

Tre futuri per la mobilità e per la città

J-P. Orfeuill

INRETS - INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LE TRANSPORT ET LEUR SÉCURITÉ
ARCUEIL - FRANCE

The observation, in various parts of the world, of the interaction between mobility patterns and urban structure and the analysis of the different systems of regulation adopted can help public planners to interpret better in which direction it is possible and opportune to move in order to program the future of a given territorial system- also from the point of view of transport. Using this analysis as a starting point, some possibilities - each one very different from the other - for the future of France's mobility and cities are discussed. Consequently these various possibilities are confronted with the principle problems that afflict present day France in order to have an understanding of where it is possible to go from here. At the end of the article, proposals are made for the use of some tools that could help to resolve mobility problems and more generally problems of territorial space in a context of decentralisation: each type of territory has its own problems and therefore requires different approaches. The attention paid to the territory and to the settlement patterns rather than to the phenomenon of traffic calls for unconventional solutions to transport problems. In such an approach the role of the local governing bodies, above all on a fiscal level, is very much emphasised. The large scale of this topic renders the article of interest even outside of the exclusively French context.

Introduzione

Quali sono i principi di trasformazione della mobilità quotidiana? E' possibile svelare qualcosa delle dinamiche congiunte della trasformazione della mobilità a merito dell'urbanizzazione e dell'urbanizzazione a merito della mobilità? Le forme di regolazione collettiva di questa coproduzione della mobilità e dello spazio riposano su una filosofia, se non comune, almeno largamente condivisa nelle differenti parti del Mondo, o si osserva una moltitudine di "eccezioni culturali" dalle quali si può trarre qualche insegnamento? E' ipotizzabile dedurre qualche immagine possibile per la mobilità e per la città sull'orizzonte di qualche decina d'anni; immagini sufficientemente contrastate per suscitare un dibattito se non una mobilitazione collettiva? In che modo le questioni che ci vengono poste da queste visioni dell'avvenire entrano in contrasto con le questioni fondamentali che si pongono alla Francia odierna, quali la disoccupazione, l'emarginazione, le periferie, la metropolizzazione, la dualizzazione fra le regioni o la dipendenza energetica? Questi interrogativi sono al cuore di più ricerche recentemente intraprese dall'INRETS. Nella bibliografia si troverà una lista di opere a cui si ispira questo contributo al dibattito; si vedano, in particolare, i riferimenti 1, 3, 9, 10.

L'analisi della dinamica della mobilità e delle forme di regolazione messe in opera nelle diverse parti del mondo inducono alla immaginazione di alcuni "futuri", fra loro contrastanti, per la mobilità e per la città; futuri da porre a confronto con i problemi maggiori della Francia attuale. Dal momento che uno scritto di poche pagine su un soggetto così vasto appare per sua natura riduttivo e dal momento che il luogo che lo ospita vorrebbe essere, prima di tutto, un luogo di dibattito, i

risultati del lavoro verranno espressi senza le sfumature e le precauzioni usuali nel mondo della ricerca. Dal momento che quelle precauzioni non sono solamente delle figure di stile, il lettore interessato è comunque invitato a riferirsi ai lavori originali riportati in bibliografia.

1 Mobilità: dall'interazione sociale all'interazione spaziale

Lo sviluppo degli scambi fra gli individui, classicamente misurato dal numero degli spostamenti per persona e per giorno, è stato uno dei valori cardine per la Francia dei "trenta gloriosi" anni del boom postbellico: basti menzionare i sondaggi presso le famiglie che tentavano di individuare le aree a bassa mobilità, sia che si trattasse di quartieri, di classi sociali o di attenzione specifica per alcune categorie, come le donne, per esempio; si ricordino, inoltre, le proposte avanzate in materia di sviluppo di servizi o di tariffazioni adatte ai bisogni degli strati più

modesti: la crescita dell'interazione sociale è stata uno dei mezzi al servizio della modernizzazione di una Francia che ha abbandonato a poco a poco i modelli di produzione a reclutamento del lavoro a livello familiare e locale così come i modelli di consumo e di socialità fondati sul quartiere, per dirigersi verso dei modelli di produzione e consumo che si richiamano a delle mobilità residenziali, sociali, quotidiane più rilevanti.

Questa crescita della mobilità, in termini di numero di spostamenti, si è sostanzialmente conclusa. Il numero medio di spostamenti per persona e per giorno non aumenta più. In compenso le distanze di spostamento aumentano fortemente, le tipologie di relazione si diversificano, sicché la crescita della circolazione che ciascuno può osservare è fondamentalmente indotta dalla crescita dell'interazione spaziale, dalla messa in comunica-