

E passato più di un anno da quando è iniziata questa terribile fase della nostra vita. Più di un anno di sofferenze individuali e sociali dovute a questa stramaledetta malattia. Stiamo andando verso l'estate e stiamo per cogliere i benefici di un piano di vaccinazione che ci lascia sperare una nuova normalità sociale, magari anche una nuova normalità economica. Ci troviamo quindi in un buon momento per tentare una prima riflessione su cosa è cambiato nel mondo delle strade e su cosa possiamo immaginare che ci rimarrà come eredità per il futuro della mobilità. Lo scorso anno abbiamo osservato il ribollire dei mercati. Mercati floridi, o comunque normali, che si sono depressi come soffiatti: pensate all'impatto del Covid-19 sul teatro, sui trasporti aerei, sugli alberghi. Lo stesso soffiato ha funzionato però al contrario, con altri mercati e settori: il farmaceutico, le telecomunicazioni e così via. L'economia è crollata trascinandosi dietro il traffico stradale, che non è risultato esente dal pagare un pegno ben cospicuo. Pochi giorni prima della stesura di questo testo, la Commissione ha pubblicato i dati sugli incidenti stradali: l'anno scorso 18.800 persone hanno perso la vita sulle strade europee, il 17% in meno rispetto al 2019. Si

tratta di una riduzione senza precedenti: 4.000 morti in meno sulle nostre strade! Altri responsabili della Commissione hanno però osservato che al crollo del traffico non ha fatto seguito un crollo proporzionale delle vittime. Da questa osservazione hanno tratto spunto per dire che le strade europee hanno la possibilità di migliorare ancora in termini di un "approccio di sistema" alla sicurezza stradale.

La società civile, vedendo il disastro da un lato e le opportunità - anche europee - dall'altro, si è girata verso di noi, verso il mondo delle infrastrutture, per capire se riusciamo a dare una spinta alla ripartenza, per capire quale è il nostro contributo alla ricostruzione. Tutti sappiamo che Von der Leyen ha annunciato il "Next Generation EU" come strumento per il rilancio dell'economia, una manovra munita di circa 1.800 miliardi di euro (i 750 di Next Generation più gli oltre 1.000 miliardi a budget). Il Piano Nazionale italiano di Ripresa e Resilienza (PNRR) si è pure orientato verso gli obiettivi di Sostenibilità Ambientale e Digitalizzazione decisi insieme a Bruxelles: guardando le famose 269 pagine, si vede che le parole della "digitalizzazione" ricorrono 428 volte, 158 volte le parole che girano sulla "sostenibilità", 39 volte le "strade". Ovviamente, le auspicate evoluzioni positive dell'economia avranno un impatto diretto sulla mobilità stradale in generale, mentre la digitalizzazione potrà portare benefici per i cittadini, come evidenziato anche dal libro "Digitalisation of road transport in Europe" (European ITS Platform), per il caso della digitalizzazione delle strade.

La strada che porta a una nuova mobilità

Lezioni apprese da un anno di Covid-19

Qualcuno di voi avrà forse scorso l'articolo "Lessons from a year of COVID" di Yuval Noah Harari sul Financial Times: vi si pone in parallelo il Covid con l'epidemia "Spagnola". Negli anni '20 dello scorso secolo, se qualcuno avesse ordinato all'intera popolazione di rimanere a casa, avrebbe provocato la rovina economica, il crollo della società e la fame di massa. È palese che, dopo un secolo, l'automazione dei processi e internet hanno cambiato lo schema del gioco: la chiusura prolungata (lockdown) è stata misura assai severa, ma praticabile nei termini ben noti, almeno per i paesi ricchi. L'organizzazione della società è oggi più resiliente: nonostante lo stress cui è stato sottoposto, il sistema della logistica, strade comprese, ha continuato a funzionare.

L'anno del Covid ha però messo in evidenza lo strapotere che, nella nostra società, ha assunto la tecnologia dell'informazione. Questo potere si è ulteriormente ampliato proprio perché la pandemia ha accelerato la digitalizzazione, costringendo tutti noi a imparare e a usare quei nuovi servizi, che continueremo a utilizzare in futuro. Per secoli, la distanza geografica ha rappresentato una funzione di costo che ha contribuito a determinare dove le città si sono insediate, dove le imprese dovevano produrre/vendere e dove le famiglie potevano scegliere di vivere, lavorare e consumare. La presenza/assenza di infrastrutture stradali ha contribuito a modulare questo costo. E se questo costo oggi diminuisse drasticamente, grazie alle nuove tecnologie? Se le persone potessero lavorare da qualsiasi luogo, i quartieri affollati inizierebbero a diradarsi? Forse non siamo ancora a quel punto, ma è chiaro che queste funzioni di costo, oggi, sono modulate in riduzione dalle tecnologie con un processo ulteriormente accelerato dalla crisi del Coronavirus. Le conseguenze per l'organizzazione del territorio e, in cascata, per la mobilità sono enormi.

Se la vicinanza al proprio lavoro non fosse più il fattore determinante per decidere dove vivere, allora l'attrattiva delle periferie potrebbe diminuire, magari favorendo quei territori che sono distribuiti per natura, come l'Italia: il Paese degli 8.000 campanili! In conclusione: moderato ottimismo per le strade, per il mondo dell'ingegneria, ma con una mobilità nuova e diversa e, soprattutto...vaccinatevi appena potete.



Roberto Arditi
Direttore Sicurezza stradale
SINA SpA (Gruppo ASTM)