

Trasporti ed efficienza economica

Costi del traffico Se la globalizzazione induce a perseguire una migliore *performance*, la «chiave di volta» è la mobilità di individui e merci

Edoardo Beretta

I trasporti nel Ventunesimo Secolo sono divenuti strumento essenziale per affrontare le sfide delle prossime decadi. È la globalizzazione a portare sempre più tale termine in contatto con un altro, cioè «efficienza». Emblematiche sono alcune immagini di recenti nevicate – nel caso specifico, scattate da grattacieli americani –, che mettevano in risalto (servendosi della neve quale mezzo di contrasto) il sovrappiù territoriale utilizzato nella pianificazione stradale. In altri termini, le parti di vie rimaste candide (non poche, peraltro, e ribattezzate subito *sneckdown* dalla crisi fra *snowy*,

«nevoso», e *neckdown*, «isola salvagente») simboleggiavano una gestione del bene «viabilità» non sempre confacente alle esigenze automobilistiche.

La ricerca di «efficienza», da intendersi quale combinazione fra «economicità», «rapidità di gestione», «minor impatto ambientale», diventa già ora pressante, come dimostrano mezzi di trasporto – indipendentemente dagli oggetti (o dai soggetti) da veicolare – sempre più rivoluzionari quali droni o vetture dotate di autopilota. La dualità della tematica «trasporti» è particolarmente evidente: da un lato, l'individuo è orientato alla fruizione veloce e comoda di luoghi quali posto di lavoro,

località di vacanze o residenza, mentre dall'altro la strategicità di tale branca per il settore produttivo stesso è essenziale. In comune hanno, però, entrambe l'obiettivo di pervenire a soluzioni efficienti nel suo più ampio senso. Mai come ora, infatti, la risorsa «tempo» è percepita come «scarsa», cioè da farne uso oculato. Ad esempio, l'interconnessione rende necessari ricerca e sviluppi di risposte sempre più dinamiche per ridurre variabili quali le consegne, associandovi anche un risparmio in termini di costi: infatti, soluzioni di trasporto efficienti comportano un (potenzialmente) più rapido *turnover* degli ordini in ingresso. Apparentemente

in modo banale ma assai concreto (e spesso irrisolto), il cittadino medio è piuttosto interessato alla riduzione dei tempi di percorrenza fra casa e lavoro. Se quest'ultimo argomento non rappresenta certo una novità, la «posta in gioco» è oggi forse più pesante: in società in cui l'individuo è sempre più «pressato» da svariati obblighi (familiari e lavorativi, ma anche sociali e ricreativi) ogni frazione di tempo eccedente la durata «x» potenzialmente sufficiente può ingenerare effetti a catena quali *stress*, ritardi lavorativi o rinuncia volontaria ad opportunità di acquisto. Se a ciò si accostano i dati su quanto PIL le principali nazioni europee generino ogni ora lavorativa – ma si pensi anche solo alle opportunità extra-lavorative sprecate –, è evidente che il traffico sia ben più del «solito» problema.

Sono le economie post-industriali ad averci insegnato la dipendenza dal settore terziario – sia per consumi, sia per attività produttiva –, rendendo la crescita economica sempre più legata «a doppio filo» alla variabile «efficienza». Quanto è colpevole il poco uso di «telelavoro» e *desk sharing*, che comporterebbero migliore efficienza e *work-life balance* oltre che minore traffico e manutenzione dell'infrastruttura viaria, altrettanto lo sono le (troppo) poche sinergie create con il macro-tema della tutela ambientale. Quanti di noi hanno il loro impianto semaforico «preferito»,

dinanzi a cui sostano preziosi minuti e che li induce a pensare quanto salvifica sarebbe una banale «onda verde»? E non terrebbe neanche l'eventuale obiezione, per cui quel «rosso» abbia funzioni educatrici e disincentivanti: infatti, all'utente la mano pubblica dovrebbe offrire alternative di trasporto più che valide, che implicherebbero però un elevato grado di complessità gestionale e spesa collettiva. E, non ultimo, di quante ore dovrebbe constare la giornata per essere un «buon» cittadino? In ambito aziendale, invece, sono cruciali le tempistiche di consegna – sia *business-to-consumer* (B2C) sia *business-to-business* (B2B) – in quanto foriere di migliore rotazione del magazzino e crescente efficienza interaziendale. Se proiettato in ambito internazionale (da cui ciascuna economia dipende ormai sempre più), il problema evidentemente si complica ulteriormente e le occasioni di (in)efficienza si replicano. Molta «strada» è ancora da percorrere e competerà ai *policymaker* scoprire al più presto la «ricetta» ideale.

Note

1. <http://inrix.com/scorecard/>
2. *ibidem*
3. http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=PDB_LV#
4. <https://data.oecd.org/emp/labour-force.htm>
5. Dato del 2014

Le città più trafficate in Europa

Top ten delle città europee più trafficate ¹	Numero medio di ore perse nel traffico (pro capite all'anno), 2015 ²	PIL pro ora lavorata (\$, prezzi correnti, PPA corrente), 2015 ³	Forza-lavoro (in milioni), 2015 ⁴
1. Londra (zona pendolari)	101	51,9 (Regno Unito)	32,95 (Regno Unito)
2. Stoccarda	73	65,2 (Germania)	42,16 (Germania)
3. Anversa	71	68,7 (Belgio) ⁵	4,97 (Belgio)
4. Colonia	71	65,2 (Germania)	42,16 (Germania)
5. Bruxelles	70	68,7 (Belgio)	4,97 (Belgio)
6. Mosca	57	–	76,59 (Russia)
7. Karlsruhe	54	65,2 (Germania)	42,16 (Germania)
8. Monaco di Baviera	53	65,2 (Germania)	42,16 (Germania)
9. Utrecht	53	65,6 (Paesi Bassi)	8,93 (Paesi Bassi)
10. Milano	52	51,7 (Italia)	25,50 (Italia)