

Vivere e guidare

Come tutte le mattine, JFS era leggermente in ritardo. Non un ritardo drammatico, non uno di quelli che fanno saltare gli appuntamenti o alterano l'ordine delle cose, ma quel genere di scarto minimo che basta a introdurre una sottile tensione nella giornata. Un ritardo misurabile più come sensazione che come unità di tempo.

Si era alzato presto, come sempre. Aveva rispettato la sequenza abituale: gli esercizi fisici, indispensabili non tanto per mantenere una forma ideale quanto per sentirsi funzionale, presente a se stesso; la cura personale, eseguita con metodo e senza fretta apparente; infine la colazione, abbondante, preparata con attenzione, consumata senza distrazioni. Proprio questa attenzione, questa disciplina priva di rigidità, aveva finito per dilatare il tempo oltre le sue previsioni. Ora, inevitabilmente, doveva affrettarsi.

Mentre raccoglieva le ultime cose prima di uscire, JFS pensò al nuovo centro di raccolta delle auto pubbliche, il CVP, inaugurato da poco nel suo quartiere. Sperava che non fosse troppo affollato. I primi giorni di apertura erano sempre imprevedibili: curiosità, assestamenti, piccoli intoppi. Nulla di grave, in genere, ma sufficiente a far slittare i tempi.

Da quando il trasporto privato era stato precluso nelle aree urbane, l'uso delle auto pubbliche aveva conosciuto una diffusione che, inizialmente, persino i pianificatori più ottimisti avevano sottovalutato. Il sistema era stato accolto con un consenso crescente, quasi sorprendente. Non tanto per entusiasmo ideologico, quanto per una constatazione pratica: funzionava. Funzionava meglio di ciò che c'era prima.

I centri CVP, di conseguenza, avevano iniziato a soffrire la pressione di una domanda costante, variabile nelle ore e nei giorni, ma sempre elevata. Non era raro che, nel giro di poche settimane, venissero aperti nuovi punti di raccolta, spesso a distanza ravvicinata l'uno dall'altro, per rispondere a esigenze specifiche emerse sul campo. Questi centri non erano pensati come semplici parcheggi o depositi. Erano strutture complesse, dedicate alla raccolta, alla manutenzione e alla fornitura del servizio. La loro distribuzione nel tessuto urbano seguiva una logica precisa, studiata in relazione ai movimenti reali delle persone, alle abitudini consolidate, alle necessità quotidiane. Ogni quartiere ne aveva almeno uno, spesso più di uno, posizionati in modo da ridurre al minimo gli spostamenti inutili.

L'obiettivo era chiaro: consentire agli utenti di raggiungere le proprie mete con il minor dispendio fisico possibile, evitando percorrenze superflue, deviazioni forzate, sovrapposizioni inefficienti. Nei casi in cui la complessità logistica o la conformazione geografica rendevano più difficile l'accesso diretto al servizio individuale, interveniva il trasporto pubblico cittadino, anch'esso sotto la gestione del CVP.

Quel servizio, destinato a chi non era interessato all'uso individuale del veicolo o ne era escluso per scelta o per necessità, garantiva comunque un livello elevato di uniformità, capillarità e continuità. Nessuna zona restava scoperta. Nessun cittadino era realmente isolato. Il sistema, nel suo insieme, tendeva alla generalità, senza rinunciare alla flessibilità.

Per accedere a un centro CVP non era richiesto nulla di complicato, né alcuna procedura che potesse essere percepita come un ostacolo. Bastava presentare la propria patente a punti e il codice personale, una sequenza ormai familiare, ripetuta ogni giorno da migliaia di cittadini con gesti automatici, quasi distratti. L'identificazione era rapida, silenziosa, priva di qualsiasi solennità burocratica. Nessuno sportello, nessuna coda rituale. Il sistema riconosceva l'utente e lo autorizzava all'uso del mezzo.

Ritirato il veicolo elettrico pubblico, si entrava immediatamente nella fase di guida. Una guida regolata, sorvegliata, ma non per questo percepita come coercitiva. La velocità massima era determinata di volta in volta da una combinazione di fattori: condizioni ambientali, densità del traffico, regolamenti aggiornati in tempo reale. Non si trattava di limiti arbitrari, ma di soglie funzionali, pensate per garantire fluidità e sicurezza senza interferire inutilmente con il movimento.

Il tragitto conduceva sempre verso il centro CVP più vicino alla destinazione finale. Non aveva senso spingersi oltre. Il principio era chiaro: l'auto serviva a coprire la distanza utile, non a occupare spazio una volta esaurita la sua funzione. Giunti al centro, il veicolo veniva lasciato in carico alla struttura. Da quel momento cessava di essere un oggetto individuale e tornava immediatamente a far parte del ciclo collettivo.

Pulizia, sanificazione, controllo tecnico ed eventuale riparazione erano operazioni automatiche, invisibili all'utente, ma costanti. Nulla veniva rimandato, nulla accumulato. Terminata la consegna del mezzo, l'ultimo

tratto del percorso si compiva a piedi. Un passaggio breve, naturale, spesso gradito. La città, liberata dal traffico privato, aveva recuperato una scala compatibile con il passo umano.

Il parco veicoli del CVP era articolato. La maggior parte delle vetture era destinata al trasporto di persone, sia individuale sia collettivo, modalità quest'ultima particolarmente apprezzata nelle ore di punta o per tragitti condivisi. Accanto a queste esistevano veicoli specifici per il trasporto merci, distinti in base al carico: leggero o pesante. Ogni mezzo era progettato per una funzione precisa, senza sovrapposizioni inutili.

A ciascuna tipologia corrispondeva una tariffa oraria. Una tariffa trasparente, comprensiva di tutto ciò che in passato veniva frammentato in voci separate: assicurazione, manutenzione, ammortamento del mezzo. Il costo risultava contenuto, soprattutto se rapportato alla frequenza d'uso e alla totale assenza di spese accessorie impreviste. L'addebito avveniva mensilmente, attraverso il codice personale, e ricadeva sull'utente che aveva ritirato il veicolo, senza ambiguità o intermediazioni.

Per coloro che non possedevano la patente di guida, che l'avevano persa o sospesa a seguito di infrazioni gravi, o più semplicemente per chi non aveva alcun interesse a guidare, erano disponibili servizi con conducente. Non erano percepiti come un ripiego, né come una concessione eccezionale. Erano parte integrante del sistema. Il costo, lievemente superiore a quello standard, rifletteva un servizio aggiuntivo, non una penalizzazione.

Nonostante il lieve ritardo iniziale e il fatto che il nuovo centro CVP presso la sua abitazione fosse ancora in una fase di assestamento, JFS si sentiva tranquillo. Non era una tranquillità superficiale o distratta, ma una calma costruita sull'esperienza. Sapeva, con una certezza ormai sedimentata, che nulla di ciò che un tempo rendeva gli spostamenti urbani imprevedibili avrebbe potuto interferire seriamente con la sua giornata.

Il traffico, quello vero, quello che un tempo paralizzava le città e ne saturava l'aria e l'umore, era ormai un ricordo distante. Ancora più lontana, quasi irreale, gli appariva la disperata ricerca di un parcheggio. Ore sottratte alla vita, consumate in giri inutili, in manovre ripetute, in frustrazioni silenziose. Tutto questo apparteneva a un passato che nessuno, una volta superato, sembrava realmente disposto a rimpiangere.

JFS sapeva che il centro CVP in cui avrebbe lasciato il veicolo era situato a breve distanza dalla sua destinazione finale. La pianificazione urbana, finalmente svincolata dall'obbligo di ospitare masse di veicoli inattivi, aveva restituito coerenza agli spazi. I tragitti erano diventati leggibili, intuitivi. Pochi erano gli imprevisti capaci di complicare uno spostamento cittadino. Ancora meno quelli in grado di compromettere un'intera giornata.

Ma ciò che JFS apprezzava più di ogni altra cosa, e che soddisfaceva in modo profondo il suo senso estetico, era l'assenza totale delle automobili parcheggiate. Non vedere più quelle file disordinate di veicoli accatastati alla base degli edifici, lungo ogni strada, su ogni lungomare, ai margini di fiumi, laghi, pendii e piazze. Luoghi che per decenni erano stati sacrificati a una presenza invadente e sregolata, tollerata più per inerzia che per reale necessità.

Le automobili, prese singolarmente, potevano anche essere oggetti di notevole valore estetico e tecnologico. Alcune erano autentici esercizi di stile, altre raffinati concentrati di ingegneria. Ma osservate nel loro insieme, soprattutto quando parcheggiate senza criterio nello spazio urbano, perdevano ogni dignità. Il loro accumulo irrazionale generava una forma di degrado visivo che finiva per imporsi su tutto il resto.

JFS aveva spesso pensato che quell'ammasso caotico di lamiere colorate, sporche, eterogenee fosse assimilabile a una sorta di escrezione permanente della città. Qualcosa che comprometteva la salute, catturava l'attenzione in modo patologico e impediva qualsiasi lettura serena dell'ambiente circostante. Un inquinamento non solo visivo, ma mentale. Storico. Architettonico. Una delle più gravi e meno riconosciute forme di contaminazione urbana.

Ora, al contrario, lo spazio respirava. Le linee degli edifici tornavano leggibili. I percorsi si chiarivano. Il paesaggio urbano e naturale riacquistava una continuità che per troppo tempo era stata frammentata. JFS camminava e guidava in una città che non sentiva più il bisogno di giustificarsi per esistere.

Alle 08.10 JFS uscì di casa. Scese le scale con passo regolare, senza fretta apparente ma con una consapevolezza precisa del tempo. Il corpo, ormai riscaldato, rispondeva bene. Aprì il portone e si ritrovò all'esterno, immerso in quell'aria mattutina che, nelle città finalmente liberate dal traffico privato, aveva recuperato una qualità quasi dimenticata.

Si diresse verso il centro CVP. Le auto elettriche scorrevano silenziose lungo la strada che costeggiava il mare. Il loro passaggio non interrompeva nulla. Non spezzava le conversazioni, non disturbava la contemplazione, non

imponendo la propria presenza. Bipedì, quadrupedi e volatili condividevano lo spazio senza gerarchie evidenti, come se il movimento fosse tornato a essere un fatto naturale, non una competizione.

Il nuovo centro di raccolta si presentava ampio, ordinato, privo di qualsiasi pretesa scenografica. Non cercava di farsi notare. Comunicava, piuttosto, una sensazione di efficienza tranquilla, di funzionalità risolta. Tutto sembrava essere dove doveva essere. Gli accessi erano chiari, i percorsi leggibili, gli spazi sufficientemente generosi da evitare qualsiasi sensazione di congestione.

JFS entrò e si diresse verso la reception. L'ambiente interno era luminoso, pulito, privo di suoni superflui. Nessuna musica di sottofondo, nessun messaggio promozionale. Chiese il modello standard di base. La richiesta fu registrata senza commenti, senza formalità inutili.

Pochissimi istanti dopo, un tecnico comparve conducendo il veicolo. Nessuna enfasi nel gesto, nessuna teatralità. Era evidente che quel tipo di operazione veniva ripetuto decine, forse centinaia di volte al giorno. Il modello individuale standard appariva semplice, quasi anonimo. Eppure, a uno sguardo più attento, rivelava una progettazione accurata. Era confortevole quanto bastava, privo di elementi superflui, chiaramente concepito per un utilizzo urbano breve e funzionale.

Per spostamenti più ampi, pur sempre all'interno della città, il sistema prevedeva la possibilità di effettuare tappe intermedie. Una soluzione che, grazie alla densità dei centri CVP e alla rapidità delle operazioni di consegna e ritiro, non comportava perdite di tempo significative. Il movimento non era più continuo per inerzia, ma segmentato con intelligenza.

Giunti a destinazione, nel centro CVP corrispondente, il veicolo veniva riconsegnato comunicando il codice personale. Gli addetti prendevano in carico il mezzo e ne verificavano lo stato. Eventuali danni o imperfezioni d'uso venivano registrati e attribuiti all'utente, che li avrebbe regolati a fine mese. In caso di anomalie, il veicolo veniva immediatamente instradato verso la linea di manutenzione e riparazione. Se nulla di irregolare veniva riscontrato, passava invece alla linea di lavaggio e sanificazione, pronto per un nuovo utilizzo.

I materiali di costruzione erano stati scelti con criteri precisi. Dovevano resistere all'usura, essere difficilmente degradabili da agenti esterni e facilmente pulibili. La forma aerodinamica non rispondeva a esigenze estetiche, ma alla necessità di ottimizzare lo stoccaggio in spazi contenuti. Praticità, efficienza di raggruppamento e deposito razionale avevano avuto la priorità, a scapito di qualsiasi ricerca formale.

Nel progetto così concepito, il modello standard offriva uno spazio di carico minimo, sufficiente alle esigenze quotidiane di un cittadino medio. Una borsa, due. Qualche acquisto. Un paio di ventiquattrore. Per necessità diverse, per carichi maggiori o utilizzi specifici, erano disponibili modelli alternativi, progettati con la stessa logica funzionale ma adattati a compiti differenti.

JFS osservò il veicolo per un istante, poi salì a bordo. Era pronto a partire.

JFS entrò nella sua VIP, chiuse lo sportello con un gesto asciutto e, lasciando il centro, si immise nel flusso regolare della città. Non c'era nulla di improvviso o caotico in quel movimento. Le vetture si distribuivano nello spazio con una naturalezza che, a distanza di anni, continuava a sorprenderlo. Nessuna accelerazione inutile, nessuna frenata brusca, nessun gesto di impazienza. Il traffico urbano, così come era stato concepito in quel nuovo assetto, aveva smesso di essere un campo di competizione.

La sua prima destinazione era la banca. Un'operazione semplice, almeno in apparenza: un prelievo. Eppure, anche per ritirare una somma modesta in contanti, era ormai necessario avvertire l'istituto con anticipo e prenotare la visita. Nel tempo, gli enti creditizi si erano progressivamente allontanati dalla loro funzione originaria, trasformandosi in strutture sempre più astratte, sempre meno accessibili. Avevano assunto un carattere istituzionale rigido, opaco, che JFS faticava a comprendere e che aveva finito per disprezzare.

Nonostante questa avversione ormai consolidata, il contante gli era indispensabile. Il giorno successivo avrebbe dovuto affrontare un viaggio extraurbano. Doveva recarsi in una città del nord, dove operava uno specialista di apparecchiature Hi-Fi la cui professionalità era unanimemente riconosciuta. Un artigiano della tecnologia, così lo considerava. I suoi prodotti non erano economici in senso assoluto, ma risultavano sempre proporzionati all'indiscutibile qualità del lavoro svolto.

Durante il tragitto, JFS si trovò a riflettere sul mezzo che avrebbe utilizzato per quel viaggio. Non aveva ancora deciso se affidarsi alla sua berlina Mercedes 200E d'epoca, un modello straordinario, completamente originale e mantenuto in condizioni impeccabili, oppure se rientrare nel programma CVP utilizzando una VIP da lunga percorrenza. La normativa sugli spostamenti privati extraurbani gli consentiva entrambe le opzioni.

La prima lo attirava per ragioni che andavano oltre la mera funzionalità. Amava quell'auto. Amava la sua meccanica teutonica, il modo in cui rispondeva, la sensazione di continuità tra gesto e reazione. La seconda, tuttavia, offriva vantaggi economici evidenti e una semplicità organizzativa che non poteva ignorare. Il pensiero restava sospeso, senza ancora una decisione definitiva.

Poteva permettersi quella scelta. Possedeva una patente a punteggio elevato, 91 punti su 100, un risultato che non era frutto del caso. Da anni, ormai, il Ministero dei Trasporti aveva introdotto il sistema a punti in risposta alla strage quotidiana che si consumava sulle strade. Non più una semplice autorizzazione a guidare, ma una valutazione continua della reale capacità dell'automobilista. La patente, espressa in centesimi, stabiliva in modo rigoroso quali veicoli si potessero acquistare e condurre, in città e fuori città. Il permesso di guida si poteva conseguire a sedici anni, attraverso un esame teorico-pratico estremamente severo. Fino ai ventuno anni, però, l'accesso era limitato a veicoli di ridotta cilindrata e potenza, con velocità massima contenuta. Ogni deroga comportava sanzioni immediate e proporzionate. Nei casi più gravi, la sospensione poteva diventare definitiva. Superata quella soglia d'età, il cittadino poteva accedere a modelli via via più performanti, ma solo in relazione alle proprie capacità certificate. Il sistema non premiava il reddito, ma la competenza. Non l'ambizione, ma la padronanza del mezzo. JFS guidava con naturalezza, mentre questi pensieri si disponevano in ordine. La città scorreva intorno a lui senza attriti. Il sistema, ancora una volta, faceva il suo lavoro.

Il fatto che JFS potesse permettersi di possedere e guidare una cilindrata da due litri, con una potenza di 122 cavalli, benché si trattasse di un'auto d'epoca, non era un privilegio concesso per status o per disponibilità economica. Era una conseguenza diretta del suo punteggio. Novantuno punti su cento. Un valore elevato, difficile da ottenere e ancora più difficile da mantenere nel tempo.

Da molti anni, ormai, a seguito della strage silenziosa che si consumava quotidianamente sulle strade, il Ministero dei Trasporti aveva introdotto la patente a punti come criterio fondante dell'accesso alla guida. Non si trattava di una misura punitiva, ma di una ristrutturazione profonda del concetto stesso di mobilità individuale. La patente non certificava più soltanto la conoscenza di un codice o l'abilità minima di condurre un veicolo, ma misurava una competenza complessa, articolata, verificabile nel tempo.

Il punteggio era espresso in centesimi ed era direttamente correlato alla capacità dell'autista. Il permesso per condurre veicoli, sia in ambito urbano che extraurbano, poteva essere conseguito a sedici anni, ma solo al termine di un esame teorico-pratico estremamente rigoroso. Fino al compimento dei ventuno anni, tuttavia, l'accesso era limitato a veicoli di cilindrata e potenza ridotte, con velocità massima contenuta. Non era una forma di tutela astratta, ma una progressione studiata per consentire all'esperienza di consolidarsi prima dell'aumento delle prestazioni.

Ogni violazione di queste limitazioni comportava la sospensione della patente per un periodo proporzionato alla gravità dell'infrazione. Nei casi in cui l'illecito avesse provocato incidenti gravi o mortali, la sospensione poteva diventare permanente. Non vi erano eccezioni, né attenuanti legate al ruolo sociale o alla posizione economica del conducente. Superata la soglia dei ventuno anni, il cittadino poteva accedere all'acquisto e alla guida di veicoli più performanti, ma sempre e solo in relazione al punteggio ottenuto. Fino a sessanta centesimi erano consentite esclusivamente auto di piccola cilindrata e potenza molto contenuta, con velocità massima limitata. Tra i sessanta e i settanta punti si poteva accedere a modelli di medio-bassa cilindrata, con prestazioni leggermente superiori ma ancora rigorosamente controllate. Tra i settanta e gli ottanta punti erano disponibili veicoli fino a mille centimetri cubici, con potenze moderate e velocità prossime ai cento chilometri orari.

Superata la soglia degli ottanta punti, si apriva l'accesso a cilindrata più elevate, fino ai duemilacinquecento centimetri cubici, con potenze medie e velocità massime intorno ai centotrenta chilometri orari. Solo oltre i novanta punti era consentito l'accesso ai modelli di fascia alta, alle supercar o ai veicoli extra lusso. Anche in questi casi, tuttavia, la velocità rimaneva contenuta entro limiti ben definiti. La prestazione non era mai disgiunta dal controllo.

Per ottenere o incrementare il punteggio, il cittadino doveva sostenere esami periodici o richiederli esplicitamente in funzione dell'acquisto di un veicolo di grado superiore. Le prove non si limitavano alla guida ordinaria. Era necessario dimostrare una padronanza completa del mezzo in tutte le condizioni prevedibili e imprevedibili. Innanzitutto, il rispetto assoluto del Codice della Strada. Poi la capacità di gestire il traffico urbano, quando ancora presente, e quello extraurbano, in particolare in autostrada e nel fuoristrada semplice.

Particolarmente severe erano le prove relative alle manovre complesse. Parcheggi in condizioni difficili, gestione del veicolo in spazi angusti, su traghetti, in parcheggi sotterranei, in ambienti chiusi di dimensioni ridotte. A queste si aggiungevano le verifiche sulla gestione fisica e psicologica del conducente in condizioni limite: neve, ghiaccio, fango, pioggia intensa, scarsa visibilità. Situazioni in cui l'errore non è mai astratto, ma immediatamente reale.

Per ottenere il punteggio massimo era infine necessario dimostrare la capacità di differenziare gli stili di guida. Con passeggeri o con merci. In assetto comfort, brillante, sportivo. In condizioni di rally, di fuoristrada estremo, di guida ad alta precisione. Non per esibizione, ma per consapevolezza. Sapere cosa si sta facendo, e perché.

Una struttura organizzativa concepita in questo modo aveva prodotto effetti che, col tempo, erano diventati evidenti anche ai più scettici. L'inquinamento atmosferico e quello sonoro, storicamente associati alla circolazione urbana delle autovetture, erano stati praticamente azzerati. Non si trattava di una riduzione graduale o parziale, ma di una trasformazione netta, misurabile, irreversibile.

Gli incidenti stradali in ambito cittadino erano diminuiti in modo drastico. Non perché i cittadini avessero improvvisamente sviluppato una nuova virtù morale, ma perché il sistema aveva ridotto le occasioni di errore, di conflitto, di sovrapposizione inutile. La mobilità individuale non era stata soppressa, ma ricondotta entro un perimetro di razionalità che ne valorizzava l'utilità senza amplificarne gli effetti collaterali.

Anche il trasporto extraurbano aveva beneficiato di questo assetto. La qualità complessiva della guida era aumentata in modo sensibile, così come la consapevolezza dei conducenti. Gli incidenti mortali, su scala nazionale, si erano ridotti di oltre il novantacinque per cento. Un dato che, pur ripetuto nei rapporti ufficiali, continuava a sorprendere per la sua evidenza brutale.

Naturalmente, il numero di veicoli di grossa cilindrata ed extra lusso in circolazione era diminuito. Non era più possibile acquistarli per semplice desiderio o per dimostrazione di potere economico. Tuttavia, questo non aveva prodotto un appiattimento del mercato, come inizialmente temuto da alcuni osservatori. Al contrario, l'aumento considerevole dei veicoli di cilindrata e potenza inferiore aveva favorito una differenziazione inaspettata.

Le case automobilistiche avevano risposto ampliando l'offerta, introducendo una gamma molto più articolata di modelli distinti per comfort, qualità dei materiali, cura degli interni, soluzioni tecnologiche. Era diventato possibile trovare veicoli estremamente raffinati e persino di grande lusso anche nelle fasce accessibili a punteggi medi, intorno ai sessanta centesimi. La potenza non era più l'unico parametro attraverso cui esprimere valore. Il mercato, come sempre, aveva dimostrato la propria natura adattiva e fondamentalmente amorale. Poiché l'intelligenza, la capacità di reazione e l'adattamento alle condizioni complesse della guida non procedono necessariamente di pari passo con la disponibilità economica, i meccanismi di profitto avevano rapidamente riorientato l'offerta. L'obiettivo non era cambiato. Era cambiato il percorso.

In questo nuovo equilibrio, il lusso aveva smesso di essere un'esibizione di forza e aveva assunto, almeno in parte, la forma di una competenza riconosciuta. Non era più sufficiente poter pagare. Bisognava anche saper guidare.

Dopo circa venticinque minuti di viaggio, senza incontrare particolari rallentamenti, JFS giunse al centro CVP più vicino alla banca. Il tragitto era scivolato via con una regolarità quasi ipnotica. Non aveva dovuto correggere nulla, né anticipare comportamenti altrui. Il flusso cittadino, privo di picchi e di attriti, rendeva superflua ogni forma di vigilanza nervosa. Lasciò la VIP nell'area di riconsegna e comunicò il proprio codice personale. Chiese, come faceva abitualmente, l'aggiornamento del saldo mensile. Non per reale necessità di controllo, ma per una forma di attenzione costante, quasi un'abitudine mentale. Il sistema rispose immediatamente. Tutto era in ordine. Si diresse quindi verso l'edificio dell'istituto di credito. L'ingresso era sobrio, neutro, privo di qualsiasi invito superfluo. All'interno, come sempre, l'attesa si rivelò lunga e irritante. Seduto, osservava gli altri utenti. Volti concentrati, posture irrigidite, un silenzio carico di una tensione difficile da giustificare per operazioni tanto elementari. Gli istituti bancari avevano perfezionato nel tempo l'arte di rendere complesso ciò che era semplice, distante ciò che avrebbe dovuto essere accessibile.

Quando finalmente riuscì a ritirare la somma richiesta, JFS provò una sensazione di sollievo sproporzionata all'entità del prelievo. Era una constatazione amara, ma non nuova. Uscì dall'edificio senza soffermarsi, con il contante sistemato con cura. Ora poteva recarsi in periferia, dove lavorava il suo liutaio di fiducia. Un artigiano con cui aveva instaurato, negli anni, un rapporto fatto di competenza reciproca e di silenzi condivisi. Aveva

lasciato la sua dodici corde per una regolazione dell'*action*. Uno di quegli interventi minimi che, per chi suona, fanno la differenza tra uno strumento corretto e uno strumento vivo.

Tornò dunque al CVP e richiese un'altra VIP. Questa volta il tragitto sarebbe stato più lungo. Il sistema prevedeva, per evitare l'alloggiamento di batterie eccessivamente pesanti e inquinanti, un'autonomia deliberatamente contenuta. Nei veicoli individuali una sola batteria garantiva ufficialmente un'ora di viaggio o una distanza massima di cinquanta chilometri. In realtà, l'autonomia effettiva era ben superiore, ma le soglie dichiarate erano state fissate in modo prudenziale, per mantenere il sistema in una fascia di sicurezza costante. Procedette senza fretta verso il punto di raccolta intermedio. La distanza dal centro era di circa trenta chilometri, quindici dalla meta finale. Il percorso non presentava difficoltà. La guida, ancora una volta, non richiedeva sforzi particolari. Era il sistema a farsi carico della complessità.

Giunto al centro intermedio, senza inutili attese, sostituì la VIP con un veicolo per il trasporto leggero, un VCL, *Véhicule Cargo Léger*. La procedura era rapida. Tutto era pensato per non interrompere il flusso della giornata più del necessario. Raggiunse il laboratorio del liutaio. Provò la chitarra. Le corde rispondevano con una precisione nuova, più docile. Ne seguì una breve jam, spontanea, senza programma. Due musicisti, due strumenti, un tempo sospeso. Poi, con gesti attenti, caricò la chitarra, protetta nella sua custodia rigida, nel vano del VCL.

Riprese la strada verso un altro centro di raccolta intermedio, orientato in direzione della sua prossima destinazione. Da lì continuò con un nuovo VCL, diretto verso il centro commerciale della città. Un'area che, negli anni, aveva assunto una fisionomia completamente diversa da quella dei vecchi aggregati commerciali. Il centro commerciale biologico, il CCB, raccoglieva le merci dei produttori locali, sottoposti a controlli rigorosi, e i prodotti delle grandi aziende biologiche nazionali e internazionali, anch'essi verificati da ispettori ministeriali. Non era un luogo di consumo compulsivo, ma di approvvigionamento consapevole.

JFS si avviò verso il banco di *Vuvi & Miuri*, vecchi conoscenti che da anni gli garantivano una qualità di frutta e verdura alla quale non era disposto a rinunciare. Proseguì poi verso la pescheria di *ToriodelMar*, figlio d'arte, che assicurava un pescato di freschezza ineguagliabile. Scelse un trancio di tonno siciliano, bianchetti e cozze.

La tappa successiva fu dal rosticciere *Depaul*. Olive miste, greche verdi condite, nere al forno, taggiasche. Formaggi selezionati, torte di verdura. Infine, in aperta indifferenza verso le mode dietetiche del momento, si procurò i due elementi fondamentali della sua tavola: pane e focaccia.

Per questi ultimi, JFS non accettava compromessi. Aveva verificato decine di produttori, percorso distanze considerevoli, fino a trovare un artigiano che, con materie prime eccellenti e procedimenti tradizionali, riusciva a ottenere prodotti da forno memorabili. Tutto ciò era finalizzato alla cena che avrebbe preparato quella sera per SPF, amico di lunghissima data, compagno di adolescenza e gioventù, rimasto tale attraverso gli anni.

Convinto di non aver dimenticato nulla, e certo che la sua piccola cantina fosse ancora in grado di offrire qualche ottima bottiglia di *Bandol Rosé* e di *Blanc de Noire Gremillet*, tornò carico di borse al CVP. Riempì il mezzo con cura e si rimise in strada verso casa.

Dopo pochi chilometri, senza alcun preavviso, il mezzo ebbe un sussulto secco. Un movimento irregolare, appena percettibile all'inizio, seguito immediatamente da una perdita di stabilità più marcata. Il VCL iniziò a sbandare verso destra. JFS comprese la situazione in una frazione di secondo. Il pneumatico anteriore destro si era improvvisamente squarciato. Forse un frammento di vetro, una punta metallica rimasta sull'asfalto, o semplicemente l'usura. O, come talvolta accade, una combinazione indistinta di cause minori che finiscono per produrre un evento concreto. Il corpo reagì prima del pensiero articolato. Ridusse la velocità senza bruschezza, compensò lo sbandamento con gesti misurati, mantenne la traiettoria quanto bastava per evitare altri veicoli e, soprattutto, i pedoni che camminavano sul marciapiede. Fu un'azione breve, precisa, priva di esitazioni. Ancora una volta, l'abilità accumulata negli anni si dimostrò decisiva. Il mezzo si fermò in sicurezza. JFS rimase seduto per un istante, respirando lentamente, lasciando che l'adrenalina si dissipasse. Era contrariato, certo, ma non sorpreso. Gli imprevisti esistono. La differenza sta nel modo in cui vengono gestiti.

Attraverso il servizio di rete integrato nel veicolo, si mise immediatamente in contatto con il centro CVP di emergenza. La comunicazione fu essenziale. Nessuna spiegazione superflua. La posizione venne trasmessa automaticamente, insieme ai dati del mezzo. Dopo breve tempo, due veicoli giunsero sul posto. Uno di servizio, destinato al recupero del mezzo danneggiato, e un nuovo VCL per il cliente. L'intervento avvenne con rapidità e competenza. Le procedure erano chiare, ripetute, consolidate. JFS espletò le formalità necessarie senza

difficoltà. Il guasto venne registrato, senza attribuzioni arbitrarie di responsabilità. Riprese il viaggio. Il ritmo della giornata, momentaneamente interrotto, si ricompose con sorprendente naturalezza. Nessun ritardo significativo. Nessuna complicazione ulteriore. Raggiunse il centro di raccolta intermedio, poi quello più vicino a casa. Scaricò le borse, recuperò la chitarra, sistemò tutto con calma. La mattinata volgeva al termine. Nonostante l'incidente, o forse anche grazie alla prova concreta del funzionamento del sistema, JFS ebbe la netta sensazione che la giornata fosse stata fruttuosa. Aveva svolto tutto ciò che si era prefissato. Senza affanno. Senza conflitti. Senza sprechi di energia. Il servizio aveva funzionato. Non in modo spettacolare, ma come dovrebbe sempre funzionare ciò che è davvero utile: assorbendo l'imprevisto, riducendo l'attrito, lasciando spazio alla vita.

Roberto Verace, Genova, marzo 2022