ANCHE PER MOBILITÀ E TRASPORTI

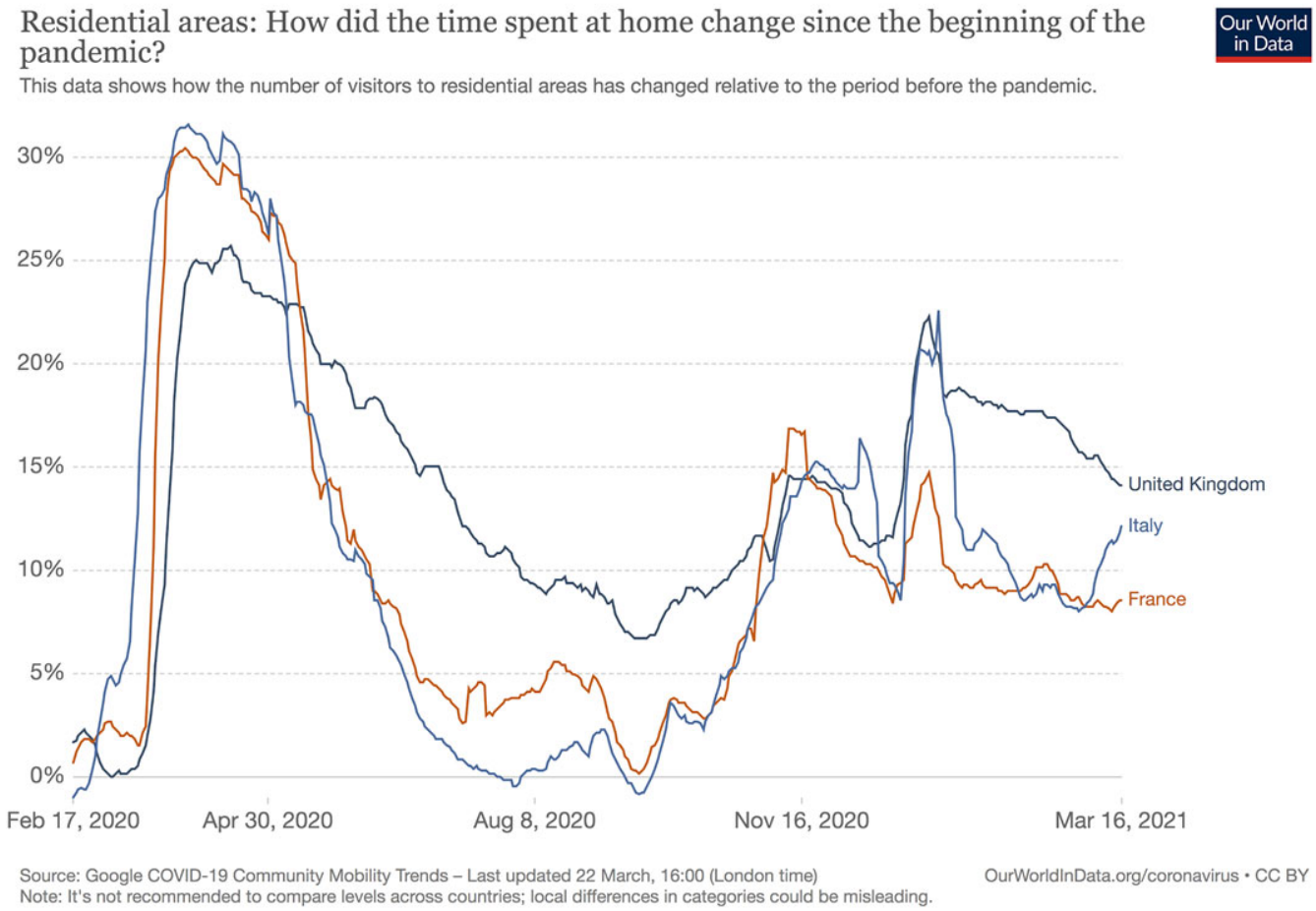
di Paolo Cintia

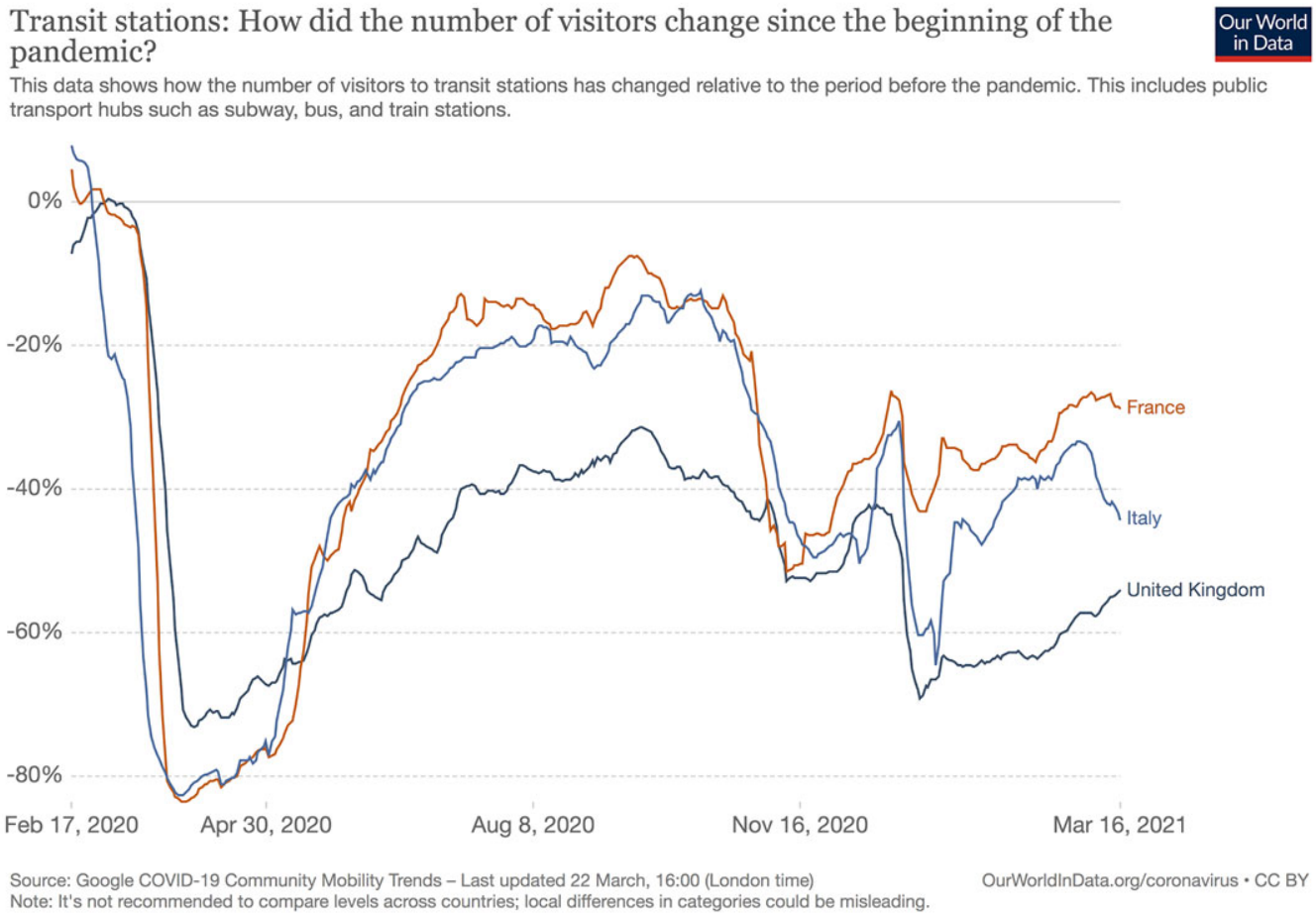
L'impatto della pandemia di Covid 19 è il fenomeno di cui la scienza si sta occupando di più, in qualsiasi ambito possibile. La mobilità umana, tra i temi non sanitari, è quella che ha attirato più attenzione. Numerosi studi – tra cui quello condotto da Università di Pisa, Cnr ed Istituto superiore di sanità [1,2] – hanno confermato una delle prime scoperte relative al coronavirus che stiamo combattendo: maggiore è il volume della mobilità delle persone e maggiore è la diffusione del virus. Rispetto alle pandemie del passato, si è visto come la rapidità con cui l'epidemia di Sars-CoV-2 si è diffusa non abbia avuto precedenti. Oltre alle caratteristiche biologiche del virus, la grande differenza rispetto al passato è proprio la mobilità. Durante l'epidemia di influenza spagnola del 1918, il pianeta non era certo interconnesso come oggi.
Le limitazioni alla mobilità sono state fin da subito l'unica arma efficace per contenere i danni alla salute delle popolazioni. Le analisi condotte su dati telefonici e veicolari [1,2] hanno mostrato una riduzione della mobilità di oltre il 50% nei mesi di marzo e aprile 2020. La provincia di Bergamo, la più colpita dalla prima ondata dell'epidemia, vede una riduzione di mobilità di circa il 60%. Questa differenza va ben oltre le variazioni fisiologiche che si misuravano, prima della pandemia, durante i diversi periodi dell'anno. Questi dati sono raccolti da compagnie telefoniche, che misurano il traffico dati sulle proprie celle telefoniche e da qui riescono a ricostruire la quantità di movimento su un territorio.

Altri data provider, tra cui Google, riescono anche a distinguere i luoghi visitati e, da questi, derivare i motivi degli spostamenti. Dai rapporti pubblicati [3] dal gigante di Mountain View, si evidenziano due tendenze pronunciate. La prima riguarda il tempo passato a casa. In Figura 2 si vede come in Italia il tempo speso in casa sia aumentato del 30% durante la prima ondata e del 15-20% durante la seconda. Il lavoro da casa – o smart working – è il motore principale di queste variazioni.
La stessa variazione misurata sul numero di presenze nei luoghi legati al trasporto pubblico restituisce il risultato opposto (figura 3): le curve sembrano specchiate rispetto alle precedenti. Si osservano variazioni negative tra il -80% della prima ondata, fino al -40% su cui si sta stabilizzando la curva nel mese di marzo 2021.

1. I valori non sono tornati intorno a quelli attesi neanche nel mese di settembre 2020, quando, di fatto, l'Italia ha riaperto quasi tutte le attività economiche.
2. Il trasporto pubblico ha anche dovuto adattarsi al rischio sanitario: gli autobus affollati di studenti e le metropolitane gremite rappresentano una criticità nella gestione dell'epidemia. Numerosi studi sono stati dedicati agli scenari post pandemia, soprattutto in ambito di pianificazione della città del futuro. L'ipotesi di una futura diminuzione delle densità abitative [4] non è remota, in particolare per le categorie di lavoratori e aziende che possono organizzarsi anche lavorando online. Il trasporto pubblico dovrà sapersi adattare ad una eventuale riduzione della domanda, per quanto riguarda gli spostamenti dei pendolari. Da un altro punto di vista, i grandi agglomerati urbani vedranno calare la popolazione a favore di zone meno dense che potrebbero vedere un ripopolamento: questo potrebbe spingere il trasporto privato, ad oggi più flessibile. L'esperienza dei lockdown potrebbe anche cambiare la domanda di mobilità, portando le città a riprendere alcuni spazi urbani oggi dedicati in toto al trasporto a motore, sia esso privato o pubblico.

Le città dovranno soddisfare la richiesta di spazi più aperti, ed in questo il trasporto pubblico può tornare ad essere un arma in più, a costo di integrarsi con l'efficienza della micro-mobilità e di garantire comunque livelli di igiene e distanziamento, ovvero di soddisfare i nuovi bisogni, creati nel 2020 e destinati a durare ancora.



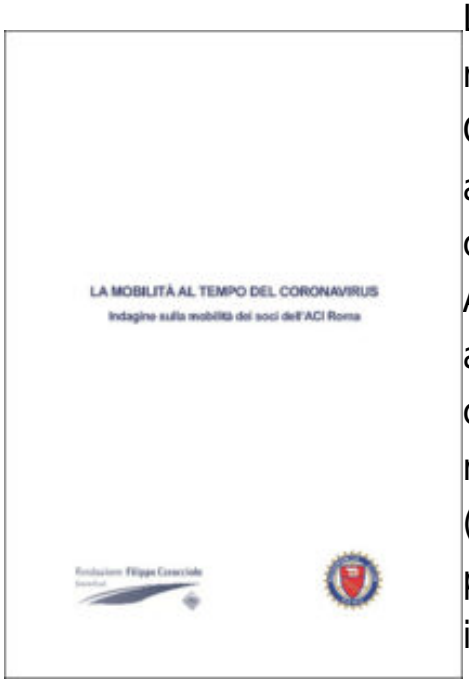


Bibliografia:

1. [1] Analisi dei dati telefonici per contrastare l'epidemia COVID-19 in Italia – **http://sobigdata.eu/covid_report/#/report1**
2. [2] The relationship between human mobility and viral transmissibility during the C0- VID-19 epidemics in Italy – **http://sobigdata.eu/covid_report/#/report2**
3. [3] Rapporti sugli spostamenti della comunità – **https://ourworldindata.org/covid-mobili- ty-trends**

4. [4] Bereitschaft, B.; Scheller, D. How Might the COVID-19 Pandemic Affect 21st Century Urban Design, Planning, and Development? Urban Sci. 2020, 4, 56. **https://doi.org/10.3390/urbansci4040056**

LA MOBILITA Al TEMPI DEL CORONAVIRUS



L'auto privata si conferma il mezzo preferito dai romani per gli spostamenti anche nel post pandemia. Come evidenziato dall'indagine presentata lo scorso 7 aprile dall'Automobile Club Roma e realizzata in collaborazione con la Fondazione Filippo Caracciolo di ACI, l'82% degli intervistati continuerà a muoversi in auto. La rilevazione raccoglie le risposte di un campione formato da 1.200 soci dell'Automobile Club, riferiti a tre orizzonti temporali diversi: gennaio 2020 (prima della pandemia), maggio 2021 (possibile periodo post-emergenziale) e, infine, in uno scenario ideale futuro.

Dal confronto dei momenti esaminati, spicca il ruolo fondamentale del trasporto pubblico in abbinamento alle biciclette e ai monopattini nella mobilità di domani. Bus e tram erano i mezzi preferiti dal 29% dei romani prima della pandemia: il loro consenso è sceso al 26,5% nella primavera 2021, anche a causa dei rischi di assembramento sui mezzi, ma in un futuro ideale potrebbero diventare la prima scelta di mobilità per il 35,6% dei romani, soprattutto se riusciranno a soddisfare la domanda in termini qualitativi e quantitativi. Exploit ancora più forte per bici e monopattini: il 10% della popolazione li sceglie per muoversi a maggio 2021 (a gennaio 2021 erano il 4,3%), ma in un futuro ideale potrebbero essere preferiti da 1 cittadino su 4. A fronte di una sostanziale stabilità dei consensi per moto e

motorini, intorno al 15%, e di chi preferisce muoversi anche a piedi (circa il 30%), l'utilizzo dell'automobile potrebbe scendere al 59% degli spostamenti in futuro. L'indagine della Fondazione Caracciolo fotografa anche la disponibilità al rinnovamento del parco veicolare nella Capitale: l'83% degli intervistati dichiara che non comprerà un'auto nel 2021. Di quanti invece si apprestano a sostituire il proprio mezzo, il 75% sceglierà un veicolo nuovo. Le vetture ibride sono le più ambite con il 44% dei consensi, mentre le alimentazioni a benzina, diesel e gpl si attestano ciascuna sul 15% delle preferenze. Le auto totalmente elettriche convincono oggi solo il 6,4% dei cittadini, soprattutto a causa dei costi elevati e della disponibilità limitata di colonnine di ricarica. Ancora più marginale il metano (3,5% delle propensioni di acquisto). L'analisi della mobilità urbana non può prescindere dagli effetti dello smart working sulle nostre vite: il 70% dei romani ha lavorato in forma agile durante il lockdown e il 56,7% dei cittadini ritiene che questa modalità rimarrà prevalente in futuro, seppure alternata con la presenza in ufficio.