

Domanda di mobilità e politiche integrate per la mobilità sostenibile

Matteo Colleoni¹

1 - Premessa

La mobilità rappresenta, unitamente alla nascita e alla diffusione delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, uno dei tratti peculiari della vita sociale contemporanea. Lo mostrano i risultati dell'ultima indagine nazionale sull'uso del tempo (Istat 2007), che individuano nella mobilità l'attività a cui i soggetti dedicano quote crescenti di tempo, ma lo ricordano, più semplicemente, le nostre agende che assomigliano sempre più a mappe di attività disseminate nel tempo e nello spazio quotidiano. Abbiamo vissuto per molti secoli in società stanziali, in cui muoversi era considerato superfluo e persino pericoloso e nelle quali l'identità dei popoli era fondata sull'appartenenza alle comunità locali delle relazioni di parentela e di vicinato. Al contrario, ci muoviamo oggi in società sempre più dinamiche, in cui le reti delle relazioni sociali sono spazialmente più estese e le nostre identità sono costruite su appartenenze plurime e, appunto, mobili.

I tempi e gli spazi della mobilità sono diventati così estesi che si è teorizzato la fine del vincolo spazio-temporale e, perfino, presagito la scomparsa della società, sostituita da flussi di individui in movimento privi di riferimenti territoriali (Bauman 2000). In realtà, la nuova strutturazione dello spazio e del tempo piuttosto che società immateriali ha creato società caratterizzate da diverse morfologie sociali (Colleoni *et al.* 2008, Osti 2010). Al loro interno sono sempre più numerosi i soggetti impegnati in interazioni complesse e di ampia portata spaziale e temporale, la cui fondatezza reale è sempre più difficile mettere in dubbio. Come nelle società del passato anche in quelle contemporanee le azioni sociali rappresentano formazioni spaziali e temporali, sebbene meno vincolate ai territori e ai tempi della compresenza fra gli attori e più strutturate sugli spazi e i tempi dei nuovi supporti della comunicazione tecnologica e dei sistemi di trasporto (Urry 2002, Martinotti 2004a). Analizzare la domanda di mobilità appare, quindi, proficuo non solo al fine di conoscere un fenomeno sociale emergente ma anche per meglio comprendere le forme spaziali assunte dalle società urbane contemporanee e gestirne le trasformazioni attraverso politiche adeguate.

2 - Struttura e dinamica della domanda di mobilità

I risultati delle più valide e aggiornate ricerche nazionali e internazionali sono concordi nel dire che, non solo sono sempre più consistenti le quote di popolazione mobile, ma che sono molto più variabili i flussi degli spostamenti, con attenzione

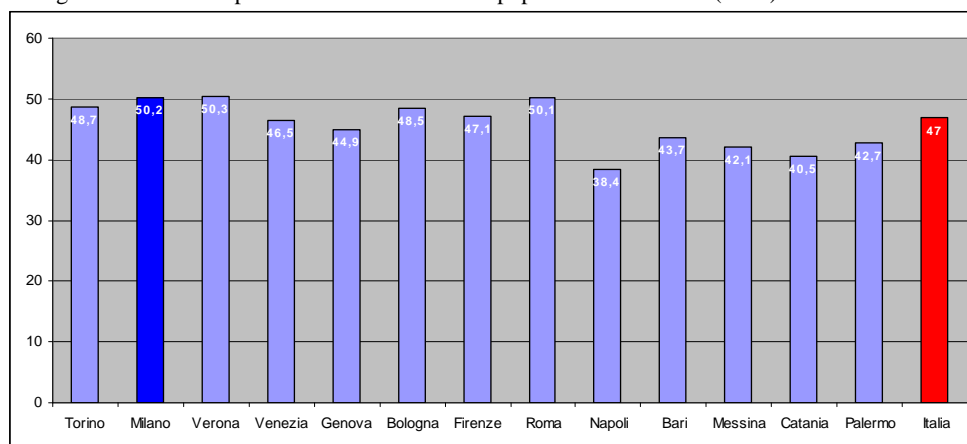
¹ Matteo Colleoni è professore associato in Sociologia urbana presso l'Università di Milano Bicocca – matteo.colleoni@unimib.it

sia ai mezzi e alle direzioni dei viaggi che ai motivi e alle caratteristiche dei viaggiatori.

2.1 - Consistenza della mobilità

Limitatamente al nostro Paese, l'ultimo *Censimento della popolazione e delle abitazioni* (2001) mette in evidenza che oltre 26 milioni e mezzo di persone si spostano ogni giorno per raggiungere il luogo di lavoro o di studio, il 47% della popolazione totale (Istat 2001, 2005). Se agli spostamenti per motivi di lavoro si aggiungono quelli per svolgere le altre attività quotidiane, la quota di persone che viaggia almeno una volta durante la giornata sale al 90% (un incremento di 14 punti percentuali rispetto, solo, al 1989, Istat 2007). La tendenza a muoversi sembra essere, quindi, sempre più diffusa, coinvolgendo popolazioni un tempo contraddistinte da maggiore staticità (donne anziane, lavoratori dipendenti di qualifica medio-bassa e commercianti) e comuni sia di grande sia di piccola dimensione demografica. Tra i comuni di maggiore dimensione (oltre 250.000 residenti), sono quelli delle regioni del centro-nord, contraddistinti dalla presenza di un miglior livello di sviluppo, a presentare le percentuali più consistenti di persone mobili, in particolare Verona (50,3%), Milano (50,2%) e Roma (50,1%, vedi grafico 1).

Grafico 1 – Persone residenti che si spostano giornalmente nei comuni di maggiore dimensione demografica. Incidenza percentuale sul totale della popolazione residente (2001).



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e delle abitazioni 2001

Il dato sulla crescita generale della domanda di mobilità è confermato dai risultati dell'ultimo *Rapporto su stili e comportamenti di mobilità degli italiani* (Isfort 2010) e della seconda *Indagine sull'uso del tempo in Italia* (Istat 2007). Negli ultimi 10 anni in Italia il numero di persone che si spostano per qualsiasi motivo in un giorno medio feriale per chilometro percorso è aumentato del 18% (Isfort 2010). Anche i principali indicatori temporali descrivono dinamiche della mobilità crescenti, sia in termini di durata media giornaliera sia di collocazione oraria. Secondo l'ultima *Indagine sull'uso del tempo in Italia*, nel biennio 2002-2003 il tempo dedicato agli spostamenti dalla popolazione di 15 anni e più, in un giorno medio settimanale, è stato pari a 1 ora e 20 minuti (pari al 5,6% del tempo

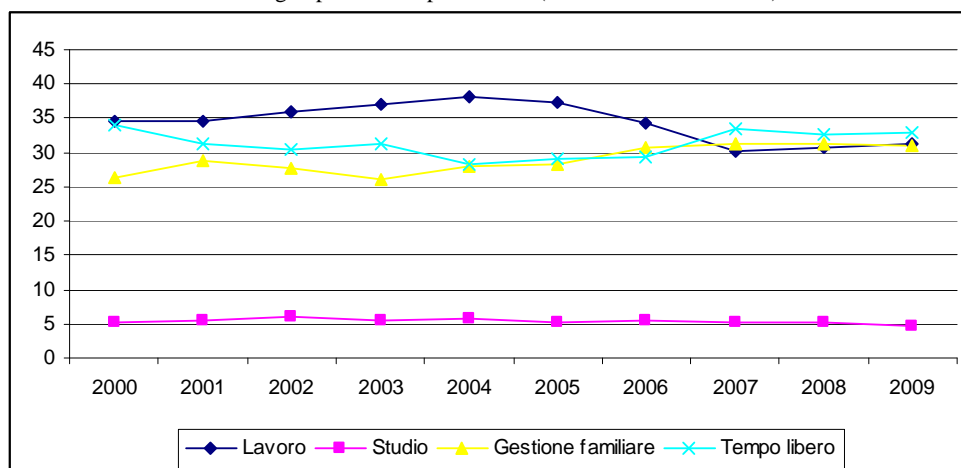
giornaliero), con un incremento di 23 minuti rispetto al biennio 1988-1989 (Istat 2007). Nonostante gli spostamenti continuino ad occupare meno tempo nella giornata delle donne (un 1 ora e 10 minuti contro un 1 ora e 34 minuti degli uomini), il maggior incremento rilevato per la popolazione femminile (più 29 minuti contro più 17 degli uomini) ha portato ad una riduzione delle differenze di genere in tema di mobilità (Colleoni e Zajczyk 2009).

Sembra, quindi, che l'aumento dei tempi e degli spazi dedicati alla mobilità sia un fenomeno pervasivo che tende sempre più ad uniformare gli stili di mobilità delle persone. Differenze, tuttavia, continuano a manifestarsi invece dal punto di vista della loro segmentazione. Il termine segmentazione temporale è stato utilizzato da Hochschild (1997) per descrivere quella particolare organizzazione del tempo caratterizzata dalla riduzione dei tempi di esecuzione delle singole attività e dalla loro frequente ripetizione (Jacobs e Gerson 1998, Colleoni 2004). Ritmi temporali della mobilità urbana più segmentati, ovvero più brevi e ripetuti, sono stati rilevati per tutti i gruppi sociali ma in particolare per le donne lavoratrici con figli e, con riferimento alla collocazione residenziale, per gli abitanti delle aree peri-urbane. Le cause rimandano ad, almeno, due differenti fattori: la progressiva diversificazione dei motivi alla base della domanda di mobilità e la crescente dispersione degli insediamenti sul territorio.

2.2 - Finalità e modi della mobilità

Recarsi nei luoghi di lavoro e di studio ha sempre rappresentato il motivo prioritario della mobilità e gli spostamenti *routinari*, regolari e a tragitto fisso dei pendolari configurato il flusso tipico nelle società urbane industriali. Le trasformazioni intercorse nel mercato del lavoro, nell'organizzazione dei servizi e, più in generale, nella società si sono declinate in stili di mobilità che negli ultimi dieci anni sono diventati meno sistematici (dal 55% al 48%) e regolari (dal 15% al 14%) e più occasionali (dal 30% al 38%, Isfort 2010). La diversificazione dei motivi alla base della mobilità ne è la spiegazione più evidente. Dal 2000 al 2009, gli spostamenti per lavoro e studio hanno avuto un decremento del 3,7% mentre quelli per la gestione familiare un aumento del 4,7% (grafico 2). Se a questi ultimi si sommano gli spostamenti per svolgere attività di *loisir* si ottiene un valore pari al 64%, che vuol dire che circa due spostamenti su tre sono dedicati a svolgere attività diverse dal lavoro, la distribuzione temporale dei quali presenta una maggiore frammentarietà.

Grafico 2 – Distribuzione degli spostamenti per motivo (serie storica 2000-2009).



Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani 2010

Ciò ha conseguenze anche sulla scelta del mezzo di trasporto, essendo gli spostamenti finalizzati alla gestione familiare e allo svago compiuti soprattutto con l’auto. Le principali indagini nazionali e locali sono concordi nel mettere in evidenza l’incremento di utilizzo dell’uso dell’auto privata per gli spostamenti, sia all’interno delle città sia tra i centri urbani. Limitando l’attenzione ai soli spostamenti per studio e lavoro, rilevati dal *Censimento della popolazione e delle abitazioni*, in Italia dal 1991 al 2001 l’uso dell’auto è aumentato dal 47,8% al 58,7% mentre quello dei mezzi pubblici è diminuito dal 21,6% al 16,4%, così come gli spostamenti a piedi, dal 22,8% al 16,9% (Istat 2001, 2005). Le cose non cambiano, anzi, se oltre agli spostamenti per lavoro e studio consideriamo quelli effettuati per altri motivi. Secondo il Rapporto Isfort 2010 nel passaggio dal 2000 al 2009 gli spostamenti su auto sono aumentati dal 59,3% al 65,3%, con quote di uso dell’auto che aumentano al diminuire della dimensione demografica e spostandosi dal nord/ovest al sud del Paese. Nell’ultimo decennio la mobilità lenta (spostamenti a piedi e in bicicletta) è diminuita, passando dal 25,2% al 21%, con i valori più contenuti ancora nei comuni con meno di 100.000 abitanti e nel centro/sud Italia.

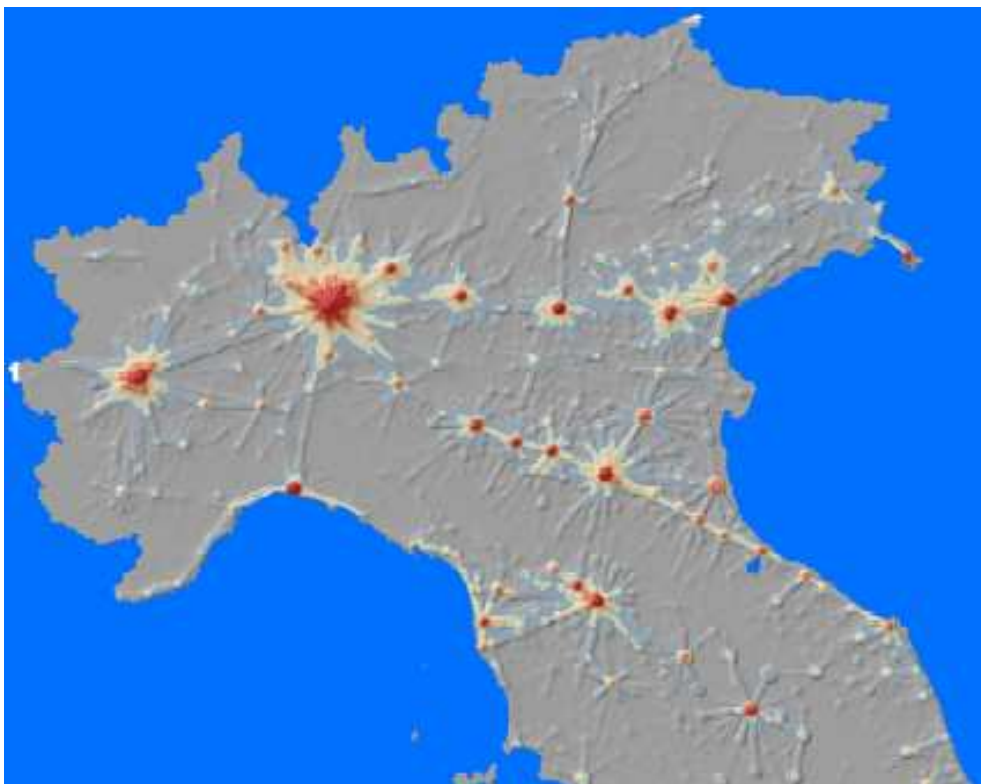
In sintesi, la maggiore diversificazione dei motivi alla base degli spostamenti e la minore offerta del servizio di trasporto pubblico nei numerosi comuni di più contenute dimensioni demografiche, in particolare, del centro/sud, hanno ulteriormente aumentato il, già consistente, valore del tasso di motorizzazione del nostro Paese (pari, nel 2006 a 60 auto ogni 100 abitanti, rispetto alla media comunitaria di 47).

2.3 - Direzioni della mobilità

La maggiore segmentazione della domanda di mobilità rimanda, anche, alla progressiva dispersione degli insediamenti sul territorio. Come noto, negli ultimi 20 anni le città, sia di grande sia di media dimensione, hanno perso popolazione a vantaggio, soprattutto, delle aree peri-urbane (Magnier 2002, Colleoni *et al.* 2009). Il fatto che rispetto ai centri urbani, queste ultime siano caratterizzate da bassa

densità demografica e da una più contenuta offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità, si è tradotto in flussi di mobilità più lenti, più lunghi e, soprattutto, più multi-direzionali. Con attenzione ai primi due indicatori, nell'ultimo decennio sono aumentati sia la lunghezza media sia il tempo medio degli spostamenti (rispettivamente +19% e +10%, Isfort 2010) con valori della distanza media pro-capite superiori a quelli medi nazionali (pari a 35 km) presenti soprattutto nei comuni delle aree peri-urbane. La maggiore dispersione degli insediamenti è stata, poi, accompagnata da quella degli spostamenti. I risultati dell'ultimo *Censimento della popolazione e delle abitazioni* hanno messo in evidenza l'incremento degli spostamenti per fini lavorativi o di studio verso un comune diverso da quello di residenza (che dal 31,7% del 1991 passano al 36,2% del 2001, Istat 2005). In altre parole, rispetto al passato si sono ridotti gli spostamenti all'interno dei comuni di residenza mentre sono aumentati quelli con l'esterno e, con essi, è pure cresciuto il livello medio di interazione e di integrazione tra le aree territoriali. Dall'analisi dei flussi della domanda di mobilità si viene, così, a delineare il contorno di un disegno degli insediamenti connotato dal continuum urbano che si può osservare nella megalopoli padana, ma anche lungo l'asse urbano che unisce le città capoluogo venete e emiliane, i cui confini spesso non coincidono con quelli delle preesistenti aree metropolitane e la cui forma si approssima a quella dei corridoi, luoghi di insediamento abitativo, produttivo e di servizio e sempre più spazi di flussi (Castells 1996, Sassen 2000, Bagnasco e Le Galès 2001, Martinotti 2004b).

Figura 1 – Flussi di mobilità giornaliera per lavoro e studio nel Nord Italia



Fonte: elaborazione GisLab – Università di Milano Bicocca su dati Istat – Censimento della popolazione e delle abitazioni 2001

Sembra, quindi, possibile affermare che in Italia, come in altri Paesi occidentali, la domanda di mobilità non solo è aumentata (in termini sia di quota di persone mobili che di durata) ma soprattutto ha modificato forma diventando sempre più lunga (nello spazio), frequente (nel tempo), differenziata (nelle finalità) e diffusa (nella direzione). Le conseguenze che ne sono derivate sono state consistenti e si sono tradotte in cambiamenti che sono andati oltre l'incremento dei tempi e degli spazi di spostamento delle popolazioni, trasformando, con il sistema più generale della domanda di mobilità, la morfologia stessa della società. I cambiamenti intercorsi nella struttura della domanda di mobilità hanno, poi, richiesto di attuare politiche per la mobilità diversificate e integrate, finalizzate a contrastare le conseguenze negative dell'aumento della mobilità in termini di crescente insostenibilità ambientale, economica e sociale.

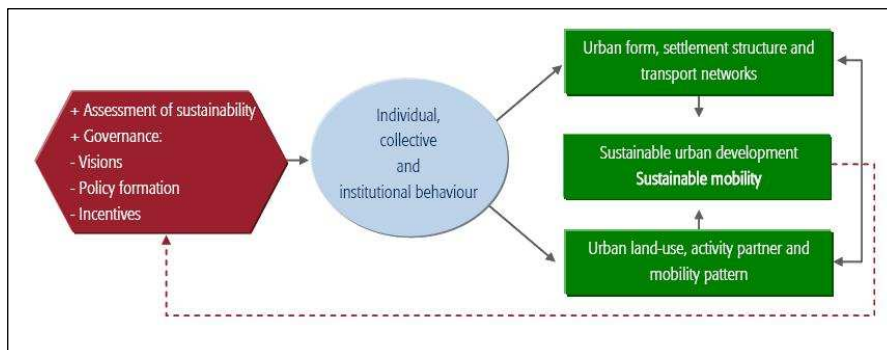
3 – Politiche integrate per la mobilità sostenibile

L'aumento della domanda di mobilità, in particolare di quella meccanizzata, ha avuto conseguenze negative sull'ambiente umano, evidenti non solo nel peggioramento della qualità dell'aria e del territorio ma, più in generale, nel deterioramento dello spazio pubblico urbano e delle aree peri-urbane in particolare. I nuovi interventi sulle infrastrutture e le innovazioni tecnologiche nel settore del trasporto privato hanno mitigato gli effetti negativi, ma i miglioramenti da essi apportati sono stati più che compensati dall'aumento della domanda di mobilità, in particolare in direzione dei mezzi di trasporto privato (ASSTRA-Isfort 2007). La situazione interessa tutti i Paesi ad elevato livello di sviluppo (e sempre più anche quelli in via di sviluppo) e i rimedi proposti sono ancora lontani dal trovare un'efficace e diffusa applicazione, tanto che nel Rapporto conclusivo della Conferenza del Forum sulla mobilità sostenibile si legge:

“There are still no clear, widespread and winning ideas or policy models pursued to achieve a more sustainable mobility systematically” (Mo.Ve., 2007).

Come noto si definisce sostenibile lo sviluppo che soddisfa i bisogni della popolazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri (WCED, 1987). Altrettanto noto è che la sostenibilità chiama in causa tre differenti dimensioni, quella ambientale, economica e sociale. Tuttavia non è sempre sufficientemente messo in luce il fatto che la possibilità di indirizzare la domanda di mobilità in direzione della migliore sostenibilità è demandata alla realizzazione di un sistema di politiche urbane integrate: territoriali (localizzazione, insediamenti e infrastrutture), regolative (normative: limiti/divieti e fiscali: tasse), persuasive ed innovative (tecnologie e informazione). Politiche integrate capaci di intervenire trasversalmente su tre diversi tipi di attori nel sistema di mobilità: individuali, organizzativi e istituzionali (vedi Fig.2).

Fig.2 – Il sistema della mobilità urbana



Fonte: Mo.Ve 2007

Politiche integrate e trasversali che si rivolgono a tutta la popolazione, all'interno dei piani territoriali per lo sviluppo urbano sostenibile e delle relative azioni a favore della mobilità lenta. Esse rispondono alla finalità di migliorare il livello di autonomia, di qualità e di competenza degli attori negli spostamenti. Questa finalità rinvia non a politiche di settore ma ad un piano più esteso che chiama in causa le azioni congiunte di pianificatori territoriali, addetti ai trasporti e responsabili di sviluppo locale.

Nella sezione seguente viene dedicata attenzione alla descrizione dei fattori individuali alla base del sistema della mobilità urbana e al ruolo che essi svolgono al fine di attuare politiche e pratiche di mobilità sostenibile efficaci.

3.1 - Fattori individuali e mobilità sostenibile

Gli studi e le ricerche realizzate, in particolare nei Paesi di lingua anglosassone (Gallez *et al.*, 1997; Cass *et al.*, 2005; Naess, 2006; Mo.Ve, 2007; Mo.Ve, 2008), hanno da tempo messo in evidenza che le scelte di mobilità degli individui rispondono a bisogni complessi e rappresentano l'esito di decisioni di cui si ha poca conoscenza e di cui, soprattutto, si tiene ancora in scarsa considerazione negli interventi orientati a modificare la mobilità in direzione della sostenibilità. Come noto, la maggiore propensione a utilizzare l'automobile trova spiegazione nel fatto che essa, più dei mezzi pubblici, consente di gestire la mobilità in modo autonomo, personalizzato e sicuro. In situazioni contraddistinte da carenza e da cattiva qualità del servizio di trasporto pubblico, l'automobile rappresenta il mezzo che meglio consente di gestire una mobilità che ha assunto un profilo spazio-temporale sempre più frammentato, a causa della progressiva diversificazione dei motivi alla base degli spostamenti e della crescente diffusione territoriale degli insediamenti (Martinotti, 1999; Colleoni, 2009).

L'uso sempre più diffuso dell'automobile trova spiegazione, quindi, nelle trasformazioni avvenute negli stili di mobilità degli attori che, a loro volta, rinviano ai cambiamenti più generali delle società urbane negli ultimi decenni. Gli interventi proposti per contenere l'uso dell'automobile non sempre ne sono consapevoli, difettando di un disegno più generale che ne coordini efficacemente le azioni e subordinando, se non ignorando, le ragioni sostanziali alla base delle scelte di

mobilità a vantaggio di quelle culturali (in realtà intrinsecamente connesse tra loro). La presenza di interventi poco coordinati e orientati verso la sola dimensione ambientale della sostenibilità, non consente poi di parlare di politiche sistemiche per la mobilità sostenibile. Esse presuppongono la conoscenza dell'insieme dei fattori alla base dell'aumento della domanda di mobilità e la capacità di sapervi rispondere con interventi coordinati e adeguati rispetto ai nuovi stili di vita degli attori. L'accento sul coordinamento è giustificato dalla necessità di proporre interventi atti a guardare alle diverse dimensioni della sostenibilità, in particolare a quella sociale, mentre quello sull'adeguatezza ricorda che la modifica dei comportamenti degli attori è affidata alla capacità di proporre interventi realizzabili, graduali e concreti.

Gli interventi e le politiche devono, in primo luogo, in/formare sull'insostenibilità delle scelte di mobilità esclusivamente orientate verso i mezzi di trasporto privati, mettendo in evidenza le conseguenze negative che esse comportano in termini di peggioramento della qualità della vita per i singoli attori e non solo per la collettività. In secondo luogo, essi devono fare proposte attente ai bisogni e agli stili di vita degli individui, a partire da quelli che sottendono la preferenza per l'automobile (autonomia, qualità, sicurezza...), ponendoli al primo piano negli interventi per migliorare i mezzi e le infrastrutture della mobilità.

3.2 - Autonomia negli spostamenti e scelte modali²

La volontà di essere autonomi negli spostamenti rappresenta la principale motivazione alla base delle scelte di mobilità degli attori nelle società urbane contemporanee. La storia dei mezzi di trasporto, a partire dai primi carri trainati dagli animali fino alle attuali vetture ad elevata velocità, può essere letta come il percorso graduale attraverso cui il genere umano ha cercato di rendersi autonomo dai vincoli naturali del territorio e da quelli indotti dalle organizzazioni sociali (Davico e Staricco, 2006). Più che l'espressione di un bisogno, la libertà di movimento, e l'autonomia che ne è diretta conseguenza, ha rappresentato uno dei più importanti diritti su cui è stata costruita la convivenza civile nelle società democratiche. La nascita nel secondo dopoguerra della società dell'automobile, contraddistinta dal possesso del mezzo di trasporto privato da parte di quote crescenti di popolazione, ha poi dato ulteriore impulso all'abitudine a muoversi in modo autonomo e, permettendo la separazione tra residenze, servizi e luoghi di lavoro, ha creato le premesse da cui sorgeranno gli insediamenti sempre più diffusi delle metropoli di ultima generazione (Martinotti, 1993; Martinotti, 2004; Mo.Ve, 2006).

Chiedersi se queste ultime siano una conseguenza dell'avvento della società dell'automobile o se, viceversa, essa sia un prodotto della metropoli diffusa è in fondo una questione di poco conto. E' inequivocabile, invece, il fatto che disporre di un mezzo di trasporto privato ha abituato gli individui ad essere autonomi negli spostamenti e a scegliere i luoghi in cui abitare, lavorare, fare acquisti e divertirsi in modo sempre più affrancato dai vincoli del territorio. Il binomio autonomia-

² L'espressione scelta modale ha origine nell'ingegneria dei trasporti (Edwards, 1992) ed esprime la scelta operata da un attore individuale relativamente a quale mezzo di trasporto (o modo di spostamento) utilizzare per un dato spostamento.

libertà è stato, non a caso, uno dei riferimenti più utilizzati nella pubblicità dell'industria automobilistica e tra le motivazioni più presenti nella scelta di acquisto delle autovetture.

Nonostante negli ultimi anni sia aumentata la consapevolezza dell'insostenibilità della scelta di muoversi solo con l'automobile, essa non è mai stata abbastanza forte da modificare i comportamenti delle persone. Anzi, nuovi fattori si sono aggiunti a quelli tradizionali nel sostenere l'automobile quale mezzo più adatto a soddisfare le esigenze di autonomia e di libertà negli spostamenti; in particolare, l'ingresso delle donne nel mondo del lavoro e la maggiore diffusione del lavoro non dipendente (Colleoni e Zajczyk, 2003; Colleoni e Zajczyk 2009).

I risultati delle indagini realizzate in Italia e in altri Paesi ad elevato livello di sviluppo negli ultimi trent'anni sono concordi nel dire che le donne occupate dedicano alla mobilità una quota di tempo pari a quella degli uomini e sono la categoria contraddistinta dalla più elevata frequenza di spostamenti (Department for Transport, 2006; Isfort, 2006; Bureau of Transportation Statistics, 2007; Istat, 2007; Colleoni, 2007). Tra le spiegazioni proposte, particolare attenzione merita quella riguardante il permanere di disuguaglianze di genere nella distribuzione dei carichi di lavoro familiare che, sul versante della mobilità, si traduce nella tendenza delle donne a combinare più finalità in spostamenti brevi e frequenti. Il fatto che questi ultimi siano sempre più fatti in automobile, che meglio risponde all'esigenza di eseguire le attività in compresenza di altri familiari e in modo combinato, spiega il motivo per cui la scelta femminile del mezzo di trasporto, un tempo più orientata verso quello pubblico, assomigli sempre più a quella maschile. Un discorso analogo può essere fatto per i lavoratori dipendenti con contratto di lavoro atipico o a tempo parziale e per quelli autonomi, l'irregolarità e la variabilità degli orari e dei luoghi di lavoro dei quali si traduce nella preferenza per i mezzi di trasporto privati, più adatti a gestire in modo autonomo le scelte di mobilità.

I mezzi di trasporto pubblico tendono, come noto, a compensare la riduzione dell'autonomia con il minor costo e, nelle aree urbane, con i più contenuti tempi degli spostamenti. Tuttavia le politiche attuate in alcune città del centro Europa mostrano che è possibile rispondere alla domanda di autonomia delle popolazioni sempre più mobili che attraversano i sistemi urbani, intervenendo sul sistema complessivo delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto di un territorio.

Da quanto detto sembra impossibile rispondere ai bisogni di autonomia degli attori con mezzi diversi da quelli privati. Tuttavia interventi in tal senso sono possibili, in primo luogo offrendo agli individui alternative di scelta realistiche, per esempio proponendo linee di trasporto pubblico idonee a migliorare i collegamenti non solo con le aree urbane centrali ma anche tra quelle periferiche, in cui abitano a eccedono ai servizi quote sempre più consistenti di persone (si muovono in tale direzione gli interventi realizzati, per esempio, a Friburgo in Germania, dove accanto alla chiusura a partire già dagli anni settanta del centro urbano alla circolazione delle vetture private, si è aggiunta negli anni novanta la realizzazione di un tram capace di collegare 600 nuovi luoghi ad elevata destinazione lavorativa). Oppure migliorando l'offerta temporale dei servizi di trasporto, in particolare nelle fasce orarie, prima, residuali e ora sempre più attraversate da soggetti in movimento. O ancora attrezzando le aree abitate con piste ciclo-pedonali adeguate a incentivare l'uso di modalità di spostamento sostenibili, senza con ciò

compromettere il bisogno di autonomia e di libertà degli attori (ancora nel caso di Friburgo, la realizzazione di piste ciclabili di connessione non solo di luoghi per il divertimento ma anche di luoghi di lavoro e di servizio, ha portato ad un tasso di utilizzo della bicicletta del 30%, all'abbandono del possesso dell'auto privata da parte di un terzo dei residenti della città e alla riduzione del 4,8% delle emissioni di CO2).

Infine, migliorando il livello di interconnessione tra le diverse modalità di spostamento, ampliando in tal modo la libertà degli attori di scegliere tra alternative e combinazioni personalizzate d'uso dei mezzi di trasporto (le cosiddette *capabilities* delle quali sempre più spesso si parla nella letteratura tematica). Ne è un ottimo esempio il caso svizzero di Zurigo, che da diversi anni ha concretamente realizzato l'obiettivo della interconnessione attraverso la diffusione della possibilità del *car pooling* e del *bike renting* presso le principali stazioni ferroviarie e l'avvio del servizio del taxi collettivo a chiamata presso le stazioni periferiche più difficili da raggiungere con i mezzi del servizio pubblico.

3.3- Qualità della mobilità e competenze individuali

Nella scelta del modo in cui spostarsi, le ragioni riguardanti l'autonomia offerta dai mezzi di trasporto non sono mai dissociate da quelle relative alla loro qualità. La qualità rinvia a diverse dimensioni soggettive e oggettive riguardanti sia i mezzi di trasporto sia le condizioni più generali in cui ci si sposta. Conoscere la qualità della mobilità e le opinioni degli attori sulla stessa è di prioritaria importanza al fine di migliorare l'offerta dei mezzi e delle infrastrutture di trasporto e indirizzare la domanda in direzione di scelte sostenibili. Poiché la scelta del modo in cui spostarsi dipende fortemente dalla qualità dei mezzi di trasporto è evidente che migliorare lo standard di quelli alternativi all'auto privata ha esiti positivi in termini di sostenibilità. Tuttavia se le case automobilistiche stanno investendo molte risorse per migliorare la qualità delle autovetture (con attenzione soprattutto al confort nella guida e all'emissione di inquinanti) un impegno simile non sempre è presente tra le società che gestiscono i servizi pubblici e tra le amministrazioni responsabili degli interventi infrastrutturali. Nello scegliere un mezzo anziché un altro gli attori rispondono non solo ai bisogni ma anche a fattori che riguardano i gusti, le preferenze, i desideri, sia personali sia delle persone con le quali condividono gli spostamenti. La qualità del viaggio è sempre più valutata con attenzione al confort dell'ambiente e alla qualità della guida e degli spazi, in particolare quando gli spostamenti sono finalizzati a svolgere attività diverse dal lavoro e dallo studio. Ma anche in questi ultimi casi, viene sempre più apprezzata la possibilità di muoversi in spazi non congestionati, confortevoli e adeguatamente attrezzati per lavorare e studiare. A questo proposito, significativi sono stati gli interventi nel settore del trasporto ferroviario, anche se a vantaggio più dei treni veloci e a lunga percorrenza che di quelli locali, che continuano a presentare livelli di qualità molto bassi e poco concorrenziali rispetto al mezzo di trasporto privato (Nuvolati, 2002).

Nonostante la situazione sia molto differenziata a seconda dei Paesi, non sempre viene dedicata la giusta attenzione ad un'altra componente importante della qualità, l'accompagnamento offerto agli utenti. Viviamo in società dove, rispetto al passato, ci si sente in genere più soli, in particolare nei rapporti con gli attori

organizzativi e istituzionali. Muoversi nello spazio richiede competenze, conoscenze e abilità (*functionings*), non a caso nelle fasi della vita in cui si è più deboli, durante l'infanzia, la vecchiaia o anche la malattia, la mobilità è tra le prime attività ad essere ridotta. L'informazione e, di più, l'accoglienza diventano allora fattori qualitativi idonei a incentivare la mobilità e attenzione deve essere dedicata a ciò da chi gestisce i mezzi e le infrastrutture della mobilità. Si muove in tal direzione la presenza di assistenti alla mobilità nelle principali stazioni ferroviarie (soprattutto delle città del centro e nord Europa) oppure la collocazione sugli autobus urbani di alcune città di pannelli informativi (video e audio) sui percorsi, gli scambi con altre linee o servizi di trasporto e la presenza e accessibilità ai principali servizi urbani. Interessanti esempi in tale direzione si registrano in Spagna, a Valencia, che da alcuni anni ha fornito tutti i mezzi di trasporto pubblico su gomma di schermi che informano, via video e audio, su percorsi, fermate, connessioni con altri mezzi di trasporto e presenza di servizi. Interessante è anche il progetto "Apprendre la mobilité" della RATP di Parigi, finalizzato a proporre percorsi di formazione sul tema dell'apprendimento della mobilità e del cambiamento delle modalità di spostamento (secondo alcune ricerche realizzate, anche nel Regno Unito, è in aumento il numero di persone non più in grado di comprendere le informazioni riportate sui pannelli informativi dei mezzi di trasporto pubblico).

Si tratta di misure da incentivare, finalizzate ad assistere e ad accompagnare gli attori individuali durante gli spostamenti e, migliorandone la mobilità e l'accessibilità alle risorse urbane, a potenziarne il livello di integrazione sociale e urbana contenendo le forme di disuguaglianza.

3.4 - Atteggiamenti modali e pratiche persuasive e regolative

È da tempo noto il fatto che la consapevolezza della insostenibilità ambientale delle scelte dell'uso dell'auto privata non rappresenta un sufficiente disincentivo all'uso dell'auto, nemmeno per le popolazioni più fragili per risorse personali e strutturali. Anzi, i risultati delle ricerche realizzate nelle principali città europee hanno messo in evidenza che sono proprio le persone più fragili quelle che più hanno difficoltà ad adottare modalità di spostamento diverse dall'auto, che rimangono così appannaggio di popolazioni elitarie, per lo più residenti nei centri urbani. È noto, inoltre, che non sempre esiste una relazione tra valori, atteggiamenti e comportamenti e che, quindi, anche in presenza di sistemi condivisi di valori favorevoli al rispetto dell'ambiente e del bene pubblico sono possibili comportamenti incoerenti, in particolare quando non sono date le condizioni per modificarli. Secondo molti studi e ricerche di taglio cognitivista e psico-sociale, inoltre, la mobilità e le modalità con le quali essa è attuata, rappresenta un comportamento più abitudinario (o abituale) che razionalmente pianificato (o intenzionale) e quindi, similmente ad altre *script-based choices*, essendo fondata sul successo della ripetizione dei comportamenti non richiede di acquisire nuove informazioni per attivare i comportamenti (Ajzen, 1991; Bamberg, Ajzen e Schmidt, 2003; Gärling e Axhausen, 2003). È questo il motivo che spiega l'inefficacia delle campagne informative basate su argomenti razionali nei confronti delle scelte modali. Per la stessa ragione si ritiene invece più utile conoscere ed intervenire sugli atteggiamenti degli attori nei confronti delle

modalità di spostamento³. Utili dimensioni per indagare la relazione tra atteggiamenti e scelte modali sono per esempio quelle relative alla dicotomia secessione-commistione e alla dicotomia responsabilità-dipendenza.

Affinché una politica di promozione della scelta di modalità di spostamento sostenibili abbia successo occorre perciò combinare azioni di persuasione mirate con azioni di regolazione.

Le prime partono dal presupposto che non è efficace realizzare azioni persuasive generali rivolte all'opinione pubblica ma piuttosto interventi di brevi periodo mirati ai soggetti più sensibili al cambiamento (le cosiddette comunità di pratica) e presidiando i riti di passaggio. Questi sono i soggetti che ancora non hanno adottato abitudini di spostamento strutturate sull'uso dell'auto. E' il caso dei giovani nella fase precedente il possesso della patente di guida, o dei turisti nella fase iniziale delle villeggiature (un valido esempio è visitabile presso l'Alpe di Siusi in Trentino Alto Adige con la pratica dell'integrazione tra contratto di villeggiatura e tessera gratuita di accesso ai mezzi pubblici) o ancora degli studenti (si pensi all'esempio delle Università di Berlino in materia di integrazione tra tasse scolastiche e abbonamento ai mezzi di trasporti a prezzi facilitati) e, persino, dei lavoratori neo assunti nel periodo di avvio delle attività (esempio, alla Philips in Olanda) o delle persone in procinto di andare in pensione. Una buona politica attuata nel Regno Unito è quella di abituare i cittadini ad adottare pratiche di mobilità virtuose, informando sulla opportunità di non spostarsi se non strettamente necessario (si parla sempre più di frequente di porre l'obiettivo di riduzione del 15% della mobilità al fianco di quelli sulla riduzione dell'uso dell'auto privata), sulla inutilità dell'uso dell'auto privata per effettuare spostamenti brevi (si consideri che nelle città europee il 90% degli spostamenti ha lunghezza inferiore ai 6 chilometri) e sugli elevati costi marginali del possesso dell'auto (che normalmente non sono presi in considerazione nella comparazione tra mezzo privato e mezzo pubblico). L'offerta di un sistema di mobilità alternativo all'auto, se efficace e di buona qualità, può in questi casi avviare pratiche atte a trasformarsi in abitudini di mobilità virtuose.

Le politiche di regolazione utilizzano, tradizionalmente, azioni basate sia sugli incentivi sia sui disincentivi. Rientrano nella prima categoria:

- le convenzioni con i negozi di vendita per ridurre il costo delle biciclette;
- le convenzioni con le agenzie assicurative per l'offerta di premi a prezzi contenuti a tutela dei furti e degli incidenti;
- le convenzioni con i servizi pubblici e privati per offrire condizioni tariffarie e prezzi più contenuti per chi utilizza la bicicletta;

Sono invece tipiche misure di disincentivo quelle finalizzate a ridurre l'uso dell'auto (avvantaggiando, di riflesso, quello della bicicletta), tramite:

- l'aumento dei prezzi dei parcheggi centrali
- l'interdizione all'uso dell'auto in alcune aree urbane

L'esperienza positiva realizzata in molte città svizzere, tedesche e del nord Europa insegna che le politiche strutturali e individuali devono essere realizzate

³ Un atteggiamento rappresenta un costrutto più specifico rispetto ai valori, che appartengono alla sfera emotiva, e si distingue dalle opinioni per il fatto di essere meno frequentemente legato a oggetti e a situazioni contingenti e di essere meno presente nella sfera della coscienza individuale (Marradi 2005, Marradi, 2007).

contemporaneamente e che occorre coinvolgere tutti gli attori territoriali attraverso azioni di *governance* trasversali, per contenuti e soprattutto, per appartenenza territoriale. Ma innanzitutto occorre pianificare la mobilità unitamente alla pianificazione dello sviluppo degli insediamenti, stabilendo obiettivi realistici e graduali atti a declinarsi in azioni mirate e finalizzate a migliorare la qualità della vita di chi abita dentro e fuori le città (in alcune città australiane, ad esempio a Perth, si è affrontato il problema dell'uso eccessivo dell'auto privata stabilendo dei limiti massimi allo sviluppo delle aree peri-urbane e incrementando le soglie di sviluppo residenziale all'interno delle aree urbane. La stessa politica è in atto in alcune città statunitensi). Il tema della mobilità, per definizione, non ha confini né spaziali né temporali e richiede di mettere in campo interventi a largo raggio e non localistici. In assenza di questo tipo di interventi gli attori sociali continueranno ad adottare pratiche di comportamento efficaci solo nel breve, periodo ma sostanzialmente inadeguate a concorrere al benessere e alla qualità della vita collettivi.

4 - Riferimenti bibliografici

- Ajzen I. (1991), The theory of planned behaviour. *Organisational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, pp. 179-211.
- Amendola G. (2003), La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea, Laterza, Bari/Roma.
- ASSTRA-Isfort (2007), *Aggiungi un posto in autobus, quarto rapporto sulla mobilità urbana in Italia*". Firenze
- Bagnasco A., Le Galès P. (a cura di) (2001), *La città nell'Europa contemporanea*, Liguori, Napoli.
- Bamberg S., Ajzen I., Schmidt P. (2003), Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behaviour: The Roles of Past Behaviour, Habit, and Reasoned Action. *Basic and Applied Social Psychology*, 25 (3), pp.175-187.
- Bamberg S., Rölle D., Weber C. (2003), Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode?, *Transportation*, 30, pp.97-108.
- Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity*, Polity Press, Cambridge.
- Bureau of Transportation Statistics – U.S.A. (2007), *National Household Travel Survey. Anni 2001-2002*. U.S.A. Testo disponibile sul sito <http://www.bts.gov/programs/national_household_travel_survey/>.
- Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005), Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*. 53, pp. 539-555.
- Castells M. (1996), *The information age: economy, society, and culture*, Oxford, UK, Blackwell.
- CIREM – Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e mobilità (2009), *Studio sulle modalità di sviluppo dell'intermodalità. Analisi del fenomeno, criticità, esperienze, linee guida*.
- Colleoni M. (2004), *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*, Carocci, Roma.
- Colleoni M. (2007), Individual actors: their role and possible approaches. In: *Mo.Ve 2007*.
- Colleoni M. (2009), Mobilità urbana, accessibilità e equità sociale. Uno studio comparato in quattro aree metropolitane europee. In: Bergamaschi M., Colleoni M. e Martinelli F. (a cura di), *La città: bisogni, desideri, diritti*.

- Dimensioni spazio-temporali dell'esclusione urbana. Franco Angeli. Milano. pp. 230-242;
- Colleoni M. (a cura di) (2008), *La ricerca sociale sulla mobilità urbana. Metodo e risultati di indagine*, Cortina, Milano.
 - Colleoni M., Zajczyk F., (2003), La mobilità nello spazio e nel tempo delle popolazioni urbane. Una lettura sociologica. *Sociologia Urbana e Rurale*, 72, pp. 35-54.
 - Colleoni M., Zajczyk F. (2009), "Il tempo della mobilità femminile nella società degli insediamenti urbani diffusi", in Mazzette A., *Estranee in città. A casa, nelle strade, nei luoghi di studio e di lavoro*, Franco Angeli, Milano.
 - Davico L., Staricco L. (2006), *Trasporti e società*. Roma: Carocci.
 - Department for Transport - U.K. (2006), *Regional Transport Statistics*. 2006 editions. National Statistics and Transport Statistics, London.
 - Edwards J.D. (1992), *Transportation Planning Handbook*. Institute of transportation Engineers.
 - Fujii S., Kitamura R. (2003), What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers?, *Transportation*, 30, pp.81-95.
 - Gallez, C., Orfeuill J. P., Polacchini, A. (1997), L'évolution de la mobilité quotidienne: croissance ou réduction des disparités?. *Recherche Transport Sécurité*, 56, pp. 27-42.
 - Gärling T., Axhausen K.W. (2003), Introduction: habitual travel choice. *Transportation*, 30, pp.1-11.
 - Garvill J., Marell A., Nordlund A. (2003), Effects of increased awareness on choice of travel mode, *Transportation*, 30, pp.62-79.
 - Hochschild A.R. (1997), *The time bind: when work becomes home and home becomes work*, Metropolitan books, New York.
 - Isfort (2006), *Dove vanno a finire i passeggeri? Terzo rapporto sulla mobilità urbana in Italia*, Roma.
 - Isfort (2010), *Dieci anni di Osservatorio "Audimob". Rapporto su stili e comportamenti di mobilità degli italiani*, Roma.
 - Istat (2001), *Censimento della popolazione e delle abitazioni*, Roma.
 - Istat (2005), *Gli spostamenti quotidiani e periodici*, Roma.
 - Istat (2007), *L'uso del tempo*. Indagine multiscopo sulle famiglie, Anni 2002-2003, Roma;
 - Jacobs J.A., Gerson K. (1998), *Who are the overworked americans?*, «Review of Social Economy», ¼.
 - Kaufmann V. (2004), Social and Political Segregation of Urban Transportation: The Merits and Limitations of the Swiss Cities Model, *Built Environment*, 30 (2), pp.146-152.
 - Magnier A. (2002), *Sociologia dei sistemi urbani*, Il Mulino, Bologna.
 - Marradi A. (2005), *Raccontar Storie. Un nuovo metodo per indagare sui valori*. Roma: Carocci.
 - Marradi A. (2007), *Metodologia delle scienze sociali*. Bologna: Il Mulino.
 - Martinotti, G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*. Bologna: Il Mulino.
 - Martinotti G. (2004a), "The community question: space and networks in the meta-city", in Mo.ve, international, non governmental, permanent,

- Observatory on Sustainable Mobility in Metropolitan Areas – *Final technical report*, www.move-forum.net
- Martinotti, G. a cura di (1999), Introduzione. In *La dimensione metropolitana. Sviluppo e governo della nuova città*. Bologna. Il Mulino.
 - Martinotti G. (2004b), “The rise of meta-cities. Mobility and the new metropolitan Europe”, in Mo.Ve - International, non governmental, permanent, Observatory on Sustainable Mobility in Metropolitan Areas – *Final technical report*, www.move-forum.net
 - Mattioli G., (2009), *Scelta modale nella mobilità quotidiana e dimensioni di atteggiamento: una proposta di misurazione*. Tesi di laurea specialistica in Sociologia. Università di Milano-Bicocca. Documento inedito.
 - Mazzette A. (a cura di) (2009), *Estranee in città. A casa, nelle strade, nei luoghi di studio e di lavoro*, Franco Angeli, Milano.
 - Mela A. (2006), *Sociologia delle città. Nuova Edizione*. Roma: Carocci
 - Mela A. (2009), *Città sostenibili. Una prospettiva sociologica*. Roma: Carocci
 - Mo.Ve (2007), International Forum on Sustainable Mobility in European Metropolitan Areas – *Mobility and People .Understanding and governing human, collective, and institutional behaviour for sustainable urban mobility* .In (www.move-forum.net).
 - Mo.Ve (2008), International Forum on Sustainable Mobility in European Metropolitan Areas - *Car dependence within City Regions*. In (http://www.move-forum.net/upload/users/file/car_dependence_of_city_regions.pdf).
 - Naess, P. (2006), Accessibility, activity participation and location of activities: exploring the links between residential location and travel behaviour. *Urban Studies*, 43, 3, pp. 627-652.
 - Nuvolati, G. (2002), *Popolazioni in movimento, città in trasformazione. Abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*. Bologna: Il Mulino.
 - Osti G. (2010), *Sociologia del territorio*, Il Mulino, Bologna.
 - Sassen S. (2000), *Cities in a world economy*, Sage Publications, London.
 - Senn L. e Ravasio M. (a cura di), *Mobility Management. Strategie di gestione della mobilità urbana*. Milano: Egea.
 - Urry J. (1999), Automobility, Car Culture and Weightless Travel, Project SceneSusTech Report 2.3 (final), 6 gennaio 1999, Dublin. In (<http://www.tcd.ie/ERC/pastprojects/carsdownloads/Weightless%20Travel.pdf>).
 - Urry J. (2002), *Mobility and proximity*, «Sociology», 36, BSA Publications, London.
 - WCED – World Commission on Environment and Development (1987), *Our Common Future*.