

Quale "Socialità" per il Trasporto?

di Carla Gentili



Responsabile Progetti
Europei - FIT
Consulting srl - Roma

Sveglia ore 6.30, una colazione veloce (ben diversa da quella delle felici famiglie degli spot televisivi!) poi tutto e tutti in automobile verso la traversata della città, per raggiungere nursery, scuole e posti di lavoro. Guai ad affrontare la crociera senza il dovuto equipaggiamento che deve includere assolutamente un auricolare per conversare durante il viaggio che potrebbe anche durare delle ore, giochi elettronici e game boy per i bambini legati ai sedili posteriori. Solo restando con calma e rassegnazione si raggiunge finalmente e, presumibilmente in orario, il posto di lavoro. Ma attenzione, la crociera prevede un altrettanto entusiasmante viaggio di ritorno!

Questa è la fotografia italiana di almeno cinque giorni su sette per migliaia di donne lavoratrici che alle 9 della mattina si scoprono stremate come se avessero affrontato già una giornata di intenso lavoro.

Ma quali sono gli indicatori con i quali un paese misura il proprio "livello di civiltà"? Come vengono pianificate risposte efficaci alla "domanda sociale" nell'Italia del nuovo secolo?

Concentriamoci sui bisogni di mobilità consapevoli del fatto che gli squilibri sociali rendono sempre più ardua la definizione della domanda di mobilità e la programmazione dell'offerta dei servizi di trasporto.

E' ovvio che semplicemente muovere merci e persone, fornire loro informazioni velocemente e assicurare un trasporto sicuro non risolverà il reale "Bisogno della Mobilità". Il trasporto è una parte integrante nella fabbrica della nostra società e come tale è un componente necessario dei programmi e servizi disegnati per rispondere ai bisogni sociali.

Se è vero che vi sono alti costi generati dal trasporto è altrettanto importante non sottovalutare quelle spese che non vengono sostenute mentre invece dovrebbero effettuarsi. Sono costi basati sul legame critico tra la mobilità e gli obiettivi sociali su larga scala.

Pensiamo rapidamente a tutti quei costi sociali che emergono quando un individuo non può perseguire indipendentemente uno scopo (di qualunque natura...) poiché la mancanza di idonei mezzi di trasporto glielo impedisce. È il caso di visite mediche annullate o posticipate per l'impossibilità di raggiungere l'ospedale, dell'abbandono della scuola (o del non prosieguo di studi superiori) per studenti in zone non servite, dell'impossibilità di ottenere un lavoro perché i costi per raggiungere il posto di lavoro sarebbero addirittura più alti dello stipendio che si andrebbe a percepire. E' lunga la lista di costi sociali generati dalla situazione in cui la mancanza della giusta soluzione di trasporto crea una barriera. Nella nostra società, quasi per tutti, il trasporto è uno dei fattori integranti per accedere a ciò di cui necessitiamo per sviluppare le nostre potenzialità, per diventare competenti, responsabili e socialmente integrati. E' noto come alcune decisioni politiche in un settore della società abbiano dirette e profonde implicazioni in altri campi. Troppo spesso i programmi di governo sono intrapresi senza un'adeguata considerazione degli impatti orizzontali. Ne consegue che l'assenza di componenti trasportistiche nei processi di pianificazione conduce sovente a criticità o al fallimento dei programmi stessi. Solo superficialmente il settore del trasporto potrebbe apparire un settore neutrale. Un'attenta analisi rivela differenze e discriminazioni di genere nell'accesso ai mezzi di trasporto sia pubblici che privati. La mobilità è un aspetto determinante per la vita di ogni giorno per milioni di esseri umani e molti dei nostri spostamenti potrebbero essere ripensati e pianificati per migliorare la qualità della nostra vita. Ciò che in realtà serve non è necessariamente una maggiore offerta di trasporto, bensì un migliore coordinamento di ciò che esiste già.

Il modo in cui pianifichiamo ed effettuiamo i nostri spostamenti quotidiani (siano essi per scopi lavorativi o meno) va ad impattare su una serie di fattori che determinano "sub-

doli" fenomeni di discriminazione sociale. Ad esempio, dallo stato dell'arte Europeo continua ad emergere una grande disparità nel mondo del lavoro fra uomini e donne a causa di una serie di problemi di *routine*. La mobilità delle donne ne costituisce appunto un esempio inquietante.

Il concetto di fondo, quello che deve animarci tutti (sia policy makers che viaggiatori, utenti del trasporto pubblico e privato) è quello di avvalerci finalmente della possibilità di riorganizzare le nostre giornate e quelle delle nostre famiglie in base a percorsi, itinerari, tempi e orari che si avvicinano quanto più possibile alla nostre necessità.

La sfida a 360 gradi che attende le nostre amministrazioni locali consiste nel tutelare e migliorare la "qualità dell'ambiente di vita" (aria, rumore, acque, verde, paesaggio, qualità estetica) intervenendo sui principali fattori causali, garantendo standard sociali adeguati, riqualificando il tessuto edilizio e gli spazi di interesse collettivo, ciò sia in senso ambientale che sociale, prevedendo interventi volti a favorire l'inclusione sociale e l'autonomia dei soggetti "socialmente deboli" quali donne, bambini, anziani, disabili e poveri.

Sviluppando programmi che vanno aldilà dei rigidi schemi tradizionali, il trasporto si potrebbe finalmente evolvere da sistema rigido a flessibile e "responsive" ad una vasta gamma di bisogni sociali, che altro non sono che i nostri bisogni quotidiani. La crescente autonomia attribuita ai comuni sembra appunto poter rispondere all'esigenza di creare forme organizzative locali che siano articolate e flessibili, ossia in grado di poter rispondere ai bisogni espressi dai cittadini peraltro fortemente permeabili rispetto ai

flussi generati dai fenomeni di pendolarismo e dalle diverse necessità di mobilità espresse da residenti, da non residenti, o dai turisti.

Anche le ondate migratorie che hanno interessato il nostro paese negli ultimi anni hanno contribuito a complicare ancora di più la già ardua programmazione della mobilità in base alla domanda. Così come l'introduzione di stili di vita globalizzati. In special modo l'aumento del costo della vita, l'omologazione del paesaggio e dei costumi accompagnati a processi di riqualificazione di alcuni quartieri generano sovente forme di marginalità e smarrimento delle popolazioni autoctone, oltre a quelle immigrate. La sfida che attende i nuovi e più potenti governi locali si concentra dunque nel coniugare le prospettive che si delineano con l'apertura della comunità di riferimento verso l'esterno anche attraverso la produzione di servizi, nel caso in questione di servizi di mobilità per migliorare la qualità della vita.

Infine sarebbe il caso di non dimenticare mai il rapporto fra una mobilità "personale ed indipendente" e la possibilità di svolgere attività di vita sociale e culturale. Questo affinché - nella globalizzazione più totale che ci sta investendo - la televisione ed internet non diventino i soli strumenti sovrani che avvicinano la nostra società alla cultura, all'arte, alla storia e soprattutto alla politica.

Pertanto, affinché anche il trasporto sia mosso da una propria "socialità" e contribuisca a migliorare la qualità della nostra vita si rendono assolutamente necessari articolati interventi finalizzati a priori sia a prevenire sia a rimuovere vecchie e nuove forme di discriminazione ed esclusione sociale.

3ª GIORNATA GIOVANILE "NUOVE GENERAZIONI"

Con l'avvio dei lavori da parte del dirigente del Settore Politiche migratorie della Regione Puglia, **Angelo Di Summa**, si è svolta a Bari, presso la Presidenza del Consiglio regionale, la 3ª Giornata Giovanile "Nuove generazioni" alla presenza di 60 giovani di quattro scuole di Puglia, due scuole superiori, ed i rappresentanti dei quattro progetti PON finanziati dal Fondo Sociale Europeo attraverso il Ministero Affari al Estero (il Parco Scientifico Tecnopolis Progetto E-cooperazione, l'Università degli Studi di Bari Progetto Open Fad, il Foromez Progetto Ponte Puglia, il Politecnico di Bari Progetto Interscambio Produttivo-Educativo, Spegea progetto Punto Rete. Durante l'incontro è stata firmata una convenzione tra l'Ufficio Scolastico Provinciale della Puglia e la Direzione Generale di Cultura ed Educazione della Provincia di Buenos Aires. La firma è stata apposta a Bari dal Dott. Ruggiero Francavilla, vice direttore generale dell'USR Puglia; in contemporanea lo stesso testo veniva sottoscritto in Argentina. L'iniziativa, organizzata dall'**Associazione Pugliese di La Plata** e coordinata da **Agep** (Associazione Giovanile per la Emigrazione Pugliese), si prefigge di far diventare i veri attori del territorio i giovani inseriti nei nuovi processi di sviluppo locale italiani e argentini. Le conclusioni finali sono state le espressioni di cooperazione e lavoro in rete "**Cooperare per Crescere**", avute con Germania, Argentina, Svizzera e Australia. Nell'occasione, sono stati premiati dall'Associazione Pugliese e Agep, per il loro contributo dato ai lavori realizzati nel periodo anno 2003-2004 : **Raffaele Fitto**



presidente della Regione Puglia, **Giovanni Copertino** vicepresidente della Regione Puglia, **Angelo Di Summa** Dirigente del Settore Politiche Migratorie, **Lucia Berardino** funzionaria del Settore Politiche Migratorie, **Bernardo Fortunato**, **Giusseppe Acciani** coordinatori del progetto Interscambio Produttivo Educativo (Politecnico di Bari), **Enzo Del Vecchio** (RAI), **Ennio Triggiani** coordinatore del Progetto Open Fad (Università di Bari), **Antonio Scaramuzzi** coordinatore progetto E-cooperazione (Tecnopolis), **Giorgio Otranto** collaboratore permanente con l'Argentina e **Lucia Scattarelli** per il suo sostegno morale permanente alle iniziative avviate dal 2001.

