ITALIA 45 - 45

Radici, condizioni, prospettive

TERRITORI DELL'ECONOMIA SPAZI DELL'AGRICOLTURA FRA
PRODUZIONE E RIPRODUZIONE UN TERRITORIO SEMPRE PIÙ A
RISCHIO - MISERIA E RICCHEZZA
- TRAMA PUBBLICA E GIUSTIZIA
SPAZIALE - LA CASA E L'ABITARE
- L'ITALIA FRA PALINSESTO E
PATRIMONIO - ACQUA, MOBILITÀ,
ENERGIA - BENI COLLETTIVI E
PROTAGONISMO SOCIALE

Coordinatori Ruben Baiocco, Paola Savoldi

Discussant

Carlo Cellamare, Giulio Ernesti, Maria Rosaria Marella

La pubblicazione degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU è il risultato di tutti i papers accettati alla conferenza. Solo gli autori regolarmente iscritti alla conferenza sono stati inseriti nella pubblicazione. Ogni paper può essere citato come parte degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU, Italia '45-'45, Venezia 11-13 giugno 2015, Planum Publisher, Roma-Milano 2015.

© Copyright 2015



Planum Publisher Roma-Milano

ISBN: 9788899237042

Volume pubblicato digitalmente nel mese di

dicembre 2015

Pubblicazione disponibile su www.planum.net,

Planum Publisher

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzoeffettuata, anche ad uso interno e didattico,non autorizzata.

Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

ATELIER 9

BENI COLLETTIVI E PROTAGONISMO SOCIALE

Coordinatori

Ruben Baiocco, Paola Savoldi

Discussant

Carlo Cellamare, Giulio Ernesti, Maria Rosaria Marella

Con questo atelier ci si propone di realizzare un confronto sugli effetti del cosiddetto "protagonismo sociale" nelle modalità di creazione, produzione e gestione di beni collettivi (non necessariamente di proprietà pubblica), come un campo di sperimentazione potenziale per interrogare (e innovare) la relazione fra istituzioni preposte al governo urbano, saperi e società. Beni collettivi (o si voglia, comuni) che possono dirsi tali per una domanda di uso da parte di gruppi e associazioni di comunità, che si attivano e si (auto)organizzano per il riconoscimento e la produzione di una "funzione sociale della proprietà", determinata da usi, funzionalità, forme di gestione, accessibilità, alternative sia alle logiche del mercato privato e sia a quelle della produzione di servizi pubblici.

Gaia Accardo, Sara Del Noce, Paola Piscitelli

Il Potenziale Virale del "contagio positivo". Casi di micropolitica esemplare a Scampia

Fabio Andreassi

1975-2015. Il sapere comune e l'identità urbana nei 40 anni del PRG di L'Aquila

Camilla Ariani

Attori e responsabilità negli interventi di Partenariato Pubblico Privato per la rigenerazione urbana. Considerazioni sul ruolo del privato "sociale".

Marco Baravalle

L'arte come pratica del comune tra finanziarizzazione e città creativa. Il caso di S.a.L.E-Dock

Chiara Belingardi

I beni comuni urbani tra politiche e desiderata

Sergio Bisciglia

Politiche territoriali e pratiche sociali nel processo di costruzione dell'immagine del Salento Slow Life

Claudio Calvaresi

Pratiche di innovazione sociale, produzione di pubblico e politiche urbane

Paola Capriotti, Marina Reissner

Regolamentare la collaborazione tra cittadini e amministrazione per una gestione dei beni comuni

Antonella Carrano

Il lavoro precario come denominatore comune delle esperienze di autogestione produttiva

Alessandra Casu. Paola Pellegrini

Beni ex-militari come bene collettivo e occasione di "protagonismo sociale"

Cristina Catalanotti

L'autorecupero per il patrimonio sociale. Il caso studio di Venezia

Marta Chiogna, Elena Maranghi

I beni comuni come fenomeno plurale. Nuove prospettive attraverso due logiche di 'riattivazione' di spazi urbani

Andrea Curtoni, Giulia Mazzorin

Cantiere Teatro. Dinamiche di condivisione dei processi di trasformazione urbana

Luigi Dall'Armellina, Alessandro Boldo

Dopo il "mondo dei vinti". Pratiche di riappropriazione sociale della montagna trentina

Luciano De Bonis, Michele Porsia

Visioni e creazioni di paesaggio

Marco Degaetano

BIR-borghi in rete. Una nuova identità del territorio rurale

Nicola Di Croce

Identità sonora come bene collettivo. Dalla consapevolezza acustica al protagonismo sociale

Gabriella Esposito De Vita, Stefania Ragozino

Attivazione sociale e beni collettivi: l'esperienza del riuso del patrimonio confiscato alla Camorra

Elena Giannola, Salvatore Abruscato, Floriana Cane, Francesco Paolo Riotta

Nuove strategie per il bene collettivo: crowdfunding civico al parco Uditore di Palermo

Federica Isola, Eleonora Marangoni, Mario Palomba, Ilene Steingut

L'Ecomuseo del paesaggio rurale: un caso di gestione partecipata

Fernando Lua Silva

Associazionismo per l'integrazione in Provincia di Bolzano: alcune ricadute spaziali

Giovanni Marinelli, Fabio Bronzini, Maria Angela Bedini

"Beni comuni e assetti collettivi". Territori innovativi di sperimentazione per uno sviluppo locale equo e sostenibile. Verso un contratto di paesaggio nel Basso Ferrarese

Laura Martini. Daniele Vazquez Pizzi

Il caso degli spazi workers-control: Officine Zero, tra autoproduzione e territorio

Adelaide Merlin, Alice Orlandi, Anna Percali, Laura Zorzato

Il Teatro Sociale di Gualtieri: un modello di cantiere aperto per la produzione di un bene culturale collettivo

Luca Minola, Luca Tricarico

Nuove forme di protagonismo urbano: servizi e strumenti per la città policentrica

Cecilia Morelli di Popolo

Lo spazio etero-organizzato: processi di condivisione e beni collettivi

Elena Ostanel

Cultura e rigenerazione territoriale: il caso del quartiere multiculturale di Charlois, Rotterdam

Mario Paris. Antonio Casella

Governare il territorio dopo le province:

associazioni di comuni come dispositivi e interfacce per la programmazione territoriale

Pasquale Passannante

Protesta e innovazione sociale. Il movimento No Triv come promotore di pratiche sociali innovative in Basilicata

Patrizia Paola Pirro, Eleonora Adesso

Dalla progettazione partecipata a un modello di gestione sociale: il caso del Parco di Mezzogiorno Baden-Powell a Molfetta

Emma Puerari

Emerging practices and urban public services innovation

Leonardo Ramondetti

Chelas, Lisboa. Il debole protagonismo degli abitanti della città pubblica europea

Anna Richiedei, Anna Frascarolo

Cittadinanza attiva e integrazione sociale: caratterizzazione e incentivazione fra processi partecipativi e nuove forme di rappresentanza.

Claudia Roselli, Maddalena Rossi

Beni comuni e governo del territorio. Riflessioni sulle buone pratiche di sviluppo auto sostenibile

Micol Roversi Monaco

Potere amministrativo e funzione sociale della proprietà

Alessandro Salvati

Liminal commons. Della produzione di beni comuni in periferia

Angelo Sampieri

Il protagonismo sostenibile degli abitanti della città europea contemporanea

Francesco Selicato, Claudia Piscitelli, Sergio Selicato, Marco Selicato

Istituzioni e cittadini a confronto nel progetto dello spazio urbano, fra istanze sociali e interessi privati. Un caso studio pugliese

Giovanni Vecchio

Mobilitarsi per muoversi. Pratiche urbane e capitali di mobilità nell'area metropolitana di Milano

Violeta Pires Vilas Boas

Cultural and artistic actions in public spaces: collective commons and cultural heritage

ITALIA 45 - 45

Radici, Condizioni, Prospettive

Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti Venezia, 11-13 giugno 2015 Planum Publisher ISBN 9788899237042

Mobilitarsi per muoversi. Pratiche periurbane e capitali di mobilità nell'area metropolitana di Milano

Giovanni Vecchio

Politecnico di Milano DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Email: giovanni.vecchio@polimi.it

Abstract

Il paper vuole indagare se la costruzione di capitali di mobilità, intesi come opportunità disponibili a ciascun individuo nell'ambito della mobilità, possa essere utilizzata per contribuire ad orientare i comportamenti di viaggio individuali e collettivi verso pratiche più sostenibili, aiutando ad intercettare e sostenere quelle pratiche dal basso che già mobilitano propri capitali e rispondono a tale domanda di sostenibilità del movimento. Le pratiche di mobilità infatti possono diventare strumenti di policy, a partire dai molteplici capitali che mettono in gioco. L'area metropolitana milanese rappresenta un vivace contesto entro cui osservare esempi in questo senso, considerando i capitali che mobilitano e immaginandone possibili relazioni con l'azione pubblica di scala metropolitana.

Parole chiave: capitali di mobilità, periubano, pratiche urbane.

Introduzione: mobilitarsi per muoversi

I contesti urbani sono sempre più pervasi dalla mobilità, elemento che influenza le vite di singoli e comunità. Le stesse esperienze sociali divengono man mano più mobili, rendendo necessario che l'azione pubblica consideri la contingenza delle pratiche sociali e delle popolazioni urbane che le esprimono (Pasqui 2008). La molteplicità delle pratiche della mobilità e delle strategie di vita di cui sono espressione è però legata alle opportunità che ciascuno ha di modellarle, a partire da risorse proprie e dei contesti urbani in cui ci si trova: ogni movimento richiede che venga messo in campo un determinato capitale di strumenti, risorse e abilità, che possono essere in capo ad un singolo o ad un gruppo.

Le pratiche di mobilità che implicano un movimento nello spazio generano esternalità sia negative (come i costi collettivi dell'inquinamento) sia positive (ad esempio, le opportunità accessibili a chi compie lo spostamento) che si riflettono sulla collettività. Dato che queste pratiche già mobilitano delle risorse, è possibile chiedersi se la costruzione di capitali di mobilità, intesi come opportunità disponibili a ciascun individuo nell'ambito della mobilità, possa essere utilizzata per contribuire ad orientare i comportamenti di viaggio individuali e collettivi verso pratiche più sostenibili, aiutando ad intercettare e sostenere quelle pratiche dal basso che già mobilitano propri capitali e rispondono a tale domanda di sostenibilità del movimento. Sia le letture territoriali che ne hanno descritto le pratiche di mobilità (ad esempio, Pucci 2013), sia gli accidentati approcci della pianificazione a scala metropolitana (Comune di Milano 2015), indicano il contesto periurbano milanese come potenziale campo di applicazione per tale approccio.

La domanda, che il paper sviluppa in maniera preliminare, vuole quindi esplorare nuove forme di intervento nell'ambito della mobilità. Di fronte ai problemi ambientali e a quelli dell'accessibilità come requisito per il riconoscimento dei diritti di cittadinanza, emerge la necessità di riorientare le scelte pubbliche di spesa e azione (Secchi 2014). L'intento è di capire se sia possibile intercettare pratiche di

mobilità, che già oggi mobilitano capitali, per costruire servizi e opportunità che mancano. La lettura di ciò che già si muove nei territori può essere il primo passo per generare forme di cooperazione che, richiamando Sennett (2012), non rimangano semplice delega da parte di un soggetto incapace di agire, ma diventino relazioni consapevoli in grado di riconoscere l'esistenza e il valore di altri soggetti.

Le pratiche di mobilità come strumento di policy

Sebbene nel dibattito italiano prevalga ancora una prospettiva infrastrutturale, la mobilità si sta gradualmente imponendo come categoria in grado di inquadrare e ricostituire in nuove forme la vita sociale, tanto da portare alla definizione di un vero e proprio nuovo paradigma all'interno delle scienze sociali (Sheller & Urry 2006). La mobilità si presenta come un fondamentale strumento di analisi per i contesti urbani contemporanei, considerando la possibilità che ciascun individuo ha di potersi muovere a livello tanto spaziale quanto sociale (Canzler & al. 2008): essa agisce come strumento di differenziazione, in grado di garantire a ciascuno un capitale utilizzabile per il perseguimento delle proprie aspirazioni. La mobilità intesa come capitale è stata definita in modi diversi (come motility: vedi Kaufmann 2002; o ancora come network capital: vedi Larsen & al. 2006), che tengono comunque conto tanto delle risorse del singolo, quanto dei vincoli, delle opportunità e delle dotazioni dei contesti urbani di riferimento.

La mobilità dunque influisce in modo rilevante sulle società contemporanee, agendo come elemento di differenziazione dei singoli (Litman 2011) e accrescendo, come conseguenza, anche la pluralità delle popolazioni urbane e delle loro pratiche (Pasqui 2008). Eppure, considerare la mobilità soltanto come chiave di lettura dell'urbanità contemporanea sembra limitante: è possibile invece pensarla anche come strumento di policy (Pucci 2015)? Volendo prefigurare ed influenzare gli scenari urbani futuri, i comportamenti dei singoli possono avere un ruolo fondamentale (Urry 2008). Pratiche di mobilità esistenti o di nuova definizione sono in grado di 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 esistenti sia per sostenere pratiche alternative.

Nella loro molteplicità, le pratiche di mobilità diventano espressione tattica di strategie più ampie, che mobilitano capitali diversi in modi diversi. Le pratiche non sono concluse in sé stesse, poiché hanno valore spesso strumentale (uno spostamento è volto a raggiungere un dato luogo, per svolgere una certa attività o dar luogo ad una specifica interazione) ed intercettano altre dimensioni. Esse danno poi luogo ad occasioni di aggregazione, diventano espressione di un impegno sociale o veicolo di un coinvolgimento politico, come indicato negli esempi riportati oltre: la mobilità, a seconda dei casi, diventa il campo in cui si esprimono o da cui si originano occasioni inattese di interazione e mobilitazione di capitali. Spesso le pratiche portano istanze e avanzano soluzioni che possono intercettare l'azione pubblica, con comportamenti di viaggio che, esprimendo la molteplicità di traiettorie ed interessi propria del movimento contemporaneo, esprimono nuovi bisogni e talvolta avanzano soluzioni alternative. Dunque, se l'intento è di orientare i comportamenti, le pratiche di mobilità possono essere esaminate a partire dai capitali che mobilitano, sviluppando poi azioni dedicate che possano promuoverle.

Questa relazione sembra anche prefigurare un nuovo modo di concepire le politiche per la mobilità. Tradizionalmente, ad una domanda espressa dal basso corrispondeva un'offerta definita dalle istituzioni, che a partire da analisi tecniche individuavano infrastrutture e servizi per la mobilità da potere (e dovere) garantire alla cittadinanza, anche quale ulteriore forma di welfare (Secchi 2005). Le pratiche contemporanee invece mostrano sempre più esempi che, dal basso, esprimono una domanda di mobilità che al tempo stesso tenta, dal suo interno, di sviluppare anche parte dell'offerta. La dicotomia domanda-offerta, così come espressa dalle diverse forme di protagonismo sociale, mette in discussione anche i tradizionali approcci alla pianificazione della mobilità.

Movimenti molteplici intorno a Milano

L'attenzione alle pratiche di mobilità e ai capitali che mettono in campo, generando esternalità positive potenzialmente ampliabili, può essere spiegata calandosi nel contesto metropolitano milanese e, in particolare, guardandone la dimensione periurbana. L'interesse per questo specifico ambito è legata non solo al ruolo che gioca nell'evoluzione dei territori, all'interno di processi di regionalizzazione dell'urbano (Sennett 2007), ma anche per la diversità e la molteplicità dell'abitare periurbano (Dodier 2013), che si riflette anche nelle sue multiformi pratiche di mobilità.

L'importanza che la mobilità riveste per l'area metropolitana milanese va di pari passo con le difficoltà che le istituzioni incontrano nello sviluppo di politiche settoriali efficaci. Se all'interno del capoluogo lombardo gli spostamenti tendono a privilegiare alternative sostenibili, dai servizi pubblici alla mobilità attiva, quanti si muovono nell'area metropolitana invece continuano a fare perlopiù affidamento a mezzi privati (Comune di Milano 2015). Le pratiche di mobilità riflettono la molteplicità di interessi, opportunità e necessità di ciascun singolo: aumentano gli spostamenti occasionali, dedicati ad attività di diverso genere (svago, fruizione di servizi, accompagnamento...) e variamente distribuiti nel corso della giornata; di fronte alla molteplicità di orari e destinazioni, è difficile garantire alternative efficaci all'auto privata (Regione Lombardia 2015).

La molteplicità delle pratiche di mobilità apre poi continue brecce nei tradizionali confini politicoamministrativi, disegnando territori contingenti che cambiano insieme alle popolazioni urbane temporaneamente presenti (Pucci 2013). Tanta molteplicità rappresenta un problema per i tradizionali approcci al governo della mobilità, ma forse porta con sé anche delle potenziali soluzioni. Se le pratiche hanno una natura politica (Crosta 2010), possono avanzare rivendicazioni e produrre beni collettivi, sviluppando politiche dal basso. Nel primo caso la rilevanza delle pratiche sta nella loro stessa esistenza, che permette specifiche forme di appropriazione dello spazio, mentre nel secondo il riferimento è alla possibile «produzione sociale di beni pubblici, ovvero avere beni pubblici da pratiche sociali invece che da policies» (Donolo 2005: 47).

Adottando tale 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 modi inaspettati, sia che creino nuove possibilità per il movimento attraverso specifiche soluzioni. Dato il carattere preliminare del paper, lo scopo è di osservare alcuni esempi di pratiche legate alla mobilità che già oggi, in modi diversi, contribuiscono alla creazione di beni collettivi: nell'ambito milanese, tra i molti esempi presenti è possibile guardare alla condivisione delle automobili e alla promozione dell'uso delle biciclette.

Auto condivise e usi efficienti

La diffusione di forme di condivisione dell'automobile sembra un esempio significativo perché espressione di un cambiamento nelle preferenze individuali: mostra un'attitudine positiva nei confronti della condivisione e, rivolgendosi al mezzo di trasporto più utilizzato, può indirizzarne le pratiche d'uso in direzioni maggiormente sostenibili. Tale tendenza è legata alla crescente sensibilità ai temi della sharing economy. Oltre a permettere risparmi individuali, la condivisione delle auto infatti riduce i consumi energetici e diminuisce l'occupazione di spazio pubblico da parte di veicoli privati (ogni veicolo condiviso corrisponde a oltre dieci auto private in meno; vedi Briggs 2014). Inoltre, la natura del mezzo permette di rispondere a bisogni di spostamento che, per gli itinerari coperti o per le fasce di tempo interessate, la tradizionale offerta di trasporto pubblico non riesce a soddisfare. È tenendo insieme questi aspetti che il car sharing diventa fortemente attrattivo: permette un uso efficiente delle risorse, impiega tecnologie innovative e privilegia l'uso rispetto al possesso.

La condivisione dei veicoli sta vivendo un momento di grande diffusione nel contesto milanese: i servizi di car sharing introdotti dal 2013 su spinta del Comune hanno oltre 100.000 iscritti e si estenderanno a breve ai comuni confinanti; sulle lunghe distanze, sistemi come BlaBlaCar fanno coprire ad auto private (che viaggerebbero col solo conducente o quasi) relazioni spesso mal servite dal trasporto pubblico; infine, sistemi simili, come Uber, inseriscono le auto private all'interno di circuiti più ampi di condivisione, sempre alla scala urbana. Tralasciando le resistenze opposte alla diffusione di queste modalità e alcune contraddizioni di fondo (Asher-Shapiro 2014), al momento solo all'interno di Milano esistono le condizioni per le economie di scala alla base di un'efficace condivisione delle automobili. Il successo che i sistemi stanno avendo e le nuove domande di mobilità a cui rispondono mostrano comunque la possibilità di introdurre sistemi di condivisione delle auto anche negli ambiti periurbani.

Più difficile è invece una mappatura e una stima degli effetti del car pooling, ovvero la condivisione di auto private da parte di più persone che compiono lo stesso tragitto. Pur trattandosi di una pratica variamente diffusa, mancano al momento possibilità effettive per intercettarne delle applicazioni. Unico segnale è stata l'adozione di incentivi per il car pooling, anche se limitata a specifici ambiti e fasce temporali: ad esempio, sulle autostrade del Nord Ovest milanese (A8/A9), per le auto del car pooling sono previsti un pedaggio ridotto e porte dedicate ai caselli (anche se solo in entrata a Milano e limitatamente agli orari di punta).

La condivisione dei veicoli, che si tratti di sharing o pooling, sembra in grado di produrre nuove risposte alle frammentate domande di mobilità periurbane e, soprattutto, di favorire un uso efficiente di risorse già esistenti. L'uso condiviso potrebbe avere ridotte esternalità negative (in termini di inquinamento e occupazione di spazi pubblici) e aumentare invece le opportunità di spostamento dei singoli: renderebbe più accessibile l'uso dell'automobile (grazie ai costi ridotti) e, come conseguenza, accrescerebbe la possibilità di spostarsi anche in direzioni e in orari solitamente poco o nulla serviti dal trasporto pubblico. La condivisione permetterebbe quindi di ampliare la platea in grado di utilizzare i capitali legati all'uso dell'automobile, accrescendo la possibilità individuale di accesso e appropriazione di più ampie opportunità per la mobilità (Flamm & Kaufmann 2006). Oltre al generale apprezzamento per le auto condivise, al momento sono previste vaghe forme di incentivo alla condivisione dei veicoli tra privati (Comune di Milano, 2015), per le quali occorrerebbe definire quali tipologie di spostamento potrebbero essere servite prevalentemente da auto condivise; manca invece una regolamentazione che permetta di regolare il rapporto, finora conflittuale, con vettori tradizionali come i taxi.

Biciclette e capitali latenti

Intorno alla promozione della ciclabilità a Milano sono nate molteplici esperienze, che si distinguono da altre forme di attivismo proprio grazie alla consistenza e alla rilevanza che sono riuscite ad acquisire. La significatività di questo secondo esempio sta nelle forme di mobilitazione dal basso che già oggi sono presenti e chiedono di essere coinvolte nella promozione di nuove pratiche di mobilità. Sono presenti associazioni tradizionali, come Ciclobby, che intervengono nel dibattito pubblico e nei processi partecipativi; si hanno forme di attivismo dal basso, come la Critical Mass, prive di una struttura istituzionale ma ugualmente riconoscibili, grazie alla loro ricorrenza periodica; o ancora, si osservano iniziative a scala locale che, come nel caso delle ciclofficine, forniscono servizi e offrono occasioni di aggregazione a livello di quartiere. Grazie alla 'massa critica' su cui possono fare affidamento, le diverse forme di attivismo sono perlopiù interne a Milano, anche se in diversi casi coinvolgono anche comuni della città metropolitana.

Tra le iniziative promosse anche nei centri più piccoli, sembra emblematica la recente 'MassaMarmocchi', che riunisce gruppi di bambini diretti a scuola in bicicletta applicando l'approccio delle Critical Mass a micropratiche quotidiane di mobilità. Il progetto coinvolge attori diversi, a partire dagli attivisti delle Critical Mass e delle associazioni ciclistiche che si offrono di seguire le carovane di bambini in bicicletta, fino alle istituzioni scolastiche e municipali che danno il proprio sostegno al progetto (attraverso la promozione dell'iniziativa, aiuto tecnico nel definire i percorsi più sicuri e nel garantire la presenza di vigili urbani a protezione dal traffico, talvolta anche con la stessa partecipazione di soggetti politici). Oltre a coinvolgere diversi attori, l'iniziativa riesce a toccare una forma sistematica di micromobilità spesso ignorata ma potenzialmente rilevante. Da una parte, si dimostra come gli spostamenti casa-scuola possano aver luogo con modalità sostenibili, anche in contesti periurbani dove l'uso della bicicletta sembra meno sicuro; dall'altra, viene attivata una forma di spostamento già potenzialmente esistente che, attraverso l'accompagnamento iniziale da parte delle associazioni, può diventare sistematica ed essere utilizzata anche per altri spostamenti. Sembra quindi di poter osservare una contaminazione tra domanda e offerta: soggetti che con le proprie pratiche esprimono una domanda di mobilità diversa contribuiscono allo stesso tempo alla costruzione di un'offerta alternativa, basata sull'uso di risorse potenzialmente già esistenti.

I soggetti coinvolti nell'iniziativa mettono in campo delle risorse personali (in termini di tempo, interessi e capacità) che, oltre a favorire forme di spostamento sostenibili, contribuiscono a costruire più ricchi capitali di mobilità. L'uso della bicicletta garantisce l'accesso sistematico ad uno dei pochi mezzi di trasporto direttamente utilizzabili anche da bambini, mentre il suo effettivo utilizzo incide sull'attitudine individuale all'uso di questo mezzo – tutti elementi che contribuiscono ad una 'socializzazione della mobilità' (Flamm & Kaufmann 2006). Di fatto, l'intervento – complementare all'azione pubblica – di soggetti portatori di proprie competenze, esperienze e conoscenze contribuisce a svegliare un capitale latente, difficilmente intercettabile da forme tradizionali di intervento istituzionale.

Conclusioni: complicare la mobilità

La molteplicità delle pratiche di mobilità periurbane non si esaurisce nei due esempi, così come è più ampia la platea di pratiche che, per capitali mobilitati e generati, potrebbe essere oggetto di attenzione (dai comitati dei pendolari alle mobilitazioni legate a progetti infrastrutturali. Ciò non toglie che sia altrettanto

ampia la platea di pratiche dal basso che comportano perlopiù costi). Rispetto alla domanda iniziale, quella dei capitali di mobilità sembra una strada percorribile per intervenire sulla mobilità dei territori periurbani, intercettando e sostenendo pratiche portatrici di vantaggi collettivi ed individuali. Per rendere operativo l'approccio, la lettura di alcune pratiche significative dovrebbe accompagnarsi ad interazioni diversificate tra quanto emerge dal basso, in termini di domande e di possibili risposte sviluppate dalle pratiche in corso, e i tentativi di azione dall'alto su contesti che, specie nel caso dei territori periurbani e alla scala metropolitana, sono particolarmente difficili da affrontare con approcci pianificatori tradizionali.

L'azione pubblica può cooperare con tali pratiche, stabilendo relazioni significative in grado di affrontare insieme le problematiche della mobilità. Gli esempi raccontati ne sono una prova: la condivisione delle auto viene proposta da soggetti privati ma può svilupparsi solo nel momento in cui l'istituzione pubblica fornisce regole e garantisce alcune agevolazioni, mentre una forma di attivismo legata alla bicicletta, presente da anni nella città, viene coinvolta per essere traslata su una specifica forma di mobilità. A seconda dei contesti cambiano capitali mobilitabili e pratiche coinvolgibili, ma la possibilità di cooperare sui temi della mobilità periubana sembra possibile.

Come già accennato, l'ipotesi di mettere in gioco i capitali di mobilità richiede di complicare alcune categorie di pensiero prevalenti nel campo della mobilità. La scarsità di risorse e la scala delle problematiche affrontate rendono difficile affidarsi al solo intervento pubblico, mentre la possibilità di muoversi emerge sempre più come aspetto fondamentale per ciascun individuo, diventando quasi un diritto (Secchi 2014). In più, le pratiche di mobilità contemporanee esprimono una domanda di relazione tra due luoghi e portano in sé elementi in grado di costruire, almeno in parte, un'offerta in grado di rispondere ai propri bisogni. Guardare alla molteplicità delle pratiche e ai capitali che mettono in gioco significa complicare le modalità tradizionali di lettura e intervento nell'ambito della mobilità, ma, come afferma Hirschman (1984), «talvolta qualcosa va ottenuto rendendo le cose più complicate».

Riferimenti bibliografici

Asher-Shapiro, A. (2014), "Against Sharing", in Jacobin, 19th September.

Briggs, M. (2014), Car-sharing in London – Vision 2020, London, Zipcar.

Canzler W., Kaufmann V., Kesselring S. (eds., 2008), Tracing mobilities, Ashgate, Farnham.

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

Dodier R. (2013), "Modes d'habiter périurbains et intégration sociale et urbaine", in EspaceTemps, 6 mai.

Donolo C. (2005), "Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazione su una nuova generazione di policies", *Stato e mercato*, no. 73, pp. 33-65.

Flamm M. & Kaufmann V. (2006), "Operationalising the concept of motility: a qualitative study", in *Mobilities*, no. 1, vol. 2, pp. 167-189

Hirschman A.O. (1984), "Against Parsimony: Three Easy Ways of Complicating Some Categories of Economic Discourse", in *Bulletin of the American Academy of Arts and Sciences*, no. 37, vol. 8, pp. 11-28 Kaufmann V. (2002), Re-Thinking Mobility, Ashgate, Farnham.

Larsen J., Axhausen K., Urry J. (2006), "Geographies of Social Networks: Meetings, Travel and Communications", in *Mobilities*, no. 1, vol. 2, pp. 261-283.

Litman T. (2011), Mobility As A Positional Good. Implications for Transport Policy and Planning, Victoria Transport Policy Institute, Victoria.

Pasqui G. (2008), Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano.

Pucci P. (2013), "Fuzzy boundaries per comunità mobili: disegnare territori contingenti nella Regione Urbana Milanese", in *Planum*, no. 27, vol. 2, pp. 139-149.

Pucci P. (2015), "Implications for urban and mobility policy" in Pucci P., Manfredini F., Tagliolato P., *Mapping urban practices through mobile phone data*, Springer/Brief, Berlin, pp. 77-83.

Secchi B. (2005), La città del ventesimo secolo, Laterza, Roma-Bari.

Secchi B. (2014), La città dei ricchi e la città dei poveri, Laterza, Roma-Bari.

Sennett R. (2007), "The Open City", in Burdett R. & Sudjic, D. (eds.), *The endless city*, Phaidon, London – New York, pp. 290-297

Sennett R. (2012), Together. The rituals, pleasures and politics of cooperation, Penguin, London.

Sheller M. & Urry J. (2006), "The new mobilities paradigm", in *Environment and Planning A*, no. 38, pp. 207–226.

Urry J. (2008), "Climate change, travel and complex futures", in *The British Journal of Sociology*, no. 59, vol. 2, pp. 261-279.

Sitografia

Matrice Origine/Destinazione 2014 della Regione Lombardia, disponibile su Open Data Lombardia, sezione Mobilità e Trasporti: https://www.dati.lombardia.it/Mobilit-e-trasporti/Matrice-OD2014/wbii-r5a6.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Milano, disponibile su Amat, Mobilità, sezione Pianificazione Strategica: http://amat-mi.it/it/mobilita/pianificazione-strategica/pums/.