

# LA MOBILITÀ SOCIALE PER IL FUTURO DELLE CITTÀ.

## POLITICHE E PROSPETTIVE

Il presente lavoro di tesi parte da un interesse e da una riflessione nell'ambito della sostenibilità, di cui è stata approfondita la dimensione sociale ed urbana. Il concetto di sostenibilità ha assunto negli ultimi anni una rilevanza sempre più crescente, determinata anche da un'attenzione maggiore alle problematiche ambientali e dalla consapevolezza che una continua crescita economica avrebbe potuto portare al consumo eccessivo delle risorse presenti sul territorio e si presenta oggi al centro di un profondo dibattito profondamente attuale che punta al raggiungimento di sfide che la città contemporanea deve inevitabilmente affrontare.

Formulato per la prima volta dalla Commissione mondiale su Ambiente e Sviluppo nel 1987 dall'allora primo ministro Gro Harlem Brundtland mediante il rapporto *Our Common Future*, lo Sviluppo sostenibile è stato considerato come quello sviluppo in grado di "soddisfare i bisogni della popolazione presente senza compromettere la possibilità per le generazioni future di soddisfare i propri". A partire dal Rapporto Brundtland il concetto è stato via via ampliato, riferendosi non solo alla gestione delle risorse naturali ed energetiche ma includendo anche la dimensione sociale ed economica nonché un impegno politico attivo da parte delle istituzioni. Tale impegno si è concretizzato in numerose iniziative, summit e conferenze. Una in particolare, la conferenza tenutasi a Rio de Janeiro nel 2015, ha avviato un intenso programma preparatorio di consultazioni che, a partire dal mese di settembre dello stesso anno, ha portato alla definizione del programma di attuazione Agenda 2030. La sfida più importante punta al raggiungimento dei *17 Sustainable Development Goals*, obiettivi da raggiungere nell'arco temporale 2016-2030, mediante un diretto coinvolgimento sia dei governi e dell'intero sistema delle Nazioni Unite, sia del settore privato e della società civile. Comprendendo indistintamente tutti

i Paesi, sviluppati e in via di sviluppo, e tenendo conto delle realtà differenti, dei livelli di sviluppo, delle politiche e delle diverse priorità che ogni nazione presenta, il programma legittima nel contempo una libera iniziativa e sovranità nazionale sui singoli territori.

Tra i 17 Obiettivi di Sviluppo sostenibile è stato preso come riferimento il Goal 11: Città e comunità sostenibili, indirizzando i dati raccolti verso un'ottica di mobilità sostenibile. Attraverso un'analisi sociologica che ripercorre il passaggio da città moderna a città contemporanea, da intendersi come quel periodo storico che ha avuto inizio a partire dagli anni Settanta del Novecento, sono stati messi in evidenza i tratti peculiari e i caratteri che hanno contraddistinto l'epoca postmoderna. La città contemporanea intesa come città-flusso, tende a ricercare continuamente nuove forme di equilibrio dinamico per rispondere alle domande e ai bisogni che si susseguono nel contesto urbano e che possono essere individuati in larga parte nella domanda crescente di mobilità.

Lo studio è stato condotto partendo dai classici del pensiero sociologico, tra cui Max Weber e Georg Simmel, i quali hanno indagato lo sviluppo delle aree metropolitane e di conseguenza il rapporto che lega uomo e città. Ai loro nomi è pertanto legata l'identità di quella disciplina scientifica che si è istituzionalizzata sotto il nome di Sociologia, ma che nella concezione di questi autori ha un respiro ben più ampio ed entra in dialogo con forme filosofiche e riflessioni sulla città come sistema sociale. Parlare della vita nelle metropoli significa, difatti, parlare direttamente della società moderna. L'attenzione allo spazio urbano e alla città come punto di osservazione privilegiato, rappresenta dunque un tratto fortemente caratterizzante della sociologia, in particolare la sociologia urbana, svelando possibili fenomeni, meccanismi e conseguenze del processo di modernizzazione. Sulla base della teoria dei sistemi sociali proposta da Niklas Luhmann e all'impossibilità di essere definita in una forma omogenea, la città diviene una macchina che si espande creando nuove reti comunicative e

produttive. Un ruolo privilegiato assumono i mezzi di comunicazione di massa e i mezzi di trasporto, che hanno fortemente contribuito alla nascita di quel processo alquanto peculiare che è la globalizzazione. La realtà urbana odierna, pertanto, non necessita di una lettura statica bensì richiede costantemente nuovi strumenti adeguati per conoscere, comprendere e interpretare i processi di trasformazione in atto. Gli studiosi del campo, le pubbliche amministrazioni e i cittadini stessi si confrontano con questi temi ormai da alcuni decenni, tanto che sono state messe in campo nuove strategie e modalità di reinvezione del paesaggio urbano, nonché politiche ed interventi volti a migliorarne l'immagine, la fruibilità e la qualità della vita all'interno del contesto urbano.

Di grande rilievo a livello nazionale è la questione riguardante la mobilità sostenibile, concepita come metodo alternativo di spostamento che riduce le emissioni di CO<sub>2</sub> nell'aria, dovute prevalentemente all'utilizzo del mezzo privato, l'automobile. I dati forniti dall'Istat hanno messo in evidenza come una quota rilevante delle emissioni di gas serra è da attribuire proprio al comparto trasporti. Le emissioni e l'alta concentrazione di sostanze inquinanti nell'aria rendono l'inquinamento atmosferico il principale rischio ambientale per la salute umana nonché la seconda più grave preoccupazione dopo i cambiamenti climatici. Poiché le città vengono ora riconosciute come centri di attività economiche, sociali e culturali, acquistano sempre maggiore rilevanza aspetti come la salute dei cittadini e la qualità della vita urbana, estesa anche a coloro che vivono la città per un periodo limitato.

Sono stati presi in esame due modelli di città nei quali sono già in atto interventi e soluzioni in linea con la realizzazione di obiettivi di crescita e mobilità sostenibile. La sfida è quella di rispondere alle esigenze dei cittadini per un trasporto accessibile, sicuro e soprattutto non dannoso per la loro salute e per l'ambiente.

Il primo modello analizzato di città è Valencia, in Spagna. L'attenzione è stata focalizzata sul servizio comunale di noleggio biciclette presente sul territorio, *Valenbisi*, inaugurato nell'estate 2010. Nato come alternativa al mezzo privato per gli spostamenti, tale progetto è stato inoltre sostenuto e supportato dalla riqualificazione degli spazi pubblici attraverso la realizzazione di nuove aree pedonali in città e un ampliamento degli spazi attraversabili in bicicletta, con l'intento di collegare tutti i quartieri ottimizzando i tempi e, soprattutto, riducendo i costi e non inquinando. La prima edizione della *Global Mobility Call*, il congresso mondiale sulla mobilità sostenibile, è stata un'ulteriore occasione per plasmare il futuro di una mobilità decarbonizzata e più sicura, contribuendo a rendere l'Europa meno dipendente dai combustibili fossili.

La parte finale della mia ricerca si è occupata della città metropolitana di Bari, capitale di riferimento per il Sud e sede universitaria dove ho espletato i miei studi. A partire dal 2017, difatti, a Bari è stato istituito il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, con lo scopo di elaborare soluzioni innovative, sostenibili ed integrate utili a risolvere le criticità del sistema sui 41 comuni che compongono l'hinterland barese e migliorare il livello di qualità della vita. Tra i più recenti progetti avviati in città in questa direzione, vi è il progetto M.U.V.T. (Mobilità Urbana Vivibile e Tecnologica), attraverso il quale si vuole potenziare l'offerta di mobilità sostenibile su tutto il territorio, favorendo l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili e non inquinanti. Nel corso del 2020, inoltre, la regione Puglia ha finanziato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, con lo scopo di migliorare la fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano, in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi. Il Piano ha individuato diverse aree di intervento, articolate sulla creazione di una rete ciclabile diffusa e accessibile, sulla realizzazione di velo stazioni e di una segnaletica specializzata.

A fronte di questa trasformazione, si rende necessario tradurre le esigenze dei cittadini in problemi trattabili, munendosi di specifici strumenti volti non solo alla promozione e allo sviluppo di una mobilità dolce, ma anche alla pianificazione e progettazione urbana, con una particolare attenzione a quelle che sono le caratteristiche spaziali del contesto in cui si inseriscono, rileggendo e analizzando il pensiero proposto da Henri Lefebvre nel Novecento, assicurando ai cittadini un nuovo diritto alla città.

Daniela Antonia Sterlaccio