

Durante uno spostamento in automobile da casa al lavoro



Matteo Ignaccolo

Immerso in una lunga teoria di veicoli, mentre cerco di dirigermi verso la città universitaria di S. Sofia, a Catania, mi chiedo perché la gente sopporti tutto ciò (tempo perso, stress, scomodità, costi di acquisto dell'auto, di ammortamento, di carburante, di manutenzione...) pur di raggiungere, al mattino, il proprio posto di lavoro.

Mi viene in mente la storiella-paradosso di Giovannino, perfetto uomo economico, il quale, godendo di una piccola rendita, quanto basta per vivere, considerando che anche un minuto di lavoro gli avrebbe fornito un ulteriore reddito inferiore all'utilità marginale del suo tempo libero, aveva deciso di astenersi da ogni attività. Avendo una relazione con la cugina, che abitava a quindici chilometri da casa sua, si permise il lusso di una bicicletta, in modo da poterla raggiungere in un'ora. Visto che talvolta gli toccava di fare il viaggio anche due volte in un giorno, calcolò una percorrenza di 10.000 km annuali per i quali bruciava un tempo di 715 ore. Questa riflessione lo indusse a esaminare la possibilità dell'acquisto di un'auto. Dato che la sua rendita non era sufficiente, ma lavorare proprio non voleva più dello stretto necessario, si rivolse ad un'officina per ottenere un part-time limitato a quanto gli serviva. Ottenendo settemila lire orarie in busta, occorre fare i conti. Si recò al ministero dei Trasporti e chiese a un impiegato esperto in tali faccende il costo della macchina più economica. E quello: "Quanto percorre in un anno?". "Sono 10.000 km", rispose Giovannino. L'impiegato consultò una tabella e rispose: "Cinque milioni di lire l'anno". Giovannino ringraziò e pensieroso si diresse verso casa.

Qualcosa non quadrava. "Ma come – pensava – per guadagnare cinque milioni dovrò lavorare per 715 ore, esattamente quante ne impiego ora in bicicletta? È vero che talvolta fa freddo, c'è la tempesta, ma sono libero. E poi le ore in officina sono sempre al puzzo e con quello che ti sta sopra a controllare cosa fai...". Alt, si appoggiò al muro. "Alle 715 ore debbo aggiungere il tempo che passo in automobile: altre 350 ore o, se proprio vado veloce, non meno di 200, e se anche se fossero 100, le cose non cambierebbero. E poi il tempo per andare e venire dall'officina, quello per portare la macchina a riparare, per farla lavare, cambiare l'olio, pagare l'assicurazione, la tassa di circolazione, le multe... Com'è possibile che perdo più tempo con l'automobile che andando in bicicletta?". Fece e rifece i conti: comprare un'auto non conveniva. Pur orgoglioso della sua intelligenza contabile, conveniva sul fatto che gli altri lavoratori, quelli costretti a lavorare per vivere, che non hanno rendite e non hanno il *part-time*, questo tipo di calcolo non possono farlo anche se per loro la fregatura è la stessa.

La risposta alla domanda iniziale è immediata: trattasi d'utenza che non ha alternative, pur di sopravvivere. Il ruolo del trasporto pubblico, che col suo uso consentirebbe di abbattere i costi diretti e indiretti di mobilità e di dare una giustificazione economica alla mobilità stessa, oltre alla sopravvivenza, per scarsa affidabilità e puntualità è assolutamente marginale.

Di fatto non esiste una possibilità di scelta modale (tra mezzo pubblico e privato) in funzione delle motivazioni del viaggio: chi ha l'auto usa l'auto, chi non ha questa disponibilità usa il bus. Anche perché gli spostamenti casa-lavoro, che per la loro sistematicità e prevedibilità potrebbero essere effettuati mediante il mezzo pubblico, diventano sempre più complessi ed articolati: non un'origine e una destinazione, ma sempre più una serie di tappe-destinazioni intermedie, molte delle quali assolutamente imprevedibili all'inizio della giornata, tali da formare un *loop* che ha inizio e fine con la propria residenza.

Questi spostamenti abbisognerebbero di una funzionale rete di trasporto pubblico, facilmente accessibile in più punti e con possibilità di uno scambio modale tra vari mezzi il cui esercizio sia tra loro integrato: insomma di un vero e proprio sistema (elementi tra loro coordinati) di trasporto. Anche il mezzo privato verrebbe ad avere un ruolo più consona di complementarità e non di concorrenza col mezzo pubblico; complementarità necessaria per almeno due motivi legati alla natura della domanda di spostamento. Il primo riguarda la strutturazione urbana del territorio: il mezzo pubblico anche nelle sue versioni più flessibili, non riesce a servire le zone ad urbanizzazione diffusa. Il secondo deriva dalle caratteristiche socioeconomiche della domanda di mobilità. Vi è sempre più, anche per l'aumento di reddito, un aumento della frequenza di spostamenti e una diversificazione dello scopo del viaggio. Lo spostamento casa-lavoro di cui ci stiamo occupando, pur rimanendo di gran lunga il più rilevante, è ormai solo una delle componenti della mobilità giornaliera, di cui sono significative le componenti casa-servizi, casa-tempo libero... Dal primo ordine di motivazioni discende una complementarità di viaggio, cioè un uso di diversi mezzi nell'ambito di uno stesso spostamento; dal secondo una complementarità di specializzazione, vale a dire l'uso di mezzi diversi per differenti motivi di spostamento.

Un'altra riflessione è sul ruolo delle ferrovie a servizio dell'area metropolitana: ancor oggi l'esercizio ferroviario tende a privilegiare i collegamenti di lunga percorrenza, trascurando la frequenza di quelli locali-regionali che consentirebbero, facendo diminuire il numero di veicoli in ingresso in città, una notevole limitazione del traffico in area urbana.

In conclusione, l'accessibilità generalizzata, conquista di una generazione avvenuta mediante l'acquisizione dell'automobile, è andata traducendosi in una condanna all'immobilità. Moltiplicandosi il numero delle autovetture, ciascuno ha in realtà 'meno autovettura' e quindi meno libertà di movimento e meno accessibilità. E ciò, com'è evidente, non solo nei centri storici, ambiti sviluppatasi prima dell'avvento dell'auto, ma anche, come nel nostro caso, in contesti di più recente urbanizzazione. È tempo di nuovi equilibri: tra sistemi privati e sistemi pubblici, tra sistemi individuali e sistemi collettivi, tra costi di investimento e costi d'esercizio.

Accompagnato da queste considerazioni, sono giunto lentamente alla meta. Pur essendo l'università un classico polo di attrazione di spostamenti casa-lavoro, potenzialmente effettuabili con un mezzo pubblico, per quanto sopra diviene, ahimè!, un luogo di attrazione e concentrazione di auto in sosta. Qui però sono un privilegiato, avendo la possibilità di accedere ad aree di parcheggio riservate agli addetti. Qualche perplessità mi assale scorgendo, in lontananza, la guardia giurata che regola l'accesso all'area riservata (tutte le cose preziose hanno bisogno di essere vigilate!?) discorrere animatamente con un altro utente 'adetto', nell'evidente

tentativo di fargli intendere che tutti i posti auto, già alle 8.55, sono occupati. Avvicinandomi, ascolto le loro considerazioni o meglio le loro soluzioni al problema: gli studenti non devono poter accedere con mezzo proprio, è ora di finirla di costruire aule e laboratori quando sarebbero più utili i parcheggi multipiano...

Il guidatore che mi precede si allontana. Il guardiano mi ribadisce l'assenza di posti auto liberi e ormai stanco di respingere richieste di parcheggio, forse notando la mia rassegnazione, si lascia andare ad uno sfogo: "Con tanti dottori, ingegneri, è mai possibile che non riusciate a realizzare altri parcheggi?". Occorrerebbe scendere dall'auto e dirgli della scelta modale, del sistema dei trasporti, dei trasporti a rete, della complementarità pubblico-privato... ma sono già stanco e in ritardo. Scelgo il silenzio. L'uomo incalza: "Ma Lei di cosa si occupa?". Il mio pensiero va al grande Rinnettatore e rispondo: "Letteratura francese". Forse non ho la faccia del letterato e mi sento replicare: "Ma qui la facoltà di Lettere non c'è". "Appunto, sto facendo una passeggiata mattutina per prendere una boccata d'aria prima di recarmi al centro, al mio posto di lavoro". L'uomo mi osserva perplesso, mi allontano prontamente. Coraggio, lo spostamento casa-lavoro continua.

A maggior chiarezza, pentito delle bugie profferite e con forte spirito di appartenenza alla Struttura, dichiaro di lavorare a Ingegneria, facoltà con sede presso la città universitaria, e per di più di insegnare Tecnica ed economia dei trasporti.



