

Capitolo 3

L'economia italiana

3.1 Politica per uno sviluppo sostenibile

Il guaio di quasi tutte le forme di trasporto, pensò, era che procuravano più svantaggi che vantaggi. Sulla Terra ... c'era stato per esempio il problema delle auto. Gli svantaggi che comportava il tirare fuori mucchi di bitume nero e coloso dal suolo dove era stato fino a un certo tempo (e per fortuna della gente) opportunamente nascosto, il trasformarlo in catrame con cui coprire la terra, in fumo con cui riempire l'aria, in scorie con cui inquinare il mare sembravano avere ben più peso dell'unico vantaggio costituito dal fatto di riuscire ad andare più in fretta da un posto all'altro; considerato anche che, molto spesso, il posto in cui si arrivava era, in genere, proprio a causa della velocità delle comunicazioni, assai simile a quello di partenza, ovvero pieno di catrame e di fumo, e senza pesci per via dell'acqua inquinata.

Douglas Adams, *Ristorante al termine dell'universo*, Oscar Mondadori, Milano 2006, pp.166-67.

3.1.1 Sviluppo e sostenibilità ecologica: ossimoro?

Il problema del rapporto fra sviluppo economico e sostenibilità dello sviluppo stesso è quello di riuscire a conciliare questi due aspetti che in molti casi sembrano contrastanti.

Un primo punto chiave è che lo sviluppo economico (e ancor più la crescita economica) andrebbe analizzato, guidato e valutato alla luce del suo contenuto di sostenibilità ecologica, sociale, morale, insomma umana in senso lato.

Limitandoci al tema della sostenibilità ecologica, essa, per sua stessa definizione, coinvolge un insieme di aspetti che implicano obiettivi e politiche di lungo o lunghissimo periodo, ma può essere anche profondamente condizionata e condizionabile dalle politiche di breve periodo. Ne consegue che anche le politiche di breve periodo possono e debbono contenere obiettivi di sostenibilità ecologica.

Un secondo punto è che il mercato non è in grado di trattare e comprendere in modo corretto la sostenibilità ecologica. Infatti la sostenibilità è solo parzialmente un bene con contenuto di merce (con la conseguente capacità di muoversi sul mercato): i contenuti qualitativi, immateriali, politici e morali sono molto spesso ampiamente prevalenti e difficilmente analizzabili utilizzando le tecniche e regole di funzionamento di una economia di mercato, quali che siano le regole vigenti nel mercato stesso. In questo campo, più che fallimento del mercato, si dovrebbe parlare di inutilità del mercato stesso.

Ne discende ovviamente che l'azione pubblica e politica diventa essenziale e non eliminabile. Azione pubblica intesa come azione di indirizzo generale, di scelte legislative e di interventi diretti, quindi non limitata a determinare le regole del mercato e vigilare sulla loro applicazione.

Detto questo, il tipo di esercizio che qui si cerca di fare è di partire dai problemi economici che dovrà affrontare un governo e di vedere se l'introduzione del parametro della sostenibilità ecologica possa essere importante non solo da un punto di vista dello sviluppo umano, ma anche da quello strettamente economico e occupazionale.

Sinteticamente, due sono i temi che si dovranno affrontare: il problema dell'assetto produttivo italiano in senso lato e il rispetto dei parametri europei della spesa pubblica (quali che siano).

1) *L'assetto produttivo italiano*. Per quanto riguarda il primo tema, la "parolina magica" è quella abbandonata, e in qualche modo anche screditata, di "politica industriale", che sarebbe preferibile chiamare "politica produttiva".

Dipendiamo dall'estero per circa il 28% del PIL, abbiamo quindi bisogno di avere una capacità di esportare beni e servizi almeno equivalente. Negli ultimi anni la divisione del lavoro internazionale è cambiata e sta cambiando, in particolare per l'ingresso massiccio di nuovi e agguerriti paesi nella produzione fortemente competitiva di manufatti di consumo di media e bassa qualità. L'Italia ha subito questo processo (inarrestabile) in larga parte in maniera passiva: salvo alcuni piccoli interventi a livello europeo, non ci sono state in Italia la capacità e la volontà di un intervento in grado di affrontare il problema avendo come obiettivo, non la difesa dell'esistente o

l'abbandonarsi al mercato, ma una risposta in grado di avviare un futuro assetto produttivo capace di mantenere e migliorare la qualità della vita nel nostro paese.

Una politica attiva di intervento in questo processo di rivoluzionario produttivo ci deve essere e deve essere alla base di un programma che voglia effettivamente rappresentare un'alternativa alla destra.

Questo contributo cerca di mostrare come l'introduzione del concetto di sostenibilità ecologica nella politica produttiva possa dare un contributo non indifferente a un processo virtuoso di risposta ai cambiamenti della divisione internazionale del lavoro.

L'introduzione di una cartina di tornasole della sostenibilità nella politica economica può a mio avviso avere due caratteristiche distinte:

- una passiva: la sostenibilità coincide sempre con una migliore qualità della vita, nostra e delle generazioni future. Questo tipo di azione si può interpretare come un "sindacalismo ecologico" che ha il merito di porre con forza questo problema, ma ha il difetto che non tiene conto dei costi, della gradualità e, scusate il bisticcio delle parole, della "sostenibilità" di una politica sostenibile. Nel nostro paese i movimenti politici e/o sociali di natura "verde" sono in gran parte assimilabili a questa impostazione, cosa che può anche spiegare la volatilità dei movimenti sociali e il fallimento disastroso di quelli politici;
- una attiva, ed è questa che sembra più interessante e può essere sintetizzata in tre punti:
 - a) come è noto, la capacità di competere internazionalmente dipende solo in piccola parte dal livello dei costi, il fenomeno è dinamico, è la dinamica dei costi nel tempo che è decisiva. Dato che la possibilità di una compressione dei salari e anche della loro dinamica senza effetti opposti sull'assetto economico e sociale ha dei limiti facilmente raggiungibili (e oggi ampiamente raggiunti), il problema è nella dinamica della produttività. La produzione di sostenibilità, anche da un punto di vista meramente tecnologico, è un campo relativamente nuovo, con molte potenzialità di innovazione e quindi di incrementi di produttività ben superiore a produzioni mature;

- b) la sostenibilità può diventare un bene di consumo e di investimento nuovo: c'è una buona possibilità che con meccanismi di connessione e moltiplicazione, alcuni di questi beni diventino merci tese in parte a modificare la struttura del consumo e della produzione privata, che può svilupparsi non solo nel mercato interno ma anche in quello internazionale;
- c) molti dei beni della sostenibilità hanno un alto contenuto di lavoro, ma la loro caratteristica è tale che risulterebbe molto difficile un processo di *outsourcing* estero verso paesi a più basso costo del lavoro, sia per problemi relativi all'alta qualificazione richiesta, sia perché molti dei prodotti hanno una scarsa trasportabilità e un alto contenuto di specificità tecnica, culturale e sociale locale.

Come detto precedentemente, tutti questi aspetti non possono, se non in piccolissima parte, essere ottenuti dal semplice applicarsi (anche in modo fortemente regolamentato e virtuoso) delle regole del mercato.

Una politica attiva produttiva diventa indispensabile ma, a differenza di politiche industriali già spesso tentate, non dovrebbe ricadere in politiche difensive e spesso in contrasto con regole europee o del WTO. Al contrario dovrebbe essere in grado, dal punto di vista normativo o di intervento diretto, di dare un impulso netto e coerente a incorporare organicamente nella produzione di merci e nel loro utilizzo un contenuto di sostenibilità ecologica.

Gli esempi che si possono fare sono molteplici: il problema energetico, l'organizzazione dei trasporti, il problema dei rifiuti, la manutenzione e sistemazione del territorio, delle acque e delle città. Sono cose che già in parte si fanno, ma che non hanno ancora raggiunto quelle economie di scala e di livello di domanda (privata e pubblica) tali da permettere un avanzamento tecnologico continuo e accelerato che invece sarebbe potenzialmente ottenibile.

- 2) *Il rispetto dei parametri europei.* Affrontiamo ora il secondo punto: quello della spesa pubblica. Ogni politica produttiva, e non fa eccezione quella che ha come obiettivo la sostenibilità, ha un costo in termini di spesa pubblica. Ci sono modi, apparentemente non molto costosi per lo stato, di fare una politica produttiva con contenuti di

sostenibilità. Si tratta di interventi a carattere normativo e regolatorio, che però, da una parte, richiedono politiche di controllo efficace (e quindi costose); dall'altra, riversano il costo dell'intervento sui soggetti che sono oggetti di regolazione, ovvero, nel caso di capacità di trasferimento, sui prezzi e quindi sui consumatori, oppure in caso contrario sui profitti e la competitività delle imprese.

In realtà interventi più incisivi che abbiano obiettivi di medio e lungo periodo centrati sulla sostenibilità ecologica implicano una spesa pubblica e privata spesso rilevante.

Una previsione di questo tipo è quasi sempre alla base di giustificazioni per quantomeno rallentare iniziative con obiettivi di sostenibilità: da una parte i costi pubblici da sostenere possono spaventare e bloccare iniziative di questo tipo; dall'altra più i costi privati sono elevati, maggiore sarà l'incertezza sull'efficacia di tale politica.

Da un punto di vista teorico l'unica possibilità di uscita da questo impasse sarebbe quella di una minimizzazione dell'incremento dei costi relativi alla introduzione di contenuti di sostenibilità; anzi, ideale sarebbe la possibilità che l'introduzione di sostenibilità fosse possibile a parità di costi o addirittura a costi decrescenti.

Con calcoli difficili e spesso opinabili si potrebbe dimostrare che nel lungo e lunghissimo periodo l'introduzione della sostenibilità non solo ripagherebbe i suoi costi, ma darebbe un contributo decisivo alla possibilità addirittura di sopravvivenza sociale e fisica degli esseri umani, e quindi non solo conveniente ma anche indispensabile.

Naturalmente le cose sono molto più complicate, essenzialmente per due motivi: il primo, di carattere più tecnico che economico, relativo alla difficoltà di calcolo dei benefici della introduzione della sostenibilità, dovuta a controversie scientifiche ed economiche sulla esistenza di pericoli e di conseguenze (e quindi di costi) della non sostenibilità; il secondo, che è in parte causa del primo, è che quando si tratta di lungo o lunghissimo periodo, alla difficoltà di previsioni scientifiche ed economiche, si aggiungono le difficoltà connesse all'orizzonte temporale delle persone, delle imprese e dei *policy makers*. In relazione a quest'ultimo problema, l'orizzonte temporale rilevante ai fini di quest'argomento è quello che riesce a condizionare l'azione delle persone, delle imprese e dei politici al presente. Credo che il problema principale che si trovano di fronte

le impostazioni ecologiche sia che l'orizzonte temporale di costoro è quasi sempre enormemente più lungo di quello mediamente rilevante per le persone e per i *policy makers*. Per le persone si potrebbe pensare a due o tre generazioni al massimo, per le imprese più grandi si potrebbe arrivare a qualche decina di anni, per i politici a qualche anno (o in molti casi qualche mese).

Ciononostante, sia una parte della teoria scientifico-economica, sia il sentire comune hanno in qualche modo acquisito la percezione che da un certo momento in poi potrebbe essere troppo tardi per un intervento e il punto di non ritorno potrebbe essere superato. Infatti eventuali problemi di sostenibilità ecologica, per quanto siano di lungo periodo, necessitano, per essere allontanati o risolti, di azioni che, a causa della lentezza negli effetti, devono anticipare, spesso di parecchio tempo, il manifestarsi degli effetti della non sostenibilità.

Ovviamente più si tarda a iniziare con le politiche di sostenibilità, più cresce il pericolo del raggiungimento del punto di non ritorno. Ipotizzando una situazione ottimista di non aver già superato il punto di non ritorno, è palese che, prima si inizia ad affrontare il problema, meglio è.

La sensazione è che, al di là delle parole e di alcune azioni parziali, il sistema di vita e di produzione dominante nel mondo sia palesemente in contrasto con una visione di sostenibilità di lungo periodo. È noto che ci sono posizioni scientifiche che negano tutto questo (si tratta di vero e proprio negazionismo relativo al pericolo rispetto alla sostenibilità ecologica) e generalmente si basano sulla valutazione che sia impossibile che l'azione umana possa influire in modo sensibile sui principali aspetti dell'ecosistema terrestre, in modo tale da essere in grado di mettere in pericolo la sopravvivenza sociale e fisica degli esseri umani. Oltre a queste posizioni, ce ne sono altre di carattere economico che si basano sulla capacità della tecnologia, nella sua evoluzione, di spostare indefinitamente i pericoli dei danni dell'azione umana sull'ecosistema causati dall'inquinamento e di spostare i pericoli di esaurimento dell'uso delle risorse naturali, in particolare di quelle non rinnovabili.

Non è questa la sede per confutare queste due posizioni, la prima sembra essere in forte minoranza fra gli scienziati (anche se questo,

mi rendo conto, non è un argomento decisivo): la seconda posizione è stata discussa e messa in dubbio in un altro mio intervento riportato in questo volume (Cfr. Cap. 1 par. 4 *Problemi ecologici e sviluppo*).

In conclusione, la mia opinione è che, prima si comincia in modo sistematico a introdurre sensibili ed efficaci interventi che permettano un percorso di sviluppo ecologicamente sostenibile, meglio sarà per la possibilità di sopravvivenza socialmente evoluta dell'essere umano sulla terra.

Se questo obiettivo di lungo e lunghissimo periodo è forse accettabile e accettato dalla maggioranza della popolazione del mondo, rimane il problema della contraddizione fra l'azione e gli obiettivi quotidiani e gli obiettivi lontani, spesso molto lontani, nel tempo.

Allora, come riuscire a incorporare la sostenibilità nei processi produttivi e nei prodotti? In altri termini, come riuscire a incorporare la sostenibilità negli stili di vita, nel profitto e nell'azione politica? In sintesi, come fare a rendere praticabile (quindi socialmente sostenibile) nel breve periodo la sostenibilità ecologica nel lungo periodo?

La risposta è ovvia e semplice: fare sì che anche nel breve e medio periodo l'introduzione di sostenibilità 1) migliori la qualità delle merci; 2) sia competitiva nel prezzo; 3) faccia aumentare o mantenere soddisfacente il profitto nelle imprese e 4) sia compatibile con bilanci pubblici e azioni politiche che rendano la classe politica rieleggibile nei paesi democratici e la mantengano (a parità di repressione) stabile in quelli poco democratici o dittatoriali

1) *La qualità delle merci sostenibili*. Per quanto riguarda la qualità della merce, non è assolutamente scontato che l'introduzione di una sua sostenibilità ecologica venga di per sé percepita come distinzione e miglioramento qualitativo; anzi, spesso merci ecologiche sono qualitativamente meno appetibili e/o più scomode (si pensi alla sostituzione delle comodissime borse di plastica con scomode borse biodegradabili o con altrettanto scomode borse di stoffa). Il problema è senza dubbio culturale: l'introduzione del concetto di sostenibilità come valore morale, relazionale e sociale a livello di massa è una delle sfide che vanno affrontate. Questo anche indi-

pendentemente da calcoli prettamente economici e di utilità di breve periodo; infatti, senza comportamenti individuali e collettivi ecologicamente consapevoli, la maggior parte delle politiche verso la sostenibilità saranno destinate al fallimento. Tema questo che va affrontato dal punto di vista della gestione politica.

- 2) *Il prezzo delle merci sostenibili.* La soluzione “di mercato” per un impulso all’acquisto di beni sostenibili potrebbe venire da una convenienza economica con prezzo inferiore che compensi in modo netto un’eventuale peggiore qualità della merce sostenibile; oppure a parità o maggior prezzo riuscire a competere in qualità. Come vedremo, il prezzo solo molto indirettamente e in modo incerto (attraverso la selezione da parte della domanda degli acquirenti) può essere influenzato dagli acquirenti stessi. Per quanto riguarda il prezzo, il problema va quindi spostato alla produzione o alla politica.
- 3) *Il profitto delle imprese.* Le imprese, in tema di sostenibilità, sono coinvolte in tre modi diversi: come acquirenti di prodotti intermedi e di macchinari, come gestori del processo produttivo e come produttori di merci finali. In tutti e tre questi ruoli possono essere introdotte e praticate politiche di sostenibilità. A parte qualche raro caso di politiche di responsabilità etiche da parte delle imprese, è indubbio che la principale variabile che influenza le decisioni delle imprese sia quella della profittabilità nel breve e lungo periodo. Considerando data una struttura del mercato di tipo oligopolistico, il problema deve essere affrontato attraverso un’analisi dei costi. Va subito detto che, a mio avviso, ogni tentativo di riduzione dei costi unitari attraverso la riduzione di costi assoluti del lavoro è destinato nel lungo periodo a fallire e spesso a essere controproducente. Mi riferisco a due tipi di politiche: quella interna, di salari bassi e di utilizzo di flessibilità del lavoro non dettata da fini produttivi e quella esterna di delocalizzazione di parte del processo produttivo in paesi a costi più bassi. Gli effetti vantaggiosi dal punto di vista dei costi di queste politiche che, nella maggior parte, hanno caratteristiche di soluzioni di tipo *una tantum*, quindi statiche, tenderanno rapidamente a essere vanificate nel medio e lungo periodo per due motivi: da una parte, a causa di un minor stimolo a investimenti tendenti ad aumentare la produttività; dall’altra, da una dinamica contenuta della domanda interna a causa della scarsa dinamica del

reddito disponibile delle famiglie e dell'aumento dell'insicurezza. Dal punto di vista ecologico e della sostenibilità, questo tipo di politica è ancora più disastroso, in quanto da una parte, come è noto, nei paesi a bassi salari l'attenzione pubblica ai problemi ecologici dei processi produttivi è quantomeno "distratta"; dall'altra, la qualità della produzione, anche dal punto di vista ecologico, è probabilmente minore.

In conclusione, un obiettivo di riduzione dei costi unitari attraverso la riduzione di costi assoluti, non solo sarebbe inefficace, ma contrasterebbe con la soluzione alternativa: quella di intervenire sulla produttività e sulla qualità della produzione.

Intervenire sulla produttività e la qualità sarebbe naturalmente un obiettivo condiviso da tutti; condivisione che però può diventare banalità, se non si accompagna all'identificazione degli obiettivi specifici e degli strumenti attraverso i quali raggiungere l'obiettivo più generale della ristrutturazione dell'assetto produttivo italiano, che permetta il mantenimento o miglioramento della nostra qualità di vita. Ancora più complesso diventa il problema se a ciò si abbina l'obiettivo della sostenibilità ecologica. Ma è indubbio che la chiave della sostenibilità può avere un ruolo importante, anzi a mio avviso determinante, sia dal punto di vista della qualità della produzione, sia da quello della produttività o meglio del progresso tecnico: infatti avere come obiettivo il prodotto sostenibile ha potenzialità e possibilità di crescita quantitativa e innovativa molto elevate. Il contenuto di sostenibilità potrebbe diventare una delle innovazioni portanti anche per una dinamica di uno sviluppo economico quantitativamente e qualitativamente qualificato.

- 4) *La spesa pubblica.* Come già detto, non esistono meccanismi di mercato che riescano automaticamente a endogeneizzare il contenuto di sostenibilità nei prodotti e nei processi produttivi; vediamo in quale modo l'intervento pubblico può implementare e coordinare politiche adeguate che abbiano come obiettivo la sostenibilità.

Gli strumenti sono quelli usuali a disposizione dell'operatore pubblico, ma ciò che li differenzia è la non genericità e/o la qualificazione dell'obiettivo. Politiche incentivanti l'utilizzo di merci sostenibili sono generalmente di tre tipi: quelle che agiscono sul prezzo tramite sussidi al consumatore o al produttore; quelle che agiscono

sulla legislazione attraverso regolamentazioni, obblighi e punizioni; quelle che agiscono, tramite la pubblicità, sulla sensibilità ecologica dei cittadini.

Per quanto riguarda il primo tipo di intervento, la sua efficacia si basa sul funzionamento dei meccanismi di mercato: rendere cioè competitive, o comunque meno costose, merci ecologicamente sostenibili, in modo tale da aumentarne la domanda, incentivarne la produzione e, attraverso economie di scala e ricerca, far sì che il prezzo diventi effettivamente competitivo senza bisogno dei sussidi. L'efficacia del secondo tipo di intervento si basa sulla capacità di controllo e sul grado di legalità esistente nel paese, aspetti probabilmente correlati. Infine l'efficacia degli stimoli alla "coscienza ecologica" dei cittadini, strumento spesso utilizzato per molte merci, è di difficile valutazione: come è noto la pubblicità è spesso un gioco a somma zero e i costi della differenziazione fra i prodotti si rovesciano sui prezzi. Nel nostro caso un ruolo centrale lo dovrebbe avere la pubblicità pubblica ma, non potendo scaricarne il costo sui prezzi, esso si dovrebbe rovesciare sulla spesa pubblica e quindi rientrare indirettamente fra i sussidi.

È indubbio che tutte queste misure abbiano avuto un certo effetto nell'aumentare la produzione e la domanda di beni a maggiore sostenibilità ecologica; minore effetto si è avuto nell'introduzione, all'interno del settore produttivo, di processi produttivi sostenibili. Infatti, per una modifica in senso ecologico, ci si è quasi esclusivamente basati sull'imposizione di regole e controlli in un sistema in cui, da una parte, vi è un elevato grado di illegalità fra i produttori (basti pensare all'evasione fiscale), dall'altra un sistema di controllo pubblico sporadico e anch'esso fonte di meccanismi corruttori.

Quale sia stato l'effetto netto sullo sviluppo sostenibile è difficile da dire, certo è che l'utilizzo di merci sostenibili, se non accompagnato da processi produttivi sostenibili, avrebbe un effetto netto fortemente limitato.

In realtà il difetto principale delle politiche sino a ora adottate per inserire elementi di sostenibilità nelle merci e nei processi produttivi è stato quello di essere provvedimenti "una tantum" o statici, cioè non in grado di innescare politiche sostenibili allargate rispetto ai settori ai quali tali interventi erano diretti. Nella migliore delle

ipotesi quindi gli effetti si applicavano al settore incentivato, vi rimanevano e tendevano a esaurirsi se venivano sospesi o ridotti gli incentivi.

I motivi di questi interventi sporadici sono spesso fatti risalire alla necessità di controllo della spesa pubblica, in realtà ciò che manca, a mio avviso, è una capacità di visione strategica di intervento, cioè un indirizzo di politica produttiva che abbia come obiettivo la sostenibilità. Solamente in questo modo si potrebbe, da una parte, più facilmente ottenere un sostegno politico a un aumento della tassazione per coprire le spese; dall'altra parte i risultati, in termini di produttività e di competitività anche internazionale, potrebbero essere in grado, nel medio periodo, di portare a risultati migliori, anche in termini di spesa pubblica, rispetto a interventi sporadici e senza obiettivi di lungo periodo. Ovviamente la cosa non è semplice, ma tentativi non se ne sono fatti e non sembra che ci sia una volontà neppure di affrontare il problema seguendo un'ottica complessiva di politica produttiva sostenibile.

3.1.2 L'esempio del trasporto urbano

Vorrei concludere queste osservazioni con un esempio, forse facile, ma a mio avviso significativo, sia per la sua rilevanza economica, sia per la rilevanza sulla organizzazione della vita delle persone: il problema del trasporto.

Il tema del trasporto è un dei più studiati da moltissimi punti di vista: io mi limiterò semplicemente a fare alcune osservazioni sul trasporto urbano e in particolare sulla relazione tra trasporto collettivo e individuale.

Non solo scientificamente, ma anche nel pensare comune, appare ovvio che unica possibilità di bloccare il peggioramento della qualità del trasporto urbano e forse sperare in un certo miglioramento è di puntare in modo massiccio e sostitutivo sul trasporto collettivo. È infatti una illusione dannosa quella della politica corrente di molte amministrazioni pubbliche che sembra non essersi resa conto che è ormai "fisicamente" impossibile un miglioramento del traffico urbano con interventi che rendano più "scorrevole" il traffico privato (nuovi parcheggi, nuove strade, ecc.).

La irrazionalità del *laissez faire* e delle soluzioni di mercato è assolutamente palese quando si affronta il problema del trasporto urbano. Siamo all'interno di un meccanismo per il quale i cittadini, per lo spostamento di pochi, alle volte pochissimi, chilometri si portano con sé tonnellate di ferro e plastica, con costi diretti elevati, costi indiretti ancora più onerosi, tempi di percorrenza esageratamente alti e infine qualità della vita propria e degli altri cittadini sempre in peggioramento: neppure al più fanatico liberista tutto ciò può apparire razionale. Eppure è quello che succede nella maggior parte dei centri urbani italiani e nel mondo, nonostante quasi tutti i gestori politici e amministrativi delle città facciano interventi per cercare almeno di rallentare questa deriva impazzita.

Come mai sembra impossibile almeno avvicinarsi a soluzioni accettabili dal punto di vista ecologico e del benessere dei cittadini? Eppure la risposta c'è, ed è semplice e ovvia: ridurre allo strettissimo necessario il trasporto individuale e organizzare un efficiente trasporto collettivo.

Possiamo analizzare separatamente i due punti, i quali, seppur strettamente collegati, richiedono interventi politici differenti:

- 1) *Dissuasione del trasporto individuale.* Ci sono due strumenti che vengono utilizzati allo scopo di dissuadere dall'uso del trasporto individuale: regole autoritarie o aumento dei costi. Le regole autoritarie tendenti a dissuadere dall'utilizzo del trasporto privato esistono in molte città del mondo e in quasi tutte le città italiane. Ciononostante, l'adattabilità e l'inventiva degli automobilisti fanno sì che tali regole abbiano uno scarso effetto, anche in quei casi in cui vengano fatte scrupolosamente osservare. Questo è probabilmente dovuto al fatto che le regole che limitano il trasporto individuale sono odiate e quindi l'autorità pubblica tende a farle meno severe rispetto a quanto dovrebbero essere. Le abitudini al trasporto individuale sono molto consolidate, inoltre l'organizzazione della vita familiare spesso incorpora e quindi necessita di un ampio uso del trasporto individuale. Se l'autoritarismo sembra essere scarsamente efficace, non sembrano funzionare neppure misure di aumento di costo del trasporto individuale. Il costo di trasporto individuale nelle sue due componenti: gestionale e di

ammortamento, pur essendo in aumento, è in linea con la generale dinamica dei prezzi, per due ragioni:

a) eccessivi aumenti del costo della benzina tendono a essere evitati per la loro facilità a essere facilmente trasferibili su altri prezzi e quindi fortemente inflattivi;

b) il prezzo delle auto tende a essere stabile o solo lentamente in aumento a causa della elevata concorrenza internazionale e dei vari sussidi e incentivi pubblici di cui, per varie ragioni, il settore automobilistico gode.

In conclusione, l'unico elemento che sembra, almeno teoricamente, decisivo è che le misure di dissuasione potrebbero essere efficaci soltanto in presenza di servizi di trasporto collettivo efficienti e competitivi nel costo e nella qualità.

- 2) *Trasporto collettivo efficiente*. Questo sembra essere l'elemento chiave, ogni sforzo per rendere efficiente e competitivo il trasporto collettivo potrebbe avere una efficacia decisiva sulla scelta dei cittadini.

Ci sono però due problemi: il primo è gestionale; specialmente nelle grandi città, con strutture risalenti a periodi storici molto lontani e con urbanizzazioni selvagge, l'organizzazione di trasporti collettivi efficiente sarebbe molto complessa; il secondo problema sono i costi e il modo di finanziarli; infatti l'organizzazione e la gestione di un trasporto pubblico efficiente implica uno stock di investimenti iniziali e continui flussi di investimenti e spese di funzionamento molto elevati; inoltre, dato per scontato che investimenti di questo tipo sono, almeno per quanto riguarda il trasporto collettivo urbano, nella stragrande maggioranza pubblici, va analizzato il modo di finanziarli.

Rispetto al primo problema, non avendo vincoli di budget, dal punto di vista tecnico non è impossibile immaginare una struttura di trasporto collettivo efficiente, ecologico ed economicamente competitivo rispetto al trasporto individuale, sia per la qualità della vita dei cittadini, sia per le esigenze economiche della città. Qualche dubbio può esserci sulla capacità di installazione e di gestione da parte delle autorità pubbliche di una complessa struttura di trasporto collettivo. Ma questo problema, seppur reale, può modificarsi nel tempo attraverso meccanismi del *learning by doing* e con la capacità dei cittadini di selezionare i loro amministratori pubblici.

A mio avviso il vero tema da affrontare è quello della attribuzione dei costi. Una prima soluzione è di tipo privatistico e autoritario, il costo verrebbe coperto interamente dal pagamento da parte dei fruitori del servizio.

In questo caso risulta ovvio che il costo del servizio sarebbe talmente elevato che non potrebbe assolutamente essere competitivo con il trasporto individuale, a meno che tale competitività non sia aiutata da meccanismi di limitazione durissimi e fortemente autoritari nei confronti del trasporto individuale. In pratica si dovrebbe obbligare all'utilizzo del trasporto collettivo, indipendentemente dal costo molto elevato, in quanto verrebbero fortemente limitate, attraverso le proibizioni, le alternative meno costose di trasporto individuale.

Questa scelta dirigista e autoritaria difficilmente può essere implementata in un paese democratico nel quale sono i cittadini a scegliere gli amministratori.

La seconda soluzione è di tipo sociale, i costi possono essere coperti in gran parte dalla fiscalità generale. In questo caso, per coloro che usufruirebbero del servizio di trasporto, il costo diretto da sostenere potrebbe essere molto basso o addirittura nullo. Dal punto di vista economico, la competitività del trasporto collettivo rispetto al trasporto individuale sarebbe enorme e, nel caso in cui l'effetto prezzo abbia una forte incidenza, dovrebbe portare a uno spostamento notevole verso il trasporto collettivo. Questa è la soluzione, nella stragrande maggioranza di casi, adottata dalle varie amministrazioni in Italia.

Come è evidente, visto il traffico in tutte le città italiane, la cosa non sembra funzionare. Un motivo potrebbe essere che l'effetto competitivo del prezzo sia scarso, ma questa spiegazione è insufficiente se non accompagnata da una valutazione del rapporto prezzo/qualità. Infatti la competitività del trasporto pubblico va valutata tenendo conto anche della qualità del servizio: una soluzione di sostanziale copertura dei costi attraverso la fiscalità generale ha il grosso problema che un trasporto collettivo, qualitativamente concorrente al trasporto individuale, implicherebbe per la fiscalità generale costi estremamente elevati e politicamente non sostenibili.

Si innesca in questo modo un circolo vizioso:

- a) un trasporto collettivo efficiente sarebbe troppo oneroso e non praticabile dal punto di vista politico;
- b) vista la scarsa competitività qualitativa, l'utilizzo del mezzo collettivo è ridotto;
- c) la qualità ed efficienza del trasporto collettivo peggiora a causa del mancato effetto sostitutivo rispetto il trasporto individuale;
- d) si ha una selezione degli utilizzatori del trasporto collettivo, nel senso che viene principalmente utilizzato da chi non ha alternative per ragioni strutturali (ad esempio l'età) o economiche (i meno abbienti);
- e) sempre di più gli utilizzatori del trasporto collettivo sono diversi da coloro che, attraverso la tassazione generale, dovrebbero contribuire a pagarlo (basti pensare al trasporto in ore serali ormai relegato a extracomunitari e turisti);
- f) aumentano le resistenze politiche al finanziamento del trasporto collettivo e quindi peggiora l'efficienza e la qualità;
- g) si riparte dal punto b).

Eppure da tutti i punti di vista questa spirale è del tutto irrazionale; una drastica modifica del rapporto tra trasporto urbano collettivo e individuale avrebbe enormi vantaggi:

- 1) vantaggi di qualità: il trasporto collettivo sarebbe più rapido, più sicuro e meno stressante per i cittadini e tenderebbe a migliorarne la qualità della vita;
- 2) vantaggi economici individuali: il costo diretto del trasporto collettivo, finanziato in gran parte dalla fiscalità generale, sarebbe una frazione del costo del trasporto individuale (benzina, consumo del mezzo di trasporto, incidenti, multe, ecc.);
- 3) vantaggi economici collettivi: anche tenendo presente l'alto costo generale di un efficiente trasporto collettivo, il calcolo complessivo porterebbe senza dubbio a un risparmio (si pensi al consumo e alla manutenzione delle strade, alla vigilanza, al costo degli incidenti tra morti e feriti);
- 4) vantaggi ecologici: anche in questo campo i vantaggi sarebbero elevati, con possibilità di un notevole minor inquinamento am-

bientale, con tutti i benefici, anche economici ce ne deriverebbero.

Rimane un problema, quello occupazionale e del volume di affari che ruota attorno al trasporto individuale. Ovviamente molte sarebbero le categorie colpite da una sostituzione del trasporto individuale con quello collettivo, categorie che vivono appunto dei costi privati e collettivi del trasporto individuale. La mia opinione è che anche da questo punto di vista non solo non ci sarebbero svantaggi economici collettivi e occupazionali, ma anzi si potrebbero innescare meccanismi moltiplicativi. Tali meccanismi moltiplicativi di occupazione e di sviluppo economico proverrebbero essenzialmente dalla possibilità di innovazione e ricerca che il trasporto collettivo, anche attraverso le potenziali ampie economie di scala, potrebbe innescare.

Ciononostante non sembra che ci siano segnali di uscita dalla spirale negativa illustrata precedentemente, anzi si ha l'impressione di essere in un punto molto basso.

Soluzioni di mercato hanno dato ampia prova di non funzionamento, al contrario sono le maggiori cause della attuale situazione disastrosa. D'altra parte soluzioni di tipo politico nettamente autoritario non sembrano praticabili e probabilmente neppure auspicabili. Servirebbero politiche programmatiche di medio e lungo periodo, ma con scadenze e interventi decisivi e certi, e soprattutto con scelte politiche chiare presentate all'approvazione dei cittadini.

Che possibilità pratiche e attuabili abbiano queste politiche non sono in grado di dirlo: purtroppo, conoscendo i meccanismi di selezione e gli orizzonti temporali decisionali della classe politica italiana, locale e nazionale, restano molti dubbi e forti incertezze sulla possibilità di far prevalere delle scelte che sulla carta sembrano essere le migliori da tutti i punti di vista.

A questo punto vorrei fare una proposta fantasiosa e provocatoria: perché non suddividere le strade delle città in due settori rigorosamente e rigidamente separati, ma entrambi in grado di raggiungere tutte le zone della città. Un primo settore destinato esclusivamente, in modo rigidissimo e controllato, al trasporto collettivo semigratuito e al trasporto individuale ecologicamente sostenibile (piedi, biciclette, piccoli veicoli elettrici, ecc.); un secondo settore lasciato a qualsiasi tipo di

trasporto individuale, libero da vincoli, non controllato, senza divieti o regole, insomma più o meno come è attualmente il trasporto individuale nelle nostre città, ma in più liberato da tutte le regole vigenti.

Sarebbe forse questo l'unico modo per mettere effettivamente in concorrenza i due metodi di trasporto? Chi vincerebbe?