

COME LA MOBILITÀ RACCONTA LE CITTÀ E LE POPOLAZIONI URBANE

La mobilità oggi costituisce ‘la narrazione dominante’¹ non solo in relazione alla intensità e alla rilevanza delle relazioni materiali e immateriali che attraversano i territori della contemporaneità, ma anche perché la mobilità rappresenta una delle sfide più impegnative che le città devono affrontare: conoscere intensità e ritmi delle pratiche di mobilità diventa una condizione necessaria per garantire efficienza, vivibilità ed equità nell’accesso alle risorse di un territorio.

Porre attenzione alla mobilità, piuttosto che alle infrastrutture, implica confrontarsi con i ritmi con cui le diverse popolazioni urbane abitano e usano la città e i suoi servizi, in quanto la mobilità spa-

ziale non riguarda unicamente gli spostamenti ma, essendo «parte del processo di produzione sociale di tempo e spazio»², descrive la variabilità spazio-temporale delle pratiche urbane e con

Note

¹ A. Elliott, J. Urry, *Vite Mobili*, il Mulino, Bologna 2013, p. 24.

² T. Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, Londra-New York 2006, p. 5.

essa le trasformazioni della città contemporanea. Sono due i processi che hanno concorso a dare centralità alla mobilità come chiave interpretativa delle trasformazioni socio-spaziali:

- da una parte, il progressivo superamento di una visione riduttiva della mobilità sia nelle scienze sociali sia nell'ingegneria dei trasporti, grazie a cui la mobilità diventa strumento analitico e progettuale;
- dall'altra, l'utilità di descrivere le trasformazioni della metropoli contemporanea non tanto come un declino di importanza della geografia dei luoghi rispetto allo 'spazio dei flussi', quanto come una riorganizzazione e ristrutturazione accelerata della geografia del movimento, che definisce la spazialità delle società umane³.

Da tempo diversi autori⁴ hanno riconosciuto una «dimensione trasversale»⁵ nella mobilità interpretata come causa e conseguenza dei cambiamenti nell'organizzazione della vita quotidiana. La mobilità spaziale, come «assemblaggio socio-spazio temporale»⁶, come «fenomeno sociale totale [...] e azione al centro dei processi sociali di funzionamento e di cambiamento»⁷, grazie al contributo di autori come Urry, Kaufmann, Cresswell, Bourdin, Tarrus, diventa strumento per interpretare le pratiche di vita quotidiana. La complessità e la ricchezza euristica che assume il

concetto di mobilità come esperienza di interazione spazio-temporale continua, possono essere restituite dalla pluralità di temi e approcci presenti oggi in letteratura:

- dal 'new mobilities paradigm' proposto da Mimi Sheller e John Urry⁸, che riconosce nella mobilità il principale 'organizer' della società per la capacità di costruire e mantenere le connessioni sociali;
- al 'Mobility turn' di Tim Cresswell⁹, che interpreta la mobilità come un fenomeno socio-spaziale che include e comprende anche oggetti, comunicazioni e idee;
- alle 'Mobilités reversibles', che restituiscono un uso reversibile dei territori e delle reti e con cui Vincent Kaufmann e Vincent Geslin¹⁰ descrivono le nuove forme di mobilità, «esito dell'effetto congiunto dell'evoluzione del mercato del lavoro e della proprietà del territorio e delle reti di trasporto e di comunicazione»;
- alle 'Staging Mobilities' di Ole B. Jensen¹¹, che si occupa dei luoghi forgiati dalle pratiche di mobilità, ripensandoli a partire dalle connessioni che rendono possibili;
- alla 'Idéologie mobilitaire' di Bertrand Montulet e Christophe Mincke¹², per caratterizzare il nuovo rapporto tra pratiche sociali e spazio che coinvolge un largo spettro di fenomeni sociali.

³ E. Soja, «Le temps des nodalités post-metropolitaines», in S. Allemand, F. Ascher, J. Levy (Eds), *Les sens du mouvement*, Belin, Parigi 2004, pp. 175-181.

⁴ A. Ehrenberg, *L'individu incertain*, Calmann-Levy, Parigi 1995; A. Tarrus, *Les nouveaux cosmopolitisme: mobilité, identité, territoires*, l'Aube, La tour d'Aigues 2000; J. Urry, *Sociology Beyond Societies*, Routledge, Londra 2000; V. Kaufmann, *Re-thinking mobility*, Ashgate, Aldershot 2002; J.P. Orfeuil, *Transport, pauvretés, exclusion*, l'Aube, Parigi 2004; F. Ascher, «Les sens du mouvement: modernité et mobilités», cit. in S. Allemand, F. Ascher, J. Levy (Eds), pp. 21-34., A. Bourdin, «Les mobilités et le programme de la sociologie», in *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. cxviii, pp. 5-21, 2005; M. Sheller e J. Urry, «The new mobilities paradigm», *Environment and Planning A*, n. 38, 2006, pp. 207-226; T. Cresswell, *On the Move...*, cit.

⁵ J. Urry, *Sociology Beyond Societies*, cit.

⁶ V. Kaufmann, *Re-thinking mobility*, cit.

⁷ M. Bassand, *La mobilité spatiale, une phénomène macroscopique. Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Université de Neuchâtel, EdES, Neuchâtel 1986, p. 25.

⁸ M. Sheller e J. Urry, «The new mobilities paradigm», cit.

⁹ T. Cresswell, *On the Move...*, cit.; id., *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, Aldershot 2011.

¹⁰ V. Geslin, V. Kaufmann (Eds), *Mobilité sans racines: plus loin, plus vite... plus mobile?*, Descartes & Cie, Parigi 2011, cit., p. 40.

¹¹ O.B. Jensen, *Staging Mobilities*, Routledge, Londra-New York 2013.

¹² R. Montulet e C. Mincke, «L'idéologie mobilitaire», in *Politique. La nouvelle obsession de la mobilité*, aprile, n. 64, Bruxelles 2010.

Lavorando sulle condizioni materiali della mobilità e sulle pratiche che vi sono associate, la sfida nelle scienze sociali diventa analizzare non tanto la mobilità in quanto tale, ma «le società contemporanee attraverso i fatti di mobilità»¹³.

Nello stesso modo, le discipline della geografia si interessano alla mobilità interpretandola come traduzione di pratiche eterogenee che modificano i luoghi e come gestione di risorse spazio-temporali, più che come semplice spostamento¹⁴.

In questo caso, come scrive Jacques Lévy¹⁵, la mobilità diventa strumento euristico, utile per descrivere i territori della contemporaneità, poiché «la mobilità non è solo una tecnica di messa in

relazione di luoghi. Nella misura in cui l'interaccessibilità tra realtà spaziali costitutive di una città è una condizione di esistenza della città stessa, la mobilità costituisce anche una tecnica incontestabile di 'urbanogenesi'».

Analizzare le trasformazioni urbane attraverso la mobilità consente dunque di passare attraverso diverse scale dei fenomeni osservati, di tenere insieme dimensione spaziale e temporale delle dinamiche urbane, di leggere la città a partire dalle pratiche che in essa si svolgono, piuttosto che interpretarla come configurazione di *enclaves* (siti fissi e delimitati) e di 'armature' (canali di infrastrutture e spazi di transito)¹⁶.

Nel ricostruire le pratiche quotidiane d'uso della città, la mobilità rappresenta dunque uno strumento utile per costruire politiche urbane più efficaci, poiché de-finite anche a partire dalle esigenze emergenti, legate alle diverse popolazioni urbane che utilizzano la città e i suoi servizi, secondo intensità e ritmi diversi.

Attraverso lo studio delle pratiche di mobilità e la loro "territorializzazione" è possibile cioè riconoscere non solo le domande delle popolazioni temporanee, ma anche nuovi beni comuni generati dalle stesse¹⁷. In questa prospettiva, consideriamo le popolazioni urbane non solo come utenti di politiche, ma come potenziali generatori di beni comuni¹⁸, parzialmente rilevabili attraverso le pratiche di mobilità.

Chiavi interpretative e sfide operative

Spostare l'attenzione dalla mobilità intesa unica-

mente come spostamento alla mobilità interpretata come pratica spazio-temporale consente di riconoscere almeno due dimensioni rilevanti per le politiche urbane e altrettante sfide operative.

La mobilità come capitale sociale.

La mobilità rappresenta una risorsa e un valore in quanto crea e introduce differenze, in base alle possibilità di ogni soggetto, in relazione ai propri progetti personali e alle proprie capacità (sia economiche sia culturali), di selezionare le forme e i modi utili per garantirsi

¹³ A. Bourdin, «Les mobilités et le programme de sociologie», cit., p. 17.

¹⁴ J.P. Orfeuill, *Transports, pauvretés, exclusions*, cit.

¹⁵ J. Lévy, *Le tournant géographique*, Éditions Belin, Parigi 1999.

¹⁶ D.G. Shane, *Recombinant Urbanism. Conceptual Modelling in Architecture*, Urban Design and City Theory, Wiley, Chichester 2005.

¹⁷ Come ricordano A. Amin e T. Thrift (*Cities. Reimagining the Urban*, Polity Press, Cambridge 2002, p. 158), secondo cui «molto di quanto accade negli spazi quotidiani della città non riguarda la partecipazione politica con un capitale convenzionale. Al contrario, riguarda un nuovo tipo di politiche molecolari che competono per richiamare l'attenzione pubblica, riuscendo talvolta a creare più ampi effetti politici e sociali».

¹⁸ G. Pasqui, *Città, popolazioni, politiche*, Jaka Book, Milano 2008.

'il diritto alla mobilità', che si iscrive entro una visione universalistica e individualista dei

valori, entro cioè una concezione moderna dei diritti dell'uomo¹⁹.

Il diritto alla mobilità non è il 'diritto al trasporto', ma riguarda la possibilità di avere una maggiore flessibilità, connettività, reversibilità e il migliore accesso ubiquitario alle diverse risorse e destinazioni possibili.

Per questo, Ascher²⁰, nel considerare il 'diritto al movimento' una sorta di '*droit générique*' da cui derivano numerosi altri diritti, in ragione del ruolo che la mobilità si ritaglia nella società contemporanea, distingue due tipi di diritto al movimento: '*droit-liberté*' (il diritto degli individui di muoversi) e '*droit-créance*' (diritto di disporre dei mezzi effettivi, pratici e culturali per muoversi).

Questa distinzione richiama il ruolo che ha la mobilità come risorsa chiave di inserimento sociale che dipende dalle capacità, dalle competenze, dai legami sociali che sono essi stessi rinforzati o affievoliti dalle nostre pratiche.

Se intendiamo la mobilità come 'campo' in cui si esprimono o da cui si originano occasioni inattese di interazione e il capitale sociale 'una risorsa per l'azione'²¹ presente nella struttura di relazioni tra due o più persone, le pratiche di mobilità muovono capitali, ma al contempo – grazie alle diverse forme di interazione che attivano – sono a loro volta generatrici di nuovi capitali²².

A tale proposito alcuni autori parlano di 'capitale di rete'²³ per indicare una condizione specifica, che si fonda sulla capacità di creare contatti, a partire da risorse quali il tempo, gli oggetti, l'accesso, le emozioni, che sono diversamente distribuite.

Lo stesso concetto di motilità, proposto da Kaufmann²⁴ come «l'insieme delle caratteristiche perso-

nali che permettono di spostarsi», restituisce il potenziale di mobilità come disposizione alla mobilità che dipende dalle condizioni sociali di accesso (le condizioni rispetto alle quali è possibile usare l'offerta), dalle competenze (necessarie per l'utilizzo di un dato servizio offerto) e dai progetti di mobilità (l'uso effettivo del servizio offerto che permette di concretizzare la mobilità). Come scrive Kaufmann²⁵: «la motilità porta a considerare che tra l'offerta e la domanda c'è l'attore, che coglie le possibilità proposte dall'offerta e, in base a una propria logica, le trasforma in domanda di spostamento».

Per questo, le pratiche di mobilità portano istanze, avanzano soluzioni, esprimono nuovi bisogni e talvolta anche soluzioni alternative e possono quindi essere esaminate a partire dai capitali che mobilitano. Al contempo, i comportamenti dei singoli possono avere un ruolo fondamentale nel generare esternalità positive tanto per il singolo quanto per la collettività e, in quest'ottica, i capitali di mobilità possono diventare un riferimento sia per promuovere comportamenti virtuosi già in essere sia per sostenere pratiche innovative.

Questa condizione sembra prefigurare anche un diverso modo di concepire le politiche per la mobilità, a partire dalla combinazione di 'risorse' differenti, legate alle stesse pratiche promosse 'dal basso', anche perché, come ricorda Crosta²⁶, le pratiche

¹⁹ Z. Bauman, *Liquid Modernity*, Polity Press, Cambridge 1999.

²⁰ F. Ascher, «Les sens du mouvement», cit., p. 23.

²¹ J. Coleman, *Foundations of social theory*, Cambridge (MA) 1990, p. 302.

²² A. Tarrus, *Les nouveaux cosmopolitisme: mobilité, identité, territoires*, cit.; J. P. Orfeuil, *Tran-sports, pauvretés, exclusions*, cit.

²³ J. Urry, *Mobilities*, Polity Press, Cambridge 2007.

²⁴ V. Kaufmann, *Re-thinking mobility*, cit.

²⁵ Id., *Motility*, reperibile all'indirizzo internet: <http://en.forumviesmobiles.org/archiving/2012/12/11/mobility-capital-sketching-arguments-533>.

²⁶ P.L. Crosta, *Pratiche. Il territorio è l'uso che se ne fa*, Franco Angeli, Milano 2010.

hanno sempre una natura politica: possono avanzare rivendicazioni e produrre beni collettivi. Nel primo caso la rilevanza delle pratiche sta nella loro stessa esistenza, che permette specifiche forme di appropriazione dello spazio, mentre nel secondo caso il riferimento è alla possibile «produzione sociale di beni pubblici, ovvero (la possibilità di) avere beni pubblici da pratiche sociali invece che da policies»²⁷. In questa prospettiva, la molteplicità delle pratiche di mobilità porta con sé un potenziale bagaglio di beni collettivi che singoli e gruppi possono contribuire a creare, sia che usino servizi esistenti in modo inaspettato sia che creino nuove possibilità e soluzioni di spostamento²⁸.

La mobilità come progetto

All'interno di un dibattito che pone la mobilità al centro di un nuovo paradigma interpretativo e progettuale che attraversa discipline diverse (dall'urbanistica alla geografia, dalla sociologia alla pianificazione dei trasporti...), la sfida che si pone alle politiche urbane è lavorare più e meglio per riconoscere le diverse domande di mobilità come premessa necessaria per costruire azioni più efficaci ed eque, in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture. Si tratta cioè di lavorare più sul software (la mobilità) e meno, o non solo, sull'hardware (le infrastrutture). Confrontarsi con i comportamenti di mobilità attraverso cui riconoscere abitudini, stili di vita che hanno un'influenza sui processi di trasformazione urbana, diventa premessa per costruire politiche urbane più efficaci per almeno tre ordini di questioni.

La prima riguarda la possibilità, attraverso la mobilità, di conoscere in tempo reale le modalità d'uso della città e dei suoi servizi, anche grazie all'uso estensivo delle cosiddette *networked technologies* e delle fonti digitali che permettono un monitoraggio in tempo reale delle pratiche di mobilità.

Come emerso ormai da diversi studi²⁹, le fonti digitali e, tra queste, i dati di traffico telefonico, costituiscono un supporto importante per descrivere le modalità con cui differenti popolazioni urbane attraversano e usano la città. Le tracce desunte dai dati di traffico telefonico sono infatti il risultato di comportamenti e abitudini individuali e restituiscono pattern 'molecolari' di mobilità, offrendo elementi rilevanti per migliorare l'efficacia di politiche di offerta di servizi, non solo nel campo dei trasporti.

Restituire le densità d'uso del territorio e i movimenti giornalieri di mobilità grazie al trattamento dei dati di traffico telefonico consente infatti di individuare popolazioni urbane temporanee difficilmente 'catturate' da fonti tradizionali con continuità spazio-temporale e rappresenta, al contempo, la condizione attraverso cui riconoscere le nuove domande disaggregate per 'comunità di pratiche'³⁰, su cui costruire politiche di offerta più efficaci e meno onerose finanziariamente, poiché non generaliste³¹. Inoltre, queste tecnologie digitali offrono «nuove opportunità per entrare in contatto con il pubblico e facilitare i nuovi processi di partecipazione, coinvolgendo così, nel processo di pianificazione urbana, segmenti di popolazione della città che normalmente non lo sono mai stati in forma esplicita»³².

²⁷ C. Donolo, «Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazioni su una nuova generazione di policies», *Stato e mercato*, n. 73, 2005, p. 47.

²⁸ G. Vecchio, *Mobilitarsi per muoversi. Pratiche periurbane e capitali di mobilità nell'area metropoli-titana di Milano*, in Conferenza siu, Venezia 11-12 giugno 2015.

²⁹ Si vedano R. Ahas e U. Mark, «Location based services: new challenges for planning and public administrations», *Futures*, n. 37, 2005, pp. 547-561; C. Ratti *et al.*, «Mobile landscapes: using location data from cell phones for urban analysis», *Environment and Planning B, Planning and Design*, n. 33, 2006, pp. 727-748; J. Reades *et al.*, «Cellular census: Explorations in urban data collection», *IEEE Pervasive Computing*, vol. 6, n. 3, 2007, pp. 30-38; P. Pucci, F. Manfredini, P. Tagliolato, *Mapping urban practices through mobile phone data. Springer Briefs in Applied Science and Technology*, Springer, Heidelberg-New York-Dordrecht-London 2015.

³⁰ Sul concetto di «comunità di pratiche» si veda E. Wenger, *Communities of Practice. Learning, Meaning and Identity*, Cambridge University Press, Cambridge (MA) 1998.

³¹ P. Pucci, F. Manfredini, P. Tagliolato, *Mapping urban practices...*, cit.

³² O.B. Jensen, «The will to connection: a research agenda for the 'programmable city' and an ICT 'toolbox' for urban planning», in A. de Souza e Silva e M. Sheller (Eds.), *Mobility and locative media: mobile communication in hybrid spaces*, Routledge, Londra-New York 2015, p. 230.

Per cogliere queste opportunità, la sfida riguarda il come integrare dati tradizionali con nuove banche dati di tipo digitale, oggi diffusamente disponibili. Si tratta cioè di costruire protocolli e metodologie validate per l'interazione dei dati, come condizione utile per il monitoraggio in tempo reale delle pratiche d'uso della città.

La seconda prospettiva riguarda il ruolo che la mobilità può avere nel ridefinire i perimetri d'azione di alcune politiche urbane e nel promuovere nuove geografie di partnership tra i diversi attori coinvolti. Deformando i confini amministrativi, le pratiche di mobilità mettono infatti concretamente in evidenza il fatto che «tutti i governi territoriali vivono sotto un permanente regime di dissociazione tra i cittadini, gli abitanti e gli utenti della città»³³.

Al contempo, esse diventano anche strumento per riconoscere confini contingenti: la mobilità restituisce perimetri variabili nel tempo, in ragione delle popolazioni e delle dinamiche che ne sono all'origine e permette di avere informazioni sulle popolazioni temporanee, sui tempi, i modi e le densità d'uso della città e dei suoi servizi³⁴.

Definire perimetri d'azione pertinenti per trattare la variabilità e l'interconnettività delle relazioni, la multiscalarità delle pratiche spazializzate che le categorie amministrative e le divisioni istituzionali dello spazio non riescono a trattare è un tema da tempo al centro delle riflessioni nell'ambito dello *Spatial Planning*. Vi è infatti consenso sulla necessità di costruire perimetri d'azione pertinenti sulla base dei quali proporre una diversa articolazione delle competenze e delle risorse che favoriscano una regolazione delle pratiche e la generazione di nuovi *frames*, necessari all'innovazione dei processi di governo³⁵.

La sfida si pone in termini di strumenti interpretativi per riconoscerli.

I territori contingenti che le pratiche di mobilità consentono di riconoscere possono rappresentare quelle 'perimetrazioni fluide', quei *fuzzy boundaries*³⁶ capaci di ri-orientare i bacini di offerta dei servizi, come anche gli ambiti di fiscalità e tariffazione locale, mettendo in discussione la stessa modalità ordinaria di definizione e di trattamento delle politiche pubbliche³⁷. Sebbene, infatti, nel rapporto tra territori contingenti e territori istituzionali, i problemi legati alla variabilità temporale delle pratiche all'origine dei perimetri fluidi, così come quelli dei meccanismi di rappresentanza politica delle comunità di pratiche, restino ancora irrisolti, bisogna prendere atto che «oggi una governabilità urbana che voglia essere efficace deve essere limitata, intrinseca ai processi e quindi capace di cogliere e valorizzare le sinergie tra interventi settoriali e le potenzialità offerte dal mutare delle situazioni catalizzatrici dei diversi interessi in gioco»³⁸. In questo caso, la sfida riguarda la ricerca di modalità con cui i 'confini informali' definiti dalle pratiche di mobilità possano diventare parte di un 'institutional landscape', generando nuovi modelli di coinvolgimento e azioni capaci di intercettare e rispondere più efficacemente alle domande sociali che possono essere lette a partire da queste stesse pratiche.

³³ P. Estèbe, *Gouverner la ville mobile: la ville en debat*, PUF, Parigi 2008, p. 37.

³⁴ P. Pucci, «Fuzzy boundaries per comunità mobile. Disegnare territori contingenti nella Regione Urbana Milanese», in *Planum*, n. 27, 2013; Id., «Identifying communities of practice through mobile phone data», in *Urbe. Brazilian Journal of Urban Management*, vol. 6, n. 1, 2014, pp. 17-30.

³⁵ P. Healey, «Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning», *Environmental and Planning A*, vol. 30, n. 9, 1998, p. 1.

³⁶ Fuzzy boundaries «sono utilizzati per definire regioni funzionali, non conformi a unità politiche o amministrative conosciute» (P. Healey, «Soft Spaces, Fuzzy boundaries and spatial Governance in Post-devolution Wales», in *International Journal of Urban and Regional Research*, 18 giugno 2012, p. 6).

³⁷ G. Pasqui, *Città, popolazioni, politiche*, cit., p. 18.

³⁸ G. Dematteis, «Le città del presente, le città del futuro: le politiche», in *EysReg*, vol. 2, n. 2, 2012.

La terza prospettiva riguarda la possibilità di incidere sulle forme di disuguaglianza sociale, lavorando sulle opportunità di accesso ai servizi urbani di cui la mobilità può essere strumento. Come riconosciuto da alcuni autori³⁹, la mobilità non è mai stata sinonimo di libertà e di cittadinanza, ma «if movement makes connections [...] connections make inequalities»⁴⁰. Come sostenuto da Amin e Thrift⁴¹, le mobilità non sono mai libere e senza ostacoli, ma sono «rese difficili da una serie di regole, convenzioni ed enti di regolazione e controllo [...], una rete a maglie strette»⁴². Per questo, le disuguaglianze nell'accesso ai servizi e ai beni sono ben più di una carenza nell'offerta di trasporto: esse limitano il diritto alla città. I concetti già richiamati di motilità⁴³ e di *network capital*⁴⁴ introducono questa dimensione. La difficoltà nel tradurre operativamente questi concetti ha sin'ora limitato il loro uso all'interno delle politiche urbane, come strumenti per riconoscere le forme e le cause che ostacolano gli spostamenti e per derivare, da queste, azioni efficaci ed eque. La distinzione tra il diritto degli individui a muoversi e il diritto ad avere mezzi efficaci, sia materiali sia culturali, per muoversi⁴⁵, aiuta a riconoscere i 'dispositivi' utili e necessari per consentire lo spostamento e la comunicazione (fisica e immateriale) attraverso la fornitura di servizi universali e l'adeguamento delle

regole e delle istituzioni di regolazione e controllo, rispetto a dispositivi più complessi e integrati, adatti a rispondere a esigenze eterogenee e articolate. Poiché fornire servizi equamente distribuiti sul territorio e diffusamente accessibili, oltre a non essere sostenibile economicamente, non risulterebbe efficace rispetto alla complessità e alla dimensione molecolare della domanda di mobilità, l'azione pubblica è chiamata piuttosto a offrire un «diritto di credibilità, una sorta di 'dovere di fare' che si compie con diversi gradi di impegno, in base a ragioni politiche e/o economiche e la cui implementazione comporta una partecipazione responsabile da parte dei cittadini»⁴⁶. Questo 'dovere contributivo' per i cittadini può essere declinato anche in termini di servizi creati 'dal basso', dagli stessi utenti finali. Spesso si tratta di soluzioni innovative ed efficaci non solo per risolvere il divario tra il costo dei servizi e la loro effettiva utilità, ma anche per valorizzare le capacità di produzione di soluzioni auto-organizzate, in grado di far fronte a problemi che le politiche pubbliche non sempre riescono a risolvere. Considerando le potenzialità e la 'transcalarità' di queste forme di innovazione 'dal basso' e auto-organizzate, la sfida riguarda la capacità da parte degli attori pubblici di riconoscere, sostenere, anche attraverso facilitazioni normative, e diffondere processi di produzione di beni e servizi da parte dei territori.

³⁹ T. Cresswell, «Justice sociale et droit à la mobilité», in S. Allemand, F. Ascher, J. Levy (Eds), cit., p. 45; J. Urry, «Social Networks, mobile lives and social inequalities», in *Journal of Transport Geography*, n. 21, 2012, p. 24.

⁴⁰ *Ibidem*, 2012, p. 24.

⁴¹ A. Amin e T. Thrift, *Cities. Reimagining the Urban*, cit., p. 26.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ V. Kaufmann, *Re-thing mobility*, cit; M. Flam e V. Kaufmann, «Operationalising the Concept of Motility: a Qualitative Study», *Mobilities*, n. 2, 2006, pp. 167-189; V. Kaufmann, M. Bergman e D. Joye, «Motility: Mobility as Capital», *International Journal of Urban Regional Research*, vol. 28, n. 4, 2007, pp. 245-756.

⁴⁴ A. Elliott e J. Urry, *Vite mobili*, cit.

⁴⁵ F. Ascher, «Le sens du mouvement...», cit.

⁴⁶ J.P. Orfeuill, «Le 'droit à la mobilité' aujourd'hui et demain /The 'right to Mobility'», in C. Gay, V. Kaufmann, S. Landriève, S. Vincent-Geslin (Eds), *Mobile Immobile*, Éditions de l'Aube, Parigi 2011, p. 50 (Forum Vie Mobile).