settore della mobilità e del trasporto collettivo.

L'evidenziazione, nello studio Isfort, delle debolezze sistemiche dell'organizzazione pubblica, che presiede il governo del territorio e della mobilità, appare talmente eclatante che se ragionassimo con spirito imprenditoriale rinunceremmo, in relazione anche alle poche risorse ed all'ampiezza del tema, all'impresa di agire per rendere il sistema efficiente ed efficace perché i margini di successo sarebbero molto bassi ed i rischi di insuccesso molto alti.

Il nostro dovere però è di provare a dare un contributo e dobbiamo farlo, sfruttando al meglio il poco che abbiamo a disposizione. Una piccola goccia che si pone l'obiettivo di scavare la roccia.

Cosa impedisce al sistema di crescere, di raggiungere quei livelli di efficacia ed efficienza che un Paese, "povero" e troppo indebitato come il nostro, dovrebbe ambire a raggiungere?

Il "moloc" da valicare è conosciuto con il termine di "burocrazia". E questa è la nostra roccia da scavare.

Come può l'Associazione contribuire a far superare la mancanza di risultati che oggi il sistema "burocratico" non consente di raggiungere?

Occorrono: conoscenza (dati), comprensione dei fenomeni, obiettivi chiari e sfidanti, delega, controllo dei risultati, analisi dei risultati, rispetto dei tempi. Possono apparire parole astratte ma non lo sono. Serve, invece, metodo di lavoro e un cambio di paradigma.

L'analisi di Isfort, seppur rivolta ad un segmento parziale delle numerose attività svolte dal "pubblico" è folgorante e i risultati molto chiari. Il sistema non è attrezzato alle necessità e ai bisogni da soddisfare.

Nel nostro Paese, a differenza di altri Paesi europei, le risorse sono poche e mancano per le necessità quotidiane perché siamo un Paese che non pianifica, non prevede, non risparmia dove potrebbe ed aspetta le emergenze per discutere delle questioni che poi regolarmente dimentica di fronte alla nuova emergenza che si presenta.

La questione è complessa e tocca anche aspetti di cultura gestionale, di direzione esecutiva, di organizzazione, di meritocrazia.

Se all'interno di un processo amministrativo semplice o complesso, l'esecutore è immaginato come figura carente di capacità ed autonomia decisionale o incline a non fare l'interesse generale ecco trovata la soluzione: il sistema amministrativo diventa prescrittivo fino all'ultimo dettaglio.

Le leggi, i regolamenti, i decreti, le circolari attuative diventano qualcosa che tutto vuole prevedere, diventando in realtà dei "mostri burocratici" di difficile maneggevolezza ed applicabilità.

Spesso "fare poco" e non correre rischi è il risultato che il sistema produce, che è tutt'altro dalle agognate ed auspicabili soluzioni ai problemi che i cittadini si aspettano.

Per fortuna non tutto il mondo pubblico reagisce allo stesso modo, così il sistema pubblico sopravvive grazie ad una parte di dirigenti e dipendenti capaci che con buon senso, etica del lavoro e del dovere svolgono il ruolo loro assegnato.

Sopravvivere però è tutt'altro che "andare veloci", come invece sarebbe necessario per portare il Paese ai migliori standard di erogazione di servizi della pubblica amministrazione come presenti in molte zone dell'Europa.

Fortunatamente ci sorregge l'inventiva, la capacità di adattarci ed un diffuso senso di responsabilità presente a macchia di leopardo e più presente laddove il positivo esempio dell'azione politica, la qualità del management e dell'organizzazione sono elementi qualificanti.

Elementi che fanno la differenza e che emergono dai risultati, diversi, raggiunti nelle varie aree del Paese.

## LA RICERCA DI UN TRAGUARDO

La realtà non aspetta servono azioni e soluzioni all'altezza dei bisogni. Non è il viaggio ma la mèta, il nostro traguardo. Certo l'economia deve tener conto dell'uomo e del suo giusto benessere. Però, non può essere normale, come spesso accade nel settore pubblico, che alla fine prevalga lo sforzo per il viaggio, il percorso della pratica, perdendo di vista la mèta, il risultato.

Dovremmo invece chiederci del perché un viaggio, spesso dopo tanto tempo e tante traversie, si traduce non sempre in una mèta. Mèta che, tra l'altro, spesso diventa diversa da quella pensata e a volte, al momento del completamento, invecchiata e non più funzionale perché le esigenze nel frattempo sono mutate.

## LA SCUOLA DI FORMAZIONE

A valle della presentazione dei risultati della ricerca Isfort, numerosi sono stati i contatti intrapresi a livello nazionale per stimolare iniziative congiunte che rispondessero alle profonde esigenze di intervento che si erano manifestate quanto al rafforzamento organizzativo e ad una permanente formazione e qualificazione professionale sempre più avanzata.

Le risposte sono state generalmente positive sul piano colloquiale, ma in genere hanno rimandato a tempi non certi le azioni concrete.

L'Associazione ha dunque deciso di cominciare intanto a provare a dare proprie risposte alla domanda: se i nostri referenti, soci o associabili, sono di fronte alla necessità di un profondo cambiamento culturale, che cosa possiamo o dobbiamo offrire loro?

La risposta è stata quella di avviare un'azione tendente a favorire, nel nostro limitato ambito, l'inserimento di elementi di aggiornamento della macchina pubblica, facendo di ciò l'obiettivo cardine dell'attività di una nostra **Scuola di formazione**.

Non bastano però la bontà dell'idea e l'accattivante logo realizzato. Il progetto va riempito di contenuti e deve divenire realizzabile ed operativo.

Anche per federMobilità e la sua Scuola vale il percorso: conoscenza, comprensione, obiettivi, delega, controllo, analisi dei risultati, tempi di realizzazione.

Viste, tuttavia, le modeste risorse disponibili dobbiamo fare di necessità virtù.

L'obiettivo è riuscire a creare una struttura snella, agile, veloce nell'analizzare il contesto e pronta a sfornare proposte e soluzioni formative ed informative e al contempo all'avanguardia sia come forma che contenuti.

Quanto accaduto fra Aprile e Maggio deve diventare un esempio e tradursi in un valore intrinseco della Scuola "da reazione all'emergenza" a "modo di operare strutturato e da consolidare".

Due esempi illuminanti di come addivenire ai cambiamenti come cogliere le opportunità anche in emergenza.

Dopo una prima fase sviluppata attraverso un intenso lavoro che potremmo definire di "formato classico", peraltro sfociato in una serie di documenti riportati dalla nostra Newsletter, si è capito che dovevamo cambiare passo. Quella modalità di posizionamento non era sufficiente.

E' stato dunque deciso dagli organi statutari l'avvio del Corso di formazione di "alto livello" concordato con Isfort per il 2020, che prevedeva la realizzazione di tre moduli formativi a Febbraio, Marzo e Maggio. Ciascuno di essi con un'offerta classica di 12 ore di formazione in aula. Più ulteriori moduli nella seconda parte dell'anno.

## LA REAZIONE ALLA SITUAZIONE DI EMERGENZA

La situazione creatasi con l'esplosione del Covid-19 ci ha fatto riflettere sulla tecnologia disponibile fornendoci anche la voglia e la capacità di non voler fare una semplice modifica alla modalità di offerta formativa ma di migliorarla ed ampliarla.

La soluzione adottata ha così comportato una serie di modifiche e migliorie:

- l'offerta di una formazione a distanza incrementata da 12 a 15 ore, con l'inserimento di ulteriori testimonianze concrete e la messa a disposizione di maggiori spazi per domande ed approfondimenti;
- un significativo vantaggio economico per i partecipanti in merito ai risparmiati costi di viaggio, pernottamento e vitto;
- un risparmio di tempo per i corsisti a fronte però della perdita di socialità che l'aula avrebbe reso possibile;
- la possibilità, per federMobilità, di rispettare l'impegno preso con gli iscritti al corso ma anche con gli sponsor che hanno contribuito a finanziare l'iniziativa;
- l'estensione del numero degli iscritti a distanza, che federMobilità ha contrattato ed ottenuto da Isfort, fino ad un massimo di 43 persone rispetto alle 30 contrattualmente previste in origine in aula;
- la possibilità attraverso le testimonianze di valorizzare le buone pratiche degli associati e non.

Il secondo modulo ha visto picchi di 60 collegamenti di persone che a vario titolo avevano le credenziali di accesso.

In quel momento l'agilità e la snellezza della struttura è apparsa un valore aggiunto unito alle numerose relazioni e alle variegate conoscenze di personalità del settore per realizzare a tempo di record iniziative con contenuti di grande attualità e attrattività.

Il momento, la situazione, le drammatiche novità imponevano un incremento di circolazione di informazioni e dibattito fra gli associati e i temi dei Contratti di Servizio e della ripartenza autunnale dei servizi di Tpl sono diventati la progettazione di graditi e partecipati eventi.

Ciò ha consentito importanti momenti di scambio di idee favorendo l'accrescimento delle esperienze personali e sono stati coinvolti esperti esterni che hanno reso i confronti più "professionali" e meno personalistici.

#### I RIFLESSI SULLE RESTANTI ATTIVITA' DI FEDERMOBILITA'

Da questa nuova modalità di tenere il corso programmato è stato abbastanza immediato passare a modalità simili per far sentire la voce di federMobilità in modo che possa diventare diventare un punto di riferimento per i soci ma non solo.

Può essere il soggetto che crea un luogo virtuale dove si discute del mondo reale. Un luogo di confronto e di comprensione dei fenomeni, dei problemi e delle possibili soluzioni.

Una palestra dove attrarre nuovi attori che potrebbero diventare la nuova linfa vitale dell'Associazione diventandone Soci.

Allargare l'orizzonte dell'Associazione per dare un contributo al raggiungimento dell'obiettivo di una mobilità migliore, più vivibile, competitiva e quindi attrattiva.

Ecco, allora, seguendo questo ragionamento che l'idea si traduce prima in domanda e poi in azione.

Settembre è vicino, troppo vicino per non trovare veloci ed efficaci soluzioni ai tanti dubbi ancora aperti nella organizzazione dei servizi di Tpl della ripartenza della scuola e della mobilità in generale.

In pochi giorni viene organizzato l'evento, in webinar, del 9 giugno 2020 dal titolo "**La mobilità al tempo del Covid-19- Come riprogettare il TPL a settembre**".

Con la fortuna che aiuta, a volte, gli audaci il parterre dei relatori è di tutto rilievo.

L'evento dovrà rappresentare una tappa nel percorso di affermazione della Scuola di formazione e per tale motivo il confronto dovrà essere significativo e pregnante. E' con questo pensiero che la sera di giovedì 29 maggio, soddisfatti del risultato raggiunto, ci apprestiamo a concentrarci sulle modalità per garantire una buona riuscita dell'evento.

Ma come afferma il proverbio "*l'appetito vien mangiando*" ... ci soffermiamo a riflettere sull'enorme possibilità che si apre.

Il confronto del **9 giugno 2020** (15.00 -17.00) diventa sostanzialmente un confronto fra soggetti che hanno ruoli sul fronte della domanda di mobilità.

E allora, perchè non far seguire a questo evento un'altra iniziativa che preveda la voce dell'offerta dei servizi di Tpl con la presenza dei gestori?

Il tempo è poco, ma dobbiamo evitare che altri colgano questa opportunità. Il venerdì mattina dopo un veloce confronto, mentre l'utile burocrazia amministrativa predispone la lettera da inviare alle tre associazioni che rappresentano i gestori del Tpl, si parte per contattare rapidamente le varie segreterie e spiegare loro le motivazioni del confronto.

La data viene fissata per il **18 giugno 2020** (15.00-17.00) e sarà un altro webinar nazionale.

Forti dell'idea e del percorso dei due webinar organizzati otteniamo l'adesione all'incontro del responsabile dell'unità di missione del MIT, dopo aver portato al primo evento il responsabile del Comitato Esperti del Ministero dell'Istruzione.

Nel frattempo ci assale un dubbio. Ma con i prestigiosi interlocutori presenti, vista la modalità a distanza che facilita il collegamento e visti i temi caldi in discussione, il sistema a distanza acquisito da federMobilità ed originariamente pensato per soddisfare le esigenze di confronto con gli associati, sarà sufficiente?

Rapido esame e altrettanto rapida decisione sul cambio della modalità di ingaggio con possibilità per i partecipanti di poter preiscriversi ottenendo l'invio automatico del link attraverso cui gli interessati potranno, successivamente, collegarsi.

Inoltre, la nuova modalità consente un contestuale allargamento fino a 500 potenziali partecipanti. Questo strumento più evoluto mantiene altresì la possibilità ai partecipanti di avanzare domande ai relatori via chat. Analisi del problema, proposte, decisione in meno di due ore. Certo si corre qualche rischio ma non si poteva stare fermi. In caso di auspicabile successo nel numero di partecipanti avremmo rischiato un boomerang collegato alla inaffidabilità tecnologica della proposta.

Vedremo i risultati. Dovremo comunicare bene questi eventi per avere la massima partecipazione e far diventare l'evento, UN EVENTO.

Consapevoli di giocare in pochi giorni un'ottima occasione per posizionare federMobilità come soggetto centrale del dibattito sui temi a noi cari. Importante, in queste occasioni, è agganciare la stampa nazionale e tentare di far emergere nel più ampio dibattito le proposte scaturite dagli eventi.

Trovare spazio nel mare magno dell'informazione è una grande occasione per far conoscere federMobilità ed il ruolo che può giocare nel Paese relativamente al nostro settore.

#### ATTIVITA' ISTITUZIONALI ED ATTIVITA' DELLA SCUOLA: DUE PERCORSI PARALLELI ANIMATI DALLE STESSE IDEE

Vale la pena dunque di riassumere brevemente gli specifici obiettivi che i Soci assegnano a federMobilità e alla sua Scuola di formazione:

- Supportare gli EELL e le Agenzie nelle loro necessità.
- Contribuire ad accrescere le competenze del personale e stimolare l'opportunità di un cambiamento organizzativo e culturale.
- Facilitare il passaggio dall'agire burocratico all'agire manageriale.
- Contribuire a rendere il marchio federMobilità attrattivo ed autorevole al fine di rendere possibile una maggiore adesione all'Associazione da parte degli EELL e delle Agenzie non ancora associate.

Per realizzare questo percorso si chiede ai Soci:

- di concordare sugli obiettivi, sugli indirizzi e sui percorsi che l'Associazione e la Scuola debbono parallelamente perseguire;
- di provvedere alla nomina di un Responsabile Esecutivo della Scuola;
- di definire, all'interno del bilancio di previsione 2020, uno specifico budget per le iniziative della Scuola;
- di assegnare al Responsabile una chiara delega esecutiva i cui risultati dovranno periodicamente essere verificati e correlati agli obiettivi assegnati;
- l'operatività dovrà saper cogliere le opportunità che le continue modificazioni normative e di contesto presentano così da offrire le migliori proposte al sistema di riferimento. A fianco di una azione definita in un piano pluriennale approvato dai Soci è opportuno avere la giusta flessibilità operativa, saper cogliere l'attimo delle necessità del settore così da meglio tarare l'offerta formativa ed informativa. Lavorare affinché le iniziative messe in campo permettano di far sì che la "conoscenza" dei fenomeni ed il "confronto fra i dati" diventino un caposaldo della attività della Scuola;
- di partecipare attivamente alle attività che verranno attuate, sia attraverso un periodico confronto da tenersi nel Comitato Tecnico, sia attraverso il supporto delle singole strutture degli associati, sia con la partecipazione di propri responsabili in qualità di relatori, portando testimonianze e/o partecipando alla scrittura di documenti e quant'altro possa essere utile al successo della Scuola;
- supportare la Scuola nelle iniziative per individuare sponsor che possano contribuire con il loro sostegno tecnico ed economico ad accrescere la quantità e qualità delle attività che la Scuola può offrire.

Obiettivi della Scuola per l'anno 2020:

- completare i cinque moduli formativi previsti;
- Svolgere un Convegno con Isfort sulla accessibilità disabili;
- Dare vita ad una ricerca originale con Isfort volta a confrontare dati tecnici ed economici relativi alla gestione dei servizi tpl su gomma urbani ed extraurbani;
- Studiare la possibilità ed eventualmente realizzare in autunno webinar nazionali sui temi dei PUMS e della mobilità sostenibile;
- Predisporre il piano di attività pluriennale della Scuola, da sottoporre all'Assemblea per l'approvazione entro l'anno 2020.

Attività istituzionali dell'Associazione che traggono linfa anche dall'attività della Scuola oltre che dall'impegno degli Organi statutari e di tutti i Soci:

- i due webinar già in corso su domanda ed offerta per la ripartenza servizi tpl a settembre;
- altre iniziative aperte sui temi caldi che saranno da cogliere al momento in relazione alle esigenze degli associati e del settore in generale;
- altri confronti interni sui temi di interesse degli associati.

UN CONVEGNO NAZIONALE DI PRESENTAZIONE DELLA RICERCA ISFORT POTREBBE UTILMENTE CORONARE I DUE PERCORSI CONGIUNTI.

Giugno, 2020



# I servizi di trasporto per i disabili

## Dal quadro attuale al superamento dell'emergenza

il 9 luglio 2020, dalle 15:00 alle 17:00, in modalità webinar

*Nell'ambito dell'iniziativa, Isfort presenterà lo studio sui servizi di trasporto per i disabili commissionato da federMobilità. Sarà anche l'occasione per affrontare la situazione attuale emergenziale e condividere idee per le possibili misure gestionali da attuare già nei prossimi mesi.*

### Raccomandazioni

Siete pregati di collegarvi alle ore 15:00 per permettere all'organizzazione di iniziare in puntualità. Durante gli interventi sarà consentito, tramite chat - dichiarando Nome Cognome e Azienda - di fare domande. Sarà compito dell'organizzazione raccogliere e porle all'interessato.





## Presentazione dello studio

Carlo Carminucci ISFORT

## Tavola Rotonda

Andrea Venuto - *Disability Manager di Roma Capitale*

Alessandro Meggiato - *Responsabile Servizi TPL e mobilità sostenibile Regione Emilia Romagna*

Paolo Gabbi - *Direttore TPL Città Metropolitana di Venezia*

Giada Maio - *Referente Settore Mobilità ANCI*

## Conduce

Alessandro Fuschiotto - *Agenzia Mobilità Roma / FederMobilità*



## Lettera di adesione 2020

Roma, 8 novembre 2019

Prot. n. 61/2019

Oggetto: federMobilità - adesioni per il 2020

Gentilissimi

la nostra Associazione, nata per contribuire allo sviluppo di una mobilità sostenibile nel corso di questi ultimi anni ha realizzato varie iniziative sia convegnistiche sia seminariali.

Nel corso del 2019 in collaborazione con ISFORT, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio si è tenuto un convegno dal titolo “Gli Enti territoriali per il futuro del TPL e della mobilità. Rafforzare le competenze, riorganizzare le funzioni”.

Inoltre si è concluso il programma seminariale “SHORT MASTER – obiettivo le gare nel TPL” e a Verona, il 25 settembre scorso, si è tenuto il convegno sull’ “opportunità delle convenzioni Consip nel campo della pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile”.

Tutti gli atti sono disponibili sul sito dell’Associazione - [www.federmobilita.it](http://www.federmobilita.it)

L’Associazione per il 2020 ha già pianificato con la collaborazione di ISFORT, con la quale ha stipulato un Accordo Quadro rinnovabile, del Dipartimento di Ingegneria Informatico e Gestionale dell’Università La Sapienza e della Fondazione Malena un CORSO di FORMAZIONE di alto livello.

L’ iniziativa formativa si svilupperà con la definizione di uno specifico corso che si strutturerà in cinque moduli, ciascuno di 12 ore di aula suddivise in due giornate. Il corso è specificatamente rivolto ai dipendenti di Enti Locali, Stazioni Appaltanti e Gestori dei servizi di TPL.

L’obiettivo di federMobilità è quello di realizzare una vera e propria Scuola di formazione .

Nel corso del mese di novembre si terrà la conferenza stampa di presentazione.

Con la continuità dell’offerta convegnistica, seminariale e formativa finora proposta puntiamo a conseguire, con il contributo di tutti quelli che vorranno costruire con noi una rete di informazioni per dare visibilità e soluzioni alle problematiche del TPL, l’allargamento della base associativa, che consideriamo una priorità.

Anche per questo, nel corso del 2020, auspichiamo la partecipazione e l'adesione dei numerosi Enti Territoriali e Locali, Province comprese, alla vita dell'Associazione assieme alle Agenzie e agli Organismi che espletano funzioni di stazione appaltante, di regolazione, di indirizzo e di controllo di servizi di trasporto pubblico.

E' in questo modo che proponiamo di rilanciare la nostra azione promuovendo la più ampia e qualificata adesione ad un progetto di condivisione e valorizzazione di esperienze anche nei confronti di interlocutori nazionali quanto mai decisivi per il nostro futuro come il Parlamento, il Governo, l'Autorità nazionale per la Regolazione dei Trasporti, l'Autorità di Garanzia per il Mercato .

Per qualsiasi ulteriore informazione contattateci al numero - 0532 599447/599448 oppure collegandovi al sito dell'Associazione – [www.federmobilita.it](http://www.federmobilita.it).

Con l'auspicio in un positivo riscontro alla presente e confidando nella vostra partecipazione alle iniziative organizzate da parte di federMobilità, invio i miei più cordiali saluti

Il Presidente  
Giuseppe Ruzziconi

## 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 varie 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.

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 2» post lockdown (tuttora in corso) ma traguardando un nuovo governo della mobilità per una «Fase 3» 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 urbana 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.

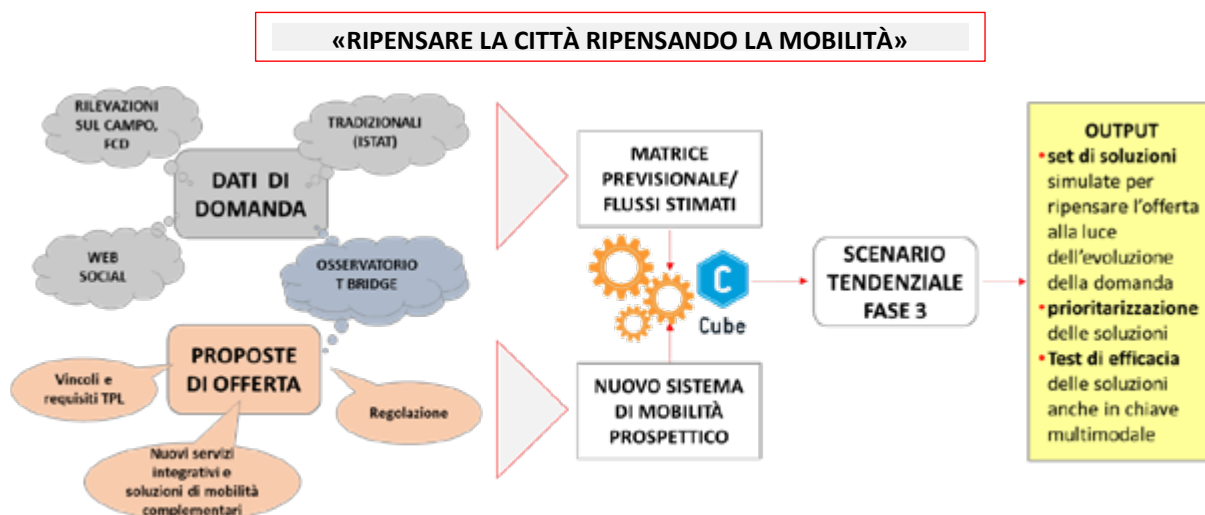
A partire dai **DATI DI DOMANDA** e dalle successive **PROPOSTE DI OFFERTA**, il modello mira ad ottenere uno **SCENARIO TENDENZIALE (FASE 3)** per l'elaborazione di specifici OUTPUT, condivisi con l'Amministrazione pubblica.

### 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 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](http://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 pianificatori (es per la promozione di nuovi servizi/infrastrutture, la comunicazione ai cittadini, le collaborazioni pubblico/privato, ...), sia agli operatori privati (nuovi bisogni dell’utenza, nuovi business models, ...).

L’Osservatorio di T Bridge avrà nella sua raccolta di *best practices* anche le informazioni che scaturiranno dalle Linee guida del progetto Elviten.

### T Bridge S.p.A.

T Bridge 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€.

### La sede principale di T Bridge S.p.A.



Via Garibaldi, 7/10

16124 Genova

Tel: 010.5769111

Fax: 010.5531185

[info@tbridge.it](mailto:info@tbridge.it)

[www.tbridge.it](http://www.tbridge.it)

**T BRIDGE**

**BV TECH**  
Securing the Future.