

Prima e dopo il lockdown

Movimenti e ‘ancoraggi’ nell’attesa di un mobility turn¹

Francesco Alberti
Iacopo Zetti

DIDA, Università degli Studi di Firenze
francesco.alberti@unifi.it
iacopo.zetti@unifi.it

© 2020 The Author(s)
This article is published
with Creative Commons
license CC BY-SA 4.0
Firenze University Press.
DOI: 10.13128/contest-12072
www.fupress.net/index.php/contesti/

keywords
mobility,
pandemics,
integrated policies

The dialectic between ‘movements and mooring’ is the pivot of the studies on ‘new mobilities’. This last is an interdisciplinary approach to the different forms of short and long-range nomadism of the contemporary world, which broadens, putting it somehow into question, a concept of mobility almost exclusively focused on the technical, managerial and infrastructural aspects of the different ‘modes of transport’. This dialectic, which the lockdown applied in many countries as a measure to contain the infection from Covid-19 has relaunched in dramatic terms, is variously declined in the contributions presented in this issue of Contesti through: methodological

L'uso al plurale del termine *mobility* per indicare un campo di ricerca interdisciplinare, volto ad approfondire gli aspetti problematici di un mondo sempre più ‘mobile’, si è affermato negli ultimi venti anni sul solco degli studi di John Urry (1942-2016), fondatore nel 2003 del CeMoRe (Centre for Mobilities Research) presso la Lancaster University e nel 2006, con Mimi Sheller e Kevin Hannam,

della rivista scientifica «Mobilities». Nel suo libro seminale, uscito con lo stesso titolo nel 2007, Urry ha messo in luce come il movimento di persone e cose rappresenti nelle sue molteplici e differenziate forme, motivazioni, modalità, una condizione pervasiva e caratterizzante, oggi più che in passato e in prospettiva sempre di più, della presenza umana nel mondo – tale da assurgere a nuovo paradigma sociologico per l'interpretazione della realtà contemporanea.

discussions; literature surveys and case study researches. The articles give a complex picture of both challenges and opportunities to be faced in the perspective of a paradigm shift of mobility, in order to make it more environmentally sustainable as well as more centred on people than on vehicles.

La tesi, affacciata nel dibattito internazionale negli anni '80 del secolo scorso, secondo cui lo sviluppo delle tecniche di comunicazione digitale avrebbe portato a una progressiva riduzione degli spostamenti materiali, si è in effetti ben presto rivelata fallace, dando ragione a chi – come Nicholas Negroponte, co-fondatore del MIT Media Lab – aveva intuito fin da subito che la moltiplicazione dei contatti interpersonali resa possibile dalle ICT si sarebbe rivelata un potente generatore di nuova domanda di mobilità: “L'uomo postmoderno è potenzialmente un nomade [...] Una certa teoria dice che se avessimo un buon sistema di teleconferenze o servizi a banda larga straordinariamente facili da usare, gran parte degli spostamenti sarebbero superflui. Potremmo stare tutti a casa, preservando lo strato di ozono ed evitando di affaticare e usurare i nostri corpi. Ma lo stare a casa non sarebbe il risultato più interessante della disponibilità di networks migliori. Troppo spesso si trascura un punto essenziale e cioè che noi possiamo muoverci liberamente

proprio perché abbiamo i mezzi elettronici per rimanere in contatto con la nostra sede. Nessuno va al di là del raggio di un colpo di telefono, di una trasmissione dati o di un fax dal proprio ufficio – o in effetti da qualsivoglia ufficio” (Negroponte, 1991).

Altri fattori, che negli ultimi decenni hanno assunto un peso crescente nel determinare un consistente e continuo incremento di tale domanda, sono legati alla crescita demografica ed economica dei paesi emergenti (che compensa ampiamente le limitate e localizzate contrazioni indotte dalla crisi industriale e finanziaria nei paesi occidentali), alla globalizzazione dei mercati (tra cui quello turistico, specificamente orientato a trasformare il viaggio verso qualsiasi destinazione in un prodotto di massa), alle questioni geopolitiche e, in tempi più recenti, ambientali e climatiche all'origine di fenomeni migratori di vasta portata (“the most massive movements of people in history since the Second World War or the Partition of India and Pakistan”, osserva Adey, 2006). Come ha messo in evidenza l'High-level Political Forum on Sustainable Development dell'ONU (HLPF), la mobilità e i trasporti incidono in modo significativo nella implementazione della maggior parte dei 17

obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, ed in particolare di quelli relativi alla riduzione della povertà; all'eliminazione della fame; all'accesso a servizi sanitari, acqua pulita, istruzione e occupazione; alla parità di genere; alla produzione di energie rinnovabili; alle nuove infrastrutture; alla sostenibilità urbana; alla produzione e consumo responsabili e ai cambiamenti climatici. Intesa come diritto, riconducibile nell'alveo più generale del "diritto alla città" (Lefebvre, 1968), la mobilità chiama in causa temi di giustizia sociale (Sheller, 2018) in termini di accessibilità ai territori ed ai sistemi di trasporto, rivelandosi una cartina di tornasole delle ineguaglianze da superare a scala planetaria, regionale e locale tra soggetti forti e soggetti deboli per collocazione sociale, provenienza geografica, reddito, genere, condizioni fisiche, ecc..

Sotto il profilo della sostenibilità ambientale e degli effetti sul clima, un obiettivo riconosciuto è invece la riduzione complessiva degli spostamenti effettuati con mezzi motorizzati, scardinando per quanto possibile il nesso tra crescita economica e domanda di trasporto: due aspetti solo apparentemente in contraddizione, che spingono a riflettere criticamente sugli attuali modelli di organizzazione, gestione e controllo della mobilità ai diversi livelli.

Con un esplicito riferimento – nel suo stesso titolo – all'accezione ampia fornita da Urry, si

è voluto dedicare questo primo numero del nuovo ciclo di «Contesti» al movimento di persone e beni, tanto sulle lunghe che sulle medie e brevi distanze, visto come fattore di trasformazione della città e del territorio, in relazione sia alle loro componenti spaziali e ambientali, sia alla dimensione sociale, economica e politica di tali cambiamenti. Sotto specifiche angolazioni, rivelatrici nell'estrema divaricazione delle dimensioni geografiche interessate della polisemia connessa alla sua essenza trans-scalare, ma anche di come il movimento possa in effetti interpretare tanto la libertà che lo stato di costrizione connessi rispettivamente al pieno esercizio della cittadinanza e alla sua totale negazione, il tema era già stato toccato nei numeri monografici della rivista *Democratic Streets* (n. 1-2/2016) e *Migrancy* (n. 1-2/2017), curati da Giancarlo Paba.

Collocandosi fra quei due estremi, le declinazioni del tema proposte nella call di *Mobilities*, messa a punto dai curatori intorno alla metà di gennaio 2020 e pubblicata sulla piattaforma FUP all'inizio di febbraio, comprendevano:

- questioni inerenti le diverse forme di 'nomadismo' generate a scala globale e locale da situazioni di emergenza o da nuovi stili di vita;
- pratiche, politiche e progetti riguardanti la mobilità e i trasporti, coerenti (o in netto contrasto) con gli obiettivi generali



Non ti scordar di me

Foto di Michela Cardia e Federico Nannini

della sostenibilità urbana e territoriale, anche con riferimento ai problemi legati al cambiamento climatico e alla transizione energetica;

- nuove infrastrutture o servizi di mobilità sostenibile, assunti come opportunità per interventi significativi di rigenerazione urbana e di valorizzazione dei paesaggi;
- studi e riflessioni sulla mobilità come diritto, da assicurare a tutti i cittadini attraverso la rimozione degli ostacoli di natura sociale, culturale, economica e fisico-sensoriale che nei diversi contesti ne impediscono o limitano il godimento;

- analisi e ricerche sul rapporto fra turismo, mobilità e sostenibilità.

Come si vede, nessun accenno alla pandemia incombente.

È difficile oggi ricostruire quanto, in quella fase iniziale di costruzione della rivista, il Covid-19 sia entrato nei nostri discorsi, ma se lo ha fatto è stato soltanto per commentare, come dato di cronaca, i problemi che stava affrontando la Cina, senza alcuna reale percezione della portata planetaria di quanto stava accadendo. Sarebbe retorico scrivere 'prima che tutto cambiasse' (espressione di

questi tempi abusata, spesso con malcelati intenti conservatori), ma certamente è vero che sul momento non si è tenuto conto che proprio i temi della mobilità sarebbero stati investiti in pieno da un evento che - per quelli sì - cambierà, dovrà cambiare, il modo in cui sono analizzati e (lo sosteniamo e speriamo prima di esserne certi) pianificati e progettati. Il 24 marzo, a due settimane dall'inizio del lockdown su tutto il territorio nazionale e due giorni dopo l'emanazione del DPCM che lo estendeva, nonostante le resistenze del mondo imprenditoriale, alle attività produttive non essenziali e faceva "divieto a tutte le persone fisiche di trasferirsi o spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, in un comune diverso rispetto a quello in cui attualmente si trovano, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute", un intervento di Paolo Pileri sul quotidiano «L'Avvenire», intitolato *Non si può tornare a quella "normalità"*, ci convinceva a richiedere all'autore - che gentilmente accettava - di sviluppare le sue argomentazione in un *position paper* con cui aprire il numero della rivista.

Negli stessi giorni, anche Corrado Poli ci comunicava la sua disponibilità a rivedere in chiave post-Covid i temi trattati nel suo *Mobility and Environment. Humanists versus Engineers in Urban Policy and Professional*

Education, con cui nove anni prima aveva ricondotto la necessità di una "rivoluzione nei trasporti" a quella "to shift dramatically from a technical to a political culture, and from an economic development oriented policy to an environmental centered one" (Poli, 2011). Per il resto, non sappiamo quanto gli autori che hanno risposto alla call avessero iniziato a lavorare sui loro testi prima del lockdown e quanto gli eventi abbiano riorientato il loro modo di trattare i temi. Certamente tutti hanno dovuto prendere atto della situazione e tutti propongono analisi e prospettive che risentono di quanto avvenuto, da punti di vista e angoli visuali diversi, su cui torneremo più avanti.

Dato atto che *Mobilities* non è tanto e solo un tema di mezzi di trasporto, di fluidificazione del traffico, di modalità di connessione fra due punti nel globo o in un'area metropolitana, bensì lo studio dei movimenti di persone, cose ed idee; una questione sociale, prima che tecnologica; politica, prima che di matematica dei flussi; culturale, prima che di rapporto spazio/velocità di spostamento, a tutto questo oggi dobbiamo aggiungere che è anche una questione sanitaria, sia pure indirettamente, visto che ciò che è cambiato non è il viaggio di una malattia (le popolazioni originarie delle Americhe furono sterminate più ancora che dalle armi dei conquistatori



Le icone invisibili

Foto di Lucie Gilormini e Ioana Necula

dai virus che questi portavano con loro), bensì la velocità con cui essa si sposta, in classe *business* o turistica. Nel saggio introduttivo al già citato numero di «Contesti» *Migrancy*, Giancarlo Paba raccoglieva la sfida di Urry e Sheller per un *mobility turn*, lanciando un appello accorato per una libera mobilità dei corpi, costretti dalle barriere ideologiche e politiche: un richiamo che assume oggi una prospettiva particolare e se declinato in generale propone passaggi tanto significativi quanto lucidamente anticipatori (come era proprio di Giancarlo) di realtà che le vicende attuali ci costringono ad attraversare: "Una caratteristica delle 'nuove mobilità' è particolarmente importante per i movimenti di popolazione: il sistema di spostamenti è definito dalla dialettica tra mobilità e immobilità, tra *mobilities and moorings*, tra movimenti e ancoraggi, l'interdipendenza tra questi due aspetti essendone un aspetto costitutivo. Le *new mobilities* sono quindi un fenomeno

relazionale complesso" (Paba, 2017). Quella dialettica in questi mesi è stata forzata verso uno dei due termini, non per scelta, ma per l'imposizione di un fenomeno naturale (prima che di un sistema politico/amministrativo). Sofferta da molti, compresa dai più a quanto pare, ma non sempre oggetto di quella attenta riflessione che servirebbe per ricostruire una cultura che ci permetta di gestire con cura ed intelligenza proprio quelle relazionalità complesse di cui non solo sentiamo il bisogno, ma che è indispensabile considerare se non vogliamo immaginare un futuro in cui la dialettica fra lo stare e l'andare sia sempre più gestita non da scelte, ma da crisi; ovvero dall'alternanza tra accelerazioni dei consumi (aiutate da una forma di *doping sociale*) e violente costrizioni che i cicli naturali, dopo essere stati troppo a lungo ignorati, ci impongono. Occorre per altro notare che, nel dibattito generale, il rapporto fra andare e stare è entrato non solo come ovvia necessità legata



alla situazione contingente, ma anche come nuova articolazione del lavoro a distanza ed in presenza, fra *learning* ed *e-learning*, *working* e *smart working*, riunioni e *skype*, incontri e *meet*, dove anche le parole hanno rapidamente cambiato senso, visto che uno *zoom* non è più oggetto o azione da fotografo, bensì da lavoratore, studente o semplicemente amico o parente in versione *e-lunch* o *e-aperitif*. L'impatto che l'improvviso avanzamento delle tecnologie di telecomunicazione, e soprattutto che il diffondersi della consapevolezza delle opportunità che risiedono nel loro uso, ha avuto in questo periodo sulla necessità di movimento dei corpi risuona anche nei temi trattati nei contributi di questo numero - ed in generale in tutto il dibattito sulla mobilità. Non mancano le ipotesi (di nuovo) su come questo influirà sugli spostamenti

fisici delle persone e delle merci, soprattutto nel loro ultimo miglio per quest'ultime, ma ancora siamo in difficoltà nel comprendere come cambierà la mobilità delle idee e la mobilità sociale. Se infatti la discussione sugli spostamenti delle persone ha visto riacuirsi la dialettica fra mobilità individuale (anche nelle sue forme *soft*, *shared* e/o *zero emission*) e collettiva, non esiste un campo di riflessione analogo nel discorso sui network digitali che prenda in considerazione la possibile differenza di opportunità da questi forniti quando sono basati sull'investimento (infrastrutture, apparati ecc.) dei privati o su quelle gestite da un soggetto pubblico, che

Icone invisibili

Foto di Giulia Giannetti e Virginia Marini

in questo settore non sappiamo per la verità neanche bene come identificare. Dovremmo domandarci: la grande fiducia che riponiamo nelle reti di comunicazione e che si basa sul fatto, certamente importante, che in questo periodo ci hanno permesso di superare una situazione di crisi senza rinunciare a molte cose, ha una ragione strutturale che prenda in considerazione come di infrastrutture e servizi per la mobilità stiamo comunque parlando? Esiste per altro un sottile paradosso, un po' insidioso, forse perfino difficile da sostenere in una rivista accademica. Nasce dalla migliore spiegazione sulla natura di un virus che ci è capitato di sentire in questo periodo, ovvero quella che usa l'informatica per spiegare la biologia (e non come di consueto l'opposto). Un virus non ha natura di essere vivente (o per lo meno è dibattuto), non è un microrganismo, un qualcosa che possiamo immaginare come un 'animale' microscopico; la più efficace immagine che ne chiarisce l'essenza è quella di un piccolo elemento di software. Pochi bit, incapaci di alcunché spesso, ma a volte in grado di provocare reazioni a catena così importanti da alterare l'intero comportamento di un sistema. In questo momento il parallelo fra virus che veicolano informazione dannosa tramite DNA o tramite bit è fin troppo facile e banale, ma una seconda domanda, che l'accostamento suggerisce, è: siamo sicuri che un'infrastruttura informatica ed un sistema regolativo basato sulla circolazione di

codici binari possa risolvere la contraddizione fra il muoversi e lo stare, tra *mobilities* and *moorings*, tra navigazione e ormeggi, riproducendo relazionalità locali che informino di senso gli spazi urbani che compongono le nostre città e territori? Un *mobility turn* è dunque indispensabile? Crediamo di sì, ma rimaniamo coscienti che i paradigmi, come li definiva Thomas Kuhn (1962), cadono in seguito a rivoluzioni scientifiche e che i sistemi di idee, come li definisce Edgar Morin (1991), sono autocentrici, autodossi e dotati di forti reazioni immunitarie. Gli articoli di questo numero sono una prima risposta, parziale per tempi e temi, alla domanda, ma forse indicativa di una dialettica. In futuro si tratterà di interrogarsi (ed il prossimo numero di «Contesti» *Beyond the pandemic* cercherà di aprire già uno spazio di dibattito) se questa rivoluzione è, almeno in piccolo, iniziata; se questo microscopico codice genetico che tanto ha influenzato il nostro vivere negli ultimi mesi è una spinta sufficiente per costringere un paradigma a reagire e magari modificarsi aprendosi a prospettive più rassicuranti. Naturalmente, come è indispensabile nell'avventurarsi in un campo di innovazione che comporta, ci pare evidente, profili di grande responsabilità, occorre, anche qui, una dialettica fra muoversi e sostare, mettendo in campo una lentezza che deriva dalla coscienza che "l'alta concezione delle cose del mondo

[...] è fatta, prima di tutto di incertezze ed è di incertezza in incertezza che essa si innalza ai gradi di un illuminante ritorno di coscienza” (Chamoiseau, Glissant, 2008).

In questa prospettiva incerta commentiamo anche i saggi che ci sono stati proposti, e adottiamo proprio questa prospettiva non perché i testi presentino un quadro non chiaro delle opinioni dei loro autori, e non solo perché, come scritto, risentono ovviamente di una situazione in forte e continua evoluzione; bensì perché la lettura assume un taglio laterale alla ricerca di un dialogo fra prospettive che si sono trovate, in corsa, nella necessità di ridiscutere i propri punti di vista. Dai testi emerge sicuramente una questione di diritti: diritto all'accessibilità, alla mobilità, alla lentezza, dove il dialogo fra questi assume un carattere più o meno mediato dalle tecnologie emergenti che vediamo tutti con fiducia, ma talvolta anche con preoccupazione.

Il termine 'accessibilità' è probabilmente quello che ha subito meno mutamenti della sua natura: Rossetti e Zazzi, citando Hansen, ci ricordano che il suo senso intimo è la misura della potenzialità di interazioni, una caratterizzazione che ricorda in qualche modo la stessa definizione di città (Webber, 1963) o la specificità dello spazio pubblico (Amin, 2008); Ombuen nota che il suo valore supera ormai quello della prossimità

e che basandosi su questa considerazione la pianificazione deve rimodulare gli spazi di vita e di servizio per la collettività; così come Zanirato, declinando il suo ragionamento più sul versante dei tempi che degli spazi, evidenzia, non unico, come la tecnologia, se ben inserita in un discorso innovativo sull'organizzazione della città e dei territori possa dare un contributo di grande valore. Eppure anche questo concetto, la cui rilevanza appare sempre chiara nei testi, assume aspetti problematici là dove capiamo che quello che accade nel pianificare per l'accessibilità implica non solo tecnologia, non solo tecnica, ma un continuo e difficile processo di rinegoziazione degli spazi, come nel caso di studio illustrato da Milocco, Borlini e Tubaro, ancora più rilevante se parliamo, appunto, di potenzialità e non solo di azioni o di usi in corso. Naturalmente il tema non è una novità per gli urbanisti che sono ben coscienti di come lo spazio pubblico sia sempre stato oggetto di contesa, ma assume una forza del tutto particolare in situazioni in cui accessibilità e diritto al muoversi per esigenze anche primarie divengono fattori di esclusione sociale, di prevaricazione, controllo e sfociano in mezzi di coercizione con profili inquietanti e criminali, come il contributo di Tarsi mette in luce. Il tema dello sfruttamento del lavoro e della produzione, in questo caso agricola, attraverso il controllo del movimento potrebbe già bastare per

Sottopasso

Foto di Carola Pallavicino e Marco Tedesco



aprire una prospettiva sociale ampia che richiede discussioni e coinvolgimento non solo disciplinari, ma in aggiunta a ciò il Covid ci sta drammaticamente mostrando come i limiti strutturali di un sistema complesso di relazioni debbano essere necessariamente il punto di svolta per un futuro, che le prefigurazioni di progetto hanno il dovere di contribuire ad immaginare. Poli sostiene che nel nostro campo, stante la situazione, innovare non significa cambiare strumenti, ma prima di tutto cambiare obiettivi e vincoli dei nostri prodotti culturali e professionali; partendo da analoghi presupposti, Pileri dà voce ad una critica forte per dire che quanto sta avvenendo lascia una profonda preoccupazione, non tanto per come abbiamo affrontato la crisi, ma per l'incapacità immediata di riflettere sulle sue motivazioni profonde, ben più radicate di un segmento di DNA che chiamiamo virus: "Non è così che un Paese può pensare di affrontare la sua

storia, fiaccato da un modello di sviluppo e di società che non ha messo in forse" scrive Pileri, e con questo ci ricorda che anche gli urbanisti hanno voce timida (a fronte di grandi responsabilità) nel proporre un rinnovamento che parta dal considerare la lentezza non solo un'opportunità - ad esempio per superare, come nell'esperienza di ricerca descritta da Alberti, gli squilibri esistenti fra aree forti e aree deboli del paese - ma prima ancora un diritto di tutti.

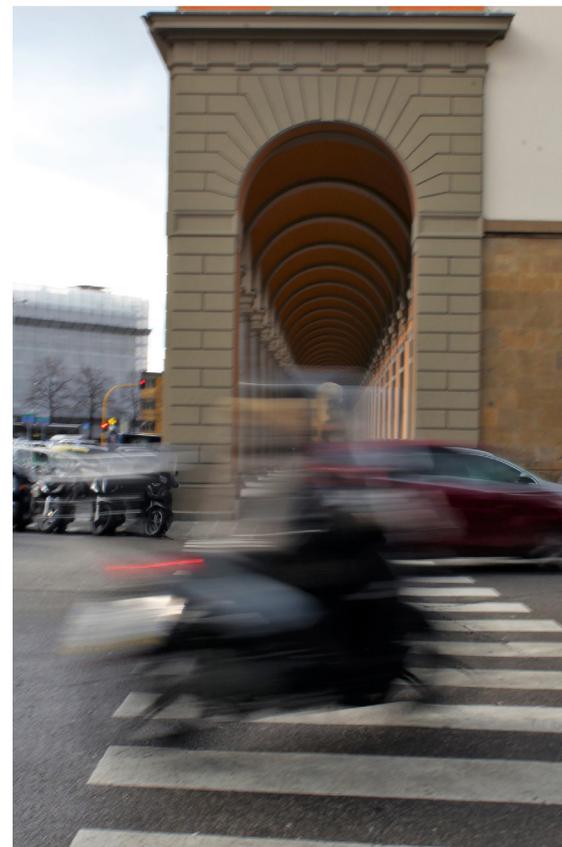
Su un versante più pratico è probabilmente possibile partire da queste considerazioni per evidenziare come ci siano due tendenze che possiamo leggere, forse un po' in contraddizione fra di loro (non tanto nelle azioni, ma in alcuni risvolti concettuali). Il legame fra accessibilità e mobilità non è più presentato come indissolubile da nessuno dei contributi, ma certamente che di miglorie della mobilità si possa o debba parlare è assunto che alcuni saggi contemplano.

Se però facciamo nostra la definizione di mobilità che, citando Handy, Rossetti e Zazzi ci forniscono e che la caratterizza come potenziale di movimento e non come movimento o sua efficienza, allora l'idea proposta da Poli rispetto all'individuazione di una quota fissa di movimento potenziale con cui dobbiamo fare i conti e che dobbiamo rispettare, una sorta di massimo ammissibile, di servizio o di prestazione ambientale che non possiamo oltrepassare, diventa uno strumento concettuale ed anche operativo particolarmente interessante.

Il numero si conclude, secondo una consuetudine introdotta nel palinsesto di «Contesti» sotto la direzione di Paba, con la riproposta di un testo di un autore particolarmente significativo nella storia della letteratura disciplinare in relazione al tema monografico trattato. Nel nostro caso, abbiamo voluto rendere omaggio, a due anni dalla scomparsa, a Paul Virilio (1932-2018), urbanista, filosofo e scrittore francese, che, fin dal primo manifestarsi nelle sue forme contemporanee di quel fenomeno multiverso e totalizzante che, da Theodore Levitt (1983), definiamo 'globalizzazione' (ma che proprio in Francia, l'economista François Perroux nel 1954 aveva per primo riconosciuto e descritto, già agli inizi degli anni Cinquanta, come *mondialization*), ha incentrato la sua ricerca sulle conseguenze indotte dalle innovazioni

tecnologiche nel campo delle comunicazioni materiali e immateriali nei modi di vivere e percepire, a livello collettivo, lo spazio fisico, e nella concezione stessa di "spazio". Spazio che, come recita il più celebre dei saggi di Virilio, pubblicato per la prima volta nel 1970 nella rivista «Ésprit» (e che darà poi il titolo a un volume antologico del 1984 e a una serie delle Editions Galilée, da lui curata dal 1977 al 2010), diventa "critico" per effetto della dissociazione fra la sua dimensione materiale e la sua "forma-immagine", prodotta, attraverso l'azzeramento dello scarto tra 'vicino' e 'lontano', dalla velocità crescente dei mezzi di trasporto e dall'incalzare delle immagini diffuse dai media. Si compie così, sotto la spinta di forze ingovernabili, una "deregulation dell'apparenza fisica" (Virilio, 1984), concetto che richiama, proiettandola nel presente e in un futuro dai contorni distopici, la nozione di spazio "derealizzato" proposta da Françoise Choay (1988) per indicare lo slittamento dal mondo della realtà a quello della rappresentazione che caratterizza l'esperienza dei segni architettonici nell'orizzonte del "posturbano" (Alberti, 2008).

Il breve scritto che presentiamo, in cui trovano sintesi molti dei temi affrontati da Virilio nella sua ampia produzione saggistica, è *La freccia del tempo*, pubblicato in italiano e in inglese nel numero *Alta velocità. Treni e stazioni* (4/1996), a cura di Francois Burkhardt, di



Traffico. Firenze in movimento

Foto di Giuditta Aspesi e Daniele Bufalo

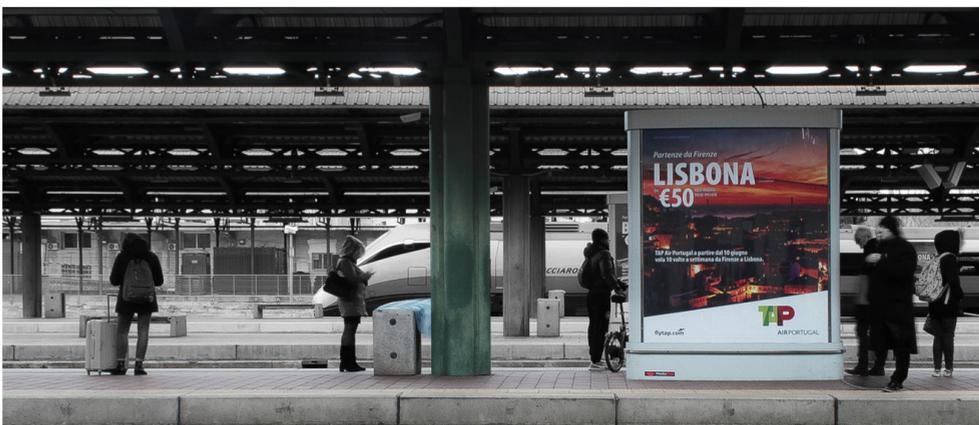
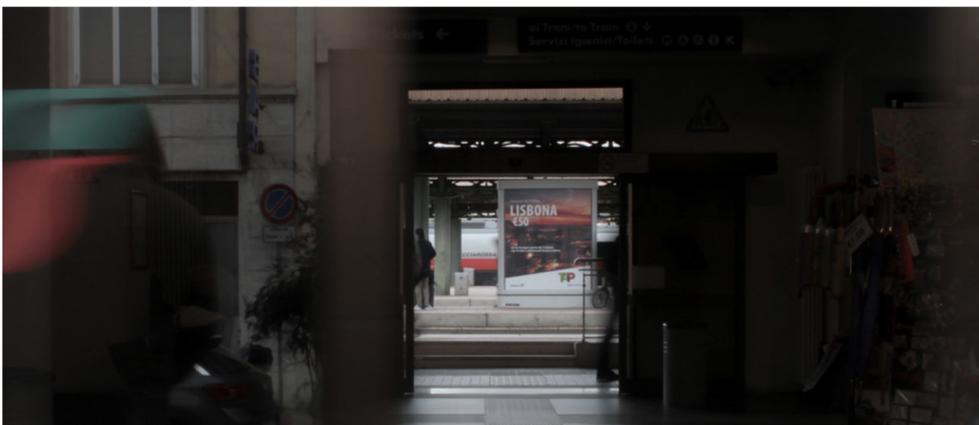
un'idea di sostenibilità addomesticata alla crescita economica, erano stati duramente stigmatizzati fin da subito da John Whitelegg nel libro *Transport for a sustainable future. The Case for Europe* ("The EC itself is energetically pursuing more road construction, support of high speed rail and airport expansion in the full knowledge that the higher levels of mobility that will be created impose demands on air quality, noise quality, health and ecology that destroy urban environments and replicate the Gotthard Pass horrors all over Europe" - Whitelegg, 1993).

L'aspetto su cui si focalizza Virilio è, invece, quella che Pileri chiama nel suo paper "l'ossessione" della velocità - e il potere che ne deriva a chi dispone i mezzi per governarla e massimizzarla, fino al 'limite all'infinito' dato dall'istantaneità delle comunicazioni a distanza - per cui "i viaggiatori, più che viaggiare, 'sono viaggiati' o più esattamente spediti a destinazione" e "l'antiforma del tempo di viaggio ha la meglio sulla forma del paese reale" (Virilio, 1996).

Nel testo si fa riferimento a progetti allora in corso che nel frattempo sono stati in parte realizzati e in parte cancellati e a pratiche ancora inconsuete negli anni Novanta - come quella di diffondere contenuti multimediali nei mezzi di trasporto pubblici - divenute ormai 'normali', ma che per Virilio sono sintomatiche di una precisa intenzionalità degli operatori di trasporto a decontestualizzare ogni

«Domus dossier», spin-off monografico di «Domus» uscito con cadenza annuale dal 1993 al 1997.

L'articolo si colloca nel vivo del dibattito sulle reti di trasporto transnazionali europee (TEN-T, Trans-European Networks - Transport) poste alla base delle politiche di sviluppo dell'Unione fin dalla sua istituzione, nel febbraio 1992, con il Trattato di Maastricht, e già definite a livello avanzato, nel dicembre dello stesso anno, nel primo Libro bianco sui trasporti *Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti. Una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile* (CE, 1992): strategia a cui oggi guardiamo come a un dato di fatto, i cui aspetti contraddittori, legati ad



Porta della città

Foto di Claudia Alberico,
Decarolis e Elisa Diamanti

esperienza di viaggio, per ridurla a una mera funzione di collegamento tra l'origine e la destinazione.

Fra i progetti citati rimasti sulla carta, vi sono due sistemi ferroviari a trazione magnetica, tecnologia che in Europa ha finora trovato scarsa applicazione per gli eccessivi costi d'impianto: il 'Transrapid' tedesco, che avrebbe dovuto collegare in circa mezz'ora il porto internazionale di Amburgo con Berlino, destinata a diventare, dopo la sua proclamazione a capitale della Germania unificata (1991), un hub multimodale di rango continentale, e la 'Swiss-metro', una rete metropolitana sotterranea tra le principali città svizzere. In quest'ultimo caso, non possiamo comunque non evidenziare come, da un lato, l'obiettivo di trasformare la Confederazione Elvetica in un'"iper-città" (secondo la ben nota definizione coniata da André Corboz, 2000) sia stato raggiunto, in forma *light*, grazie all'ammodernamento delle infrastrutture ordinarie e dei materiali rotabili, la sincronizzazione degli orari e la completa integrazione tariffaria dei mezzi pubblici; e, dall'altro, l'idea di una metropolitana intercity a scala nazionale, costituita da linee ferroviarie ad alta velocità, si sia affermata anche in altri paesi, tra cui il nostro (dove, al contrario, si sono perse le tracce del progetto, anch'esso menzionato nell'articolo, di servizi cadenzati tra le città costiere effettuati con

aliscafi ultrarapidi, che ha accompagnato le fasi iniziali del programma TAV).

Di certo, non è tramontata, dopo quasi venticinque anni, l'ideologia sottesa a quei progetti, che si manifesta nell'aspirazione velleitaria a neutralizzare anche per il trasporto terrestre, in analogia a quello aereo, ogni condizionamento della geografia, nel nome della super-velocità. Il programma Hyperloop, lanciato nel 2012 dall'industriale Elon Musk, CEO di Tesla, e a cui stanno oggi lavorando cinque società internazionali, ne è anzi un esempio parossistico. Nonostante la sua evidente incompatibilità con qualsiasi tipo di territorio, il sistema - con il quale i passeggeri verrebbero 'sparati' a 1000-1200 km/h dentro capsule a tenuta stagna all'interno di condotti lineari sottovuoto - sta ottenendo credito e risorse crescenti finalizzate alla sperimentazione di prototipi e studi di fattibilità, non solo in Cina e negli Stati Uniti, ma anche in Francia (dove un sgimento di 320 m è in corso di realizzazione a Tolosa) e in Italia: a gennaio 2020 è stata annunciata la costituzione di una start-up italiana legata alla californiana Hyperloop Transportation Technologies, che ha allo studio sei tracciati in diverse regioni della penisola. Con il suo alone futuristico, tale tecnologia ha finito col sedurre anche storici avversari del TAV, come la sindaca di Torino Chiara Appendino, che già nel settembre

2019 dichiarava agli organi di stampa di pensare ad una linea Hyperloop per collegare “Torino e Milano in una manciata di minuti, creando così le condizioni concrete per una reale macroregione” (Mingoia, 2019). Fatti e parole che bastano da soli a farci comprendere quanto sia ancora attuale l’allarme di Virilio verso una deriva che, eliminando l’asperità dei suoli e con essa la “profondità geografica delle nazioni [...] favorirà unicamente la dismisura di una agglomerazione metropolitana capace di assorbire da sola l’attività [di un] intero paese” (Virilio, 1996).

Allo stato delle cose, e tanto più alla luce degli eventi recenti, non è evidentemente possibile prevedere se ci saranno città e/o società senza distanza (Zanirato) o se la “rivoluzione nei trasporti” si avvarrà di tecnologie *soft* (in grado di eliminare all’origine, come auspica Poli, gli spostamenti obbligati che limitano, anziché ampliare, la libertà individuale) o *hard*, come sognano i lobbisti di Hyperloop. Possiamo però evidenziare che, come insegna Virilio, le scelte che faremo anche in relazione al movimento ed alla velocità non sono neutre rispetto ai modelli sociali e che la velocità – lo sottolineava molti anni fa Ivan Illich (1973) – ha a che vedere con la democrazia e perfino con l’etica. Per questo elogiare la bicicletta rimane un gesto rivoluzionario.

Note

¹ Le immagini a corredo di questo testo sono tratte dal seminario tematico “Icône urbane. Immagini come strumento di analisi urbana” coordinato da Iacopo Zetti, con la collaborazione di Susanna Cerri, Maddalena Rossi, Fabio Lucchesi, Davide Viridis. I lavori prodotti dagli studenti sono visibili all’indirizzo: <http://controgeografie.net/icone-urbane-fotografie-come-strumento-di-analisi-del-territorio/>

Bibliografia

- Adey P. 2017, *Mobility*, Second Edition, Routledge, London-New York.
- Alberti F. 2008, *Progettare la mobilità*, Edifir, Firenze.
- Amin A. 2008, *Collective culture and urban public space*, «City», 12:1, pp. 5-24.
- CE - Comunità Europea, 1992, *Comunicazione della Commissione - Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti - Una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile* (COM/92/494DEF), <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A51992DC0494>> (09/20).
- Chamoiseau. P., Glissant È. 2008, *Quando cadono i muri. L’identità nazionale fuorilegge?*, Nottetempo, Roma.
- Choay F. 1988, *Vers un nouveau statut des signes de la ville*, Trad. it. 1992, *Verso un nuovo statuto dei segni urbani*, in F. Choay, *L’orizzonte del posturbano*, Officina Edizioni, Roma, pp. 91-100.
- Corboz A. 2000, *La Suisse comme Hyperville*, «Le visiteur. Ville. territoire. paysage. architecture» n. 6, p. 112-129.
- Illich I. 1973, *Energy and equity*, Trad. it. 1981, *Elogio della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Kuhn. T.S. 1962, *The Structure of Scientific Revolutions*, University of Chicago Press, Chicago.
- Lefebvre H. 1968, *Le droit à la ville*, Trad. it. 1970, *Il diritto alla città*, Marsilio Editori, Padova.
- Levitt Th. 1983, *The globalisation of markets*, «Harvard Business Review», May 1983 <<https://hbr.org/1983/05/the-globalization-of-markets#comment-section>> (09/20).
- Mingoia M. 2019, *Milano-Torino in 7 minuti. ma non è la TAV*, «Il Giorno», 11 ottobre.
- Morin. E. 1991, *La Méthode. Les Idées. Leur habitat. leur vie. leur moeurs. leur organisation*, Seuil, Paris.
- Negroponce N.P. 1991, *Products and Services for Computer Networks*, in *Communications, Computers and Networks*, «Scientific American» special issue, Cit. in G. Martinotti 1993, *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna, p. 170.
- Paba G. 2017, *Migrancy. Movimenti di popolazione e costruzione dei luoghi*, «Contesti. Città territori progetti», n. 1-2, pp. 6-15.
- Perroux F. 1954, *L’Europe sans rivages*, Presses Universitaires de France, Paris.
- Pileri P. 2020, *Non si può tornare a quella “normalità”*, «L’Avvenire», 24 marzo.
- Poli C. 2011, *Mobility and Enviroinment. Humanists versus Engineers in Urban Policy and Professional Education*, Springer, Dordrecht-Heidelberg-London-New York.
- Sheller M. 2018, *Mobility justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*, Verso Books, New York.
- Urry J. 2007, *Mobilities*, Polity Press, Cambridge.
- Virilio P. 1984, *L’espace critique*, Trad. it. 1988, *Lo spazio critico*. Dedalo, Bari.
- Virilio P. 1996, *La freccia del tempo*, «Domus dossier», n. 4, pp. 6-9.
- Whitelegg J. 1993, *Transport for a sustainable future. The Case for Europe*, Belhaven Press, London-New York.
- Webber M. 1963, *Order in Diversity: Community Without Propinquity*, in L. Wirigo ed., *Cities and Space. The Future Use of Urban Land*, Jon Hopkins Press, Baltimore.