

## Appiattare la curva della mobilità

### Un'austera ricetta per i trasporti nella Fase 3 e oltre

Di Francesco Ramella

Una vita a km zero. O quasi. Forse neppure il più acerrimo nemico dell'auto avrebbe osato immaginare di poter raggiungere l'obiettivo reso possibile da un semplice decreto della Presidenza del Consiglio: strade e autostrade pressoché deserte, spostamenti ridotti del 90% e traffico ritornato ai livelli di settanta anni fa.

Ma non è stata solo la mobilità privata a essere stravolta dalle politiche volte a limitare la diffusione del COVID-19. Il virus ha assestato un colpo al cuore dei trasporti collettivi. Quello che, insieme alla sicurezza, era fino a due mesi fa il loro punto di forza – ossia un efficiente utilizzo dello spazio, in particolare nelle aree a maggiore densità abitativa – è diventato l'elemento di maggior debolezza. La necessità di garantire il distanziamento fisico minimo necessario a evitare la trasmissione del virus riduce drasticamente, di una quota non lontana dal 75%, il numero di persone che posso utilizzare i mezzi pubblici nelle ore di punta quando, su alcune tratte, i veicoli sono di norma occupati al massimo della capacità.

Il trasporto pubblico "azzoppato" è stato da più parti presentato come un vincolo rilevante per il ritorno a una, parziale per ora, normalità. Il problema è reale ma relativamente circoscritto. Treni, autobus e metropolitane soddisfano infatti a livello nazionale una quota modesta della mobilità complessiva. Fatto pari a cento il numero di spostamenti giornalieri "motorizzati", ossia esclusi quelli a piedi e in bicicletta, sono solo quindici all'incirca quelli che non vengono effettuati in auto o in moto. Nella stragrande maggioranza dei casi, dunque, nulla cambia rispetto a prima. Gli spostamenti continueranno a essere effettuati a debita distanza, protetti dal proprio autoveicolo con una sola o assai più raramente due o più persone a bordo: l'inefficienza spaziale dell'auto diventa una preziosa alleata contro il virus.

Possiamo dire, semplificando, che è questa la condizione per tutte le aree del Paese fatta eccezione per le zone più centrali delle città di dimensioni medio-grandi ossia le uniche nelle quali i trasporti collettivi soddisfano una quota rilevante della domanda che può raggiungere valori fino al 50%.

Cosa fare in questo ambito, limitato ma rilevante a livello locale?

Le misure finora proposte non sembrano essere risolutive e comportano un aggravio anche rilevante dei costi di gestione. Si tratta di regolare l'accesso ai veicoli e di potenziare l'offerta. Ma, [come ha evidenziato Carlo Scarpa](#) su [lavoce.info](#), i margini di intervento sembrano essere piuttosto limitati: nelle ore di punta si registra ovviamente il massimo utilizzo del parco veicolare e una sua significativa

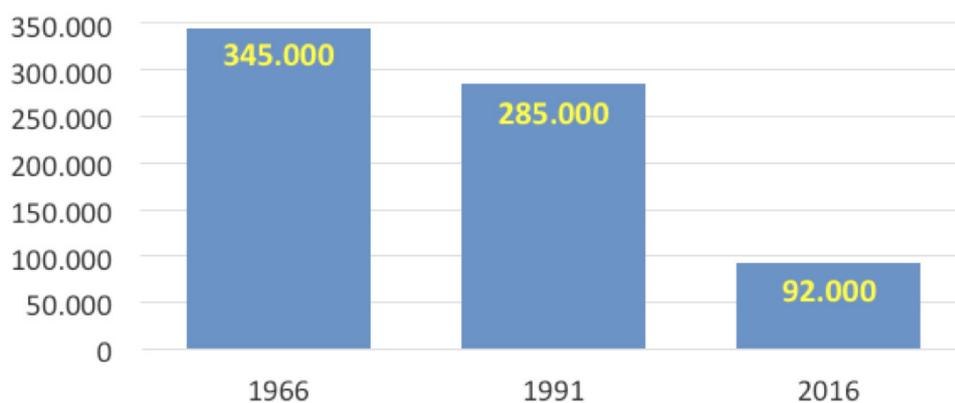
Francesco Ramella è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

espansione richiederebbe tempi molto lunghi e sarebbe verosimilmente accompagnata da un aumento del numero di addetti. Con il rischio, meglio sarebbe dire la speranza, che la soluzione al problema diventi operativa nel momento in cui non sarà più necessaria.

Nel breve periodo, scrive ancora Scarpa, è preferibile non lavorare troppo di fantasia e realisticamente lasciare maggiore spazio alle auto.

A tale riguardo è significativo rilevare come le politiche di regolazione del traffico attuate negli scorsi decenni nelle maggiori aree metropolitane abbiano ridotto in misura spesso assai rilevante i flussi veicolari che accedono nelle zone più centrali. Nel caso di Milano, ad esempio, il numero di veicoli che attualmente entrano nella Cerchia dei Bastioni è una piccola frazione rispetto a quella del passato: le 345.000 unità registrate nel lontano 1966 erano già state dimezzate a inizio secolo e la successiva introduzione di Ecopass e poi di "Area C" ha ulteriormente abbattuto il numero di transiti.

**FIGURA 1**  
Veicoli giornalieri in ingresso – Cerchia dei Bastioni\*



\* 1966 e 1991: dalle 7:00 alle 20:00  
2016: dalle 7:30 alle 19:30

Seppur in condizione di emergenza, anche nelle aree più critiche sembrano dunque esservi margini per consentire un temporaneo maggior afflusso di veicoli.

La limitatezza dello spazio a disposizione comporta inevitabilmente la necessità di una forte regolazione dei flussi in assenza della quale è inevitabile un deterioramento rilevante delle condizioni di circolazione. Questo a prescindere dalla qualità e dalla quantità di offerta di servizi di trasporto collettivo, anche in condizioni ordinarie. Nell'area centrale di Londra, pur in presenza di una rete di metropolitana e di trasporti pubblici su gomma e su ferro senza pari, nei primi anni 2000, la velocità media delle auto era intorno ai 15 km/h.

Fu questa la motivazione che portò la capitale britannica a introdurre uno schema di pedaggio, esperienza poi ripetuta a Stoccolma e nella stessa Milano.

Questa, preferibilmente con la previsione di tariffe differenziate per le fasce orarie di maggiore o minore domanda, dovrebbe essere la terapia d'elezione per i problemi del traffico. Come abbiamo applicato misure drastiche di riduzione della mobilità per "abbattere la curva" dell'epidemia cercando così di contenere le esternalità negative conseguenti alla saturazione dei reparti di terapia intensiva dei nostri ospedali, così dovremmo intervenire

sulla mobilità riducendone, laddove auspicabile, l'entità complessiva – meno spostamenti o più spostamenti condivisi - e distribuendola in modo meno disomogeneo nell'arco della giornata e della settimana. Le altre forme di intervento risultano infatti meno efficienti e, per proseguire con l'analogia sanitaria, determinano importanti effetti collaterali negativi. Ad esempio, prevedere divieti indifferenziati di circolazione in determinate aree – un po' come l'imposizione di un identico regime di restrizione in Regioni che presentano livelli di contagio assai diversi tra loro –non consente di discriminare la domanda in relazione all'utilità che il singolo automobilista trae dal viaggio e per tale ragione può comportare costi maggiori dei benefici: il vantaggio conseguito da chi può circolare può essere minore del danno inferto a coloro che ne sono impediti.

Analogamente, il potenziamento dell'offerta o la copertura tramite sussidi di buona parte dei costi della produzione dei servizi è un'arma assai spuntata ai fini della riduzione della domanda di trasporto privato. Gli effetti più rilevanti sono i benefici per coloro che già si servono dei mezzi pubblici, e per le persone che si spostano a piedi o in bicicletta. Senza contare il fatto che una esperienza pluridecennale testimonia come maggiori sussidi trascinino con sé anche una maggiore inefficienza: parte di essi vanno a coprire costi, soprattutto del personale, gonfiati rispetto a quelli che si avrebbero in un assetto ordinario di mercato.

Nelle aree metropolitane inglesi ove il servizio è stato liberalizzato ormai più di trent'anni fa [il costo unitario di produzione dei servizi su gomma](#) è pari a 2,2 sterline, meno della metà di quello delle aziende italiane più efficienti e un terzo di quello delle società più inefficienti.

L'attuale inefficienza del settore implicherebbe che buona parte di eventuali nuove risorse ad esso destinate verrebbero "bruciate" un po' come accadrebbe incrementando l'afflusso di benzina in un motore che funziona a basso regime.

**FIGURA 2****PUMS - Piano Urbano Mobilità Sostenibile: Documento di piano**

Obiettivo Specifico 4.c				
Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico)				
Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Reference	Target di Piano
Indicatore da definire in fase di monitoraggio del Piano	-	-	-	-
Obiettivo Specifico 4.d				
Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, accrescendo l'offerta di servizi pubblici flessibili e valorizzando forme di condivisione delle stesse, innovazioni tecnologiche e gestionali, partenariati pubblico – privato				
Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Reference	Target di Piano
Indice % di utilizzo del trasporto pubblico (media annuale): Pax*km/posti offerti*km	%	12%	12,1%	12,3%

Lo stesso trasporto pubblico peraltro si gioverebbe di una differenziazione dei prezzi nelle diverse fasce orarie. Analogamente a quanto accade sulle strade il [fenomeno della congestione](#) caratterizza anche l'offerta di trasporto pubblico (più) che satura nelle ore di punta e però, in media, largamente sottoutilizzata. Nel caso di Milano, ad esempio, su 100 posti resi disponibili all'utenza ne sono mediamente impiegati solo 12.

Nella prospettiva di un efficiente utilizzo dello spazio urbano appare invece assai problematica, in particolare nel breve periodo, la proposta di accrescere lo spazio riservato alle piste ciclabili. Tale scelta comporta, in generale, una riduzione dello spazio a disposizione delle auto e, quindi, in presenza di una modesta riduzione del traffico, un aumento del livello di congestione (e indirettamente delle emissioni). Al riguardo è significativa l'esperienza di Parigi che nei primi anni Duemila portò a un quasi raddoppio dei km di piste ciclabili accompagnato dall'istituzione del servizio di bike-sharing.

[Un'analisi costi-benefici](#) di quel provvedimento mostra come, a fronte di significativi vantaggi per gli utenti delle piste, vi siano stati complessivamente impatti negativi solo di poco inferiori per gli automobilisti (maggiore tempo di viaggio) e per la collettività a conseguenza della perdita di entrate per la municipalità. Insomma, benefici privati e costi collettivi.

Del tutto condivisibile è invece la richiesta dei ciclisti della garanzia di una maggior sicurezza sulla strada e, dunque, di un più severo controllo e repressione dei comportamenti degli automobilisti irrispettosi delle norme del codice della strada oltre che, in alcune tratte della rete, della riduzione del limite massimo di velocità. Vale per i tempi ordinari e, ancor più, per quelli più caotici che ci attendono.

Se in città pedaggi e tariffe per la sosta più elevati sono in molti casi auspicabili, nella maggior parte dei percorsi extraurbani e di quelli autostradali la situazione è opposta. L'attuale livello di prelievo sui carburanti e, dove presente, di pedaggio è superiore, in alcuni casi in misura rilevante, al costo marginale esterno correlato allo spostamento. Sotto il profilo dell'efficienza sarebbe dunque auspicabile una politica di segno opposto. O, quanto meno, se le ragioni di sostenibilità della finanza pubblica non lo permettono, sarebbe auspicabile che non fossero attuati investimenti volti a spostare domanda di trasporto dalla strada alla ferrovia. Investimenti che già prima della crisi causata dal covid-19 erano in molti casi non giustificati per l'insufficienza della domanda e che ora lo sono ancor meno. Una frenata sarebbe più che mai opportuna. Ma la volontà del Governo sembra andare in direzione opposta.



## IBL Focus

### Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

### Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.