

LE PRIORITÀ Il Covid-19 impone una revisione: basta grandi opere inutili, va diluita la congestione urbana e incentivata la mobilità ecologica

Ripensare i trasporti nell'era del Coronavirus

» MARCO PONTI

P

artiamo da uno scenario verosimile, cioè escludiamo uno scenario super ottimistico di un vaccino risolutore dei problemi sanitari legati al Covid-19 a breve che ci tolga ogni vincolo (che ovviamente speriamo arrivi).

In questo quadro, è evidente che i modi di trasporto collettivi (ferrovie, autobus, aerei, metropolitane) saranno intrinsecamente più pericolosi dei modi individuali, a due o a quattro ruote (per l'infezione, marimarranno molto meno pericolosi in termini di incidentalità).

Per i trasporti urbani e suburbani, diluire le punte orarie e giornaliere per lavoratori e studenti sarebbe la soluzione non solo meno costosa (il dimensionamento di mezzi e personale dei servizi è basato sulle punte "storiche", alle 9 e alle 5 su 5 giorni), ma anche quella che potrebbe risultare efficace anche in un più lungo periodo, sia per i costi sia perché gioverebbe anche ai fenomeni di congestione (e di inquinamento relativo) dei mezzi individuali.

PER IL SEGMENTO dei viaggi di media e lunga distanza (treni, buse aerei) invece saranno possibili solo distanziamenti, mascherine e controlli della temperatura. I costi unitari dei servizi saliranno per tutti questi modi

di trasporto, ma lo Stato non avrà molte risorse per tenere basse le tariffe di alcuni di essi, come ha fatto finora. Altre priorità saranno più pressanti. Purtroppo, inoltre, se viserà un calo rilevante del reddito e dell'occupazione, anche la domanda di spostamenti si ridurrà.

Ma due fenomeni positivi di calo relativo della domanda forse rimarranno: il telelavoro e il telecommercio. Il telelavoro ridurrà, a parità di produzione, costi individuali e ambientali, e disagi per il tempo perso in pendolarità. Il telecommercio, a parità di volumi richiederà meno viaggi (un furgone in un giro di consegne fa molti km in meno di corrispondenti acquisti individuali), e inoltre accrescerà la concorrenza riducendo i "monopoli spaziali" dei produttori.

Certo colpisce duramente la piccola distribuzione, ma anche quella grande, con dolorose conseguenze occupazionali.

È prevedibile un calo della domanda passeggeri ferroviaria di lunga distanza, e del trasporto merci, quest'ultimo dovuto agli effetti combinati di sovranismo commerciale (già visibili prima del virus, vedi i dazi di Trump), e di calo del Pil, parametro al cui variare la domanda di trasporto varia con forte elasticità.

Questo calo dovrebbe portare a una radicale revisione della priorità di "grandi infrastrutture", molte delle quali già motivate da previsioni assolutamente

irrealistiche di crescita della domanda. Appare a questo proposito stupefacente che il governo incaricasi appresti ad accelerarne la realizzazione, e per giunta senza gare, per evitare fastidiosi concorrenti esteri.

SI È GIÀ ACCENNATO alla verosimile crescita di atteggiamenti protezionistici, che sono un fenomeno "contagioso" non meno del virus, nel senso che ovviamente tendono a essere puntualmente reciprocati. E purtroppo tendono anche a essere accompagnati all'interno dei Paesi da spinte anti-concorrenziali, favorite spesso da collusioni tra industrie protette e organizzazioni del lavoro.

Nel settore dei trasporti questo era un fenomeno già pienamente in corso, con la costituzione della nuova IRI intorno alle ferrovie, avvenuta con l'estensione al settore degli autobus, poi a quello stradale, poi a quello del trasporto aereo nazionalizzato, poi delle ferrovie minori, ma anche al settore delle metropolitane. Ovviamente un assetto di questo tipo è fortemente anticoncorrenziale, a motivo del peso politico che il gruppo esprime (*clout* nel linguaggio regolatorio). Ora, sembra che l'antieuropismo sovranista faccia dimenticare che una delle motivazioni fondamentali della costituzione dell'Unione europea è l'accrescimento della concorrenza, e la concorrenza è il fattore che rende più tollerabile il capitalismo e lo rende capace di far crescere

il benessere collettivo.

Infine, in un più lungo periodo, vale la pena di configurare uno scenario (verosimile) basato su una mobilità individuale crescente, più sicura in termini di rischi epidemici, e su veicoli non inquinanti: già oggi un veicolo stradale attuale equivale a un decimo di ventenni fa, e la tendenza è in accelerazione. Ma sarà anche basata su veicoli meno costosi (il cui costo d'uso oggi è soprattutto legato alla tassazione dei combustibili fossili), e ricordando che un veicolo elettrico ha un terzo di parti mobili rispetto a uno a combustione interna, tanto che Volkswagen prevede una grave eccedenza di manodopera per questa ragione.

QUESTO scenario è tuttavia a rischio di gravi fenomeni di congestione, per cui certo deve connettersi con una maggior dispersione territoriale delle residenze e dei luoghi di lavoro (come auspicata anche dall'architetto Stefano Boeri), con recupero di luoghi e di **infrastrutture** oggi in stato di semi abbandono. Occorre poi ricordare che efficienti politiche tariffarie, note come *road pricing*, per combattere la congestione (come quelli adottati con successo a Milano, Londra, Singapore ecc.), non faranno che rendere relativamente più appetibili localizzazioni decentrate, con un effetto sociale aggiunto di una riduzione importante della rendita urbana (costa meno risiedere in localizzazioni decentrate).



I numeri

85%

Il calo degli spostamenti in auto in Italia al 13 aprile

88%

Il calo della mobilità in Italia a piedi al 13 aprile. È in linea con la media delle capitali europee

90%

Il calo della mobilità in Italia con i mezzi pubblici al 13 aprile. Anche in questo caso è un dato in linea con la media delle capitali europee



Basta orari di punta
Con più auto bisogna decentrare i luoghi di lavoro, recuperando aree ora abbandonate

