

# Mobilità e trasporti al tempo del Covid-19

di Giovanni Saccà

La risposta della Commissione europea alle priorità della pandemia Covid-19 ha inteso privilegiare la salute dei cittadini. Ciò ha incluso i trasporti essenziali, ad esempio il trasporto di forniture mediche e altri beni indispensabili. Molti Stati membri hanno effettuato restrizioni al trasporto che vengono aggiornate paese per paese sul sito “Coronavirus response Mobility and Transport”<sup>1</sup> della Commissione europea (fig.1).

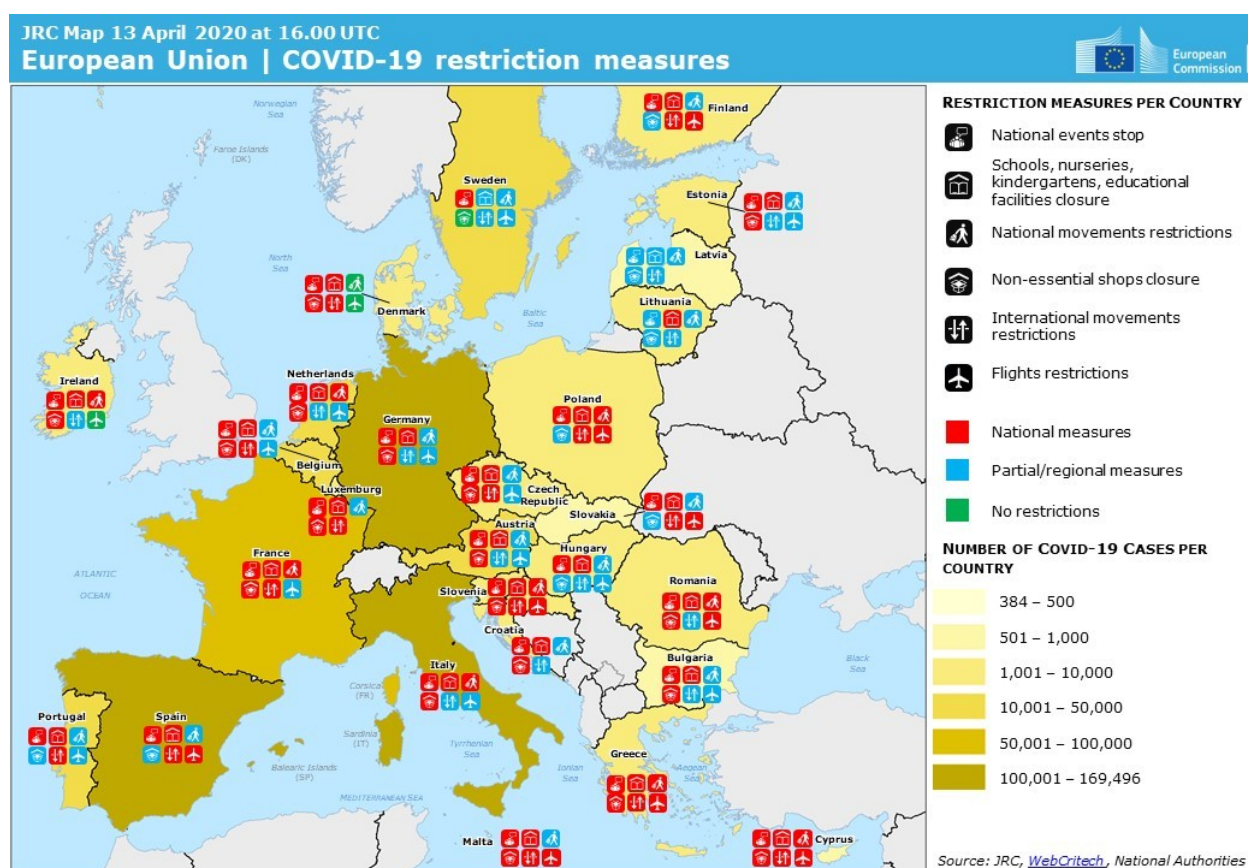


Fig.1 – Sintesi delle misure restrittive adottate dalle nazioni europee per contenere la diffusione del virus Covid-19<sup>2</sup>

Sono state adottate misure per garantire servizi continui ed ininterrotti di terra, per via navigabile e aerea. Questi servizi sono importantissimi per il funzionamento del mercato interno dell'UE e nel contempo per dare una risposta efficace all'attuale crisi della sanità pubblica.

Per contenere la diffusione del virus, tutti gli Stati membri UE (tranne l'Irlanda) e tutti i paesi associati Schengen (Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera) a partire dal 16 marzo

<sup>1</sup>[https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response\\_en](https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en)

<sup>2</sup>[https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation\\_en](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation_en)

hanno applicato una restrizione coordinata temporanea di 30 giorni ai viaggi non essenziali da paesi terzi verso l'UE, poi successivamente estesa fino al 15 maggio<sup>3</sup>. Le restrizioni mirano a ridurre il numero di viaggiatori che entrano nell'Unione Europea. L'obiettivo è limitare la diffusione del coronavirus e proteggere la salute pubblica all'interno dell'UE, nonché impedire la diffusione del virus dall'UE in altri paesi.

Le informazioni aggiornate sono disponibili sui siti web delle autorità nazionali competenti (ad es. Ministeri degli interni e degli affari esteri). Un riassunto giornaliero delle restrizioni sui voli e sui passeggeri è disponibile sul sito web di Eurocontrol - Riepilogo di Covid Notam (avviso agli aviatori)<sup>4</sup>.

Sono state date disposizioni per armonizzare i controlli alle frontiere degli Stati membri a livello dell'UE. Queste misure eccezionali si basano sui principi di necessità e proporzionalità.

Le misure restrittive introdotte per rallentare la diffusione del virus hanno anche rallentato i trasporti in Europa. Durante questa crisi, è fondamentale garantire che medicinali, dispositivi di protezione e altri beni possano raggiungere ospedali, studi medici e case di cura; i ritardi nella consegna delle merci possono causare carenze critiche. La catena di approvvigionamento europea è mantenuta attraverso una vasta rete di servizi di trasporto merci, compresi i servizi di trasporto terrestre, marittimo e aereo. I servizi di trasporto continui e ininterrotti sono di importanza cruciale per il funzionamento del mercato interno dell'UE e la sua risposta efficace all'attuale crisi della sanità pubblica.

Il presidente Ursula Von Der Leyen ha dichiarato: "*Soprattutto in tempi di crisi, dobbiamo fare tutto il possibile per garantire che le forniture di base siano disponibili per la popolazione*"<sup>5</sup>.

Per far sì che le merci si muovano liberamente ed efficacemente in tutta l'UE, la Commissione europea, il 23 marzo, ha fornito consigli pratici<sup>6</sup> sull'attuazione delle "corsie verdi"<sup>7</sup> - valichi di frontiera aperti a tutti i veicoli merci che trasportano merci in cui eventuali controlli non dovrebbero richiedere di più di 15 minuti.

La Commissione ha invitato inoltre gli Stati membri dell'UE a sostenere le operazioni di trasporto aereo di merci durante la crisi del Coronavirus e ha presentato nuovi orientamenti<sup>8</sup> per mantenere in movimento i flussi di trasporto essenziali, compresi quelli delle forniture mediche e del personale.

---

<sup>3</sup>[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_616](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_616)

<sup>4</sup><https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/>

<sup>5</sup><https://audiovisual.ec.europa.eu/en/topnews/M-004608>

<sup>6</sup>[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20201897\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20201897_en.pdf)

<sup>7</sup>[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_510](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_510)

<sup>8</sup>[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010_en.pdf)

Il 31 marzo la Commissione ha emanato orientamenti<sup>9</sup> per garantire l'adozione di un approccio comune nell'UE per garantire la continuazione delle spedizioni di rifiuti in tutta l'UE attraverso le corsie verdi<sup>10</sup>. Le circostanze eccezionali create dall'epidemia di Coronavirus hanno richiesto il mantenimento di un elevato livello di protezione della salute pubblica e dell'ambiente. Le spedizioni di rifiuti all'interno dell'UE sono un anello chiave dell'intera catena di approvvigionamento, dalla raccolta dei rifiuti al trattamento finale. È essenziale prevenire e ridurre eventuali ostacoli agli spostamenti transfrontalieri di rifiuti all'interno dell'UE. La guida è indirizzata alle autorità degli Stati membri<sup>11</sup>, agli operatori economici e alle parti interessate. Maggiori informazioni sono disponibili nella scheda informativa e nel documento di orientamento<sup>12</sup>.

Per consentire la prosecuzione dell'attività professionale nonostante le restrizioni temporanee ai viaggi, la Commissione ha pubblicato linee guida per facilitare il superamento dei valichi di frontiera ai lavoratori essenziali<sup>13</sup>, in particolare del settore sanitario e alimentare, e altri servizi essenziali (ad es. medici, infermieri, operatori della cura personale, produttori di alimenti e lavoratori stagionali).

L'8 aprile la Commissione ha pubblicato linee guida a sostegno dei passeggeri e degli equipaggi delle navi da crociera<sup>14</sup>, fornendo raccomandazioni in materia di salute, rimpatrio e organizzazione del viaggio. Gli orientamenti hanno invitato gli Stati membri a creare una rete di porti in cui i cambi d'equipaggio possano avvenire senza restrizioni, garantendo la sicurezza e la salute dei marittimi e dei lavoratori portuali. La Commissione sta coordinando, insieme agli Stati membri, la creazione di una rete di porti sicuri intorno alle coste dell'Unione europea.

Il 18 marzo 2020, la Commissione europea ha pubblicato linee guida interpretative su come determinate disposizioni della legislazione dell'UE in materia di diritti dei passeggeri dovrebbero essere applicate nel contesto dell'epidemia di COVID-19 e garantire quindi chiarezza e certezza del diritto nell'applicazione dei diritti dei passeggeri<sup>15</sup>. A maggior chiarimento sono state emanate Linee guida interpretative sulle normative dell'UE in materia di diritti dei passeggeri nel contesto della situazione in via di sviluppo con Covid-19<sup>16</sup> e un elenco di domande frequenti sui diritti dei passeggeri<sup>17</sup>. È stato stilato un elenco

---

<sup>9</sup>[https://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/waste\\_shipment\\_and\\_COVID19.pdf](https://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/waste_shipment_and_COVID19.pdf)

<sup>10</sup>[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf)

<sup>11</sup>[https://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/Competent\\_Authorities\\_EN\\_13\\_March\\_2020.pdf](https://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/Competent_Authorities_EN_13_March_2020.pdf)

<sup>12</sup>[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20201897\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20201897_en.pdf)

<sup>13</sup>[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_545](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_545)

<sup>14</sup>[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_619](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_619)

<sup>15</sup>[https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index_en.htm)

<sup>16</sup>[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20201830\\_it.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20201830_it.pdf)

<sup>17</sup>[https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/passenger-rights-faqs\\_it.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/passenger-rights-faqs_it.pdf)

di tutte le autorità nazionali che forniscono consigli di viaggio<sup>18</sup> e un elenco di diritti del passeggero che avesse prenotato un pacchetto turistico<sup>19</sup>.

Sono state emanate disposizioni per alleviare le problematiche delle persone presenti nell'area Schengen che non possono partire, sia delle persone bloccate all'estero a causa della sospensione dei viaggi sia per le frontiere chiuse. Inoltre, la Commissione europea e il servizio europeo si sono attivati per portare a casa i cittadini dell'UE bloccati in altri paesi<sup>20</sup> e a fornire un elenco di contatti<sup>21</sup> utili per risolvere le problematiche più disparate. L'elenco dei diritti dei viaggiatori emanato dall'UE in caso di ritardi e cancellazioni di viaggi aerei, ferroviari, marittimi o tramite autobus sono stati pubblicati su un apposito sito dell'UE<sup>22</sup>.

Per quanto riguarda i passeggeri dei servizi ferroviari, le norme dell'UE sui diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario si applicano quando si viaggia in treno all'interno dell'UE e si applicano in generale a tutti i viaggi e servizi ferroviari.

I paesi dell'UE possono decidere di esentare dal rispetto delle norme UE alcuni servizi ferroviari come treni urbani, extraurbani, regionali, nazionali a lunga percorrenza nonché treni internazionali che iniziano o finiscono il loro viaggio al di fuori dell'UE. Al momento dell'acquisto del biglietto, la compagnia ferroviaria o il venditore del biglietto deve fornire al viaggiatore informazioni chiare su:

- condizioni generali applicabili al viaggio
- orari e condizioni per le tariffe più basse e il viaggio più veloce
- accessibilità, condizioni di accesso e disponibilità a bordo delle strutture per le persone con disabilità o mobilità ridotta
- servizi disponibili a bordo
- procedure per il recupero dei bagagli smarriti
- procedure di reclamo

Durante il viaggio, l'operatore del treno deve fornire informazioni sui servizi a bordo, ritardi, problemi di sicurezza e servizi di collegamento. Se il treno è in ritardo o cancellato, l'operatore deve fornire al viaggiatore informazioni sulla situazione in tempo reale e fornire informazioni sui suoi diritti e doveri.

La Commissione europea ha istituito un gruppo di coordinamento settimanale " COVID-19/Corona Information Group – Borders" con la partecipazione degli Stati membri, dei

---

<sup>18</sup><https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/travel-advice-list.pdf>

<sup>19</sup>[https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/coronavirus\\_info\\_ptd\\_19.3.2020.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/coronavirus_info_ptd_19.3.2020.pdf)

<sup>20</sup>[https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/crisis-management-and-solidarity\\_en](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/crisis-management-and-solidarity_en)

<sup>21</sup>[https://ec.europa.eu/consularprotection/content/travel-advice\\_en](https://ec.europa.eu/consularprotection/content/travel-advice_en)

<sup>22</sup>[https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index_en.htm)

paesi associati Schengen, del Consiglio e dell'Agenzia europea della guardia costiera e di frontiera in modo da poter rapidamente adeguarsi alla situazione man mano che si evolve.

L'UE ha stabilito per quanto riguarda il trasporto delle merci che deve essere garantito e ininterrotto sia per il buon funzionamento del mercato interno dell'UE sia per dare una risposta efficace alla crisi della sanità pubblica.

La presidente Von der Leyen ha fissato quattro obiettivi per garantire la continua funzionalità del trasporto terrestre delle merci:

1. L'attraversamento del confine su una "corsia verde" dovrebbe richiedere al massimo 15 minuti, compresi eventuali controlli o controlli sanitari. Consulenza generale ai punti di entrata per misure di salute pubblica e screening<sup>23</sup>;
2. Le "corsie verdi" dovrebbero essere aperte ai veicoli che trasportano qualsiasi tipo di merce. Le filiere in Europa sono strettamente integrate. Deve essere garantita la libera circolazione di tutte le merci;
3. I governi nazionali dovrebbero sospendere le restrizioni ove possibile, ad esempio i divieti di guidare durante i fine settimana o di notte. Questa è una situazione eccezionale per cui bisogna essere flessibili;
4. È necessario ridurre le pratiche burocratiche per i lavoratori dei trasporti di tutte le nazionalità, per consentire loro di attraversare i confini più rapidamente.

Il 23 marzo 2020 la Commissione ha pubblicato nuovi consigli pratici su come far circolare le merci nell'UE durante la pandemia. Gli Stati membri sono stati invitati ad individuare e a rendere operativi, senza indugio, tutti i pertinenti valichi di frontiera interna della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) come valichi di frontiera "corsia verde"<sup>24</sup>. I valichi di frontiera verdi dovrebbero essere aperti a tutti i veicoli merci, qualunque sia la merce che trasportano (fig.2). I tempi di attraversamento delle frontiere per i camion sono disponibili tramite un apposito sito<sup>25</sup>.

La mappa interattiva che mostra i valichi di frontiera è consultabile sul sito UE Mobility and Transport TENtec Interactive Map Viewer<sup>26</sup>.

La Commissione europea il 16 marzo 2020 ha pubblicato Linee guida per le misure di gestione delle frontiere per proteggere la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali<sup>27</sup>.

---

<sup>23</sup> [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_EUMS\\_20\\_2\\_2020\\_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123658-243](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_EUMS_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123658-243)

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/green-lanes.pdf>

<sup>25</sup> <https://covid-19.sixfold.com/>

<sup>26</sup> <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html?basemap=&layer=5,17&corridor=&extent=-6892785.462641882,4233830.029018746,8135345.794446057,9888947.129667722>

<sup>27</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316(03)&from=EN)

La Commissione europea il 26 marzo 2020 ha pubblicato orientamenti per il supporto continuo delle operazioni di trasporto aereo di merci<sup>28</sup>.



Fig. 2 - Mappa che mostra i valichi di frontiera "corsia verde"

La situazione dovuta all'emergenza Covid-19 ha determinato nel mese di marzo 2020 un deciso incremento del traffico merci gestito dalle ferrovie europee e in particolare anche di quello gestito dal Polo Mercitalia<sup>29</sup>, che è una sub holding del Gruppo FS Italiane<sup>30</sup> (Fig.3).

<sup>28</sup>[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010_en.pdf)

<sup>29</sup><http://www.mercitaliarail.it/>

<sup>30</sup><http://www.mercitaliarail.it/content/dam/mercitalia-rail/allegati/BROCHURE-MERCITALIA-RAIL-2019-WEB.pdf>

Mercitalia durante il mese di marzo 2020 ha trasportato circa tre milioni e mezzo di tonnellate di merci in Italia e nei Paesi europei, con un incremento del 10% per i beni di prima necessità.

L'incremento è stato determinato dall'approvvigionamento massiccio soprattutto delle filiere della grande e media distribuzione ma anche dell'esercito, con volumi in questo caso quattro volte superiori, che hanno impegnato circa 5.400 ferrovieri, di cui oltre 2.100 macchinisti, insieme ai tanti colleghi impegnati nella gestione della circolazione, che ovviamente hanno curato anche il traffico passeggeri.



*Fig.3 - L'integrazione in un unico Polo delle società del Gruppo FS Italiane che operano nel mercato della logistica consente di avere un ruolo di rilievo nel mercato europeo, grazie alle sinergie generate dalle diverse società specializzate.*

Dato che un treno merci europeo arriva a trasportare l'equivalente di 32 Tir, automaticamente vengono coinvolte un minor numero di persone rispetto ai trasporti stradali e vengono diminuiti drasticamente i potenziali contatti interpersonali. Pertanto, il ruolo del trasporto ferroviario si sta rivelando molto importante, visto che l'autotrasporto sta subendo un rallentamento dovuto ai periodi di quarantena imposti a chi guida. Anche il trasporto combinato con il marittimo è in difficoltà e segna un -20, -25% a causa del divieto di attraccare in alcuni porti.

Anche il treno Frecciarossa di Mercitalia durante la pandemia ha viaggiato tra Marcianise e Bologna a pieno carico, trasportando prodotti para-farmaceutici, materiale sanitario, abbigliamento, food&beverage, ricambi, elettronica di consumo e apparecchi per l'illuminazione.

L'enorme richiesta di prodotti base per la fabbricazione dei prodotti sanitari e per la disinfezione ha mobilitato Mercitalia Intermodal che ha effettuato oltre mille treni con cui sono stati trasportati più di 33 mila unità di carico (semirimorchi, casse mobili e container), il 10% di questi dedicati proprio all'igiene e alla sanità.

Persino i servizi di autostrada viaggiante al Brennero sono cresciuti del 40% grazie a divieti imposti ai camion<sup>31</sup>, ciò ha consentito alle ferrovie austriache Öbb Rail Cargo di centrare l'obiettivo di ottenere il primo bilancio positivo per tale servizio in quanto, come noto, non è economicamente sostenibile e quindi richiede sovvenzioni pubbliche.

Allargando l'orizzonte oltre i confini europei, le due principali modalità di trasporto tra Asia ed Europa, ossia la nave e l'aereo, stanno soffrendo a causa della pandemia di Covid-19<sup>32</sup>. La prima sta vivendo una fase instabile, con la cancellazione di servizi e la riduzione di quelli rimasti attivi, mentre il secondo subisce il fermo di quasi tutta la flotta passeggeri, con la conseguente scomparsa della corrispondente stiva merci. In concreto, ciò significa che le tariffe aumentano e i tempi di consegna si allungheranno. Una situazione che pare stia favorendo il trasporto ferroviario, che offre tariffe più basse dell'aereo e tempi di viaggio minori delle navi portacontainer.

Secondo alcune stime, durante il mese di marzo 2020 i volumi trasportati dai treni tra la Cina e l'Europa sarebbero aumentati del 36% in container e del 30% su carro singolo rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, con un tasso di riempimento dei container del 99%<sup>33</sup>. Una parte importante di queste spedizioni ha riguardato materiale sanitario per affrontare l'emergenza Covid-19 e in particolare si stima che dalla Cina verso i Paesi europei abbiano viaggiato via ferrovia quasi 500 tonnellate di materiale sanitario.

Tra l'altro il trasporto ferroviario tra la Cina e l'Europa ha un costo al chilo notevolmente inferiore rispetto a quello aereo, citando il caso della catena Davies Turner, secondo cui il treno ha un costo di 22 centesimi di euro al chilo, contro 5,7 euro dell'aereo.

Contemporaneamente, l'epidemia dovuta al Covid-19 ha dato un durissimo colpo al trasporto marittimo viaggiatori e merci (navi da crociera, portacontainer, petroliere, ecc.). Il solo comparto delle navi container nel 2020 potrebbe perdere complessivamente fino a 23 miliardi di dollari<sup>34</sup>. Questa è la stima della società d'analisi Sea-Intelligence Consulting<sup>35</sup>, che ha stilato due scenari. In quello migliore, le compagnie marittime potrebbero subire una riduzione di traffico di almeno il dieci per cento rispetto allo scorso anno, con una perdita di profitti pari sei miliardi di dollari. Nello scenario peggiore, il traffico potrebbe crollare ai livelli del 2009, con perdite che potrebbero raggiungere i 23 miliardi, a causa anche della forte riduzione dei noli.

La recente ripresa della produzione cinese ha aumentato il numero delle portacontainer in navigazione, ma le compagnie globali hanno mantenuto comunque la riduzione di alcuni

<sup>31</sup> <https://www.trasporto.europa.it/notizie/intermodalita/lautostrada-viaggiante-al-brennero-cresce-del-40-grazie-a-divieti-per-camion/>

<sup>32</sup> <https://www.ship-technology.com/features/impact-of-covid-19-on-shipping/> e <https://www.ship-technology.com/features/impact-of-coronavirus-on-shipping/>

<sup>33</sup> [https://www.ansa.it/sito/notizie/mondo/dalla\\_cina/2020/04/07/cina-aumenta-trasporto-merci-su-rotaie-verso-leuropa\\_723bdb24-631b-4c65-9e21-5874caf433cf.html](https://www.ansa.it/sito/notizie/mondo/dalla_cina/2020/04/07/cina-aumenta-trasporto-merci-su-rotaie-verso-leuropa_723bdb24-631b-4c65-9e21-5874caf433cf.html)

<sup>34</sup> <https://www.offshore-energy.biz/worst-case-scenario-could-bring-about-23-billion-loss-for-carriers/>

<sup>35</sup> <https://www.offshore-energy.biz/sea-intelligence-covid-19-impact-pushes-carriers-revenue-loss-to-usd-1-9-bln/>



servizi su tutte le rotte<sup>36</sup>. Sino alla fine di maggio, la riduzione di stiva dovrebbe essere tra il 29% e il 34% rispetto allo stesso periodo del 2019, anche per cercare di aumentare i noli riducendo l'offerta.

Questa situazione porta un'altra società di analisi, l'Alphaliner, a stimare un'alta probabilità d'insolvenza per sette delle undici principali compagnie globali<sup>37</sup>.

Sembra che gli ultimi due anni, a seguito delle guerre commerciali che hanno imposto significative sanzioni commerciali, abbiano offerto agli studiosi del commercio internazionale e delle catene di approvvigionamento una opportunità unica per l'approfondimento delle analisi delle catene di approvvigionamento globali, che consentono di ottenere i prodotti finali e di come è effettivamente interconnesso il mondo di oggi.

Ora, con l'interruzione dei collegamenti di trasporto lungo le catene di approvvigionamento, si arriva a vedere dove si trovano i colli di bottiglia logistici e quanto possono essere effettivamente dirompenti.

Nonostante il ruolo essenziale dei trasporti e della logistica, le perdite che si stanno accumulando sono enormi. I volumi delle merci trasportate a livello globale sono precipitati, così come i prezzi delle azioni delle società di trasporto e logistica quotate in borsa. Dall'inizio del 2020, gli indici Dow Jones Transportation Average e DAX Transportation sono diminuiti rispettivamente del 33% e del 35%.

Per limitare i danni al comparto marittimo si sta programmando la demolizione di moltissime navi, per quanto riguarda la produzione si sta programmando la diversificazione delle filiere produttive per limitare i rischi evidenziati dalla globalizzazione, per quanto riguarda il turismo si sta pensando di valorizzare quello di prossimità regolamentandolo in modo da cercare limitare l'uso dei mezzi di trasporto collettivo e nel contempo per tentare di evitare grandi ingorghi stradali, con conseguenti inopportuni assembramenti nelle aree di sosta e di vacanza.

La crisi determinata dal Covid-19 ha modificato il mercato degli approvvigionamenti a favore dell'e-commerce e a scapito dei negozi fisici. Tale tendenza probabilmente si consoliderà in futuro.

La crisi sanitaria potrebbe spronare investimenti in diversi segmenti dell'automazione, della robotica e della tecnologia dei trasporti, così come in quello del telelavoro con conseguente notevole sviluppo del mondo ICT (Information and Communication Technology): smart city, smart mobility, tecnologie del trasporto, analisi dei dati, software di intelligenza artificiale, gestione globale della catena di approvvigionamento end-to-end, stampanti 3D, ecc..

---

<sup>36</sup> <https://www.portnews.it/effetto-covid-19-boom-di-linee-cancellate/>

<sup>37</sup> <https://www.portnews.it/compagnie-a-rischio-insolvenza/>

Quando la situazione tornerà alla normalità, il ruolo dei trasporti e della logistica sarà cambiato per sempre. La situazione attuale potrebbe essere considerata una "prova di stress" nella vita reale della catena di approvvigionamento globale e dei mercati logistici in tutto il mondo. In tal caso, si potrebbe prevedere un forte rimbalzo del mercato che potrebbe consentire, tra l'altro, al trasporto merci via ferrovia di recuperare una significativa quota di mercato a scapito delle altre modalità di trasporto.

In conclusione, le grandi sfide che oggi la società globalizzata deve affrontare non possono essere gestite dalle singole nazioni, ma devono essere risolte in un quadro di equilibri a livello mondiale.

[Torna al sommario della Rivista](#)

