

27/01/2021

Mobilità di merci e persone al tempo del covid-19, ecco i dati dell'Osservatorio del Mit

Con riferimento al settore dei trasporti e della logistica, la diffusione globale del covid-19 a inizio 2020 ha proposto un nuovo elemento di profonda criticità e incertezza per Europa e mondo intero e ha modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo.

Per meglio comprendere e quindi anticipare le conseguenze di tale crisi pandemica sul settore dei trasporti, il Mit ha predisposto il secondo numero del report **“Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del covid-19”**, successivo al primo volume riferito al periodo gennaio-luglio.

Il secondo volume riporta i risultati dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di **monitorare l'evoluzione, le tendenze e le esigenze del settore dei trasporti e della logistica italiana**, anche per meglio pianificare, programmare e gestire gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto.

In particolare, il secondo documento riporta i dati e le considerazioni per l'intero anno 2020, a completamento di quanto avviato con il volume 1 (periodo gennaio-luglio). La grande quantità di dati oggi disponibili per il settore dei trasporti non può essere appieno sfruttata senza una lettura unitaria che ne possa permettere una sintesi chiara anche per meglio comprendere stato attuale e trend del sistema stesso.

Dall'analisi condotta, a partire dai dati messi a disposizione per le finalità dello studio dagli operatori multimodali nazionali, dalle Direzioni Generali del Ministero dei Trasporti, nonché dai database open source dei principali players nazionali ed internazionali della mobilità, è stato possibile desumere i principali impatti che la diffusione del covid-19, e le conseguenti politiche di regolamentazione/limitazione della mobilità, hanno prodotto sulla domanda di spostamento (passeggeri e merci) e sulla sua ripartizione modale, tra cui il **traffico stradale di veicoli leggeri ha subito una significativa riduzione sino all'80% nel periodo marzo-aprile 2020**, in parte non ancora appieno recuperata a luglio 2020, anche in ragione del fatto che i traffici stradali nei mesi estivi risultano, generalmente, anche il 60% superiori di quelli osservati nel mese di gennaio; per contro, **la seconda ondata autunnale di diffusione del covid-19 ha prodotto impatti sulla mobilità stradale meno marcati rispetto a quelli del primo lockdown**, con riduzioni siano al 40% in ragione anche delle minori e diverse restrizioni della mobilità attuate (es. DPCM del 03.11.2020 cosiddetto delle "zone rosse").

Image: CAMION%2815%29.jpg

L'Italia, primo Paese europeo ad applicare un lockdown totale dal 10 marzo

(DPCM 09.03.2020) al 3 maggio (DPCM 26.04.2020), ha visto una contrazione degli spostamenti stradali anticipata e più profonda, cui è seguita però una ripresa con tassi di crescita mediamente maggiori, che **hanno portato il Paese a luglio 2020 ad essere uno di quelli ad aver maggiormente recuperato per quanto riguarda la mobilità stradale individuale, a discapito però di quella del TPL (trasporto pubblico locale), che risulta ancora sofferente rispetto agli altri principali Paesi EU.**

Il traffico stradale di veicoli pesanti (merci) ha subito una contrazione del 40-50% nel periodo marzo-aprile 2020, recuperando quanto perso già a luglio 2020 e risentendo molto poco dell'aumento dei contagi nel periodo autunnale e delle corrispondenti politiche restrittive dalla mobilità attuate; gli spostamenti con il trasporto collettivo (caratterizzati prevalentemente da quelli del TPL) hanno subito una riduzione ancora più marcata rispetto al trasporto stradale privato/individuale, raggiungendo riduzioni anche superiori al 90% nel periodo marzo-aprile 2020, solo in parte recuperate a luglio 2020 (-40% rispetto al periodo pre-covid di gennaio 2020); anche in questo caso la seconda ondata di diffusione del virus e le conseguenti politiche restrittive della mobilità hanno prodotto effetti sul trasporto collettivo meno marcati di quelli osservati durante il primo lockdown, con riduzioni massime del 60%, ancora non rientrate a dicembre 2020.

Image: NAVI%20MARE.jpg

La circostanza secondo cui a luglio 2020 gli spostamenti del trasporto collettivo risultano inferiori del 40%, a fronte di una ripresa quasi totale degli spostamenti individuali su strada (riduzione compresa tra 0-20%), **lascia intendere che possa essere avvenuta o una "pericolosa" e non sostenibile diversione**

modale dalle modalità di trasporto collettive a quelle individuali (riluttanza verso gli spostamenti che non riescono a garantire pienamente il distanziamento sociale), ovvero ci sia stata, in aggiunta o in sostituzione, una riduzione complessiva della domanda di mobilità generale imputabile prevalentemente agli spostamenti del TPL (es. perdurare dello smart-working, minore esigenze di mobilità); tale circostanza non sembra essere ancora rientrata a dicembre 2020.

Gli spostamenti ferroviari sull'Alta Velocità (AV) hanno subito una riduzione sino a quasi il 100% nel periodo marzo-aprile 2020, anche a fronte di una riduzione dei servizi offerti di oltre il 95%; tale contrazione persiste ancora a luglio 2020 con una domanda di mobilità inferiore del 60% e con un'offerta di servizi inferiori di circa il 20% rispetto al 2019; a differenza del trasporto stradale, la seconda ondata di diffusione del covid-19 ha prodotto una significativa contrazione della domanda (sino a -95%) paragonabile a quella osservata durante il primo lockdown, a cui è seguita una significativa contrazione anche dell'offerta di servizi dei due operatori ferroviari sino ad oltre l'80%.

Image: AEROMERCI%283%29.jpg

Gli spostamenti ferroviari su servizi Inter City (IC ed ICN) hanno subito un trend confrontabile con quello osservato per i servizi AV, **con perdite sino ad oltre il 95% nel periodo marzo-aprile 2020** ed una persistente contrazione anche a luglio 2020 con una domanda di mobilità inferiore del 50% rispetto al 2019; durante la seconda ondata di diffusione del virus, questa componente di domanda ferroviaria ha registrato ulteriori perdite sino a circa l'80% che, a dicembre 2020, non hanno ancora invertito questa tendenza;

Gli spostamenti su servizi marittimi hanno subito una riduzione della domanda pas-seggeri (merci) leggermente differente rispetto a quella osservata per i servizi ter-restri, con perdite sino al 90-100% nel periodo aprile-maggio 2020, per poi iniziare a crescere mostrando a luglio 2020 ancora una significativa riduzione del 20% della domanda passeggeri (del 100% per quella delle crociere); per contro, secondo gli ultimi dati disponibili, **per le merci si osserva una ripresa quasi totale per i teu (-5% rispetto al 2019) e un +20% per i traffici ro-ro rispetto a un analogo periodo del 2019.**

Gli spostamenti su servizi aerei hanno subito una riduzione della domanda e dell'offerta che inizia a marzo 2020 e raggiunge un minimo nel periodo aprile-maggio 2020 (-99%), per poi iniziare timidamente a crescere, **mostrando a luglio ancora una significativa riduzione del 75% della domanda passeggeri, del 60% per quanto riguarda i servizi offerti e del 30% per le merci trasportate;** anche in questo caso, la seconda ondata di diffusione del virus ha prodotto una ulteriore e significativa contrazione dei traffici passeggeri sino al 90% a novembre 2020.

Il testo integrale del volume è scaricabile qui: www.urly.it/39a0r