



Razionalità e irrazionalità nel movimento di cose e persone: il corriere espresso e il caso linguistico dell'alta velocità ferroviaria in Italia.

A più di centocinquanta anni dall'avvento della ferrovia, e dopo un secolo di trasporto automobilistico individuale di massa, sembra che nulla di quanto sia nelle possibilità della scienza, della tecnica, della civiltà (o neppure il più elementare buon senso) possa contribuire in alcun modo alla crescita e allo sviluppo di un sistema modernamente organizzato per il trasporto di cose e persone: ovvero favorirne la costante taratura, se non ridefinizione, dei parametri di riferimento.

Questo è probabilmente uno dei casi più eclatanti in cui senza quella domanda di senso, senza riuscire ad affiancare a una logica di mercato e di produzione le semplici o profonde necessità dell'essere, non è possibile arrivare a soluzioni globalmente condivisibili: con l'aggravante che nel caso in questione, la logica di mercato e di produzione di una merce, l'automobile, risulta essere antagonista alle corrispettive logiche economiche che informano la società nel suo insieme.

La pura logica di mercato cui finora è stata sottesa la costruzione e la vendita di veicoli ha portato, in paesi come l'Italia (che può essere considerato, tra i paesi avanzati, quello che meno ha fatto per tentare un cambiamento) a situazioni assolutamente paradossali. È accaduto che un oggetto concepito per il movimento si sia impadronito di tutti gli spazi disponibili occupandoli innanzitutto nella fase di non utilizzo, e quindi saturando con il movimento della restante massa ipertrofica tutte le possibili arterie in cui muovere. Agli inizi degli anni 'Ottanta, le riviste di settore commentando l'andamento commerciale del mercato italiano usavano l'espressione "mercato drogato", quando la quota annuale di veicoli venduti non era ancora arrivata al milione di unità: da tempo questa cifra è stabilmente collocata al di là del limite dei due milioni, e al minimo rallentamento si paventa la catastrofe nazionale. La collettività ha pagato per questo prezzi altissimi, innanzitutto in termini della massima diseconomicità di trasporto, con rapporti costo-beneficio che in nessun altro settore sarebbero tollerati (velocità medie bassissime pagate a prezzi altissimi). Raccontare la situazione media di una città italiana di oggi è come immaginare un centro commerciale in cui la massa dei carrelli fosse prevalente su quella delle persone, e che gli stessi inoltre, nella condizione di proprietà privata di singoli soggetti, occupassero nella fase di non utilizzo, ogni minimo spazio disponibile, rendendo così agli acquirenti e agli operatori estremamente disagevole spostarsi, o addirittura fermarsi, nei luoghi voluti.

In questo surreale teatro sono costretti a muovere quanti, nelle pubbliche amministrazioni o nel mondo dell'imprenditoria, cercano di reagire, di creare un'altra possibile scena, un'altra possibile azione. Nel presente i tentativi restano inesorabilmente confinati nell'area gravitazionale del singolo soggetto, del singolo vettore, poiché risulta difficile promuovere qualsiasi tipo di coordinamento.

Il caso del corriere espresso è il tentativo, riuscito, di dare una risposta, sostituendo, integrando e perfezionando quanto altrove è venuto a mancare. Inserendosi quindi negli interstizi di più generali e complessivi apparati il corriere espresso, che potrebbe essere definito il corriere dei miracoli, è in grado di garantire servizi che solo la snellezza abbinata a un'organizzazione efficiente e capillare possono permettere. A sistemi più complessi risulterebbe eccessivamente oneroso gestire un rapporto di interscambio così stretto con l'utente finale. In un sistema sano, società di questo genere potrebbero rappresentare il giusto complemento in una virtuosa integrazione del sistema strada-ferrovia.





Nella patologia e incomprensibilità del quadro generale, si può invece registrare anche questo, ovvero che da anni le poste (ovvero un sistema primario per importanza, la cui gestione ha effetti su una massa imponente di mezzi) abbiano abbandonato il sistema ferroviario, contribuendo ad aggravare ulteriormente il trasporto su gomma, il cui tasso pare non si riesca in alcun modo a ridurre. E sorge a questo punto una questione, linguistica forse.

Non si riesce a comprendere la straordinaria energia con cui le organizzazioni ambientaliste, per tanti versi meritorie, abbiano voluto contrastare l'alta velocità ferroviaria, demonizzandola in senso classista, e contestandone una ipotizzata valenza antropologica negativa, e negandole quel ruolo di passaggio obbligato per qualsiasi ipotesi di mutamento strutturale. Non volendo in questa sede entrare in merito alla valutazione delle contestazioni, si ribadisce semplicemente lo stupore per il fatto che siano passati sotto silenzio fatti rilevanti come quello appena citato riguardante il trasporto postale, e che avrebbero dovuto subire la stessa se non una ancora maggiore censura.

I tentativi dell'amministrazione pubblica di dare una qualche risposta ai problemi più gravi, quando non di sperimentare coraggiose innovazioni, sono disomogenei: e da questo punto di vista metterne a confronto i vari ambiti territoriali è cosa ardua se non impossibile.

Resta, tra le isole felici e gli inferni, il constatare che la mancanza di una organizzazione superiore coincida sempre con ritardi culturali di più vasta portata.

Sintassi e vocabolario necessari a definire le strutture della comunicazione, si tratti di strade e ferrovie, oppure di telematica, o ancora della medicina, tendono alla coincidenza o addirittura alla reciprocità. Nell'auspicio che i lumi di una superiore organizzazione semantica abbiano ragione di una distorsione economica, resta da consolarsi pensando ai miracoli dei corrieri celeri che nella quotidiana follia di paralizzante ammasso di latta, riescono a portare a destinazione e con precisione e sicurezza quanto loro affidato.

E forse, non è lontano il giorno in cui, come avviene oggi al solo recitare lo slogan EXECUTIVE: ed è già CONSEGNA TO, possa analogamente accadere che al solo pensare treni e autobus consegua un altrettanto e volitivo "arrivato".

