



# *(ibidem)*

le letture di **Planum**

The Journal of Urbanism

**#05**  
2016/1

**Compiti dell'urbanistica / Frontiere / Mobilità / Spazi di cittadinanza / Regime urbano / Governo dei sindaci / Marginalità e accoglienza | Scritti di Guido Borelli, Valentina Brinis, Giovanni Caudo, Giuseppe Gario, Silvia Gugu, Francesca Mattei, Claudia Meschiari, Barbara Pizzo, Giovanni Vecchio | Libri di Anne-Laure Amilhat Szary, Benjamin Barber, Ernesto D'Albergo e Giulio Moini, Laurent Davezies, Beatrice Del Bo, Anthony Elliott e John Urry, David Forgacs, Michel Foucher, Claudia Mantovani e Elena Ostanel, Luigi Mazza, Dominique Nora, Paola Pucci e Matteo Colleoni, Gil Viry e Vincent Kaufmann**

Giovanni Vecchio

## La mobilità che non c'è

«Col progresso. Ci sarà il metrò dappertutto.  
Sarà superfantastico».

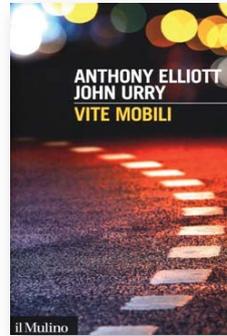
Raymond Queneau, *Zazie nel metrò*

La mobilità, intesa come movimento spaziale e sociale in grado di dare nuove forme tanto agli ambiti urbani quanto alle società in cui viviamo, è al centro di molteplici filoni di ricerca sviluppatasi negli ultimi anni. Anche la cronaca dà risalto, ogni giorno, alle multiformi espressioni del movimento, spaziando dai disagi legati al trasporto pubblico ai flussi migratori che arrivano in Europa. Nonostante questo, i temi della mobilità faticano ancora ad entrare nel dibattito italiano, come dimostrano i pochi testi tradotti o curati da ricercatori italiani sul tema: gli approcci prevalenti non si allontanano molto dall'entusiastica frase in epigrafe, che, a sessant'anni dal romanzo di Queneau, sembra sintetizzare certe visioni dominanti della mobilità.

A partire da questa consapevolezza, la lettura trasversale di tre recenti testi mette in evidenza la 'mobilità che non c'è': quali gli aspetti del tema discussi nella ricerca nazionale, quali i temi che meriterebbero ulteriori approfondimenti? Più che proporre la lettura o la traduzione di testi assenti dal dibattito italiano, sembra interessante indicare alcune chiavi di lettura della mobilità contemporanea.

### Pensare la mobilità in un paese statico

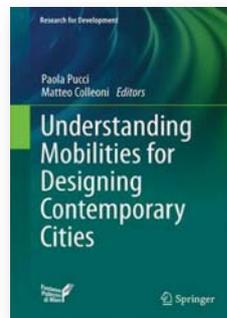
L'Italia si mostra un paese costitutivamente statico, in cui ci si muove poco (Violante, 2015). Allo stesso modo, il dibattito pubblico ha sviluppato sguardi parziali sulla mobilità, concentrati su alcuni temi in particolare. Mobilità è spesso sinonimo di infrastruttura: le questioni legate al movimento quotidiano di persone, merci e informazioni sembrano risolvibili semplicemente garantendo maggiori investimenti infrastrutturali, invariabilmente considerati come volano per lo sviluppo. O ancora, la mobilità ha da essere sostenibile: in linea con la recente evoluzione delle direttive europee, la pianificazione si sta orientando in direzioni di piani e po-



Anthony Elliott e John Urry  
**Vite mobili**  
il Mulino, Bologna 2013  
pp. 272, € 21



Gil Viry and  
Vincent Kaufmann (eds.)  
**High Mobility in Europe.  
Work and Personal Life**  
Palgrave Macmillan,  
London 2015  
pp. 256, \$ 100



Paola Pucci and  
Matteo Colleoni (eds.)  
**Understanding  
Mobilities for Designing  
Contemporary Cities**  
Springer, Dordrecht 2016  
pp. 274, € 129.99

litiche che perseguano una sostenibilità soprattutto ambientale. Innovazione è una terza parola chiave: all'interno del più ampio paradigma della smart city, le tecnologie che riguardano la mobilità ricevono sguardi curiosi e giudizi entusiasti - che si tratti di condivisione dei veicoli, utilizzo dei *big data* o riduzione delle emissioni inquinanti.

Anche nella produzione italiana emergono approcci diversi e talvolta frammentari rispetto ai temi in esame. Alcuni testi mostrano, in modo suggestivo ma superficiale, come alcuni dei fenomeni urbani contemporanei siano in realtà riconducibili all'ambito della mobilità e richiedano nuove soluzioni, capaci di andare oltre la contrapposizione tra luoghi e flussi, tra sedentarietà e movimento (Augé, 2010). Avvicinandosi al campo della pianificazione e degli studi urbani, si osserva una mobilità che sta al di sopra di confini e territori tradizionalmente definiti, mettendo in discussione anche le possibilità di azione sul territorio (Balducci et al., 2008). Al contrario, è centrale il ruolo che ha la mobilità nel costituire nuove popolazioni urbane (Pasqui, 2008) e nel determinare le opportunità di vita a disposizione di ciascun individuo (Secchi, 2014), come osservato empiricamente anche da contributi di matrice sociologica (Castrignanò et al., 2012).

È solo parzialmente presente un'idea di mobilità come attività necessaria per poter prendere parte alla vita sociale (Cass et al., 2005), ma soprattutto come fattore fondamentale per definire la società e gli spazi urbani. Tale ruolo ha portato invece altrove alla definizione di un 'new mobilities paradigm' (Sheller e Urry, 2006): le complesse dinamiche relazionali tra molteplici forme di movimento danno infatti vita a nuove modalità di vita economica e sociale. La molteplicità del fenomeno richiede che si parli di mobilità al plurale, dato che a muoversi non sono solo le persone, ma anche merci, informazioni, culture, idee e immaginari, insieme alle molte macchine e reti che ne permettono la mobilità. Si va oltre il semplice movimento nello spazio, anche se un simile approccio rischia di far diventare la mobilità un concetto troppo ampio per poter descrivere realtà e cambiamenti sociali (Kaufmann, 2014).

### **Vite che diventano mobili**

Una mobilità sempre più pervasiva influenza i sin-

goli e la società, come raccontano i sociologi Anthony Elliott e John Urry. Ciò porta a vivere vite sempre più mobili: «la crescente «mobilizzazione» del mondo – rappresentata dai sempre più veloci spostamenti di individui, beni, servizi, idee e informazioni – incide sui modi in cui si vive, si fa esperienza e si comprende la propria vita» (p. 8). *Vite mobili* si affida ad alcune emblematiche microstorie individuali, in cui si riflettono tecnologie portatili, disuguaglianze sociali, relazioni intime e pratiche di consumo. Con una graduale apertura dello sguardo, partendo dalle esperienze dei singoli il testo assume gradualmente una prospettiva collettiva, arrivando a prefigurare i possibili scenari futuri di un'economia post-carbonio. Lo sguardo sulla mobilità e le sue molteplici declinazioni rimane ambivalente: pur denunciando eccessi e riconoscendo molte conseguenze inattese, emerge una fortissima fascinazione per il modo in cui la mobilità rimodella esperienze individuali e strutture sociali.

Opportunità inedite legate alla mobilità influenzano i comportamenti individuali, le esperienze sociali e i contesti urbani in cui hanno luogo. La mobilità mette a disposizione di ciascuno molte più possibilità che in passato ma, al tempo stesso, espone all'instabilità propria di società dominate dal rischio. Inoltre, ogni individuo deve misurarsi con l'«obbligatoria flessibilità» della mobilità (Bertolini, 2012), che rende possibile (e quindi obbligatorio, se richiesto) muoversi su distanze più ampie a velocità più elevate che in passato. Non si tratta però di sola mobilità nello spazio, anzi: gioca un ruolo fondamentale il virtuale, grazie a tecnologie che permettono «un tipo di vita in cui essere 'altrove' in un momento diverso dagli altri gioca un ruolo centrale» (p. 18). La mobilità non è nemmeno soltanto umana, dato che «la struttura sociale dell'agire umano e della vita individuale si costituisce sostanzialmente, e sempre più, attraverso i sistemi mobili» (p. 30).

Pur non essendo l'opera più rappresentativa di John Urry, esponente di primo piano del *new mobilities paradigm*, il libro permette di osservare le conseguenze piccole e grandi che la mobilità ha nell'esistenza di ciascuno, mostrando elementi fondamentali per comprendere meglio con quali pratiche si confronti la pianificazione territoriale. Grazie alle tecnologie, la mobilità comporta nuove interazioni,

sia reali che virtuali; oscillando tra frequenti spostamenti locali e movimenti su lunghe distanze, si ridefiniscono le relazioni che instauriamo con i territori. Queste stesse dinamiche richiedono poi complessi sistemi a servizio del movimento: il ruolo di tali dotazioni territoriali è centrale per «costruire vite mobili future e sostenibili» (p. 230). Allo stesso tempo, dalle microstorie spesso emerge come anche l'esperienza stessa della mobilità acquisisca un valore differente: non più tempo morto che intercorre tra attività diverse in luoghi diversi, ma esperienza che acquisisce un proprio valore e genera nuove pratiche – che sia tempo impiegato per il lavoro, per interazioni a distanza mediate dalla tecnologia, o anche solo tempo «altro» a disposizione del singolo. La pianificazione può misurarsi diversamente con i tempi del viaggio, andando oltre i soli tentativi di ridurre i tempi di spostamento. Le vite mobili descritte da Elliott e Urry sono però, troppo spesso, le vite privilegiate di élite milionarie, così definite dagli stessi autori: dirigenti, accademici e consulenti finanziari sono al centro delle microstorie prese ad esempio, mentre rimangono ai margini quanti sperimentano forme di mobilità ben più ridotte o, semplicemente, ordinarie. Inoltre, l'enfasi sul modo in cui la mobilità contribuisce al perseguimento di strategie di vita individuali, configurandosi come pratica relazionale, lascia in ombra lo spazio in cui queste vite mobili si formano. Si tende infatti a trascurare il ruolo che i territori, grazie a servizi e infrastrutture, giocano nel favorire o ostacolare il movimento.

### **Lavoro, dunque mi muovo**

Uno specifico gruppo di vite mobili, caratterizzate da forme di mobilità ad alta intensità legate al lavoro, è al centro del testo curato dai sociologi Gil Viry e Vincent Kaufmann. Il fenomeno viene indagato andando oltre i soli spostamenti legati all'attività professionale, tenendo conto delle pratiche che esso genera e dei complessi equilibri tra vita familiare e lavorativa che richiede. La mobilità ad alta intensità è al centro di un progetto di ricerca europeo, dedicato a un fenomeno che, nell'arco della vita lavorativa, coinvolge circa metà della popolazione europea. Proprio questo aspetto spiega l'interesse nei confronti di un testo recente che pure non ha direttamente a che fare con il dibattito italiano.

La ricerca descrive una molteplicità di aspetti – esperienze individuali, risorse e attitudini individuali, caratteristiche spaziali, pratiche d'uso dei tempi e luoghi di viaggio – che possono essere significativi anche da una prospettiva italiana.

L'elevata mobilità legata al lavoro viene descritta come una scelta individuale in specifiche fasi della vita, su cui intervengono tanto le condizioni familiari quanto il contesto economico. Quando la mobilità occupa una parte rilevante delle giornate, gli individui «sono formati dall'elevata mobilità, vale a dire che ne acquisiscono abilità, pratiche e valori, e sono trasformati dall'esperienza dell'elevata mobilità, ovvero cambiano abilità, pratiche e valori precedentemente acquisiti» (p. 59). L'osservazione di uno specifico fenomeno è in realtà lo spunto per una ridefinizione più ampia di ciò che è la mobilità, osservando come cambia «la relazione tra ciò che è vicino, ciò che è connesso e ciò che si muove» (p. 2). In questo senso, è fondamentale il concetto di motilità, definito dallo stesso Kaufmann come «l'insieme delle caratteristiche personali che permettono alle persone di essere mobili» (pp. 101–2), comprendendo le opportunità a disposizione per muoversi, le abilità richieste per farne uso e l'effettiva appropriazione di tali possibilità.

Tenendo insieme concettualizzazioni, analisi quantitative e descrizioni qualitative, il libro sembra riuscire nel tentativo di osservare una specifica pratica di mobilità, tenendo insieme aspetti diversi. Ad esempio, le condizioni di contesto sono fondamentali per capire in che modo una consistente domanda di mobilità legata al lavoro venga differenzialmente declinata in territori con maggiore o minore accessibilità, mostrando un fenomeno che non è appannaggio delle aree urbane più dense. Inoltre, viene osservato il modo in cui forme di mobilità ad alta intensità si riflettano sulle pratiche quotidiane di vita, che si tratti del tempo residuale lasciato alle relazioni sociali o dei molteplici usi dei tempi di viaggio. La ricerca è anche un buon esempio dei linguaggi molteplici richiesti per raccontare la mobilità contemporanea, descrivibili come 'metodi mobili' (Büscher e Urry, 2009): le grandi dinamiche messe in evidenza dall'analisi dei dati trovano una declinazione individuale grazie a interviste e fotografie.

La molteplicità di voci raccolte esprimono be-

ne in che modo vite sempre più mobili influiscono sull'organizzazione spaziale delle società che abitiamo, con un approccio significativo anche per pratiche differenti. Il riferimento alla mobilità legata al lavoro riguarda una categoria ristretta di persone, che si trovano nelle condizioni di poter accettare un impegno simile sulla base di caratteristiche personali e del contesto socio-economico in cui si trovano. Proprio l'influenza che le dinamiche economiche hanno nel definire la forma di mobilità in esame sembra limitare l'effettivo contributo della ricerca: se dal punto di vista della descrizione empirica il testo risulta ben articolato, è ben più sbrigativa la parte finale che sviluppa indicazioni di policy, probabilmente non in grado di intervenire sugli elementi che rendono necessaria la mobilità ad alta intensità legata al lavoro.

### Capire la mobilità per intervenire

Considerando la molteplicità di pratiche spaziali, esperienze territoriali ed usi degli spazi urbani originati dalla mobilità, il testo curato da Paola Pucci, urbanista, e Matteo Colleoni, sociologo, ne propone una lettura sia interpretativa che operativa. Il libro è uno dei non molti contributi di ricercatori italiani al dibattito internazionale su questi temi. Al centro stanno i diversi modi in cui la mobilità influenza la vita quotidiana nelle città e determina le caratteristiche degli spazi urbani. Muovendosi tra la necessità di sviluppare nuove forme di comprensione delle pratiche correnti di mobilità e l'interesse per le ricadute che queste hanno sulla pianificazione delle città contemporanee, il testo declina una riflessione anche operativa sulle mobilità all'interno di specifiche realtà italiane ed europee.

Filo conduttore del testo è l'interesse per i modi in cui la mobilità trasforma le esperienze sociali, a partire dall'osservazione di pratiche mappate e analizzate con metodi diversi. In primo luogo, cambiano le esperienze degli individui e i loro legami con i luoghi. Queste poi definiscono popolazioni e ritmi d'uso dello spazio urbano, con i conflitti che derivano dalla loro sovrapposizione. Le pratiche di mobilità inoltre si svolgono spesso al di sopra dei confini tradizionali, ridefinendo i territori e la loro estensione. Queste diverse istanze non sono neutre, ma determinano diseguglianze all'interno della società e si riflettono nelle diverse arene po-

litiche in cui vengono discusse le scelte per la mobilità, coinvolgendo direttamente la pianificazione. Con uno sforzo di sintesi, i contributi del libro possono dunque essere riassunti come tentativo di comprendere le molteplici forme che oggi assume la mobilità, allo scopo di operare più consapevolmente sulle realtà urbane contemporanee. Si tratta di un aspetto che spesso manca negli approcci delle scienze sociali e, in particolare, due sembrano gli aspetti di interesse. Da una parte, l'attenzione alle caratteristiche spaziali della mobilità: nonostante le opportunità di mobilità virtuale, resta fondamentale quel campo di opportunità per il movimento che sono i territori. Dall'altra parte, le descrizioni di esperienze progettuali (dal disegno di grandi infrastrutture alle arene decisionali) provano a osservare in che modo l'attenzione per la mobilità come fenomeno socio-spaziale si declini su diverse dimensioni operative.

Proprio la dimensione operativa mostra un possibile limite degli approcci raccolti nel testo, che si misurano con due forti resistenze. La prima è rappresentata dai metodi prevalenti nel campo della mobilità, che – nonostante segnali in controtendenza – spesso privilegiano il ricorso a modelli tecnicistici (Martens, 2006) e interventi infrastrutturali pesanti (Flyvbjerg, 2005). La seconda è esercitata, paradossalmente, dalle stesse pratiche di mobilità: le vite mobili e le loro molteplici declinazioni originano fenomeni che travalicano i confini tradizionali, sfuggono alle usuali mappature e, generalmente, risultano difficili da trattare. La natura nuova ed eterogenea di tali pratiche rende difficile declinare operativamente il nuovo paradigma delle mobilità.

### Sguardi rinnovati su mobilità molteplici

Tenendo insieme ampie teorizzazioni e descrizioni puntuali di esperienze e territori, dai tre testi emerge un'immagine più ricca di ciò che è la mobilità contemporanea, dal punto di vista delle concettualizzazioni, delle letture empiriche e degli approcci operativi nei contesti urbani contemporanei.

In primo luogo, emerge un'idea di mobilità come pratica molteplice, che assumendo forme differenziate permette di partecipare alla vita sociale. La molteplicità della mobilità si riflette in particolare modo sugli individui e sui contesti territoriali. Per quanto riguarda i singoli, assumono un ruolo

centrale le caratteristiche che permettono di essere mobili: contesti di riferimento, risorse a disposizione e abilità individuali influenzano le opportunità a disposizione di ciascuno, che verranno poi messe o meno in atto in base agli interessi personali. Per quanto riguarda invece i territori, se ne sottolinea nuovamente la centralità: i testi discussi mettono in dubbio la possibilità di lasciare in secondo piano la dimensione spaziale del movimento, a favore di sole soluzioni virtuali.

La molteplicità di vite sempre più mobili sottolinea la necessità di letture empiriche della mobilità. Come raccontano Elliott e Urry, la pervasività della mobilità ha svariati riflessi sulle esperienze di vita individuali e sugli usi dello spazio. L'intensità del fenomeno può variare se si considerano le distanze percorse o il tempo impiegato; o ancora, in base al motivo di un determinato spostamento, cambieranno le caratteristiche dell'esperienza. In ogni caso, si tratta di aspetti che difficilmente possono emergere da letture aggregate e che richiedono sempre più l'uso di 'metodi mobili'.

Infine, anche gli approcci operativi della pianificazione possono beneficiare di un rinnovato sguardo sui temi della mobilità. Cambiano i linguaggi che raccontano cosa sia la mobilità. Non soltanto sono presenti pratiche che sfuggono alle rappresentazioni macroscopiche, ma la mobilità stessa non si esaurisce nel solo spostamento: influenza i luoghi di partenza e arrivo, generando usi diversificati dello spazio; occupa lo stesso tempo di viaggio in modi differenziati; definisce le opportunità di vita individuali e condiziona le interazioni sociali di ciascuno. Proprio l'aspetto delle opportunità richiede che la pianificazione tenga conto tanto delle reti quanto degli spazi della mobilità che andranno ad ospitare pratiche molteplici. La lettura dei tre testi fa emergere un'immagine più complessa di ciò che è la mobilità: con buona pace di Zazie e dei suoi compagni, il metrò dappertutto sarà anche superfantastico, ma forse da solo non è più sufficiente.

## Riferimenti bibliografici

- Augé M. (2010), *Per una antropologia della mobilità*, Jaca Book, Milano.
- Balducci A., Fedeli V., Pasqui G. (a cura di, 2008), *In movimento. Confini, popolazioni e politiche nel territorio milanese*, Franco Angeli, Milano.
- Bertolini L. (2012), "Integrating mobility and urban development agendas: a manifesto", *disP - The Planning Review*, n. 48, vol. 1, pp. 16-26.
- Büscher M., Urry J. (2009), "Mobile methods and the empirical", *European Journal of Social Theory*, n. 12, vol. 1, pp. 99-116.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), "Social exclusion, mobility and access", *Sociological Review*, n. 53, vol. 3, pp. 539-555.
- Castrignanò M., Colleoni M., Pronello C. (a cura di, 2012), *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*, Franco Angeli, Milano.
- Flyvbjerg B. (2005), "Machiavellian megaprojects", *Antipode*, n. 37, vol. 1, pp. 18-22.
- Kaufmann V. (2014), "Mobility as a tool for sociology", *Sociologica*, n. 1, pp. 1-17.
- Martens K. (2006), "Basing transport planning on principles of social justice", *Berkeley Planning Journal*, n. 19, pp. 1-17.
- Pasqui G. (2008), *Città, popolazioni, politiche*, Jaca Book, Milano.
- Secchi B. (2014), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- Sheller M., Urry J. (2006), "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, n. 38, pp. 207-226.
- Violante G. (2015), "Perché l'America ha Born to run e noi il ragazzo della via Gluck", in *La Stampa*, 6 dicembre.