



Bruxelles, 13.5.2020
C(2020) 3139 final

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Covid-19: orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della
connettività**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Covid-19: orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività

I. Introduzione

1. La pandemia di Covid-19 sta esercitando un impatto considerevole sui trasporti e sulla connettività nell'UE. Le misure volte a contenere la pandemia hanno determinato una drastica riduzione delle attività di trasporto, in particolare per quanto riguarda il trasporto di passeggeri¹. I flussi di merci sono stati colpiti in minor misura, in parte grazie agli sforzi collettivi dell'UE volti a garantire che le merci continuino a circolare, sebbene sia stata registrata una riduzione del traffico per via del calo dell'attività economica e della perturbazione delle catene di approvvigionamento.
2. La Commissione ha pubblicato orientamenti in materia di restrizioni dei viaggi non essenziali² e ha presentato misure applicabili specificamente al trasporto, compresi orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere³, all'attuazione di corsie verdi ("green lanes") per il trasporto di merci⁴, all'agevolazione delle operazioni di trasporto aereo di merci⁵ nonché ai marittimi, ai passeggeri e alle altre persone a bordo delle navi⁶. La Commissione ha fornito orientamenti sul modo migliore di proteggere i lavoratori del settore dei trasporti e i passeggeri, salvaguardando nel contempo la circolazione delle merci.
3. Fino a quando rimarranno in vigore restrizioni alla circolazione delle persone, con conseguenze che possono interessare anche i flussi di merci, occorre che tali misure e raccomandazioni relative al flusso di merci, alla libera circolazione dei lavoratori che esercitano professioni critiche⁷ nonché al transito e al rimpatrio dei passeggeri e degli equipaggi continuino a essere applicate in modo coerente e coordinato da tutti gli Stati membri. Gli Stati membri dovranno continuare a utilizzare la rete di punti di contatto nazionali per i trasporti ai fini della risposta alla Covid-19, coordinata dalla Commissione.
4. Dal momento che la situazione della salute pubblica comincia a migliorare, sarà importante che i servizi di trasporto e la connettività siano ripristinati gradualmente entro i limiti consentiti dalle condizioni epidemiologiche, in quanto rappresentano fattori determinanti per l'UE e per l'economia globale e componenti fondamentali della vita quotidiana dei cittadini dell'UE.

¹ Ad esempio, sono state registrate riduzioni di circa il 90 % del traffico aereo rispetto a un anno fa (fonte: Eurocontrol), l'85 % per quanto riguarda i servizi ferroviari a lunga percorrenza per passeggeri, l'80 % per quanto riguarda i servizi ferroviari regionali (compresi quelli suburbani) per passeggeri, e si è assistito a uno stallo quasi totale dei servizi ferroviari internazionali per passeggeri (fonte: CER) nonché a una flessione di oltre il 90 % per quanto riguarda le navi da crociera e passeggeri a metà aprile rispetto a un anno fa (fonte: EMSA).

² COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final e C(2020) 2050 final (GU C 102 I del 30.3.2020, pag. 12).

³ C(2020) 1753 final (GU C 86 I del 16.3.2020, pag. 1).

⁴ C(2020) 1897 final (GU C 96 I del 24.3.2020, pag. 1).

⁵ C(2020) 2010 final (GU C 100 I del 27.3.2020, pag. 1).

⁶ C(2020) 3100 final (GU C 119 del 14.4.2020, pag. 1).

⁷ C(2020) 2051 final (GU C 102 I del 30.3.2020, pag. 12).

5. Il 15 aprile 2020 la Commissione europea, in cooperazione con il presidente del Consiglio europeo, ha presentato una tabella di marcia comune europea⁸ contenente raccomandazioni per la revoca delle misure di contenimento della Covid-19. Nella tabella di marcia comune europea è stato annunciato che la Commissione avrebbe altresì elaborato "orientamenti più dettagliati sul modo in cui ripristinare gradualmente i servizi di trasporto, la connettività e la libera circolazione a un ritmo commisurato alla situazione sanitaria, anche in vista della programmazione delle vacanze estive".
6. La salute dei cittadini, compresi i lavoratori del settore dei trasporti e i passeggeri, rimane la priorità principale. Deve essere riservata particolare attenzione alle popolazioni vulnerabili, come gli anziani e le persone con patologie pregresse, nel pieno rispetto della vita privata. Occorre pertanto che l'allentamento delle restrizioni di viaggio e operative sia graduale al fine di tutelare la salute e garantire che i sistemi e i servizi di trasporto, come pure gli altri sistemi connessi (ad esempio i controlli alle frontiere esterne), possano essere rimodulati in base all'aumento dei volumi di trasporto di merci e passeggeri. Occorre che questo processo sia accompagnato da campagne di comunicazione costantemente aggiornate volte a garantire che chi viaggia possa pianificare i propri spostamenti e agire nella piena consapevolezza della situazione e, pertanto, anche del fatto che seguire le raccomandazioni sanitarie quando si viaggia è una questione di responsabilità individuale.
7. Il ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività sarà pienamente subordinato all'approccio alle restrizioni di viaggio, alle valutazioni epidemiologiche e al parere di medici esperti in merito alle necessarie misure di protezione e precauzione in materia sanitaria e di salute. I presenti orientamenti dell'UE per il ripristino dei servizi di trasporto e della connettività non pregiudicano pertanto le suddette politiche, con le quali devono rimanere pienamente in linea e coerenti, e devono essere attuati nel quadro della tabella di marcia comune europea.
8. Essi offrono un quadro comune a sostegno delle autorità, delle parti interessate, delle parti sociali e delle imprese operanti nel settore dei trasporti durante il ripristino graduale della connettività. Gli orientamenti consistono in principi generali applicabili a tutti i servizi di trasporto e in raccomandazioni specifiche intese ad affrontare le caratteristiche di ogni modo di trasporto in maniera realistica e pratica. Si propongono di fornire ulteriori indicazioni sul modo in cui ripristinare gradualmente i servizi di trasporto, la connettività e la libera circolazione a un ritmo commisurato alla situazione sanitaria, proteggendo nel contempo la salute dei lavoratori del settore dei trasporti e dei passeggeri. Gli orientamenti devono essere applicati al trasporto all'interno degli Stati membri e tra di essi. Tenuto conto del carattere transfrontaliero dei trasporti, i presenti orientamenti devono essere tuttavia opportunamente applicati ai servizi di trasporto tra gli Stati membri e i paesi terzi, non appena la situazione epidemiologica ne consenta il ripristino.
9. La pandemia di Covid-19 ha colpito l'intera UE, ma con effetti che variano a seconda degli Stati membri, delle regioni e delle zone. Al fine di ripristinare la connettività in tutta l'UE in modo sicuro per tutte le persone coinvolte, come pure al fine di ristabilire la fiducia del pubblico nei servizi di trasporto, è necessaria una stretta cooperazione tra gli Stati membri e le istituzioni e le agenzie dell'UE. Come nel caso di qualsiasi altra attività, non è possibile garantire un ambiente di viaggio totalmente esente da

⁸ Tabella di marcia comune europea verso la revoca delle misure di contenimento della COVID-19 (GU C 126 del 17.4.2020, pag. 1).

rischi, ma tali rischi devono essere ridotti al minimo per tutta la durata della pandemia. Finché non sarà sviluppato e reso ampiamente disponibile un vaccino efficace, è ancora possibile il verificarsi di una seconda ondata di infezioni o di cluster di infezione; è pertanto opportuno definire piani adeguati per reintrodurre in ultima istanza le misure, qualora ciò si rendesse necessario.

10. Tenuto conto della dimensione globale della pandemia di Covid-19 e della natura internazionale dei servizi di trasporto, ai fini di un ripristino graduale, tempestivo e sicuro dei sistemi di trasporto europei, ma anche di quelli a livello globale, è indispensabile stabilire un quadro per il riconoscimento reciproco della situazione della salute pubblica e delle misure in vigore tra paesi, regioni e zone, come pure tra Stati membri e tra l'UE e i paesi terzi. In tale ambito le autorità competenti nell'UE devono cooperare nella maggior misura possibile con i paesi terzi e le organizzazioni internazionali settoriali⁹. Le misure dovranno pertanto essere allineate il più possibile in termini di obiettivi ed effetti, ed essere accettate come equivalenti.
11. Come indicato nella tabella di marcia comune europea, i presenti orientamenti sono pertinenti anche in vista delle vacanze estive e della programmazione degli spostamenti ad esse associati. Il turismo è un settore importante dell'economia dell'UE; è intrinsecamente legato ai trasporti e ai viaggi e si basa sulla disponibilità di servizi di trasporto di passeggeri, che costituisce un presupposto e un fattore essenziale per il comparto. Il ripristino tempestivo di una connettività adeguata sarà quindi fondamentale per consentire il ripristino graduale del turismo.

II. Principi per il ripristino sicuro e graduale del trasporto di passeggeri

a) **Principi generali per il ripristino della connettività**

12. Tutti i tipi di **servizi di trasporto dovranno riprendere gradualmente in via prioritaria, subordinatamente all'applicazione effettiva di misure proporzionate ed efficaci intese a proteggere la salute dei lavoratori del settore dei trasporti e dei passeggeri.** Tali misure devono essere in linea con i criteri, i principi e le raccomandazioni generali stabiliti nella tabella di marcia comune europea, in particolare per quanto riguarda la situazione epidemiologica e le politiche in materia di controlli alle frontiere e di restrizioni della circolazione e di viaggio.
13. Di conseguenza **le misure che potrebbero imporre restrizioni alle operazioni di trasporto, come pure le misure di protezione e prevenzione di carattere sanitario, devono limitarsi, per portata e durata, a quanto necessario per tutelare la salute pubblica.** Oltre ad essere **proporzionate**, tutte le misure devono anche essere **adeguatamente motivate, trasparenti, pertinenti, adattate ai singoli modi di trasporto e non discriminatorie**, e devono **mantenere condizioni di parità nel mercato unico.** Gli Stati membri dovranno **garantire la conformità di tali misure alle norme in materia di aiuti di Stato e a tutti gli altri elementi del diritto dell'UE.**
14. Le misure dovranno essere oggetto di monitoraggio continuo così da essere, ove opportuno, riesaminate e adeguate alla luce di tutte le valutazioni e competenze

⁹ Ad esempio l'Organizzazione marittima internazionale, l'Organizzazione internazionale del lavoro, l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, il segretariato permanente della Comunità dei trasporti ecc.

pertinenti, per garantire che restino proporzionate alle esigenze di salute pubblica del momento. Dovrà essere data priorità all'adozione di soluzioni nuove e più efficienti man mano che queste emergeranno, così da **abolire le misure meno efficienti o più onerose. Dovrà essere rispettato il principio dell'efficacia in termini di costi.** Di conseguenza, qualora sia possibile ottenere effetti comparabili in termini di tutela della salute dei lavoratori del settore dei trasporti e dei passeggeri in diversi modi, si deve preferire l'opzione meno costosa.

15. Al fine di tutelare e ripristinare il pieno funzionamento del mercato unico, la fornitura transfrontaliera di servizi di trasporto, la piena efficacia delle misure di carattere sanitario e la fiducia dei cittadini, gli **Stati membri devono intraprendere azioni in modo coordinato e cooperativo.** Gli Stati membri devono basare le proprie decisioni relative alla revoca delle restrizioni di viaggio legate alla Covid-19 sugli orientamenti della Commissione in materia di frontiere interne del 13 maggio 2020¹⁰ e notificarle alla Commissione e a tutti gli Stati membri. La Commissione è pronta a coordinare la revoca delle restrizioni e il ripristino dei servizi di trasporto attraverso la rete di punti di contatto nazionali.
16. Anche in questo caso è necessario adottare un **approccio coordinato con i paesi confinanti con l'UE, ma anche con paesi più lontani.** I canali di coordinamento sono già stati ampliati, ad esempio nei Balcani occidentali, per integrarvi le rispettive autorità nazionali, che stanno operando in stretta collaborazione con la rete UE di punti di contatto nazionali per i trasporti. L'obiettivo comune consiste nel garantire la fornitura di servizi di trasporto e la connettività.
17. In linea con i principi summenzionati, secondo i quali le misure dovranno essere proporzionate e adattate ai singoli modi di trasporto, **dovranno essere individuate opzioni di mobilità sicure, anziché imporre misure generali di divieto che determinano la paralisi dei servizi di trasporto** all'interno dell'UE. Per esempio si potrebbero intensificare la pulizia e la disinfezione periodiche e provvedere a un'adeguata ventilazione dei nodi e dei veicoli di trasporto¹¹, anziché vietare completamente i servizi di trasporto interessati. Questo approccio dovrebbe permettere di intervenire sulle fonti di rischio, consentendo nel contempo di tornare gradualmente alle necessarie attività economiche e quotidiane. A tale riguardo sarà fondamentale una stretta cooperazione tra le autorità sanitarie e di trasporto e le principali parti interessate.
18. **Occorre continuare ad assicurare il trasporto di merci al fine di garantire la funzionalità delle catene di approvvigionamento.** Come indicato nella tabella di marcia comune europea, "[n]ella fase di transizione occorre intensificare gli sforzi per mantenere un flusso ininterrotto di merci e proteggere le catene di approvvigionamento". Partendo dall'attuale limite massimo di 15 minuti per attraversare i valichi di frontiera di tipo "corsia verde", i controlli effettuati devono essere gradualmente allentati in modo coordinato utilizzando canali di coordinamento stabiliti, come i punti di contatto nazionali per i trasporti nel quadro della Covid-19 e i dispositivi integrati per la risposta politica alle crisi (IPCR), affinché, in ultima istanza, tutti i veicoli adibiti al trasporto di merci e tutti i beni possano attraversare le

¹⁰ Comunicazione della Commissione - "Covid-19 - Verso un approccio graduale e coordinato per il ripristino della libera circolazione e la revoca dei controlli alle frontiere interne", del 13 maggio 2020.

¹¹ Nella presente comunicazione per "veicolo" si intendono, in funzione del contesto specifico, tutti i tipi di veicoli, tra cui, tra l'altro, le automobili, i camion, gli autobus, i pullman, i treni, gli aeromobili, le navi, i traghetti ecc.

frontiere interne come prima che fossero introdotte le restrizioni connesse alla Covid-19. Con l'aumento del traffico, merita particolare attenzione il ruolo dei nodi multimodali, come i porti o i terminali per container, nel sostenere le corsie verdi. Al fine di garantire il funzionamento delle catene di approvvigionamento occorre utilizzare al meglio tutti i modi di trasporto, comprese le vie navigabili interne e il trasporto ferroviario di merci. Occorre garantire la circolazione libera e senza ostacoli dei lavoratori essenziali del settore dei trasporti e, in tale ottica, dovrà essere valutata la possibilità di istituire corsie preferenziali presso i nodi di trasporto. Durante la transizione graduale e in funzione delle raccomandazioni delle autorità sanitarie pubbliche, i controlli sanitari dovranno essere ridotti gradualmente, le quarantene sistematiche (vale a dire quelle imposte indipendentemente dai sintomi presentati o dai risultati dei test) dovranno essere revocate, i convogli dovranno essere aboliti, i divieti di circolazione potrebbero essere reintrodotti se la fluidità del traffico lo consente e, dopo la fine di maggio 2020, le ulteriori deroghe ai tempi di guida e di riposo dovranno diventare più armonizzate e limitarsi a quanto strettamente necessario al fine di ripristinare gradualmente norme dell'UE uniformi e di facile applicazione.

19. Non appena la situazione della salute pubblica lo consenta, le restrizioni applicate ai trasporti individuali (ad esempio automobili, motocicli o biciclette) devono essere revocate. L'allentamento delle restrizioni consente una rapida ripresa della mobilità, soprattutto a livello locale e regionale (ad esempio consentendo alle persone di spostarsi più rapidamente a livello locale o all'interno di uno Stato membro). La revoca di tali restrizioni, intesa ad agevolare i trasporti individuali, deve restare allineata alle misure di distanziamento e alle misure di prevenzione generali prescritte o raccomandate da ciascuno Stato membro.
20. Al tempo stesso **occorrerà aumentare la disponibilità di opzioni di trasporto collettivo sicure**, in linea con la graduale revoca delle misure restrittive, al fine di offrire alternative di mobilità a tutti i cittadini. Il modo in cui queste misure saranno realizzate e comunicate dovrà essere tale da contribuire a ristabilire la fiducia dei passeggeri nell'uso sicuro dei trasporti collettivi.
21. **Occorre garantire che gli operatori e i prestatori di servizi del settore dei trasporti che erogano servizi equivalenti per la stessa tratta siano soggetti a misure equivalenti.** L'obiettivo dovrà consistere nell'offrire ai passeggeri il medesimo livello di sicurezza, chiarezza e prevedibilità, evitare discriminazioni e mantenere condizioni di parità.
22. Per garantire che le misure alla partenza e all'arrivo per quanto riguarda qualsiasi modo di trasporto siano comparabili ed evitare quindi che i viaggi diventino eccessivamente complessi o addirittura impossibili, è fondamentale **assicurare il riconoscimento reciproco, sia al punto di partenza sia al punto di arrivo, di misure equivalenti** basate su principi condivisi e in grado di attenuare adeguatamente i pertinenti rischi sanitari. Questo processo deve essere agevolato dal coordinamento tra gli Stati membri e con i paesi terzi.
23. Al fine di consentire una programmazione del viaggio più ponderata **gli operatori e i prestatori di servizi del settore dei trasporti potrebbero rendere disponibili informazioni sui tassi di occupazione medi** per quanto riguarda particolari collegamenti od orari. Questa possibilità sarà particolarmente importante per i servizi per i quali non è richiesta la prenotazione del posto a sedere e per i trasporti pubblici

locali. Tali informazioni potrebbero essere rese disponibili online o attraverso specifiche applicazioni per dispositivi mobili.

24. Il ripensamento della mobilità urbana è già in atto in diversi Stati membri, regioni e città e prevede, ad esempio, l'aumento dei marciapiedi e delle piste ciclabili, l'adeguamento degli orari e lo sviluppo di tecnologie innovative per gestire i flussi di passeggeri ed evitare il sovraffollamento. **La Commissione incoraggia e sostiene lo sviluppo e l'attuazione di nuove soluzioni e misure per la mobilità urbana** volte ad agevolare in modo sicuro una mobilità attiva, collettiva e condivisa e a garantire la fiducia tra i cittadini.
25. Ove necessario, **dovranno essere applicate norme chiare sui diritti e sui doveri degli operatori e dei prestatori di servizi del settore dei trasporti**; dovrà essere chiaramente definito il quadro giuridico che autorizza gli operatori a prendere provvedimenti nel caso cui, ad esempio, abbiano il compito di garantire il distanziamento o di rifiutare l'accesso senza mascherina a un nodo o un veicolo di trasporto, o qualora venga superato un determinato numero massimo di passeggeri.

b) Proteggere i lavoratori del settore dei trasporti

26. I lavoratori del settore dei trasporti, a prescindere dal modo di trasporto, hanno svolto un ruolo fondamentale garantendo la consegna delle merci, sostenendo il funzionamento delle catene di approvvigionamento, rimpatriando i cittadini UE e consentendo ai lavoratori essenziali di raggiungere il luogo di lavoro, anche affrontando rischi maggiori per la loro salute ed il loro benessere. **Nodi di trasporto, prestatori di servizi e operatori devono applicare principi di continuità del servizio** al fine di garantire l'operatività in sicurezza e senza interruzioni, **in consultazione con le parti sociali**. Questo significa inoltre che occorre **consultare, equipaggiare, formare e istruire adeguatamente i lavoratori del settore dei trasporti** in merito a modalità di svolgimento dei loro compiti che consentano di ridurre al minimo i rischi per la loro salute e quella delle loro famiglie, come pure dei loro colleghi e dei passeggeri. È necessario ad esempio fornire informazioni sull'uso corretto dei dispositivi di protezione, sulla continua applicazione delle norme di igiene, sulla riduzione al minimo dei contatti non necessari e anche, nella misura del possibile, su come rilevare potenziali infezioni.
27. **Ai lavoratori del settore dei trasporti che, data la natura del loro lavoro, sono tenuti ad interagire spesso con altre persone** (ad esempio equipaggi di volo, addetti ai controlli di sicurezza negli aeroporti e nei porti, addetti al controllo biglietti, autisti di autobus e autocarri, equipaggi di navi passeggeri, piloti marittimi, personale che fornisce assistenza ai passeggeri, incluse le persone con disabilità e a mobilità ridotta) **devono essere messi a disposizione da parte dei datori di lavoro dispositivi di protezione individuale di livello adeguato**, come descritto di seguito. Tali dispositivi di protezione devono poter essere sostituiti periodicamente a seconda delle necessità e smaltiti in modo sicuro. L'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro ha pubblicato orientamenti generali per i datori di lavoro sul ritorno al luogo di lavoro dopo la Covid-19, contenenti informazioni utili su specifici settori, tra cui quello dei trasporti¹².

¹² "Covid-19: risorse per l'ambiente di lavoro" e "Covid-19: fare ritorno al luogo di lavoro - Adeguare i luoghi di lavoro e proteggere i lavoratori", https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

c) Proteggere i passeggeri

28. Per tutte le forme di trasporto collettivo di passeggeri **occorre adottare misure ragionevoli per limitare il contatto tra lavoratori del settore e passeggeri, e tra passeggeri**. Se possibile, **le misure di distanziamento sociale fra passeggeri devono essere applicate finché la situazione sanitaria generale lo richiede**. Occorre inoltre applicare altre misure volte a ridurre il rischio di infezioni, quali ad esempio:

- a. obbligo, per i lavoratori del settore dei trasporti, di indossare dispositivi di protezione individuale (mascherine, guanti, ecc.);
- b. ridurre, se possibile, la densità di passeggeri nei mezzi di trasporto collettivo e nelle aree d'attesa (la prestazione di tali servizi a capacità ridotta potrebbe essere adeguatamente sostenuta per preservare la redditività, ad esempio attraverso obblighi di servizio pubblico temporanei in linea con la normativa UE applicabile¹³);
- c. mantenere o aggiungere barriere protettive nei nodi di trasporto e nei veicoli (ad esempio attorno agli autisti, presso le biglietterie o i punti di controllo);
- d. predisporre corsie separate o separare in altro modo i diversi flussi di passeggeri nei nodi di trasporto (ad esempio porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, fermate d'autobus, punti di approdo di traghetti, nodi di trasporto pubblico urbano, ecc.);
- e. nei nodi di trasporto, le strutture che incoraggiano gli assembramenti (ad esempio panchine, tavoli) devono essere rimosse oppure almeno modificate in modo da garantire il rispetto di un distanziamento adeguato;
- f. devono inoltre essere affisse in modo chiaro e accessibile informazioni sui comportamenti raccomandati (ad esempio lavare o disinfettare le mani in modo frequente, mantenere una distanza adeguata) e sulle misure specifiche in vigore in tale nodo o modo di trasporto;
- g. adottare misure adeguate all'imbarco e ai controlli di sicurezza (ad esempio divieto per i passeggeri di entrare e uscire dalla porta anteriore degli autobus, apertura automatica delle porte, disinfezione delle vaschette portaoggetti) e altre misure che contribuiscono a ridurre al minimo i contatti (ad esempio nei traghetti a breve percorrenza e se la sicurezza generale può essere sufficientemente garantita, consentire ai passeggeri di restare nel veicolo);
- h. occorre dare priorità al trasporto di persone con disabilità o a mobilità ridotta nonché al trasporto di persone anziane. Ai lavoratori del settore dei trasporti che, nel rispetto della normativa UE sui diritti dei passeggeri, prestano assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta o alle persone anziane, devono essere forniti i dispositivi di protezione individuali necessari.

¹³ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1); regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3); regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

29. **I passeggeri devono indossare una mascherina facciale nei nodi di trasporto e nei veicoli adibiti al trasporto collettivo¹⁴, soprattutto nei casi in cui non è sempre possibile rispettare scrupolosamente le misure di distanziamento fisico.** Deve essere esposto in modo chiaramente visibile e accessibile ai passeggeri materiale informativo sui comportamenti sicuri (rispettare le distanze, lavare le mani, ecc.) Occorre elaborare protocolli per la gestione di potenziali infezioni in tali strutture, da comunicare in modo chiaro ai lavoratori del settore dei trasporti e da mettere a disposizione dei passeggeri.
30. **Nei casi in cui è più difficile garantire il distanziamento fisico occorre adottare ulteriori cautele e misure che assicurino livelli di protezione equivalenti.** Inoltre, qualora siano disponibili diverse alternative per raggiungere una determinata destinazione, **devono essere privilegiate le opzioni che consentono di rispettare adeguatamente il distanziamento fisico**, nel rispetto delle raccomandazioni delle autorità sanitarie pubbliche.
31. **Ridurre il rischio di infezioni nei nodi di trasporto e nei veicoli, a prescindere dal modo di trasporto**, deve costituire una priorità. Per tutti i modi di trasporto occorre intensificare la pulizia e la disinfezione periodiche dei nodi di trasporto e dei veicoli. **Nei nodi di trasporto e nei veicoli deve essere garantita la disponibilità di gel sanitario/disinfettante.**
32. Nei nodi di trasporto devono essere predisposte strutture e attuati protocolli atti a **isolare immediatamente i casi sospetti di infezione da Covid-19** finché non possano essere adottati ulteriori provvedimenti adeguati. A tal fine è necessario predisporre zone riservate sicure e garantire la presenza di apposito personale formato e dotato di dispositivi di protezione adeguati. **Le strutture mediche e il personale medico presenti** (ad esempio in aeroporti, porti o a bordo delle navi) **devono essere rafforzati** per affrontare l'aumento dei volumi di traffico successivo alla revoca delle misure restrittive.
33. **Deve essere data priorità alla vendita online di biglietti e alla prenotazione anticipata dei posti**, al fine di ridurre la formazione di gruppi di viaggiatori in determinate zone (ad esempio biglietterie automatiche e punti vendita) e di controllare meglio il numero consentito di passeggeri, pur garantendo l'accessibilità alla vendita dei biglietti per chi non ha accesso a mezzi elettronici o non è in grado di utilizzarli. Occorre favorire, nella misura del possibile, l'assenza di contatti.
34. Nei veicoli può essere limitata la vendita di altre merci, tra cui alimenti e bevande. Per attenuare il rischio di infezioni gli operatori di **punti vendita integrati di travel retail, quali negozi duty-free, devono adottare misure adeguate**, tra cui ad esempio: gestire i flussi di passeggeri per garantire il distanziamento (anche

¹⁴ "Mascherine facciali" è un termine generico che si riferisce sia a quelle di tipo medico, sia a quelle di tipo non medico. L'ECDC segnala che potrebbe essere preso in considerazione l'uso di mascherine facciali non mediche confezionate con tessuti di vario genere soprattutto se, a causa di problemi di approvvigionamento, le mascherine facciali mediche devono essere utilizzate in via prioritaria come dispositivi di protezione individuale da parte degli operatori sanitari (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Spetterà alle autorità sanitarie/responsabili della sicurezza nazionali fornire ulteriori precisazioni in consultazione con le parti interessate per ciascun modo di trasporto, sulla base del rischio epidemiologico nel paese in questione, della disponibilità e di altre considerazioni. Alcuni lavoratori del settore dei trasporti e alcuni passeggeri possono, rispettivamente, essere esposti a diversi livelli di rischio.

avvalendosi di segnalazioni sui pavimenti, ottimizzando le strutture, se necessario limitando il numero di clienti presenti); pulire e disinfettare regolarmente i locali, le attrezzature e le merci; installare barriere tra i clienti e il personale alle casse; predisporre, in tutti i locali di vendita, un numero sufficiente di stazioni igienizzanti per le mani ed imporne l'uso, soprattutto all'ingresso e all'uscita; fornire ai clienti informazioni chiaramente visibili sui comportamenti sicuri adeguati; garantire che il personale sia adeguatamente formato ed equipaggiato per interagire con i clienti e con i prodotti nel rispetto degli orientamenti forniti dalle autorità sanitarie sui comportamenti sicuri durante la pandemia di Covid-19.

35. Oltre ad altre misure volte a limitare il rischio di infezioni, **i passeggeri potrebbero ad esempio adottare, su base volontaria, misure di tracciamento dei contatti e di allerta**, ad esempio basate su applicazioni mobili, al fine di rilevare e interrompere le catene di infezione e ridurre il rischio di trasmissione ulteriore, finché questo persiste. L'accesso ai servizi di trasporto non deve essere subordinato all'utilizzo delle applicazioni di tracciamento dei contatti. Considerato il carattere transfrontaliero dei trasporti, è importante garantire l'interoperabilità e il riconoscimento reciproco di tali misure. Se attuate, le misure di tracciamento dei contatti devono essere applicate strettamente entro i limiti della lotta contro la pandemia di Covid-19 e istituite in linea con il pacchetto di strumenti comuni UE della rete di assistenza sanitaria online (e-Health) sulle applicazioni mobili a sostegno del tracciamento dei contatti nella lotta dell'UE contro la Covid-19¹⁵, gli orientamenti della Commissione sulle app¹⁶ e gli orientamenti del comitato europeo per la protezione dei dati¹⁷, che garantiscono il massimo livello di riservatezza dei dati.
36. Gli operatori e i prestatori di servizi nel settore dei trasporti devono disporre di **protocolli specifici per i passeggeri che si ammalano o presentano sintomi di Covid-19 durante o immediatamente dopo il viaggio o la permanenza in un nodo di trasporto**. Tali protocolli devono prevedere zone sicure chiaramente identificate per i passeggeri sintomatici, misure predisposte per ridurre al minimo la loro esposizione ad altri passeggeri e lavoratori del settore e indicazioni per raccogliere ed esaminare tutte le informazioni pertinenti sui contatti con altri passeggeri e lavoratori del settore, ecc. Per i viaggi prenotati deve essere inclusa la possibilità di identificare e allertare i passeggeri che sono stati nelle loro vicinanze.

d) Prospettive future

37. Per ripristinare il normale livello dei servizi di trasporto e della connettività, in assenza di vaccino sarà necessario combinare in modo flessibile **un maggiore uso di dispositivi di protezione individuale adatti, una ventilazione adeguata e sicura, se possibile utilizzando l'aria esterna ed evitando la circolazione di sola aria interna, come pure maggiori capacità di tracciamento dei contatti volontario e di decontaminazione**.
38. Nel medio-lungo termine si raccomanda il monitoraggio continuo, la valutazione e il riesame tempestivo di tutte le misure straordinarie attuate durante la pandemia di Covid-19, a meno che la situazione epidemiologica non ne richieda la proroga, oppure

¹⁵ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

¹⁶ Comunicazione della Commissione - Orientamenti sulle app a sostegno della lotta alla pandemia di Covid-19 relativamente alla protezione dei dati (GU C 124I del 17.4.2020, pag. 1).

¹⁷ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en.

qualora tali misure abbiano apportato benefici in termini di miglioramento ed efficacia dei sistemi di trasporto.

39. L'attuale applicazione di misure di contenimento, nonché il loro allentamento e il ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività **non devono determinare una riduzione, seppur temporanea, dei livelli elevati degli standard UE di sicurezza dei trasporti e di salute e sicurezza dei lavoratori del settore.** Occorre evitare di aggiungere problemi di sicurezza dei e nei trasporti ai problemi che stiamo affrontando a causa della pandemia di Covid-19.

III. **Orientamenti pratici su misure specifiche per garantire la sicurezza nel trasporto di passeggeri in tutti i modi di trasporto nel contesto della pandemia di Covid-19**

a) Raccomandazioni trasversali

40. I suddetti principi devono fungere da guida alla ripresa graduale e all'aumento del trasporto di passeggeri nell'UE per tutti i modi di trasporto durante il processo di uscita dalle restrizioni correlate alla Covid-19 e il successivo recupero. Questi principi comuni devono agevolare il riconoscimento reciproco delle misure attuate all'interno dell'UE, ma anche nei confronti di paesi terzi, per consentire l'effettiva continuità dei servizi di trasporto. Come affermato nella sezione precedente, alcuni principi e misure devono essere applicati ai nodi di trasporto e ai veicoli per tutti i modi di trasporto, con adeguamenti specifici per tenere conto delle circostanze, delle esigenze e della fattibilità specifici dei singoli modi di trasporto.

41. Fra tali misure trasversali figurano, in particolare:

- a. almeno durante l'allentamento iniziale delle restrizioni, nei veicoli in determinati modi di trasporto può essere necessario ridurre il numero di passeggeri per garantire un adeguato rispetto delle prescrizioni applicabili in materia di distanziamento fisico;
- b. l'uso volontario di applicazioni di tracciamento dei contatti va preso in considerazione come ulteriore strumento di attenuazione dei rischi;
- c. i lavoratori del settore dei trasporti devono essere equipaggiati con DPI e, se possibile, separati dai passeggeri tramite barriere;
- d. i nodi di trasporto e i veicoli devono essere puliti e disinfettati in modo frequente e i rifiuti raccolti con maggiore frequenza;
- e. occorre predisporre sistematicamente stazioni igienizzanti per le mani e imporne l'uso nella misura del possibile;
- f. i sistemi di ventilazione e filtraggio dell'aria devono essere potenziati e, se opportuno, deve essere privilegiata la ventilazione naturale;
- g. l'obbligo per i passeggeri di indossare la mascherina, soprattutto nei casi in cui non sia sempre possibile osservare scrupolosamente le misure di distanziamento;
- h. i biglietti e le informazioni devono essere forniti per via elettronica e automatica; le prevendite online di biglietti devono essere fortemente

- promosse e privilegiate, come pure le procedure anticipate di check-in, prenotazione e registrazione;
- i. il check-in, il carico e lo scarico dei bagagli devono essere organizzati in modo da evitare gli assembramenti di passeggeri;
 - j. se possibile, il preordine di servizi e di pasti a bordo deve essere agevolato al momento della prenotazione, per ridurre il contatto tra il personale e i passeggeri;
 - k. informazioni accessibili sulle procedure di comportamento sicuro messe in atto, nonché sui dispositivi di protezione necessari per i passeggeri, devono essere esposte in modo visibile nei nodi di trasporto e nei veicoli e messe a disposizione prima di ogni viaggio.
42. Le organizzazioni delle parti interessate, gli operatori e i prestatori di servizi attivi nei vari modi di trasporto devono elaborare e attuare misure adeguate che affrontino le circostanze specifiche di ciascuno di tali modi. Tali misure devono essere in linea con i principi e le raccomandazioni generali e specifici dei singoli modi di trasporto illustrati nei presenti orientamenti. Le misure devono essere costantemente riesaminate e, se necessario, adeguate per garantirne l'efficacia ai fini della protezione della salute dei lavoratori del settore e dei passeggeri.
43. Tenendo conto delle caratteristiche e delle esigenze specifiche di ogni modo di trasporto occorre inoltre attuare e applicare le misure seguenti.

b) Trasporto aereo

44. Il trasporto aereo vanta una lunga esperienza nell'ambito della gestione dei rischi di sicurezza ed è abituato ad operare in un contesto altamente controllato. Per uscire dalla presente crisi sarà fondamentale riconquistare la fiducia dei passeggeri nella sicurezza del trasporto aereo. A tal fine sarà essenziale un'**ampia comunicazione tra i soggetti interessati nel settore sanitario e del trasporto aereo in merito alle misure adottate** e alla modalità con cui esse riescono ad attenuare i rischi. Il settore del trasporto aereo deve garantire che le misure siano estremamente visibili e coordinate e che siano sempre comunicate ai passeggeri.
45. **Per attenuare il rischio di diffusione della Covid-19 occorre seguire gli stessi principi applicati alla gestione dei rischi di sicurezza**, tra cui monitoraggio della conformità, riesame periodico dell'efficacia delle misure, adeguamento delle misure al cambiamento delle esigenze e al miglioramento dei metodi e delle tecnologie, tenendo conto tuttavia del fatto che gli aeroporti e le linee aeree non sono qualificati per fornire servizi sanitari, quali ad esempio adottare decisioni in merito allo screening sanitario dei passeggeri, che dovrebbe essere attuato dalle autorità competenti.
46. Per garantire che le misure alla partenza e all'arrivo siano comparabili e quindi evitare che i viaggi diventino eccessivamente complessi o addirittura impossibili, è fondamentale **garantire che misure equivalenti**, basate su principi condivisi e in grado di attenuare adeguatamente i pertinenti rischi sanitari, siano reciprocamente riconosciute al punto di partenza e al punto di arrivo. A tal fine è utile definire criteri concreti da tradurre in un approccio internazionalmente riconosciuto. L'utilizzo di norme equivalenti e l'applicazione della reciprocità per quanto riguarda le misure e il loro riconoscimento possono consentire la ripresa del trasporto aereo nell'UE e nel contesto globale. La stretta cooperazione con i paesi terzi e con i partner internazionali, tra cui l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) sarà pertanto essenziale.

47. L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA), in collaborazione con la Commissione, il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) e le autorità competenti, presenterà nelle prossime settimane orientamenti tecnici operativi per agevolare un approccio coordinato e assistere le autorità aeronautiche nazionali, le linee aeree, gli aeroporti ed altre parti interessate nel settore del trasporto aereo. Tali orientamenti operativi terranno conto dei principi di gestione della sicurezza elaborati per garantire la sicurezza del trasporto aereo europeo e definiranno un **protocollo di base per la sicurezza sanitaria del trasporto aereo**, di cui sarà proposta l'applicazione in tutta l'UE.
48. Il protocollo deve contemplare le misure seguenti:
- a. potenziamento della ventilazione, filtrazione dell'aria di grado ospedaliero e flusso d'aria verticale;
 - b. contenimento dei rischi di contaminazione durante il viaggio (ad esempio evitando la concentrazione di passeggeri, limitando le interazioni a bordo, valutando l'assegnazione più adeguata dei posti a sedere in base ai vincoli tecnici e privilegiando i documenti e i mezzi di pagamento elettronici);
 - c. riduzione degli spostamenti in cabina (ad esempio meno bagaglio in cabina, meno interazioni con l'equipaggio);
 - d. gestione adeguata dei flussi di passeggeri (ad esempio consigliando di arrivare per tempo in aeroporto, dando priorità al check-in online o al self check-in, garantendo il distanziamento e riducendo al minimo i contatti alla consegna dei bagagli, ai controlli di sicurezza e di frontiera, all'imbarco e durante la riconsegna dei bagagli); occorre fornire ai passeggeri, prima del viaggio, informazioni accessibili sulle procedure seguite in aeroporto.
49. I prossimi orientamenti tecnici operativi AESA/ECDC specificheranno ulteriori misure di attenuazione, in stretto coordinamento con le autorità nazionali competenti, al fine di introdurre misure per l'esercizio dei voli in modo coerente in tutta l'UE.

c) Trasporto su strada

50. Occorre garantire livelli elevati di igiene in tutte le parti di stazioni, aree di sosta (ad esempio lungo le autostrade), parcheggi coperti, stazioni di rifornimento e di ricarica, comprese pulizia e disinfezione periodiche, al fine di limitare il rischio di contagio per gli utenti della strada. Occorre gestire il flusso di passeggeri nelle stazioni e, ove non è possibile garantire livelli adeguati di salute pubblica, valutare l'ipotesi di chiudere talune fermate o stazioni.
51. **Trasporto effettuato con autobus:** affinché possano essere gradualmente ripristinati i viaggi effettuati con autobus sarà necessaria l'adozione di misure adeguate, con cui sia operata una distinzione tra i servizi regionali e quelli a lunga distanza. La strategia deve essere coordinata tra gli Stati membri e gli operatori, al fine di garantirne l'efficacia, in particolare per quanto concerne i servizi internazionali effettuati con autobus. Devono essere introdotte pratiche operative sicure, tra cui ad esempio la salita dalla porta posteriore e l'utilizzo, nella misura più ampia possibile, dei finestrini e non dell'aria condizionata per la ventilazione. Occorre inoltre ottimizzare, per quanto possibile, l'utilizzo dei posti a sedere (ad esempio, le famiglie possono sedere insieme, mentre le persone che non viaggiano insieme dovranno essere separate). Nei minibus i passeggeri non possono sedere vicino al conducente, a meno che non sia possibile una separazione fisica. Gli operatori dei servizi di autobus regolari dovranno avere la possibilità di ricostituire progressivamente la rete, a seconda delle restrizioni

nazionali. Gli Stati membri devono predisporre a tale scopo procedure semplificate e rapide per consentire agli operatori di adattare prontamente i loro servizi senza compromettere la salute e la sicurezza dei lavoratori del settore dei trasporti. Occorre se possibile limitare i contatti tra i membri del personale e i bagagli dei passeggeri; questi ultimi devono provvedere a caricare e scaricare i propri bagagli.

52. **Trasporto in automobile/furgone su richiesta (taxi, veicoli privati a noleggio con conducente):** i servizi di taxi e veicoli privati a noleggio con conducente hanno in larga misura proseguito l'attività adottando misure di protezione specifiche per i conducenti e limitazioni a un unico passeggero o a più persone che vivono nello stesso nucleo familiare. Tali servizi devono proseguire l'attività adottando misure specifiche in materia di igiene e di riduzione del rischio. Le società devono fornire mascherine e disinfettanti ai conducenti. Occorre disinfettare con la maggior frequenza possibile l'interno dei veicoli. I conducenti di taxi e veicoli privati a noleggio devono evitare il contatto fisico con i passeggeri e deve essere sempre data priorità al pagamento elettronico. Le società devono fornire ai conducenti dei separatori fisici per i veicoli (ad esempio tende o barriere di plastica) al fine di limitare il contatto con i passeggeri. Questi ultimi non possono sedere vicino al conducente, a meno che non sia possibile una separazione fisica. Le società devono condividere con il passeggero le informazioni pertinenti prima della corsa.

d) Trasporto ferroviario

53. Affinché possa essere ripristinato il trasporto di passeggeri, sarà importante rassicurare questi ultimi quanto alla sicurezza dell'utilizzo dei trasporti collettivi. Sarà necessario comunicare le misure in maniera chiara, visibile ed efficace. È necessario, in particolare con riguardo ai servizi ferroviari internazionali, che le misure siano coordinate tra gli Stati membri e gli operatori al fine di garantirne l'efficacia. Le associazioni del settore ferroviario e le organizzazioni dei lavoratori stanno lavorando all'elaborazione di norme comuni.
54. Considerando l'elevato numero di passeggeri trasportati quotidianamente, e il numero di stazioni servite, la conformità alle regole generali per comportamenti sicuri a tutela della salute pubblica, in particolare un distanziamento adeguato, dipende anche dalla diligenza e dal senso di responsabilità di ciascun passeggero. Deve essere garantito un buon livello di conformità mediante controlli a campione.
55. Dato che le ferrovie hanno proseguito l'attività durante la pandemia di Covid-19, sono già in vigore numerose misure che possono essere mantenute e, ove necessario, adeguate:
- a. sui treni devono essere applicati, ove necessario, obblighi di distanziamento, in particolare fin quando il numero di passeggeri rimarrà relativamente basso; per rendere possibile il distanziamento occorre incrementare, ove necessario, la frequenza e la capacità dei treni per ridurre la densità dei passeggeri;
 - b. gli operatori ferroviari devono prevedere la prenotazione obbligatoria sui treni regionali e a lunga percorrenza, identificando nome, origine e destinazione dei passeggeri; in alternativa, per i treni a breve percorrenza, i passeggeri sono tenuti a lasciare dei sedili vuoti tra di loro, fatta eccezione per i passeggeri che vivono nello stesso nucleo familiare;
 - c. gli operatori ferroviari devono avvalersi, ai fini della gestione della capacità, di sistemi di conteggio dei passeggeri a bordo, disponibili in particolare per i treni suburbani e pendolari (basati sul peso, i passi nelle zone delle porte ed anche gli algoritmi di conteggio delle televisioni a circuito chiuso che non consentono di identificare le persone); gli orari e l'assegnazione delle linee

ferroviarie possono necessitare di adeguamenti flessibili, anche mediante un'ottimizzazione coordinata della capacità che rifletta la richiesta e l'esigenza di ridurre la densità dei passeggeri;

- d. il flusso di passeggeri nelle stazioni deve essere gestito e, ove non è possibile garantire livelli adeguati di salute pubblica, occorre valutare l'ipotesi di chiudere talune fermate o stazioni;
- e. gli spostamenti al di fuori dell'ora di punta devono essere promossi tramite incentivi, quali ad esempio un adeguamento dei prezzi oppure, nel caso dei treni pendolari, orari di lavoro flessibili, al fine di evitare sovraffollamento;
- f. le porte devono essere aperte ad ogni fermata in maniera automatica o a distanza dal conducente per evitare che i passeggeri debbano toccarne le maniglie o i pulsanti.

56. L'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), che dispone sia delle pertinenti competenze in materia di operazioni ferroviarie e di metodi comuni di sicurezza sia di un'ampia rete di canali di comunicazioni (con le autorità, gli operatori e i produttori), è pronta a svolgere un ruolo fondamentale per garantire la condivisione delle migliori prassi. L'impresa comune Shift2Rail sta già vagliando le opportunità di sostenere lo sviluppo di applicazioni, basate su dati aggregati e anonimizzati¹⁸, che contribuiscano a comprendere le dinamiche del sovraffollamento nelle stazioni e che potrebbero recare benefici anche ai trasporti pubblici.

e) Trasporto per vie navigabili

57. Il trasporto di passeggeri per vie navigabili ha subito una significativa riduzione. Saranno necessarie misure atte a garantire la salute pubblica per recuperare la fiducia sia dei passeggeri sia dei membri dell'equipaggio. Occorre adeguare tali misure al tipo di nave, al carattere e alla lunghezza del viaggio, che possono variare in maniera significativa nel settore del trasporto su vie navigabili. Potrà presentarsi la necessità di incrementare il numero di navi e viaggi, in particolare là dove il trasporto in traghetto è essenziale per ragioni di connettività con zone isolate e isole.

58. Le misure per i lavoratori del settore del trasporto marittimo sono specificate in dettaglio negli orientamenti relativi alla protezione della salute per le persone a bordo delle navi¹⁹. I lavoratori, compresi quelli a bordo delle navi e nei porti, devono avere accesso in ogni momento durante lo svolgimento del loro lavoro ai dispositivi di protezione individuale²⁰ e a un'assistenza medica adeguata. Occorre ridurre per quanto possibile le interazioni dirette tra le persone a bordo per evitare il rischio di trasmissione.

59. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) è pronta ad agevolare la condivisione delle migliori prassi e delle informazioni che possono essere utili per le autorità competenti e per le parti interessate (ad esempio riguardo la localizzazione di

¹⁸ Raccomandazione (UE) 2020/518 della Commissione dell'8 aprile 2020 relativa a un pacchetto di strumenti comuni dell'Unione per l'uso della tecnologia e dei dati al fine di contrastare la crisi Covid-19 e uscirne, in particolare per quanto riguarda le applicazioni mobili e l'uso di dati anonimizzati sulla mobilità (GU L 114 del 14.4.2020, pag. 7).

¹⁹ Comunicazione della Commissione - Orientamenti relativi alla protezione della salute, al rimpatrio e alle modalità di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi (GU C 119 del 14.4.2020, pag. 1).

²⁰ Azione congiunta EU Healthy Gateways, *Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at Points of Entry and crew on board conveyances in the context of COVID-19* [Compendio dei dispositivi di protezione individuali raccomandati per il personale ai punti di entrata e per i membri dell'equipaggio a bordo dei mezzi di trasporto nel contesto della Covid-19].

natanti, la comunicazione di informazioni sanitarie ecc.). Inoltre, data la natura internazionale del trasporto marittimo, la cooperazione con paesi terzi e organizzazioni internazionali, tra cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), sarà importante per agevolare la cooperazione globale e l'equivalenza e la reciprocità di misure e prassi relative alla Covid-19.

60. Sulla base dell'esperienza maturata e delle misure già applicate dagli Stati membri, gli operatori e tutti gli altri soggetti coinvolti nel trasporto su vie navigabili (porti, terminali dei traghetti, autorità nazionali competenti) sono tenuti ad applicare le misure seguenti:

- a. garantire che i requisiti in materia di distanziamento possano essere rispettati sulle navi, anche riducendo il numero di passeggeri autorizzati;
- b. limitare l'accesso ai moli di imbarco e di sbarco ai passeggeri muniti di biglietto; assegnare i posti a sedere ai passeggeri;
- c. prevedere corsie apposite nei porti per separare i passeggeri in entrata e in uscita;
- d. spostare quanti più passeggeri possibile, se le condizioni lo consentono, nelle zone scoperte della nave;
- e. applicare misure quali la raccomandazione o la richiesta ai passeggeri di rimanere nei rispettivi veicoli a bordo dei traghetti durante viaggi brevi (ad esempio meno di un'ora) soltanto sui ponti scoperti, a meno che non siano adottate precauzioni supplementari di sicurezza conformemente alle norme applicabili dell'UE; occorre adeguare, ove necessario, la capacità dei ponti per garantire la sicurezza e deve essere presente personale antincendio addestrato;
- f. eseguire la pulizia e la disinfezione delle navi e degli impianti a terra seguendo le procedure indicate²¹ dall'azione congiunta EU Healthy Gateways;
- g. elaborare, per le navi da crociera e, ove opportuno, per i traghetti, protocolli specifici per la pulizia e l'igiene che riducano al minimo il rischio di contaminazione incrociata tra le cabine dei passeggeri;
- h. elaborare protocolli concertati tra gli operatori di navi e le strutture a terra per le persone con una sospetta o confermata infezione da Covid-19, in cui siano previste misure da adottare prima, durante e dopo il viaggio; occorre a tal fine garantire la disponibilità di procedure di screening sanitario, fornire stanze per la quarantena e organizzare un'interazione adeguata con la persona in quarantena;
- i. dotare le navi da crociera di un'adeguata capacità di effettuare test per la Covid-19 a bordo, da utilizzarsi quando si sospetta l'infezione di un passeggero o di un membro dell'equipaggio.

61. I precedenti focolai di Covid-19 sulle navi da crociera hanno posto in evidenza la particolare vulnerabilità degli ambienti chiusi durante i viaggi lunghi. Prima che le navi da crociera riprendano l'attività, gli operatori delle navi devono porre in essere

²¹ *Suggested procedures for cleaning and disinfection of ships during the pandemic or when a case of COVID-19 has been identified on board* [Procedure indicate per la pulizia e la disinfezione delle navi durante la pandemia o quando è riscontrato un caso di Covid-19 a bordo]; https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237.

procedure rigide atte a ridurre il rischio di trasmissione a bordo e a fornire un'assistenza medica adeguata in caso di infezioni. Occorre coordinare a livello dell'UE e internazionale il ripristino graduale dei servizi di crociera, tenendo in considerazione la situazione della salute pubblica nei paesi interessati. Prima dell'inizio dei viaggi, gli operatori delle navi da crociera devono assicurarsi con i porti lungo la rotta che sia possibile, se necessario, sia provvedere affinché i passeggeri e i membri dell'equipaggio ricevano cure mediche sia organizzare rimpatri e cambi di equipaggio. Al fine di garantire la continuità e la sicurezza del trasporto marittimo, la Commissione continuerà ad adottare misure per agevolare e coordinare gli sforzi degli Stati membri volti a consentire i cambi di equipaggio nei loro porti.

f) Mobilità urbana

62. In molte città e regioni i **trasporti pubblici** (autobus, metropolitane, tram, treni urbani e suburbani ecc.) hanno continuato a svolgere il proprio servizio durante tutta la pandemia di Covid-19. Per prepararsi in vista del momento in cui il numero di passeggeri tornerà a crescere, occorre porre in essere misure atte a garantire la massima sicurezza per i passeggeri, quali:
- a. richiedere il distanziamento minimo di sicurezza, avvalendosi ad esempio di adesivi o segnalazioni sui pavimenti per indicare ai passeggeri nei veicoli come mantenere una distanza di sicurezza;
 - b. ridurre al minimo i contatti tra conducenti e passeggeri, ad esempio utilizzando barriere, chiudendo le porte di entrata anteriori, promuovendo l'uso di biglietti e metodi di pagamento elettronici;
 - c. incrementare e adattare la frequenza del servizio, nonché adeguare le linee, per rendere possibile il distanziamento minimo di sicurezza quando aumenta il numero di passeggeri e per migliorare il servizio verso alcune destinazioni, ad esempio in caso di richiesta particolarmente elevata);
 - d. fare in modo che le porte siano aperte ad ogni fermata in maniera automatica o a distanza dal conducente per evitare che i passeggeri debbano toccarne le maniglie o i pulsanti;
 - e. ottimizzare i flussi di passeggeri presso le stazioni e i nodi di trasporto per evitare il sovraffollamento durante le ore di punta e per ridurre al minimo i contatti, mediante l'uso di tecnologie innovative e applicazioni mobili (ad esempio previsioni relative a densità e sovraffollamento, installazione di contatori di passeggeri alle porte che prevedano un limite massimo, organizzazione di fasce orarie su appuntamento per gli spostamenti) e consentire la flessibilità dell'orario di lavoro.
63. È essenziale comunicare in maniera chiara tutte le misure adottate per agevolarne un'attuazione priva di problemi, rassicurare i cittadini e mantenere la loro fiducia nei confronti del trasporto pubblico. Anche le campagne di comunicazione (ad esempio gli adesivi di posizionamento) si sono rivelate efficaci. Molte delle misure che potrebbero essere necessarie (ad esempio, tra le altre, la gestione della folla, l'accesso ai nodi di trasporto e ai veicoli, il mantenimento del distanziamento fisico) hanno conseguenze che esulano dalle competenze del trasporto pubblico e devono essere elaborate in collaborazione con le autorità sanitarie e le altre parti interessate, con una definizione chiara dei diritti e dei doveri di ciascun soggetto. I costi aggiuntivi che ne derivano potrebbero essere integrati negli appalti pubblici di servizi.

64. **Soluzioni mediante mobilità condivisa:** le società del settore della mobilità condivisa devono adottare una serie di misure volte a proteggere i conducenti e i passeggeri dall'infezione. Occorre disinfettare con cura i veicoli a noleggio dopo ogni utilizzo, mentre i veicoli utilizzati per il car-sharing devono essere disinfettati almeno una volta nei giorni in cui sono utilizzati. Occorre aumentare gli interventi di disinfezione per i servizi basati su stazioni (ad esempio le biciclette condivise). Le società di noleggio di monopattini e biciclette elettrici devono disinfettare i monopattini e le biciclette almeno in corrispondenza di ogni ricambio della batteria.
65. **Mobilità attiva:** molte città europee stanno intraprendendo iniziative volte a rendere la mobilità attiva (ad esempio gli spostamenti a piedi e in bicicletta) un'opzione di mobilità sicura e più interessante durante la pandemia di Covid-19. Le aree urbane possono valutare l'ipotesi di allargare provvisoriamente i marciapiedi e destinare spazi più ampi sulla strada alla mobilità attiva per andare incontro alle esigenze della popolazione in termini di spostamenti più sicuri ed efficienti, riducendo inoltre i limiti di velocità per i veicoli nelle aree in cui aumenta la mobilità attiva.
66. **La condivisione di migliori prassi,** idee e innovazioni per la mobilità sicura nelle aree urbane e suburbane durante la pandemia di Covid-19 ha avuto inizio mediante apposite piattaforme e reti ed è fondamentale per l'ulteriore sviluppo di tale cooperazione e della condivisione delle conoscenze. La Commissione riunirà inoltre Stati membri, autorità locali e parti interessate operanti nel settore della mobilità urbana al fine di analizzare l'impatto della pandemia, trarre insegnamenti e raccogliere le esperienze maturate finora e individuare le opportunità in vista di una mobilità futura più sostenibile nell'UE, in linea con il Green Deal europeo.

IV. Conclusioni

67. La Commissione continuerà a collaborare con le altre istituzioni, le agenzie e gli organismi dell'UE, gli Stati membri, le parti interessate del settore dei trasporti e i partner internazionali per coordinare le azioni e agevolare l'attuazione dei presenti orientamenti in modo trasparente e obiettivo. La Commissione intende in particolare verificare che le misure di contenimento e la loro progressiva revoca non compromettano il mercato unico, non creino effetti discriminatori contrari ai trattati tra gli operatori e i prestatori di servizi del settore dei trasporti dell'UE e non risultino in discriminazioni fondate sulla nazionalità tra cittadini o lavoratori dell'UE.
68. La situazione è in costante evoluzione e la Commissione continuerà a collaborare con autorità competenti, organizzazioni delle parti interessate, operatori e prestatori di servizi del settore dei trasporti per adeguare e aggiornare la nostra strategia e le nostre misure, tenendo in considerazione i più recenti sviluppi epidemiologici, i riscontri sull'efficacia delle misure vigenti e le esigenze dei cittadini dell'UE e della nostra economia. Fin quando proseguirà la pandemia di Covid-19 le autorità pubbliche, le parti interessate e i cittadini devono rimanere vigili, mantenendo un livello elevato di preparazione in vista di un potenziale aumento delle infezioni. In tale contesto la Commissione attuerà un monitoraggio costante dell'applicazione dei presenti orientamenti e li aggiornerà, ove necessario, per garantirne l'efficacia al mutare delle circostanze.
69. Nel concentrarsi sul ripristino dei servizi di trasporto e della connettività, è necessario proiettarsi verso un recupero sostenibile e intelligente del settore dei trasporti dell'UE, affinché quest'ultimo possa ritrovare l'efficienza che aveva prima della crisi, restare

competitivo a livello globale e continuare a essere una componente fondamentale dell'economia e della vita dei cittadini dell'UE. Gli insegnamenti tratti dalla crisi del coronavirus si rifletteranno nel corso del 2020 nella strategia per la mobilità sostenibile e intelligente di prossima elaborazione.

PER COPIA CONFORME
Per la Segretaria generale,

Jordi AYET PUIGARNAU
Direttore della cancelleria
COMMISSIONE EUROPEA