

Complicare il movimento.

Nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana

Giovanni Vecchio

Politecnico di Milano

DASU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: giovanni.vecchio@polimi.it

Abstract

Nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana sono sempre più diffuse, grazie a molteplici modalità emergenti e continue innovazioni che configurano nuove risposte per esigenze di movimento diverse dal passato. Si tratta di esperienze che possono avere un ampio potenziale innovativo, ad oggi ancora largamente inespresso. Il paper intende esplorare tali contributi, sottolineando gli effetti positivi che nuove modalità di intervento possono avere nel campo della mobilità, a partire dalla molteplicità delle modalità contemporanee e dalla rigidità che spesso caratterizza piani e politiche. In questo senso, l'innovazione tecnologica da sola non è sufficiente, ma gioca un ruolo strumentale nel rispondere a problemi nuovi con soluzioni nuove. Il paper descrive in particolare come alcune modalità di spostamento emergenti esprimono una domanda di mobilità che al tempo stesso tenta, dal suo interno, di sviluppare anche parte dell'offerta, permettendo di osservare nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana. A partire dalla descrizione di alcuni esempi già in corso, è possibile discutere le opportunità che tali forme di organizzazione possono generare e le potenziali interazioni da stabilire con l'azione pubblica. Correndo il rischio di complicare le tradizionali forme di intervento, emergono modi innovativi per rispondere alle esigenze della mobilità.

Parole chiave: mobility, social practices, innovation

Introduzione

La mobilità è uno dei campi più fertili per la sperimentazione di soluzioni innovative in grado, al contempo, di affrontare in modo creativo le esigenze quotidiane di spostamento e garantire effetti ambientali, economici e sociali ritenuti desiderabili. Nonostante la ricchezza di sperimentazioni e modalità innovative, tali esperienze faticano ad entrare nel dibattito pubblico, a livello tanto tecnico quanto politico: eppure, in un momento caratterizzato da scarsità di risorse e tagli ai servizi pubblici, nuove forme di organizzazione possono contribuire a soluzioni più efficaci nell'ambito dei servizi per la mobilità urbana. Il loro potenziale innovativo emerge guardando alla scollatura tra le nuove forme della mobilità e i limitati approcci con cui vengono affrontate, suggerendo di ampliare il significato dato all'innovazione in questo contesto. Le forme e il valore di alcune modalità emblematiche suggeriscono poi di esplorarne le possibili forme di interazione con l'azione pubblica.

Vecchi approcci e nuove mobilità

Gli approcci della pianificazione dei trasporti faticano ad adattarsi alle esigenze di pratiche di mobilità sempre più diversificate. Se la mobilità è un requisito fondamentale per partecipare alla vita sociale, differenti sono le domande espresse da ciascun individuo: in base a bisogni ed interessi, cambiano le attività a cui dedicarsi, i luoghi da raggiungere, gli orari in cui effettuare gli spostamenti (Cass et al., 2005). L'eterogeneità dei bisogni e l'aumento delle distanze percorribili in un giorno genera nuove forme di mobilità, che spesso permettono di vivere 'vite simultanee' (Vendemmia, 2016) e si sviluppano al di fuori di territori tradizionalmente definiti (Sennett, 2007). Da parte della pianificazione dei trasporti prevale invece un'attitudine tecnicistica, basata sulla previsione della domanda di mobilità e la conseguente calibrazione dell'offerta (Martens, 2006): un approccio problematico non solo per il modo in cui trascura le conseguenze sociali della mobilità (Lucas, 2012), ma anche per le difficoltà nel seguire la continua evoluzione delle pratiche di mobilità (Pucci, 2016) e per la crescente scarsità delle risorse a disposizione per infrastrutture e servizi.

Allo stesso modo, il dibattito pubblico sembra ancorato ad alcune idee di riferimento che non sempre rispondono alle esigenze della mobilità nei contesti urbani contemporanei. Ad esempio, le infrastrutture sono inequivocabilmente viste come elementi indispensabili per garantire sviluppo e competitività di un territorio: eppure, progetti in via di realizzazione o già conclusi mostrano però una realtà differente, spesso fatta di costi sottostimati e benefici sovrastimati (Flyvbjerg, 2005), nonché mancato sostegno alle pratiche d'uso del territorio (Vecchio, 2015a). O ancora, si perseguono forme di mobilità sostenibile puntando a

progetti e politiche spesso simili tra loro, per aumentare la dotazione di servizi di un territorio (ad esempio i servizi di trasporto pubblico o le piste ciclabili, come dimostrano i recenti Piani Urbani della Mobilità Sostenibile; vedi Wefering et al., 2014), lasciando però in ombra gli aspetti legati alle scelte individuali (Kaufmann et al., 2004) e il modo in cui la mobilità contribuisce a determinate interazioni sociali (Cohen e Gössling, 2015).

La distanza tra alcune idee prevalenti della pianificazione e i problemi emergenti della mobilità mostra che approcci innovativi possono giocare un ruolo importante. Possono garantire risposte più efficaci a nuove esigenze individuali che la pianificazione spesso fatica a definire. Possono fornire risultati migliori rispetto ad interventi pesanti e irreversibili come le sole infrastrutture. Possono poi dare maggiori vantaggi per la collettività, contribuendo a pratiche di mobilità che generino minori esternalità negative. Non si tratta però di sole innovazioni tecnologiche. Spesso le aspettative nei confronti dell'innovazione tecnologica sono ingiustificatamente superiori all'attenzione mostrata per le nuove forme di interazione e collaborazione sociale, già in grado di creare soluzioni innovative (Turkle, 2011). In questo processo sono coinvolti tanto i servizi tradizionalmente forniti da operatori pubblici e privati, quanto le iniziative dal basso, definibili come pratiche. Anche nel campo della mobilità le pratiche possono avanzare rivendicazioni, sottolineando la propria natura politica (Crosta, 2010), 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, p. 47).

L'innovazione legata a nuove modalità di spostamento ha dunque un ruolo importante tanto quanto quello delle nuove tecnologie, permettendo che i nuovi mezzi tecnici a disposizione vengano utilizzati per fare qualcosa di nuovo in modo nuovo. In primo luogo, tale innovazione permette di sviluppare soluzioni più efficaci per uno degli aspetti centrali della vita urbana contemporanea. Inoltre, ha conseguenze che potenzialmente vanno ben oltre i singoli: le nuove modalità della mobilità mostrano che «l'innovazione prodotta da ciascun individuo per costruire la propria vita quotidiana è costitutiva dell'innovazione sociale in generale e contribuisce così ad una produzione sociale che a sua volta produrrà nuove opportunità di innovazione» (Bourdin, 2005, p. 19). Infine, non si tratta di cambiamenti fini a se stessi, dato che «gli effetti dell'innovazione sono quelli di una riclassificazione e di una redistribuzione di opportunità» (Veca, 2010, p. 90), in grado di generare benefici anche per la collettività.

Innovazione e nuove mobilità: due esempi

Per descrivere brevemente esperienze che innovano le risposte alle esigenze della mobilità, è possibile proporre due esempi significativi per la loro crescente diffusione: il primo riguarda l'uso condiviso dell'automobile, il secondo la promozione dell'uso della bicicletta (per una trattazione più estesa, si veda Vecchio, 2015b).

Alcune esperienze, come la diffusione di forme di condivisione dell'automobile, permettono usi maggiormente efficienti di risorse scarse. Si tratta di un significativo cambiamento nelle preferenze individuali che, attraverso la condivisione del mezzo di trasporto più utilizzato, può ridurre le esternalità negative. 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 (Briggs, 2014). Inoltre, la natura del mezzo permette di rispondere a bisogni di spostamento che, per itinerari coperti o per fasce di tempo interessate, la tradizionale offerta di trasporto pubblico non riesce a soddisfare. La condivisione dei veicoli diventa quindi attrattiva perché permette un uso efficiente delle risorse, impiega tecnologie innovative e privilegia l'uso rispetto al possesso (Maineri, 2014).

La condivisione dei veicoli sta vivendo un momento di grande espansione. Dai servizi di car sharing a sistemi di ride sharing come BlaBlaCar e Uber, auto private (che viaggerebbero col solo conducente o quasi) vanno a servire relazioni spesso mal servite dal trasporto pubblico, sia alla scala urbana che sulle lunghe distanze. Nelle sue diverse forme, la condivisione dei veicoli sembra in grado di produrre nuove risposte alle frammentate domande di mobilità e, soprattutto, di favorire un uso efficiente di risorse già esistenti. L'uso condiviso potrebbe ridurre le esternalità negative e aumentare invece le opportunità di spostamento dei singoli, renderebbe più accessibile l'uso dell'automobile e accrescerebbe la possibilità di spostarsi anche in direzioni e in orari solitamente poco o nulla serviti dal trasporto pubblico, ampliando la platea in grado di utilizzare i vantaggi legati all'uso dell'automobile.

Altre esperienze invece mostrano mobilitazioni quotidiane intorno a risorse latenti. Ad esempio, intorno alla promozione della ciclabilità si sviluppano forme di mobilitazione dal basso sempre più partecipate, che chiedono di essere coinvolte nella promozione di nuove pratiche di mobilità. Tra le iniziative promosse

anche in piccoli centri, alcune recenti sperimentazioni riuniscono gruppi di bambini diretti a scuola in bicicletta applicando l'approccio delle Critical Mass a 'micropratiche' quotidiane di mobilità. I progetti, diversamente strutturati, coinvolgono attori diversi, a partire dagli attivisti delle associazioni ciclistiche che si offrono di seguire i gruppi di bambini in bicicletta, fino alle istituzioni scolastiche e municipali che danno il proprio sostegno al progetto¹ (Amat et al., 2015).

Pur ad una piccola scala, l'esperienza mostra 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 mettono in campo risorse personali (in termini di tempo, interessi e capacità) che, oltre a favorire forme di spostamento sostenibili, contribuiscono a costruire più ampie opportunità 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 a generare nuovi comportamenti di viaggio (Flamm e Kaufmann, 2006). Di fatto, le iniziative – complementari all'azione pubblica – di soggetti portatori di proprie competenze, esperienze e conoscenze contribuiscono a svegliare una risorsa latente, difficilmente intercettabile da forme tradizionali di intervento pubblico.

Conclusioni: Per complicare la mobilità

I due esempi, e altri che potrebbero rientrare in questo filone, permettono di rispondere efficacemente a domande di mobilità differenziate in un momento in cui la scarsità di risorse e la scala delle problematiche affrontate rendono difficile affidarsi al solo intervento pubblico. Soprattutto, è possibile osservare la rottura della tradizionale dicotomia tra domanda e offerta: gli esempi descritti 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. Per dare una dimensione più concreta a quello che rischia di restare soltanto uno sguardo benevolo su fenomeni spontanei, è possibile indicare alcune uscite operative con cui declinare concretamente l'interesse nei confronti di queste esperienze, a partire da principi guida, possibili aspetti critici ed eventuali indicazioni operative.

Leggere le esperienze che già si muovono nei territori può essere il primo passo per generare forme di cooperazione che, richiamando Sennett (2012), non rimangano semplice delega da parte di soggetti istituzionali incapaci di agire, ma diventino relazioni consapevoli in grado di riconoscere l'esistenza e il valore di altri attori. Anche se a seconda dei contesti cambiano le risorse da mobilitare e le pratiche da coinvolgere, l'azione pubblica può cooperare con tali nuove modalità, stabilendo relazioni significative in grado di affrontare insieme le problematiche della mobilità. Molte di queste iniziative si sviluppano poi ad una scala locale: tale dimensione spesso garantisce alcune condizioni favorevoli per la nascita e la crescita di iniziative simili, anche se allo stesso tempo solleva alcuni rilevanti punti di attenzione (Davoudi e Madanipour, 2015). Le nuove forme di organizzazione dei servizi possono rivolgersi soltanto alle esigenze di mobilità di alcuni contesti urbani e di alcune popolazioni. Ad esempio, i casi descritti si muovono necessariamente in contesti caratterizzati da alta densità, un requisito spesso necessario a causa delle economie di scala e dell'entità della domanda effettivamente intercettabile (Jaffe, 2015). Inoltre, le iniziative a cui si accenna mostrano alcune potenziali criticità interne. Ad esempio, i modelli economici di riferimento ne mettono talvolta in dubbio l'effettivo valore: sia per la diseguale distribuzione dei costi e dei benefici tra i soggetti coinvolti nella on-demand economy (Asher-Shapiro, 2014; Aloisi e De Stefano, 2015), sia per il limitato valore innovativo che alcune esperienze mostrano di avere, specialmente in riferimento all'uso efficiente delle risorse (Maselli e Giuli, 2015). Invece, nel caso di iniziative legate a forme di attivismo, il rischio è di vederne compromessi gli esiti nel momento in cui intervenga la normale alternanza tra impegno collettivo e ripiegamento nella sfera personale già descritta da Hirschman (1982). In una prospettiva più ampia poi le nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità devono misurarsi con la dimensione pubblica e le sue dinamiche relazionali. Queste si riflettono, ad esempio, tanto nei vuoti normativi quanto nei potenziali conflitti con cui tali iniziative si confrontano: basti pensare alla reazione dei tassisti alla diffusione di Uber, che ha portato a scioperi e blocchi in diverse città europee.

Tenendo conto delle criticità puntuali, possono emergere alcune indicazioni che diano una dimensione operativa ad iniziative come quelle descritte. L'importanza delle nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità interpella in primo luogo gli approcci della pianificazione: la molteplicità delle nuove modalità richiede una maggiore attenzione nei loro confronti, che arricchisca la base informativa su cui si fondano le

¹ Ad esempio, per favorire la promozione dell'iniziativa, possono essere previsti aiuto tecnici atti a definire i percorsi più sicuri, oppure la garanzia della presenza di vigili urbani per la protezione dal traffico veicolare.

previsioni modellistiche e restituisca un'immagine più complessa ma più fedele di quanto si muove in un territorio (Pucci, 2015). È poi importante che il decisore pubblico garantisca le cornici entro cui possano costituirsi nuove forme di organizzazione dei servizi (Moroni, 2015). Da una parte, occorre aggiornare la regolamentazione dei servizi di trasporto collettivo, considerando gli sviluppi recenti sia della tecnologia che dell'offerta di servizi per la mobilità. Dall'altra parte, è possibile immaginare l'introduzione di forme che permettano di strutturare maggiormente alcune pratiche di innovazione dal basso, come potrebbero essere le 'imprese di comunità' (Tricarico, 2014). Anche la dimensione comportamentale dei singoli, così come esplorata dagli approcci di 'behavioural economics', potrebbe costituire un ambito fondamentale di intervento per promuovere e sostenere le comunità di pratiche della mobilità urbana (si veda al proposito Tricarico et al., 2016).

In conclusione, l'interesse nei riguardi delle esperienze qui descritte rappresenta solo un primo passo in direzione di approcci più strutturati. Nonostante alcuni limiti, le forme di innovazione legate all'organizzazione dei servizi possono avere la stessa rilevanza di risposte più tradizionali continuamente invocate per affrontare i problemi della mobilità. Guardare alla molteplicità delle pratiche e alle risorse che mettono in gioco significa forse complicare modalità consolidate di lettura e intervento nell'ambito della mobilità, ma «talvolta qualcosa va ottenuto rendendo le cose più complicate» (Hirschman, 1984).

Riferimenti bibliografici

- Aloisi A., De Stefano V. (2015), "Il pane e le rose (e un'app che ce li consegna)", in *Rivista Studio*, 6 ottobre.
- Amat, FIAB-Ciclobby, Università degli Studi di Milano-Bicocca (2015), "#BICittadini - Interventi a favore della mobilità ciclistica", *Quaderni dell'Osservatorio – Fondazione Cariplo*, n. 20.
- Asher-Shapiro, A. (2014), "Against Sharing", in *Jacobin*, 19th September.
- Bourdin A. (2005), "Les mobilités et le programme de la sociologie", in *Cahiers internationaux de sociologie*, n. 118, vol. 1, pp. 5-21.
- Briggs M. (2014), *Car-sharing in London – Vision 2020*, Zipcar, London.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), "Social exclusion, mobility and access", in *Sociological Review*, n. 53, vol. 3, pp. 539-555.
- Cohen S.A., Gössling S. (2015), "A darker side of hypermobility", in *Environment and Planning A*, n. 47, pp. 167-179.
- Crosta P.L. (2010), *Pratiche. Il territorio è "l'uso che se ne fa"*, Franco Angeli, Milano.
- Davoudi S., Madanipour A. (2015), *Reconsidering Localism*, Routledge, Abingdon.
- Donolo C. (2005), "Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazione su una nuova generazione di policies", in *Stato e mercato*, n. 73, pp. 33-65.
- Flamm M., Kaufmann V. (2006), "Operationalising the concept of motility: a qualitative study", in *Mobilities*, n. 1, vol. 2, pp. 167-189.
- Flyvbjerg B. (2005), "Machiavellian megaprojects", in *Antipode*, n. 37, vol. 1, pp. 18-22.
- Hirschman A.O. (1982), *Shifting Involvements. Private Interest and Public Action*, Princeton University Press, Princeton.
- 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*, n. 37, vol. 8, pp. 11-28.
- Jaffe E. (2015), "Suburban Ride-Sharing Is Mathematically Impossible", in *CityLab*, 13th November.
- Kaufmann V., Bergman M., Joye D., (2004), "Motility: Mobility as Capital", in *International Journal of Urban Regional Research*, n. 28, vol. 4, pp. 745-756.
- Lucas K. (2012), "Transport and social exclusion: where are we now?", in *Transport Policy*, n. 20, pp. 105-113.
- Maineri M. (2014), "Condivisione vs collaborazione", in *Doppiozero*, 31 gennaio.
- Martens K. (2006), "Basing Transport Planning on Principles of Social Justice", in *Berkeley Planning Journal*, no. 19, pp. 113-141.
- Maselli I., Giuli M. (2015), "Uber: Innovation or déjà vu?", in *CEPS Commentary*, 25th January.
- Moroni S. (2015), *Libertà e innovazione nella città sostenibile. Ridurre lo spreco di energie umane*, Carocci, Roma.
- Pucci P. (2015), "Implications for urban and mobility policy" in Pucci P., Manfredini F., Tagliolato P., *Mapping urban practices through mobile phone data*, Springer, Berlin, pp. 77-83.
- Pucci P. (2016), "Mobility practices as a knowledge and design tool for urban policy", in Pucci P., Colleoni M. (eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Springer, Berlin.
- 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.
- Tricarico L. (2014), “Imprese di Comunità nelle Politiche di Rigenerazione Urbana: Definire ed Inquadrare il Contesto Italiano”, in *Euricse Working Papers*, n. 68|14.
- Tricarico L., Vecchio G., Testoni S. (2016), “Comunità di pratiche della mobilità urbana: innovazione, condivisione e behavioural economics”, in *Working papers. Rivista online di Urban@it*, 1
- Turkle S. (2011), *Alone Together*, Basic Books, New York.
- Urry J. (2008), “Climate change, travel and complex futures”, in *The British Journal of Sociology*, n. 59, vol. 2, pp. 261-279.
- Veca S. (2010), *La bellezza e gli oppressi. Dieci lezioni sull'idea di giustizia*, Feltrinelli, Milano.
- Vecchio G. (2015a), “Infrastrutture senza paesaggio”, in *Recupero e Conservazione*, n. 121.
- Vecchio G. (2015b), “Mobilitarsi per muoversi. Pratiche periurbane e capitali di mobilità nell'area metropolitana di Milano”, in AA. VV., *Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU. Italia '45-'45. Radici, Condizioni, Prospettive. Venezia, 11-13 giugno 2015*, Roma-Milano: Planum Publisher
- Vendemmia B. (2016), “Inhabiting Simultaneous Lives: Analysing Process of Reversibilization of Mobility Practices in Italy”, in Pucci P., Colleoni M. (eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Springer, Berlin.
- Wefering F., Rupprecht S., Bührmann S., Böehler-Baedeker S. (2014), *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Eltis, Bruxelles.