

Una nuova mobilità per una nuova cittadinanza

Guido Viale

La cittadinanza passa per l'economia e il lavoro, ma dipende anche dall'uso – a abuso – dell'automobile

Per definire la mobilità per una nuova cittadinanza occorre innanzitutto intendersi sul significato del secondo termine: la cittadinanza è stata per alcuni secoli un privilegio, goduto in misura e forme diseguali, legato all'appartenenza a una determinata nazione. Oggi questo concetto di cittadinanza serve soprattutto per respingere i profughi sociali e ambientali che cercano in un paese più fortunato la possibilità di vivere o di sopravvivere che è loro negata in patria. In un mondo globalizzato la cittadinanza deve essere planetaria. Il mondo è di tutti e di nessuno: lo abbiamo in prestito dai nostri discendenti; ma nei limiti dettati dalla tutela dell'ordine pubblico a nessuno può essere negato il diritto di trasferirsi dove vuole.

Favorisca il passaporto

La nostra idea di mobilità deve ispirarsi innanzitutto a questo principio. Negli Stati totalitari – e in molti altri ancora – era stato introdotto il passaporto interno (oltre a quello esterno): per spostarsi da una regione o una città all'altra bisognava averne il permesso. La globalizzazione sta trasformando il mondo intero in uno stato totalitario: spostarsi liberamente è diventato un privilegio dei turisti d'affari o vacanzieri: migrare, cercare altrove le condizioni di una vita migliore, o anche della semplice sopravvivenza è proibito. In un pianeta in cui merci, capitali e informazioni circolano sempre più liberamente, gli esseri umani non hanno più il diritto di farlo: il governo del pianeta globalizzato non concede più "passaporti interni".

Economia ed ecologia, da convenienza a emergenza

Economia ed ecologia, industria ed ambiente, sono in conflitto da prima della nascita della cultura ambientalista. Solo recentemente si è cercato di promuovere delle convergenze, in nome delle reciproche convenienze: proteggere l'ambiente può essere un affare non solo per la comunità, ma anche per l'impresa; non solo per la salute degli esseri viventi, ma anche per quella dei profitti. Senza negare qualche risultato a questi tentativi, bisogna ammettere che gli effetti positivi sono scarsi: il pianeta continua a essere devastato in nome dello sviluppo (e lo "sviluppo" ad essere promosso in nome dell'occupazione; e l'"occupazione" a essere esaltata in nome del benessere).

Tuttavia c'è probabilmente una nuova prospettiva di convergenza tra economia ed ecologia promossa dal fatto che il saccheggio dell'ambiente ha conseguenze sempre più visibili sulla disponibilità di risorse, quindi sui prezzi, sui costi, sui salari e sui redditi da lavoro.

La vicenda del petrolio è ancora una volta sintomatica. Trent'anni fa sembrava che avesse subito un improvviso rincaro per mancanza di offerta – per l'esaurimento imminente delle

riserve. Poi il mondo ha smesso di pensarci. Oggi gli economisti spiegano l'impennata del suo prezzo con l'eccesso di domanda per l'improvviso affacciarsi sul mercato di nuovi compratori. Ma intanto la risorsa continua a venir pompata dalle viscere della terra e tutti riconoscono che il picco della curva di Hubbert – oltre il quale il prezzo non potrà che aumentare irreversibilmente – è molto vicino, se non è stato già raggiunto. E dietro il petrolio è in lista di attesa un elenco senza fine di risorse, a partire dall'acqua, dalle principali derrate alimentari e dal suolo fertile.

Il mito delle anatre volanti

In tutto l'occidente "ricco" o "sviluppato" è in corso un processo di aggressione ai redditi e ai livelli di vita della maggioranza della popolazione, condotto in parte attraverso l'inflazione e la diffusione di lavoro precario e meno retribuito, in parte rivendicando riduzioni di salario e aumenti di orario, giustificati con la necessità di reggere la concorrenza con i paesi emergenti (e sotto il ricatto di trasferire altrove i posti di lavoro). In quei paesi emergenti il costo del lavoro è un decimo, e anche un ventesimo, di quello vigente in molti paesi europei. Ridurre quest'ultimo di un quinto o anche della metà non farà recuperare le posizioni perse. Il mito delle "anatre volanti", secondo cui il trasferimento verso nuovi paesi in via di sviluppo di produzioni a minor valore aggiunto sarebbe stato accompagnato dall'accesso dei paesi più sviluppati a settori e produzioni più ricche di informazione, di ricerca, di innovazione, sta svanendo: paesi "emergenti" come la Cina o l'India sono più avanti di noi anche nel campo della ricerca e sviluppo e là il lavoro intellettuale costa infinitamente di meno. Che fare?

Il problema non può essere eluso e la denuncia delle indubbie responsabilità del pensiero unico liberista non ci esonera dalla ricerca di una risposta. La capacità di contenere la riduzione dei redditi e delle risorse a disposizione della popolazione dei paesi dell'Occidente è limitata e sul lungo periodo perdente, fino a quando non sarà stato raggiunto un equilibrio con la condizione di alcuni paesi emergenti: cioè molto in basso. Per evitare che questo processo si traduca in una catastrofe e in un'esplosione di rabbia e di risentimento reazionari, occorre ridurre drasticamente il costo della vita nei paesi sviluppati, in modo da conciliare il mantenimento di un livello accettabile di benessere, o anche un suo miglioramento, con una perdita sostanziale di potere di acquisto. Questa quadratura del cerchio può essere resa possibile da interventi ecologici e di ampio respiro sulle voci che incidono maggiormente sul costo della vita: innanzitutto casa e mobilità.

I due problemi sono connessi: il costo delle abitazioni è gravato da una rendita che è in gran parte responsabile del dislocamento di residenze, servizi e attività produttive in aree sempre più lontane dai centri storici e direzionali, promuovendo quel fenomeno di *urban sprawl* – di città diffusa – che è alla radice del modello di mobilità fondato sull'automobile; che a sua volta, a causa della continua ricerca di spazio e di agibilità non fa che alimentare il fenomeno della dispersione urbana – e del consumo di suolo – in una spirale senza fine. La riconquista di una mobilità sostenibile nelle città non può prescindere da un programma a lungo termine di ridensificazione dei centri urbani.

Dal bene al servizio

Il costo della mobilità è dato dalla modalità sempre più assurda adottata dall'Occidente cioè l'automobile privata, modello esportato in tutto il pianeta. Il mix di misure che può consentire di abbattere i costi della mobilità urbana ed extraurbana è dato – insieme alla ridensificazione dei centri abitati, alla valorizzazione delle produzioni locali e al potenziamento dei servizi on-

linee che riducono la necessità di trasferimenti fisici (bit al posto di atomi) – dal passaggio dal possesso del bene all'accesso al servizio, che in questo caso significa auto condivisa e governata con gli strumenti delle ITC.

Ci troviamo di fronte a problemi di innovazioni competitive che non possono fare capo alle imprese, ma al governo del territorio. Misure che contribuiscono però alla competitività delle imprese, abbassando i costi della congestione urbana, del trasporto, della sanità, ma anche il costo della vita e, per suo tramite, del lavoro. Tra l'altro si tratta di interventi con un grande potenziale di replicabilità, di esportazione di know how, di cooperazione decentrata, con in più il vantaggio sostanziale di essere meno aggressive nei confronti dell'ambiente a livello sia locale che globale, ritardando la corsa alla distruzione del pianeta.

La mobilità è sempre di più una componente ineludibile della cittadinanza, ma anche la riconquista della città da parte di tutte le componenti della popolazione, anche quelle – per esempio le donne (soprattutto nelle ore notturne), gli anziani, i bambini, i poveri, i disabili, i “non patentati” o i “non automuniti” – confinate nei rispettivi quartieri o escluse da parti di città a causa della mancanza di mezzi di trasporto efficienti, o della congestione urbana, o dei tempi di percorrenza troppo lunghi, o dei costi inaccessibili degli spostamenti.

La mobilità in una metropoli o nella città diffusa non può essere garantita dai servizi pubblici di linea, per quanto efficienti. Le zone periferiche, le aree a bassa densità abitativa, le ore notturne o di “morbida” rendono antieconomico e ambientalmente insostenibile garantire la mobilità della popolazione urbana con mezzi pesanti, che consumano e inquinano comunque molto, che viaggiano vuoti o semivuoti, tanto più quanto più strette sono le cadenze dei passaggi e quanto maggiore è l'articolazione dei percorsi sul territorio.

Il trasporto di massa ha senso solo lungo le linee di forza e le ore di maggior carico della mobilità urbana. Al resto, si può provvedere con sistemi di complessità crescente di condivisione dell'auto: car pooling, car-sharing, paratransit, taxi collettivo, distribuzione urbana condivisa delle merci (city-logic) e consegne a domicilio. Solo questi sistemi permettono evitare i vincoli propri del trasporto di massa (tracciati, orari, fermate e costi fissi), recuperando i vantaggi promessi e traditi dell'auto privata (trasporto porta a porta senza vincoli di orario, libera disponibilità del mezzo).

Ciò apre il problema di una difficilissima transizione: non si può rinunciare all'auto privata senza un sistema di trasporto pubblico efficiente ed economico. Ma senza strade sgombre dalle auto private, il trasporto pubblico è comunque antieconomico.

La democrazia del traffico

Se fino a oggi i sistemi di trasporto flessibile non si sono affermati in misura corrispondente alle potenzialità offerte dalle nuove tecnologie, è perché ne è stato trascurato un aspetto essenziale: non possono essere introdotti come progetti autosufficienti, “chiavi in mano”; possono solo essere promossi attraverso complessi meccanismi di *programmazione partecipata*, cioè attraverso *processi negoziali*.

In particolare, i livelli di negoziazione del traffico sono almeno tre:

- le nuove modalità di trasporto flessibile devono essere promosse attraverso un mix di incentivi e di divieti in sede di progettazione;
- ogni nuova offerta di servizio di mobilità flessibile deve essere preceduta da una scrupolosa analisi della domanda effettiva (pagante) e dei fabbisogni (anche non

immediatamente solvibili). La mobilità flessibile decolla se il suo utilizzo negoziato con una domanda precedentemente aggregata.

-
- ogni singolo spostamento effettuato con un servizio a domanda deve poter essere negoziato – possibilmente in tempo reale – tra l’utente e chi fornisce il servizio: sia esso un singolo automobilista (*car-pooling*), un sistema di proprietà condivisa (*car-sharing*), un servizio di trasporto collettivo (DRT, *city-logistic* o consegna a domicilio).

La negoziazione dei sistemi di mobilità è solo un esempio, tra i più importanti e “a portata di mano”, di una riconsiderazione degli istituti di autogoverno, cioè della democrazia, e dei diritti di cittadinanza che questa deve garantire. È un sistema dinamico di governo del territorio che non può funzionare senza il concorso attivo della popolazione. Ma è al tempo stesso è un sistema che, senza prescindere dai meccanismi di rappresentanza istituzionale fondati sul voto, introduce un’innovazione profonda nelle modalità di partecipazione dei cittadini alla vita pubblica, con dei riscontri immediati nella qualità dei servizi fruiti e delle conseguenze di lungo periodo sul loro costo e sulla loro accessibilità.

Box 1

Le parole chiave della mobilità

Il car-pooling. È la forma più elementare di condivisione di un veicolo: consiste in un accordo tra passeggeri che compiono regolarmente uno stesso percorso per utilizzare un solo veicolo invece di viaggiare ciascuno sulla propria auto. Si riducono i costi di trasferimento, le spese, i consumi e le emissioni, a parità di chilometri/passeggero percorsi.

Limiti: ristrettezza della platea dei potenziali utenti, utenza legata a percorsi e orari fissi.

Il car-sharing. È sostanzialmente un parco macchine a disposizione di un’organizzazione al cui utilizzo, previa iscrizione, si accede per un tempo o un periodo determinato, quindi, non per un uso quotidiano, tramite prenotazione e dietro pagamento di una tariffa (addebito in conto corrente o tessera prepagata).

Il trasporto a domanda. Va dai servizi di linea con partenza e arrivo a orari regolari e percorsi definiti, con piccole deviazioni per i passeggeri che ne fanno richiesta, al *taxi collettivo* che risponde alle chiamate degli utenti, combinando tra loro i percorsi di passeggeri diversi con origine, destinazione e orario di arrivo o partenza tra loro compatibili. Tra questi due estremi esiste tutta una gamma di soluzioni intermedie che dipendono da numero di utenti, numero di veicoli ecc.

La city-logistic. La distribuzione delle merci in ambito urbano concorre oggi fino al 20% del traffico. La razionalizzazione del servizio permette di ricavare strade più libere, tempi di consegna ridotti grazie a un traffico più fluido per lo sviluppo del sistema di consegne a domicilio connesso all’evoluzione dell’*e-commerce*, della spesa telematica, dei servizi forniti dal commercio di vicinato oggi in gran parte impraticabili a causa degli alti costi imposti dalla congestione urbana.

Box 2

Clicca

PER IL CAR SHARING IN ITALIA

Bologna: www.atc.bo.it

Rimini: www.carsharing.bluecoast.biz

Torino: www.carcityclub.it

Venezia: www.asmvenezia.it

Modena: www.atcm.mo.it

Genova: www.genovacarsharing.it

Milano: www.milanocarsharing.it

Roma: www.comune.roma.it/mobilita/multiplo/home.html

Offrire e trovare posti per viaggi in macchina con altri su tutto il territorio italiano: www.viavai.com/carsharing/