

Per un approccio olistico alla mobilità

Irene Sartoretti

In un'epoca di crescita diffusa delle capacità di abitare il mondo, una rete altamente complessa di attività lavorative ed extra-lavorative riferiscono l'azione individuale a una molteplicità di luoghi dislocati su scala territoriale anche molto vasta. Ciò implica un ripensamento in chiave olistica della mobilità e una città che si configuri sempre più come una "città mobile"

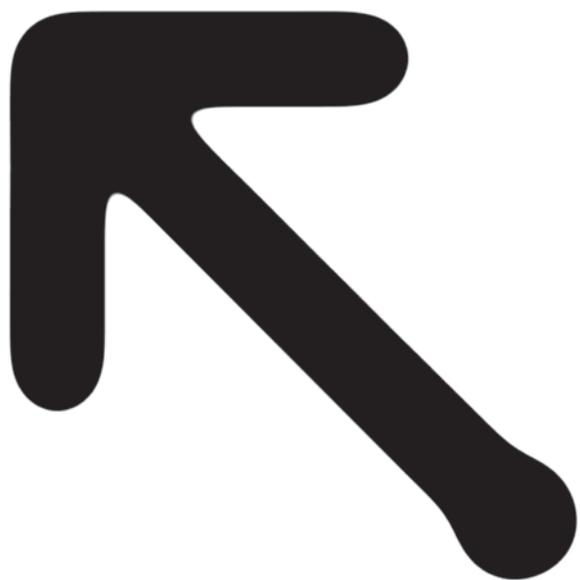
Per mobilità si intende la capacità e la facilità a muoversi. Se considerata in senso sociologico, la mobilità implica una molteplicità di scale temporali e spaziali. Oltre a una dimensione spaziale, implica anche una dimensione sociale. Quest'ultima riguarda le attitudini, le competenze, le possibilità di accesso e i progetti di vita individuali. Si riferisce a qualcosa che può essere ricercato, ma anche subito. Può essere qualcosa di desiderato, di necessario, o di sofferto. Molto spesso è tutte e tre le cose insieme, che coesistono in modo intrecciato e ambiguo.

Il termine mobilità estende dunque la propria area semantica ben oltre ciò che è relativo al tempo, allo spazio e allo spostamento. Comprende il concetto di motilità. Per motilità si intende la capacità e l'attitudine a muoversi nello spazio geografico, economico e sociale. La motilità comprende innanzitutto i sistemi tecnici di trasporto e di telecomunicazione di cui è dotata una determinata società. Comprende però anche l'insieme delle caratteristiche individuali date dalle capacità fisiche, dal reddito, dalle aspirazioni individuali alla sedentarietà o alla mobilità e dal proprio capitale culturale. Il bagaglio di conoscenze utili alla mobilità è dato per esempio dal possesso della patente di guida, dalla conoscenza dell'inglese internazionale e così via dicendo. In sostanza, la motilità si riferisce, oltre che all'offerta disponibile, anche alle attitudini e alle possibilità di accesso. Detto altrimenti, si riferisce alle competenze necessarie e alle condizioni alle quali è possibile utilizzare l'offerta, nonché alla sua effettiva utilizzazione nel quadro della realizzazione di un progetto di vita individuale. L'idea di motilità implica cioè tre elementi: l'accessibilità, le intenzioni e gli atti effettivi

(Kaufmann 2008, pp. 30-31). Il concetto di motilità sposta cioè il fuoco dalla disponibilità dell'offerta alle possibilità effettive di accesso e d'uso di quest'offerta. Si tratta di un approccio ai servizi fondato sul concetto di *capabilities* (Sen 1985). Parlare di *capabilities* significa concentrarsi sulle capacità individuali e sull'effettivo utilizzo delle risorse offerte da una società, più che sulla quantità di risorse disponibili. Ciò vale a dire soffermarsi sulla distribuzione sostanziale, e non solo formale, di opportunità all'interno di una società. Da un punto di vista del tempo, la mobilità implica uno spettro molto ampio di temporalità. Può riguardare le temporalità di lungo corso, quelle che riguardano tappe nei cicli di vita che sono relazionati ai cambiamenti nella vita professionale, familiare e affettiva e che implicano migrazioni o anche solo traslochi. Poi ci sono le temporalità che seguono ritmi ciclici, come per esempio quelle legate alla multi-residenzialità. Ci sono, inoltre, le temporalità discrete che, ad esempio, riguardano i viaggi. Per finire, ci sono le temporalità di più breve respiro, ossia quelle che si dispiegano a cadenza quotidiana, come per esempio quelle dei pendolarismi. Gli spostamenti giornalieri sono tendenzialmente associati a distanze brevi. E tuttavia oggi riguardano sempre più distanze lunghe percorse sfruttando le tecnologie di alta velocità.

In generale, la società attuale si caratterizza per una forte valorizzazione della mobilità. E questo perché, oltre ai progressi nei sistemi di trasporto, la dimensione mondiale assunta dai mercati implica anch'essa un'intensificazione degli spostamenti in termini di migrazioni generalizzate¹, di multiresidenzialità, di viaggi e di pendolarismi quotidiani. Ciò che oggi





conta è l'appropriarsi di una molteplicità di territori e di reti, sfruttando al massimo l'intensità e la velocità degli spostamenti. Ciò che poi conta è il fatto che padroneggiare un vasto numero di luoghi, di territori e di reti sia rivolto alla capacità di farne tesoro, in termini che possono essere anche non immediati e non esclusivamente economici. All'interno di un mercato del lavoro sempre più aperto e globalizzato, si può fare tesoro degli spostamenti anche solo nel quadro del raggiungimento di determinate competenze professionali. O anche solo nell'ottica di un approfondimento personale. Detto in altri termini, le possibilità di una cittadinanza pie-

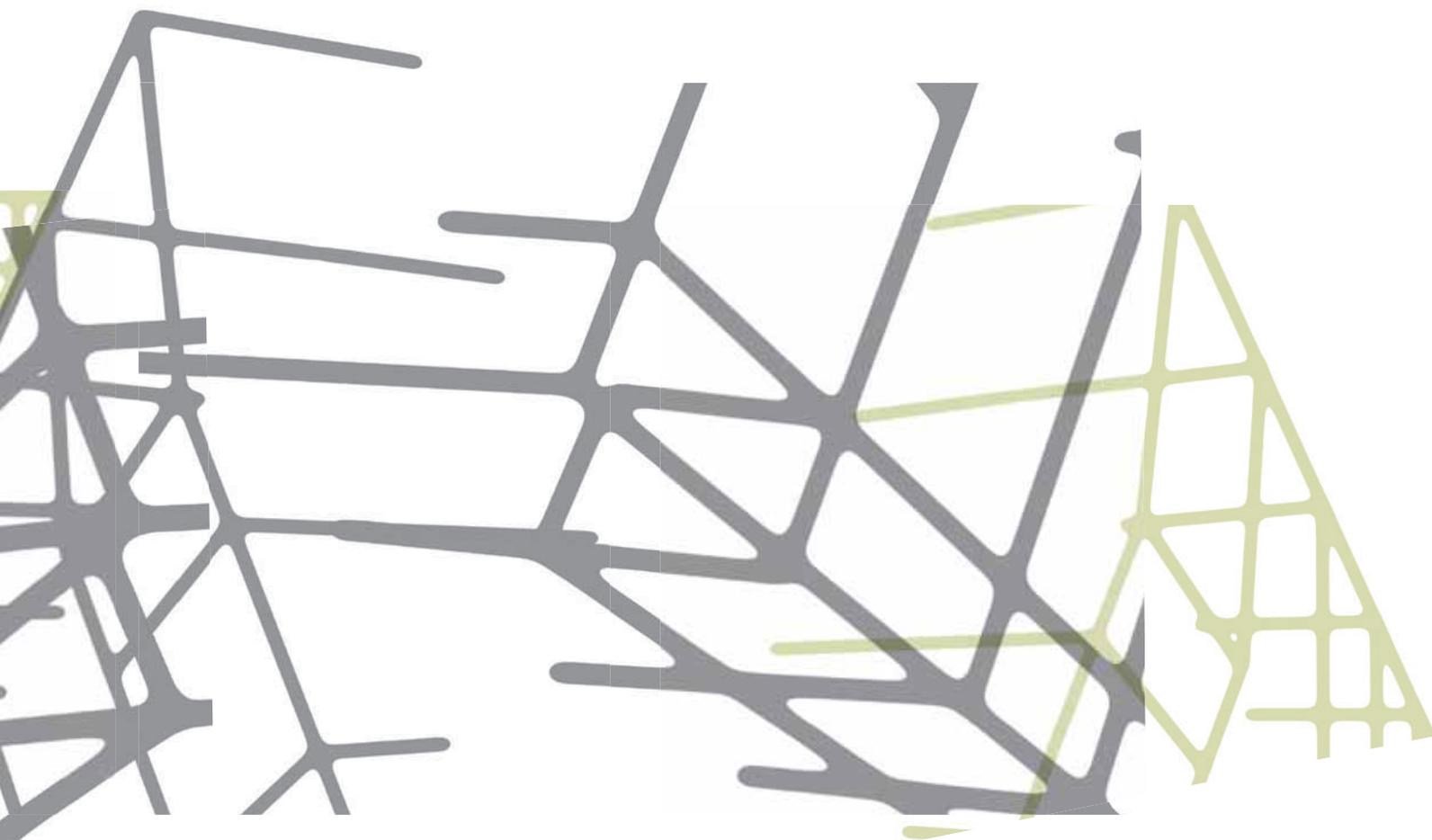
La mobilità è creazione di legami di opportunità e di sinergie. È portatrice di imprevisti ed esperienze

na sono sempre più legate non solo al contesto in cui si vive, ossia all'ambiente fisico e sociale. Diventano sempre più imprescindibilmente connesse con l'accesso ai flussi e ai mezzi di trasporto che consentono di spostarsi velocemente verso le offerte qualificate alla scala globale. In più, la possibilità di una cittadinanza piena si iscrive sempre più nella capacità di dominare una molteplicità di scale spaziali e temporali differenti. Queste implicano sia l'universo della grande velocità, che si riferisce per esempio alla vicinanza di stazioni dell'alta velocità e di aeroporti. Implicano però anche scale spaziali più minute, che si riferiscono alla dimensione locale e infra-locale. La mobilità implica anche la metrica pedestre e il movimento lento, ossia quel tipo di movimento attraverso cui è possibile appropriarsi della singolarità dei luoghi. In sostanza, si è fatto particolarmente necessario considerare la mobilità e valorizzarla in tutta la molteplicità di scale spaziali e temporali attraverso cui si dispiega. E la possibilità di fruirle tutte o meno va a comporre nuovi e sottili tipi di esclusione sociale. La mobilità ha oggi più che mai a che vedere con i diritti (Amar 2010). Per quanto riguarda le forme giornaliere di mobilità, l'azione quotidiana degli individui si riferisce spesso a una molteplicità di luoghi dislocati su scala territoriale, anche molto vasta. Questi comprendono variabilmente case e seconde case, posti di lavoro e di formazione. E ancora, comprendono luoghi di commercio, di svago e di acculturazione. Per rendere conto dell'estrema



estensione territoriale che le pratiche abitative assumono oggi, si può ricorrere alla nozione di spazio di vita (Frémont 1976). Questo concetto è stato formulato nella geografia francese degli anni Settanta per includere in un unico insieme tutta la molteplicità di luoghi che vengono esperiti più o meno quotidianamente e che definiscono l'identità spaziale degli individui. Sono i luoghi che sono considerati propri da un punto di vista cognitivo, affettivo e sensoriale. Alla nozione di spazio di vita può essere affiancata quella di spazio vissuto (Frémont, *ivi*). Si tratta dello spazio che integra i sogni, i ricordi e ciò in cui ci si identifica, anche solamente a livello di immaginario. La nozione di spazio di vita e quella di spazio vissuto integrano dunque l'insieme di luoghi significativi da un punto di vista sia delle pratiche che delle rappresentazioni; ossia l'insieme di luoghi che sono al contempo esperi-

ti, perciò familiari, e di identificazione. A mio avviso, può essere considerato parte dello spazio di vita e dello spazio vissuto anche ciò che è relativo allo spostamento, come per esempio i vagoni di tram e di treno che ogni giorno segnano la giornata del pendolare. Ciò implica uno sguardo nuovo sulla mobilità sia da parte dei *policy-maker* che dei progettisti. Il momento dello spostamento quotidiano è sempre stato tradizionalmente associato a un tempo morto, insignificante, che si situa fra un punto di partenza e un punto di arrivo. Si è sempre cercato di aumentare la rapidità e l'efficacia degli spostamenti quotidiani. In una realtà sociale in cui la mobilità diventa un aspetto fortemente integrato con la vita delle persone, occupandone una fetta di tempo consistente, è probabilmente necessario un cambio di paradigma. L'idea di *ville mobile*, o "città mobile", definisce un territorio la



cui qualità dipende strettamente innanzitutto dalla capacità di organizzarsi intorno ai differenti flussi e ai diversi usi della mobilità (*Amar ivi*). Non solo. Definisce anche un territorio in cui la mobilità è ripensata oltre che da un punto di vista funzionale, da un punto di vista esperienziale. Ciò vale a dire che definisce un territorio in cui la mobilità non è approcciata esclusivamente da un punto di vista quantitativo, ma anche qualitativo. Una “città mobile” è una città che regala sia la capacità di spostarsi al suo interno in modo capillare, diffuso ed economico, sia la capacità di avere facile accesso alle grandi distanze. Implica la combinazione integrata di una pluralità di sistemi di trasporto, sia collettivi che individuali. Fra questi ultimi si segnalano lo *sharing* di biciclette e di macchine. Ma la “città mobile” si caratterizza anche per promuovere un’idea di spostamento quale momento

significativo della propria giornata. Detto altrimenti, lo spostamento è inteso come esperienza, sia relazionale che sensibile, di arricchimento del proprio quotidiano. Nel progettare le infrastrutture di trasporto, diventano dunque importanti tre aspetti integrati. L’aspetto ecologico-paesaggistico e, oltre a questo, l’aspetto relazionale e quello sensoriale. L’aspetto relazionale riguarda l’idea che i momenti di spostamento possano essere considerati, e di conseguenza progettati, come possibili incubatori di relazioni e dunque come potenziali generatori di esperienze, dove per esperienza si intende un passaggio significativo della vita quotidiana, una singolarità che diviene pietra miliare, ricordo e racconto. Esempio virtuoso in questo senso sono i “pedibus” pensati per le scuole. L’aspetto estetico-sensoriale, riguarda l’idea che gli spostamenti e, con essi, i mezzi di trasporto collettivi

vi e i percorsi che questi ultimi attraversano possano essere pensati tenendo in considerazione l'aspetto più propriamente sensibile. Si tratta di un approccio alla mobilità centrato sulla soggettività e sull'esperienza emozionale individuale. L'approccio estetico-sensoriale alle questioni urbane ha assunto pregnanza già a partire dagli anni Ottanta del Novecento. Sono gli anni di una svolta fenomenologica del pensiero architettonico e urbano. Sono altresì gli anni della grande fortuna presso i progettisti delle teorie gestaltiche della percezione. L'approccio estetico-sensoriale guarda alla dimensione poetica dell'urbano, a come lo spazio risvegli memorie collettive e autobiografiche, a come arricchisca l'esperienza quotidiana attraverso il segreto e la scoperta, il ricordo e il sogno. Questo tipo di approccio accorda un ruolo fondamentale alla stimolazione delle sensazioni visive, tattili, uditive e olfattive. La composizione degli spazi e la scelta dei materiali sono pensate per generare esperienze particolari che coinvolgano i cinque sensi. L'attenzione



La “città mobile” si caratterizza per promuovere un’idea di spostamento quale momento significativo della propria giornata

è rivolta non solo agli elementi marcatamente visuali, ma anche agli aspetti tattili degli spazi, agli odori che questi emanano a certe condizioni atmosferiche, ai suoni che producono sotto i passi, al tipo di luminosità e di calore che diffondono in particolari momenti della giornata (Pallasmaa 2011). Adottando questo tipo di approccio, per esempio, si possono concepire i vagoni di tram e i percorsi che questi attraversano. Può per esempio essere utilizzata una logica di inter-penetrazioni, creando tram il cui involucro sia in larga parte trasparente. In questo modo il confine fra il mezzo di trasporto e lo spazio esterno appare quasi dematerializzato. E un accorto trattamento dello spazio esterno lungo tutto il tragitto diviene allora qualcosa di fondamentale.

E a proposito di spostamenti quotidiani, Michel De Certeau ricorda che nel greco moderno i mezzi di trasporto collettivi sono chiamati *metaphorai* (1980). Per andare al lavoro o a casa, si dice che si prende una “metafora”, vale a dire un autobus o un treno. Nella nobiltà della parola metafora c'è una fusione fra struttura narrativa e sintassi spaziale. Ogni



cammino, ogni evento metrico, è produttore di poesia, di canzone, ha una sua voce. Include un'attesa, un sogno, una memoria. Colui che viaggia è anche colui che sogna. Si può quindi pensare a una valorizzazione del movimento *slow* quale produttore di transizioni lente nella relazione fra spettatore e spazio esterno, fra viaggiatore ed elementi immobili del paesaggio circostante. Lente trasgressioni spaziali. Sequenze di soglie che facciano dolcemente svanire elementi spaziali di separazione e di frontiera. Azioni poetico-narrative, oltre che di movimento, che permettano di superare la distinzione polare fra un punto di partenza e un punto di arrivo. E dove la durata dello spostamento è intesa come eterogeneità qualitativa.

In sostanza, la "città mobile" implica un passaggio dalla nozione di trasporto a quella di mobilità. Il trasporto indica semplicemente uno spostamento, possibilmente veloce, da un luogo a un altro. La mobilità implica la dimensione dell'energia, ossia l'idea di un flusso di energia, che è energia sociale, sensoriale. La mobilità è creazione di legami, di opportunità e di sinergie. È portatrice di imprevisti e di esperienze.

Note bibliografiche

¹ Va precisato che, all'interno di un mondo in cui le migrazioni internazionali a livello globale si moltiplicano e riguardano un numero sempre crescente di persone, i sociologi sono sempre più inclini a distinguere fra migrazione e mobilità. Il secondo termine è tendenzialmente utilizzato per definire le migrazioni delle élites transnazionali e per distinguerle dalle migrazioni forzate di chi, con pochi mezzi, è costretto a dislocazioni abitative forzate, a causa di fattori politico-economici.

Riferimenti bibliografici

Amar, G. (2010), *Homo Mobilis, le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la réliance*, Limoges, FyP.

De Certeau, M. (1980), *L'Invention du Quotidien I. Arts de Faire*, Paris, Union Générale d'éditions (trad.it. *L'Invenzione del Quotidiano*, Roma, Edizioni Lavoro, 2010).

Frémont, A. (1976), *La région, espace vécu*. (trad. it. *La regione. Uno spazio per vivere*, Milano, Franco Angeli 1983).

Kaufmann, V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Pallasmaa, J. (2011), *Lampi di pensiero. Fenomenologia della percezione in architettura*, Bologna, Pendragon.

Sen, A. (1985), *Commodities and Capabilities*, Amsterdam-New York, Elsevier.