

2020 come è andato: queste le cifre relative agli spostamenti di merci e passeggeri

Spostamenti merci e passeggeri. Nel 2020 in Italia il traffico stradale di veicoli leggeri è calato fino all'80%, il traffico merci è sceso del 50%, mentre il trasporto collettivo ha registrato una riduzione con punte fino al 90%. Lo si evidenzia dal report "Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19" elaborato dalla Struttura Tecnica di Missione del [MIT](#), sulla base dei dati di traffico che i principali operatori multimodali nazionali e le Direzioni Generali del MIT stanno fornendo nel corso dell'emergenza sanitaria del COVID-19. Dall'analisi è stato possibile individuare i principali impatti che la diffusione del COVID-19, e le conseguenti politiche di regolamentazione della mobilità, hanno prodotto sulla domanda di spostamento per passeggeri, merci e sulla sua ripartizione.

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 sino al 40% in ragione anche delle minori e diverse restrizioni della mobilità attuate.

L'Italia ha subito una contrazione degli spostamenti stradali anticipata e più profonda, cui è seguita 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 Trasporto Pubblico Locale, che risulta molto sofferente rispetto agli altri principali Paesi dell'Unione Europea.

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 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. A luglio 2020 gli spostamenti del trasporto collettivo risultano inferiori del 40%, a fronte di una ripresa quasi totale degli spostamenti individuali su strada e ciò potrebbe esser generato dall'utilizzo maggiore di mezzi individuali casa/lavoro. 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 ferro-viari sino ad oltre l'80%. 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 passeggeri (merci) leggermente differente rispetto a quella osservata per i servizi terrestri, con perdite sino al 90-100% (10÷20%) 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) ed un +20% per i traffici Ro-Ro rispetto ad 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.

Sulla base dei dati divulgati da Google LLC emerge come durante il periodo di lockdown (sia per la prima che per la

seconda ondata di diffusione del virus) siano aumentati sino al 50% gli spostamenti da/verso i luoghi di residenza rispetto ad un giorno medio pre-COVID, in ragione dei limitati spostamenti consentiti e prevalentemente rivolti all'approvvigionamento di beni di prima necessità. Per contro, terminato il primo lockdown a maggio 2020 si è assistito ad una ripresa di tutte le attività ma con "velocità" differenti. Gli spostamenti per acquisti e per il tempo libero hanno, già a fine luglio, quasi completamente recuperato rispetto al periodo pre-COVID (-4% in media).

Infine, per le attività lavorative si è osservato il perdurare di una contrazione degli spostamenti che, a fine luglio, sono ancora del 30% inferiori al pre-COVID, probabilmente anche in ragione di una quota rilevante di smart-working ancora largamente diffusa sul territorio nazionale a dicembre 2020. Interessante è inoltre l'andamento osservato per gli spostamenti diretti verso parchi, giardini e spiagge che, subito dopo il lockdown, sono letteralmente esplosi con tassi di crescita sino a +100%, sia per la presenza della stagione mite sia probabilmente anche in ragione del crescente bisogno nella popolazione di svolgere attività per svago e ricreative non consentite durante il periodo del primo lockdown nazionale