

Un, due, tre... stella! Come il COVID-19 ha modificato la nostra mobilità

scritto da Roberto Impicciatore | 27 Ottobre 2020



Dopo aver subito un vero e proprio congelamento durante il lockdown della scorsa primavera, la mobilità sul territorio si è profondamente trasformata. Attraverso i dati sugli spostamenti registrati dagli smartphone, Roberto Impicciatore mostra come si sono modificate le abitudini di mobilità degli italiani durante la pandemia e cosa potrebbe restare dei cambiamenti degli ultimi mesi.

Uno degli effetti più eclatanti e visibili della pandemia è stata la forte riduzione della mobilità sul territorio sia tra i paesi, sia al loro interno. La mobilità internazionale ha sperimentato un vero e proprio congelamento globale senza precedenti. Al 31 marzo 2020, più del 90% della popolazione mondiale, ovvero 7,1 miliardi di persone, viveva in paesi con restrizioni sui movimenti legate al COVID-19 e circa 3 miliardi di persone, pari al 39% della popolazione mondiale, vivevano in paesi con confini completamente chiusi a non cittadini e non residenti (Pew Research Center, 2020). Ma anche la mobilità all'interno dei singoli paesi è stata fortemente ridimensionata. Le misure restrittive sugli spostamenti unite alle limitazioni volontarie per ridurre il rischio di contrarre il virus, hanno spinto le persone a modificare sostanzialmente le loro abitudini di mobilità. Ma quanto è stato intenso il freno agli spostamenti nel lockdown e com'è cambiata la mobilità degli italiani nella quarantena e nei mesi successivi?

Chiediamolo ai nostri smartphone!

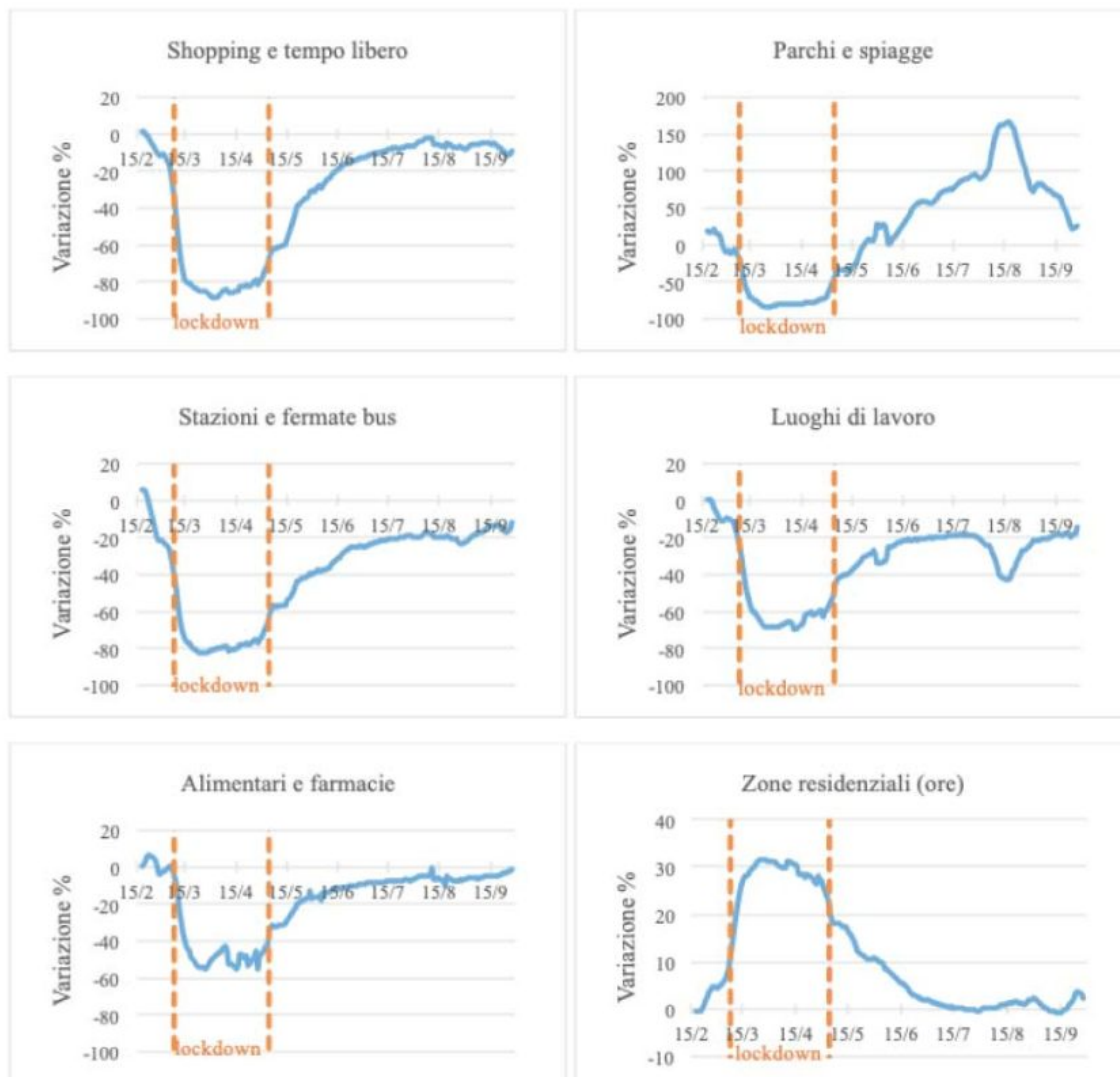
Un modo per rispondere a questa domanda consiste nel guardare ai dati sugli spostamenti registrati dai nostri smartphones. Attraverso la loro geolocalizzazione, Google fornisce periodicamente una stima del numero relativo di visitatori in specifiche categorie di luoghi rispetto a un livello di riferimento (identificato dal valore mediano, calcolato per i vari giorni della settimana, nel periodo compreso tra il 3 gennaio e il 6 febbraio 2020). Le categorie di spostamento considerati sono le seguenti: *alimentari e farmacie* (negozi di alimentari e magazzini per prodotti alimentari, mercati agricoli, negozi di specialità gastronomiche, parafarmacie e farmacie); *parchi e spiagge* (parchi locali

e nazionali, spiagge pubbliche, porti turistici, aree cani, piazze e giardini pubblici); *stazioni e fermate bus* (hub del trasporto pubblico, stazioni ferroviarie, della metropolitana e degli autobus); *shopping e tempo libero* (ristoranti, bar, centri commerciali, parchi a tema, musei, biblioteche e cinema); *luoghi di lavoro*; *zone residenziali*.

La figura 1 riporta la serie giornaliera dei dati per ognuna di queste categorie per l'intero territorio nazionale in relazione ai valori medi osservati immediatamente prima lo scoppio dell'epidemia. Per evitare la forte variabilità tra giorni feriali e fine settimane, i grafici riportano le medie mobili centrate su sette giorni consecutivi. L'effetto lockdown è chiaramente visibile in ognuna delle serie riportate. Tuttavia, emergono alcune interessanti differenze. Se escludiamo gli spostamenti verso i parchi e le spiagge, che riprendono velocemente quota nel mese di maggio per poi esplodere, come ampiamente prevedibile, nei mesi estivi e soprattutto nel periodo ferragostano, gli altri spostamenti riprendono più lentamente e, nonostante la bella stagione, non riescono a tornare ai livelli pre-epidemia. Questo è particolarmente evidente per gli spostamenti verso i luoghi di lavoro che, a parte la riduzione, anche questa prevedibile, nel periodo delle ferie agostane, si attesta su livelli che sono all'incirca del 20% inferiori a quelli del periodo di riferimento. E' questa una misura, con tutti i limiti della fonte utilizzata¹, dell'effetto da un lato della diffusione dello smart-working e dall'altro, della crisi occupazionale. Un andamento simile si registra per i movimenti verso i luoghi di transito come le stazioni di trasporto pubblico che restano, anche nel mese di settembre, ben al di sotto del livello di gennaio 2020. Al contrario, la mobilità verso i luoghi commerciali e di uso del tempo libero, dopo il tonfo nel lockdown tende lentamente a convergere nei mesi estivi al livello di riferimento. Un discorso simile può essere fatto anche per gli spostamenti verso gli alimentari e le farmacie, i quali, tuttavia, risultando destinazioni spesso obbligate, hanno risentito in misura minore delle restrizioni imposte alla mobilità.

lockdown

Figura 1. Variazione percentuale del numero di visitatori in specifiche categorie di luoghi e stima del numero di ore che le persone hanno trascorso nelle zone residenziali rispetto a un periodo di riferimento (3.01-6.02). Italia. Anno 2020.



Fonte: Google LLC "Google COVID-19 Community Mobility Reports".

Il grafico relativo alle zone residenziali, a differenza degli altri che misurano una variazione nel numero totale di visitatori, considera la stima del numero di ore che le persone hanno trascorso nelle zone residenziali. Dato che le persone trascorrono buona parte della giornata nei luoghi di residenza, il margine di variazione è più limitato. Tuttavia, l'effetto lockdown è evidente, così come il ritorno verso una situazione pre-COVID-19 nel corso dell'estate.

In sostanza, è possibile concludere che, una volta finita la quarantena, siamo tornati a uscire fuori casa e muoverci, in maniera quasi normale, verso i luoghi di vacanza, di svago e di consumo mentre abbiamo limitato gli spostamenti per lavoro e l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Cosa resterà di questa pandemia?

Una mobilità sostenuta è fondamentale per la ripresa dell'economia ma deve fare i conti con un ridotto reddito a disposizione e con un atteggiamento più prudentiale da parte dei cittadini a causa della paura del contatto fisico che appare spesso inevitabile nel trasporto urbano. Ma quanto profondi

e duraturi saranno i cambiamenti degli ultimi mesi? Un'indagine svolta su un campione di 5.000 residenti nelle principali città degli Stati Uniti, Cina, Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito ha mostrato che durante la quarantena l'utilizzo dei mezzi pubblici è crollato del 60% mentre è aumentato l'utilizzo di bici proprie, un mezzo capace di offrire un'alternativa sana e conveniente alla mobilità limitando il contatto con altre persone e minimizzando il rischio di infezione. Nelle intenzioni di mobilità per il post-lockdown, più del 30% dei rispondenti europei ha manifestato la volontà di utilizzare più frequentemente le camminate o la propria bicicletta. Non a caso, le vendite e le riparazioni di biciclette in Italia, così come in altri paesi europei e negli Usa, stanno vivendo una importante crescita nel 2020. Inoltre, stanno avendo un vero e proprio boom le vendite di e-bike e monopattini elettrici, a conferma di una sempre maggiore propensione a scegliere modalità a "emissioni zero".

La crisi del Covid-19 è un importante punto di rottura che ha reso possibili limitazioni impensabili solo pochi mesi. Durante il lockdown, il reddito disponibile si è ridotto e gli atteggiamenti dei consumatori sono cambiati, ma gli individui e le famiglie hanno anche adottato pratiche innovative che in alcuni casi possono indicare la strada per trasformazione più durature. Ad esempio, una maggiore flessibilità negli orari di lavoro permette di poter viaggiare in momenti diversi della giornata, con vantaggi immediati riducendo gli affollamenti e il rischio di contagio e, nel lungo termine, limitando il traffico e riducendo i tempi per gli spostamenti. Inoltre, il periodo di transizione che ci troviamo a vivere può costituire un ripensamento delle forme di mobilità con il riavvio dell'economia che si orienti verso l'efficienza energetica, la riduzione dell'inquinamento e forme di mobilità più sostenibili.

Note

¹ Queste informazioni vengono calcolate in base ai dati degli utenti che hanno attivato la Cronologia delle posizioni per il proprio Account Google, pertanto i dati rappresentano un sottoinsieme, non necessariamente rappresentativo, degli utenti di Google.

Fonte figura 1 <https://www.google.com/covid19/mobility/>