

FAC-SIMILE FRONTESPIZIO LAUREA TRIENNALE



Dipartimento di Scienze Politiche *Cattedra* Filosofia Politica

TITOLO

Mobilità Sostenibile: aspetti etici.

RELATORE

Prof. Sebastiano Maffettone

CANDIDATO Ezio Antonacci

Matr. 066622

ANNO ACCADEMICO

2013/2014

Mobilità sostenibile: aspetti etici.

Per una mobilità felice.

Sommario

| | |
|---|----|
| Introduzione | 4 |
| 1. Capitolo : Ambiente e mobilità | 7 |
| 1.1 Includere l'ambientalismo..... | 7 |
| 1.2 Mobilità | 11 |
| 1.3 Mobilità e sostenibilità. | 16 |
| 1.4 Mobilità e discriminazione..... | 20 |
| 2. Capitolo Aspetti politici. | 26 |
| 2.1 La politica che non decide: la mobilità in mano ai tecnici..... | 26 |
| 2.2 Soggetti di cambiamento e valori. | 29 |
| 2.3 Nuove interpretazioni e obiettivi..... | 32 |
| 3. Conclusioni | 36 |

*Questo lavoro è dedicato a tutti gli amici e i parenti
con cui ho pedalato fino ad oggi.*

Introduzione

Ho deciso di scrivere una tesi in Filosofia politica trattando un tema che per molti aspetti è estraneo al mio percorso studi, l'ambientalismo, principalmente per due motivi:

- Ovviamente predispono una certa personale sensibilità nei confronti del tema;
- E secondo, ho avuto un'esperienza che mi ha influenzato parecchio, si tratta di un'esperienza lavorativa che ho compiuto tra secondo e terzo anno che mi ha visto pedalare in giro per l'Italia a cavallo di un tandem con un giornalista radiofonico, per raccontare le storie sensibili di un'Italia che pedala.

Questa seconda esperienza è stata particolarmente educativa e forse mai come prima mi sono reso conto della fragilità del sistema del nostro paese.

Debolezza non tanto dovuta alla crisi economica, ma causata dalla mancanza di un'idea di sviluppo del nostro paese che non fosse diversa da quella ancorata a paradigmi in voga nel passato. Permettetemi la critica di dire che in Italia le soluzioni ai vari problemi vengono trovate e formulate seguendo una metodologia appartenente al secolo scorso.

Per questi motivi in accordo con il professore che mi avrebbe seguito nella stesura, il prof. Di Paola, ho deciso di approfondire un tema specifico dell'ambientalismo: la mobilità. Mobilità e ambientalismo sono due tasselli di un racconto più ampio il cui obiettivo è di ridisegnare gli stili di vita individuali.

Perché la mobilità? Perché affrontare un tema che si rivela una materia ostica per chi non ha seguito un percorso studi in ingegneria della mobilità?

La soluzione è affrontata nel corso della tesi, puntando su un approccio etico all'analisi del tema.

Nel primo capitolo affronteremo le sfide del mondo contemporaneo, il villaggio globale¹ come direbbero alcuni, che si ritrova ad affrontare nuove e sempre più urgenti problemi che riguardano in prima persona tutti noi, senza discriminazioni dovute al sesso, al reddito e alla provenienza geografica.

Nonostante le varie sfide importanti e cruciali come quelle economiche e sociali, oramai è ben chiaro che la politica e qualsiasi paradigma di sviluppo devono fare i conti con un vincolo delle risorse sempre più stringente.

Ecco che diventa importante internalizzare il tema dell'ambientalismo nel dibattito politico, non apponendo soluzioni parziali e limitate nel tempo, ma rivoluzionarie e durature.

Questo è un tema che affrontiamo nel primo capitolo.

La scarsità del tempo, risorse sempre meno disponibili e accessibili, influiscono in misura sempre maggiore sulla qualità e sul benessere degli individui.

E' cosa nota infatti che il nostro pianeta perde di anno in anno la sua capacità di rigenerare le risorse disponibili, la velocità con cui l'uomo con i suoi bisogni personali brucia le risorse disponibili aumenta d'intensità.

Alle varie sfide si aggiunge quella della salvaguardia e del recupero del pianeta terra, una sfida di certo non facile da affrontare. L'ambientalismo gioca un ruolo importante, deve

¹ Marshall McLuhan " Il villaggio globale", <http://wikipedia.it/>

essere quindi preso assolutamente come nuovo paradigma per coniugare lo sviluppo e la mobilità è uno dei campi dove si può maggiormente incidere per cambiare gli ambienti urbani e non.

Punterò, nel corso del secondo paragrafo, l'attenzione sul campo della mobilità, cosa s'intende il nuovo significato di mobilità sostenibile.

Quindi m'interrogherò su quanto sia sostenibile l'attuale modello e di come rappresenta in un mondo sempre più urbanizzato una seria condizione di discriminazione e di disuguaglianza.

Una piccola riflessione che dobbiamo compiere riguarda il metodo di come si affrontano le tematiche ambientali, spesso infatti, lo si fa avendo come fine il sentimento di "dovere morale" nel compiere l'azione ritenuta "giusta".

Ma cosa spinge a compiere l'azione giusta a un cittadino? Dove nasce il cambiamento nel codice morale ed etico in una persona?

In questo caso chi dovrebbe svolgere il ruolo educativo, fornendo l'esempio di pratiche di stili di vita migliori, è la classe politica.

Non si tratta di ragionare in astratto ma di pensare a una possibile alternativa di stili di vita rispetto a quelli dati, che quotidianamente assumiamo e che scontatamente diamo per i più giusti e ottimali.

Nel secondo capitolo affronteremo gli "aspetti politici" della e nella mobilità.

Partiremo dall'assunto che dobbiamo provare a fare uno sforzo contro il pensiero dominante e oggi più che mai si tratta di un importante sforzo utile a rompere i tabù.

Uno di questi dogmi riguarda il campo epistemologico della scienza e dei suoi adepti.

Perché scelte che coinvolgono i residenti di una comunità, ma potenzialmente potrebbero coinvolgere gruppi di persone più ampi sono in mano esclusivamente a tecnici?

La verità che ho constatato è che la crisi che viviamo più che economica è politica.

L'attuale classe politica ha rinunciato al ruolo di policy makers di guida, incapace di prendere le decisioni ha delegato il ruolo alle amministrazioni pubbliche, ai dirigenti e ai tecnici, incapace di essere identificata come portatrice di valori etici da seguire e da riprodurre.

Per se non si tratta di una scelta totalmente errata, ma come modulare un piano della mobilità senza consultare quelle che sono le istanze e i bisogni dei cittadini?

Chi pagherà un'eventuale scelta sbagliata nell'allocazione delle risorse? E ancora, siamo così sicuri che aumentando l'offerta di spesa pubblica incideremo sulla vita dei cittadini migliorandola?

Se la politica è al servizio dei cittadini, come possiamo soddisfare le loro richieste senza neanche conoscere i loro bisogni.

Modelli di pianificazione della mobilità fino ad oggi hanno visto il predominio di strumenti indicatori quantitativi il cui unico scopo è di aumentare le prestazioni e diminuire i tempi di attesa nel traffico. Il risultato è sotto gli occhi di tutti, il traffico che non è mai stato debellato.

E il traffico non è la patologia ma il sintomo di una molteplicità di cause.²

Vanno pensate nuove proposte, ma dobbiamo fare attenzione a non cadere nell'errore di poter pensare di trovare soluzioni ottimali per ogni occasione.

Le peculiarità culturali ed economiche pesano sul buon esito di una politica pubblica. Per questo più che cercare soluzioni, va compiuto un'altra azione, ovvero vanno identificati nuovi strumenti di interpretazione della realtà, basati su quelle peculiarità diverse, perchè ogni comunità ha elementi culturali ed economici eterogenei.

Più che soluzioni valide per tutti, vanno ricercati ideali e modi di fare che compongano gli interessi e chiudano le fratture sociali evitando, in questa maniera, conflitti.

Ma questo processo è di difficile attuazione perché, le figure preposte a svolgere questo ruolo di cinghia giocano un ruolo che di se non è facile e che la crisi ha reso ancora più marginali nel dibattito, i politici.

C'è una certa sudditanza della politica e dei personaggi che la compongono verso economisti e tecnici. La politica è debole e non riesce a dare risposte sufficientemente forti alle sfide del XXI secolo.

Alla base di questo lavoro come spesso accade ci devono essere domande semplici, quelle che solitamente si danno per scontate, ma che se facciamo attenzione conducono a identificare nuove interpretazioni.

Partire dai bisogni del cittadino, non è uno slogan politico ma dovrebbe essere l'assioma su cui formulare e legittimare le politiche pubbliche in ogni campo e maggior ragione nella mobilità.

Ragionare su cosa sia la mobilità e come vada declinata, ponendosi l'obiettivo di realizzare non solamente un piano efficiente da un punto di vista tecnico e meccanico, ma che sia equo e vivibile per l'uomo.

Infine il motivo di quest'opera è di sottolineare l'importanza di cambiare prospettiva come modello di sviluppo su un rinnovato asse uomo- natura.

Tra gli obiettivi secondari che mi hanno spinto a scegliere questo tema c'era il bisogno alla base di acquisire strumenti per meglio leggere e interpretare la realtà circostante in un paese, L'Italia, che tra i vari difetti annovera l'assoluta indipendenza dall'automobile ed è oggi incapace di elaborare una nuova prospettiva di sviluppo nel campo della mobilità.

Secondo obiettivo, ma non meno importante è che non avendo ne la patente e quindi ne la macchina, ho bisogno di una risposta completa e organica ogni volta che qualcuno mi domanda "ma come non hai la patente?" così io da poter rispondere "no perché ...

² Corrado Poli " mobility and environment" 2011: 123.

1. Capitolo : Ambiente e mobilità

L'uomo ha perduto la capacità di prevenire e prevedere. Andrà a finire che distruggerà la Terra"

Albert Schweitzer

1.1 Includere l'ambientalismo.

L'obiettivo di questo paragrafo è di parlare della politica e della agenda con i temi che la compongono.

Partiamo da un riflessione il tema della difesa dell'ambiente è di recente formazione, possiamo ritenere che per troppo tempo il dibattito sia stato monopolizzato da altri temi senza soluzioni di cambiamento.

Negli ultimi tre secoli la storia dell'uomo e del dibattito politico hanno ruotato intorno ai due temi principali : Giustizia sociale e libertà individuale.³

Questi due punti hanno rappresentato gli assi portanti nel panorama politico, attorno ai quali sono state costruite le piattaforme politiche che per più di un secolo hanno dato letture e soluzioni politiche.

A partire dagli anni sessanta, si è fatta largo una nuova tematica: l'ambientalismo.

L'input è arrivato da scienziati, politici, filosofi che hanno iniziato a intravedere nei modelli e nel sistema di produzione di allora una data condizione di insostenibilità ambientale.

I costi diventavano maggiori dei benefici, acquisiva importanza la necessità di rivedere i modelli di crescita.

Il tema dell'ambientalismo forse è uno degli ultimi ad essere inserito nell'agenda politica italiana ed internazionale. Non a caso è stato introdotto con l'emergere dei primi sintomi, o meglio dire, con le prime conseguenze negative di anni di sfruttamento e di relativa barbara industrializzazione.

Una delle prime opere in questo campo è stato "Silent Spring" di Rachel Carson che trattava della diminuzione drastica dei fenomeni migratori dei volatili causato dall'utilizzo irrazionale di quantità sproorzionate di pesticidi tossici.

Segue, come riportato prima, il primo think-tank ambientalista, il "Club of Rome" che nel 1972 si riuniva per la prima volta per porre l'attenzione sull'insostenibilità di quello che era l'attuale sistema produttivo, sottolineandone l'avidità e l'insostenibilità causata dalla limitatezza delle risorse naturali. Entrava a far parte del vocabolario comune il concetto di "limitatezza" in netto contrasto con il pensiero economico e filosofico dominante classico che assumeva la concezione di crescita illimitata e positiva nel tempo.

³ Ibidem 2011:72

Successivamente la parola "sostenibilità" fa il suo ingresso trionfale nel mondo dell'economia e della politica, diventandone nel 1987 il cuore della definizione di "sviluppo sostenibile" elaborata dalla Commissione Brundtland.

Dagli anni 70 l'attenzione per l'ambiente è cresciuta, seguendo un approccio economico e politico.

Purtroppo le conquiste ottenute seppur importanti non hanno apportato la rivoluzione necessaria all'intero sistema. Bisogna riflettere sulle cause del mancato sviluppo di un'ideologia ambientalista:

- sicuramente la dicotomia ideologica classica, costituita dai due piatti della bilancia: sistema capitalistico- comunismo ha per troppo tempo ostacolato lo sviluppo di credibili alternative sia politiche che economiche;
- scarsa importanza del tema, " Silent spring" è stata una delle prime opere che collegava il deterioramento della natura a responsabilità umana;
- Scarso livello di consapevolezza delle nuove tematiche e quindi anche scarso livello di conoscenza per sviluppare analisi tematiche e ricercare soluzioni;
- Sistema chiuso, mondo della formazione e della produzione erano e sono luoghi conservatori a causa dei gruppi di potere che le governano, che puntualmente sono poco inclini a perdere il loro status.
- Ascesa di nuovi attori mondiali, i paesi in via di sviluppo poco inclini a far rallentare la crescita economica in virtù di maggiore rispetto dei vincoli ambientali.

All'interno del dibattito politico non c'era spazio per nuove strade, soprattutto perchè mancava l'humus culturale per favorire la crescita di un nuovo pensiero.

Durante i primi anni novanta accadono importanti avvenimenti: la caduta del muro di Berlino e la conseguente disgregazione dell'Unione Sovietica eliminarono una delle due super potenze mondiali e il suo apporto al mantenimento dell'ideologia comunista.

Quindi l'unico modello economico che rimaneva in campo era quello del sistema capitalistico, in funzione di questo l'unica variabile dipendente nel modello concerneva su quanto dovesse essere ampio il ruolo dello stato nell'economia e nella società.

La scelta si limita alle due opzioni tra interventisti-non interventisti.

Quando nascono e come si sviluppano i primi gruppi di persone sensibili alle tematiche verdi?

A partire dagli anni sessanta si formarono i primi movimento a favore della tutela ambientalista, si connotavano per essere fortemente identitari, chiusi, anti capitalistici che assumevano uno stile di vita eremitico.

Con il passare del tempo i soggetti politici che si battevano per l'ambientalismo passavano da essere movimenti minoritari e radicali, che rifiutavano in toto il dialogo con le forze politiche costituzionali. Nel tempo il sistema ideologico anti-capitalistico si è rivelato inappropriato ad apportare soluzioni efficaci, le soluzioni proposte dagli attivisti radicali, chiusi nel loro mondo, non sono state facilmente riproducibili e non hanno avuto l'effetto contagio che loro stessi avevano auspicato. Emarginati non hanno avuto alcun peso nello scacchiere politico e si sono accontentati di giocare un ruolo critico ai margini del dibattito.

Al contrario gli elettori "verdi" che accettavano il gioco democratico sono aumentati nel tempo grazie al successo delle loro iniziative e delle loro battaglie, prendendo però molti elementi, politici e ideologici, dalla sinistra e delle decadute organizzazioni comuniste. La contaminazione tra forze verdi e forze ex comuniste o di sinistra, ha portato a concepire le tematiche ambientaliste come appartenenti a un solo schieramento politico. Dall'altra parte, i partiti politici appartenenti alla destra non hanno ancora assunto come prioritario inserire l'ambiente tra i punti programmatici e l'impegno profuso su questo argomento è marginale e inconsistente.

Anche le imprese hanno rivolto verso gli ecologisti maggiore attenzione, che diventarono il target delle aziende occidentali. Proprio il mercato si sta rivelando più attento al cambio delle preferenze dei consumatori. Le imprese dei paesi occidentali, infatti, hanno bisogno di riorganizzare le loro strategie e le loro produzioni per resistere alla competizione dei paesi in via di sviluppo e hanno deciso di puntare sul "green" creando etichette che ad esempio garantiscono la genuinità e la qualità del prodotto. Non è un caso che proprio in un momento di crisi, il comparto biologico, il mercato equo solidale hanno registrato utili positivi.

Certo, qualcosa sta cambiando, si sta sviluppando una nuova base culturale, creata da alcuni elementi che stanno giocando un ruolo importante, come ad esempio:

- L'aumento della paura di rischi ambientali e tecnologici, i disastri causati dall'uomo stanno arricchendo un'ampia letteratura sui rischi contemporanei;
- La crescita delle inefficienze delle soluzioni ai problemi urbani dovuto all'attuale stato delle tecnologie;
- La crisi della scienza, del metodo scientifico e della verità scientifica;
- Il rifiuto di questo mondo sempre più artificiale e dalla logica indomabile della produzione industriale e del consumo;

Ma non basta, bisogna definire nuovi obiettivi che mettano in discussione il predominio dell'economia sulle altre sfere, che mettano al centro del dibattito l'uomo pensato in relazione con la natura.

Bisogna formulare una nuova ideologia capace di conciliare economia- bisogni dell'uomo- natura. Ancora, è importante lavorare a un nuovo orizzonte dei valori, affinché esso sia totalmente invertito rispetto a quello attuale, le priorità devono essere necessariamente cambiate e rimodulate su un asse in sintonia con le necessità della Natura. Se non prendessimo queste misure le conseguenze saranno catastrofiche per l'uomo.

L'ambientalismo oggi è sicuramente una tematica affrontata e discussa, ma non rappresenta un nuovo paradigma di sviluppo.

Le soluzioni mostrate il più delle volte sono semplici palliativi e cambiano a seconda dei valori di riferimento delle comunità possiamo trovare interessanti differenze, tendenzialmente nei paesi più ricchi e occidentali "l'ambientalismo" è centrale, perché abbiamo a che fare con un elettorato consapevole delle problematiche e quando vota prende in considerazione le proposte elettorali dei vari candidati, si tratta del voto di opinione.

Nei paesi più poveri, l'obiettivo prioritario non è l'ambiente ma la lotta alla povertà, l'accesso alle risorse. Il mondo quindi si presenta a più velocità, una situazione balcanica dove diventa difficile, a livello internazionale, trovare un punto in comune.

Lo dimostrano i fallimenti dei vari protocolli che cercavano di apporre un limite alla quantità di inquinamento, patti firmati mai quasi mai rispettati.

In Italia il tema dell'ambientalismo è assente, nessuna forza politica ne rappresenta le varie istanze, pochi politici si spendono concretamente e esplodono sempre più casi di "conflitti ambientali"⁴.

Abbiamo pensato negli ultimi 40 anni che il futuro sarebbe stato diverso dal passato.⁵

Ma fino ad ora non siamo stati in grado di disegnare un futuro diverso. L'elemento preoccupante è che "L'uomo abbia perduto la capacità di prevenire e prevedere. Andrà a finire che distruggerà la Terra"⁶.

La situazione attuale definita da molti intellettuali come "post-globale", viene descritta come secolarizzata e priva di quei grandi pensieri che tanto avevano caratterizzato il secolo scorso. Si è concluso il periodo delle meta narrazioni come ad esempio l'Illuminismo, l'Idealismo e il Marxismo.⁷

Al secolo delle masse si contrappone il secolo dell'individuo, o per alcuni dell'individualismo. Ora che abbiamo l'individuo, dobbiamo ricordarci di essere umani. Concluse queste "narrazioni" abbiamo il compito di aprire nuovi scenari, per creare nuove interpretazioni, con valori di riferimento inclusivi delle tematiche ambientali.

Invece di rimpiangere il passato possiamo guardare al futuro e cercare di proporre il "pre-qualcosa"⁸.

Per fare questo dobbiamo passare necessariamente dalla fase dell'etica responsabilità.

A lungo l'uomo si è nascosto nelle masse, bisogna cambiare questo comportamento e andare nella direzione di una maggiore responsabilizzazione dell'azione umana.

Favorire la consapevolezza dei cittadini, questo è uno dei compiti della politica che dovrebbe essere da esempio e svolgere una funzione pedagogica.

Allo stesso tempo la politica deve salire in cattedra, deve ripartire dai valori, dall'etica della responsabilità, del dover fare in quanto si deve.

La valenza di questo concetto è ampia, l'azione politica deve tornare centrale nell'azione dell'uomo.

È un dato empirico che l'applicazione di strumenti tecnologici e scientifici alla produzione industriale e alla società hanno modificato l'organizzazione sociale e concesso poteri e responsabilità alla figure professionali che ne hanno in seguito ostacolato lo sviluppo.

Quali sono queste figure che non sono riuscite, o meglio non hanno voluto cambiare l'assetto del sistema?

Sono tecnici, scienziati e ingegneri, oggi possiamo dire di aver sbagliato ad affidarci esclusivamente per la soluzione di problemi amministrativi dell'uomo ad essi.⁹

⁴ Marica DiPierri dal sito <http://Asud.com/>.

⁵ Corrado Poli "mobility and environment" 2011: 38.

⁶ Rachel Carson "silent spring" 1999 Feltrinelli.

⁷ J.F. Lyotard "Il postmoderno spiegato ai bambini" Milano, Feltrinelli, 1987

⁸ Corrado Poli "mobility and environment" 2011:7

Il cambiamento politico e sociale auspicato passerà da una necessaria ridefinizione dei paradigmi di sviluppo e da una rivoluzione tecnologica.

Se vogliamo imprimere un cambiamento sociale e nel caso nostro alle politiche nel campo della mobilità dovremo trovare il coraggio di prendere decisioni legittime.

1.2 Mobilità

“Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. ”

Articolo 13 della carta dei diritti dell’uomo.

In questo secondo paragrafo proveremo a dare oltre che una definizione di mobilità anche una spiegazione sui bisogni che spingono l’uomo a muoversi, dalla semplice azione quotidiana di routine al gesto eccezionale che accade una volta nella vita.

Vedremo anche quali sono le conseguenze in intenzionali di questi bisogni, cosa comportano a livello generale e quali sono le ripercussioni economiche e politiche.

Possiamo iniziare definendo la mobilità come: lo spostamento fisico di una persona in un ben preciso spazio.¹⁰

Si tratta di un’azione spinta da una motivazione intrinseca dell’uomo, che ha radice in un bisogno concreto e forte tale da legittimare l’azione stessa.

Ci si muove per tutto: per lavorare, per comprare generi alimentari, per studiare, per trovare migliori opportunità e ci muoviamo anche per comprare il personale mezzo di locomozione.

L’impossibilità di soddisfare tutti i nostri bisogni rimanendo fermi comodamente seduti sul divano di casa è alla base della necessità di muoversi.

Di conseguenza potersi muovere liberamente viene vista come una condizione indispensabile per raggiungere una certa condizione di benessere.

Questi bisogni collegati alle necessità variano, quindi, a seconda delle preferenze individuali, riprendendo il lessico della teoria del consumatore possiamo tradurli come “gusti”¹¹ e in quanto tali sono assolutamente inappellabili e legittimi.

Ecco che abbiamo enunciato due elementi: le persone e lo spazio.

In virtù di quanto detto la mobilità assume una nuova forma, oggi come non mai, ne possiamo parlare come di un vero e proprio- diritto alla mobilità-.

Non a caso già nel 1948 questo diritto alla mobilità fisica è stato recepito e inserito nella Carta dei Diritti dell’uomo¹², infatti l’articolo tredici in due commi assicura che:

⁹ Idem 2011:43

¹⁰ Ibidem 2009:5

¹¹ Teoria del consumatore.

1. Ogni individuo ha diritto alla libertà di movimento e di residenza entro i confini di ogni Stato.

2. Ogni individuo ha diritto di lasciare qualsiasi Paese, incluso il proprio, e di ritornare nel proprio Paese.

Oggi di questo diritto non ne abbiamo una vera e propria coscienza, perché per la generazione contemporanea e post globale è quasi naturale spostarsi, tranquilli di poterlo fare in totale tranquillità e quasi completa sicurezza.

È finito il secolo delle dittature e degli stati nazionali chiusi entro i propri confini, dai quali nessuno poteva uscire se non con il benestare del sovrano, oggi l'uomo può guardare comodamente il mondo viaggiando e raggiungendo l'angolo remoto della terra in un batter d'occhio.

La stessa idea di emancipazione giovanile passa non tanto dal compiere la maggiore età, ma quanto dal poter prendere la patente e di conseguenza la macchina per potersi muovere liberamente e senza alcun apparente vincolo.

Diciamo apparente, perché spesso l'elemento che non prendiamo spesso in considerazione riguarda l'abuso di questo diritto: cosa produce " tutto" questo movimento? Cosa succede quando le cose vengono lasciate al caos?

Proviamo ad assumere una dimensione generale, intesa come una somma complessiva delle nostre azioni, ecco che il diritto di un singolo di poter utilizzare liberamente il proprio mezzo di trasporto si scontra inevitabilmente con il diritto di tutte le altre persone che in quel momento vorrebbero godere del medesimo diritto.

Ed ecco introdotto il terzo elemento: il traffico, che assume la forma e il significato di un flusso di persone e merci in un determinato spazio fisico, una costrizione ingiusta alla staticità, risultato inintenzionale di azioni intenzionali.

Non solo, per poter muoversi l'uomo ha bisogno di modificare l'ambiente, che quindi deve essere in funzione, piegato e modificato alla necessità di spostamento.

L'aspetto che viene trascurato è proprio il rapporto tra uomo e ambiente.

"Ambiente " inteso nel significato francese, ovvero " tutto ciò che ci circonda", come somma di cose artificiali e naturali .

Bisogna fare attenzione a questa differenza, infatti spesso accade che "natura" e "ambiente" possano venire intese come tutt'uno, indistintamente, in maniera confusa.

La divisione tra ambiente e natura può essere sfruttata e gestita da un punto di vista economico e tecnologico, si tratta della chiave di volta delle politiche di sviluppo sostenibile. Perché spesso consideriamo l'ambiente e non la natura.

Partiamo dall'ambiente, per capirne meglio l'importanza relazioniamolo alla mobilità assieme un altro importante tassello della società moderna contemporanea: la città, l'ambiente urbano.

¹² Dichiarazione Universale dei diritti dell'uomo, 1948.

Prendiamo ad esempio com'è cambiato, nel corso della storia, il significato sottinteso dello spazio urbano in funzione della mobilità, se per "per la maggior parte della storia umana la città era il luogo dove alcune persone vivono" ecco che con l'avvento della rivoluzione industriale e della modernità la città viene intesa come "il posto dove vive la maggior parte delle persone". Per poi arrivare al XX secolo quando viene intesa come "l'area urbana dove le persone si muovono intorno"¹³.

La differenza che subito possiamo constatare è la posizione dell'uomo nello spazio urbano. Se originariamente la città era il luogo dove la gente viveva, entro un confine ben preciso e delimitato che ne definiva la comunità in base alla quale si stabilivano norme condivise, ecco che, con l'avvento della rivoluzione industriale e la conseguente diffusione di fenomeni sociali come l'urbanizzazione, l'assetto cambia radicalmente.

In pochissimo tempo i nuclei abitativi composti da qualche fuoco basati su un'economia di auto sufficienza si trasformano in estesi agglomerati capaci di influenzare in positivo o in negativo l'economia di un intero paese.

Per renderci conto di questo sviluppo impetuoso consideriamo che già nel XIX secolo più del cinquanta per cento della popolazione viveva in città o in aree urbane di piccola o grande dimensione¹⁴.

L'ingrandirsi delle città ha portato a sperimentare nuove forme e strutture, strappando alla natura spazi più grandi e trasformandoli in ambienti densamente abitati.

Forma e significato originari della città sono stati letteralmente stravolti per far spazio a una nuova e diversa concezione: la metropoli.

Quest'ultima è da definire come uno spazio urbano molto più esteso rispetto alle città, dove non è l'uomo al centro di tutto, ma lo sono le attività economiche con i rispettivi mercati dei beni e dei servizi.

Non ci sono cittadini, ma consumatori di serie A o B, non ci sono artigiani e negozi ma solo industrie e grossi centri commerciali, dove la notte non esiste e con essa il diritto al riposo. Spazi così densamente popolati sono una novità nella storia umana, conurbazioni di circa venti milioni di abitanti richiedono grandi ed efficienti infrastrutture, usufruibili quotidianamente e senza interruzioni.

In questi spazi il centro è diventato la sede dei traffici, il vero cuore pulsante dell'economia e della politica, mentre l'individuo è stato progressivamente emarginato nelle periferie.

Basti pensare ad esempio alle grandi cities americane, nelle zone centrali sono stati innalzati imponenti grattacieli, dove risiedono le sedi delle grandi aziende, degli uffici amministrativi, mentre allontanandosi da esso il profilo si abbassa fino ad arrivare alle periferie costituite da centinaia di villette a schiera nelle quali risiedono gran parte della popolazione. È corretto dire che questa espansione è stata incentivata, ma soprattutto resa possibile, dal potenziamento delle infrastrutture e dai servizi per i trasporti, ogni giorno a tutte le ore si registrano flussi di persone pendolari tra centro e periferia, il primo sempre vitale, il secondo relegato a dormitorio. Certo tutto il mercato dei servizi e delle

¹³ Corrado Poli "mobility and environment" 2011:5

¹⁴ Istat: <http://www.istat.it> ultima consultazione.

merci è al servizio dell'uomo ma i rapporti sono stati sostituiti con prestazioni, un continuo dare e ricevere.

Lo sviluppo di una città dipende in maniera così dipendente dal proprio sistema di trasporti pubblici e non, che addirittura, che alcune città hanno fatto della proprio metropoli un simbolo cittadino, basti pensare al caso più famoso di Londra.

In queste città il senso della comunità è letteralmente scomparso, certo la possibilità di muoversi ha gettato le premesse per costruire non uno, ma vari mondi nei quali quale l'uomo può appartenere e costruire la sua identità, ma questa possibilità non è garantita a tutti. Nuove discriminazioni e iniquità hanno preso luogo.

Al tempo stesso la comunità costruita sui rapporti di vicinato e in quindi dipendente dal livello di prossimità fisica è andata scomparendo nel tempo.

Gli spazi fisici dove poter manifestare ed esercitare il proprio essere possono essere sia vicino che distanti, ma questo è reso possibile solo dall'accessibilità alla mobilità intesa nel senso ampio, quindi come la possibilità di avere un mezzo privato, di accedere ai trasporti pubblici, di potersi muovere.

Dalla città intesa come "luogo dove si vive" siamo passati alla città "dove noi ci muoviamo", di conseguenza la mobilità è essenziale ed è diventata un parametro di riferimento per valutare la vivibilità di un posto.

Un cambiamento nel piano della mobilità di una città può modificare radicalmente lo stile di gran parte dei cittadini, alterandone il benessere e l'accessibilità alle stesse opportunità. Per questo il "diritto alla mobilità" deve essere riconducibile a uno più ampio di equo benessere per tutti, ecco il compito dei vari policy-makers, procedere ad un lavoro di continua e intensa pianificazione e implementazione di nuove infrastrutture per assicurare a tutti "la stessa mobilità".

Oggi la mobilità riveste un ruolo sempre più importante nella vita dei cittadini: la costruzione di una metropolitana in una città modifica radicalmente non solo l'assetto di una città ma anche profondamente il tessuto sociale ed economico. Un esempio è l'aumento dei prezzi immobiliari nel quartiere dove verrà costruita una nuova fermata metrò o al contrario l'aumento del degrado e dello stato di abbandono di un quartiere periferico non collegato bene con il resto della città. E' proprio la possibilità di movimento che in certo senso riesce ancora a garantire una certa idea di comunità nonostante spazi urbani oramai dilatati all'inverosimile.

Questi collegamenti vanno realizzati, se lo sviluppo della rete delle infrastrutture per i trasporti ha reso possibile la crescita delle città, parallelamente lo stesso sviluppo ha richiesto ancora più infrastrutture e così via senza trovare per il momento alcuna soluzione di arresto.

Un comportamento simile a quello della crescita della moneta, la costruzione di infrastrutture porta alla costruzione di nuove per poter mantenere il livello di crescita. La libertà di potersi muovere, di vivere lontano e di raggiungere il luogo dei propri traffici in maniera veloce è oggi una comodità inalienabile e importantissima agli occhi di qualsiasi persona. Non solo persone, il diritto alla mobilità riguarda anche lo spostamento di merci.

Il processo di globalizzazione è terminato. Un unico sistema mondiale è pienamente operante.¹⁵

I nostri tessuti sociali ed economici si presentano strettamente connessi e interdipendenti a un livello che ormai i confini tra le diverse identità culturali e statali vengono meno. Cadono gli ostacoli, le dogane e i muri, tanto che oramai possiamo dire di vivere in un grande e popolato villaggio globale¹⁶

Questa definizione di Marshall McLuhan è stata applicata nel campo della sociologia della comunicazione per intendere un mondo piccolo, dalle dimensioni di un villaggio, all'interno del quale si annullano le distanze fisiche e culturali e dove stili di vita, tradizioni, lingue, etnie tendono a svanire per far posto ad un'unica cultura globale.

Molto si deve sicuramente, anche se non esclusivamente a questa imponente rete di infrastrutture e di servizi che ormai come una ragnatela avvolge interamente il pianeta terra.

Il bisogno di maggiore "libertà di movimento" ha consentito nel tempo l'eliminazione delle barriere che ostacolavano se non impedivano del tutto la circolazione di merci e persone. La facilità di spostamento non fa che accrescere la domanda di maggiore offerta di strade, aeroporti, porti, incroci, autostrade e così via.

Le stesse unioni doganali vanno nella direzione di una maggiore libertà di movimento, abbattendo le divisioni tra stati è stato possibile unire mercati, sfruttare le economie di scala per produrre in quantità maggiori per mercati sempre più estesi.

Non è un caso che nonostante la crisi finanziaria dell'ultimo periodo, 2008- 2009, gli spostamenti di merci e di persone non siano diminuiti.¹⁷

Al contrario i trend globali confermano la tesi qui riportata, prendiamo ad esempio l'anno 2011(cifre che si riferiscono in tonnellate):

- Il trasporto marittimo è cresciuto del 4% a 8,7 miliardi di tonnellate ,un dato maggiore del 6% rispetto al periodo pre-crisi.
- Il trasporto via mare è cresciuto del 5%, raggiungendo 42,8 miliardi di tonnellate. Questi numeri riflettono la crescita a due velocità dell'economia mondiale, con i paesi in via di sviluppo in rapida ascesa rispetto le economie sviluppate. Nove dei dieci porti container più trafficati sono tutti situati in Oriente e Sud-Est asiatico
- Il trasporto aereo di merci è cresciuto del 20% rispetto all'anno precedente per un nuovo massimo di 172 miliardi di tonnellate-chilometro di merci. Tuttavia, il trasporto aereo ha ristagnato a crescita zero nel 2011. Il rallentamento della crescita del commercio mondiale a causa del costo delle materie prime e della convenienza del trasporto marittimo.
- Il trasporto merci per ferrovia è cresciuto del 3% nei paesi OCSE , raggiungendo i livelli pre-crisi, mentre la Federazione russa e la Cina hanno

¹⁵ Corrado Poli " Le città flessibili", le antenne, 2009:1

¹⁶ Marshall McLuhan "Gli strumenti del comunicare" <http://wikipedia.it/>

¹⁷ Dati: International Transport forum <http://www.internationaltransportforum.org/> , dicembre 2013

registrato una crescita del 6% e il 7% nel 2011, rispettivamente. Complessivamente Stati Uniti, Russia e Cina rappresentano quasi il 80% del totale del trasporto merci per ferrovia globale stimato.

- Il trasporto merci su strada in sede OCSE e Unione europea continua a ristagnare sotto dei livelli pre-crisi, la crescita è rallentata nei paesi OCSE e UE, aumentando solo dell'1%. Le economie emergenti, in particolare Cina e India, hanno continuato a espandersi in tutto il periodo 2008-2011, aumentando del 18% e del 5%, rispettivamente .

Proprio le economie più interconnesse e competitive sono riuscite a riprendersi prima, grazie all'export è ripartita l'economia mondiale.

I flussi e gli stock complessivo di merci e persone hanno raggiunto un volume d'affari esorbitante e nessuno si sognerebbe mai di arrestarli favorendo qualche politica doganale e/o protettiva.

In piena sintonia con quanto insegnano gli economisti liberisti il mercato libero favorisce il commercio e quindi va favorita la libertà di movimento fra Stati.

Solo forti shock come l'attentato alle torri gemelle nel 2001 sono riusciti a far diminuire il volume di passeggeri, seppur solamente per un breve periodo. Nonostante questi shock, nel breve periodo abbiamo un andamento positivo dei commerci e dei trasporti.

In virtù di queste comodità oggi nessuno si opporrebbe alla realizzazione di opere pubbliche che sono così evidentemente utili alla comunità.

Perché fermare la costruzione di una strada se questa porta il progresso e maggiori opportunità per tutti.

1.3 Mobilità e sostenibilità.

Partiamo dalla definizione di "sostenibilità", intesa come :

*un processo o uno stato che può essere mantenuto ad un certo livello per un tempo indeterminato*¹⁸.

E' chiaro che questo "stato", inteso come punto di equilibrio applicato sistemi produttivi, deve essere visto come lo strumento e non come il fine. Se fosse il fine diventerebbe un alibi per preservare una data situazione al cambiamento. Al contrario il concetto di sostenibilità deve essere adottato come uno strumento di apertura per procedere a una distribuzione più equa delle risorse.

Nel 1987 la "Commissione Mondiale sull'ambiente e lo sviluppo" rilascia il famoso "rapporto Bruntland" coniando un nuovo concetto:

¹⁸ Dizionario Zanichelli.

"lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri"¹⁹

Il termine "sostenibile" venne quindi affiancato al concetto di "sviluppo", con il risultato di ottenere una definizione, che seppur rivoluzionaria per quella che era il quadro normativo di riferimento di quel tempo, oggi rischia di fermare il cambiamento necessario una per una maggiore salvaguardia del pianeta.

Insomma quello che rappresentava un punto di partenza, si sta trasformando lentamente in punto di arrivo.

Un'altra importante osservazione da compiere è notare come improvvisamente una definizione oscura, relegata in qualche report "dell'Unione per la conservazione della natura e delle risorse naturali" redatta ben sette anni prima, cioè nel 1980, diventa attuale e centralissima nello schema concettuale della Commissione Mondiale sull'ambiente e lo sviluppo. A cosa è dovuta questa attenzione ai modi di sviluppo?

Partiamo dall'analisi della stessa definizione che introduce due interessanti elementi:

- I bisogni, a partire da quelli che costituiscono il livello essenziale per poter vivere;
- Il limite, inteso come quella soglia che una volta superata compromette la soddisfazione dei bisogni delle generazioni future.

Si tratta di un ossimoro, ottenuto grazie a un compromesso su cui purtroppo si è basato tutta la politica ambientalista degli ultimi trenta anni²⁰.

In questa maniera gli Stati possono continuare a crescere, una considerazione il più delle volte giustificata dal motivo che altrimenti sarebbe rimasta la distanza tra paesi ricchi e poveri.

Ecco la grande differenza tra il prima e il dopo: continuare a crescere, ma in maniera sostenibile!

Una definizione che purtroppo non prevede affatto una revisione, un cambiamento veloce e necessario, dei nostri sistemi produttivi che sono ancorati a concetti e metodi appartenenti al secolo scorso.

Possiamo trarre la conclusione che quindi la nozione di "sviluppo sostenibile" non sia stata introdotta perché sospinti da un'etica attenta alla condizione del nostro pianeta terra, ma semplicemente perché si iniziavano a intravedere e a provare gli effetti di un consumo violento e indiscriminato che stava conducendo in maniera sempre più veloce al depauperamento dello stesso. L'attenzione ancora una volta viene rivolta prima di tutto ai propri interessi, per mitigare questa attitudine si preferisce mascherare i propri obiettivi con valori accettabili.

Lo "sviluppo sostenibile" ormai è anche un'ambizione ipocrita perché, oramai possiamo tranquillamente ammettere, che non siamo in grado di non compromettere le generazioni future, perché di fatto la situazione è già critica per le generazioni attuali. Sono già visibili i sintomi:

¹⁹ Commissione per l'ambiente e lo sviluppo, Rapporto Brundtland 1987:43.

²⁰ Corrado Poli "mobility and environment" 2011:64

- riscaldamento globale;
- scarsità delle risorse;
- perdita della biodiversità animale e vegetale.

Questa attuale situazione ci fa ben rendere conto di come il divario tra ricchi e poveri tenderà nel tempo a divaricarsi anziché a ridursi, come invece auspicato. Se non interveniamo cambiando i paradigmi di sviluppo non riusciremo a invertire la rotta. Inoltre in questa definizione è una considerazione oggettiva notare come prevale la sfera economica rispetto a quella politica e sociale.

Come se non bastasse, infatti non c'è neanche il minimo accenno al rispetto dell'ambiente e alla salvaguardia della natura. Forse coloro che l'hanno formulata pensano che sia sottinteso, come se il rispetto della natura fosse implicito alla soddisfazione della definizione enunciata. Ovvero: se si attuasse uno sviluppo moderato, che consideri le risorse di oggi in relazione a quelle del domani, di conseguenza rispetteremo e salvaguarderemo il nostro pianeta. Trattasi di una definizione frutto di un compromesso, che cerca di accontentare tutti, ma che in verità non soddisfa nessuno.

Ragionando in questa maniera non abbiamo apportato nessun reale cambiamento nella lotta dell'inquinamento e alle iniquità ambientali, al contrario la politica ambientale è rimasta nelle mani di chi ha creato i problemi: scienziati, industriali e tecnici.

Insomma nessun elemento di novità è stato introdotto all'interno degli organi di potere istituzionali e internazionali e a maggior ragione nei processi produttivi. Ma gli ambientalisti furono comunque contenti di questo risultato raggiunto! Insomma: " si rallegravano e mostravano con orgoglio la pista ciclabile realizzata nel vicinato, sorvolando sul fatto che fosse stata costruita vicina a una centrale nucleare²¹.

Urge il prima possibile adottare un cambio di passo e un ripensamento collettivo dell'idea di sviluppo e crescita, non serve apporre solo l'etichetta sostenibile. Comunque, successivamente dal concetto originale di sviluppo sostenibile sono seguite una serie di molteplici derivazioni, il termine è stato preso e allocato con altre parole concettuali per originare nuovi modi di intendere e definire determinati nuovi particolari aspetti, oltre a "sviluppo" sono state aggiunti i termini: "turismo", "cambiamento" e infine l'argomento che preme a noi: "mobilità".

Da queste due parole: mobilità e sostenibilità proviamo a combinare una definizione completa. Dunque per "mobilità sostenibile" si deve intendere lo spostamento di un soggetto in uno spazio fisico, che compie scelte che siano efficienti da un punto di vista allocativo delle risorse, cercando di soddisfare i bisogni di oggi senza ledere quelli delle generazioni future. La mobilità sostenibile è uno dei temi che maggiormente si sta sviluppando nell'ultimo periodo a causa dei sempre più numerosi problemi legati ai disordini sociali e ambientali legati alla viabilità e a patologie come le congestioni del traffico cittadino.

Le politiche sulla mobilità sono tra quelle che maggiormente possono incidere sulla vita e sul benessere di un individuo, è dimostrato di come i cittadini tengono conto proprio della

²¹ Idem 2011: 28.

mobilità e della qualità dell'aria per esprimersi in merito alla vivibilità di un posto. Le cose sono strettamente connesse.

Una "semplice" congestione del traffico coinvolge puntualmente migliaia di cittadini, creando i relativi disagi economici e sociali. La costruzione di una strada ha varie ripercussioni sull'assetto sociale di un quartiere e di una città, così come una metrò può rilanciare il tessuto economico di una zona e la costruzione di un porto può essere l'opportunità di crescita per un'intera provincia. Non ci sono solo effetti positivi, però spesso proprio delle esternalità negative di un'opera o di una politica pubblica non vengono prese in considerazione. Ma qualcosa sta cambiando causato dalla necessità sempre più diffusa di rivedere i paradigmi di sviluppo, le soluzioni apportate fino ad ora dagli ingegneri della mobilità non risolvono sempre il problema e richiedono sempre nuove costosissime aggiunte. Lentamente si sta sviluppando una maggiore e crescente attenzione verso soluzioni sostenibili da applicare alla mobilità. E' da notare come questo argomento diventi sempre più centrale soprattutto nei livelli amministrativi più vicini ai cittadini: i comuni.

Oggi il problema del traffico cittadino e delle possibili soluzioni è capace di far vincere o perdere una campagna elettorale ad un aspirante sindaco. Ma in generale è un'attenzione che cresce a tutti i livelli, dal più alto rappresentato da quello europeo a quello più vicino come l'amministrazione comunale. Negli ultimi vent'anni si sono moltiplicate e continuano a crescere come numero le iniziative legate a modificare i piani sulla mobilità, i cosiddetti Piani Urbani della Mobilità (PUM). Basti pensare che L'unione Europea ha istituito la settimana della mobilità sostenibile nella terza settimana di settembre durante la quale viene premiata la città che più di ogni altra ha trovato soluzioni innovative nella diminuzione del traffico e nell'elaborazione di nuovi piani della mobilità a basso impatto ambientale. Mai come prima d'ora la mobilità sostenibile rappresenta un ottimo campo dove poter sperimentare soluzioni politiche alternative e sostenibili rispetto a quelle tradizionali.

I cittadini sono parte attiva e critica sulle politiche nel campo della mobilità, sono molto attenti alla viabilità di una città e tra i vari indicatori presi in considerazione per la vivibilità di un luogo risulta esserci proprio la "qualità dell'aria e la facilità di spostamento".

Il problema è che puntualmente questi piani vengono redatti quasi esclusivamente da tecnici e da ingegneri della mobilità che affrontano la questione non partendo dai bisogni dei cittadini, ma elaborando piani sulla base di norme e di interessi delle possibili aziende da coinvolgere. Quindi semplicemente si stabilisce uno schema di costi e benefici generali, dove questi ultimi non corrispondono con i possibili benefici della collettività.

I criteri utilizzati prendono in considerazione il progetto con il minore costo per le casse pubbliche e i tempi per la realizzazione.

Puntualmente la soluzione elaborata per risolvere il problema della congestione del traffico cittadino non è quella di "ridurre" la presenza di veicoli su strada, ma al contrario di costruirne di nuove. Questo approccio oltre che a essere tradizionale si rivela essere chiuso, per tanto profondamente controllato da grossi gruppi corporativisti che esercitano un'incredibile influenza di lobby sui politici che approvano in maniera ordinaria i progetti

presentati da essi. Difficilmente ci sono gli spazi politici per elaborare possibili nuove soluzioni. I cittadini sono esclusi il più delle volte dai processi di formulazione delle politiche pubbliche.

Questo sistema si è dimostrato fallimentare a causa dei risultati raggiunti negli ultimi trenta anni, un esempio è dimostrato dal fatto che il problema del traffico è ancora attuale e non debellato.

Qualcosa sta iniziando a cambiare si sta creando un terreno fertile per una rivoluzione nella elaborazioni dei piani della mobilità: il vincolo di risorse pubbliche sempre più limitato, la crisi economica che ha di fatto imposto una riduzione del reddito disponibile e l'aumento continuo dal 2001 dei prezzi del carburante ha messo gli amministratori e i vari stake holders nelle condizioni di dover rivedere le proprie strategie. Nonostante questo piccolo cambiamento nella situazione economica e culturale rimane profonda l'ignoranza della classe politica su come affrontare questo tema. Ad esempio, la domanda che i policy makers non prendono in considerazione con la dovuta attenzione riguarda l'impatto economico e sociale che avrà sulla popolazione una determinata politica. E quindi:

- Chi pagherà questa spesa?
- Non è possibile spendere queste pubbliche risorse in altri settori?
- E' proprio necessaria questa opera?
- Sono possibili soluzioni alternative?

Vanno quindi rivisti e ampliati i parametri per valutare la necessità e la quantità di spesa pubblica nel campo della mobilità. Bisogna però partire dalla premessa che non ci sono piani ottimali, ma soltanto piani credibili perché sviluppati partendo dalla necessità dei cittadini.

Inoltre comprendere se la spesa vale l'impresa non è un'operazione fattibile se non si decide quale direzione intraprendere attraverso processi politici.

Solo ed esclusivamente tenendo conto di questo punti si potrà arrivare a formulare una politica pubblica che sia equa e legittima. Altrimenti non solo avremo un problema di sostenibilità ambientale ma anche sociale.

1.4 Mobilità e discriminazione.

"the woman who didn't stand up"
Rosa Parks Montgomery 1955

"Se sei un nostro cliente la mobilità è un dono"
Sponsor commerciale di una casa automobilistica per la Luiss

Il primo dicembre del 1955 a Montgomery, in Alabama; una donna africana, Rosa Louise McCauley Parks, sale su un bus cittadino e vedendo che era tutto occupato si siede al posto riservato ai bianchi. Immediatamente l'autista e gli altri bianchi reagiscono

intimandole di lasciare il posto libero. Lei non cede e sono costretti a chiamare l'intervento della polizia per farla smuovere. Da questo gesto iniziò il Boicottaggio dei "Bus di Montgomery", che diede l'avvio a una profonda e collettiva mobilitazione della comunità afro-americana contro il regime di segregazione al quale erano sottoposti.

La mobilitazione durò ben 381 giorni e tra i personaggi che vi presero parte c'era allora sconosciuto pastore Martin Luther King.

Potremmo dire che se Rosa Parks avesse avuto la macchina non sarebbe successo questo episodio.

Dal 1955 a oggi, in Luiss una nota casa automobilista ha lanciato una campagna pubblicitaria affiggendo alcuni cartelli con l'immagine di un'auto e con sopra lo slogan che recita: *"sei un nostro cliente la mobilità è un dono"*.

In questo caso il diritto alla mobilità è rappresentato dall'automobile, strumento individuale e iniquo. Ma soprattutto deve far riflettere la condizione in funzione della quale viene soddisfatto il diritto alla mobilità, infatti quest'ultimo viene garantito dall'essere cliente di una azienda, ovvero se paghi avrai il diritto. Ovviamente è una pubblicità, ma il messaggio trasmesso è sbagliato.

Risulta essere fondamentale riuscire a incorporare gli obiettivi di equità e di giustizia sociale nelle politiche dei trasporti²².

Così da garantire che il "diritto di movimento" sia una condizione soddisfatta e valida per tutti.

I tempi sono cambiati, ma le discriminazioni sono rimaste; certo difficilmente assisteremo, fortunatamente, a un caso come quello di Rosa Parks, ma un'amministrazione che lavora all'elaborazione di un determinato piano che favorisce l'automobile compirà un atto discriminatorio colpendo coloro che non possono guidare o che semplicemente preferiscono metodi alternativi di spostamento e non assumendo minimamente le esternalità negative sull'ambiente.

Insomma la differenza è che se prima le disuguaglianze dipendevano dal colore della pelle e dall'appartenenza a un'etnia piuttosto che un'altra, ora invece i discriminati saranno:

-
- i poveri;
 - i diversamente abili;
 - i non motorizzati.

Contemporaneamente quello che è avvenuto nell'ultimo secolo è stato andare nella direzione di garantire una maggiore mobilità, sia da un punto di vista privato che come offerta del pubblico ai cittadini.

Di fatto se teniamo conto degli attuali indicatori:

- numeri di spostamenti;
- numero di persone trasportate;
- numero di veicoli.

²² Todd Litman, Marc Brenman "A New social equity agenda for sustainable transportation" Victoria Transport Policy Institute, 8/003/2013.

Noteremo certamente un aumento generale e complessivo della mobilità, ma che al tempo stesso non corrisponde un aumento pedissequo dell'accessibilità²³.

Vengono cioè valutati e misurati i numeri di spostamenti, il numero di persone coinvolte, ma non vengono presi in considerazione le eventuali esclusioni di alcuni gruppi a questo diritto.

Anche in questo caso i dati vengono in aiuto, prendiamo l'esempio del nostro paese:

L'Italia è tra i paesi più motorizzati in Europa con 62 auto ogni 100 abitanti, seconda sola al Lussemburgo e tra i luoghi con più vetture nel mondo. Il tasso di motorizzazione è passato da circa 501 autovetture ogni mille abitanti nel 1991 a circa 621 nel 2012²⁴.

Sono aumentate i mezzi di trasporto privati, ma questo vuol dire che c'è stato un collettivo miglioramento? Ma soprattutto, questo incremento comporta una maggiore sostenibilità ed equità?

È cosa certa che in mancanza di politiche pubbliche eque gli individui orienteranno le loro scelte sull'acquisto di mezzi privati che rimangono comunque lo strumento preferibile rispetto ad altri mezzi di trasporto. In questi casi prevale la disponibilità del reddito pro capite e il miglioramento del benessere sarà solo a livello individuale.

Si tratta di capire la direzione che vogliamo intraprendere.

Se il nostro obiettivo è ottenere maggiore equità sociale dobbiamo definire un significato collettivo e legittimo di -equità- e poi ,a seguire, stabilire una serie di obiettivi secondari collegati a indicatori che misurino l'evolversi della situazione in funzione di essi.

Quindi se vogliamo una mobilità sostenibile sia da un punto di vista sociale che ambientale dobbiamo procedere a una rivisitazione netta del sistema attuale sistema dei trasporti.

Se non facciamo questa analisi con un approccio diverso, cresceranno le iniquità e i costi del sistema fino al punto di diventare talmente insostenibile da non essere più reversibile.

Partiamo da una definizione di equità sociale:

una distribuzione dei vari impatti (benefici, svantaggi e costi) equilibrata²⁵.

Si tratta di un requisito importante per lo sviluppo sostenibile di un sistema, economico, sociale e ambientale.

L'errore è di considerare l'equità sociale come un problema di giustizia sociale, che tende a focalizzare l'attenzione su l'illegalità, l'accessibilità all'automobile e l'impatto dell'inquinamento in alcune situazioni e solo in determinate comunità.

Un'analisi sull'equità sociale deve essere necessariamente più comprensiva, per esempio dobbiamo valutare:

- la porzione di fondi destinata alla costruzione di strade e parcheggi;
- gli indicatori, come detto prima spesso misurano le performance solo dei mezzi di trasporto non calcolando quelle degli utenti non motorizzati;

²³ Victorian Transport Policy Institute- A new social equity agenda for sustainable transportation

²⁴ Istat: "Rapporto Noi Italia, 100 statistiche per capire il Paese in cui viviamo" <http://Istat.it/>

²⁵ Todd Litman, Marc Brenman" A New Social Equity Agenda for Sustainable Transport" VTPI, 8/03/2013

- le norme urbanistiche, infatti i piani urbanistici richiedono una quota minima destinata al parcheggio, senza considerare la reale necessità dei proprietari di casa e occupando quote considerevoli di spazio pubblico;
- Nella formulazione dei piani della mobilità il territorio e i trasporti sono presi in considerazione separatamente a scapito del territorio.

La maggior parte delle politiche sulla mobilità tiene conto solamente del trade-off mezzo privato- mezzo pubblico.

Considerando che entrambe le scelte hanno pro e contro, ma di fatto non riducono il trasporto di merci e persone, ma, come detto prima, tendono a farlo sviluppare costantemente nel tempo come se avessimo a che fare con un effetto inflazione²⁶. I piani della mobilità vengono elaborati dagli assessorati competenti, ovviamente preoccupandosi di realizzare un prodotto nel minor tempo possibile e cercando di impiegare meno risorse possibili, ma non preoccupandosi dei diritti²⁷.

Siamo tutti d'accordo nell'affermare che nonostante l'automobile rappresenti lo strumento migliore per spostarsi, perché concede la massima libertà, sia al tempo stesso anche il più iniquo per questi motivi :

- Il governo spende per gli automobilisti ingenti risorse, costi che vengono scaricati sulla fiscalità generale;
- Con strade più ampie dove il limite di velocità è alto e con motori sempre più potenti e veloci aumenta il volume del traffico, il rischio di incidenti stradali per tutta la comunità: gli stessi automobilisti, i ciclisti e i pedoni, cresce la quantità dell'inquinamento dell'aria e del suolo;
- Gli impatti negativi sono di tipo regressivo, ovviamente colpiscono in misura maggiore chi preferisce modalità di spostamento come la bicicletta, il trasporto pubblico o la camminata.
- Queste politiche tendono a sviluppare una dipendenza dall'automobile, con un sistema di trasporto e il territorio modulati sulla necessità di favorire l'accesso all'automobile.

La scelta di una soluzione politica piuttosto di un'altra è da analizzare dal punto di vista delle ricadute sociali, una politica che favorisce le automobili chi colpisce?

Un altro esempio, i piani urbanisti sono tendenzialmente generosi nell'offrire parcheggi per posti macchina, ma in questa maniera viene discriminato chi non guida o chi non ha la macchina, si tratta una distorsione che crea un aumento del prezzo per l'appartamento, discriminando alcuni possibili gruppi di acquirenti.

Questa distorsione crea sussidi orizzontali che trasferiscono ingenti risorse da proprietari di pochi mezzi o addirittura nessuno a chi invece ne possiede in numero maggiore.

Il risultato è un maggiore costo per la prima categoria che troverà minore utilità nel comprare casa rispetto ai secondi.

²⁶ Corrado Poli "mobility and environment" 2011:72.

²⁷ Todd Litman, marc Brenman " a new social equity agenda for transportation sustainable transportation", VTPI, 8/03/2013.

Anche per i mezzi di trasporto pubblici dobbiamo fare una dovuta analisi di pro e contro. Per esempio ci sono molte ragioni per migliorare il sistema del trasporto pubblico perché se:

- Riduce le congestioni del traffico;
- Abbassa i costi dei pedaggi di parcheggio e strade;
- Abbassa i costi di consumo energetico;
- Riduce il numero di incidenti;;
- Riduce il livello di inquinamento
- E aumenta il livello benessere fisico e personale.

Allo stesso tempo ci sono fattori che contribuiscono a creare svantaggi all'utilizzo dei trasporti e che creano disuguaglianze e minore accessibilità:

- Basso reddito;
- Disabili;
- barriera di linguaggio;
- luoghi isolati;

Si deve quindi predisporre una serie di indicatori che misurino gli effetti di una scelta su un gruppo sociale. Per esempio è stato dimostrato di come il trasporto sia il garante di maggiori opportunità formative, educative e lavorative, quindi del diritto a uguali opportunità per tutti. La mobilità è un importante test di equità²⁸. Nella città di Tallin, capitale della Lettonia, il trasporto pubblico è stato reso completamente gratuito per tutti i residenti. È stato riscontrato un aumento di domanda soprattutto nei quartieri più poveri per poter recarsi a lavorare nel centro cittadino, tradizionalmente più ricco. I cittadini che ne beneficerebbero sono circa 450mila, ma sono quelli con reddito più basso che ne hanno più bisogno ed è infatti a loro che il sindaco ha rivolto l'iniziativa. Il progetto è iniziato il primo gennaio 2013 e ad oggi ha:

- ridotto il volume degli ingorghi del 15%;
- umentato del 12 % l'utilizzo del TPL (trasporto pubblico locale);
- ridotta la presenza delle automobili in città del 9%²⁹.

L'iniziativa ha reso Tallin " capital of free and public transport", ad oggi nonostante quest'opera sia finanziata interamente dalle casse comunali circa il 76% della popolazione si esprime " favorevole" al programma.

Senza un adeguato trasporto è difficile garantire un accesso all'educazione e al lavoro. Soprattutto dobbiamo fare un'analisi il più possibile ampia che coinvolga tutti i soggetti interessati e non solo alcuni.

Quando i policy makers elaborano piani del traffico o della mobilità devono ricollegare i loro obiettivi con gli obiettivi di equità e sostenibilità.

Ci deve essere coerenza all'interno di una politica pubblica e nel processo di pianificazione.

²⁸ Todd Litman "Evaluating Transport Equity", Victoria Transport Policy Institute, 5 novembre 2013.

²⁹ Commissione Europea per l'ambiente http://ec.europa.eu/environment/ecoap/about-eco-innovation/good-practices/estonia/20130617-capital-of-free-public-transport_it.htm

Accade che spesso la maggior parte dei diritti individuali di libertà dell'uomo prevalgono in misura maggiore sul diritto dell'ambiente, di equità sociale e ambientale.

E' un dato culturale, i valori di riferimento cambiano da comunità a comunità.

Questo ragionamento potrebbe essere accettabile, per esempio se stilassimo una scala di valori potrebbe essere sarebbe largamente condivisa una supremazia del diritto di libertà individuale sull'equità.

Fermo restando che non ci sono metodi assoluti e scientifici per elaborare e realizzare un obiettivo di equità, questa decisione dovrebbe riflettere bisogni e valori di una comunità³⁰.

³⁰ Victoria Transportation Policy Institute "Evaluating Transportation Equity", <http://www.internationaltransportforum.org/> , dicembre 2013.

2. Capitolo Aspetti politici.

Se non saremo noi a prenderci cura della politica, sarà la politica a prendersi cura di noi.

2.1 La politica che non decide: la mobilità in mano ai tecnici.

Passeremo dal governo delle persone al governo delle cose.

Parte delle responsabilità di una cattiva gestione dei piani della mobilità sono attribuibili alla classe politica passata e attuale e alle figure alle quali hanno fatto affidamento. Chi ha giustificato questo modo di fare? L'elettorato, si pensa ingenuamente che il governo di una comunità dopo le elezioni sia responsabilità dei politici e di loro soltanto senza apportare ulteriori verifiche dell'operato fino alla prossima campagna elettorale. Questa idea ha radici nella concezione che l'uomo ha della politica e dei metodi utilizzati da essa per operare.

È un problema principalmente di tipo "epistemologico" siamo convinti che scienziati, tecnici, ingegneri della mobilità abbiamo il dovuto livello di conoscenze per elaborare soluzioni migliori. Di conseguenza il politico lascia spazio a queste figure e si affida alle loro soluzioni.

Non solo il politico, larga parte dell'elettorato ripone una fiducia a priori nei confronti della scienza e delle sue soluzioni, che vengono spesso considerate come le migliori *in se* in quanto frutto di figure professionali obiettive e neutre che lavorano seguendo una metodologia efficace.

Manca la voglia di lavorare a un'idea diversa, nella quale la soluzione migliore, in questo caso la più condivisa, possa venire elaborata sulla base della partecipazione dei cittadini ai processi di formulazione delle politiche.

In campo della mobilità il traffico non è la patologia, ma la conseguenza.

Come risolvere il problema della congestione del traffico cittadino? Se consideriamo quanto scritto prima ecco che un ingegnere della mobilità applicherà la soluzione più immediata e per se logica: la costruzione di un'altra via. Sembra una soluzione scientifica e inconfutabile ma non lo è, non è la soluzione migliore. Architetti, tecnici della mobilità, ingegneri e design della città focalizzano l'attenzione sulla costruzione di opere adottando un approccio e una visione vecchi di migliaia di anni.³¹

Questa azione rientra in un riquadro più ampio di azioni scontate che si sono rivelate inefficaci. Serve quindi apportare il prima possibile un cambiamento nei processi di formulazione delle politiche, rivedere l'approccio al metodo di soluzione dei problemi dei cittadini.

Non serve pensare che "la scienza sia l'unico strumento capace di aiutare l'uomo a risolvere i problemi della natura e della povertà". Nondimeno la scienza è stata e continua

³¹ Corrado Poli "mobility and environment" 2011:5

a essere, la maggior parte delle volte, schiava delle corporazioni economiche e tecniche. In questa maniera allontanarsi dal pensiero dominante è impresa ardua. È difficile ottenere un parere obiettivo.

La complessità dello stato della tecnologia non esclude il giudizio di merito e di valore delle persone. Spetta sempre alle persone dover prendere una decisione su cosa fare e come fare. La questione ancora una volta è etica. Ogni giorno i cittadini vivono gli effetti della crisi ambientale:

- Inquinamento dell'aria
- Inquinamento acustico, dell'aria
- Aumento dei rifiuti
- Aumento di problemi di salute
- Perdita consistente di spazi verdi,
- Aumento della distanza tra luoghi del consumo e luoghi della produzione.

Queste problematiche diventano sempre più stringenti e richiedono risposte veloci ed efficaci. Il tempo è una risorsa scarsa, il pericolo è che con un vincolo sempre più ridotto il pericolo di adottare soluzioni veloci e populiste aumenti. Abbiamo bisogno della catastrofe per promuovere un cambiamento? Il populismo sfrutta la conoscenza scientifica adducendo che sia un'opinione neutra e indipendente e gli scienziati sono gli unici legittimati a poter risolvere i problemi.³²

La verità alla lunga non emerge *da se*, ma devono essere frutto di processi. Le decisioni devono essere frutto di processi di negoziazione e quest'ultimo deve essere necessariamente politica.

L'obiettivo finale è di cambiare gli attuali modelli di vita, rimodulare su nuove esigenze che abbiano in contro il rapporto con la natura.

Per attuare questo cambiamento dobbiamo "ri-disegnare" l'ambiente.

Se non vogliamo che le persone si rechino al centro commerciale puntualmente con l'automobile, che le strade non siano solo spazi occupati solo da mezzi di trasporto privati e pubblici motorizzati e che sempre più spazi di suolo vengano occupati dalla costruzione di infrastrutture e cementificate in maniera difficilmente reversibile dobbiamo prendere una decisione.

Fino ad oggi l'attività di amministrazione e di soluzione di problematiche inerenti la viabilità sono state affrontate principalmente da ingegneri e tecnici, ai politici toccava solamente il compito di ratificare e di inaugurare l'opera.

La classe politica ha quindi optato, adeguandosi, alla soluzione più facile da attuare: affidarsi al dirigente tecnico; successivamente al politico spettava addurre le ragioni per la costruzione di una nuova strada al suo elettorato, alludendo alle più disparate motivazioni, per esempio che essa rappresenta un "bene per la collettività" perché garantisce "facilità di spostamento in quanto elimina i problemi di traffico" e che sia "volano di crescita per tutti".

³² Idem 2011:36

Un esempio emblematico della dominanza dei tecnici sulla politica è rappresentato dalle pubbliche amministrazioni e dai vertici politici. In questi casi un assessore o un ministro addetto al settore della mobilità non adeguatamente formato finisce prigioniero dei processi burocratici e delle iniziative dei dirigenti che conoscono meglio di chiunque l'ampia macchina burocratica. I politici, rappresentanti dei cittadini, hanno rinunciato al ruolo di messa in atto degli interessi dei rappresentati.

Ci siamo resi conto di vedere solo i nostri strumenti le nostre burocrazie e istituzioni autoreferenziali non operano più razionalmente per la soluzione dei problemi, ma solo per conservare se stesse.³³

Ma chi legittima queste opere?

A queste scelte non solo manca la legittimità dell'opera da parte dei cittadini, manca il bisogno che dovrebbe portare alla formulazione dell'opera.

Qual è il bisogno che porta alla costruzione di una nuova infrastruttura viaria?

Se una comunità viene penalizzata dalla costruzione di un'opera è giusto che subisca e che inoltre paghi pure la costruzione?

Per questo bisogna rivedere quelli che sono i processi delle formulazioni delle politiche pubbliche, assumendo di andare verso un obiettivo di maggiore democrazia e partecipazione.

Solo aprendo i processi di formulazione possiamo trovare e assumere nuove alternative. Il processo di formulazione di una politica dovrebbe partire seguendo un modello di *bottom-up* il più largamente condiviso.

La fase di progettazione e di messa in atto andrebbe profondamente rivista, facendo dunque attenzione e rivalutare il ruolo esclusivo degli ingegneri e dei tecnici e puntando sulla multidisciplinarietà.

I tecnici sono figure che devono essere ridimensionate da ruolo egemone di policy makers e devono diventare "funzionali" allo scopo politico per questo dovrebbero svolgere ruoli di consulenza e di educazione, garantendo quella metodologia che li contraddistingue affinché tutto il processo segua delle norme e delle fasi garantite.

Alle due categorie di politici e tecnici bisogna aggiungerne una terza: le figure professionali umaniste, come sociologi, psicologi e filosofi.

Spetta alle figure umaniste raccogliere quelli che sono i bisogni dei cittadini e riportarli, dialogando con la classe politica, a una coerenza interna, in questa maniera dobbiamo ristabilire il nesso di consequenzialità tra proposte formulate e obiettivi.

Abbiamo compiuto una descrizione e un'analisi della situazione politica passata e attuale, evidenziandone le criticità. Questo cambiamento passa da una rivoluzione culturale che coinvolga quanti più cittadini e persone possibili, assumere consapevolezza individuale della propria azione politica è alla base di qualsiasi altra futura azione.

³³ Corrado Poli "Le città flessibili" 2009:3

2.2 Soggetti di cambiamento e valori.

"Il cambiamento spetta ... prima individualmente e poi collettivamente arriverà"

Paletti- Il cambiamento-

Il significato di cambiamento è " mettere qualcosa al posto di".

Nel nostro caso, per quanto scritto fino adesso, per modificare l'attuale sistema dobbiamo - cambiare - i valori e le motivazioni che portano le persone a compiere determinate scelte quotidiane.

All'attuale scala di valori, che assumiamo come data e che esclude i temi ambientali, dobbiamo inserirne di nuovi e che siano inclusivi del rapporto uomo-ambiente.

L'obiettivo è rimodulare gli stili di vita dei singoli, influenzare i comportamenti degli individui per arrivare a una rivoluzione complessiva del sistema.

L'individuo ha due modi per mostrare i propri gusti:

- Il voto, nel sistema politico;
- L'acquisto, nel mercato.

Se agiamo sui valori che orientano le preferenze e i consumi degli individui agiremo indirettamente sull'offerta politica e sulla produzione dei beni.

Il cambiamento degli stili di vita deve avvenire per permettere una rivoluzione ampia nel sistema nel suo complesso.

Se ad oggi le pratiche di elaborazione di piani della mobilità sono andate puntualmente nelle direzione di incentivare l'utilizzo del mezzo privato è perché la cittadinanza e l'elettorato in questione hanno plaudito e votato il politico che aveva realizzato la strada piuttosto che altro. È lecito dire che abbiamo avuto un elettorato scarsamente sensibile alle tematiche ambientaliste e poco propenso a pensare a possibili alternative.

Ma siamo a un punto di svolta perché i problemi che hanno alla base la natura e l'ambiente coinvolgono sempre più persone e muovono fette di opinione pubblica in misura sempre maggiore.

Si sta formando una coscienza " ambientale" attenta e sensibile a quelle che sono le risposte in questo campo. Ma non basta.

Il problema è che come spesso accade, detta in termini psicoanalitici- noi potremmo suggerire alle persone quale sarebbe il comportamento più razionale, ma loro , purtroppo, continueranno ad adottare i loro comportamenti abitudinali.

Perché? La velocità con cui un individuo modifica il suo atteggiamento varia a seconda dell'ambiente, se è più o meno favorevole al cambiamento, alla sua sensibilità al tema, al grado di istruzione e al suo livello di reddito.

L'individuo considera in ogni dato momento costi e benefici della sua scelta adottando un limite temporale piuttosto che un altro.

Quindi nel momento della scelta del mezzo, tra privato e pubblico in un contesto qualsiasi, con scarsa efficienza del TPL(trasporto pubblico locale) e prezzi bassi delle materie prima,

anche il più fervente degli ecologisti sarebbe incentivato a utilizzare l'automobile. E viceversa un sistema in cui vengono tassate con accise sugli idrocarburi, dove i limiti di velocità sono contenuti e c'è un sistema di trasporto ramificato e puntuale ecco che la situazione è invertita anche colui che non ha cuore la natura, forse anche inconsapevolmente, finirà per sostenere quel sistema virtuoso.

Anche se razionalmente e con una scadenza ottica di tempo nel lungo periodo sarebbe giusto preferire il mezzo pubblico, l'individuo sceglie in funzione del breve periodo, perché come giustamente asseriva J.M. Keynes – nel lungo periodo siamo tutti morti-.

Considerando che i costi ambientali e sociali si ripercuotono nel tempo e su un gruppo di persone eterogenee e vasto.

La mancata opposizione di interessi contrapposti a determinate politiche negative all'ambiente e alla natura hanno pesantemente condizionato il sistema.

Cambiare sarà difficile e lo dovremo fare seguendo la struttura pensata da Corrado Poli che parla di una rivoluzione della mobilità basata su:

- Sviluppo di nuove idee
- Creare competizione tra stili e innovazioni tecnologiche differenti e infine
- Ricostruire il rapporto tra persone e territorio.³⁴

Come asserito prima, dobbiamo riportare l'azione politica al centro dell'azione dell'uomo. Alla stessa maniera non possiamo più pensare che abbiamo " un problema ambientale" solo quando si palesa sotto forma di evento che ricade sulla nostra vita.

La questione ambientale è parte integrante della nostra vita e ne dobbiamo avere piena consapevolezza.

È assolutamente necessario comprendere la conseguenza delle nostre azioni sull'ambiente e sulla natura. Lo sviluppo tecnologico è uno strumento che ci può permettere di risolvere eventuali problemi ma non è la soluzione.

Di fatti la soluzione deve essere un cambiamento che riguardi i campi:

- Dell'etica
- Della giurisprudenza
- Della tecnologia
- E infine della politica.³⁵

La questione ambientale deve essere quindi alla base, è il punto centrale il nuovo paradigma di coniugazione degli altri temi, come quelli:

- Della giustizia sociale
- Libertà individuale.

Ora serve porsi alcune legittime domande:

- Quali sono i valori alla base che saranno alla base dei nuovi stili di vita?
- quali sono i soggetti di cambiamento?

³⁴ Corrado Poli " mobility and environment" 2011:9

³⁵ Ibidem 2011:32

La vecchia divisione politica si basava appunto sulla frattura "equità sociale- libertà individuale" determinandone la divisione sociale e la costituzione delle due classi contrapposte proletariato- capitalisti.

Oggi questa frattura non esiste, se partiamo dalla premessa espressa possiamo addurre come la nuova frattura, le due classi innovatori- conservatori³⁶.

Dove i secondi difendono l'attuale sistema economico e politico, cercando di mantenere le posizioni di potere e di accesso alle risorse e il potere su come distribuirle.

Mentre i primi sono una categoria dove rientrano le persone che ritengono necessario cambiare e che effettivamente percepiscono il cambiamento climatico e in generale il peggioramento della qualità della vita come prioritario tra i temi da affrontare. Si tratta di una classe sociale ampia

Chi appartiene al gruppo degli innovatori deve partire da principi diversi:

- *Principio di precauzione*, le scelte che compiremo devono seguire l'ottica che i problemi devono essere evitati, meglio agire oggi in maniera oculata compiendo una scelta che richiede tempo e risorse piuttosto che traslare in avanti e sulle generazioni future i problemi e i costi. Quando entrambi saranno più difficili da risolvere e con un impiego maggiore di risorse. La costruzione di una strada è realmente un'opera indispensabile e reversibile? Chi paga per la sua costruzione oggi e chi domani per il suo smantellamento?
- *Principio di responsabilità*, stabilire con chiarezza il nesso di causa e conseguenza. Chi sbaglia deve pagare in maniera diretta. Una scelta politica deve necessariamente considerare anche i costi sociali, nel caso questo principio venisse meno i soggetti coinvolti nel processo di formulazione e realizzazione devono risarcire (non intendo in maniera esclusivamente economica).
- *Principio di identità*, nel momento in cui si compie una scelta politica bisogna fare in modo di minimizzare le discriminazioni. L'obiettivo finale deve essere quello di raggiungere un ottimo paretiano.
- *Principio di compensazione*, Nel caso non fosse possibile adempiere al principio precedente bisogna fare in modo che il gruppo di persone che è stato colpito dalla realizzazione della politica o semplicemente sia stato escluso ottenga una compensazione sulla base del valore di mercato e delle opportunità perdute.
- *Principio di sostenibilità*, la realizzazione di un'opera deve essere sostenibile economicamente sia nel breve che nel lungo periodo, cercando di soddisfare i bisogni del presente senza compromettere quelli delle generazioni future.

A partire da questi principi dobbiamo cambiare attraverso una "rivoluzione culturale"³⁷ capace di creare un'etica ambientalista che sia punto di partenza verso un nuovo modello di società e un nuovo paradigma sostenibile di sviluppo.

³⁶ Giovanni Pugliese dal blog <http://cittacomune.wordpress.com/>

³⁷ Corrado Poli "mobility and environemnt" 2011:55.

2.3 Nuove interpretazioni e obiettivi.

"Il trend non è il destino"
Corrado Poli

La problematica del traffico urbano abbraccia vari valori etici:

- Rischi per la salute
- Responsabilità ambientale per il surriscaldamento del globo
- Giustizia sociale e la distribuzione di risorse pubbliche

Le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti, i numeri indicano un peggioramento del livello mediano della qualità della vita, le stesse preferenze degli individui e c'è un condiviso pessimismo nei confronti del futuro, si starà peggio.

Abbiamo parlato di una rivoluzione sia nel campo dell'ambientalismo che in quello della mobilità, quali sono i passaggi dai quali passerà?

Questo cambiamento parte sicuramente da una rivoluzione culturale che favorisca l'emergere e la diffusione di nuove pratiche, ma queste "buone azioni" quali obiettivi devono avere come riferimento?

Qual è la direzione che la società deve seguire?

Proviamo a stilare una serie di obiettivi suddividendoli in tre macro gruppi:

- *Sociali*: equità, benessere e salute delle persone, preservazione di una comunità coesa;
- *Ambientali*: riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del rumore, preservazione degli spazi verdi e aperti e quindi della biodiversità della flora e della fauna.
- *Economici*: mobilità efficiente sviluppo economico locale.

Chi deve sviluppare un piano della mobilità urbana deve fare necessariamente attenzione a questi tre obiettivi con i conseguenti indicatori.

Non ci possiamo permettere che ci sia incoerenza tra politiche, obiettivi e indicatori, i tre risultati devono operare in una cornice omogenea.

Un errore a cui dobbiamo fare attenzione è di non considerare escludibili e rivali questi tre raggruppamenti. Puntare su una scelta sostenibile da un punto di vista ambientale e sociale non penalizza l'economia, le nuove proposte devono essere quindi integrate e soddisfatte in maniera armoniosa in un'ottica di nuovo rapporto natura-ambiente.

Sulla base di questi macro obiettivi è giusto specificare che non basta avere un obiettivo diverso, serve soprattutto un approccio diverso.

Parliamo quindi di una questione di metodo, dobbiamo sicuramente invertire l'approccio utilizzato fino ad oggi nell'elaborazione dei piani della mobilità urbana e non.

È compito dei policy makers attivare i canali di comunicazione tra i cittadini e le istituzioni e la pubblica amministrazione.

La comunicazione, letteralmente "mettere assieme" è un elemento cruciale nella composizione degli interessi³⁸.

Il politico dovrebbe essere orientato a seguire questo approccio per la sua stessa carriera, al tempo stesso gli elettori dovrebbe essere più attenti a premiare politici chiari e trasparenti.

Una buona politica è alla base di tutto.

Non esistono piani perfetti, esistono solamente soluzioni condivise. Se vogliamo capire di cosa c'è bisogno non dobbiamo altro che domandarlo ai diretti interessati, raccogliere gli interessi leggeri in maniera distaccata e comporli in un quadro più ampio che risulti essere in una cornice di equità e sostenibilità.

Quindi una soluzione che incentivi la mobilità sostenibile a Portland attraverso incentivi a chi utilizza il mezzo della bicicletta ecco che può rivelarsi totalmente inadatta se applicata a Roma.

C'è sempre una certa distanza tra l'innovazione tecnologica e o sociale e la sua concreta applicazione. Quando si parla di politiche pubbliche la differenza spesso tra un esito positivo o negativo la fa la credibilità dell'istituzione stessa che la propone e il grado di partecipazione dei cittadini alla buona esecuzione della politica.

Politiche calate dall'alto, senza partecipazione nel processo di formulazione e senza un'adeguata campagna informativa sono irrimediabilmente condannate all'insuccesso. Per cambiare i comportamenti dei singoli cittadini bisogna puntare nel tempo attraverso approcci multi modali che spazino dalla campagna pubblicitaria all'incentivo di una pratica a discapito di un'altra.

L'aumento di partecipazione, la trasparenza e il ruolo fondamentale della comunicazione giovano non solo a identificare meglio la domanda di spesa pubblica ma servono anche in funzione di opposizione agli interessi contrapposti delle lobby dei grossi gruppi corporativisti.

Al tempo stesso una maggiore partecipazione ai processi politici riduce il conflitto sociale. I tre obiettivi descritti prima possiamo vederli come tra grandi insieme tra loro tangenti e che sommati formano l'insieme della politica.

Tra questi un'altra distinzione che possiamo operare risulta essere quella di distinguere obiettivi a breve e a lungo termine, cercando di capire quali sono raggiungibili con facilità e in poco tempo e quali no.

I temi della giustizia sociale e dell'equità devono essere un elemento fondamentale in qualsiasi azione, ma sono raggiungibili operando nel tempo una serie di politiche volte a favorire la diffusione e la realizzazione di essi.

Per capire il complessivo andamento dobbiamo considerare gli indicatori, da esempio percentuale di traffico privato e percentuale di persone che utilizzano il mezzo pubblico. Non solo, accanto a indicatori numerici dobbiamo prendere in considerazione anche indicatori soggettivi e descrittivi.

³⁸ Idem 2011:91

Capire non soltanto a livello macro l'andamento delle nostre politiche, ma come vengono percepite e se c'è un cambio delle aspettative nelle preferenze degli individui.

Garantire l'equità senza però eliminare la libertà individuale, costringere gli individui a compiere spostamenti solo con una modalità non è il massimo della libertà individuale. Cercando di ridurre al massimo le distorsioni tra equità e individuale dobbiamo sviluppare la possibilità per l'individuo di spostarsi in maniera multi modale.

Infatti il nodo non è di vietare alcune scelte, ma creare l'offerta di servizi per ottimizzare gli spostamenti e andare a incidere sul motivo che causa lo spostamento.

Perché la gente si reca in mazza al centro commerciale? Dobbiamo capire i bisogni delle persone e andare a lavorare sugli strumenti attraverso i quali essi cercano di soddisfarli. Nel nostro caso, una soluzione potrebbe essere disincentivare la costruzione di questi centri commerciali, favorire la diffusione di piccole attività commerciali in città o ancora, prendendo esempio da quanto sta accadendo con la rivoluzione informatica potremmo estendere, come già sta accadendo con alcune aziende, servizi di distribuzione al servizio. Eviteremmo un inutile dispendio di risorse economiche e personali.

Le ricadute positive di questa scelta da parte di un politico sarebbero numerose:

- Diminuzione del traffico;
- Aumento occupazionale;
- Comodità da parte del consumatore per raggiungere il luogo;
- Benefici psico-fisici, riduzione dello stress;
- Maggiore garanzia sulla qualità dei bene acquisiti
- Rapporto diretto e di fiducia consumatore- venditore.

Le soluzioni non diverse e incompatibili ma perfettamente integranti e funzionali tra esse. Per quanto riguarda il trasporto di persone, una soluzione a breve termine e di basso impatto sarebbe puntare sul trasporto pubblico riducendo la percentuale di mezzi privati come le macchine dalla strada.

Ecco alcuni disincentivi:

- Aumentare le accise sugli idrocarburi;
- riservare spazi preferenziali su strada ai bus;
- Parcheggi a pagamento;
- Istituzione zone 30 e congestion charge;
- Divieto di circolazione per macchine obsolete.

Vanno rivisti gli spazi cittadini, riducendo il limite di velocità stradale aumentiamo la sicurezza che incentiva le persone a utilizzare come mezzo per muoversi lo strumento della bicicletta. Questo va bene per coprire lunghezze fino a 2- max 5 chilometri.

Superata questa soglia alla bicicletta dobbiamo fare in modo che l'utente possa prendere un mezzo pubblico, come treno, bus, metropolitana.

Creare un efficiente servizio di car sharing in modo tale che le risorse che un nucleo familiare investe ogni anno nel mantenimento della macchina siano liberate per altre spese.

Se vogliamo una rivoluzione della mobilità la politica deve incentivare i mezzi più sostenibili e a basso impatto ambientale. Le ripercussioni culturali avvengono nel tempo e i risultati si vedranno soltanto dopo un certo periodo di tempo.

Nel cambiamento dei comportamenti molto fanno gli incentivi e i benefici che un individuo riceve dalla società.

Le città a misura d'uomo sono quelle che si sono sempre contraddistinte per aver realizzato politiche contro il mezzo privato, di conseguenza l'automobile presso quella comunità non ha mai guadagnato lo status di mezzo essenziale per muoversi.

L'accessibilità ai mezzi e l'efficienza ha fatto in modo che i cittadini abbiano dato una "risposta alla società", collettiva, una piccola rinuncia individuale compensata da un guadagno complessivo maggiore. Ma la rinuncia non è stata percepita vista l'efficienza dei mezzi e da una percettibile riduzione dell'inquinamento dell'aria.

Al contrario nelle città dov'è mancata una certa programmazione di politiche pubbliche sostenibili gli individui hanno dato una "risposta all'individuo", che ha preferito muoversi con il mezzo privato.

Un'altra importante misura che potrebbe ridurre gli spostamenti soprattutto dei pendolari è quella di garantire agli studenti fuori sede la possibilità di ottenere un alloggio vicino alla propria università. Così facendo ridurremmo la domanda e migliorerebbe l'offerta a favore degli altri consumatori.

Il tema della mobilità è una questione di scelta allocativa delle risorse, purtroppo comportamenti dati per scontati e una certa cultura restia a provar nuove soluzioni hanno a lungo condizionato il dibattito politico in Italia, facendone un paese a misura di automobile.

Se vogliamo cambiare le cose gli elettori devono incentivare un cambio della classe dirigente e politica di questo paese. Ma dobbiamo avere bene e mente quelli che sono gli obiettivi, serve una chiara e limpida visione da perseguire.

Conclusioni

Con questa tesi ho provato a fare due cose:

- sottolineare l'importanza di due temi: l'ambiente e la politica,
- e provare a indicare nuovi approcci di sviluppo del pensiero e di metodi operativi.

La mobilità declinata in maniera sostenibile può diventare un ottimo laboratorio di prova per sperimentazioni politiche e sociali. Però ci vuole un cambiamento nell'elettorato e nella classe politica, sono due soggetti che vivono in simbiosi e che s'influenzano a vicenda. Forse il difficile è comprendere da quale di questi due soggetti può non solo partire ma svilupparsi e rinforzarsi questo cambiamento.

Al tempo stesso le tematiche ambientali possono suggerire nuovi modelli di sviluppo che possono prendere il posto delle vecchie narrazioni del secolo scorso.

Al sistema capitalistico di produzione dobbiamo opporre un sistema che abbia nel cuore della sua azione il rapporto natura- uomo.

Da questo rinato rapporto dobbiamo, noi ecologisti, noi verdi iniziare a condurre le nostre battaglie sociali e politiche.

Dobbiamo superare l'idea che le cose vanno fatte per forza e ad ogni costo, alla costruzione delle infrastrutture possiamo contrapporre una maggiore efficienza nei servizi, direzione che fortunatamente alcuni paesi stanno seguendo.

Ma dobbiamo tenere bene a mente gli obiettivi e non scendere a patti con compromessi che possono oggi esser visti come grandi risultati, ma un domani divenire gabbie conservatrici.

Sono molteplici le domande irrisolte e le questioni affrontate marginalmente, tra le varie decisioni che ho dovuto compiere all'inizio di questo lavoro sicuramente rientra quella di non trattare un caso unico ma di affrontare il tema della mobilità sostenibile da un punto di vista complessivo ed etico.

Alla base della mobilità, come in molti altri campi ci sono le nostre azioni e i nostri comportamenti, dobbiamo ripartire da noi per cambiare il sistema e abbiamo poco tempo per farlo.

Bibliografia

- Poli C. "Mobility and Environment" , New York, Springer , 2011.
- Idem "Le città flessibili", Torino, Le antenne,2009.
- F. Lyotard, *Il postmoderno spiegato ai bambini*, Milano, Feltrinelli, 1987.
- Todd Litman " Evaluating transport equity" "Victoria Transport Policy Institute", No.2 5 novembre2013 VTPI(www.vtppi.org)
- Idem(2004), evaluating Public Transit benefits and costs, Litman T. Marc Brenman " a new social equity agenda for sustainable transportation, 8 march 2012, VITPI.
- Pugliese Giovanni " Gramsci, Putignano e le cose vecchie" <http://cittacomune.wordpress.com/>
- Istat: <<http://www.istat.it>>
- Commissione per l'ambiente e lo sviluppo, Rapporto Bruntland <http://wikipedia/>
- International Transport Forum <http://www.internationaltransportforum.org/> ,dicembre 2013.
- Commissione Europea per l'ambiente http://ec.europa.eu/environment/ecoap/about-eco-innovation/good-practices/estonia/20130617-capital-of-free-public-transport_it.htm ,17/06/2013.
- Marshall McLuhan "Gli strumenti del comunicare" <http://wikipedia.it/>