

L'impatto del COVID-19 sulla mobilità

Dalla collaborazione tra la società d'ingegneria META Mobilità-Economia-Territorio-Ambiente e TRASPOL (Centro di ricerca sulla politica dei trasporti del Politecnico di Milano) nasce WATSMAP (Web Atlas of Transport Social Map), con l'obiettivo di mostrare alcuni risultati ottenuti grazie all'utilizzo del modello di simulazione multimodale e multiscalare del sistema del trasporto italiano (i-TraM). Di seguito presentiamo un'analisi degli spostamenti durante la pandemia.

ARCHI

MOBILITÀ

COVID-19

30-03-2021 Data di pubblicazione

Paolo Beria

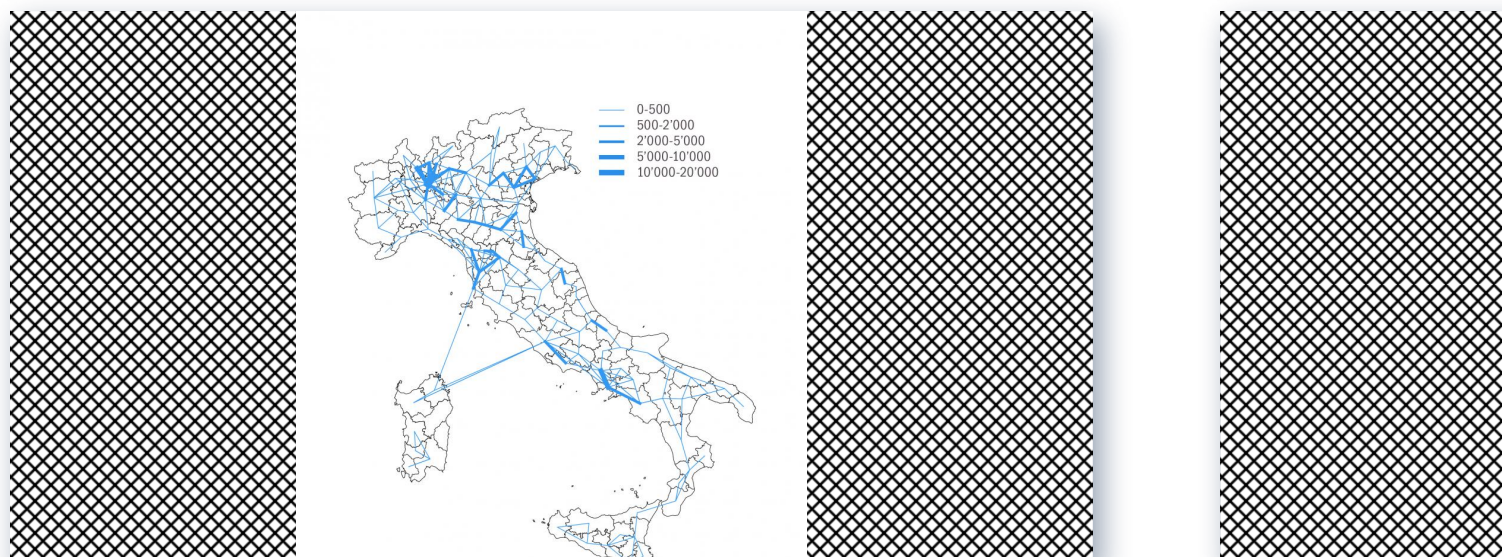
Ingegnere civile, professore associato di Economia applicata, direttore del TRASPOL del PoliMi

Andrea Debernardi

Ingegnere civile, dottore di ricerca in pianificazione territoriale e ambientale, docente a contratto presso il PoliMi, direttore tecnico dello studio META

Vardhman Lunkar

Ingegnere civile, ricercatore presso il TRASPOL del PoliMi



Mobilità interprovinciale in Italia a cavallo del lockdown (febbraio-marzo 2020)

Elaborazione TRASPOL su dati Facebook Data for Good

Mobilità interprovinciale in Italia a cavallo del lockdown (febbraio-marzo 2020)

Elaborazione TRASPOL su dati Facebook Data for Good



Premessa

L'anno che ci siamo appena lasciati alle spalle verrà certamente ricordato per l'enorme impatto della pandemia da Covid-19 e delle conseguenti restrizioni alla mobilità personale che hanno rivoluzionato le nostre vite.

Fra gli addetti ai lavori, questo impatto è stato anche ragione di studio, sia perché ha consentito di leggere meglio, «in negativo», il funzionamento dei sistemi della mobilità, sia perché l'enorme incertezza che esso sta determinando richiede molti approfondimenti e riflessioni.

La scala della pandemia ha spinto molte aziende IT a rilasciare per motivi di studio importanti *dataset*, che hanno costituito una ricca fonte per ricerche di carattere innovativo. Fra questi, c'è il programma Facebook «Data for Good», che ha rilasciato tra l'altro molti dati di mobilità interprovinciale basati sulle tracce degli spostamenti effettuati dai propri utenti. Questa fonte è stata utilizzata dal Laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL) del Politecnico di Milano per studiare l'evoluzione della mobilità di lungo raggio nel corso del primo lockdown.

Questa e altre elaborazioni, condotte con dati della medesima fonte, sono ora accessibili sul sito watsmap.it, predisposto da TRASPOL e da META srl per divulgare alcuni risultati delle loro ricerche.

Il primo lockdown

La portata del primo lockdown può essere apprezzata esaminando la mobilità dell'ultima settimana «normale» prima del blocco dei primi 10 comuni lodigiani, seguita, l'11 marzo 2020, dal confinamento nazionale. La mappa degli spostamenti interprovinciali di mercoledì 26 febbraio (figg. 1-2), già influenzata nelle regioni del Nord dalla paura di muoversi, fa comunque risaltare ampi sistemi urbani, che interessano soprattutto l'area milanese, il Veneto centrale, la direttrice della via Emilia, la Toscana settentrionale, nonché le città metropolitane di Roma e Napoli. La settimana successiva al lockdown si osserva non soltanto una sensibile riduzione degli spostamenti in valore assoluto, ma anche una netta contrazione dei loro raggi d'azione: emerge chiaramente il blocco della mobilità fra regioni, così come il carattere molto locale della mobilità ancora autorizzata (motivata essenzialmente da lavoro non gestibile in remoto, acquisto di beni essenziali ed emergenze).

La «fase 2»

Dopo due mesi di duro confinamento, a partire dall'inizio di maggio è ammessa una graduale ripresa delle attività. Si assiste così dapprima a un ispessimento delle relazioni di prossimità, con una graduale ripresa degli spostamenti interni alle regioni (figg. 3-4) e, dopo il 3 giugno, anche degli spostamenti interregionali. Nonostante la diversa stagione, la situazione torna a farsi abbastanza simile a quella di febbraio.

Il processo prosegue, intensificandosi, fino all'inizio dell'estate (figg. 5-6). Nelle domeniche di fine luglio si assiste ad una forte ripresa della mobilità a medio-lungo raggio, orientata soprattutto verso le coste.

Verso la «fase 3»

Le puntate successive sono abbastanza note: nei mesi di settembre/ottobre c'è stato un tentativo di tornare a una relativa normalità, con la riapertura delle scuole e la ripresa di molte attività

contrazione della domanda di mobilità. Studi condotti da TRASPOL e META utilizzando il modello di simulazione nazionale i-TraM, liberamente accessibili, evidenziavano una diffusa riduzione dei flussi autoveicolari, più forti sui grandi assi interregionali, con limitate situazioni in controtendenza nelle principali città, dove ci si attendeva che la disaffezione all'uso del trasporto pubblico avrebbe potuto anche determinare un aumento del traffico privato (fig. 7). Ma in definitiva gli eccessi estivi hanno probabilmente finito per favorire una seconda ondata pandemica, di portata non inferiore alla prima, che ha a sua volta imposto nuove limitazioni, dalle quali si potrà uscire verosimilmente a completamento di una campagna di vaccinazione dai tempi ancora incerti.

Ma, al di là dell'incertezza sulle prossime fasi, gli interrogativi più importanti riguardano il futuro a medio e lungo termine: quali saranno gli effetti strutturali indotti dalla pandemia sul nostro modo di muoversi? Le analisi condotte mostrano che l'impatto è stato forte ovunque, ma non identico dappertutto, e che esso tende ad operare in modo anche molto selettivo. Anche se una valutazione d'insieme è ancora prematura, è probabile che gli strascichi più pesanti riguarderanno la mobilità di lungo raggio, ad esempio perché molti viaggi d'affari verranno sostituiti da teleconferenze, ed i centri delle grandi città saranno penalizzati dalla paura degli assembramenti e, probabilmente, dallo sviluppo dello smart working. D'altro canto, non è affatto detto che di queste tendenze possano avvantaggiarsi le aree marginali o il turismo di prossimità. Nulla sarà automatico, molto dipenderà dalla visione e dall'impegno che i singoli soggetti sapranno approfondire, sin d'ora, nel costruire il mondo di domani.

«Archi» 1/2021 può essere acquistato [qui](#). [Qui](#) si può leggere l'editoriale con l'indice del numero.

ARTICOLI CORRELATI



PIANIFICAZIONE E URBANISTICA

ARCHI

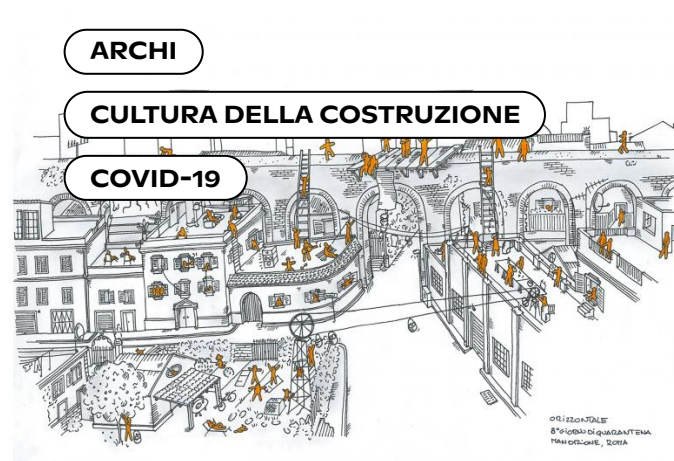
28-08-2021

Il rammendo delle periferie. G124 Renzo Piano 2020

Il progetto G124_Renzo Piano nasce nel 2014 con l'intento di portare bellezza nelle periferie, premurandosi, durante tutto l'arco dei lavori, di conoscere e implementare il tessuto sociale che le abita. Perché per recuperare tali spazi occorrono progetti partecipati che attraverso un intenso lavoro sociale siano inclusivi e attenti alle specificità locali.

ARCHI

PIANIFICAZIONE E URBANISTICA



ARCHI

CULTURA DELLA COSTRUZIONE

COVID-19

19-08-2021

Post-domestico e in-between: verso una nuova idea di abitare

La pandemia pone una sfida: rileggere gli spazi intermedi, interstiziali, in-between. Da elementi di divisione, purificazione, distanziamento, essi possono rivelarsi i luoghi principali in cui fondare il nuovo paradigma dell'abitare post-domestico.

ARCHI

PIANIFICAZIONE E URBANISTICA

1-08-2021

Ripensare lo spazio pubblico



piccola storia dello spazio pubblico, dall'agorà ai vuoti della città moderna, fino alla ricerca contemporanea della città inclusiva.

15-08-2021 **La piazza necessaria**

Nel terzo millennio è emerso un approccio nuovo all'appropriazione degli spazi pubblici, innervato delle potenzialità del digitale: dalle grandi occupazioni di Wall Street, Puerta del Sol e Piazza Tahrir all'elaborazione di tecniche "dal basso" che portano gli abitanti a

[Home](#) [Attualità](#) [Dossier](#) [Pubblicazioni](#) [Concorsi](#) [Formazione](#) [Lavoro](#)

[Dati media](#) [Contatti](#) [A proposito di Espazium](#) [A proposito di Archi](#) [Impressum](#) [CGC](#)

[Protezione dei dati](#) [Abbonarsi](#) [Newsletter](#)

[DE](#) [FR](#) [IT](#)



TEC21

TRACÉS

archi