



N°. 466

27 aprile 2020

ASPETTANDO GODOT

di Giampiero Cardillo⁽¹⁾

“Oggi non verrà, verrà domani” dice il ragazzo ai due protagonisti in vana attesa di Godot, nel dramma assurdo di Samuel Beckett. E quando dicono: “Well? Shall we go?” (bene? Possiamo andare?) - “Yes, let’s go” (Si andiamo). E l’indicazione scenica che mette fine al dramma dice: “They do not move.” (Essi non si muovono).

È un po’ quello che ci capita di vedere attorno a noi. Ma non siamo a teatro. È la vita vera. Tutti dobbiamo aspettare quello che anche oggi non verrà: il vaccino. Ventinove *team* di ricerca al lavoro, cinque i più promettenti, quello della Johnson&Johnson in fase di sperimentazione doppio cieco, quello Italo-inglese in vantaggio, in quanto Bill Gates promette di finanziarne la produzione. Ma ci vuole tempo, non si sa quanto, ma non meno di un anno e mezzo per disporre realmente.

Vorremmo muoverci dalla paralisi, ma rischiamo di far finta di muoverci, perché la paralisi si ripresenterà dietro l’angolo, dicono in troppi.

Ma c’è un modo per uscire da questo teatro dell’assurdo in breve tempo per muoverci dal torpore organizzativo cui la paralisi sembra aver abituato tutti, governati e governanti?

Abbiamo dato estrema dignità al fermare tutto e tutti. Abbiamo preso tempo, abbiamo de-collassato solo in parte il sistema sanitario travolto dall’evento. Ci siamo convinti, non senza contraddizioni, che occorra riaprire l’Italia ben prima di disporre di un vaccino. Ci stiamo rendendo conto di sapere ancora troppo poco non solo del *virus*, ma anche della sua reale diffusione, che potrebbe coincidere con molti milioni di infettati. Stiamo per ridurre con molta incertezza un eccezionale coprifuoco amministrativo, unico nella storia repubblicana e pensato impossibile fino ad oggi, anche per i grandi e benemeriti cultori della “più bella Costituzione del mondo” e anche per chi ritiene gli Italiani incapaci di auto-disciplina.

L’ottimo scienziato **Massimo Galli** venerdì sera in tv, canale9, osservava pacatamente che va bene muoversi e “riaprire”, ma “*siamo un pochino in ritardo*”. Si riferiva a sperimentazioni di modelli di ridotta vicinanza che pur tuttavia dobbiamo osservare per riaprire in sicurezza. Modelli che andrebbero perlomeno provati in forma ridotta per vedere se funzionano.

La particolare circostanza di aver accentrato molti poteri nella Presidenza del Consiglio, potrebbe giocare un ruolo positivo per accelerare processi di virtuosa riforma istituzionale, collateralmente alle misure di cautela da utilizzare nella riapertura delle attività del Paese.

Suggerirei due “ambienti”, fra i molti, dove la straordinaria potenza concessa *all’uomo solo al comando* avrebbe l’opportunità di tramutare il disastro in ottima opportunità di cambiamento virtuoso:

- il **trasporto casa-lavoro-casa e casa-scuola-casa** di chi debba riprendere a lavorare e studiare (misura temporanea, ma suscettibile di riflessioni future per apprezzarne la permanenza in forme diverse);

⁽¹⁾ Presidente di Servire l’Italia.



Condividi su Facebook



- la ristrutturazione della **medicina di base e dell'assistenza domiciliare**, demoltiplicando il modello attuale **ospedalocentrico** (misura complessa, quanto necessaria e da ritenersi permanente ove si riuscisse a realizzarla).

Vediamo il primo ambiente dove si è *un pochino in ritardo*: il trasporto casa-lavoro-casa.

Lascio ai lettori più audaci la verifica dei numeri miliardari (più di un miliardo di passeggeri l'anno). Numeri che si leggono nei rapporti sul trasporto urbano della città più critica: Roma⁽²⁾.

Poiché consideriamo più di un miliardo di trasporti l'anno misurati negli anni scorsi nei mesi ordinari, si tratta di amministrare 100 milioni di passeggeri il mese, quasi 3,5 milioni di passeggeri/giorno. È un calcolo che è approssimato per notevole eccesso, essendo la riapertura penalizzata da

⁽²⁾ Abbiamo utilizzato i dati disponibili del 2015, nel testo **"Il trasporto pubblico locale a Roma" Pag. 13 e segg., che utilizza numeri più manovrabili per un articolo di proposta non immediatamente operativa. Per dati aggiornati, molto disaggregati e con unità di misura meno percepibili immediatamente, si rimanda al sito romamobilità.it - rapporto mobilità 2019, che mostra molti altri aspetti connessi al traffico romano e dei dintorni.**

Nell'anno 2015 la domanda di trasporto pubblico locale a Roma è stata misurata in 1.183 milioni di passeggeri, in calo del 6,0% rispetto al 2014 dopo la crescita registrata rispetto al 2013 (+4,9%). Sempre nel 2015, il volume di passeggeri di Roma era superiore alla somma delle altre quattro maggiori città in termini di volumi di passeggeri, ossia Milano, Torino, Venezia e Genova. I dati 2019 più o meno coincidono.

Il dato comparativo considera il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: autobus, tram, filobus, metropolitana, trasporti per vie d'acqua, funicolare/funivia e altri sistemi ettemetrici. Sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani.

(Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat – Dati ambientali nelle città).

Una delle dimensioni puntualmente misurabili è quella relativa alle vidimazioni ai tornelli delle stazioni metropolitane. Nel 2016, nello specifico, a Roma si sono registrate 196.305.694 vidimazioni ai tornelli metro, una cifra in calo dell'1,0% rispetto all'anno precedente. Circa 109 milioni di vidimazioni (il 55,5% del totale) sono relative alla linea A, circa 74 milioni alla linea B/B1 (37,7% del totale) e poco più di 13 milioni alla linea C (6,8% del totale). Il numero di vidimazioni annue di quest'ultima linea è cresciuto del 74,2% rispetto al 2015, mentre sulle prime due linee il numero è diminuito rispettivamente del 2,5% e del 6,1%.

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac (Relazione gestionale).

Scendendo al dettaglio delle singole stazioni, si nota che circa 20,5 milioni di vidimazioni (il 10,5% del totale 2016) sono relative alle due stazioni metro di Termini, con una sempre maggiore preponderanza della stazione della linea A rispetto alla linea B. In generale, all'interno della linea A le stazioni a maggior afflusso risultano essere quelle centrali e di connessione: oltre a Termini (13,1 milioni di vidimazioni, +7,4% rispetto al 2015), le prime per volume di traffico risultano infatti essere Ottaviano (8,7 milioni, +0,8% rispetto al 2015), Flaminio (7,6 milioni, -0,8% rispetto al 2015) ed Anagnina (6,5 milioni, -13,0% rispetto al 2015). La linea B/B1, come anticipato, è quella che presenta il calo più sensibile rispetto all'anno precedente in termini di vidimazioni (-4,8 milioni anno su anno); le due stazioni a maggior traffico continuano essere Termini (7,5 milioni di vidimazioni, -19,7% rispetto al 2015) e Piramide (5,9 milioni, -6,6% rispetto al 2015), mentre la stazione Colosseo scavalca al terzo posto quella di Tiburtina con 5,5 milioni di vidimazioni ed una crescita del 6,8% rispetto al 2015 (Tiburtina 5,4 milioni e -7,7% rispetto al 2015). Come visto, i volumi di traffico della linea C sono sensibilmente minori, ma la crescita anno su anno (+5,7 milioni) fa ipotizzare un consistente passaggio soprattutto dalla linea B; le stazioni a maggiore afflusso sono quelle più centrali, ossia Lodi (2,4 milioni di vidimazioni, +147,2% rispetto al 2015) e Pigneto (1,1 milioni, +94,6% rispetto al 2015).

Un'altra dimensione misurata puntualmente, ma difficilmente utilizzabile nella stima del volume di passeggeri, è data dalle obliterazioni sui mezzi di superficie Atac. I dati di obliterazione, infatti, non sono rappresentativi del volume trasportato sulle singole linee, sia per la possibilità di viaggi multipli data dai titoli di viaggio a tempo (BIT, BIG ...), sia perché non tengono conto dei passeggeri muniti di abbonamento mensile/annuale/agevolato (la mancata convalida di tali titoli alle obliteratrici, d'altra parte, non è attualmente sanzionabile). Ad ogni modo, il numero di obliterazioni sui mezzi di superficie Atac nel 2016 ammonta a 25.348.187, con una media di circa 2,1 milioni di obliterazioni al mese.

Un'indicazione utile, nella stima dei volumi di traffico del trasporto pubblico locale, è fornita anche dal numero di titoli di viaggio venduti. Data la rilevante presenza di titoli di viaggio a validità mensile o annuale, tale misura offre soltanto una dimensione utile in termini di composizione dei titoli di viaggio per tipologia e di confronto temporale.

I titoli di viaggio venduti da Atac S.p.A. nel 2016 ammontano a 100,3 milioni di unità, in aumento del 2,7% rispetto al 2015 dopo il calo del 6,4% dell'anno precedente. I ricavi da titoli di viaggio crescono leggermente meno anno su anno (+1,6%), passando dai 260,7 milioni di euro del 2015 ai 264,8 milioni del 2016. Nel 2018 i numeri non cambiano sostanzialmente.



imposta lentezza dei processi produttivi e commerciali. Ma le basi eccessive del calcolo diventano utilizzabili perché verranno imposte gravi misure di contenimento anche nella capacità di esercizio del trasporto di persone.

La “forza” disponibile per trasportare persone, riducendo di $\frac{3}{4}$ le capienze nelle vetture, trova la flotta disponibile su rotaia e gomma del tutto insufficiente.

La diluizione per orario di entrata al lavoro non basterebbe a ridurre le code.

Una soluzione da sperimentare sarebbe riassumibile così:

incrementare la flotta del trasporto pubblico con la flotta di mezzi privati destinati al turismo minuto e di massa, per trasportare, casa-lavoro-casa e casa-scuola-casa, una parte dei trasportati, sottraendoli alle code.

Occorre una autorizzazione straordinaria alle ditte e ai possessori di mezzi idonei ad esercitare il trasporto turistico (NACC)⁽³⁾ perché possano esercitare il trasporto pubblico generalizzato, i cui costi potrebbero gravare sulle imprese produttive e commerciali per le più grandi e, consorziandole assieme, se troppo piccole.

Per le scuole pubbliche e private, realizzare più corse giornaliere nell’ambito di un orario flessibile di entrata a rotazione fra le classi.

In questo modo si potrebbe raggiungere il **duplice scopo** di decongestionare la flotta pubblica e di far tornare al lavoro i disoccupati dei circuiti turistici paralizzati per almeno altri sei mesi.

Occorre, anche, una defiscalizzazione delle prestazioni private per favorirne l’uso.

Se un bus turistico ha 60-70 posti, un terzo di questi vale una ventina di posti.

Si tratta di una forza privata aggiuntiva di trasporto capace, su Roma, con 1951 unità di flotta, di 39.020 unità trasportate per tragitto (la metà della capacità richiesta dall’utenza).

Ove si volesse raggiungere un risultato migliore, si dovrebbe agganciare anche l’altro *ambiente*, quello **sanitario**, suscettibile di una riforma massiccia, più graduale da ottenere, ma destinata a diventare stabile. All’interno di questa riforma, nell’immediato, estrapolerei l’incremento di capacità, ora maggiormente ritenuta indispensabile, di effettuare *test* sierologici e molecolari. Questo al fine di rintracciare immunizzati o privi di *virus* Covid19. In questo modo sia i mezzi pubblici che i mezzi di ricalzo privati potrebbero ospitare più passeggeri e migliorare il servizio senza sovraffollamenti pericolosi.

Si propone perciò una campagna di Test sierologici e molecolari a tappeto che, analogamente a quanto si propone per il trasporto, avrebbe bisogno della collaborazione pubblico-privato.

⁽³⁾ Si tratta di unificare, su base volontaria, per un periodo, le categorie individuate dal regolamento comunitario 1073/2009 che distingue i trasportatori **regolari**, dai **regolari specializzati** e dagli **occasional**, trasformandoli tutti in regolari specializzati.

La consistenza nazionale delle imprese vale 5920 unità al 2017, nel Lazio sono 636, a Roma 393 a Napoli 595). I mezzi a disposizione sarebbero in Italia 24.863, nel Lazio 2826, a Roma 1951 (a Napoli 2546).



Le aziende, in supporto all'apparato sanitario pubblico, si dovrebbero attrezzare per eseguirli in massa e caratterizzare i dipendenti per categorie (già infettati privi di *virus* con buona presenza di anticorpi; già infettati privi di *virus* ma con scarsa presenza di anticorpi; già infettati ancora contagiosi; non ancora infettati). Molte aziende hanno già avuto la *patente di sussidiarietà* dalle rispettive autorità regionali e hanno ricevuto anche il mandato di monitorare il persistere dello stato iniziale rilevato. ⁽⁴⁾

Occorre estendere questa pratica a tutte le Regioni e favorire questa virtuosa collaborazione pubblico-privato, defiscalizzandone i costi.

In poche settimane si potrebbero eseguire **milioni** di *test*, come in precedenti *flash* Michele Palladino ha ben chiarito.

Proseguendo l'esame del secondo *ambiente*, quello **sanitario**, suscettibile di profonda **riforma strutturale**, si nota che alcune metodiche di cura, sperimentate **sul campo** in questi mesi, hanno visto l'ospedale come centro unico di somministrazione. Esempio eclatante è la trasfusione di **siero con anticorpi validi**, che, anche utilizzati tardivamente rispetto al progresso della malattia, paiono essere molto efficaci.

Altri protocolli di cura, praticati da **medici di base** particolarmente volenterosi e coraggiosi, **non** hanno avuto bisogno di ricorrere al ricovero, perché al malato che ha avuto la fortuna di essere seguito non solo per telefono dal proprio medico, possono essere somministrate con successo in casa, all'insorgenza della malattia, evitando gravi o mortali complicazioni. ⁽⁵⁾

Questo pone in evidenza la carenza di efficacia ed efficienza dell'attuale sistema sanitario ospedalocentrico, che comprime la funzione dei medici di base, riducendola a ricettificio, senza quasi operare interventi a domicilio. Una pratica medica che porta ad intasare gli ospedali, con liste di attesa chilometriche in tempi normali e mortifere in tempi di Coronavirus.

Per non parlare dell'assistenza domiciliare, attiva ed efficiente solo in qualche virtuosissima Regione.

Occorre investire molto e presto, perciò, al fine di **triplicare** il numero dei **medici di base** a parità di compenso, riducendo di due terzi il loro troppo numeroso *portafoglio clienti*, consentendo numerose **visite domiciliari** ove occorrono, che persone della mia età ben ricordano venir eseguite l'altro secolo.

È necessario anche moltiplicare con un'azione decisa e immediata l'impiego e le competenze della **assistenza domiciliare**, con un massiccio incremento di uomini, mezzi e ispezioni di verifica, qualora si utilizzi un modello pubblico-privato anche lì.

Si ridurrebbero così anche i costi ospedalieri nell'ordinario e nello straordinario esercizio della cura medica.

⁽⁴⁾ Es.: Ferrari in Emilia Romagna, Cucinelli in Umbria, etc.

⁽⁵⁾ Mi riferisco ai contenuti di un articolo del settimanale *Panorama* del 24 aprile, intitolato **Covid-19: noi, curati in casa con la cloroquina**.



Si ridurrebbe il ricorso a **RSA** e simili ghetti per anziani, spostando il *business* nella assistenza domiciliare.

Ne gioverebbero anche i bilanci familiari, oltre le casse delle Regioni e dei Comuni.

Da studiare la cointeressenza del mondo assicurativo in una tale svolta, che potrebbe sicuramente rimodulare il proprio interesse.

Riaprire l'Italia senza aver eseguito indifferibili test nazionali sulla diffusione del *virus*, senza ripensare con urgenza il modello sanitario nazionale e senza ampliare l'offerta di trasporto pubblico utilizzando anche quello turistico privato sarebbe, come sostiene il prof. Galli, un *pochino* azzardato, avendo anche perso un'occasione di accelerare i tempi per un miglioramento stabile del SSN.



Condividi su Facebook



Servire l'Italia *Liberi e Forti*

Via Alfonso di Legge 49 - 00143 Roma

www.servirelitalia.it - info@servirelitalia.it - servirelitalia@gmail.com