

Il disastro mobilità nella città spezzata

Una grande città può funzionare più o meno bene. Ma una cosa è certa: nelle città si muovono merci e persone, nascono relazioni tra culture diverse e movimenti di opinione; si intensificano i rapporti tra organizzazioni, imprese, e singole persone. Ci sono molti motivi perché la gran parte della popolazione del mondo si concentra nelle aree urbane: dipendono dalla facilità delle comunicazioni dentro e tra le città, o di loro hinterland. In un tempo assai breve, meno di un paio di anni, e con un crescendo inquietante, Napoli è diventata una città impercorribile ed irraggiungibile: la eccezione che conferma la regola. Napoli è la terza area metropolitana d'Italia, con dimensioni comparabili con Milano e Roma, ma oggi somiglia ad una maionese impazzita. Questi tre milioni di persone, per potersi muovere tra casa e lavoro, tra casa e casa, o tra posti di lavoro dislocati in punti diversi dell'area urbana, sono costretti ad un calvario giornaliero. Non funzionano più i trasporti su ferro e non si possono utilizzare strade di accesso mediante automobili od altro traffico su gomma. La città è impercorribile sia per quanti abitano nel suo intorno che da quanti vorrebbero muoversi all'interno del perimetro comunale. Non esistono reti di parcheggi nei pressi dei terminali su ferro; non esistono abbastanza parcheggi per residenti. In un perimetro disseminato di colli di bottiglia, tra strade a scorrimento veloce e strade di dimensioni più contenute, si chiudono o si eliminano percorsi stradali e si impedisce ai veicoli del servizio pubblico (bus e taxi) di utilizzare spazi e corsie preferenziali nelle zone a traffico limitato. Se non ti puoi muovere con la tua auto, né con i mezzi pubblici, e non puoi lasciare l'auto nelle stazioni di partenza e di arrivo, adiacenti l'inizio e la fine delle tratte ferroviarie disponibili, per spostarti nell'intera area urbana, tutti i vantaggi della città diventano ostacoli. Le relazioni, la comunicazione reciproca, l'intensità dei rapporti tra persone ed organizzazioni si spezzano ed ognuno resta congelato nella dispersione del proprio tempo: in una vera e propria nuvola di incertezza. Perché scompare ogni ragionevole previsione sul quando, e sul se, si possano raggiungere le proprie mete. Il problema non è la velocità (dei mezzi di trasporto) e nemmeno la fretta (vista la flemma che spesso si traduce in ignavia di noi meridionali, inducendoci alla fretta dopo aver perso tempo inutilmente). Il problema è la maionese impazzita del sistema dei trasporti che lo rende inutilizzabile ed imprevedibile: cancellando l'esito degli spostamenti quotidiani per ognuno degli oltre tre milioni di cittadini, che pensavano di vivere in un'area metropolitana délabré ma ancora vitale, od almeno in grado di essere vissuta. Perché accade tutto questo? La fenomenologia di questa paralisi è più inquietante dell'esistenza del problema. Mancano i soldi per far funzionare le aziende pubbliche: non si sono denari né per pagare gli stipendi dei dipendenti né per pagare manutenzione dei mezzi di trasporto, su ruote o su gomma, né per pagare le assicurazioni sui rischi che il trasporto genera. Falliscono le imprese che dovrebbero regolare i trasporti pubblici e si chiudono le strade sulle quali potrebbero passare mezzi privati. Tutti hanno ragione contemporaneamente: i dipendenti, gli amministratori e gli utenti. Nell'ordine non vengono pagati, vengono razionati dalle risorse fiscali drenate dal Governo, non riescono ad attraversare la città. Tutti hanno anche torto, per certi versi, sempre nel medesimo ordine: perché finché la barca andava, ma si inclinava progressivamente su un fianco, non hanno mai pensato a raddrizzarla; perché non riescono a coordinare tra loro Comune, Provincia e Regione od aziende, di vario genere e tipo, e si indignano con il Governo, invece di cooperare tra centro e periferia; perché quando possono non pagano un biglietto dal prezzo risibile rispetto ai costi di funzionamento. Ma le catastrofi organizzative non sono un fatto inspiegabile. Ed anche questa catastrofe andrebbe analizzata. Nel 2002, in America, ci fu il clamoroso fallimento di Enron: una multinazionale dell'energia che si era riconvertita alla finanza creativa. Antepresa di successive grandi crisi sistemiche. Nacque una letteratura economica e giuridica molto interessante: perfect storm vs titanic. Le organizzazioni ed i sistemi scoppiano per colpa del destino cinico e baro (perfect storm) o grazie all'effetto Titanic? "Enron's downfall was more like Titanic's - hubris and an over-

reliance on checks and balances led to Enron's downfall" commentò Nancy B. Rapoport, professoressa di diritto e Rettore dell'University of Houston Law Center. Tradotto in italiano, questo vuol dire che le grandi organizzazioni, come le reti di trasporto napoletane, crollano per l'arroganza (di chi le dirige) e per un eccesso di fiducia (mal riposta) nelle proprie capacità.

