

VACANZE (A RISCHIO) IN ITALIA

Sinonimo di viaggi lunghi o brevi, i mesi estivi sono il periodo dell'anno che più mette sotto pressione i trasporti, accentuando disservizi e ritardi. Sarebbe sbagliato però pensare che il problema della congestione – perché è questa la madre di tutti i disagi – sia circoscritto solo all'estate. È un fenomeno pervasivo che riguarda soprattutto le città. Purtroppo il Pnrr concentra le risorse su nuove grandi infrastrutture, mentre sarebbe di gran lunga più utile “pensare in piccolo” e dedicare le risorse disponibili alla manutenzione delle opere già costruite e, soprattutto, al trasporto pubblico locale, utilizzato ogni giorno da milioni di persone.

Tito Boeri

Milioni di italiani si metteranno in strada nelle prossime settimane cercando di evitare lunghe code sotto il solleone. Molti altri prenderanno un aereo o un treno sperando che non ci siano ritardi o cancellazioni dell'ultima ora. Per una famiglia che ha due settimane di vacanza, la perdita di una coincidenza può togliere più di un decimo del meritato riposo, oltre che causare forte stress proprio nel momento in cui da questo si vuole sfuggire. E mai come quest'anno i rischi di ritardi, anche consistenti, nei tempi di viaggio sono elevati. I dati di Italia Rimborsò documentano un incremento nell'ultimo anno del 20% dei passeggeri che avrebbero diritto a compensazione pecuniaria per cancellazioni di voli, ritardi prolungati o problematiche legate ai bagagli. Secondo uno studio di Unimpresa, nel trimestre ottobre-dicembre 2024, il 72% dei treni ad alta velocità ha subito ritardi, con una media di circa 30 minuti. Insomma, il caos nei trasporti regna sovrano. A cosa si deve? Certamente non solo all'operato di un ministro che fa di tutto tranne che occuparsi del suo dicastero. C'è un nome per tutto questo ed è congestione. Ci sarebbero modi per ridurla, o comunque per meglio gestirla, ma ad altro a quanto pare stiamo pensando, almeno a giudicare da come stiamo spendendo i soldi del Pnrr.

Le esternalità da congestione

Durante la pandemia abbiamo tutti imparato cosa significhi esercitare delle “esternalità”. Potevamo adottare tutti gli accorgimenti possibili, ma rischiavamo comunque di essere contagiati da chi non era altrettanto prudente e non portava le mascherine o rifiutava di vaccinarsi. I paesi industrializzati potevano fare sforzi enormi per contenere il contagio a casa loro, ma se grandi aree del mondo rimanevano poco o per nulla vaccinate, prima o poi in qualche paese distante migliaia di chilometri sarebbe emersa una mutazione capace di “bucare” le difese costruite negli stati più ricchi. Le diverse ondate di Covid sono arrivate a seguito dell'apparire di queste mutazioni, talvolta molto aggressive.

Le esternalità sono altrettanto pervasive nel campo dei trasporti, ma ne siamo molto meno consapevoli. Chi si reca in macchina al lavoro contribuisce, pur nel suo piccolo, a rendere le strade più congestionate, ad allungare i tempi di percorrenza, soprattutto se si sposta nelle ore di punta. E poi involontariamente contribuisce a inquinare l'ambiente: circa il 70% delle emissioni di gas serra è legato al trasporto su strada, in Italia particolarmente intenso. Al particolato fine emesso dal traffico stradale sono attribuite quasi un decimo delle morti registrate in un anno.

Il neologismo sempre più in auge nelle nostre estati, l'*overtourism*, vale a dire l'eccesso di turismo, cattura queste esternalità da congestione. Di che dovremmo lamentarci se diventiamo una meta preferita da milioni di turisti, se non fosse per il fatto che i loro arrivi in massa ci rendono impossibile talvolta anche camminare nelle vie dei nostri centri urbani, dobbiamo fare file infinite per prenderci un gelato e prenotarci con mesi di anticipo per visitare un museo? Questi esempi lo rendono chiaro: le esternalità sono particolarmente rilevanti nei centri urbani e ci sono tutto l'anno, non solo nei periodi estivi. Fuori dai grandi agglomerati la congestione è minore e la qualità dell'aria generalmente migliore. Inoltre, mentre le campagne si vanno spopolando col calo demografico, molte città continuano a crescere in dimensione.

Il trasporto pubblico locale ignorato

L'intervento pubblico dovrebbe avere come obiettivo primario quello di contenere le esternalità da congestione nei centri urbani, perché l'iniziativa autonoma di famiglie e imprese non è in grado di tenerne conto; non riesce, in altre parole, a internalizzarle. Ciò che guida il comportamento delle persone sono soprattutto i prezzi dei beni, ma il sistema dei prezzi non è in grado di tenere conto delle esternalità, queste non sono “prezzate” dal mercato. Chi ci fa rimanere mezz'ora in più in coda in macchina sotto il sole cocente, non paga per questo la benzina più cara. Le stesse innovazioni tecnologiche, a partire dalla guida autonoma, rischiano di accentuare ulteriormente

il problema, incentivando ancor di più il trasporto privato su gomma. Non può che essere l'operatore pubblico a correggere queste distorsioni.

Il Pnrr, sulla carta, ci avrebbe dato la possibilità di intervenire per ridurre i costi di congestione. Il veicolo primario poteva essere l'ampliamento ed efficientamento del trasporto pubblico locale, spesso in condizioni pietose. Basti pensare che secondo un sondaggio della Commissione europea, Roma è l'ultima città europea per percezione sulla qualità del servizio (solo il 30% dei rispondenti si è detto soddisfatto) e per la percezione sulla sicurezza nell'utilizzare i mezzi pubblici (solo il 45% si dice sicuro). Invece, il Pnrr fa molto poco per il trasporto pubblico locale. Nell'assenza di un adeguato sistema di monitoraggio della spesa – cosa che abbiamo lamentato in numeri precedenti di *eco* – è difficile quantificare quante risorse siano state effettivamente destinate al trasporto pubblico locale, ma già in partenza si trattava di una quota nettamente minoritaria di quelle sulla carta destinate ai trasporti e alla mobilità sostenibile (nell'ambito delle missioni 1, 2, 3 e 7), e le rimodulazioni successive hanno ulteriormente ridimensionato la cifra. Il fatto è che, soprattutto nel campo dei trasporti, la fretta imposta dalla necessità di spendere rapidamente le risorse improvvisamente prese a prestito (più del 95% dei fondi del Pnrr per i trasporti consiste in prestiti anziché in sovvenzioni) ha spinto a privilegiare i piani nei cassetti delle Ferrovie dello Stato, anziché valutare i progetti elaborati dei comuni.

Meglio pensare in piccolo

E poi, come al solito, si è puntato sulle grandi infrastrutture. Le grandi opere spesso sono inutili, talvolta addirittura dannose. Per l'ambiente e perché distolgono le risorse (mentali, prima che finanziarie) dalla risoluzione di problemi meno appariscenti ma più pervasivi: si pensi alla differenza tra la Tav Milano-Brescia-Verona, utilizzata da poche migliaia di persone, e lo stato disastroso in cui versano le linee dei pendolari, utilizzate da milioni di individui. Fare le grandi opere è facilissimo quando ci sono i soldi: basta lasciare fare tutto agli ingegneri e ai costruttori e poi tagliare il nastro. E si incassano dividendi politici ingenti. In questo numero di *eco* ricostruiamo la vicenda del Ponte sullo Stretto, una storia incredibile di progetti costosissimi e mai realizzati oltre che mai valutati in base a criteri di efficienza economico-sociale, perché quel che contava era prendere più voti alle elezioni successive.

La lotta alla congestione richiede, invece, soprattutto interventi su piccola scala. L'attivazione di autobus elettrici nei centri urbani di medio-piccole dimensioni, il rafforzamento dei tram o delle metropolitane leggere in quelli a più alta densità, un maggior numero di parcheggi in prossimità dei nodi di interscambio e molti altri interventi minori che però farebbero una gran differenza per chi compie un determinato tragitto ogni giorno.

La manutenzione inesistente

Per le grandi infrastrutture il problema numero uno è legato alle spese di manutenzione delle opere già esistenti. La priorità dovrebbe essere occuparsi di questo anziché pianificarne di nuove. Avviene invece esattamente il contrario. Pensiamo alla rete ferroviaria. Su alcune direttrici, il limite fisico di accessibilità è già stato da tempo superato. Permangono i “colli di bottiglia”, stazioni che concentrano grandi volumi di traffico e che bloccano tutto il sistema se vanno in tilt. C'è poi il problema legato alle diverse funzioni della rete ferroviaria, con la compresenza di alta velocità, treni interregionali, pendolari, locali e, di notte, anche merci. Le disfunzioni nel trasporto merci che documentiamo nel grafico del mese si ripercuotono su tutti, non solo sulle imprese che subiscono ritardi nei tempi di consegna.

Non solo ci occupiamo in modo del tutto inadeguato della manutenzione delle infrastrutture già oggi esistenti, ma col Pnrr ci siamo impegnati a realizzare molte altre opere senza accantonare risorse per la loro manutenzione. Non si tratta di risorse esigue. Tutti gli investimenti pubblici vanno poi mantenuti, altrimenti dopo pochi anni diventano inutilizzabili. Per la manutenzione ci vogliono strutture, organizzazione e risorse adeguate: è sempre stata il nostro punto dolente, ma nel Pnrr, anche nelle sue versioni più recenti, di questo non si parla, nonostante i frequenti richiami al problema della Corte dei conti.

P.S. Il prossimo numero di eco sarà in edicola il 9 agosto e si occuperà di energia.