

Studio della Bocconi e di Bankitalia

Più pendolari, più morti auto private responsabili come treni e bus pubblici

Il fitto spostamento quotidiano tra i Comuni, motore per le economie locali del Nord, si è trasformato in un detonatore dell'epidemia. Bergamo e Lodi gli esempi lampanti

di Tiziana De Giorgio

Il flusso in entrata e in uscita dei pendolari come elemento determinante nella diffusione del virus, legato a doppio filo con il numero di vittime nelle zone più colpite. Un indice di vivacità economica e di sviluppo in tempi normali, spiega un gruppo di ricercatori della Bocconi, «che l'arrivo del Covid ha trasformato in una vera e propria croce per alcune realtà come Bergamo e Lodi». Ma chi pensa che la chiave stia nei viaggi quotidiani di lavoratori e studenti sui mezzi pubblici – e nei contagi su treni, bus e metrò – secondo gli studiosi si sbaglia: «È la mobilità stessa uno dei principali vettori del contagio, non la scelta del mezzo di trasporto». E a parità di flusso «i mezzi privati sono ugualmente pericolosi».

È quello che emerge da due ricerche dell'università economica milanese che indagano il rapporto fra pendolarismo e morti da coronavirus. Bergamo è la città che durante il picco della prima ondata ha avuto l'eccesso di mortalità (l'unico metodo serio per capire l'impatto della pandemia, spiegano da mesi statistici ed epidemiologi) più alto di tutto il Paese: a marzo i decessi sono quintuplicati rispetto al passato. «Bergamo però è anche la città italiana con il più alto tasso di pendolarismo rispetto ai residenti: si arriva al 52 per cento della popolazione fra chi entra e chi esce». Nasce da questo il lavoro portato avanti da Marco Percoco e Mattia Borsati, del Centro di ricerca sulla geografia, le risorse naturali, l'energia, l'ambiente e le reti (Green) della Bocconi, e da Michele Cascarano, economista della Banca



d'Italia. Che gli spostamenti siano uno snodo centrale nella gestione dell'emergenza è evidente. Ma gli studiosi mostrano come proprio come quella fitta rete di quotidiani movimenti da un Comune all'altro, motore per le economie locali del Nord, sembra essersi trasformato in un detonatore dell'epidemia. «Bisogna immaginarsi una ragnatela – spiega il professor Percoco – una città come Bergamo non solo ha un grande flusso di pendolari che si muove ogni giorno, in entrata o uscita non fa differenza perché un pendolare va e torna, ma questo flusso è particolarmente variegato e si muove in più direzioni». Significa che la rete di Comuni a cui Bergamo è strettamente connessa, in termini di spostamenti e quindi di contatti giornalieri, è ampia. «Nel Nord d'Italia questa rete di scambi è fitta, a Sud le maglie della ragnatela sono

▲ In coda

Pendolari incolonnati nella stazione metrò di Cadorna appena scesi dal treno, alla mattina presto: un flusso di decine di migliaia di persone

**Con flussi più bassi del 10% a marzo e aprile
2.300 morti in meno
Troppo ampia la scala regionale per decidere le restrizioni**

molto più larghe ed è uno dei fattori di scarsa competitività delle economie meridionali». E guardando la classifica delle città italiane con la mortalità più alta, dopo aver applicato un modello che tiene conto di variabili demografiche, economiche e geografiche, «ecco proprio quelle dove il flusso di pendolarismo è più alto e le connessioni sono più variegate». In cima all'elenco ci sono città come Bergamo, Lodi, Piacenza, Brescia, proprio quelle dove il virus ha colpito più duro. «Questo risultato ci dice che la scala regionale su cui vengono decise le misure restrittive di contrasto all'epidemia è troppo ampia: l'intervento prioritario dovrebbe essere fatto su città molto connesse e con una struttura produttiva che rende problematico lo smart working». Come quella di Bergamo. Per far capire l'incidenza dei pendolari nella diffusione del virus usano una stima: «Se i flussi dei pendolari fossero più bassi del 10 per cento, fra marzo e aprile avremmo avuto 2.300 morti in meno».

In un altro lavoro, firmato dai due economisti della Bocconi insieme a Silvio Nocera, ordinario di Trasporti dell'Università Iuav di Venezia, c'è un passo in avanti e l'analisi passa ai mezzi di trasporto. «Mentre la relazione tra mobilità e diffusione del contagio è evidente – conclude Percoco – non abbiamo differenze tra le città dove ci si muove per lavoro con i mezzi pubblici da quelle dove ci si sposta con auto e moto». Questo non per dire che i contagi sui mezzi pubblici non ci siano. Ma la pericolosità, sui grandi numeri, sembra essere dovuta alle relazioni a cui quegli spostamenti portano.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

