



A

agora / IDEE PER
LA MOBILITÀ
DEL FUTURO

Ripartiamo. Le nuove sfide della mobilità

dicembre 2020

26

gruppo **Atlantia** 

Ripartiamo. Le nuove sfide della mobilità

N° 26

dicembre
2020



gruppo **Atlantia** 

**Direttore
Responsabile
ed Editoriale**
Vittorio Bo

**Coordinamento
Editoriale**
Silvia Gambadoro
Marianna Lorusso
Leonie Smushkovich
Isabella Spinella

Managing Editor
Cecilia Toso

Redazione
Chiara Pibiri

**Collaboratori
esterni**
Morena Pivetti
Maria Chiara Voci

Traduzioni
Laura Culver
Joan Rundo

**Art direction
e progetto grafico**
Undesign

Banca immagini
Getty Images

**Immagine
di copertina**
© Getty Images

Una rivista di
Autostrade per l'Italia
via A. Bergamini 50
00159 Roma
www.autostrade.it

**Edita da
Codice Edizioni**
via San Francesco
da Paola 37
10123 Torino
t +39 011 19700579
www.codiceedizioni.it
agora@codiceedizioni.it

codice
EDIZIONI

Distribuzione
esclusiva per l'Italia
Agenzia Libreria
International srl

«New normal per me significa reinventarsi per rispondere alle nuove condizioni»

Carlo Ratti

contributors



Aldo Bonomi

Sociologo, è fondatore dell'istituto di ricerca Consorzio AASTER. Ha ricoperto la carica di consulente alla presidenza del CNEL. Per molti anni ha scritto per il "Corriere della sera", è direttore della rivista "Communitas", e dal 2005 cura la rubrica del "Sole 24 ORE" *Microcosmi*. È autore di numerose pubblicazioni tra cui *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel nord Italia* (Einaudi, 1997) e *Il capitalismo in-finito. Indagine sui territori della crisi* (Einaudi, 2013).

Joerg Eberhart

Dal 2014 è Presidente e CEO di Air Dolomiti (la compagnia aerea italiana del Gruppo Lufthansa), dopo aver ricoperto vari incarichi manageriali all'interno della casa madre. Inoltre, per diversi anni è stato pilota per Lufthansa (nel 2007 ha conseguito il brevetto di volo come comandante Airbus A320), e ha lavorato come consulente per società di rilievo come Daimler, Chrysler e Integrata, ed è stato Amministratore Delegato di Aerologic.

Carlo Ratti

Architetto e ingegnere, è membro del World Economic Forum Global Council on the Future of Cities and Urbanization, direttore del Senseable City Lab presso il MIT di Boston e socio fondatore della Carlo Ratti Associati. I suoi lavori sono stati esposti nei più importanti musei di design – tra cui il MoMA di New York, lo Science Museum di Londra, il Museu del Disseny di Barcellona – e alla Biennale di Venezia. La rivista "Esquire" lo ha inserito tra i «Best & Brightest», "Forbes" tra i «Names You Need to Know» e "Wired" nella lista delle «50 persone che cambieranno il mondo».

Roberto Tomasi

È Amministratore Delegato e Direttore Generale di Autostrade per l'Italia, e precedentemente Condirettore Generale della società dal 2015. È stato responsabile della Generazione a Carbone del Gruppo Enel e, prima ancora, responsabile dell'Engineering & Construction per la realizzazione dei grandi impianti di generazione convenzionali in ambito nazionale e internazionale. È coordinatore delle società concessionarie autostradali italiane del Gruppo per gli investimenti e le attività di Value Engineering.



Ripartiamo. Le nuove sfide della mobilità

sommario

06 Introduzione



Intervista a
Roberto Tomasi
24 **Parole d'ordine:
slancio e
innovazione**
di Vittorio Bo



Intervista a
Joerg Eberhart
30 **Il decollo di
una nuova era**
di Maria Chiara Voci



08 **Strade Visioni**
**Le strategie di
ripartenza delle
aziende italiane**



Intervista a
Carlo Ratti
36 **Progettare
il nostro domani**
di Morena Pivetti



52 **La mobilità
dolce conquista
gli italiani**
di Morena Pivetti

Infografica
44 **Riprendere
il viaggio**



46 **Dimmi quanto
sei digitale**
di Aldo Bonomi

Reportage
60 **Autostrade Insieme:
riunirsi in uno
spazio virtuale**
di Marianna Lorusso

66 *English
version*

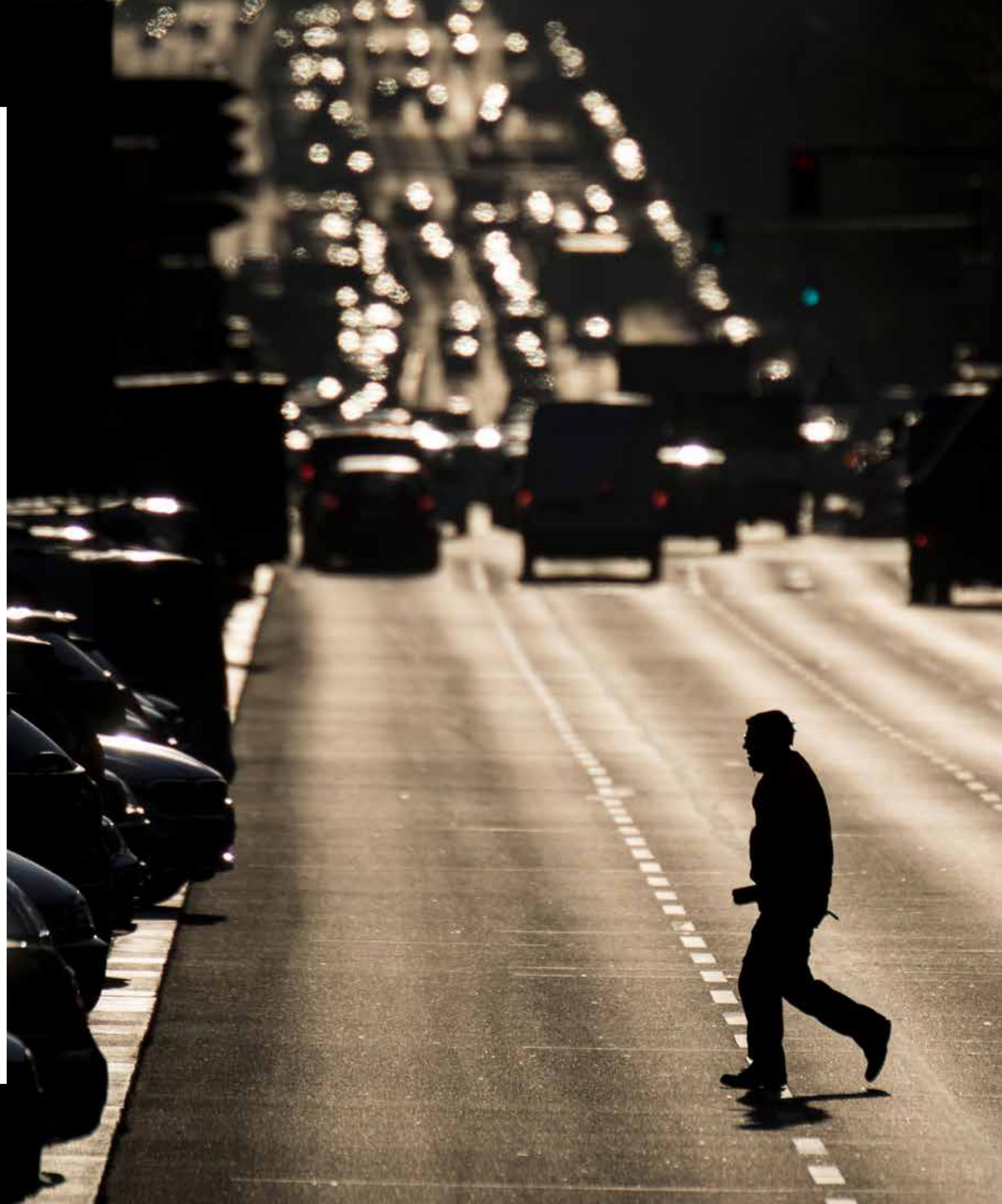
introduzione

Il 2020 verrà certamente ricordato come un anno spartiacque, anche se con tutta probabilità non siamo ancora in grado di immaginare quanto. Dall'inizio della pandemia di Covid-19, infatti, la vita di ognuno di noi è cambiata più e più volte, e così le decisioni politiche, le regole e l'andamento dell'economia.

Ad aprile, il Fondo Monetario Internazionale prevedeva per il 2020 una recessione mondiale con una contrazione del 3%: una crisi paragonabile solo a quella del 1929. Ad agosto, secondo Eurostat l'Italia ha avuto, nel secondo trimestre, un calo del PIL del 12,4% – un dato in linea con quello dell'Eurozona –, mentre quello del Regno Unito si è contratto del 20,4% e quello degli Stati Uniti del 9,5%. Se alcuni Paesi sono più avvezzi a vedere oscillare la propria economia, per altri questa crisi interrompe una crescita di anni.

La situazione mondiale, quindi, è ancora troppo instabile per comprendere la portata del cambiamento, ma alcuni dati possono aiutarci in questa analisi e incoraggiarci, perché l'essere umano ha dimostrato ancora una volta di essere in grado di compiere una straordinaria evoluzione. Basti pensare che, nel mese di giugno, la produzione di servizi nell'UE era già cresciuta dell'8,6% rispetto a maggio, che il 13 maggio l'UE aveva già adottato un pacchetto di linee guida per riprendere in sicurezza i viaggi tra gli Stati membri e che a settembre l'Europa faceva parte di quel 53% delle destinazioni turistiche che avevano ridotto le restrizioni di circolazione. In questo numero di *Agorà* abbiamo cercato di inquadrare una situazione in perenne evoluzione, che cerca di adattarsi alle curve dei contagi, alle decisioni dei governi sulle restrizioni, ma che ha come unico obiettivo la ripartenza di tutte le diverse attività in sicurezza. Mentre le aziende e i governi trovano nuove formule per permetterci di lavorare, viaggiare e reagire all'impatto della pandemia, in questi mesi sono nate anche iniziative e riflessioni che cominciano a delineare un *new normal* che potrebbe riservare moltissime sorprese e inimmaginate opportunità.

fotografia
Getty Images



Le strategie di ripartenza delle aziende italiane

Strade Visioni

Smart working, dispositivi di protezione individuale, distanziamento fisico e test sierologici. In questa fase di emergenza sanitaria le aziende italiane hanno reagito rimodulando la propria attività per rispettare le norme richieste e tornare al lavoro in sicurezza.

Fotografie Getty Images



01

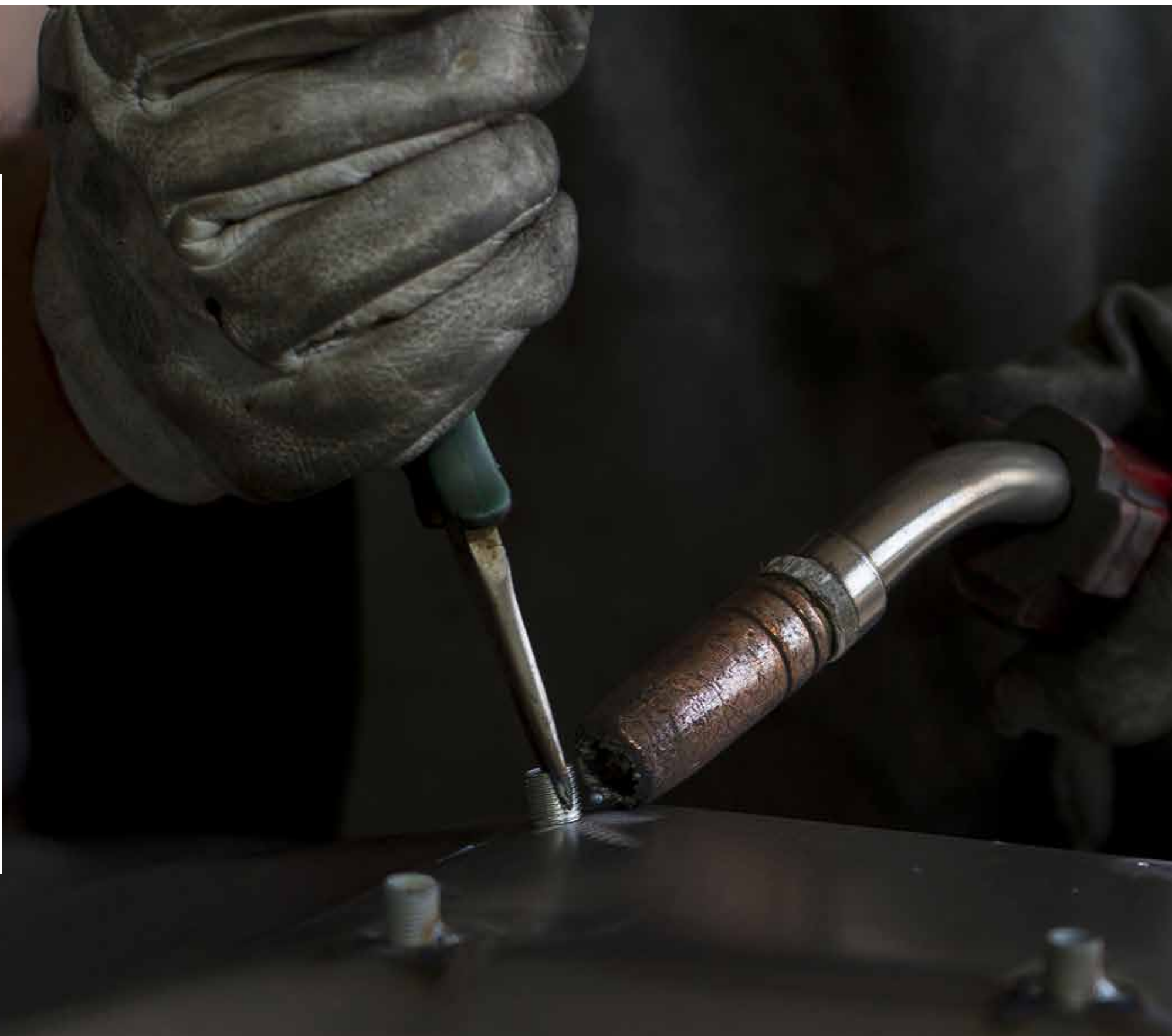
Investimento medico

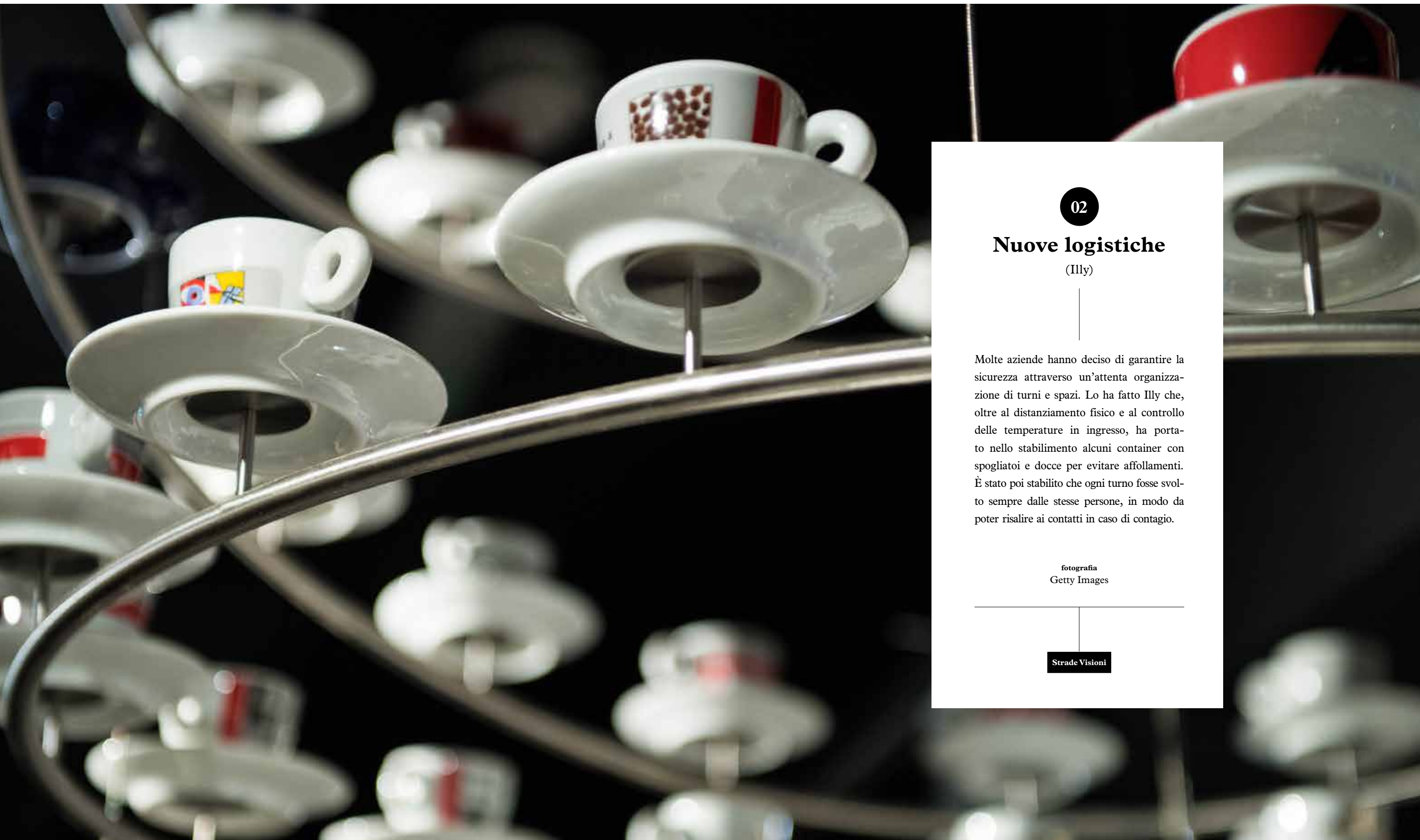
(Str Automotive)

Per ripartire, alcune aziende hanno puntato sul monitoraggio della salute dei dipendenti. È il caso per esempio di Str Automotive, azienda di Pesaro – una delle province italiane inizialmente più colpite – che produce componentistica auto, tra gli altri, per Ferrari e Maserati. Dopo il primo lockdown, sierologici con il 95% di attendibilità da ripetere ogni 20 giorni, per avere uno screening preciso.

fotografia
Getty Images

Strade Visioni





02

Nuove logistiche

(Illy)

Molte aziende hanno deciso di garantire la sicurezza attraverso un'attenta organizzazione di turni e spazi. Lo ha fatto Illy che, oltre al distanziamento fisico e al controllo delle temperature in ingresso, ha portato nello stabilimento alcuni container con spogliatoi e docce per evitare affollamenti. È stato poi stabilito che ogni turno fosse svolto sempre dalle stesse persone, in modo da poter risalire ai contatti in caso di contagio.

fotografia
Getty Images

Strade Visioni

03

Lavorare in sicurezza

(Autostrade per l'Italia)

Autostrade per l'Italia ha riprogrammato le attività di gestione della rete coniugando la continuità del servizio e la tutela delle persone al lavoro. Durante la prima fase di lockdown i cantieri di manutenzione non si sono mai fermati, e i grandi cantieri sono stati riaperti grazie alla sottoscrizione di un protocollo di regolamentazione delle misure per il contrasto al virus.

L'azienda ha fornito inoltre strumenti e informazioni a tutti i dipendenti per rientrare al lavoro in sicurezza, insieme alla possibilità di effettuare in sede, gratuitamente e su base volontaria, un prelievo di sangue per il test sierologico. Tutto questo grazie ad accordi con il Policlinico Agostino Gemelli di Roma, il Policlinico Universitario Campus-Biomedico e strutture ospedaliere locali.

imagine
Autostrade per l'Italia

Strade Visioni

RIENTRO SICURO

**Torniamo al lavoro
con responsabilità e in sicurezza**



autostrade // per l'italia



05

A piccoli passi

(Gucci)

Nel mondo della moda, e non solo, alcune aziende hanno deciso di procedere per gradi: non una riapertura totale ma una lenta ripresa dell'attività. Gucci, per esempio, ha dato il via aprendo solamente il laboratorio di prototipi di Scandicci e solo dopo una consulenza virologica che incrementasse la sicurezza.

fotografia
Getty Images

Strade Visioni

06

Ode alla solitudine

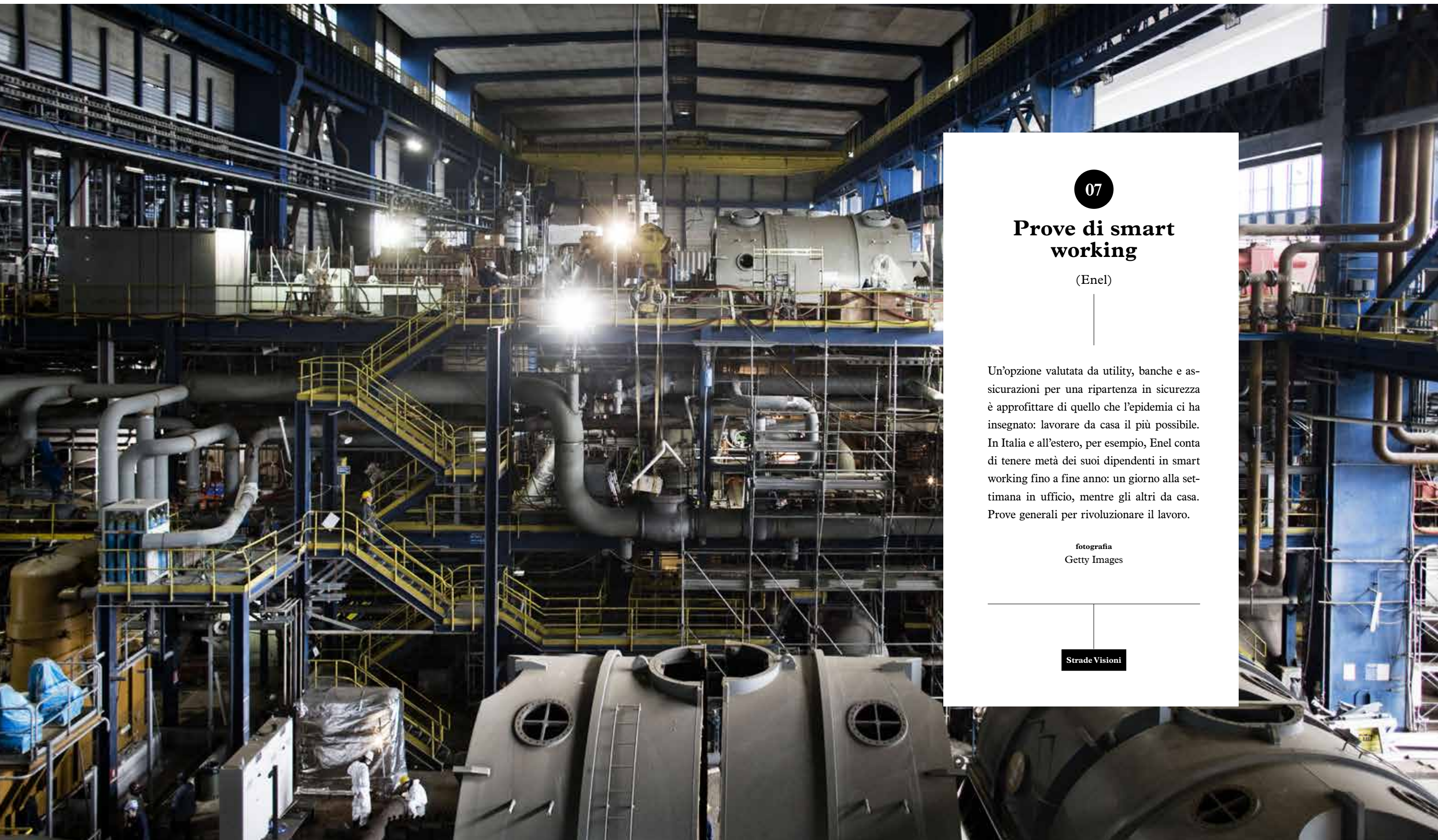
(Teatro Argentina)

L'industria dello spettacolo è tra i settori più colpiti e con più difficoltà per ritornare alla normalità. Al Teatro Argentina di Roma, durante il periodo di apertura, hanno ovviato alle regole di distanza tra gli attori mettendo in scena un'opera con una drammaturgia particolare: la solitudine dei personaggi e delle situazioni rendono la distanza non un limite ma una necessità per la narrazione.

fotografia
Getty Images

Strade Visioni





07

Prove di smart working

(Enel)

Un'opzione valutata da utility, banche e assicurazioni per una ripartenza in sicurezza è approfittare di quello che l'epidemia ci ha insegnato: lavorare da casa il più possibile. In Italia e all'estero, per esempio, Enel conta di tenere metà dei suoi dipendenti in smart working fino a fine anno: un giorno alla settimana in ufficio, mentre gli altri da casa. Prove generali per rivoluzionare il lavoro.

fotografia
Getty Images

Strade Visioni

08

Gli aeroporti più sicuri al mondo

(ADR-Aeroporti di Roma)

Sicurezza, pulizia, efficienza dei test Covid-19, segnaletica, mantenimento delle distanze e monitoraggio del flusso dei voli: così sono ripartiti in efficienza gli aeroporti di Roma. Ciampino e Fiumicino hanno ricevuto l'Airport Health Accreditation dall'ACI (Airports Council International). La sezione europea dell'ACI, che rappresenta più di 500 scali in Europa, ha anche insignito Fiumicino del Best Airport Award per il terzo anno consecutivo. Fiumicino è inoltre il primo aeroporto al mondo premiato con cinque stelle per le misure e i protocolli di sicurezza dall'ente internazionale di rating aeroportuale Skytrax.

fotografia
D. Muscella

Strade Visioni





Parole d'ordine: slancio e innovazione

Intervista a **Roberto Tomasi**

In questi mesi che hanno destabilizzato il mondo, Autostrade per l'Italia ha riorganizzato le modalità di lavoro dei suoi dipendenti e proseguito nel rispetto della sicurezza i cantieri non rimandabili. E ha ideato un ambizioso piano di investimenti e innovazione per realizzare le autostrade del futuro: connesse, tecnologiche e sostenibili. In una parola, "intelligenti".

di
Vittorio Bo

fotografie
Archivio Autostrade per l'Italia

Un'emergenza nazionale che ben presto si è dimostrata anche globale. In un'azienda delle dimensioni di Autostrade per l'Italia, che opera sul territorio, quali misure e innovazioni sono state adottate a tutela della sicurezza dei dipendenti?

Durante la prima ondata dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19, Autostrade per l'Italia ha prontamente riorganizzato le proprie attività in considerazione delle misure di prevenzione del contagio e delle indicazioni contenute nelle ordinanze governative che predisponavano il lockdown. Abbiamo riprogrammato le attività di gestione della rete coniugando la continuità del servizio e la tutela dei nostri colleghi. Per esempio, non abbiamo interrotto i cantieri di manutenzione non rinviabili e gli interventi per la sicurezza della rete, approfittando dei bassi flussi di traffico per svolgere le attività più impattanti. Siamo stati i primi a riaprire i grandi cantieri – come quelli di potenziamento dell'Autostrada del Sole, che vedono impiegate fino a 150 maestranze per ogni turno – grazie alla sottoscrizione di un protocollo di regolamentazione delle misure per il contrasto al virus con le sigle sindacali.

Stop alle trasferte, smart working, distanziamento sociale: un cambiamento epocale che ha rivoluzionato il *modus operandi* delle imprese. Per un'azienda come Autostrade per l'Italia, sempre operativa nella gestione della viabilità e impegnata nello sviluppo di un importante piano di potenziamento e di ammodernamento della rete, quali sono state le conseguenze in termini di operatività ed efficienza?

Un cambiamento epocale che non ci ha trovati impreparati. In questo contesto così drammatico, Autostrade per l'Italia si è attivata da subito per rifornire il proprio personale dei dispositivi di protezione e ha sostenuto le nuove forme di lavoro: l'80% dei nostri impiegati lavora in smart working.

Nonostante la gravità del periodo, abbiamo mantenuto sempre un atteggiamento proattivo. A giugno siamo riusciti a concludere lo scavo della galleria Santa Lucia a Barberino del Mugello, conciliando la sicurezza dei lavoratori e la continuità del cantiere, e rispettando i tempi di conclusioni dei lavori. È uno dei principali investimenti infrastrutturali in corso in Italia e in Europa: uno scavo altamente complesso di oltre sette chilometri, realizzato con una delle frese più grandi del mondo. Durante i mesi di chiusura per l'emergenza Covid-19, Autostrade per l'Italia ha comunque mantenuto attivi i cantieri sulla rete, a partire dalle attività di monitoraggio e ispezione delle infrastrutture come viadotti e gallerie. E non solo. Ab-

Autostrade per l'Italia si è attivata da subito per rifornire il proprio personale dei dispositivi di protezione, e ha sostenuto le nuove forme di lavoro: l'80% dei nostri impiegati lavora in smart working



In queste pagine: operatori di viabilità al lavoro lungo la rete autostradale.

biamo garantito su tutta la rete la prosecuzione del piano di adeguamento delle gallerie alla normativa europea in materia di gestione degli incendi, l'esecuzione di interventi strutturali, ispezioni sui viadotti e interventi di sostituzione e manutenzione delle barriere di sicurezza.

Qual è stato per il settore autostradale l'impatto immediato di questa emergenza e come ha influito sui livelli di traffico? Come si è organizzata l'azienda per attutire il colpo?

L'emergenza coronavirus ha modificato le abitudini di mobilità degli italiani e l'impatto sull'intero settore dei trasporti è stato devastante. Il traffico autostradale ha registrato cali impensabili. Nel periodo di massima emergenza la nostra rete ha avuto riduzioni superiori anche dell'80% rispetto ai flussi riscontrati nelle stesse settimane del 2019. Per l'anno in corso abbiamo stimato minori ricavi per un miliardo, e ipotizziamo un rosso di 300 milioni anche per l'anno prossimo.

Ci saranno, secondo lei, conseguenze (anche positive) sulla mobilità futura, dopo questa crisi? È possibile trasformare la sfida dell'emergenza e della ripresa in un'occasione di cambiamento ed evoluzione per il settore delle infrastrutture?

Dal settore autostradale può scaturire un forte impulso per la ripresa economica dell'intero Paese. L'AISCAT, la nostra

associazione di categoria, sottolinea che destinando al nostro settore una parte delle risorse del Recovery Fund potremmo avere numerosi benefici per la collettività. Il settore autostradale diventerebbe così un volano per l'economia nazionale, assicurando un potenziamento delle infrastrutture e un ammodernamento di quelle esistenti. Un passo immediato sarebbe quello di finanziare una parte degli investimenti già autorizzati e immediatamente cantierabili.

La digitalizzazione degli asset è un altro aspetto decisivo. Nel giro di pochi anni, le nuove autostrade dovranno diventare sempre più connesse e "intelligenti". Occorre, inoltre, puntare sulla green infrastructure e ridurre la congestione delle aree urbane sviluppando aree intermodali tra reti autostradali e urbane.

Il piano strategico di trasformazione 2020-23 di Autostrade per l'Italia mette al centro l'innovazione tecnologica. Come si traduce in termini di servizi e miglioramenti tangibili per i vostri clienti? E di gestione e di sicurezza della rete in questa fase di emergenza?

Il piano prevede la completa digitalizzazione delle procedure e dei processi lavorativi aziendali, attraverso l'adozione dei più avanzati strumenti tecnologici disponibili sul mercato. Un elemento cardine di questa strategia è la realizzazione, insieme a IBM, di una piattaforma di intelligenza artificiale che consentirà di monitorare i 1943 ponti e viadotti della rete. La nuova

Nel giro di pochi anni, le nuove autostrade dovranno diventare sempre più connesse e "intelligenti"



In queste pagine: l'automazione nei caselli di Autostrade per l'Italia, termoscanner per la rilevazione della temperatura e colonnine di distribuzione di gel igienizzante installati all'ingresso della sede di Autostrade per l'Italia a Roma.

Insieme a IBM, Autostrade per l'Italia vuole realizzare una piattaforma di intelligenza artificiale che consentirà di monitorare i 1943 ponti e viadotti della rete autostradale



piattaforma sarà impiegata dalle società esterne incaricate delle attività di monitoraggio, e sarà basata su una totale trasparenza e condivisione delle informazioni.

Per l'attivazione della piattaforma, sono già in corso di installazione sulla rete autostradale diversi sensori multifunzione, grazie ai quali sarà possibile avere un monitoraggio continuo delle opere d'arte prioritarie e una raccolta informazioni in tempo reale sulle condizioni di viabilità e controllo traffico.

L'investimento complessivo di Autostrade per l'Italia per la digitalizzazione degli asset e dei processi organizzativi è pari a ulteriori 200 milioni di euro, che si aggiungono a circa 300 milioni di euro di investimenti in software, hardware e altri beni materiali e immateriali di proprietà.

Infine, nonostante il momento di forte incertezza Autostrade per l'Italia ha presentato recentemente un piano economico finanziario molto importante e un piano di investimenti ambizioso. Ce li racconta?

Il 14 settembre 2020 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il piano economico e finanziario al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per il quinquennio 2019-2024, il piano prevede nuove opere – come la Gronda e il passante di Bologna – e il potenziamento della rete esistente. Inoltre, sono previsti 1,2 miliardi di impegni aggiuntivi per la manutenzione dell'infrastruttura rispetto al volume di attività oggetto di remunerazione definito nella delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, di cui 872 milioni destinati a ponti, viadotti e gallerie. Questa tipologia di interventi è destinata al recupero conservativo degli elementi degradati o dell'intera struttura. Inoltre, prevediamo 460 milioni di investimenti. Questa distribuzione è stata formulata tenendo conto dei cronoprogrammi di intervento definiti da Autostrade per l'Italia sulla base degli esiti dei processi di sorveglianza, affidati a qualificate società d'ingegneria terze, e dai criteri di attribuzione delle priorità condivise con le Direzioni di Tronco.





Il decollo di una nuova era

Intervista a **Joerg Eberhart**

Aeroporti riorganizzati per ridurre al minimo il contatto fisico, aerei dotati delle più moderne tecnologie di sanificazione e una nuova attenzione all'ambiente: volare nell'era post-Covid è una sfida in termini di soluzioni pratiche. Il presidente e amministratore delegato di Air Dolomiti Joerg Eberhart racconta la ripartenza della sua compagnia.

di
Maria Chiara Voci

fotografie
Getty Images e Air Dolomiti

Ci sarà chi, almeno nel futuro più prossimo, rinuncerà a volare. E chi, al contrario, continuerà a farlo per necessità di business e non potrà dunque evitarlo. Infine, ci sono i cosiddetti passeggeri *bleisure* (neologismo derivato dall'unione delle parole "business" e "leisure"), che si spostano per affari e per piacere e hanno costruito intorno al volo il proprio stile di vita. A seconda dell'approccio che ciascuno di noi ha verso l'esperienza del viaggio in aereo, sarà diversa la reazione nel post-pandemia. La proiezione è di Joerg Eberhart, presidente e amministratore delegato di Air Dolomiti, la compagnia italiana del gruppo Lufthansa. Lui che – all'indomani del lockdown – ha preso carta e penna e ha scritto ai propri clienti per parlare di una situazione senza precedenti e per tranquillizzare tutti chiocando: «Grazie per la vostra fiducia e comprensione: non vediamo l'ora di ripartire insieme a voi!».

Il periodo del lockdown ha inciso in maniera profonda sulle abitudini di spostamento delle persone. L'esperienza di volo è destinata a cambiare per sempre?

Difficile prevederlo con esattezza. Dipenderà molto dalle normative che saranno varate nei prossimi mesi, oltre che naturalmente dagli sviluppi di Covid-19. L'auspicabile efficacia dei vaccini potrebbe senz'altro alleggerire uno stato di apprensione legato all'atto di prendere l'aereo. Resta comunque il fatto che, come ogni sensazione, l'esperienza di volo è estremamente soggettiva. C'è chi la vive come un'avventura liberatoria e piacevole per raggiungere mete amene e chi la associa al lavoro.

Le stazioni aeroportuali diventeranno "bolle sicure" con accesso consentito solo a persone sane? Come si è modificato lo spazio fisico nelle zone di transito e attesa?

Gli aeroporti si sono attrezzati per fronteggiare l'emergenza coronavirus. Oltre alla misurazione della temperatura in entrata, vi è l'obbligo di indossare la mascherina chirurgica (o di protezione superiore) all'interno. Gli spazi comuni e i punti di maggior assembramento, quali check-in e controlli di sicurezza, sono stati predisposti in modo da garantire il distanziamento sociale tra gli utenti. Sono stati posizionati cartelli informativi, segnaletica orizzontale e colonnine di distribuzione di gel igienizzante, e naturalmente tutte le aree sono sanificate di frequente come da normativa in vigore. Alcuni scali hanno adottato ulteriori precauzioni. L'aeroporto di Firenze, ad esempio, ha creato in tempi record un nuovo gate Covid-Safe, dotato di posti a sedere distanziati, di area d'imbarco con

L'esperienza di volo è estremamente soggettiva. C'è chi la vive come un'avventura liberatoria e piacevole per raggiungere mete amene e chi la associa al lavoro

In queste pagine:
nuovi comportamenti e nuove norme di sicurezza sanitaria negli aeroporti.



incollamento controllato e con la possibilità di raggiungere l'aereo a piedi senza l'utilizzo del bus. Prima dell'ingresso nell'aerostazione, i passeggeri in partenza accedono a un portale per la sanificazione personale con perossido di idrogeno.

Com'è cambiata la policy a bordo dell'aeromobile?

L'uso della mascherina è obbligatorio sia per il personale navigante sia per tutti i passeggeri. Il servizio di catering è ridotto al minimo per limitare il contatto tra le persone e favorire la sicurezza in volo. Le riviste vengono distribuite su richiesta ed è attivo il servizio di Inflight Entertainment: una piattaforma raggiungibile tramite Wi-Fi dal proprio smartphone sulla quale sono caricati contenuti virtuali quali riviste, minigame, itinerari di viaggio, informazioni sulla compagnia, sulle destinazioni e sulle agevolazioni per i passeggeri. Per quanto riguarda l'accesso alle toilette i passeggeri sono invitati, tramite annuncio a bordo, a evitare le code, situazione che peraltro si verifica di rado vista la breve durata dei nostri voli.

Sotto l'aspetto tecnologico, i check-in fisici esisteranno ancora? Caschi o rilevamenti biometrici: come incidono sulle procedure di accesso e controllo dei passeggeri? Il passaporto immunitario diventerà la regola?

Lo sviluppo dell'automatizzazione dei processi era la strada verso la quale il nostro settore già stava evolvendo naturalmente per rispondere a esigenze di rapidità ed efficienza. Di conseguenza, la particolare situazione creata dalla diffusione di Covid-19 non ha fatto che accelerare un cambiamento naturale già in atto. Per il futuro, se predisposte dai gestori aeroportuali e in accordo alle nostre procedure, si cercherà sicuramente di utilizzare tecnologie volte alla riduzione o eliminazione dei contatti fra le persone in aeroporto, come self-service technology, mobile, contactless biometrics technology, app. Per ciò che riguarda il passaporto immunitario, al momento non è disponibile, ma difficilmente credo che possa diventare la regola, a causa delle consistenti complicazioni che potrebbe comportare.

La necessità di maggiori controlli unita ai tempi per la sanificazione dei velivoli o dei bagagli incide, e inciderà in futuro, sui tempi di attesa e sui costi finali di un biglietto?

Siamo consci che il fattore tempo sia importante soprattutto per alcune categorie di passeggeri, che devono spostarsi per lavoro o prendere più voli in connessione. Le nuove tecnologie dovrebbero semplificare le procedure di imbarco e quindi ridurre i tempi di attesa – per esempio il rilevamento biome-



L'obiettivo per Air Dolomiti è aumentare in modo progressivo le frequenze, affrontando in maniera graduale tutti gli step necessari per operare in completa tranquillità e sicurezza

trico del volto dovrebbe permettere al passeggero di non dover mostrare ripetutamente documenti o carta d'imbarco, e il web check-in dovrebbe consentire di effettuare l'accettazione del bagaglio con la stampa della relativa etichetta già da casa. Per quanto riguarda il costo del biglietto, ritengo che l'abilità dell'aeroporto di trovare soluzioni sempre più innovative ed efficienti incida in definitiva sul costo finale. Di certo, un aeroporto moderno ed efficace come Fiumicino potrebbe avere una marcia in più rispetto ad altri.

Oggi la sanificazione in tempo reale degli ambienti si avvale, oltre che dei filtri HEPA, anche di sistemi di ozonizzazione, ionizzazione o fotocatalisi dell'aria. Siete già dotati di sistemi di questo tipo o, in caso contrario, a quale tecnologia vi rivolgete?

A bordo dei nostri aerei sono presenti i filtri HEPA, che rimuovono il 99,999% di virus e batteri seguendo la normativa in vigore. Per il momento non sono previsti sistemi di purificazione che utilizzano ionizzazione o fotocatalisi dell'aria, poiché l'aria presente in cabina viene completamente cambiata ogni 2-3 minuti. Inoltre, ogni aereo viene sanificato con prodotti disinfettanti, che eliminano virus e batteri dalle superfici.

Nei collegamenti fra Italia e Germania siete posizionati come un ponte di accesso per il turismo che viaggia nelle due direzioni. Amplierete la vostra offerta nel nostro Paese?

In questi ultimi mesi abbiamo cercato di ripartire con i voli sui nostri hub tedeschi offrendo sia voli per l'Italia sia per l'Europa (questi ultimi per conto di Lufthansa). A questa attività abbiamo affiancato una proposta di voli punto a punto. Il network è tuttavia in continua evoluzione e la programmazione della prossima stagione dipenderà anche dall'evoluzione della pandemia. Durante l'estate 2020 abbiamo effettuato alcuni collegamenti nazionali dall'aeroporto di Firenze per Palermo, Catania, Cagliari e Bari. L'obiettivo per Air Dolomiti è aumentare in modo progressivo le frequenze, affrontando in maniera graduale tutti gli step necessari per operare in completa tranquillità e sicurezza. La prova che ci aspetta nei prossimi mesi sarà incoraggiare i passeggeri a ricominciare a volare sia per business sia per turismo. Di sicuro ci vorrà del tempo, ma siamo fiduciosi che gradualmente ciò potrà avvenire.

Alcuni scali hanno adottato ulteriori precauzioni. L'aeroporto di Firenze, ad esempio, ha creato in tempi record un nuovo gate Covid-Safe

In queste pagine:
l'Embraer 195 di Air Dolomiti
(la flotta è composta da 15
aeromobili da 120 posti)
e due assistenti di volo Air
Dolomiti in attesa di ricevere
i passeggeri a bordo.



Quali sono le politiche di rinuncia al viaggio di Air Dolomiti in caso di Covid?

La compagnia ha voluto essere il più possibile elastica per andare incontro alle nuove esigenze dei passeggeri. Confermare un viaggio in tempo di emergenza non è semplice, e per agevolare una più serena ripresa delle operazioni europee sono state proposte delle condizioni elastiche di rebooking. Con un supplemento di 70 euro e un eventuale adeguamento tariffario è possibile modificare tutte le prenotazioni effettuate a partire dal 20 marzo 2020. Questo si riferisce anche alle tariffe Economy Light e Business Saver, che di norma non sono modificabili. Sulle rotte domestiche, invece, è possibile cancellare la prenotazione (ricevendo il rimborso del biglietto) o provvedere gratuitamente al rebooking entro sette giorni dalla data di partenza del volo. Le prenotazioni effettuate attraverso il nostro sito possono essere bloccate e pagate in un momento successivo, entro i sette giorni dalla data di partenza del volo.

La crisi pandemica ha rimarcato le connessioni fra inquinamento ambientale e diffusione del rischio sanitario. Il traffico aereo è fra i responsabili dei livelli di emissione di carbonio in atmosfera. Quale l'impegno del settore e della vostra compagnia in tal senso?

Negli ultimi anni la nostra compagnia ha realizzato progetti importanti nell'ottica di cogliere i temi legati all'ecologia e al risparmio energetico per sviluppare una sensibilità sempre più orientata alla consapevolezza ambientale. Si tratta di soluzioni pratiche e rispettose della natura, che testimoniano il nostro impegno a incoraggiare comportamenti virtuosi. Da tempo, a bordo dei nostri voli tutti i trolley portavivande utilizzati per effettuare il servizio di bordo sono stati cambiati con una versione in lega di alluminio più leggera, con conseguente ottimizzazione del consumo di carburante. È stato inoltre ridotto quasi del tutto l'utilizzo di carta e plastica – sostituite rispettivamente da supporti elettronici e da stoviglie monouso in materiale ecosostenibile. Compatibilmente con il settore operativo, la nostra compagnia è attenta all'ambiente e si sta adoperando per ottenere nei prossimi mesi la certificazione EMAS oltre alla certificazione ISO 14001, che garantisce che l'azienda certificata è dotata di un sistema di gestione ambientale idoneo alla natura delle proprie attività e adeguato a tenere sotto controllo il proprio impatto ambientale, ricercando sistematicamente il miglioramento in modo coerente, efficace e soprattutto sostenibile.

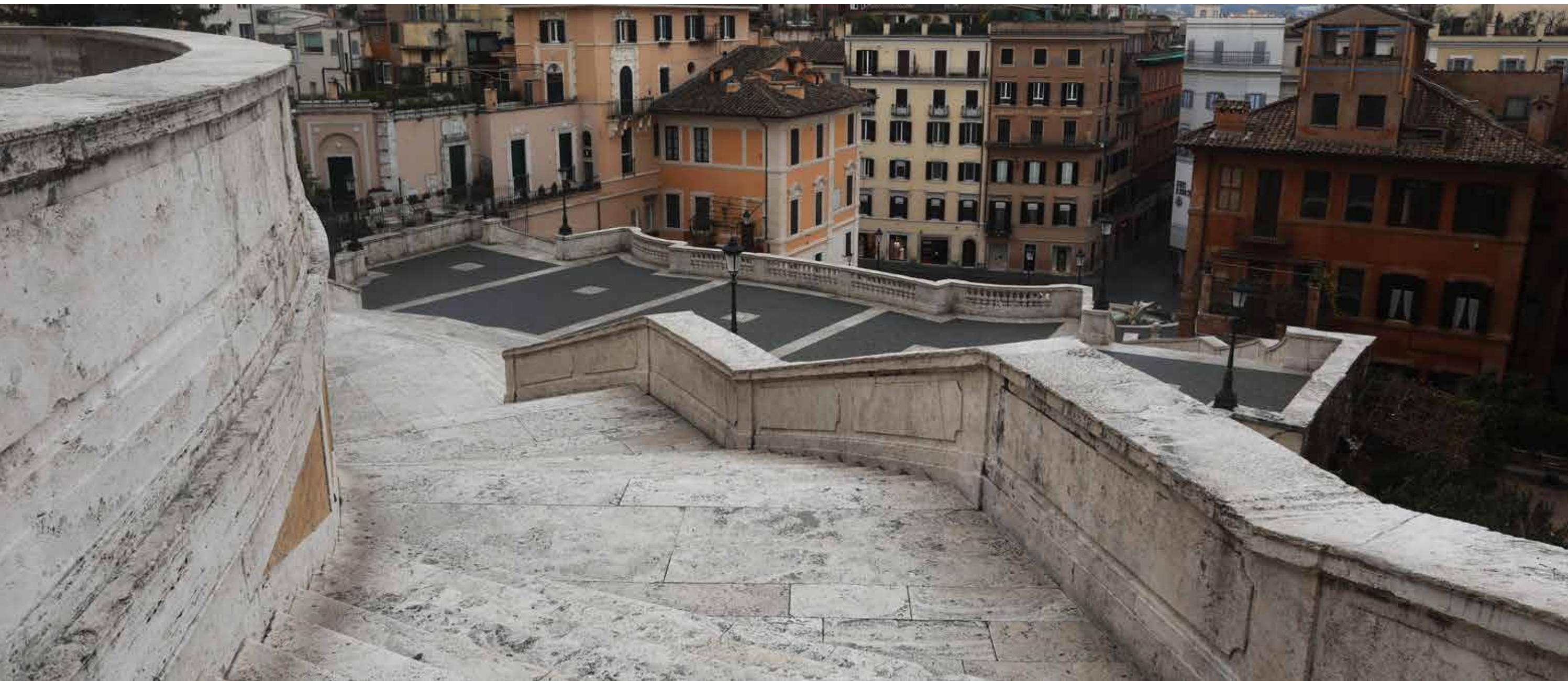
Progettare il nostro domani

Un interrogativo aleggia sul futuro post Covid-19: come sarà la nuova normalità? *Agorà* ne ha parlato con Carlo Ratti. Dal suo osservatorio di Boston l'architetto e ingegnere torinese non ha dubbi: torneremo a condividere gli spazi, a viaggiare (ma con un occhio più accorto alla sostenibilità), ad affollare gli stadi e anche ad abbracciarci.

Intervista a **Carlo Ratti**

di
Morena Pivetti

fotografie
Getty Images



I prossimi mesi continueranno a mostrarsi pieni di interrogativi e incognite: come sarà il vivere quotidiano? Quali abitudini dismetteremo, quali comportamenti diventeranno la nostra nuova routine? Continueremo a indossare le mascherine e a stare distanti, senza poterci toccare e tantomeno abbracciare? Come cambieranno i consumi e di conseguenza i beni e i servizi che si produrranno? Torneremo negli uffici (e come?) o continueremo a lavorare da casa connessi per via telematica? Come cambierà la scuola? Come ci sposteremo, quale tipo di mobilità prediligeremo, torneremo tutti a imbarcarci sugli aerei e sui treni? Come evolveranno le nostre città?

Abbiamo girato alcuni di questi interrogativi al professor Carlo Ratti, architetto e ingegnere di Torino che ora insegna al Massachusetts Institute of Technology di Boston, dove dirige il MIT Senseable City Lab, dopo esperienze al Politecnico di Torino, all'École Nationale des Ponts et Chaussées e ad Harvard. La rivista "Esquire" lo ha inserito tra i «Best&Brightest», "Forbes" tra i «Names you need to know» e "Wired" nella lista delle «50 persone che cambieranno il mondo».

Ratti è soprattutto un visionario, proiettato nel creare il mondo di domani, dopo averlo immaginato. E resta ottimista: le città si sono riprese da altre pandemie nel corso dei secoli, torneranno gli abbracci, i baci e anche gli stadi affollati, l'innovazione tecnologica accelererà, ci butteremo alle spalle i motori diesel.

Il nuovo coronavirus comparso nella città cinese di Wuhan e poi dilagato nel mondo viaggiando sui jet di linea, come ha raccontato la virologa Ilaria Capua, ha innescato una pandemia paragonabile alla febbre spagnola scoppiata esattamente un secolo fa. Al momento, fortunatamente, non per numero di morti – l'influenza H1N1 uccise 50 milioni di persone e ne infettò 500 milioni – ma perché segna un punto di svolta, di discontinuità, nella storia dell'umanità.

La mobilità delle persone – le merci non trasportano né trasmettono il coronavirus e in ogni caso hanno continuato a viaggiare perché non mancassero generi di prima necessità come farmaci e dispositivi biomedicali – è stata colpita in profondità con il divieto di muoversi da casa se non per necessità, con la chiusura di aeroporti, porti, stazioni e soprattutto delle frontiere, che ora stanno gradualmente riaprendo. Il professor Ratti, però, è convinto che ripartiremo, senza dimenticare i cieli blu liberi dall'inquinamento e senza esagerare con i viaggi transoceanici.



In queste pagine:
le città italiane deserte durante il primo lockdown e le strategie per tornare a viverle in serenità.



Professor Ratti, secondo lei come è cambiata la percezione sia del tempo, ritrovato e rallentato con la chiusura della maggior parte delle attività economiche e delle scuole, sia dello spazio, con l'obbligo di rimanere in lockdown e il divieto di "assembramento", all'aperto e al chiuso?

I nostri orizzonti spaziali si sono ristretti, a causa del lockdown. Come quando camminiamo nel deserto, e a poco a poco ci abituiamo alla rarefazione del mondo esterno scoprendolo ricco di dettagli che altrimenti sarebbero passati inosservati, così siamo andati alla scoperta delle nostre abitazioni e dei nostri quartieri. Una conoscenza approfondita e ripetuta, rispetto a quella estesa ma spesso rapida e superficiale che ci concedevamo prima. Ci siamo sentiti tutti come Xavier de Maistre, nei nostri continui *Voyage autour de ma chambre*, viaggi attorno alle nostre camere. Dopo tre mesi di domicilio coatto, il mio appartamento di Boston, che fino a ieri vivevo superficialmente, considerandolo poco più di un accampamento universitario, non ha più segreti e mi appare in tutto il suo splendore.

Quale sarà l'impatto che le nuove abitudini e la nuova quotidianità indotte dall'epidemia, come lo smart working, avranno sulla propensione delle persone alla mobilità e al viaggio, per lavoro ma anche nel tempo libero?

C'è chi dice che fosse tutto già scritto. Melvin Webber nel 1973 predisse: «For the first time in history, it might be possible to locate on a mountain top and to maintain intimate, real-time, and realistic contact with business or other associates» (Per la prima volta nella storia, potrebbe essere possibile sistemarsi sulla cima di una montagna e mantenere un contatto intimo, in tempo reale e concreto con la propria attività o con altri colleghi e collaboratori). In realtà io credo che presto torneremo nei nostri uffici: è lì che si formano quei legami deboli che sono fondamentali per le nostre reti sociali, come ha fatto notare Mark Granovetter nel suo celebre articolo *The strength of weak ties* (La forza dei legami deboli). L'inevitabilità dello spazio fisico ci impone incontri nuovi e inaspettati – ed è per il momento l'unico antidoto che abbiamo rispetto alla polarizzazione della rete.

I nostri orizzonti spaziali si sono ristretti a causa del lockdown e così siamo andati alla scoperta delle nostre abitazioni e dei nostri quartieri



Veniamo ora agli effetti sulla mobilità urbana e sulle città: al momento le tendenze che si rilevano sono il boom della micromobilità, biciclette e monopattini sugli scudi, il crollo del trasporto pubblico di massa e la rivincita dell'auto privata. Dureranno? E la sostenibilità ambientale che fine farà?

Dipenderà da noi farle durare. Confidiamo nella forza evocatrice del cielo blu ritrovato: «Come una stampa antica bavarese / vedo al tramonto il cielo subalpino»...

In questi mesi il traffico aereo e l'utilizzo del treno Alta Velocità sono crollati e ci siamo abituati a incontrarci sulla rete, con le videoconferenze, le videochiamate e gli e-meeting. Le compagnie aeree indicano il 2023 come anno della ripresa. Che impatto avrà tutto questo sulla mobilità di lunga percorrenza? A quali livelli riprenderà?

Una vittima del Covid-19 potrebbe essere il viaggio d'affari intercontinentale motivato da un incontro di poche ore. È capitato a tutti di farne negli anni passati: un'assurdità sociale e ambientale. Torneranno invece le conferenze accademiche, che rispondono a bisogni più profondi. Come ci ricorda David Lodge, «The modern conference resembles the pilgrimage of medieval Christendom in that it allows the participants to indulge themselves in all the pleasures and diversions of travel while appearing to be austere bent on self-improvement.



Una vittima del Covid-19 potrebbe essere il viaggio d'affari intercontinentale motivato da un incontro di poche ore. È capitato a tutti di farne negli anni passati: un'assurdità sociale e ambientale



In queste pagine: un nuovo sguardo sugli angoli delle meravigliose città europee.



To be sure, there are certain penitential exercises to be performed – the presentation of a paper, perhaps, and certainly the listening to the papers of others» (La conferenza moderna assomiglia ai pellegrinaggi della Chiesa medievale perché consente ai partecipanti di indulgere in tutti i piaceri e le deviazioni del viaggio mentre li fa apparire austeramente rivolti all'auto-miglioramento. Di sicuro ci sono una serie di esercizi penitenziali da eseguire – la presentazione di una ricerca, forse, e di sicuro l'ascolto della presentazione delle ricerche altrui).

Le due tendenze evolutive che caratterizzano la transizione dell'industria dell'automotive, la guida autonoma e il passaggio alle alimentazioni elettrico/idrogeno subiranno rallentamenti?

Credo che subiranno un'accelerazione: il Covid-19 ci ha lasciato la voglia di buttarci alle spalle il mondo di ieri, e credo anche i motori diesel.

Come ci aiuterà la tecnologia? La mobilità diventerà on demand/as a service? La sharing mobility, auto e bici condivisa, si riprenderà?

Credo che la condivisione si riprenderà. Torneranno anche gli stadi affollati, gli abbracci, i baci e persino le strette di mano sudaticce. Le nostre città ne hanno viste di cotte e di crude. Sono sopravvissute a calamità e pandemie più devastanti del Covid-19 e sono sempre risorte. A metà del Trecento, la peste falciò il 60 per cento della popolazione di Venezia. Non per questo nei secoli successivi abbiamo rinunciato a vivere nelle sue bellissime calli o ad affollare i suoi teatri. Credo che in un futuro non troppo lontano torneremo al teatro La Fenice, pigiati l'uno contro l'altro.

Il new normal, la nuova normalità: lei ha detto che sarà un salto nel futuro. Lo può spiegare?

New normal per me significa reinventarsi per rispondere alle nuove condizioni, al contorno, in questo caso imposte dalla pandemia. In breve: progettare il nostro domani.

Credo che la condivisione si riprenderà. Torneranno anche gli stadi affollati, gli abbracci, i baci e le strette di mano

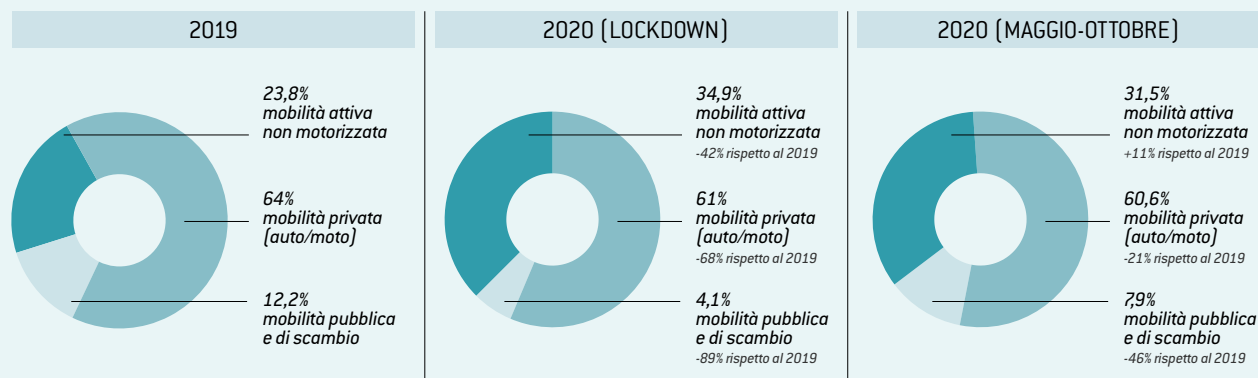
RIPRENDERE IL VIAGGIO

Infografica a cura di Undesign

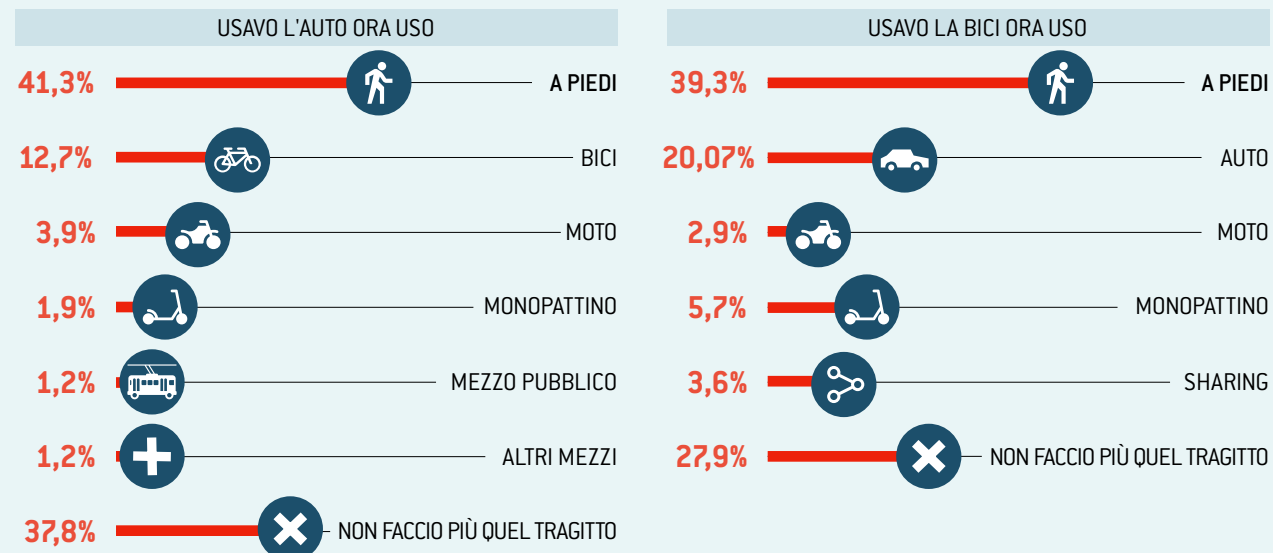
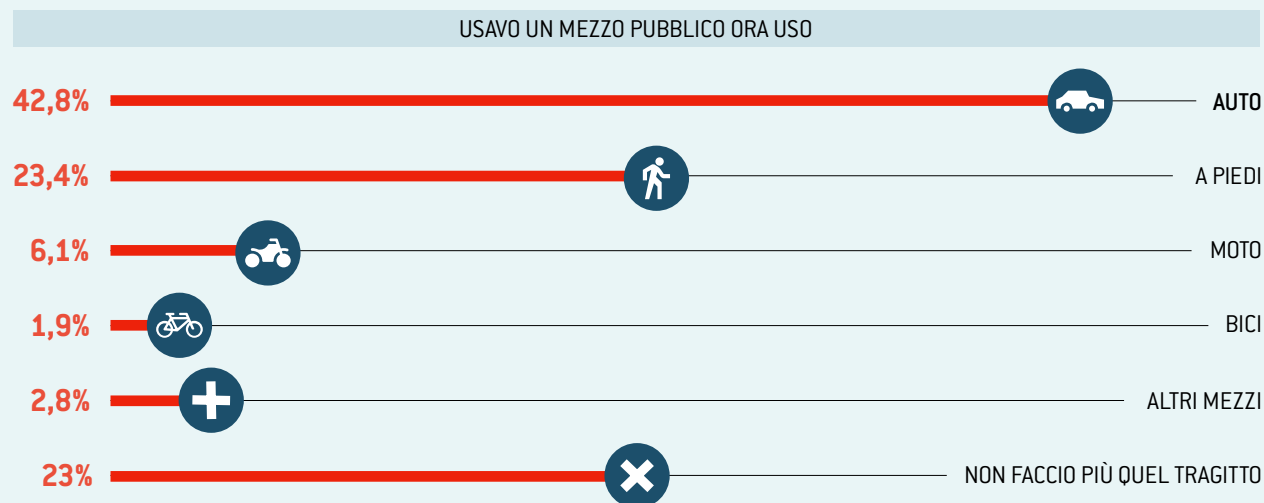
La pandemia di Covid-19 ha avuto un impatto drastico sui nostri spostamenti, sia quelli quotidiani sia quelli saltuari. A inizio 2020, rispetto al 2019, la mobilità infatti è calata del 53% e il numero complessivo degli spostamenti giornalieri è sceso del 67%. Ma come ci muoviamo e ci siamo mossi in questi mesi di restrizioni successivi al lockdown? Che impatto ha la nostra sedentarietà sui comparti dei trasporti e su quello del turismo? Secondo Tourism Economics, la crescita nel comparto mondiale del turismo nel 2020 sarà del -52,4%. Perdite che, secondo la World Tourism Organization, oscilleranno nell'anno tra gli 840 e i 1100 miliardi a livello globale. Una crisi, quindi, tre volte superiore a quella vissuta dal mondo nel 2009.

TRASPORTI QUOTIDIANI

COME CI MUOVIAMO?



COME SONO CAMBIATE LE NOSTRE ABITUDINI?

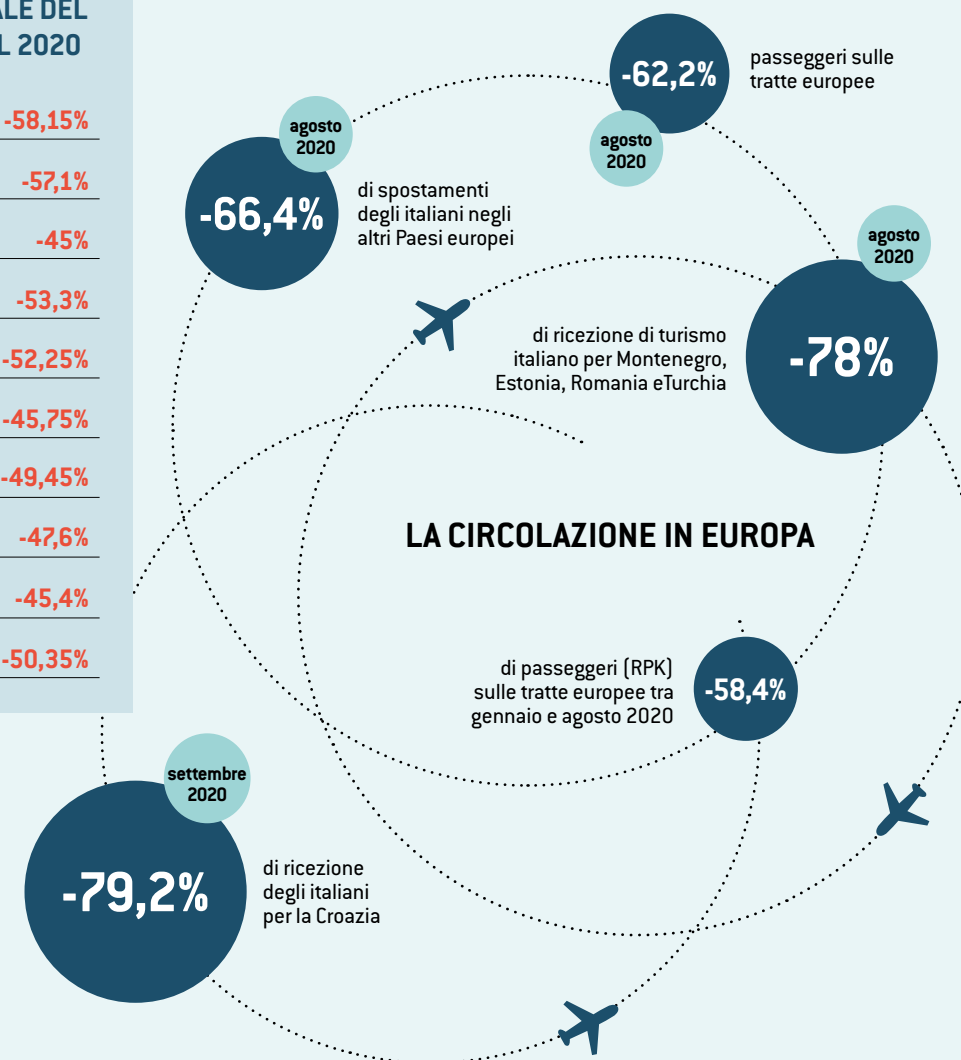


TURISMO E CIRCOLAZIONE INTERNAZIONALE

CRESCITA PERCENTUALE DEL TURISMO STIMATA NEL 2020

AMERICA DEL NORD	-58,15%
CARAIBI	-57,1%
CENTRO E SUD AMERICA	-45%
EUROPA	-53,3%
ASIA NORD-EST	-52,25%
ASIA SUD-EST	-45,75%
ASIA DEL SUD	-49,45%
OCEANIA	-47,6%
AFRICA	-45,4%
MEDIO ORIENTE	-50,35%

Fonti: Isfort, Tourism economics, ETC (European Travel Commission)



Dimmi quanto sei digitale

In questi mesi abbiamo avuto un assaggio di un nuovo modo di lavorare, da remoto e in un regime di iper-connesione. Ma per parlare di vero smart working non si può non considerare la cosiddetta “filiera degli invisibili”. Ideare un sistema nel rispetto di tutte le fasce dei lavoratori, anche quelle più deboli, è una sfida per il futuro.

di **Aldo Bonomi**



Il mutamento delle forme del lavoro aveva già caratterizzato la fine del Novecento, quando è entrata in crisi la tradizionale “cassetta degli attrezzi” – semplice, chiara e utile. Essa rispondeva a una domanda chiave: dimmi che lavoro fai e ti dirò chi sei. Attraverso questa domanda si potevano tracciare anche le forme dell’abitare del soggetto. Ma nel tardo Novecento e a inizio secolo le cose iniziano a cambiare. L’economista Giovanni Arrighi mi disse all’epoca che quella domanda da sola non bastava più, e bisognava aggiungerne almeno altre tre. La prima era “dimmi di che etnia sei”, rispetto alle forme del lavoro, a quelle dell’abitare e dei grandi cambiamenti; la seconda, “dimmi di che genere sei”; la terza, più complicata e che si è in parte disvelata oggi, è “dimmi qual è la tua *Weltanschauung*”, la tua concezione del mondo, la tua flessibilità, la tua disponibilità alla flessibilità, la tua curiosità. Oggi dovrem-

mo aggiungere una quarta domanda: “Dimmi quanto sei digitale”.

Oggi chiunque si accinga a ragionare sulla metamorfosi delle forme del lavoro e delle sue regole non si deve dimenticare le tre domande e deve cominciare a porsi anche la quarta che – rispetto alle prime che rimandano alla corporeità del Novecento (il taylorismo era nei fatti il rapporto tra il corpo e la macchina) – riguarda le forme del pensare, del comunicare, del ricordare e sentire nelle sue varie articolazioni. La rete produce community e non comunità, produce storytelling invece di racconti e produce smart working, che, non c’è dubbio, ha subito un’accelerazione irreversibile.

Oggi c’è una generazione che ha dovuto imparare un’altra grammatica, ricominciare ad andare a scuola, a scrivere l’alfabeto: l’alfabeto tecnologico. Ma come si arriva davvero allo smart working? Per adesso abbiamo applicato il telelavoro, siamo ricorsi alle videocon-



Oggi lo smart working, che molto spesso è anche lavoro a domicilio, offre la sfida di conciliare tempi di vita e tempi di lavoro, che nel Novecento erano rappresentati dalla battaglia per le otto ore



In queste pagine: alcuni scatti mostrano la nostra nuova quotidianità, con uffici vuoti e la gestione del lavoro da casa.

ferenze, ma per parlare di vero smart working dobbiamo costruire organizzazioni complesse.

Tuttavia, possiamo dire che siamo entrati dentro alla metamorfosi, anche se alcuni tratti novecenteschi rimangono. Restano infatti la dimensione corpo-mente del lavoro e alcune figure, sia di genere sia sociali – come la “filiera degli ultimi” – legate alla corporeità, come evidenziato dal Covid-19. Perché mentre molti di noi erano “remotizzati” e “iper-comunicanti”, quelli che io chiamo i lavoratori dell’ultimo miglio della logistica o del supermercato hanno alimentato i nostri corpi e portato le nostre merci. Durante gli ultimi mesi c’è stata una dimensione sociale, la filiera degli invisibili, che non aveva il problema dello smart working, ma quello della sopravvivenza.

Il punto quindi è capire come ci si muove in questo rapporto tra analogico e digitale, tra umano e virtuale. Anche nel cambiamento proposto dalla green economy resta questo dilemma: non c’è green economy senza green society, così come non c’è smart

city senza social city. C’è un grande cambiamento d’epoca dove io credo si debbano rimettere in mezzo le forme della società.

Ritorniamo al fordismo: tra il suo stato nascente e quello che è diventato nella fase declinante ci sono stati enormi cambiamenti, e sono avvenuti attraverso i conflitti. Oggi lo smart working, che molto spesso è anche lavoro a domicilio, offre la sfida di conciliare tempi di vita e tempi di lavoro, che nel Novecento erano rappresentati dalla battaglia per le otto ore.

Il vero problema è capire come i soggetti sociali avranno la forza di mettersi in mezzo e ridisegnare queste opportunità inevitabili. Perché la metamorfosi è basata su questo. Bisogna capire i grandi processi di cambiamento rispetto al lavoro e alle forme di convivenza e di produzione. I processi sono molto più legati di quello che si pensa. Siamo dentro un’accelerazione, un salto d’epoca, bisogna avere “la voglia di mettersi in mezzo”, affinché il cambiamento non sia un processo dall’alto, selettivo, ma sia un’opportunità.

Per parlare di vero smart working dobbiamo costruire organizzazioni complesse



Mettere in mezzo la società significa in primo luogo capire che la metamorfosi non riguarda solo le imprese, le forme del produrre, la potenza della tecnica. La metamorfosi significa in primo luogo cambiamenti dell'impianto sociale. L'errore sarebbe pensare di poter affrontarla con gli strumenti precedenti. Bisogna poi scomporre e ricomporre per capire quali sono le tipologie di imprese e come si stanno muovendo. Ci sono i grandi gruppi, che concentrano e concentrano ancora una grande massa di forme del lavoro, molto spesso nel terziario. Questi grandi gruppi stanno ridisegnando la loro strategia in un meccanismo assai delicato e complesso tra remotizzazione – cioè quanto spostare il lavoro da remoto – e ter-

ritorializzazione. Lo vediamo – basta guardare nel panorama italiano – in quella che era la concentrazione nelle città che “attraevano flussi”, dove sta avvenendo il cambiamento (come a Milano): quali e quanti servizi si “remotizzeranno”? Poi c'è l'industria 4.0, dove il cambiamento era già iniziato e che ora sta ragionando su come incorporare la digitalizzazione come fattore strategico. Poi ci sono i grandi gruppi che hanno la loro potenza nell' algoritmo che governa il remoto. Questi grandi gruppi – come Zoom che è salito in borsa – hanno visto aumentare i loro profitti, ma hanno dovuto confrontarsi con i lavoratori dell'ultimo miglio, perché l'algoritmo senza il “camioncino” non

funziona. Sia nei grandi gruppi sia nelle medie imprese è diventata centrale la logistica e quindi il capitalismo delle reti. Ed è diventata centrale anche un'altra grande questione: come si determina e come si negozia con l'algoritmo? La società automatica è negoziabile oppure no? Questo inciderà sulle forme di contrattazione sindacale: l'abbiamo già visto durante la pandemia, in cui si è dovuto scegliere tutela del corpo e tutela della salute, reti e cambiamenti. Poi c'è l'altra parte delle imprese, quelle che erano abituate a lavorare con il meccanismo bocca-orecchio: come evolve quel meccanismo bocca-orecchio nel tessuto delle piccole imprese dell'artigianato? Come si incorpora lo smart working nel tessuto dell'economia? Banalizzando, sarà per esempio inevitabile ave-

Quali e quanti servizi si “remotizzeranno”? Come si incorpora lo smart working nel tessuto dell'economia?



re uno “smanettone” a fianco, quindi avere saperi contestuali e saperi formali. È quel che sta avvenendo nell'impresa, all'interno di un meccanismo di crisi e di soluzioni.

Ci aspetta una nuova normalità delle forme organizzative, delle forme del produrre, delle forme dei lavori. Come entreremo dentro questa nuova normalità in cui già siamo immersi è la vera grande questione.



La mobilità dolce conquista gli italiani

di **Morena Pivetti**

In molte aree del Paese lo smart working ha decretato la fine del pendolarismo e gli italiani hanno riscoperto gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con il monopattino. È un fenomeno passeggero o stiamo assistendo all'inesorabile declino del trasporto pubblico locale?

fotografie
Getty Images



Come uno tsunami, Covid-19 si è abbattuto sulla mobilità, gli spostamenti, i viaggi degli italiani, trascinando con sé compagnie aeree e aeroporti, crociere e treni ad alta velocità ma soprattutto bus, tram, metropolitane e treni regionali, in altre parole il trasporto pubblico locale. Quando le acque si ritireranno, lasceranno in piedi e in vantaggio sulle altre solo due modalità: l'auto privata, che non ha mai perso la sua centralità, e la cosiddetta mobilità dolce o attiva, i percorsi a piedi, in bicicletta, tradizionale o elettrica, e in monopattino, nuovo oggetto del desiderio urbano. Già in estate, alla fine del primo lockdown, era convinzione diffusa che nulla sarebbe stato più come "prima". "Prima" della comparsa in una metropoli cinese di un coronavirus sconosciuto con capacità di espansione

inaspettate, "prima" dell'esplosione planetaria della pandemia. La seconda ondata, che si sta abbattendo con ancora maggior virulenza della prima su Europa e Stati Uniti, ha consolidato questa convinzione, mettendo il sigillo a cambiamenti che sono qui per restare anche "dopo" la fine dell'emergenza. «I nostri modelli di vita, le nostre abitudini, persino l'organizzazione sociale stanno sperimentando mutamenti strutturali: penso allo smart working, alla didattica e alle conferenze a distanza, ai servizi online della Pubblica Amministrazione. Di conseguenza anche la mobilità, il nostro modo di spostarci, muta. Mutamenti destinati a restare, a diventare permanenti.» Ne è convinto Carlo Carminucci, direttore della ricerca di Isfort, l'Istituto di ricerche sui trasporti, forte dei risultati del 17° rapporto Audimob *La mobilità in Italia tra*

A pagare pegno alla nuova mobilità post-Covid 19 è soprattutto il trasporto pubblico locale, che ha ceduto quote significative ai pedoni e ai ciclisti



In queste pagine:
la nuova mobilità integrata
e tutte le sue possibilità.

la gestione del presente e le strategie per il futuro, basato sull'indagine annuale che coinvolge 16.200 individui tra i 14 e gli 80 anni e presentato al CNEL a inizio novembre.

Le curve delle percentuali parlano chiaro. «Dal 2015 osserviamo un aumento della mobilità dolce, ovvero degli spostamenti non motorizzati» racconta Carminucci, «con il 2017, anno boom, e il 2018, che aveva segnato una quota del 28,5%. Nel 2019 questo trend ha subito una battuta d'arresto, con un calo di oltre tre punti al 25,1%, mentre l'auto si riprendeva sull'onda lunga dello sprawl urbano insieme al trasporto pubblico. Il 2020 ha rimescolato le carte: la mobilità attiva ha guadagnato oltre 10 punti percentuale salendo al 35%, grazie anche all'aumento degli spostamenti di prossimità. Ci si è mossi di più nel proprio quartiere. Nel primo mese post-lockdown è scesa di qualche punto, poi a metà ottobre il dato si è consolidato al 31,5%, 7,5 punti sopra il 2019.»

A pagare pegno alla nuova mobilità post-Covid 19 è soprattutto il traspor-

to pubblico locale, che ha ceduto quote significative ai pedoni e ai ciclisti, registrando un vero e proprio tracollo al 4% di tutti gli spostamenti, con un rimbalzo all'8%, a settembre, comunque sotto di terzo nello share modale (12%) e con il 50% di passeggeri in meno. La paura del contagio, riemessa prepotentemente con la seconda ondata, ha messo in ginocchio il comparto. Scrive Luca Trepiedi nel suo approfondimento *Mobilità dolce e micro-mobilità*: nel lockdown «si è venuta determinando la situazione unica in cui si sono compiuti solo gli spostamenti essenziali. Le persone hanno cominciato a riscoprire la prossimità, vale a dire le attività più vicine e i luoghi da frequentare nei dintorni delle abitazioni; i quartieri sono tornati per alcuni mesi i posti dove passeggiare e andare in bicicletta, in alcuni casi dove testare nuovi prodotti e forme di trasporto alternative all'auto», ovvero i piccoli mezzi elettrici a due o tre ruote.

Il confinamento ha indotto un rallentamento, una rarefazione dei frenetici tempi di vita tipici delle grandi aree





urbane, e lo smart working ha liberato ore dal pendolarismo, con il risultato di incentivare l'elemento "attivo", l'esercizio fisico, il camminare e la bicicletta. E ha reso subito visibile come trasporti più sostenibili abbiano un impatto positivo sull'ambiente: calamari e pesci nei canali di Venezia, cieli tersi e orizzonti che si allargano a perdita d'occhio.

Insieme alle statistiche sulla mobilità parlano i numeri del mercato delle biciclette – comparto industriale che in Italia, primo Paese per export e secondo per produzione in Europa, vale 1,35 miliardi di euro l'anno – e dei monopattini privati. Già il 2019 aveva registrato un aumento del 7% nelle vendite, con le e-bike a +13%, e dalla fine del lockdown, secondo la fotografia

scattata da Confindustria ANCMA, si è avuto un vero e proprio boom: +60% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con un aumento di 200.000 pezzi venduti solo a maggio, quando sono diventati introvabili in gran parte dei negozi, per un totale a oggi di 540.000 pezzi.

Boom analogo hanno registrato i monopattini sia privati sia in sharing (questi ultimi pressoché irrilevanti nel 2019 quando erano presenti in sole quattro città con 4900 mezzi); nel 2020 le città sono salite a 17, comprese diverse medie come Pesaro, Rimini, Verona, Bergamo, Lecce, La Spezia, Pescara, Monza, Ravenna e Parma, e i mezzi a 27.150. Pur se la parte del leone la fanno Roma, con i suoi 11.000 mezzi, e Milano con 6000.

A confermare la passione sbocciata per bici tradizionali, elettriche e monopattini ci sono anche i numeri del "bonus mobilità" predisposto dai ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e dei Trasporti per incentivare la mobilità dolce, che ha reso disponibili 215 milioni di euro per l'acquisto di mezzi, con un rimborso del 60% del costo fino a un massimo di 500 euro. Nonostante il blocco temporaneo del sito del ministero nel "click day", le attese e i disagi conseguenti, intervenendo all'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility Tullio Berlinghi, direttore generale del ministero dell'Ambiente, ha rivendicato il successo dell'iniziativa: «Abbiamo processato 560.000 richieste in 24 ore, 260.000 di voucher e 300.000 di rimborso per acquisti già effettuati». Visto che i fondi non sono stati sufficienti e diverse decine di migliaia di italiani sono rimasti telematicamente in fila, il bando sarà riaperto e tutte le domande soddisfatte.

«Le città assecondano e incentivano quest'onda dolce» aggiunge Carminucci «aumentando i chilometri di piste ciclabili, i chilometri quadrati di aree pedonali e le zone con il limite dei 30 chilometri orari. Roma promette 150 chilometri di nuove ciclabili, Milano annuncia le "Strade aperte" per bici e pedoni e mette in cantiere 35 chilometri per fine anno, Torino prevede 80 chilometri di controviai riservati, Bologna anticipa il 60% di "Bicipolitana" a dicembre per 81 chilometri totali e Napoli promuove il *bike to work* e il *bike to school*. Sono comparse anche corsie temporanee, disegnate semplicemente sull'asfalto.»

A proposito di ciclabili, il ministero di Paola De Micheli ha assegnato alle

aree metropolitane e ai comuni con oltre 50.000 abitanti quasi 140 milioni di euro per la loro realizzazione, mentre nei prossimi anni gli stanziamenti per nuove ciclovie urbane e turistiche toccheranno quasi il miliardo. «Ma il divario tra Nord e Sud del Paese aumenta» avverte il direttore della ricerca di Isfort «in rapporto alla popolazione i chilometri ciclabili al Nord sono dieci volte superiori.»





Sono in molti a pensare che la crescita della mobilità dolce sia qui per restare. Gianfranco Battisti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, è uno di questi, e alla presentazione del rapporto Audimob ha confermato l'intenzione di imprimere un forte impulso alle ciclabili sulle linee ferroviarie dismesse: «Riconvertiremo 6000 chilometri di binari in tutta Italia, e non solo per fini turistici. Abbiamo già iniziato in Liguria, Abruzzo e Veneto».

«La mobilità dolce crescerà ancora di più» gli ha fatto eco Gian Paolo Guallacini, coordinatore della Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la Mobilità sostenibile del CNEL. «Il monopattino è il simbolo della nuova stagione. Ma servono azioni di sostegno, un lavoro educativo e di informazione su come usare i nuovi mezzi elettrici. Al CNEL stiamo preparando una campagna ad hoc con Polizia Stradale e ministero della Pubblica Istruzione.» La mortalità di pedoni e ciclisti in Italia resta particolarmente alta: «Occorre rivedere il codice della strada e disciplinare la micro-mobilità, introducendo l'obbligatorietà del casco», ha

sollecitato Roberto Sgalla, ex direttore della Polstrada. Magari insieme all'assicurazione e a un registro dei mezzi.

«La sicurezza delle nostre strade è un problema serio, ce ne stiamo occupando anche per sviluppare la mobilità dolce, di cui c'è una gran voglia. La ministra ha dato mandato alla struttura di attivarsi per la stesura del nuovo Piano nazionale della sicurezza stradale», ha concluso Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Mit. Lui pure convinto che percorsi a piedi, biciclette e monopattini resteranno protagonisti della «nuova normalità».

A confermare la passione sbocciata per bici tradizionali, elettriche e monopattini ci sono anche i numeri del "bonus mobilità"

Autostrade Insieme: riunirsi in uno spazio virtuale

Reportage

Nei difficili mesi del lockdown, Autostrade per l'Italia ha creato "Autostrade Insieme", una piattaforma online per i dipendenti con contenuti culturali, di intrattenimento e legati al benessere e alla salute. Per accorciare le distanze imposte dalla pandemia.

di
Marianna Lorusso

fotografie
Archivio Autostrade per l'Italia



Distanti ma uniti, anche in azienda. Nasce con questo obiettivo “Autostrade Insieme”, il progetto di *people care* che da aprile a giugno ha offerto gratuitamente a tutti i dipendenti e alle loro famiglie contenuti di qualità su intrattenimento, cultura e welfare. Per ritrovare il piacere di una condivisione durante le difficili settimane di pandemia da coronavirus, Autostrade per l'Italia ha lanciato una piattaforma digitale con contributi culturali ed entertainment che vanno dalla possibilità di scaricare e-book gratuitamente all'accesso a una videoteca digitale di oltre 10.000 film (compresi quelli che

sarebbero dovuti andare nelle sale cinematografiche), oltre a video, podcast e webinar con grandi campioni del mondo dello sport, incontri in streaming con esperti del settore della nutrizione e del benessere fisico. Questi gli ingredienti messi a disposizione grazie all'iniziativa di Training & Welfare e Comunicazione Interna. Non sono mancati, inoltre, approfondimenti su molteplici aspetti legati alle diverse realtà aziendali.

«Invito tutti a utilizzare questo spazio», ha dichiarato il presidente di Autostrade per l'Italia Giuliano Mari salutando l'iniziativa, e ha aggiunto: «L'obiettivo è tornare presto a lavorare tutti insieme». L'amministratore delegato Roberto Tomasi ha sottolineato che «lo stare insieme è per noi da sempre un valore. Per questo abbiamo deciso di creare “Autostrade Insieme”»: uno spazio in cui trovare servizi e contenuti che ci aiuteranno a trascorrere il tempo in casa e in famiglia. «Ogni settimana» ha continuato l'AD Tomasi «sono stati selezionati film, libri, podcast e webinar di sport, wellness, salute e alimentazione con lo scopo di offrire stimoli per questo tempo, apparentemente sospeso, e stare in contatto con i colleghi passando momenti sereni con i nostri famigliari».

Le persone che lavorano in Autostrade hanno affrontato questo momento delicato con positività e spirito di comunità. Grazie alle stringenti regole e ai comportamenti messi in atto nella vita quotidiana è stato possibile preservare la salute di tutti.

Attenzione anche al lavoro continuo, che in Autostrade per l'Italia non si è fermato nemmeno durante il lockdown. Sono stati straordinari l'impegno dell'azienda e la capacità di fare squadra tra colleghi più esperti e i tanti giovani che negli ultimi anni hanno accettato la sfida di venire a lavorare in Autostrade per l'Italia.

Mantenere il contatto nei gruppi di lavoro e stimolare la condivisione di informazioni ha creato luoghi virtuali in cui ritrovarsi per abbattere le distanze che la pandemia ha imposto. Oltre agli importanti focus aziendali, c'è stato spazio per molte curiosità e divertimento grazie ad alcuni incontri speciali con testimonial del mondo dello sport e dello spettacolo. Pino Insegno è stato tra i primi a partecipare all'iniziativa “Autostrade Insieme”: il grande attore comico e storico doppiatore ha raccontato la propria esperienza di viaggiatore. Spazio ai ricordi e ai suggerimenti di un iconico giornalista sportivo, Fabio Caressa, che ha svelato aneddoti e curiosità legate alla professione di telecronista.

Un angolo dedicato ai più giovani è stato “Escape tour”: suspense ed enigmi per un gioco riservato ai figli teenager dei dipendenti. In 120 minuti quattro squa-

dre si sono date battaglia per risolvere misteri e interrogativi che hanno visto un solo team trionfare.

Gli amanti dello sport hanno trovato un autorevole riferimento in Samuele Robbioni, psicologo dello sport e Virgilio degli incontri con grandi atleti. Le interviste a Giacomo Sintini, pallavolista della nazionale italiana, a Beppe Bergomi, campione del mondo della nazionale di calcio 1982, e a Ivana De Martino, insegnante, mamma e atleta, hanno trasmesso la passione che anima ogni disciplina agonistica. Anche Laura Giuliani, portiere della nazionale di calcio femminile e della Juventus FC Women, ha tenuto un seminario per spiegare come imparare a motivare i propri compagni e come affrontare il senso di solitudine. In particolare ha parlato della mentalità del portiere e di come gestire disciplina, metodo e qualità di esecuzione.

Per ritrovare il piacere di una condivisione durante le difficili settimane di pandemia, Autostrade per l'Italia ha lanciato una piattaforma digitale con contributi culturali ed entertainment rivolta ai dipendenti e alle loro famiglie

In questa pagina:
la piattaforma
Autostrade Insieme.



Da non perdere questa settimana



lo psicologo dello sport Samuele Robbioni incontra il 21 aprile Giacomo Sintini dalle 16.00 alle 17.00, pallavolista della Nazionale italiana e il 23 aprile Beppe Bergomi sempre dalle 16.00 alle 17.00, campione del mondo con la nazionale italiana nel 1982.



TESTIMONIANZE



In queste pagine: dipendenti di Autostrade per l'Italia al lavoro prima e dopo l'emergenza Covid-19 e la piattaforma Autostrade Insieme.

Nelle parole dei dipendenti di Autostrade per l'Italia, l'esperienza vissuta grazie ad "Autostrade Insieme"

«In un momento come questo, in cui non possiamo stare vicini, questa iniziativa ci ha fatto sentire "insieme". Ed è un sentire che ha abbracciato, oltre all'aspetto lavorativo, anche aspetti che riguardano la vita privata, quindi un sentirsi insieme a 360 gradi. Mi sono piaciuti moltissimo i webinar con gli interventi sportivi. Mi piacerebbe che questa iniziativa fosse mantenuta anche in futuro, attraverso contenuti sempre nuovi, webinar e corsi di formazione.»

— **Flavia Scisciott**

«Autostrade Insieme per me è stata una novità coinvolgente e interessante. Personalmente credo sia riuscita a rivolgersi e incuriosire varie fasce d'età presenti in azienda. In particolare modo, ho trovato molto utile la sezione dedicata ai film (con un catalogo molto vario) e quella dedicata ai libri da poter scaricare. Penso che, in un momento particolare e complesso come quello che viviamo, questi contenuti siano tra le principali fonti di svago che una persona possa avere; di conseguenza, averne di nuovi e diversi a disposizione ogni settimana fa sempre molto piacere!»

— **Daniela Giona Bucci**

«Alla fine di questa bella esperienza volevo ringraziarvi perché mi sono molto divertito e ho potuto riaccendere la mia grande passione per lo sport, che ritengo un elemento di formazione straordinaria per la crescita di una persona. È stato un confronto stimolante con agganci concreti alla nostra vita quotidiana, al di là dell'attività lavorativa. E questo è quello che porto a casa, in qualche modo, arricchendo ancora il mio bagaglio. Spero, soprattutto per i più giovani e per chi vuole mettersi in discussione e scoprire quanto sia importante superare le difficoltà insieme agli altri, come in una vera squadra, che ci siano altre occasioni.»

— **Franco Tonon**



«Grazie per l'opportunità dei webinar: molto interessante. Alla prossima, a questo punto, chiamerei direttamente Sacchi per chiudere il cerchio: si può fare?»

— **Andrea Romoli**

«Ciò che più ho apprezzato è stata la volontà di lanciare un segnale di vicinanza in un momento davvero molto difficile e che ha portato tutti noi a sentirci isolati. "Autostrade Insieme" è stato un sottile ma importante filo di unione tra noi dipendenti.»

— **Alessia Casale**

«Un comitato di redazione "rosa", quattro colleghe mamme, lavoratrici che nonostante la distanza fisica e la complessità della situazione lavorativa hanno interpretato con il cuore la mission assegnata: proporre ai propri colleghi un viaggio da percorrere insieme attraverso la pubblicazione di contenuti multimediali sempre nuovi e stimolanti per sentirci vicini. Un'esperienza che, in entrambe le mie vesti di realizzatore e fruitore, mi ha reso orgogliosa di far parte di questa squadra, ha ridotto attraverso i webinar le distanze con tanti colleghi di altri servizi che magari non avrei avuto modo di incontrare, ha arricchito le serate con libri e film... non posso che ringraziare per aver avuto questa meravigliosa e stimolante opportunità.»

— **Virginia Gambella**

autostrade // insieme
gruppo Atlantia

Non perdere gli appuntamenti di questa settimana

Benessere 360°: Come trovare un equilibrio virtuoso tra colazione, pranzo e cena? Colazione da re, pranzo da ricco e cena da povero, così re-

Genitori e figli: Al via questa settimana la prima iniziativa live dedicata ai teenager, figli dei nostri dipendenti. Un'esperienza interattiva che

**For me, new normal means reinventing oneself
to respond to the new boundary conditions**

Carlo Ratti



Introduction

N° 26

December 2020

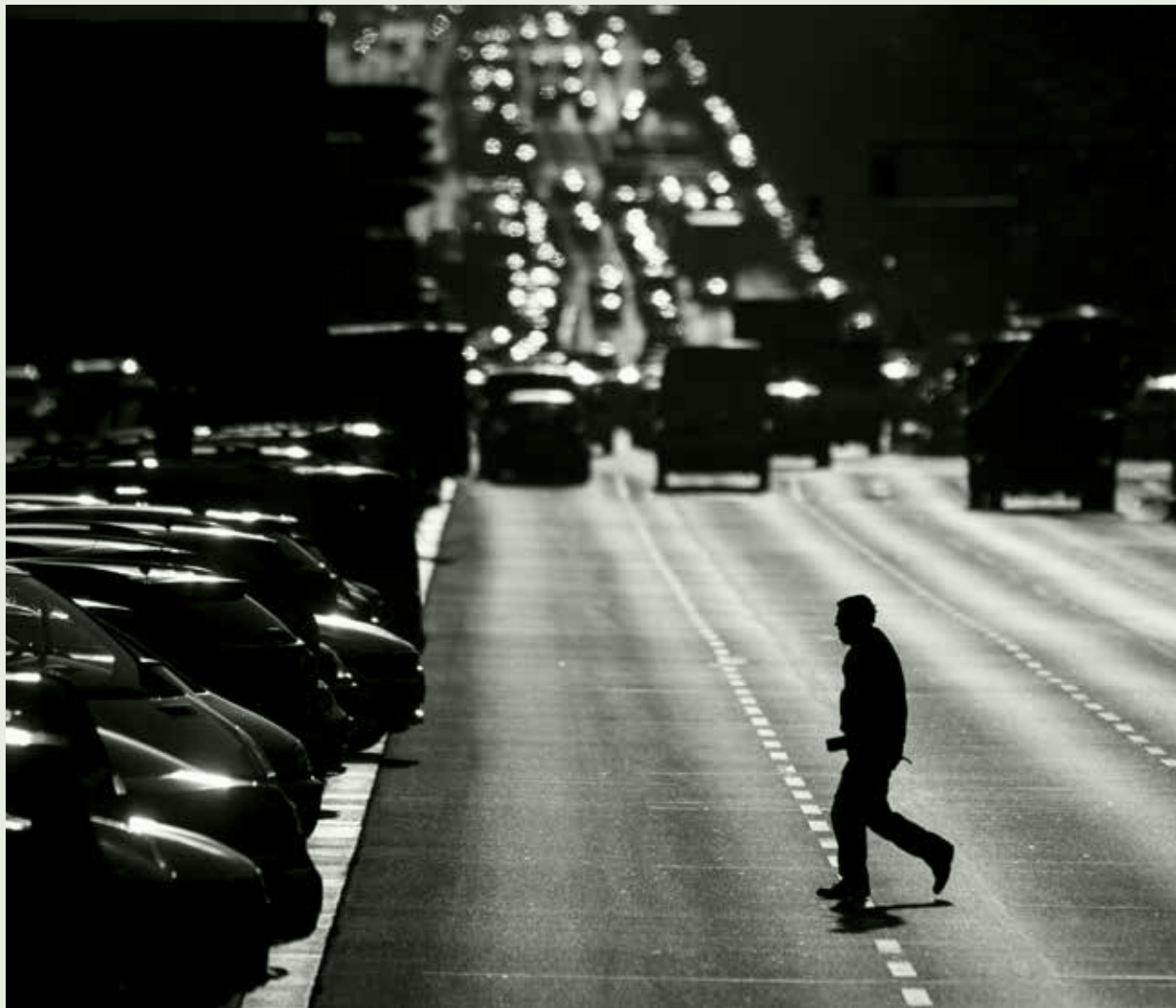
**We are beginning
to outline a new
normal that could
hold many surprises
and unimagined
opportunities**

2020 will certainly be remembered as a watershed year, although in all probability we are not yet able to imagine to what extent. In fact, since the beginning of the Covid-19 pandemic, the lives of each and every one of us have changed over and over again, and so have political decisions, rules and economic trends.

In April, the International Monetary Fund forecast a world recession in 2020 with a 3% contraction: a crisis comparable only to the one in 1929. In August, according to Eurostat, in the second quarter Italy had a decline in GDP of 12.4% – a figure in line with that of the Eurozone – while that of the United Kingdom contracted 20.4% and that of the United States

9.5%. While some countries are more accustomed to seeing their economy fluctuate, for others this crisis interrupts years of growth. Therefore, the world situation is still too unstable to understand the extent of the change, but some data can help us in this analysis and encourage us, because humanity has once again demonstrated that it is capable of achieving an extraordinary evolution. Suffice it to say that, in June, the production of services in the EU had already grown by 8.6% compared to May, that on May 13th the EU had already adopted a package of guidelines to resume travel safely among the member states and that in September

Europe was part of the 53% of tourist destinations that had reduced traffic restrictions. In this issue of *Agorà* we have tried to depict a constantly evolving situation, which is trying to adapt to the curves of infection, to the decisions of governments on restrictions, but which has as its sole objective the resumption of all the different activities in safety. While companies and governments find new formulas to allow us to work, travel, and react to the impact of the pandemic, in recent months some initiatives and reflections have also arisen that are beginning to outline a new normal that could hold many surprises and unimagined opportunities.



interview with Roberto Tomasi
by Vittorio Bo

Watchwords: momentum and innovation

In these months that have destabilized the world, Autostrade per l'Italia has reorganized the working methods of its employees and continued working in its non-postponable construction sites in compliance with safety. And it has devised an ambitious investment and innovation plan to build the highways of the future: connected, sustainable and technological. In a nutshell, 'intelligent'.



What appeared to be a national emergency soon also proved to be a global one. In a company the size of Autostrade per l'Italia, which operates throughout Italy, what measures and innovations have been adopted to protect its employees' safety?

During the first wave of the health emergency linked to Covid-19, Autostrade per l'Italia promptly reorganized its activities in consideration of the contagion prevention measures and the indications contained in the government ordinances which prepared the lockdown. We rescheduled the network management activities by combining continuity of service and the protection of our colleagues. For example, we did not interrupt maintenance sites that cannot be postponed and work for the safety of the network, thereby taking advantage of the low traffic flows to carry out high-impact activities. We were the first to reopen the major construction sites – such as those to upgrade the Autostrada del Sole, which employ up to 150 workers on each shift – thanks to having signed a regulatory protocol on measures to combat the virus with the trade unions.

A halt to business travels, an increase in remote working, and social distancing: this is an epochal change that has revolutionized the *modus operandi* of companies. For a company like Autostrade per l'Italia, which is always operational in road management and is committed to developing an important plan to upgrade and modernize its network, what were the consequences in terms of operations and efficiency?

This is an epochal change that did not find us unprepared. In this dramatic context, Autostrade per l'Italia immediately took action to supply its staff with protective equipment and supported new forms of work: 80% of our employees are working remotely.

Despite the severity of the period, we have always maintained a proactive attitude. In June we managed to complete the excavation of the Santa Lucia tunnel in Barberino del Mugello, reconciling the safety of the workers and the continuity of the construction site, and respecting the deadlines for the completion of the works. It is one of the main infrastructure investments underway in Italy and Europe: a highly complex excavation of over

Autostrade per l'Italia immediately took action to supply its staff with protective equipment and supported new forms of work: 80% of our employees are working remotely

7 kilometers, carried out with one of the largest milling cutters in the world.

During the months of closure due to the Covid-19 emergency, Autostrade per l'Italia nevertheless kept the construction sites on the network open, starting with the monitoring and inspection of infrastructures such as viaducts and tunnels. And there is more. We have ensured throughout the network the continuation of the plan to adapt its tunnels to European legislation on fire management, the execution of structural interventions, inspections on the viaducts, and the replacement and maintenance of safety barriers.

What was the immediate impact of this emergency on the highway sector and how did it affect traffic levels? How has the company been organized to soften the blow?

The coronavirus emergency has changed the mobility habits of Italians and the impact on the entire transport sector has been devastating. An incredible drop has been recorded in highway traffic. In the period of maximum emergency, our network had up to 80% higher drops on the flows encountered in the same weeks in 2019. For the current year, we have estimated lower revenues, one billion euros less, and we hypothesize another 300 million euros in the red for next year as well.

In your opinion, will there be consequences (including positive ones) on future mobility after this crisis? Is it possible to transform the challenge of emergency and recovery into an opportunity for change and evolution for the infrastructure sector?

A strong impetus for the economic recovery of the whole country can come from the highway sector. AISCAT, our trade association,



emphasizes that by allocating part of the resources of the Recovery Fund to our sector we could provide numerous benefits for the community. The highway sector would thus become a driving force for the national economy, ensuring an upgrade of the infrastructures and modernization of the existing ones. An immediate step would be to finance part of the investments already authorized and immediately ready for construction.

The digitization of assets is another decisive aspect. Within a few years, the new 'highways' will have to become increasingly connected and 'intelligent'. In addition, it is necessary to focus on green infrastructures and reduce congestion in urban areas by developing intermodal areas between highways and urban networks.

Autostrade per l'Italia's 2020-23 Strategic Transformation Plan puts technological innovation at the center. How does this translate into tangible services and improvements for your customers? And in terms of the management and safety of the network in this emergency phase?

The plan provides for the complete digitalization of company procedures and work processes, through the adoption of the most advanced technological tools available on the market. A key element of this strategy is the creation, together with IBM, of an artificial intelligence platform that will allow the 1,943 bridges and viaducts of the network to be

monitored. The new platform will be used by external companies in charge of the monitoring activities, and is based on total transparency and information sharing.

For the activation of the platform, various multifunction sensors are already being installed on the highway network, thanks to which it will be possible to have continuous monitoring of the priority works and a collection of real-time information on road conditions and traffic control.

ASPI's overall investment for the digitization of assets and organizational processes amounts to an additional 200 million euros, added to the approximately 300 million euros of investments in software, hardware, and other tangible and intangible property.

Lastly, despite this time of great uncertainty, Autostrade per l'Italia recently presented a very important economic and financial plan and an ambitious investment plan. Can you tell us about these?

On September 14, 2020, Autostrade per l'Italia sent its economic and financial plan to the Ministry of Infrastructures and Transport. For the five-year period 2019-2024, the plan includes new works – such as the Gronda (Genoa) and the Passante of Bologna – and an upgrading of the existing network. In addi-

Together with IBM, Autostrade per l'Italia wants to create an artificial intelligence platform that will make it possible to monitor the 1,943 bridges and viaducts of the highway network

tion, 1.2 billion euros for additional commitments are planned for the maintenance of the infrastructure regarding the volume of activity subject to remuneration defined in the resolution of the Transport Regulatory Authority, of which 872 million euros concern bridges, viaducts, and tunnels. This type of intervention is intended for the conservative renovation of degraded elements or of the entire structure. Furthermore, we expect an investment of 460 million euros. This distribution was formulated taking into account the intervention schedules defined by Autostrade per l'Italia on the basis of the results of the surveillance processes, entrusted to qualified third-party engineering companies, and on the criteria for assigning priorities shared with the Highway Management.



interview with Joerg Eberhart

by Maria Chiara Voci

The Take-off of a New Era

Airports reorganized to minimize physical contact, planes equipped with the most modern sanitation technologies, and a new focus on the environment: flying in the post-Covid era is a challenge in terms of practical solutions. Joerg Eberhart, the president and CEO of Air Dolomiti, talks about how his company is taking off again.

There are those who, at least in the near future, will give up any flying. And those who, on the contrary, will continue to do so for business needs and therefore unable to avoid it. Finally, there are the so-called 'bleisure' passengers (neologism derived from the union of the words 'business' and 'leisure'), who travel for business and pleasure and have built their lifestyle around flying.

Depending on the approach that each of us has towards the experience of air travel, in the coming months, reactions to the post-pandemic period will be different. This prediction has been made by Joerg Eberhart, the president and CEO of Air Dolomiti, the Italian company of the Lufthansa group. In the aftermath of the lockdown, he was the one who put pen to paper and wrote to his customers to explain an unprecedented situation and to reassure everyone by commenting: "Thank you for your trust and understanding: we can't wait to take off again with you!"

The lockdown period has had a profound impact on people's travel habits. Is the flight experience destined to change forever?

That is difficult to predict exactly. A lot depends on the regulations that will be passed in the coming months, as well as, of course, on the developments of Covid-19. Vaccine efficacy could certainly alleviate a state of apprehension related to the act of traveling by plane. However, the fact remains that, like any sensation, the flight experience is extremely subjective. There are those who experience it as a liberating and pleasant adventure to reach pleasant goals and those who associate it with work.

Will airports become 'safe bubbles' with access only allowed to healthy people? How has the physical space changed in the transit and waiting areas?

The airports have been equipped to face the coronavirus emergency. In addition to measuring the incoming people's temperature, there is an obligation to wear a surgical mask (or upper protection) inside the buildings. The common areas and the points of greatest gathering, such as at check-in desks and security checks, have been set up in such a way as to guarantee social distancing between users. Information signs, horizontal signs, and sanitizing gel distribution columns have been put in place, and of course all areas are frequent-



ly sanitized as per current legislation. Some stopovers have taken additional precautions. For example, Florence airport has created a new Covid-Safe gate in record time, equipped with distanced seating, a boarding area with controlled queuing, and with the possibility of reaching the plane on foot without the use of a bus. Before entering the airport, departing passengers have access to a portal for personal sanitation with hydrogen peroxide.

How has policy on board planes changed?

The use of a mask is mandatory for both the crew and all passengers. The catering service is reduced to a minimum to limit contact between people and promote safety in flight. Magazines are distributed on request and the Inflight Entertainment service is activated: this is a platform accessible via Wi-Fi from your smartphone on which virtual content such as magazines, mini-games, travel itineraries, information on the company, on destinations, and on passenger facilities are loaded. Regarding access to the toilets, passengers are advised, by an announcement on board, to avoid queues, a situation which, however, rarely occurs given the short duration of our flights.

From the technological point of view, will physical check-ins still exist? Helmetts or biometric detections: how will these affect passenger access and control procedures? Will an immunity passport become mandatory?

The development of the automation of processes was the path towards which our sector was already naturally evolving to meet the needs of speed and efficiency. Consequently, the particular situation created by the spread of Covid-19 has only accelerated a natural change that was already underway. For the future, if prepared by airport managers and in accordance with our procedures, we will certainly try to use technologies aimed at reducing or eliminating contacts between people at the airport, such as self-service technology, mobile, contactless biometrics technology, and apps. As for the immunity passport, it is not available at the moment, but I don't think it can become mandatory, due to the significant complications it would entail.

The goal for Air Dolomiti is to gradually increase the frequencies, gradually addressing all the steps necessary to operate in complete tranquility and safety

Does the need for more controls combined with the times for sanitizing the aircraft or baggage have an effect, and will have an effect in the future, on waiting times and the final costs of a ticket?

We are aware that the time factor is especially important for certain categories of passengers who have to travel for work or take multiple connecting flights. New technologies should simplify boarding procedures and therefore reduce waiting times – for example, the biometric facial recognition should allow the passenger not to repeatedly show documents or a boarding pass, and the online check-in should allow baggage to be accepted with the printing of the relative label already done at home. As for the cost of the ticket, I believe that the airport's ability to find increasingly innovative and efficient solutions ultimately affects the final cost. Certainly, a modern and effective airport such as Fiumicino could have an edge over others.

Today, in addition to HEPA filters, the real-time sanitation of environments also makes use of systems of ozonation, ionization, or photocatalysis of the air. Are you already equipped with systems of this type or, if not, which technology are you turning to?

Our aircraft are equipped with HEPA filters, which remove 99.999% of viruses and bacteria in accordance with the legislation in force. For the moment, there are no purification systems that use air ionization or photocatalysis, since the air in the cabin is completely changed every 2-3 minutes. In addition, each plane is sanitized with disinfectants, which eliminate viruses and bacteria from surfaces.

Regarding connecting flights between Italy and Germany, you are positioned as a bridge for tourism that travels in both directions. Will you expand your offer in Italy?

In recent months we have tried to restart with flights to our German hubs, offering flights to both Italy and Europe (the latter on behalf of Lufthansa). As well as this activity, we have added a proposal for point-to-point flights. However, the network is constantly evolving and the programming for next season will also depend on the evolution of the pandemic. During the summer of 2020 we activated some national connections from Florence airport to Palermo, Catania, Cagliari, and Bari. Air Dolomiti's goal is to systematically increase the frequencies, gradually taking all the steps necessary to operate in complete tranquility and security.

The challenge that awaits us in the coming months will be to encourage passengers to start flying again for both business and tourism. Of course, it will take some time, but we are confident that this can happen eventually.

What are Air Dolomiti's travel cancellation policies in the event of Covid-19?

The company wanted to be as flexible as possible to meet the new needs of passengers.

Confirming a trip during an emergency is not easy, and elastic rebooking conditions have been proposed to facilitate a more peaceful resumption of European operations. With a supplement of 70 euros and a possible tariff adjustment, it is possible to modify all bookings made starting from March 20, 2020. This also refers to the Economy Light and Business Saver fares, which normally cannot be changed. However, on domestic routes it is possible to cancel the reservation (receiving a refund of the ticket) or provide free rebooking within seven days from the flight departure date. Bookings made through our website can be blocked and paid for later, within seven days of the flight departure date.

The pandemic crisis has highlighted the connections between environmental pollution and the spread of health risks. Air traffic is among those responsible for the levels of carbon emissions in the atmosphere. What is the commitment of the sector and of your company in this regard?

In recent years, our company has carried out important projects with a view to dealing with issues related to ecology and energy-saving to develop a sensitivity that is increasingly oriented towards environmental awareness. These are practical nature-friendly solutions which testify to our commitment to encourage virtuous behavior. For some time, all the food trolleys used to carry out the on-board service on our flights have been changed to a lighter aluminum alloy version, with a consequent optimization of fuel consumption. The use of paper and plastic has also been reduced almost completely – replaced respectively by electronic media and disposable tableware in eco-sustainable material. Compatibly with the operating sector, our company is attentive to the environment and is working to obtain the EMAS certification in the coming months in addition to the ISO 14001 certification, which guarantees that the certified company is equipped with an environmental management system suitable for the nature of its activities and adequate to keep its environmental impact under control, systematically seeking improvement in a coherent, effective, and above all, sustainable way.



interview with Carlo Ratti
by Morena Pivetti

Planning our tomorrow

There is a question hovering over the post-Covid-19 future: what will the new normal be like? *Agorà* talked about this with Carlo Ratti, and from his point of observation in Boston, the Turin architect and engineer has no doubts: we will go back to sharing spaces, to traveling (but with a more discerning eye to sustainability), to crowding the stadiums, and also to hugging one another.



The next months are bound to be full of questions and unknowns: what will everyday life be like? What habits will we abandon, what kinds of behavior will become our new routine? Will we continue to wear masks and keep our distance, without being able to touch and even less, hug one another? How will consumption and consequently the goods and services that will be produced change? Will we go back to our offices, and how? Or will we continue to work from home, connected electronically? How will schools and kindergardens change? How will we move around, what kind of mobility will we prefer, will we go back to boarding planes and trains? How will our cities evolve?

We passed some of these questions on to Professor Carlo Ratti, an architect and engineer from Turin who now teaches at the Massachusetts Institute of Technology in Boston where he directs the MIT Senseable City Lab, after experiences at the Polytechnic University of Turin, the École Nationale des Ponts et Chaussées, and Harvard. The magazine “Esquire” included him among the ‘Best & Brightest’, “Forbes” among its ‘Names you need to know’ and “Wired” in its list of ‘50 people who will change the world’.

Above all, Ratti is a visionary, projected into creating the world of tomorrow, after having imagined it. And he remains optimistic: cities have recovered from other pandemics over the centuries, hugs, kisses, and even crowded stadiums will return, technological innovation will accelerate, and we will throw aside diesel engines.

The new coronavirus that appeared in the Chinese city of Wuhan and then spread throughout the world traveling on airliners, as reported by the virologist Ilaria Capua, triggered a

Our spatial horizons were narrowed, due to the lockdown. We came to discover our homes and our neighborhoods



pandemic comparable to the Spanish flu that broke out exactly a century ago. At the moment, fortunately not for the number of deaths – the H1N1 flu killed 50 million people and infected 500 million – however, it marks a turning point, of discontinuity, in the history of humanity.

The mobility of people – goods do not carry or transmit the coronavirus, and in any case they have continued to travel so there is no shortage of basic necessities such as drugs and biomedical devices – was severely affected with the ban on leaving the home except for necessity, with the closure of airports, ports, stations, and above all, borders, which are now gradually reopening. Professor Ratti is convinced that we will take off again, without forgetting the blue skies free from pollution and without exaggerating with transoceanic travel.

Professor Ratti, in your opinion, how has our perception changed, both of time, rediscovered and slowed down with the closure of most economic activities and schools, and of space, with the obligation to remain in lockdown and the ban on indoor and outdoor ‘gatherings’?

Our spatial horizons were narrowed, due to the lockdown. Just like when you walk in the desert, and you gradually get used to the rar-



efaction of the outside world, discovering it to be rich in details that otherwise would have gone unnoticed, we came to discover our homes and our neighborhoods. This is a kind of knowledge that is thorough and repeated, compared to the extensive but often rapid and superficial kind that we allowed ourselves before. We all felt like Xavier de Maistre, in our continuous *Voyage autour de ma chambre*, traveling around our rooms. After three months of house arrest, my Boston apartment, which until yesterday I was living in superficially, considering it little more than a university campout, no longer holds any secrets and appears to me in all its splendor.

What is the impact that new habits and new daily lives induced by the epidemic, such as smart working, will have on people's propensity for mobility and traveling, not just for work but also in their free time?

Some say it has all already been written. Melvin Webber in 1973 predicted: "For the first time in history, it might be possible to

locate on a mountain top and to maintain intimate, real-time, and realistic contact with business or other associates." Actually, I believe that we will soon return to our offices: it is there that we form the weak bonds which are fundamental for our social networks, as Mark Granovetter pointed out in his famous article *The strength of weak ties*. The inevitability of physical space requires new and unexpected encounters – and for the moment it is the only antidote we have with regard to the polarization of the network.

Now let's look at the effects on urban mobility and on cities: at the moment, the trends that are detected are the boom in micro mobility, bicycles and scooters in cycle lanes, the collapse of mass public transport and the triumph of the private car. Will these last? And what will happen to environmental sustainability?

It will be up to us to make them last. We trust in the evocative power of the rediscovered blue sky: "Like an ancient Bavarian print / I see the subalpine sky at sunset."



In recent months, air traffic and the use of the high speed trains have collapsed and we have become accustomed to meeting on-line with video conferences, video calls, and e-meetings. Airlines indicate 2023 as the year of recovery. What impact will all this have on long-distance mobility? At what levels will it resume?

One victim of Covid-19 could be the intercontinental business trip motivated by a meeting lasting a few hours. It has happened to everyone to make such a trip in the past: a social and environmental absurdity. Instead, what will return are academic conferences, which respond to deeper needs. As David Lodge reminds us, "The modern conference resembles the pilgrimage of medieval Christendom in that it allows the participants to indulge themselves in all the pleasures and diversions of travel while appearing to be austere bent on self-improvement. To be sure, there are certain penitential exercises to be performed – the presentation of a paper, perhaps, and certainly listening to papers of others."

Will the two evolutionary trends that characterize the transition of the automotive industry, autonomous driving and the

transition to electricity/hydrogen fueled vehicles, slow down?

I think they will accelerate – Covid-19 has left us wanting to leave the world of yesterday behind us, and I believe that also includes diesel engines.

How will technology help us? Will mobility become on demand/as a service? Will sharing mobility, shared cars and bikes, be resumed?

I believe sharing will resume. Crowded stadiums, hugs, kisses, and even sweaty handshakes will also return. Our cities have seen everything under the sun. They have survived calamities and pandemics that were more devastating than Covid-19 and have always risen up again. In the mid-fourteenth century, the plague killed 60 percent of the population of Venice. Nevertheless, in the following centuries we did not give up living in its beautiful *calli* or crowding its theaters. I believe that in the not-too-distant future, we will return to the La Fenice Theater, pressed up against one another.

The new normal: you said it will be a leap into the future. Can you explain that?

For me, the new normal means reinventing oneself to respond to the new boundary conditions, in this case imposed by the pandemic. In short: planning our tomorrow.

One victim of Covid-19 could be the intercontinental business trip motivated by a meeting lasting a few hours. It has happened to everyone to make such a trip in the past: a social and environmental absurdity



by Aldo Bonomi

Tell me how digital you are

In recent months we have had a taste of a new way of working, remotely and in a hyper-connected regime. But to talk about true remote working, we cannot fail to consider the so-called ‘invisible supply chain’. Designing a system that respects all groups of workers, even the weakest, is a challenge for the future.

Changes in the forms of work had already characterized the end of the twentieth century, when the traditional ‘toolbox’ – simple, clear and useful – entered a crisis. It answered a key question: tell me what job you do and I’ll tell you who you are. Through this question it was also possible to trace the subject’s way of life. But in the late twentieth century and at the beginning of this century, things began to change. The economist Giovanni Arrighi told me at the time that that question alone was no longer enough, and at least three more had to be added. The first was “tell me what ethnicity you belong to”, with respect to the forms of work, those of living, and the great changes; the second, “tell me what gender you are”; the third, more complicated and which has partly revealed itself today, is “tell me what your *Weltanschauung* is”, your conception of the world, your flexibility, your availability for flexibility, and your curiosity. Today we should add a fourth question: “Tell me how digital you are.”

Today anyone who is getting ready to think about the metamorphosis of the forms of work and its rules must not forget the three questions and must also begin to ask the fourth one which – compared to the first that refer to the corporality of the twentieth century (Taylorism was in fact the relationship between the body and the machine) – concerns the forms of thinking, communicating, remembering, and feeling in its various articulations. The Internet produces communities instead of groups of people, it produces storytelling instead of stories and it produces remote working, which, no doubt, has undergone an irreversible acceleration.

Today there is a generation that has had to learn another grammar, to start going back to school and writing the alphabet: the technological alphabet. But how does one really arrive at remote working? For now we have applied teleworking, we have resorted to videoconferencing, but to talk about true remote working, we have to build complex organizations.

However, we can say that we have entered



the metamorphosis, even though some twentieth-century features remain. In fact, the body-mind dimension of work remains and some figures, both gender and social – such as the ‘supply chain of the last’ – are linked to corporeality, as highlighted by Covid-19. Because while many of us were working ‘remotely’ and ‘hyper-communicating’, those I call the workers of the last mile of the logistics or the supermarket fed our bodies and brought us our goods. During the last few months there has been a social dimension, the invisible supply chain, which did not have the problem of remote working, but that of survival.

Therefore, the point is to understand how we move in this relationship between analog and digital, between human and virtual. Even in the change proposed by the green economy, this dilemma remains: there is no green economy without a green society, just as there is no smart city without a social city. There is a great epochal change where I believe we need to make the forms of society central again.

Let’s go back to Fordism: there have been enormous changes between its nascent state and what it has become in its declining phase, and they have occurred through conflicts. Today remote working, which very often is also

home-based work, offers the challenge of reconciling personal life times and working times, which in the twentieth century were represented by the battle for the eight-hour workday.

The real problem is understanding how social subjects will have the strength to get into the midst and redesign these inevitable opportunities. Because the metamorphosis is based on this. We need to understand the great processes of change with respect to work and forms of coexistence and production. The processes are far closer related than you may think. We are in an acceleration, an epochal leap, we must have “the desire to get into the midst”, so that change is not a top-down, selective process, but an opportunity.

Putting society into the midst means, first of all, understanding that metamorphosis does not only concern enterprises, the forms of production, and the power of technology. Metamorphosis primarily means changes in the social structure. The mistake would be to think that it can be tackled with the previous tools. It is then necessary to dismantle and reassemble in order to understand what types of businesses there are and how they are functioning.

There are large groups, which concentrated and still concentrate a great mass of forms of



Today remote working, which very often is also home-based work, offers the challenge of reconciling personal life times and working times, which in the twentieth century were represented by the battle for the eight-hour workday

work, very often in the tertiary sector. These large groups are redesigning their strategy in a very delicate and complex mechanism between remotization – that is, how much to shift to working remotely – and territorialization. We can see, just by looking at the Italian scene, what the concentration was in the cities ‘that attracted flows’ and at what changes are taking place (such as in Milan): which and how many services are becoming ‘remotized’?

Then there is Industry 4.0, where the change had already begun and which is now thinking about how to incorporate digitalization as a strategic factor.

Then there are the large groups that have their power in the algorithm that governs remote work. These large groups – such as Zoom which went on the stock exchange – have seen their profits increase, but have had to deal with workers on the last mile, because an algorithm without a ‘pickup truck’ does not work.

In both the large groups and medium-sized enterprises, logistics, and therefore Internet capitalism, have become central. And another

big question has also become central: how to determine and how to negotiate with an algorithm? Is the automatic company negotiable or not? This will affect the forms of union bargaining: we have already seen this during the pandemic, when protection of the body and health protection, networks, and changes had to be negotiated. Then there is the other part of the companies, those that were used to working with the ear-mouth interface: how does that ear-mouth mechanism evolve in the fabric of small craft businesses?

How is remote working incorporated into the fabric of the economy? Trivializing, for example it will be inevitable to have a ‘geek’ alongside, therefore to have contextual knowledge and formal knowledge. This is what is happening in companies, in a mechanism of crisis and solutions.

We are expecting a new normality of the organizational forms of the forms of producing, and of the forms of work. The really big question is how we will get into this new normal in which we are already immersed.

by Morena Pivetti

Soft mobility conquers the Italians

In many areas in Italy, remote working has decreed the end of commuting, and Italians have rediscovered traveling on foot, by bicycle and by scooter. Is it a passing phenomenon or are we witnessing the inexorable decline of local public transport?

Covid-19 has hit the Italians’ mobility, movement and travel, like a tsunami, dragging airlines and airports, cruises, and high-speed trains with it, and above all, buses, trams, subways, and regional trains: in other words, local public transport. When the waters recede, only two modes will be left standing and with an advantage over the others: the private car, which has never lost its centrality, and the so-called soft or active mobility, the paths used for walking, for traditional or electric bicycles, and for scooters, a new object of urban desire. At the end of the first lockdown, in the summer there was already a widespread belief that nothing would be the same as ‘before’. ‘Before’ the appearance in a Chinese metropolis of an unknown coronavirus with an unexpected capacity to spread, ‘before’ the planetary explosion of the pandemic. The second wave, which is hitting Europe and the United States with even greater virulence than the first wave, has consolidated this conviction, sealing the changes that are here to stay even ‘after’ the end of the emergency.

“Our models of living, our attitudes, and even social organization are experiencing structural changes: I am thinking of remote working, teaching, and conferences, and the online services of the Public Administration. Consequently, our mobility, the way we move around, is also changing. These changes are destined to remain, to become permanent.” Carlo Carminucci, research director of Isfort, the Transport Research Institute, is convinced of this, thanks to the results of the 17th Audimob report *La mobilità in Italia tra la gestione del presente e le strategie per il futuro* (Mobility in Italy: management of the present and strategies for the future), based on the annual survey that involved 16,200 individuals between 14 and 80 years of age and which was presented at the CNEL at the beginning of November.

The percentage curves speak for themselves. “Since 2015 we have seen an increase in soft mobility, or rather, non-motorized travel” Carminucci stated, “with 2017 a boom year and 2018 which had marked a share of 28.5%. In 2019, this trend suffered a setback, with a drop of more than three points to 25.1%, as the private car recovered on the long wave of urban sprawl along with public transport. 2020 has reshuffled the cards: active mobility gained over 10 percentage points, rising to 35%, also thanks to the increase in proximity travels. People moved around mostly within their own neighborhood. In the first post-lockdown month, it fell a few points, then in mid-October the figure consolidated at 31.5%, 7.5 points above 2019.”

The new post-Covid 19 mobility has especially penalized local public transport, which has surrendered significant shares to pedestrians and

The new post-Covid 19 mobility has especially penalized local public transportation, which has surrendered significant shares to pedestrians and cyclists





cyclists, recording a real collapse at 4% of all journeys, with a rebound to 8%, in September, however, under a third in the modal share (12%) and with 50% fewer passengers. The fear of contagion, which re-emerged forcefully with the second wave, brought the sector to its knees.

In his in-depth study *Mobilità dolce e micro-mobilità* (Soft mobility and micro-mobility), Luca Trepiedi wrote: during the lockdown “a unique situation was created in which only the most essential movements were made. People have begun to rediscover proximity, the activities and places to go to that are closest to their homes; for a few months, neighborhoods returned to being the places for walking and cycling, in some cases to test new products and alternative forms of transport to a car,” or that is, small electric vehicles with two or three wheels.

The confinement has induced a slowdown, a rarefaction of the frenetic pace of life typical of large urban areas, and remote working has freed hours from commuting, with the result of encouraging the ‘active’ element, physical

exercise, walking, and bicycling. And it immediately made visible how more sustainable transportation has a positive impact on the environment, with squid and fish in the canals of Venice, and clear skies and horizons as far as the eye can see.

Together with the statistics on mobility, the numbers of the bicycle market – an industrial sector that in Italy, the first country for exports and second for production in Europe, is worth 1.35 billion euros a year – and that of private scooters, speak loud and clear. A 7% increase in sales had already been recorded in 2019, with e-bikes at +13%, and since the end of the lockdown, according to the photograph taken by Confindustria’s ANCMA, there has been a real boom: +60% compared to the same period last year, with an increase of 200,000 pieces sold in May alone, when they became unavailable in most stores, for a total of 540,000 pieces to date.

Both private and shared scooters recorded a similar boom (the latter almost irrelevant in 2019, when they were present in only four cities with 4,900 vehicles); in 2020, the cities





The passion that has blossomed for traditional and electric bikes and scooters is also confirmed by the numbers of the 'mobility bonus'

increased to 17, including the medium-sized cities of Pesaro, Rimini, Verona, Bergamo, Lecce, La Spezia, Pescara, Monza, Ravenna, and Parma, and an availability of 27,150 vehicles. However, the lion's share is in Rome, with its 11,000 vehicles, and then Milan with 6,000.

The passion that has blossomed for traditional and electric bikes and scooters is also confirmed by the numbers of the 'mobility bonus' prepared by the Ministries of the Environment and Infrastructure and Transport, which made 215 million euros available for the purchase of vehicles, with a refund of 60% of the cost up to a maximum of 500 euros. Despite the temporary blocking of the ministry's website on the 'click day', and the consequent waiting and inconveniences, speaking at the National Sharing Mobility Observatory Tullio Berlinghi, director general of the Ministry of the Environment, claimed that the initiative was successful: "We processed 560,000 requests in 24 hours, 260,000 vouchers and 300,000 refunds for purchases have already been made." Given that that the funds were not sufficient and several tens of thousands of Italians remained 'in line' online, the call will be reopened and all applications satisfied.

Carminucci added: "Cities have supported and encouraged this wave of soft mobility by

increasing the kilometers of cycle paths, the square kilometers of pedestrian areas, and the zones with a speed limit of 30 kilometers per hour. Rome has promised 150 kilometers of new cycle paths, Milan has announced 'Open roads' for bicycles and pedestrians and planned 35 kilometers by the end of the year, Turin foresees 80 kilometers of reserved side lanes, Bologna plans 60% of 'Bicipolitan' in December for a total of 81 kilometers, and Naples is promoting a 'bike to work' and 'bike to school' campaign. Temporary lanes have also appeared, simply drawn on the asphalt."

Speaking of cycle paths, Paola De Micheli's ministry has assigned almost 140 million euros for their construction to metropolitan areas and municipalities with over 50,000 inhabitants, while in the next few years the allocations for new urban and tourist cycle paths will reach almost one billion euros. "But the gap between the North and the South of Italy is increasing: in relation to the population, there are ten times more cycle path kilometers in the North," warned the director of research at Isfort.

Many think that the growth of soft mobility is here to stay. Gianfranco Battisti, managing director of the Ferrovie dello Stato, is one of them, and at the presentation of the Audimob report confirmed his intention to give a strong

boost to cycle paths on disused railway lines: "We will convert 6,000 kilometers of tracks throughout Italy, and not just for tourism purposes. We have already started in Liguria, Abruzzo, and Veneto."

"Soft mobility will increase even more" reiterated Gian Paolo Gualaccini, coordinator of the National Council for Road Safety and Sustainable Mobility of the CNEL. "The scooter is the symbol of the new season. But we need support actions, educational work, and information on how to use the new electric vehicles. At the CNEL we are preparing an ad hoc campaign with the Traffic Police and the Ministry of Education." The death rate of pedestrians and bicyclists in Italy remains particularly

high: "It is necessary to review the traffic laws and regulate micro-mobility, making helmets mandatory," urged Roberto Sgalla, former director of the Polstrada. Maybe together with insurance and vehicle registration.

"The safety of our roads is a serious problem, and we are also working on it to develop soft mobility, for which there is a great desire. The minister has given us a mandate to take action to draft the new National Road Safety Plan," concluded Giuseppe Catalano, coordinator of Ministry of Infrastructures and Transport's Mission of Technical Structure. He is also convinced that walking, bicycles and scooters will continue to be the protagonists of the 'new normal'.





Reportage
by Marianna Lorusso

Autostrade Insieme: meeting in a virtual space

In the difficult months of the lockdown, Autostrade per l'Italia created 'Autostrade Insieme', an online platform for employees with cultural, entertainment, and wellness and health-related content, to shorten the distances imposed by the pandemic.

Distant but united, in the company too. 'Autostrade Insieme' (Autostrade together), the people care project that offered all employees and their families free quality content of entertainment, culture, and well-being from April to June, was created with this in mind.

To rediscover the pleasure of sharing during the difficult weeks of the coronavirus pandemic, Autostrade per l'Italia launched a digital platform with cultural and entertainment content ranging from the possibility of downloading e-books for free to accessing a digital video library of over 10,000 movies (including those that should have been projected at movie theaters), as well as videos, podcasts, webinars with great champions of the world of sport, and streaming meetings with experts in the sector of nutrition and physical well-being. These are the ingredients that were made available thanks to the Training & Welfare and Internal Communication initiative. There was also no lack of insights on multiple aspects related to the various aspects of the company.

"I invite everyone to use this space", said Giuliano Mari, the president of Autostrade per l'Italia, upon hailing the initiative, and adding: "Our goal is to get back to working all together soon." The CEO, Roberto Tomasi, stressed that "being together has always been a value for us. That is why we decided to create 'Autostrade Insieme': a space in which to find services and content that will help us spend time at home and with our families. Every week movies, books, podcasts, and webinars on sports, wellness, health, and nutrition were selected with the aim of offering stimuli for this time seemingly in suspension and keeping in touch with colleagues by spending peaceful moments with our family members."

The people who work at Autostrade faced this delicate moment with positivity and a spirit of community. Thanks to the strict rules and kinds of behavior implemented in daily life, it was possible to preserve everyone's health.

Attention was also paid to ongoing work, which did not stop at Autostrade per l'Italia during the lockdown. The company's commitment and ability in creating teams made up of its more experienced colleagues and the many young people who accepted the challenge of coming to work at Autostrade per l'Italia was extraordinary. Maintaining con-

tact in the working groups and stimulating the sharing of information has led to the creation of virtual places in which to meet in order to overcome the distances that the pandemic has imposed. In addition to the important company focuses, there was space for a lot of curiosities and fun thanks to some special meetings with testimonials from the worlds of sport and entertainment.

Pino Insegno was one of the first to participate in the 'Autostrade Insieme' initiatives: the great comic actor and historical voice actor recounted his own experience as a traveler. There was room for the memories and suggestions of an iconic sports journalist, Fabio Carressa, who told anecdotes and revealed curiosities related to his profession of commentator. A space dedicated to young people was 'Escape tour': a game of suspense and puzzles for the employees' teenagers. Four teams battled for 120 minutes to solve mysteries and questions that resulted in one team's triumph.

Sports lovers found an authoritative reference in Samuele Robbioni, a sports psychologist and the 'Virgil' of the meetings with great athletes. His interviews with Giacomo Sintini, a volleyball player on the Italian national team, Beppe Bergomi, world champion of the 1982 national football team, and Ivana De Martino, a teacher, mother, and athlete, conveyed the passion that drives every competitive discipline.

Laura Giuliani, goalkeeper for the women's national football team and for Juventus FC Women, also held a seminar to explain how to learn to motivate your teammates and manage your sense of loneliness. In particular she talked about the goalkeeper mentality and how to manage discipline, method, and the quality of execution.

To rediscover the pleasure of sharing during the difficult pandemic weeks, Autostrade per l'Italia launched a digital platform with cultural and entertainment content aimed at employees and their families

— Autostrade per l'Italia employees and the 'Autostrade Insieme' experience

“At a time like this, when we cannot be close, this initiative made us feel ‘together’. And it is a feeling that embraced not only the work aspect but also aspects that concern private life, therefore a feeling of total togetherness.

I loved the webinars with sport protagonists. I would also like this initiative to be maintained in the future, through continuously new content, webinars, and training courses.”

—
Flavia Sciscirot

“Autostrade Insieme was an engaging and interesting novelty for me. Personally I think it managed to address and intrigue various age groups within the company.

In particular, I found the section dedicated to movies (with a very varied catalog) and the section dedicated to books to be downloaded very useful.

I think that in a particular and complex moment like the one we are experiencing, these contents are among the main sources of entertainment that a person can have; as a result, having new and different ones available every week is always a great pleasure!”

—
Daniela Giona Bucci

“A female editorial committee, four colleagues – mothers and workers – who despite the physical distance and complexity of the working situation devotedly interpreted their assigned mission: to offer their colleagues a journey to travel together through the publication of always new and stimulating multimedia contents in order to feel close to one another. An experience that, in my guise as both a creator and a user, has made me proud to be part of this team, has reduced the distances through the webinars with many colleagues from other services that I maybe would not have had the opportunity to meet, and has enriched my evenings with books and movies ... I can only thank you for having had this wonderful and stimulating opportunity.”

—
Virginia Gambella

The people who work at Autostrade faced this delicate moment with positivity and a spirit of community



autostrade // insieme

Da non perdere questa settimana

Lo sport ci insegna:
 Lo psicologo dello sport Samuele Robbioni incontra il 21 aprile Giacomo Sintini dalle 16.00 alle 17.00, pallavolista della Nazionale italiana e il 23 aprile Beppe Bergomi sempre dalle 16.00 alle 17.00, campione del mondo con la nazionale italiana nel 1982.

Il cinema a casa tua:
 Sì, ma cos'è? Una commedia originale su un grigio impiegato di Manhattan, Walter Mitty (Ben Stiller) che, giorno dopo giorno, sogna a occhi aperti e non riesce a capire cosa fare della propria vita, innamorato perdutamente di una collega (Kristen Wiig) che nemmeno lo vede. Ancora non lo sa, ma lo aspetterà un'avventura incredibile, tra i ghiacci dell'Islanda fino ai paesaggi dell'Himalaya alla ricerca di un fotografo leggendario: Sean O'Connell (Sean Penn).
 E perché dovrai vederlo? Perché è un film ad alto tasso di immedesimazione, un viaggio lontano dalla vita di tutti i giorni per pensare a mondi differenti e cambiare finalmente punto di vista. E poi c'è una grande colonna sonora (c'è anche David Bowie) senza contare che Ben Stiller e Sean Penn da soli valgono la visione. Imperdibile. Consigliato a... sognatori, viaggiatori e a chi sogna di fuggire per sempre e cambiare vita.



“At the end of this lovely experience I wanted to thank you because I had a lot of fun and I was able to rekindle my great passion for sport, which I consider an element of extraordinary training for the growth of a person. It was a stimulating comparison with concrete connections to our daily life, beyond our working activities. And this is what I bring home, somehow, enriching my cultural baggage even more. I hope, especially for younger people and for those who want to question themselves and find out how important it is to overcome difficulties together with others, as in a real team, that there will be other opportunities.”

—
Franco Tonon

“What I appreciated the most was the intention to send a message of unity while being isolated. ‘Autostrade Insieme’ was a thin but important thread that kept the team united.”

—
Alessia Casale

“Thanks for the opportunity of the webinars: very interesting.

Until next time, at this point, I would call Arrigo Sacchi directly to close the circle: can it be done?”

—
Andrea Romoli



autostrade // insieme
 gruppo Atlantia

Non perdere gli appuntamenti di questa settimana

ESCAPE TOUR

Agorà 26
Ripartiamo.
Le nuove sfide della mobilità

Testata registrata presso
il Tribunale di Roma (n. 430012)

Finito di stampare a dicembre 2020
presso Tipo Stampa
Moncalieri (TO)

codice
EDIZIONI



9 788875 789206

euro 12,00