

Francesca Lacqua

Abstract: Costruire le distanze. Infrastrutture e pratiche della mobilità lungo la linea ferroviaria Torino - Genova.

Ho deciso di inoltrare la mia candidatura per il Premio Dario Ciapetti perché con il mio elaborato ho cercato di contestualizzare il tema della mobilità all'interno dei territori stessi: a partire dallo studio di caso di un continuum territoriale preciso lungo l'asse che da Torino va a Genova ho cercato di mettere a fuoco le forme di mobilità e di pendolarismo in relazione alle dinamiche di infrastrutturazione in corso. Nel mio lavoro di tesi ho scelto come vettore della mobilità quello ferroviario: un vettore collettivo e "tradizionalmente" sostenibile, un interessante tema, a proposito, sarebbe proprio quello di capire come ricollocare il vettore ferroviario all'interno delle "nuove forme di mobilità sostenibile".

Il tema degli "enti locali" e delle governance relative ai trasporti è inoltre molto presente in relazione agli itinerari di mobilità possibili per gli abitanti alla luce dei cambiamenti in materia di "politiche dei trasporti" e dalla scossa provocata dall'ingresso a regime dell'Alta Velocità ferroviaria: come questa sia stata recepita "dai margini" dei nodi territoriali del Nord Italia.

Le domande iniziali del progetto sono dunque molteplici e sono andate assestandosi nel corso del lavoro, l'interesse di partenza era quello di indagare il rapporto complesso e le reciproche influenze tra infrastrutture della mobilità, territori, abitanti e viaggiatori. Si tratta di inquadrare il rapporto che le infrastrutture, nella fattispecie quelle ferroviarie, hanno in termini di costruzione delle distanze e dei territori stessi, quanto essi si distanziano, avvicinandosi e allontanandosi, sulla base di cambiamenti strategici e delle scelte politiche relative alla mobilità.

Per far questo ho scelto di analizzare una linea ferroviaria precisa: la Torino – Genova, cercando di prendere in considerazione le molteplici variabili che si presentano lungo l'asse.

Quale dinamica si può leggere tra questi poli e rispetto ai territori attraversati? Quali le relazioni infrastrutturali tra le città e quali differenziali di potere si vanno a immettere su queste linee? In questo senso la linea ferroviaria risulta interessante come modalità per visualizzare i "livelli di scala" attraverso cui leggere i territori. L'analisi è stata strutturata a partire da un inquadramento teorico del paradigma della mobilità in termini sociologici e antropologici, ricollocandola entro una prospettiva politica di "nuova questione sociale". La seconda parte si propone di entrare nella realtà di caso analizzando il patrimonio di linee ferroviarie esistenti attualmente, come questo sia cambiato a partire da un'analisi delle fonti storiche a partire dalla costruzione della linea fino all'organigramma attuale. L'analisi intende così prendere in considerazione l'analisi del vettore ferroviario attraverso le voci di

chi gravita attorno alla linea sotto diversi punti di osservazione. Il secondo punto di vista è posto a partire dalle cosiddette province, aree interne, piccoli comuni, enti territoriali: cosa si intende con queste etichette? Quanto il tema delle infrastrutture e della mobilità pesa nella definizione di essi e nei destini connessi? Come il tema degli enti locali si può considerare in rapporto a quello della riformulazione delle città metropolitane, nel contesto della deindustrializzazione e dell'Alta Velocità ferroviaria? Quello che ho cercato di fare in questo elaborato è dunque quello di mettere a sistema il tema della mobilità ferroviaria nell'area con alcune macro - tematiche portanti correlate: le pratiche abitative e della residenzialità e le forme del lavoro. Il rapporto complesso che si definisce nell'interazione tra le variabili prende in considerazione un materiale molto vasto di spunti analitici che di volta in volta ho cercato di evidenziare. La terza parte si è concentrata sulle pratiche di pendolarismo, gli itinerari degli abitanti e le molteplici appartenenze di essi a diversi punti della mappa. Perché spostarsi? Come si può studiare il pendolarismo locale? Quello che ho dunque cercato di fare in questo elaborato è mettere a sistema il tema della mobilità ferroviaria con alcune macrotematiche: 1) le pratiche abitative e della residenzialità 2) rispetto alle forme di lavoro.

In un contesto di flessibilizzazione e precarizzazione del mercato del lavoro la mobilità assume altresì un ruolo fondamentale e rinnovato, sia per quanto riguarda i lavoratori che viaggiano sia per quanto riguarda il panorama che si può vedere dal finestrino in cui insistono le tracce di un passato industriale via via in ridefinizione.

Metodologicamente, il lavoro etnografico ha permesso di mantenere una visione d'insieme su fenomeni generali attraverso interviste ed osservazione partecipante a cui è stata affiancata un'analisi di dati provenienti da molteplici banche dati (Istat, Agenzia delle Entrate, Etc) che permettono di inquadrare il fenomeno in maniera complessiva. Ho cercato inoltre di inquadrare il tema della mobilità in relazione a quello dell'abitabilità fornendo un quadro immobiliare dettagliato dell'area.

L'analisi territoriale ha preso in considerazione sia il punto di vista dei capolinea, quindi Torino e Genova, sia quello degli attori discorsivi ricorrenti come Milano, portandomi a riflettere su cosa rimanga del Triangolo Industriale dal punto di vista della mobilità degli abitanti; ho inoltre considerato sia le fermate principali Asti, Alessandria, Novi Ligure, la Valle Scrivia, sia i paesi semplicemente attraversati dalla linea: l'obiettivo era infatti quello di proporre un'analisi del *continuum territoriale* in cui la presenza della ferrovia in esame costituisse non solo il collegamento materiale ma analitico della ricerca.