

ambito sociale, il tema “mobilità/ trasporti” nei 21 Piani sociali di zona è stato trattato, sia all’interno di tavoli tematici di concertazione (adulti in difficoltà, anziani, giovani, minori e famiglie, disabili), sia all’interno dei singoli Uffici di piano come elemento trasversale e, dunque determinante per la costruzione di un sistema integrato di interventi e servizi.

Infine, nell’ottica di una strategia trasversale di pianificazione, i Centri per l’Impiego (quali snodo territoriale dell’Ente) si offrono come promotori e facilitatori di progetti, azioni, campagne informative all’utenza in materia di mobilità, intesa come progettazione di soluzioni operative volte a conciliare il doppio carico di cura parentale e lavoro.

La proposta di Piano, a seguito delle sollecitazioni emerse durante il Forum plenario e quelle che nelle settimane successive sono state formalizzate, giungerà nella primavera 2008 alla sua stesura definitiva per la successiva approvazione in Consiglio provinciale e l’avvio del processo di attuazione.

* *Vicedirettore generale, Provincia di Torino.*

** *Servizio Sviluppo Sostenibile, Pianificazione Ambientale e Ciclo Integrato dei Rifiuti, Provincia di Torino.*

Note

1. www.provincia.torino.it/ambiente/agenda21/piano_strategico/index.

2. *Governance*; Gestione locale per la Sostenibilità; Risorse naturali comuni; Consumo responsabile e stili di vita; Pianificazione e progettazione urbana; Migliore mobilità, meno traffico; Azione locale per la salute; Economia locale sostenibile; Equità e Giustizia sociale; Da locale a globale.

Mobilità sostenibile

Politiche per comunità mobili

Paola Pucci*

La mobilità può rappresentare una delle forme più complete per restituire le trasformazioni della città contemporanea, poiché la sua “dimensione trasversale”¹ rispetto a qualsiasi pratica sociale, consente di interpretarla come causa e conseguenza dei cambiamenti nell’organizzazione della vita quotidiana. In questo senso, le politiche per la mobilità possono assumere un ruolo centrale nel governo delle trasformazioni urbane e territoriali.

La trasversalità che assume la mobilità rispetto ai processi di trasformazione dei territori e delle pratiche d’uso dovrebbe suggerire di pensare le politiche di mobilità non tanto come politiche settoriali, ma piuttosto come politiche capaci di attivare processi di ricomposizione di politiche settoriali che toccano dimensioni diverse e interrelate dei processi di trasformazione territoriale e “aperte” nel coinvolgere diversi attori istituzionali e non, pubblici e privati.

Questa condizione può essere messa in relazione con le modificazioni delle pratiche di mobilità che restituiscono un uso denso e allargato del territorio e con la possibilità di considerare la mobilità come uno strumento sia conoscitivo che progettuale per comprendere e regolare i processi di trasformazione della città contemporanea.

In effetti, nuovi regimi temporali legati alle trasformazioni del lavoro e delle norme sociali inducono nuove pratiche d’uso del territorio, espressione di popolazioni diverse che usano i mezzi e le risorse disponibili in relazione non solo alla loro disponibilità effettiva ma

anche ai propri progetti personali, preferenze e capacità (competenze, accesso ai diversi mezzi, disponibilità finanziarie...). In queste nuove pratiche di mobilità è il tempo e non la distanza a giocare un ruolo significativo: il tempo per gli “spostamenti obbligati” (lavoro, scuola), attorno a cui si organizza e da cui dipende il tempo personale, si fa più frammentario.

E’ con queste condizioni che si devono misurare le politiche per la mobilità, considerando sia che la mobilità è un valore e un diritto che va equamente garantito, sia che la mobilità tiene insieme dimensione temporale e dimensione territoriale delle pratiche d’uso, raramente trattate in forma integrata nel quadro delle politiche pubbliche.

Queste condizioni portano a superare approcci progettuali (nel senso della costruzione di politiche per la mobilità) caratterizzati da un’attenzione prevalente all’offerta di nuove infrastrutture e di servizi poco differenziati e da un trattamento della domanda di mobilità in forma aggregata e semplificata rispetto ai desideri e alle preferenze di mobilità, spesso restituita in termini di flussi, riconducibili quasi unicamente alle modalità di spostamento e a origini e destinazioni non iscritte in uno spazio topologico.

Diventano invece centrali le questioni inerenti l’accesso all’offerta, che orientano a concentrarsi più sui processi di sincronizzazione tra momenti di produzione, consumo e vita quotidiana che sulla semplice verifica della consistenza e qualità delle risorse in gioco.

Urbanistica INFORMAZIONI

Diventa cioè necessario costruire azioni capaci di intercettare e riconoscere le diverse “comunità mobili”², quindi le “comunità di pratiche”.

Si tratterebbe dunque di promuovere azioni integrate di gestione delle domande (al plurale) di mobilità, efficaci solo se costruite a partire dal riconoscimento e dal confronto con la pluralità di pratiche di mobilità che ne sono alla base e con territori che esprimono altrettanto diversificate domande di mobilità.

Per questo, diventa opportuno lavorare secondo due prospettive integrate:

1. a partire dal riconoscimento di popolazioni mobili a cui offrire la possibilità di scegliere tra le forme alternative di mobilità disponibili, quelle in grado di offrire la maggiore flessibilità, connettività, reversibilità e il migliore accesso ubiquitario alle diverse risorse e destinazioni possibili, per consentire a ciascuno di sviluppare propri progetti personali e per garantire equità e “diritto al movimento”

2. a partire dal confronto con “territori in movimento”, per i quali integrare politiche di mobilità con scelte di sviluppo socio-insediativo ed economico.

Il problema che si pone è di due ordini:
- un problema “culturale”: di innovazione cioè degli strumenti interpretativi per poter riconoscere le popolazioni in movimento e le pratiche d’uso allargato del territorio;

- un problema “politico”: di competenze istituzionali e perimetri d’azione per politiche di mobilità e di governo del territorio non convergenti, che necessiterebbero invece di azioni di *governance* multilivello, difficili da attuare in contesti caratterizzati da frammentazione di competenze e assenza di coordinamento utile per la costruzione di politiche integrate e trasversali, quali dovrebbero essere le politiche per la mobilità.

La sfida operativa

Un approccio preliminare al tema è stato avviato nel lavoro condotto per la redazione del Progetto strategico *Città di Città* per la Provincia di Milano in cui l’azione “Muoversi e respirare”, dedicata alla proposta e alla costruzione di politiche integrate di mobilità e

qualità dell’aria, è stata declinata in riferimento sia alle forme di mobilità dei diversi territori in cui si articola la regione urbana milanese, sia al riconoscimento di pratiche di mobilità.

La questione centrale che ha orientato i lavori per la stesura del Progetto strategico è la costruzione di politiche condivise per migliorare l’abitabilità della regione urbana milanese, tema che, per la mobilità, si tradurrebbe nella ricerca di azioni capaci di garantire, alle diverse popolazioni, la possibilità di scegliere la forma e il mezzo di trasporto più rispondenti ai propri programmi personali di mobilità. Tale approccio è necessario in un contesto caratterizzato da pratiche di mobilità eterogenee e multiscopo, per le quali migliorare l’offerta del trasporto pubblico è condizione necessaria ma non sufficiente per garantire qualità della mobilità. Da qui la necessità di riconoscere popolazioni e pratiche di mobilità come premessa per costruire, di fronte ai condizionamenti portati dalla disponibilità, qualità, diffusione, accesso ai mezzi di trasporto e comunicazione disponibili, politiche per la mobilità trasversali e integrate.

E’ con questa finalità che sono stati trattati i dati disponibili da fonti statistiche, da indagini condotte con interviste a campioni significativi di residenti e non residenti³, tenendo sullo sfondo i risultati di approcci sperimentati per l’individuazione di pratiche di mobilità e “popolazioni mobili”⁴. Un importante contributo nella definizione dei profili di mobilità in base alle preferenze individuali è venuto dal bando⁵, che ha fornito un quadro delle progettualità che emergono dal territorio in termini di buone pratiche e di proposte progettuali anche in tema di mobilità.

Sono state individuate quattro diverse forme di mobilità che caratterizzano la regione urbana milanese a cui associare popolazioni con specifiche propensioni alla mobilità.

a) Per la mobilità quotidiana che comprende gli spostamenti ricorsivi secondo ritmi regolari giornalieri, le popolazioni che abbiamo riconosciuto, in via preliminare, sono: gli “automobilisti esclusivi”; gli “ecologisti civici”, i cui programmi di attività sono costruiti

attorno all’uso del trasporto pubblico e della bicicletta; gli “automobilisti costretti ad usare il trasporto pubblico”; gli “abitanti sensibili all’offerta di trasporto”, gli abitanti con preferenza per l’uso del trasporto pubblico, ma costretti all’uso dell’automobile.

b) Per la mobilità periodica che riguarda spostamenti ricorsivi secondo ritmi regolari e periodici (settimanali/mensili/annuali...), le popolazioni che abbiamo riconosciuto sono: i business men, i pendolari di lunghe distanze per i quali la mobilità periodica si associa al lavoro a domicilio; le popolazioni dalla multi-residenzialità legata al doppio domicilio.

c) Per la mobilità occasionale non ricorsiva abbiamo considerato le pratiche di mobilità dei city users e dei turisti.

d) Per le forme di sedentarietà, abbiamo distinto tra sedentari per vincolo/necessità le cui pratiche di mobilità sono limitate a spostamenti di breve raggio, poiché vivono in ambiti non serviti da trasporti pubblici e sono sprovvisti di patente e/o di un mezzo motorizzato; e i sedentari per scelta; fondano le proprie pratiche di mobilità su relazioni di prossimità.

Le idee progettuali proposte in tema di mobilità e qualità dell’aria nel Progetto strategico⁶, declinano, in base ai territori e alle pratiche di mobilità, quattro obiettivi trasversali e integrati, quali:

1. sviluppare una rete integrata per la mobilità per rispondere ai programmi di attività delle diverse popolazioni, con la finalità di facilitare il ricorso a modalità non motorizzate e al trasporto pubblico, nell’ottica di promuovere intermodalità e diffusione di un sistema integrato di trasporto pubblico; riscoprire le potenzialità della bici come strumento di mobilità quotidiana; ricercare una integrazione tra residenza, posti di lavoro, attività commerciali, luoghi per lo sport e il tempo libero e nodi e reti della mobilità pubblica;

2. favorire la ricomposizione delle prossimità spaziali per ridurre la lunghezza degli spostamenti e moltiplicare i tragitti a finalità multipla, lavorando per garantire *mixité* nei luoghi di residenza e nei nodi del trasporto, così da favorire la costruzione di programmi di attività incentrati sull’uso del trasporto pubblico;

3. offrire una risposta alla molteplicità dei desideri residenziali e un'alternativa alla residenza nel perturbano, incentivando politiche di creazione di nuovi quartieri residenziali in ambiti dotati di buona accessibilità al trasporto pubblico;
4. migliorare le relazioni di scala territoriale, garantendo qualità nei servizi di trasporto e nei collegamenti necessari alla competitività della regione urbana, facendo pagare i costi di tali servizi anche ai destinatari finali (business man, city users, turisti...), valutando l'introduzione di pedaggi in ingresso al centro urbano e l'impiego di strumenti di fiscalità.

*Dipartimento Architettura e Pianificazione - Politecnico di Milano.

Note

1. Urry J., *Sociology beyond societies*, Routledge, London, 2000.
2. «Groupes sociaux définis à partir de leurs inscriptions territoriales, de leurs pratiques de mobilité, des dispositifs techniques qu'ils mettent en oeuvre» (Le Breton, 2006, p. 26).
3. *Indagine Origine/Destinazione 2002*, Regione Lombardia, DG Infrastrutture e mobilità, Milano, 2003; *Futuro in movimento. Scenari e prospettive della mobilità e dei trasporti nell'area metropolitana milanese*, Provincia di Milano, Assessorato alla viabilità, Milano, 2006.
4. Tra questi: Studi empirici su abitudini modali, rappresentazione sociale del mezzo di trasporto (predisposizione culturale all'uso), spazialità dei modi di vita (Kaufmann, Jemelin, Guidez, 2001); Studi sui modi e le forme di organizzazione del tempo come condizione per leggere e riconoscere pratiche di mobilità (Montulet, Hubert, 2004), Studi sulla mobilità extraprofessionale a partire dalle attività che la determinano (Ramadier, 2002), indagini sulle posture di mobilità a partire dagli itinerari (Marzloff, 2003), studio della distribuzione degli itinerari durante una sequenza temporale (gruppo Chronos, 2004) (Remy, 2004).
5. Il bando *La Città di Città* è stato promosso dalla Provincia nell'aprile 2006 e ha raccolto 259 tra progetti e buone pratiche proposti da privati, associazioni e istituzioni con la finalità di migliorare la qualità della vita nell'area milanese.
6. Per una trattazione completa si rimanda a Provincia di Milano, *Per la città abitabile. Scenari, visioni, idee. Progetto strategico Città di Città*, maggio 2007, "Muoversi e respirare".

Mobilità sostenibile

Cremona: ambiente e tempi di vita delle persone

Marco Mareggi

Le politiche temporali urbane hanno affrontato la mobilità sostenibile secondo tre modalità. In primo luogo, l'orario costituisce lo stratagemma per "diluire" il traffico in alcuni momenti della giornata/settimana/anno in aree urbane congestionate, agendo sul trasporto pubblico e sull'organizzazione dei servizi pubblici (è il caso della desincronizzazione degli orari scolastici con l'abbattimento di punte di traffico di primo mattino e riduzione dell'inquinamento in tali fasce orarie) oppure agendo sul trasporto privato, con l'attivazione di *car pooling*; spesso attivando anche *mobility manager*. In secondo luogo, si definiscono "patti della mobilità" cioè accordi tra attori produttori di orari urbani o di mobilità vincolata ad orari per la desincronizzazione dell'inizio/fine delle attività lavorative, per il miglioramento del traffico, per la promozione del trasporto pubblico per fasce di popolazione e in particolari occasioni. Diversamente, si è dato forma a tavoli di coprogettazione multipartner su ambiti urbani, in cui a soluzioni dei problemi di tipo viabilistico si affianca uno spettro di azioni integrate. Da ultimo, la mobilità lenta e veloce è tema di progettazione integrata degli spazi pubblici. Strategie orarie, attenzione ai modi d'uso nella vita quotidiana dei luoghi da parte di residenti e non, ai calendari della vita sociale e di apertura delle attività, alla compresenza di abitanti con diverse condizioni di mobilità, attrezzature confortevoli e ospitali (anche con un ridisegno fisico) degli spazi pubblici aperti per la sosta e l'attesa sono alcuni criteri di progettazione assunti. Si è provato in molti casi a mettere in campo azioni integrate

che tengano unite: costruzione e attuazione collettiva delle soluzioni, azioni sugli orari, disegno dello spazio, informazione e monitoraggio degli interventi.

Diffondere retoriche, promuovere arene, fare interventi

Cremona si presenta come esperienza di rilievo, agendo: a) sulla diffusione di retoriche convincenti secondo cui la mobilità sostenibile contribuisce a determinare qualità urbana e benessere individuale; b) sulla costituzione di arene di decisori pubblici e privati consapevoli del problema e disponibili all'azione; c) facendo interventi concreti, nella logica che "il fare comunica più di mille parole", principio banale ma riconosciuto dai protagonisti del progetto *BiC - Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* di seguito descritto, realizzato dal Comune di Cremona in 2 anni (2005-07) nell'ambito del Piano territoriale degli orari di Cremona, con il cofinanziamento della Regione Lombardia (Lr 28/2004). L'iniziativa vuole contribuire a ridurre le emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti e ridurre il traffico automobilistico, con attenzione alla salute e ai tempi di vita. Per farlo agisce su tre versanti: la scuola, la mobilità e la flessibilità degli orari di lavoro. L'obiettivo è facilitare e migliorare la qualità di vita individuale di donne, uomini e bambini. Partire dalla scuola e dal lavoro significa affrontare gli orari obbligati della vita quotidiana, che non solo irrigidiscono l'organizzazione individuale e familiare, ma sono ancora i principali ordinatori della mobilità urbana. La mobilità non viene cioè affrontata