

Segue dalla prima

SMETTIAMOLA DI GIOCARE A SCARICABARILE

Mauro Calise

Senza, cioè, mai dimenticare che siamo alle prese con un evento senza precedenti nella storia delle democrazie. E che le risposte dei governi, inevitabilmente, riflettono pregi e limiti del sistema in cui eravamo fino a febbraio, e ancora fondamentalmente restiamo. Perché i salti bruschi – miracoli – li fanno solo i santi. O i dittatori. E spesso solo a parole. Facciamo tre esempi per capirci. Non c'è persona che abbia incontrato di recente che non ci sia lamentata del fatto che non siamo – in quattro mesi! – riusciti a potenziare i trasporti. Ci proviamo da una trentina d'anni. Un bando di gara per comprare nuovi treni per la metropolitana richiede da sei mesi a sei anni (a Napoli anche di più). Sempre che ci siano i fondi. In cassa. E quelli europei, se verranno, ci saranno non prima di un anno. Se le cose stanno così, l'unico modo per evitare il sovrappopolamento micidiale che abbiamo visto in queste settimane era evitare che riaprissero le scuole. In prima e superiori. Per tre ragioni. La prima è che le fasce d'età delle elementari e medie inferiori spesso ricorrono ad altri mezzi, privati o schoolbus che

siano. Sono meno autonome, e quindi anche più controllabili. La seconda, non meno importante, è che la didattica a distanza funziona malissimo alle elementari, così così alle medie ma solo con sforzi eroici del corpo insegnante. Molto meglio alle superiori. Sempre, ovviamente, che invece di occuparsi dei banchetti mobili si fossero investite risorse a formare in questo senso i docenti. La terza è che a casa – pur tra tanti disagi – gli adolescenti possono restare soli, e consentire che i genitori, se indispensabile, vadano al lavoro. Sono opinabili queste osservazioni? Non credo proprio. Ma se ci fosse ancora qualche dubbio sul ruolo della circolazione scolastica come volano dell'epidemia, basta leggere l'esemplare analitico di Battiston sul Corriere di sabato, con dati e grafici che suffragano irrefutabilmente le tesi. Quindi, bene ha fatto il governo a intervenire con decisione su questo punto. Poteva farlo prima, ma, come si dice in questi casi, meglio tardi che mai.

Secondo esempio, il tasto dolentissimo delle attività commerciali. Qui il problema è di natura tecnica. Se una fabbrica mette tutti in cassa integrazione, si sa subito a chi e come inviare gli assegni compensativi. Possono esserci ritardi e,

pur troppo, ci sono stati – anche perché si sta mettendo sotto sforzo una burocrazia statale – qualcuno ricorda Quo vadis? – per giunta per lo più in smart-working. Ma i soldi comunque arriveranno. Con il commercio, e attività correlate, si entra in un'altra dimensione. Sembra che all'improvviso ci siamo tutti dimenticati di quello che – per usare un eufemismo – chiamiamo il mondo del sommerso, e quel suo annesso e connesso che sarebbe l'evasione fiscale. Il modo più sicuro per garantire un ristorno delle perdite per le chiusure forzate sarebbe attraverso il credito di imposta. Già. E quando l'imposta non c'è, o è solo minima rispetto al ricavo effettivo dell'attività? Come può – deve – intervenire lo Stato? C'è magari chi sta pensando: ben gli sta, se lo sono meritato. Ma il problema sociale non cambia. E quelli che si sono visti in piazza a Napoli – e probabilmente si vedranno in altre piazze d'Italia – sono comunque cittadini – elettori – i cui conti a fine mese non tornano. E non è facile farli tornare.

Terzo esempio, gli ospedali in affanno. Sarebbe un bel gesto di deontologia professionale se gli autori dei numerosi servizi di quest'estate sui reparti Covid nuovi di zecca e inutilizzati

facessero anche loro un'autocritica. Si stanno tutti rivelando indispensabili. Ma, purtroppo, ancora insufficienti. Perché continua a mancare il personale. Anche qui: Assumete, assumete! Come se si trattasse di pescare infermieri e anestesisti per strada, e metterli a gestire reparti complicatissimi di terapia intensiva. Convertire un sistema sanitario dissanguato da tagli decennali è un'operazione ciclopica. E chissà se tra qualche anno, quando dovremo pagare il conto, non ci sarà chi tornerà a dire che è stato un errore investire tanti quattrini nella sanità pubblica. Come continuano a dire in America. A proposito, mentre provate a aggiungere a questa lista altri casi soppassando – senza urlare – i pro e i contro, non dimenticate che gli aspetti più critici di questa pandemia potrebbero subire una svolta dopo il primo martedì di novembre. Se resisterà il tentativo europeista di affidare ai governi il compito di gestire questa sfida titanica. O se prenderà forza – e fuoco – la linea liberista trumpiana, con seguaci in America latina e domani, chissà, anche su questa sponda dell'Atlantico. La linea dei salvi chi può. Che poi sarebbe la legge del più forte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Segue dalla prima

CAOS TRASPORTI, COSA FARE ORA E PER IL FUTURO

Ennio Cascetta

Ciò soprattutto nel Mezzogiorno, anche a livello locale. Purtroppo ci tocca dire che lo avevamo detto già ad aprile e maggio dalle colonne del Mattino: bisogna prepararsi per tempo con interventi per l'emergenza da un lato e strutturali dall'altro. Poco purtroppo è stato fatto ed ora tocca intervenire in affanno. Ma c'è anche la possibilità di una svolta strutturale per il futuro di questo settore. Negli ultimi 10 anni i trasferimenti dello Stato per il trasporto pubblico locale sono stati tagliati per un totale di circa 11 miliardi. In alcuni casi regioni e comuni sono intervenuti a riparare i vuoti di bilancio ma in molti altri il servizio è stato semplicemente ridotto. Il risultato è che in Italia vengono considerate normali situazioni di affollamento sui mezzi pubblici indispensabili in altri paesi. Si ritiene accettabile in questa fase 2 una densità

a bordo di cinque persone a metro quadrato, addirittura una riduzione all'80% di una densità "ammessa" di sei. Immaginate 5 persone ammassate nello spazio di una cabina di ascensore...

C'è poi il tema delle gare per l'acquisto di nuovi mezzi che possono durare anche più di un anno e l'epidemia ha causato ulteriori ritardi per esempio nella consegna di quelli che erano stati acquistati grazie agli stanziamenti fatti nel 2016. Intanto il Governo, su iniziativa della ministra De Micheli, ha destinato 900 milioni di euro al settore per rimborsare i mancati introiti causati dalla pandemia e recentemente altri 300 milioni per contratti di servizi integrativi col noleggio di nuovi mezzi. Rimango convinto, come proponevo nella scorsa primavera, che piuttosto che nuovi mezzi bisognerebbe noleggiare con gare semplificate autobus e autisti dall'enorme bacino di aziende di

autotrasporto turistico oggi completamente ferme. Penso che sarebbe stato, e ancora potrebbe essere, un affare per la collettività che comunque paga la cassa integrazione agli autisti di queste aziende. Ma questa comunque rimarrebbe una soluzione tampone per un problema che è invece strutturale.

Il piano next generation europeo può rappresentare un'occasione per risolvere il problema alla radice con investimenti in mezzi e infrastrutture ma anche risorse per far compiere a questo settore quella svolta di trasparenza e qualità alla quale si è ostinatamente opposto per decenni. Gli interessi congiunti di politica e rappresentanza sindacale hanno di fatto impedito che la riforma del 1997, ossia l'affidamento a gara dei contratti di servizio pubblico su gomma e su ferro, diventasse la regola e non l'eccezione. Eppure dove i servizi di trasporto pubblico sono stati affidati a

gara i risultati sono stati generalmente molto positivi, in alcuni casi le stesse aziende di proprietà dell'Ente pubblico, Comune o Regione, hanno offerto i servizi a costi più bassi, eliminando semplicemente inefficienze e vincoli di un passato remoto. Sta di fatto che i costi al chilometro delle aziende italiane sono mediamente più alti di quelli medi europei di circa il 30% e in questa media ci sono aziende per le quali il costo di un chilometro è più del doppio del cosiddetto costo standard, ossia quello che dovrebbe essere il costo medio tenendo conto di tutto, la vetustà del parco veicolare, la lentezza del traffico, il personale. Insomma risorse aggiuntive importanti per eliminare gli extra-costi delle aziende rispetto ai costi standard, ad esempio con pre-pensionamenti del personale in esubero e altre forme di re-impiego, finanziamenti per bus e treni, ma solo per Regioni e Città metropolitane che

mettono a gara i servizi. Ci sarebbero certamente i tempi e gli obiettivi misurabili che l'Unione Europea richiede per utilizzare i fondi del Recovery.

Sembra che il Governo stia prendendo in considerazione un progetto "trasporto pubblico locale" nell'ambito del recovery, c'è da augurarsi che ci siano risorse e regole adeguate all'impresa. L'Italia del dopo Covid non può più permettersi sprechi e inefficienze a danno della mobilità degli studenti e dei tanti cittadini che avranno ancora più difficoltà a sostenere i costi più alti dell'automobile. Se è vero che il Recovery dovrebbe finanziare riforme di sistema che vadano nella direzione della sostenibilità ambientale e sociale, quale migliore occasione per una riforma a tutto tondo del trasporto pubblico con le risorse necessarie per attuarla davvero?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

CONTRO IL COVID UNA LOTTA IMPARI SENZA L'ARMA DELLA BANCA DATI

Francesco Grillo

«Dov'è la conoscenza che abbiamo perso nell'informazione? Dov'è la saggezza che abbiamo perso nella conoscenza?» Fu Thomas Stearns Eliot, cento anni fa e grazie all'intuizione di cui si nutrivano i grandi poeti, a fornire la spiegazione più sbalorditivamente esatta del paradosso che l'Italia e l'Occidente sta vivendo in questi mesi di epidemia fuori controllo: non necessariamente un aumento di informazioni incrementa la nostra conoscenza; e non è inevitabile che maggiore conoscenza si traduca nella saggezza che occorre per governare società complesse.

Nel mondo dei "big data", il fallimento che congegneremo alla Storia è che mentre la quantità di informazioni che riguardano tutti raddoppiano ogni diecimila mesi, siamo – dopo otto mesi dall'inizio della pandemia – senza neppure uno straccio di banca dati, sia a livello italiano che europeo, che permetterebbe ad un politico o ad uno studioso di capire come risolvere – città per città – l'equazione difficile che il virus ci impone. Lo scandalo è che, in un contesto nel quale la "privacy" fu, da tempo, sacrificata sull'altare di onnipotenti monopoli digitali, abbiamo rinunciato per difenderne il simulacro, alla più potente arma che avevamo a disposizione per combattere il nemico che sta vincendo. E sembra, a volte, impotente la stessa scienza delle università europee frammentata com'è in micro specializzazioni sempre più irrilevanti di fronte ad una complessità che richiede la capacità di unire invece i dati per arrivare ad una soluzione. Tre sono i buchi nei rispetti ai quali è

urgentissimo che i governi – quello italiano ma la stessa Commissione europea – assumano decisioni, in un mondo nel quale i dati sono più importanti, persino, dei soldi (del cosiddetto "Recovery Fund").

Va, innanzitutto, considerato un investimento assolutamente prioritario quello necessario a realizzare in tempi brevissimi (molti dei dati ci sono già) un unico sistema informativo nazionale sull'epidemia che alimenti una banca dati che deve essere pubblica. Non ci possiamo più permettere soluzioni troppo generali per essere efficienti (perché mai, ad esempio, si stabilisce che sull'intero territorio nazionale almeno il 75% della didattica delle scuole superiori deve essere a distanza, se enormi sono le differenze tra un liceo ed una scuola tecnica e altrettanto grandi sono quelle tra un liceo in provincia di Oristano ed uno a Milano?) ed avere informazioni usando l'intero Paese come fonte è fondamentale anche solo per giocarsi la partita contro una natura che ci sta surclassando. Avere più dati è questione insieme di democrazia ed efficienza e non possiamo continuare a far finta di decidere aspettando studi epidemiologici rifatti su misura o facendo ricorso ad aneddoti sparsi. Deve essere anzi questa anche l'occasione per unificare a livello nazionale i dati di ventuno informatiche regionali che, finora, sono quasi sempre servite solo ad alimentare consulenze inutili. Fondamentale può essere, in questo senso, il ruolo dell'Unione Europea (vista l'impotenza di un'Organizzazione Mondiale della Sanità che pretende di governare un'epidemia globale avendo a disposizione un budget inferiore a quello che sulla sanità spende la Regione Molise).

Attualmente le risorse del meccanismo europeo di stabilità (Mes) dedicate agli ospedali, sono quasi cannibalizzate dall'intervento della Banca Centrale Europea che garantisce a Stati fortemente indebitati di indebitarsi ulteriormente a tassi quasi negativi; la sanità deve diventare, invece, priorità della parte a fondo perduto dell'intervento della Commissione e va attaccata ad un'unica condizione, che deve essere quella di garantire una capacità di lettura dell'epidemia a livello continentale.

Esiste uno striminzito Centro Europeo per la prevenzione ed il controllo delle malattie, ma con tutta evidenza molto di più va fatto perché il Covid-19 segna la crisi di un modello sanitario e di welfare che ritenevamo superiore a qualsiasi altro (il grafico che accompagna questo articolo dimostra come i Paesi dell'Unione stanno pagano un prezzo più elevato di altri che in sanità e welfare spendono molto di meno); e non si può continuare a chiedere all'Europa di curare in ritardo disastri che l'Europa non può neppure contare.

In secondo luogo, la "guerra" la stiamo perdendo sul fronte del tracciamento. Abbastanza incomprensibile fu la decisione (di nuovo europea e concordata con tutti gli Stati membri) di dotarsi di ventisette nuove applicazioni nazionali nel nome di una protezione di dati personali che ci è già sfuggita di mano. Molto più semplice sarebbe stata ed ancora l'opzione – praticata in Israele e in Corea del Sud – di fornire ad ogni cittadino gli strumenti per poter chiedere ai propri fornitori di servizi legati al tracciamento (da Google a Garmin) di trasmettere l'informazione sulla propria posizione. Ciò ci avrebbe dato l'arma che sta facendo vincere l'Asia e avrebbe, finalmente,

reso le persone consapevoli di propri diritti che l'Europa sta cercando di difendere con regolamentazioni (come quella del Gdpr) che rimarranno scarsamente efficaci fino a quando non si incontreranno con l'energia dei singoli cittadini che ne scoprono la forza. Immuni, in questo senso, è una buona applicazione, nata però da una scelta politica – italiana ed europea – che tanto assomiglia a quella di chi decide di andare in guerra armato di un elegante ed inutile temperino. Infine, il rapporto tra scienza e politica. Di fronte alle incertezze di un secolo che ci imputa questioni radicali e nuove, ricorrere agli "esperti" diventa una contraddizione logica. Persino semantica. L'esperto non può vedere l'innovazione non incrementale e vi ha, persino, un conflitto di interesse (nel senso che rischia di essere spiazzato). Al posto di "comitati tecnico-scientifici" andrebbero riorganizzati gruppi di persone intelligenti che si ritrovano attorno ad un problema che vogliono, devono risolvere. E tale esigenza andrebbe colta per ristrutturare le stesse università articolate – a Roma come ad Oxford – in centinaia di comunità accademiche autoreferenziali che vivono di pubblicazioni che nessuno legge e sempre meno rilevanti. E allo spirito della generazione dei grandi intellettuali del Novecento come Eliot che, in fondo, bisognerebbe tornare. Ed è questa l'occasione che un'ora così buia ci presenta. Per ricominciare a risolvere domande fondamentali come quella di come riportare le macchine al servizio dell'uomo e le informazioni alla base di un'intelligenza collettiva di cui abbiamo bisogno per ritrovare equilibri che abbiamo perso.

www.thinktank.vision

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MATTINO
FONDATA NEL 1892

UFF. Redattore capo centrale
Antonio Velardi (responsabile)
Vittorio Del Tufo (capo ufficio)
Aldo Balestra, Antonella Laudisi

Direttore Responsabile
Federico Monga

Soggetto designato al trattamento dei dati personali:
Federico Monga

Presidente e Amm. delegato
Albino Majore

Consiglieri
Azzurra Caltagirone
Alvise Zanardi

IL MATTINO S.p.A. Sede legale via Barberini, 28 - 00187 Roma.
Redazione Centro Direzionale, Torre Francesco - Isola BS, 33° piano - 80143 Napoli - Tel. 081/7947.111 - 690. Centro stampa Stampa Napoli 2015 srl, ASI Caivano, località Pascarola (NA). © Copyright IL MATTINO S.p.A. - Tutti i diritti sono riservati.
Concessionaria di Pubblicità PIEMME S.p.A. Centro Direzionale, Torre Francesco - Isola BS, 32° piano - 80143 Napoli, Tel. 081/2473111 - Fax 081/2473220. Copie arretrate versione digitale: Tel. 081/7947240.
Registrazione Tribunale di Napoli al numero 338 del 19 aprile 1950. Certificato ADS N.8648 del 25/05/2020