

Akademie der  
Toblacher Gespräche

Accademia dei  
Colloqui di Dobbiaco



# Hermann Knoflacher

Mobilità senza crescita

## Mobilità senza crescita

Il termine „mobilità“ fu utilizzato per la prima volta dai sociologi negli anni Venti per indicare la possibilità di elevare il proprio stato sociale o intellettuale, e più tardi trovò applicazione anche per indicare la mobilità abitativa. L'uso di questo termine nel settore dei trasporti, invece, è frutto di una distorsione semantica forzata operata in tempi più recenti. Oggi, infatti, il significato di mobilità non è più il movimento in sé o il relativo meccanismo d'azione che si crea fra un punto di partenza e un punto d'arrivo, ma semmai indica il movimento di un mezzo di trasporto lungo il cosiddetto „canale della mobilità“. Generazioni di strateghi pubblicitari al servizio di settori economici dominanti, come l'industria automobilistica e l'edilizia stradale, hanno piegato ad arte il concetto di mobilità, allontanandolo dal suo significato originario e abusandone per incrementare la vendita dei loro prodotti (autoveicoli, strade autostrade, gallerie, viadotti ecc.). Dopo di loro, generazioni di docenti nelle strutture formative specialistiche hanno pensato bene di riprendere questa nuova accezione del termine, facendo passare l'aumento della proprietà di automobili, e quindi l'incremento degli spostamenti con mezzi motorizzati individuali, come un „aumento della mobilità.“

In realtà, si dimentica che ogni spostamento – a prescindere da come lo si effettua – serve sempre a un determinato scopo, mentre il significato dominante di mobilità non è riferito a nessuno scopo specifico, sicché la mobilità di cui si parla generalmente si può considerare „inutile“ per definizione.

La mobilità „utile“, invece, può crescere quantitativamente solo se aumenta il numero degli scopi che deve soddisfare, e proprio questo, invece, NON accade. Gli scopi degli spostamenti che si compiono, infatti, tanto nelle società ad alto tasso di motorizzazione, quanto nei paesi meno motorizzati, sono sempre gli stessi: andare e tornare dal lavoro, fare acquisti, frequentare scuole o corsi, effettuare commissioni, spostarsi a scopi ricreativi o per coltivare rapporti sociali.

Pertanto, se definiamo la mobilità „utile“ come lo spostamento fisico da un luogo all'altro – e ogni altro significato dovrebbe apparirci irragionevole – la mobilità vera non può aumentare se non aumenta al tempo stesso il numero degli abitanti.

I detrattori di questa tesi fanno notare, di solito, che in compenso è aumentata la lunghezza degli spostamenti, e in effetti i sistemi di trasporto motorizzati hanno fatto incrementare enormemente le distanze percorse. E ciò è accaduto anche per effetto del secondo equivoco fondamentale del sistema dei trasporti e della società attuale, ossia il

mito del „risparmio di tempo“ che si otterrebbe aumentando la velocità. Purtroppo, infatti, non si verificano né risparmi, né perdite di tempo (per esempio per effetto degli ingorghi stradali). Perché ciò che può dimostrare il singolo individuo quando afferma che riesce a spostarsi da A a B in un tempo minore, non si verifica per il sistema dei trasporti in generale. Tutti i rilevamenti statistici, infatti, dimostrano che il tempo che dedichiamo alla mobilità è rimasto costante negli ultimi decenni. Ciò che è cambiato per effetto della maggiore velocità, semmai, è la distanza fra le varie strutture. In altri termini, si guadagna in distanza, ma si perde in vicinanza, tanto che ormai non esistono quasi più negozi, posti di lavoro, scuole o strutture ricreative abbastanza vicine per andarci a piedi o in bicicletta, e in compenso si moltiplicano i centri commerciali e le zone produttive sempre più lontane dai quartieri residenziali, e di pari passo aumenta il potere delle multinazionali che stanno distruggendo le strutture e le filiere economiche locali.

Tutto ciò è accompagnato da una „crescita“ – questa invece molto reale - degli investimenti in mobilità. Per soddisfare gli stessi scopi degli spostamenti del passato, infatti, oggi dobbiamo percorrere molti più chilometri. Questa tendenza, di per sé assurda, finora è stata favorita da una disponibilità sempre maggiore di energia fossile, ed è stata spacciata per „progresso“ o superiorità rispetto al passato. In realtà, il sistema dei trasporti di oggi è sempre più vulnerabile da fattori imprevisti, e sarà sempre più fragile perché quel bene teoricamente comune che sono le fonti energetiche sono state bruciate in modo sconsiderato nel giro di due generazioni, ed è quindi certo che non saranno più disponibili né nella quantità né al prezzo cui ci eravamo abituati negli ultimi anni.

Se quindi vogliamo imparare da questi errori, non bisogna puntare su una „mobilità senza crescita“, ma piuttosto riportare la mobilità entro i limiti delle risorse rinnovabili. La quantità d'energia consumata per la mobilità fisica è sempre andata di pari passo con un calo della mobilità mentale. Il sistema dei trasporti è diventato effettivamente più stupido, dimostrando in modo lampante il detto secondo cui ciò che non si ha in testa, si ha nelle gambe, nella fattispecie nel piede che aziona l'acceleratore: è chiaro che quando si hanno 200 cavalli e più nelle gambe, in testa resta davvero molto poco.

La mobilità è sempre stata ed è tuttora un investimento di risorse, e quindi va valutata in base ai costi e ai rischi. Nella propria evoluzione, l'umanità ha sempre cercato di ridurre i costi e i rischi delle attività svolte. In questo senso la mobilità è un fattore selettivo, sicuramente decisivo per la sopravvivenza, ma solo a patto che soddisfi il requisito di ridurre al minimo l'energia investita e i rischi che comporta. È grazie a questo ragionamento, del resto, che abbiamo sviluppato le nostre capacità sensoriali e cerebrali,

elaborando le informazioni raccolte intorno a noi, in modo da affrontare sempre meglio i cambiamenti ambientali. Ma con l'avvento della mobilità meccanica ci muoviamo molto più avanti e più in profondità di quanto non riescano ad elaborare le nostre percezioni sensoriali, con la conseguenza che aumenta il rischio di essere magari più mobili, ma di reagire troppo tardi. E questo rischio, in un pianeta dove le risorse e le superfici sono limitate, può rivelarsi fatale.

In un sistema naturale, la necessità di investire sempre più risorse ed energia nella mobilità sarebbe un segnale d'allarme efficace per indurci a cambiare rotta, ma la tecnologia e le imprese ci inviano dei segnali fuorvianti, facendoci perdere di vista i limiti di sostenibilità del sistema.

Ecco perché sarebbe urgente far crescere non la mobilità dei veicoli, ma quella della mente, per tenere il passo con gli interventi della scienza e della tecnologia. Diversamente da quanto si era previsto, infatti, il divario tra lo sviluppo tecnologico e materiale da un lato, e la nostra capacità di elaborarlo mentalmente dall'altro, non è affatto calato, anzi, continua ad aumentare, e la nostra inerzia mentale è favorita da una disponibilità ancora troppo elevata di energia fisica. Eppure, diversamente dalla mobilità fisica, la mobilità mentale sarebbe libera di crescere senza limiti e senza ricadute negative. E a ben guardare, sarebbe già un progresso enorme riuscire a riportare la nostra mobilità mentale ai livelli che aveva raggiunto prima dell'avvento dell'era industriale.