

PARTE QUARTA

RETI E SERVIZI DELLA MOBILITÀ

MATTEO DEL FABBRO

INTRODUZIONE. ACCESSIBILITÀ, LENTEZZA
E SPAZI DI MOVIMENTO PER RIFORMARE
LE POLITICHE «DEI TRASPORTI»

I contributi raccolti in questa sezione propongono punti di attacco diversi e sviluppano linee di pensiero distinte, che presenterò di seguito.

Il primo nucleo di riflessione riguarda la qualità dello spazio pubblico e l'adattamento dello spazio stradale per i diversi utenti ed è affrontato nella prima proposta. Il cuore di questa proposta consiste nel rendere più inclusivi gli spazi per chi si muove, introducendo modifiche al Codice della strada e grazie all'adattamento delle destinazioni (luoghi di lavoro, studio, svago e consumo), per tutelare gli utenti più deboli e favorire il movimento a piedi e in bicicletta.

Le successive tre proposte sono legate da un filo comune, che consiste nella ricerca di soluzioni per «avvicinare» le persone nei loro spostamenti ricorrenti alle rispettive destinazioni, sia nelle città sia nei territori a urbanizzazione diffusa e nelle aree rurali, promuovendo al contempo una prospettiva di sostenibilità ambientale. I possibili interventi indicati in queste tre proposte possono essere fatti risalire al concetto di mobilità di prossimità, e mirano a migliorare le condizioni di vita in realtà socio-territoriali spesso trascurate dalle politiche e talvolta a rischio marginalità. Nella seconda proposta di questa sezione, si tratta di costruire prossimità «oltre la densità», garantendo l'accesso a servizi essenziali in contesti periurbani, remoti, temporalmente fragili, attraverso la riprogrammazione del commercio al dettaglio, l'integrazione di strategie di sviluppo locale e lo sviluppo di servizi di mobilità smart. Nella terza proposta, l'attenzione è rivolta al modo in cui il passaggio ai veicoli a trazione elettrica può contribuire alla transizione ecologica: la tesi è che ciò possa avvenire tramite il superamento delle logiche «a pioggia» di distribuzione dei sussidi. Gli interventi ivi delineati consistono in una modulazione e

regolazione degli incentivi per la mobilità elettrica, al fine di evitare effetti controproducenti e iniqui, tenendo conto altresì delle interazioni tra diversi schemi di incentivi. La quarta proposta è dedicata ai mezzi di trasporto su ferro e delinea le modalità di un potenziamento dei servizi ferroviari «metropolitani» o «suburbani», volto a migliorare i ritmi di vita e a tutelare le risorse ambientali, attraverso un nuovo sistema di classificazione delle stazioni e l'avvio di politiche integrate dei trasporti e di uso del suolo, facendo leva sulle competenze di cui le regioni sono già titolari.

Altri due nuclei di riflessione sono sviluppati nella quinta e sesta proposta: rispettivamente, le reti di lunga distanza per la mobilità lenta, e le politiche per i trasporti di lunga percorrenza. Il quinto contributo delinea un quadro di interventi che tendono a «innervare» i territori fragili con fasci di linee per il turismo lento. Lo snodo cruciale evidenziato dagli autori sta nel governo delle interazioni tra diverse reti di percorsi: ciclovie, sentieri, ferrovie turistiche, ippovie, vie navigabili interne, al fine di sprigionare il potenziale di sviluppo del turismo sostenibile, a sostegno di progetti di territorio. Il sesto capitolo è impostato attorno all'idea di promuovere la coesione territoriale attraverso servizi di trasporto di mercato. Gli interventi proposti prendono le mosse dal concetto di «alta velocità di rete» (AVR) e delinea anche soluzioni di intermodalità con servizi su gomma, al fine di ricucire le fratture emergenti tra i territori più attrattivi e quelli lasciati indietro.

Sebbene le proposte che seguono riflettano percorsi di ricerca e impegno preesistenti, vi sono almeno due aspetti che le accomunano, i quali sono maturati durante le occasioni di confronto che hanno preparato l'elaborazione di questo volume, e che vale la pena di mettere in luce.

Il primo consiste nella volontà di superare steccati artificiali tra politiche «locali» e politiche «nazionali» dei trasporti e della mobilità. Fin dall'inizio del percorso di discussione che è seguito al seminario *Ricomporre i divari* del febbraio 2020, è stato evidenziato lo scarso interesse che una tale suddivisione avrebbe ricoperto per l'elaborazione di proposte di intervento originali e pertinenti, anche in

riferimento al tema delle disuguaglianze. Tale osservazione è stata recepita nelle modalità in cui i confronti seminariali post-seminario si sono svolti, ed è quindi rintracciabile nell'impostazione complessiva delle proposte qui presentate: la scala geografica – pur rappresentando un fattore rilevante per comprendere le differenti questioni – non rappresenta un fattore dirimente per la costruzione delle politiche e la predisposizione di interventi. Una separazione rigida tra mobilità e trasporti «locali» e «nazionali» rischia di generare una sottovalutazione di una serie di fenomeni e dinamiche molto rilevanti, non derubricabili a elementi marginali del sistema. Ad esempio, si rischia di non affrontare in maniera adeguata quella quota rilevante di spostamenti che oscillerebbe tra un'ipotetica mobilità «locale» e un'ipotetica mobilità «nazionale». Inoltre, molte delle dinamiche in questione non si risolvono interamente in una scala geografica fissa – sia essa «locale» o «nazionale» – bensì sono determinate da motivazioni e vincoli *transcalari*, che le pongono a cavallo di diverse scale d'azione.

Il secondo aspetto comune alle proposte che seguono è il loro implicito posizionamento in relazione al campo di azione e al dibattito sugli interventi relativi al trasporto e alla mobilità. Pur nella varietà di oggetti di analisi e di approcci scientifici, i contributi qui raccolti, nel loro insieme, pongono l'accento su concetti come «mobilità» e «accessibilità» più che sul concetto di «trasporto». Questo posizionamento è da intendersi non in un'ottica accademica ma in relazione alle politiche pubbliche e alla loro necessaria evoluzione. Si vuole cioè prendere atto di una forte discrepanza tra le analisi e le campagne di studiosi e attivisti, da un lato, e le forme d'intervento e programmazione perseguite nelle sedi decisionali più importanti, dall'altro. I concetti di mobilità e accessibilità sono infatti ormai consolidati nei discorsi sviluppati in ambito scientifico e di organizzazioni del terzo settore [Donati, Petracchini *et al.* 2020]. D'altro canto, in molte sedi decisionali, a partire dalle amministrazioni centrali dello Stato e dalle commissioni parlamentari, il concetto centrale resta quello di trasporto. Ponendo l'accento sui concetti di mobilità e accessibilità, non si intende delegit-

timare quello di trasporto, ma contribuire a un riequilibrio di una situazione in cui la programmazione rischia di essere troppo sbilanciata verso gli aspetti infrastrutturali, avulsi dai rispettivi contesti socio-territoriali.

Tenendo presente queste due chiavi di lettura, è possibile mettere in evidenza come sia rilevante parlare di mobilità, accessibilità e trasporti in relazione alle disuguaglianze [Martens 2016; Sheller 2018; Orfeuill e Ripoll 2015]. Considerando le infrastrutture di trasporto in relazione alle morfologie sociali, si rivela come diversi livelli di mobilità comportino linee di divisione, tra chi è in grado di accedere alle opportunità e chi ne rimane escluso. Partendo dalla peculiarità delle dinamiche territoriali, si rivela come la diffusione e la qualità di servizi e reti per il movimento e gli spostamenti, possano accelerare o contrastare il declino di interi territori.

Infine, non si può tralasciare un cenno conclusivo riguardante lo stravolgimento che la crisi pandemica ha provocato sulle dinamiche e sull'andamento degli spostamenti ricorrenti e sui flussi di mobilità. Le misure immediate di prevenzione del contagio sono coincise in sostanza con misure di contenimento della mobilità fisica delle persone. Le rilevazioni prodotte dai colossi del digitale tramite le rispettive App mobili (Google, Facebook, Apple), sebbene da prendere con le dovute cautele, mostrano chiaramente la drastica diminuzione degli spostamenti delle persone durante la crisi pandemica. Se, come si avverte da diverse parti, la crisi agisce da moltiplicatore delle disuguaglianze preesistenti, ciò avviene empiricamente attraverso la riduzione della mobilità fisica, la quale colpisce in modo differenziato persone e popolazioni dotate di più o meno risorse, e quindi più o meno in grado di riorganizzare la propria routine quotidiana e i propri piani di vita in condizioni di mobilità ridotta. Si prenda l'esempio della riapertura delle scuole superiori, dove il dibattito non ruota tanto attorno alla messa in sicurezza dell'attività negli edifici scolastici, quanto all'organizzazione del tragitto casa-scuola degli studenti. Il movimento, la mobilità e il trasporto rappresentano un anello della catena di produzione e riproduzione delle

disuguaglianze spesso trascurato, ma irrinunciabile: una ragione di più per occuparsene.

Riferimenti bibliografici

Donati, A., Petracchini, F., Gasparini, C., Tomassetti, L., Cozza, V. *et al.*

2020 *Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle città italiane 2020. 3° Rapporto annuale Mobilitaria*, Roma, Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-IIA) e Kyoto Club.

Martens, K.

2016 *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*, Abingdon, Routledge.

Orfeuill, J.-P. e Ripoll, F.

2015 *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Gollion, Infolio.

Sheller, M.

2018 *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*, Brooklyn, NY, Verso Books.

