

F Mobilità | Innovazione | Diffusa

Connessioni umane tra le reti digitali

Le grandi **infrastrutture** diventano i nervi di una società circolare dove la sostenibilità è la leva del valore

di **Aldo Bonomi**

Ne è passato di tempo da quando Filippo Turati, in una Milano centro della prima industrializzazione, rammentava ai lavoratori che i tram pubblici esistevano anzitutto per dare un servizio ai proletari. Allora la prima giunta socialista municipalizzava il trasporto urbano per dare una infrastruttura adeguata alla città in crescita. Fu l'inizio delle municipalizzate come risposta alle esigenze di qualità della vita di una moderna società urbana e industriale. Oggi, a distanza di un secolo, nel pieno di un salto di paradigma in cui le grandi città divengono i centri di una economia globale dei flussi e delle reti, il problema del "tram di Turati" torna in modi del tutto nuovi in questa proposta del Ministero delle **Infrastrutture**. In un'epoca in cui la dialettica sociale non è più tra capitale e lavoro con lo stato che media, ma tra flussi globali e luoghi con la dimensione del territorio in mezzo, le grandi **infrastrutture** a rete divengono l'armatura funzionale che regola qualità della vita, sviluppo economico, sostenibilità ambientale e sociale. Sono i nervi di una società circolare in cui non è più soltanto la produzione di beni e servizi a generare valore, ma circolazione e riproduzione sociale divengono i nuovi terreni dello sviluppo, con un capitalismo delle reti che rappresenta il nuovo attore emergente. Sharing economy è il nome che esso assume

quando mette a valore i meccanismi sociali della condivisione. Un tale cambiamento ha bisogno di politiche di nuova generazione che non si limitino a regolare i processi ma concorrano a svilupparli. Infatti, una delle caratteristiche dell'economia che sta emergendo dopo lo scossone del 2008, è che i temi della sostenibilità e del limite come nuova leva del valore sono oggi il campo d'azione di una onda di innovazione diffusa composta da startup, imprese sociali, centri culturali, laboratori di ricerca o incubatori, spin-off piuttosto che Pmi o corporate dei settori "tradizionali" che possono interfacciarsi come una intelligenza collettiva al lavoro. La connessione tra questa nebulosa di innovatori diffusi, il capitalismo delle reti e le politiche pubbliche rappresenta la sfida di politica industriale di nuovo tipo che abbiamo davanti.

Il progetto ministeriale prova ad affrontarla questa sfida, con una logica di sperimentalismo, una sorta di imprenditorialità pubblica che prova ad incorporare le spinte innovative dal basso in una visione di policy. Si punta su tre aree che costituiscono il nocciolo della società e dell'economia circolare. La mobilità delle persone e delle merci anzitutto, il cuore delle politiche di smart city. Al centro la creazione di una rete integrata tra **infrastrutture** materiali, informazioni, piattaforme digitali, logistica intermodale. Terreno strategico, perché qui prima della tecnologia è importante il modello sociale e territoriale che al discorso sulla mobilità è sotteso. Un paese policentrico come il nostro richiede attenzione e politiche territoriali, di smart land oltre che di smart city. L'intermodalità e la logistica, coniugate con la centralità dell'esperienza dell'utente, pongono il tema importante di come incorporare nell'economia circolare delle piattaforme il blocco sociale del capitalismo molecolare, attorno al quale ancora oggi è strutturata la modalità nelle città come nei territori. E soprattutto come coniugare la natura di bene pubblico della mobilità con la tendenziale trasformazione del cittadi-

no in cliente, visto l'antico e persistente conflitto dei pendolari che reclamano più servizio. La seconda area punta invece a mettere a valore economico e sociale l'infrastruttura materiale e progettare **infrastrutture** intelligenti che lo siano anche dal punto di vista del processo di ideazione e realizzazione, notoriamente punto debole di questo paese. La terza area, la riorganizzazione e messa a valore dello spazio, è forse la più intrigante e trasversale perché in questa più organicamente **innovazione sociale**, creatività, tecnologie e **infrastrutture**. Si tratta di trasformare i nodi infrastrutturali da "non luoghi" puramente funzionali a spazi di coesione sociale, a "luoghi" di rigenerazione e produzione sociale dello spazio urbano o territoriale. Una sfida fondamentale perché laddove la città delle grandi funzioni globali rappresenta un modello di polarizzazione sociale - e da qui anche il malessere delle periferie di cui tanto si parla oggi -, la città delle **infrastrutture** come luoghi di rigenerazione è la città della ricicatura sociale. Oggi proprio nelle aree urbane sta crescendo un tessuto di innovatori diffusi, in parte imprese in parte associazioni, a cavallo tra profit e no-profit, che operano a ridosso delle sfere della produzione, circolazione e riproduzione sociale, che rappresentano una risorsa fondamentale per rendere le **infrastrutture** supporti materiali di città e territori che siano più luoghi-soglia della coesione che luoghi-faglia del conflitto molecolare. Rendere coerente con questa composizione sociale emergente il ridisegno istituzionale delle aree metropolitane e delle aree vaste che dovranno costituire la nuova sfera dei poteri intermedi, rappresenta un passaggio ineludibile per dare continuità alle progettualità convocate dal ministero. Spero sia a tutti chiaro che non c'è smart city senza social city, e che non si da sharing economy senza social economy.

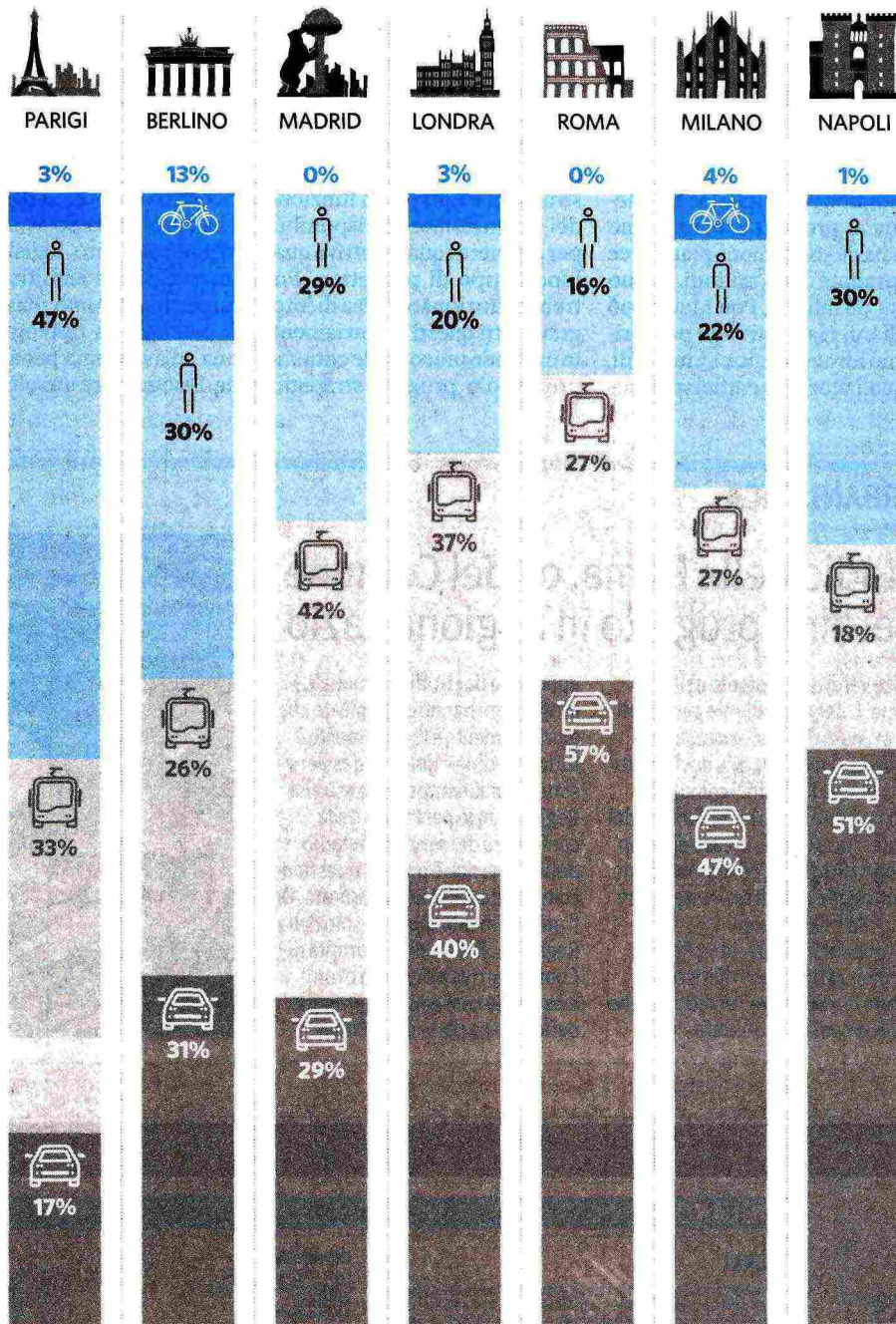
bonomi@aaster.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Come si viaggia in Europa

Ripartizione modale della mobilità urbana: confronti internazionali

■ Mezzo privato ■ Trasporto pubblico ■ Piedi ■ Bicicletta



Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Documento di economia e finanza 2016, Allegato Strategie per le **infrastrutture** di trasporto e logistica