



Explorations in Space and Society
No. 26 - December 2012
ISSN 1973-9141
www.losquaderno.net

Spazio - Tempo - Velocità

26 Lo sQuaderno

Low cost, high discrimination

Evidenze di mobilità tra Francia e Italia

Eleonora Guadagno
Francesco Picciolo

Freedoms are not only the primary ends of development, they are also among its principal means

A. Sen, Development as Freedom (1999: 10)

Introduzione

La rapidità di spostamento rispetto all'equità tende a variare in proporzioni inverse, giacché la velocità è troppo cara per essere equamente ripartita (Illich, 1974). È cara in termini energetici, se si considera il macro-sistema, poiché la velocità determina maggiori consumi a livello globale; è dispendiosa, se considerati diversi meso-sistemi, perché implica la costruzione nello spazio di luoghi adibiti alla velocità: infrastrutture che, di fatto, circoscrivono lo spazio pubblico, privatizzandone l'utilizzo e l'accesso collettivo. È esosa a livello micro-sistemico se si prende in esame la scelta razionale dell'individuo che, tramite un'analisi dei propri costi-benefici, sceglierà o sarà obbligato ad adattarsi a una scala di rapidità piuttosto che a un'altra secondo i suoi bisogni e necessità, in funzione delle proprie *capabilities*, con implicazioni economiche e sociali rilevanti¹.

Il campo di mobilità trans-frontaliera tra Italia e Francia ha un'origine antica a causa della vicinanza e delle relazioni di flussi economici e demografici sviluppatasi tradizionalmente. I mezzi di trasporto pubblici e privati messi a disposizione per la mobilità di transito tra le due aree, però, celano necessità individuali, costi e tempi di locomozione diversi, se analizzati tramite un confronto economico e spazio-temporale. Nell'analisi fatta, ci siamo concentrati essenzialmente sul trasporto aereo e quello su gomma², procedendo tramite delle interviste nell'autostazione di Bagnolet (Parigi): cruciale luogo di interscambio della mobilità franco-

Eleonora Guadagno è dottoranda in Scienze Politiche presso il centro di ricerca Migrations Internationales Espaces et Sociétés, dell'Università di Poitiers. Svolge una ricerca sulla mobilità causata da disastri naturali e catastrofi sociali in Italia.

Francesco Picciolo è dottorando in Chimica presso l'Università degli Studi di Siena. È impegnato nell'analisi dell'evoluzione dei sistemi energetici complessi attraverso metodi di meccanica statistica e teoria delle reti.

¹ È interessante notare come sia proprio la bicicletta, elemento simbolico nella filosofia spazio-temporale di Illich (2006), a essere utilizzata da Sen (2009) come metafora per spiegare in che modo i beni materiali e la loro disponibilità possano effettivamente essere trasformati in funzionamento, interagendo con le circostanze.

² È risultato estremamente complicato, infatti, trattare dati inerenti al trasporto ferroviario a causa di una pluralità di moduli che i singoli possono attuare nel voler intraprendere un viaggio in treno (TGV, Freccia Rossa, Regionale, Intercity). Analoghe questioni si pongono anche per il trasporto privato su gomma a causa di un numero elevato di variabili (tipo di autovettura, tipo di carburante, stato e anzianità del veicolo, scelta del tipo di percorso e del tipo di strada, traffico, attitudine più o meno elevata alla velocità).

italiana, è uno spazio emblematico in cui poter analizzare la diacronia percettiva dell'utenza. Ciò genera e ripropone le discriminazioni sociali che polarizzano i tempi, i luoghi e i flussi. Si contrappongono così, da un lato, una élite coscientemente rapida o volutamente lenta, capace di fruire del proprio tempo e del proprio spazio, dall'altro, una massa espropriata del proprio diritto alla spazialità.

I. L'analisi economica della mobilità tra Italia e Francia

Per rendere concreta la situazione che si prospetta di fronte ad un ipotetico viaggiatore, nel

momento in cui decida di muoversi tra la Francia e l'Italia, compariamo i collegamenti aerei e viari tra quattro città italiane e francesi³.

Non avendo la pretesa di essere esaustivi nell'analisi della problematica che

Questa velocità/lentezza percepita, questa vicinanza/lontananza socialmente e tecnologicamente strutturata, ricalca e si interseca alle fratture economiche, di classe, di genere, di età, di provenienza, negando il diritto collettivo alla spazialità

stiamo introducendo, abbiamo valutato distanze, velocità e prezzi di un ipotetico viaggio con partenza in data 2 luglio e con prenotazioni effettuate 30 e 7 giorni prima della partenza. Per discriminare tra la pluralità delle offerte presenti nella modalità aerea, abbiamo preso come variabile decisionale il prezzo del viaggio. Osservando i dati, ci troviamo di fronte a due forme di trasporto diverse, cosa che solo dappprincipio potrebbe sembrare un'osservazione triviale: la modalità di collegamento tramite autobus rispecchia una correlazione tra la distanza geodetica e la "distanza" temporale⁴, così come tra distanza geodetica e "distanza monetaria". Questa correlazione cade osservando le matrici relative al trasporto aereo. Le città principali hanno una breve "distanza" sia monetaria che temporale verso tutte le altre, contrariamente a quanto avviene per le città secondarie, a causa degli scali aeroportuali, per cui l'ordinamento geodetico di prossimità viene meno: la velocità di percorrenza rimane pressoché costante per l'autobus, mentre varia per l'aereo (Milano-Bordeaux: distanza 770 km, velocità di percorrenza 510 km/h circa, Marsiglia-Napoli: distanza 790 km, velocità di percorrenza 158 km/h).

La differenza di prezzo dovuta alla tempistica di prenotazione da noi scelta affligge esclusivamente il trasporto aereo con un incremento dei prezzi medio di circa il 100%, ed un aumento massimo registrato pari al 500%.

2. Parigi, Porte di Bagnolet: sperimentare il movimento

Inaugurata nel 1993, Bagnolet è la più grande autostazione in Europa, collegata con la tangenziale di Parigi, l'autostrada, la stazione della metropolitana Gallieni, e da sei linee di autobus urbane. Tra il 15 e il 16 giugno, abbiamo svolto 40 interviste tra i viaggiatori che percorrevano le tratte Italia-Francia, tramite questionari chiusi e interviste semi-strutturate. Pur non essendo statisticamente rappresentativo, questo piccolo campione permette di verificare quanto già detto precedentemente circa l'analisi valutativa individuale della mobilità: tra gli intervistati, tutti ritengono che il bus, a parità di tempo di prenotazione sia più economico dell'aereo e del treno e dell'auto privata⁵, per motivi diversi che alcuni hanno dettagliato.

Per 10 persone l'autobus è effettivamente meno dispendioso per il trasporto dei bagagli;

3 Roma, Milano, Firenze e Napoli per l'Italia; Parigi, Marsiglia, Lione e Bordeaux per la Francia.

4 Gli unici collegamenti che fanno eccezione sono quelli relativi alla città di Bordeaux.

5 Se prenotato in anticipo, anche per il bus esistono soluzioni *low cost* e se prenotato all'ultimo momento sono proposti prezzi bloccati inferiori ai corrispettivi dei treni e degli aerei, che presuppongono *tricky taxes*.

per 4, permette di risparmiare in termini di tempo (si viaggia di notte) e di costi legati alle notti di albergo; per 12, inoltre, permette di evitare la fatica legata al tempo di percorrenza in automobile. Lo spazio non appare più come un elemento statico, ma si differenzia e acquista forma in funzione del tempo, delle disponibilità e necessità personali, a seconda di queste nuove “relazioni di prossimità tra punti” (Foucault, 1994), che costruiscono un ordinamento soggettivo ed individuale tra i luoghi. Si disintegra così lo spazio metrico euclideo, nel quale la distanza tra due punti è indipendente dall’osservatore, o meglio, il consumatore di questo bene o servizio che è, nel nostro caso, il trasporto⁶.

25 su 40 intervistati ritengono che il tempo percorso in autobus risulti talvolta sproporzionato rispetto agli altri mezzi, ma comunque lo preferiscono. Questo perché aereo e treno non permettono una connessione tra origine e destinazione diretta per più località, soprattutto per viaggi brevi; inoltre, gli aeroporti, secondo 13 intervistati, non sono direttamente accessibili, sono lontani dai centri e lo spostamento verso le città risulta costoso. Per avere prezzi più vantaggiosi, gli orari proposti dalle compagnie sono poi spesso incompatibili con la vita lavorativa-familiare o i vincoli personali (in termini di età o del possesso di un’auto privata)⁷. Sicché, evidentemente, la gerarchia e la disomogeneità degli spazi e dei luoghi in essi costruiti diventano un prodotto sociale architettato sulla base delle differenti dotazioni che vengono fornite agli stessi in termini di rete infrastrutturale, di tecnologie disponibili, di accessibilità, di *governance* e di amenità. Le differenze strutturali tra luoghi, una volta pianificate, creano, si inseriscono e scavano nelle diversità sostanziali che sussistono e si contrappongono tra i centri e le periferie (Soja, 1990), allontanandole sempre di più a livello spazio-temporale, desincronizzandole (Lyotard, 1979).

Il movimento che si sperimenta a Bagnolet, dunque, è un movimento che è vincolato dal budget dei consumatori, i quali sembrano “costretti”, pur di muoversi, a utilizzare un mezzo che 18 persone ritengono “poco confortevole, scomodo, lento”. Questo dinamismo, considerato nelle sue due variabili materiali ed immateriali (la distanza percepita) lo definiscono come “l’astrazione concreta” (Lefebvre, 1974) ed è lontano dall’essere socialmente neutrale: suggerisce infatti differenti identità diventando un’agenzia che amplifica e accelera dromologicamente le discriminazioni⁸, mostrando tutta la “bruttezza della velocità”⁹ e limitando il diritto alla spazialità dei cittadini. Una spazialità, che attraverso la voce degli intervistati, si declina in due esigenze: quella peculiare, “interna” inerente allo spazio di viaggio (il “comfort di viaggio”), quella di potersi “spostare senza costrizioni economiche” ma anche, in generale, quella di potersi “muovere liberamente nei luoghi, negli spazi e nei paesi”.

Conclusioni

L’alta velocità delle società post-moderne (Rosa e Scheuerman, 2009) è foriera di effetti

6 La perdita di una metrica all’interno dello spazio implica che la distanza da A a B possa essere diversa da quella da B a A.

7 Per sole 3 persone la decisione di non prendere l’aereo risiede in motivi legati all’inquinamento; se considerato il profilo sociale di coloro che hanno dato questa risposta (età media 24, studenti), si comprende come dietro alla scelta di prendere un autobus vi sia un simbolo più che un vincolo, economico o spaziale.

8 Virilio (1977) conia il neologismo dromologia indicando la scienza o la logica della velocità.

9 Il 20 febbraio 1909 venne pubblicato, su “Le Figaro”, il Manifesto di Filippo Tommaso Marinetti. Il quarto punto dello stesso recita così: “Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità”. Nel manifesto, successivo, “La nuova religione-morale della velocità”, del 11 maggio 1916, le si attribuisce addirittura un valore morale oltre che estetico: “La velocità, avendo per essenza la sintesi intuitiva di tutte le forze in movimento è naturalmente pura. La lentezza, avendo per essenza l’analisi razionale di tutte le stanchezze in riposo, è naturalmente immonda”.

sociali perversi e causa anacronismo tra gli utenti dei differenti servizi di mobilità offerti, il cui divario viene amplificato dalle nuove tecnologie. I servizi, i luoghi, le infrastrutture e i mezzi, da sempre emblema del progresso e della sfida dell'uomo contro la natura fisica dello spazio, hanno fatto il loro ingresso trionfale all'interno dell'immaginario urbano e nell'immaginario collettivo, modificando la percezione delle distanze. Ma questa velocità/lentezza percepita, questa vicinanza/lontananza socialmente e tecnologicamente strutturata, ricalca e si interseca alle fratture economiche, di classe, di genere, di età, di provenienza, negando il diritto collettivo alla spazialità, esacerbandone le differenze sociali maggiormente profonde proprio in funzione alla loro relazione spazio-temporale.

Riferimenti

- Caldarelli G., *Scale-Free Networks*, Oxford University Press, Oxford-New York, 2007.
- Foucault M., "Des espaces autres", in *Dits et écrits : 1954-1988, t.IV*, Éditions Gallimard, Paris, 1994.
- Illich I., *Energia, Velocità e Giustizia Sociale*, Feltrinelli, Milano, 1974.
- Lang S., *La bellezza della matematica*, Bollati Boringhieri, Torino, 1991.
- Lefebvre H., *La production de l'espace*, Anthropos, Paris, 1974.
- Liotard J.-F., *La condition postmoderne*, Les éditions de minuit, Paris, 1979.
- Rosa H., Scheuerman W. E., *High-Speed Society. Social Acceleration, Power, and Modernity*, The Pennsylvania University Press, Pennsylvania, 2009.
- Sen A., *Development as Freedom*, Oxford University Press, Oxford-New York 1999.
- Soja E., *Postmodern Geographies*, Verso, London, 1990.
- Virilio P., *Essai de dromologie*, Éditions Galilée, Paris, 1977.