



## **Newsletter dell'Osservatorio sulla Città Globale**

**Dicembre 2017**



## Indice

<b>Presentazione</b> di Paolo De Nardis	3
<b>GOVERNANCE e PARTECIPAZIONE</b>	
<b>Città, megaeventi, trasformazioni urbane e conflitto. Dalle esposizioni universali della Belle Époque agli eventi sportivi in tempo di crisi</b> di Luca Raffini	5
<b>POLITICHE URBANE NELLA CRISI</b>	
<b>Le buone pratiche di una policy per la mobilità urbana sostenibile: le consegne delle merci al di fuori degli orari di picco</b> di Valerio Gatta, Edoardo Marcucci e Sacha Carrocci	11
<b>Napoli prima o dopo</b> di Antonio Scoppettuolo	16
<b>LAVORO e CONSUMO</b>	
<b>Connessioni nell'era della transizione. BlaBlaCar, un "passaggio" per il viaggio verso il futuro</b> di Renato Fontana, Vera D'Antonio, Martina Ferrucci e Carmine Piscopo	18
<b>INNOVAZIONE e NUOVE CULTURE</b>	
<b>Progetto CITYLAB - City Logistics in Living Laboratories</b> di Edoardo Marcucci e Valerio Gatta	21
<b>CollaboraToscana. Per un'agenda regionale sull'economia collaborativa e i beni comuni</b> di Luca Raffini	23
<b>RECENSIONI</b>	27
<b>REDAZIONE dell'OSSERVATORIO SULLA CITTÀ GLOBALE</b>	29

## Presentazione

Paolo De Nardis

Presidente dell'Istituto di Studi Politici "S. Pio V" – Coordinatore dell'Osservatorio sulla Città Globale

Nel momento in cui licenziamo questa Newsletter dell'Osservatorio sulla Città Globale dell'Istituto di Studi Politici "S. Pio V" Virginia Raggi ha annunciato la volontà di non ricandidarsi per una eventuale (e assai improbabile, allo stato attuale) riconferma come sindaco di Roma Capitale. Una decisione del genere attenuerà – o forse farà definitivamente deflagrare – le invettive, le ironie e le contumelie che da tempo investono l'attuale giunta romana, dilaniata da contrasti interni e oggetto di un diffuso malcontento cittadino. Se è vero, da un lato, che utilizzare l'atavica inefficienza delle aziende municipalizzate (per non parlare di altri e più futili argomenti) come cartina di tornasole del fallimento grillino a Roma costituisce un esercizio gratuito e francamente frettoloso, è altrettanto evidente, di contro, come la "prova del governo" per il Movimento Cinque Stelle abbia prodotto risultati che, da un punto di vista "tecnico", si configurano come una vera iattura per chi, lavorando con le scienze sociali, ha l'obbligo della generalizzazione validata empiricamente e funzionale a suggerire policy.

Almeno a livello locale, infatti, le amministrazioni grilline mostrano performance altalenanti e un andamento carsico dell'indice di gradimento: possiamo parlare, di fatto, di una irriducibilità a linee interpretative generali, in parte dovuta a un deficit analitico delle scienze sociali rispetto alla dimensione urbana del Terzo Millennio, in parte conseguenza della sottovalutazione, da parte del Movimento Cinque Stelle, dell'importanza di posizionare il **locale** all'interno del *cleavage* tra **nazionale** e **sovranazionale**, nonostante su questo aspetto si giochi oggi gran parte della politica degli enti locali in Italia, come ha testimoniato anche il volume *L'Europa in Comune. Opportunità e limiti tra città italiane e UE*, curato da Caterina Cittadino e Stefano Sepe (Editrice Apes, 2017) e frutto di una ricerca empirica, promossa dal nostro Istituto, da cui emerge, peraltro, un curioso paradosso: due dei tre comuni più "europeisti", in Italia, presentano tuttora un'amministrazione grillina (Torino e Guidonia Montecelio, in provincia di Roma).

È grillino anche un altro sindaco dell'hinterland romano (Fabio Fucci, "primo cittadino" di Pomezia), disposto a presentarsi alle prossime elezioni comunali con le insegne di una lista civica pur di non sottostare al vincolo dei Cinque Stelle che impedisce una terza consiliatura anche negli enti locali: la conferma della tendenza degli amministratori pentastellati, già evidenziata nel caso di Parma, a "mettersi in proprio" pur di continuare la loro esperienza in politica. Quasi che l'identità territoriale abbia ormai definitivamente soppiantato quella politico-partitica, *persino* all'interno di un movimento portatore di istanze nuove (o presunte tali). Ma forse bisognerebbe dire: *soprattutto* all'interno di un movimento del genere.

Oltre a Roma, un'altra città in cui la destrutturazione del quadro partitico sfocia in un *outsider* sulla plancia di comando è Napoli: Antonio Scoppettuolo ha efficacemente proposto un bilancio ponderato – per quanto ovviamente non ancora definitivo – sulla giunta De Magistris, a cui va riconosciuta una "verniciatura" del *salotto buono* e una maggiore attenzione, rispetto al passato, alla comunicazione e alla visibilità mediatica. Ma non si vive di sola narrazione, per quanto propositiva e gratificante: molte contraddizioni ancora attendono di essere risolte, altre – all'opposto – meriterebbero di essere esaltate, in coerenza con lo spirito di una città che da sempre ha saputo giocare sul filo di un sublime equilibrio tra Alto e Basso, tra Nobile e Plebeo. Tutto ciò viene forse compreso da un turismo mordi-e-fuggi e da un'offerta culturale a volte impataccata nel folklore? Soprattutto, le luminarie delle feste rischiarano effettivamente le *paranze* dei giovani e spregiudicati figli e nipoti della camorra, adesso che quest'ultima pare uscita dalla materialità della Storia, per entrare a pieno titolo nella volatilità della fiction-TV?

C'è un tratto comune che lega le attuali esperienze del vivere collettivo e che viene più volte ripreso nei contributi di questa Newsletter: è la retorica della "condivisione": *condividono* i viaggiatori che usano BlaBlaCar – nelle modalità descritte da Renato Fontana, Vera D'Antonio, Martina Ferrucci e Carmine Piscopo – *condividono* gli utenti di Uber e AirBnB – di cui abbiamo parlato nelle precedenti Newsletter – *condividono* gli amministratori "illuminati" (lo scriviamo dando prova di fiducia e di adesione quantomeno al progetto) della Regione Toscana, che hanno promosso un percorso di *pooling economy* descritto da Luca Raffini, ma *condividono*, in fondo, anche gli studiosi e i tecnici riuniti nel progetto CITYLAB, che suggerisce di integrare nel servizio postale nazionale la logistica "inversa", vale a dire il materiale di scarto e i rifiuti da riciclare.

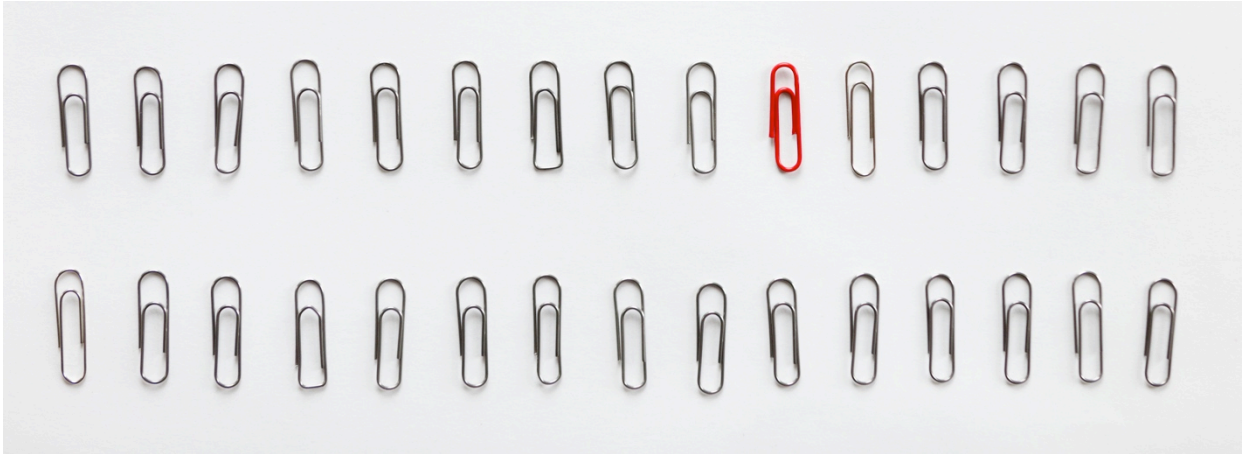
"Economia circolare", dunque, compressione dei costi (e delle emissioni nocive), limitazione delle inefficienze e integrazione in un unico sistema dei diversi segmenti della *vexata questio* urbana rappresentata dalla mobilità, come ci ricordano Edoardo Marcucci e Valerio Gatta, curatori del fortunato volume *Le politiche per la mobilità urbana sostenibile. Le sfide del futuro* (Editrice Apes, 2017), di cui presentiamo un allettante estratto. Se è vero – notizia di pochi giorni fa, fornita dal Tom Tom Traffic Index Report – che nella sola città di Roma duecento milioni di euro l'anno "vanno in fumo" per il traffico (primato negativo in Italia, quasi il triplo di Milano posizionata in un comunque poco onorevole secondo posto) e che ognuno dei 165mila veicoli industriali paga ogni giorno un silenzioso "pass" di cinque euro per circolare nella Capitale – per non parlare del costo sopportato dalla mobilità non commerciale – ci rendiamo conto di come le soluzioni suggerite dal network di studiosi riuniti nel volume di Marcucci e Gatta valorizzi al meglio la sfida lanciata dalla Commissione Europea con il programma Horizon 2020: implementare un sistema di trasporti che faccia un uso efficiente delle risorse, che sia rispettoso dell'ambiente e che non risulti lesivo della sicurezza dei lavoratori e dei cittadini. Partire dalla dimensione del trasporto urbano delle merci – che genera in Europa il 20% del traffico e il 50% delle emissioni di gas serra – è un primo passo significativo e intelligente.

Oggi più che mai, se dovessimo individuare un "comune nemico" che ogni città si trova a combattere parleremmo – forse a sorpresa – di *sprawl*, nel senso sia di "dispersione urbanistica" – tale da attaccare le preziose e ormai introvabili aree rurali limitrofe alle grandi città – sia di "dispersione delle risorse" (economiche e temporali), che causa un aumento ormai insostenibile dei costi e, più in generale, un peggioramento della qualità della vita.

La domanda che si pone Luca Raffini, nel suo contributo sulle grandi manifestazioni sportive organizzate dal Brasile in questi anni di crisi economica, è la seguente: i megaeventi lavorano per "unire" (la città, i suoi abitanti, le identità) oppure per "dividere" (i quartieri, le classi sociali, le incrostazioni culturali)? Oggi che la "straordinarietà dell'effimero" – si pensi alle Esposizioni universali che hanno segnato il passaggio dall'Ottocento al Novecento – viene annacquata dal *loisir* quotidiano i costi sociali di un megaevento o di una infrastruttura particolarmente "impattante" sono ancora giustificati, considerando – tra l'altro – che essi raramente vengono divisi con equità tra tutti i cittadini? Lo stigma nei confronti della "sindrome NIMBY" non nasconde, forse, la mancata volontà, da parte dell'amministratore locale, di perequare le esternalità negative prodotte dal contesto urbano, preferendo invece dedicarsi a una "valorizzazione a due velocità", concentrata sui quartieri già agiati e dimentica delle aree periferiche?

È con questo dubbio, la cui risposta quotidianamente si pone di fronte ai nostri occhi cittadini e metropolitani, che ci lasciamo, non prima di aver proposto un caloroso augurio di Buon 2018 a tutti i lettori e le lettrici di questa Newsletter.

Tanti Auguri a Tutte e a Tutti. Tanti Auguri anche a **Spelacchio**, l'abete natalizio più brutto di sempre, as-surto suo malgrado a simbolo invernale di una città per la quale "la Grande Bellezza", ormai, è solo il titolo di un bel film.



### *Governance e partecipazione*

---

#### **Città, megaeventi, trasformazioni urbane e conflitto. Dalle esposizioni universali della Belle Époque agli eventi sportivi in tempo di crisi**

*Luca Raffini*

Università degli Studi di Genova - Osservatorio sulla Città Globale

Dalle prime esposizioni universali di fine Ottocento ai recenti Giochi olimpici di Rio de Janeiro, i megaeventi rappresentano uno straordinario momento di trasformazione della città. I progetti di rigenerazione urbana, la realizzazione di opere, infrastrutture e talvolta di interi nuovi quartieri, cambiano il volto della città. Sotto questo aspetto, i megaeventi rappresentano una sorta di concentrato della "distruzione creativa" tipicamente moderna.

Se la Tour Eiffel, oggi simbolo della città che la ospita, era stata inizialmente concepita come struttura provvisoria, in occasione della *exposition universelle* di Parigi del 1889, Barcellona è oggi presa a esempio della capacità di porre la realizzazione di megaeventi alla base di un progetto più complessivo di rilancio della città e di sua collocazione strategica a livello globale. Pur avendo come scenario città profondamente divise, in cui il prezzo pagato per la realizzazione degli eventi è sopportato in primo luogo dagli abitanti delle zone povere - si pensi alle famiglie allontanate dalle proprie case e dal proprio quartiere a seguito degli sventramenti - i megaeventi rappresentano pur sempre una straordinaria opportunità di lavoro. D'altra parte, eventi come le esposizioni universali sono vissuti dai cittadini come un momento di evasione dalla routine. Le esposizioni sono luoghi magici, in cui toccare con mano sfarzo e lusso, tecnologia e innovazione, e in cui si può entrare in contatto con l'alterità e l'esotismo. In quale altra occasione un abitante di una grande metropoli appartenente alle classi medio-basse può entrare in contatto con culture e modi di vita diversi e guardare le più straordinarie invenzioni? Al di là della molteplicità di attrattive e di iniziative presenti, difficilmente un visitatore dell'Expò milanese del 2015, in piena era della globalizzazione, visitando un padiglione di un paese dell'Asia orientale o dell'Africa Subsahariana avrà vissuto quella percezione di contatto con l'alterità e con il mai visto o il fascino delle invenzioni futuribili provato da un visitatore delle esposizioni universali di fine Ottocento - inizio Novecento.

Fig. 1. Immagini delle esposizioni universali di Parigi (1897), Liegi (1905) e Seattle (1962)



Potremmo dire che, via via attenuatosi il fascino universale di questi eventi, oltre alla diffusa percezione della loro capacità di portare ricchezza diffusa (in senso economico, ma anche culturale) agli abitanti delle città che le ospitano, sempre più si è affermata la percezione dei loro costi economici e sociali e, soprattutto, del carattere selettivo e iniquo dell'allocazione dei ricavi e delle perdite che essi generano. In particolare, sempre più si è diffusa la convinzione che i megaeventi non rappresentino un'occasione di arricchimento per le classi svantaggiate, le quali, al contrario, vi vedono uno strumento di aumento delle disuguaglianze.

Un simile cambiamento di prospettiva ha accompagnato, negli ultimi anni, la realizzazione di megaeventi sportivi, come i Campionati mondiali di calcio e i Giochi olimpici. Anche in questo caso, la diminuzione del *sensu di straordinarietà* che li accompagna (i grandi campioni dello sport appaiono ogni giorno in televisione e sugli altri media, così come i cibi esotici proposti nei padiglioni dell'Expò ricordano quelli che si trovano quotidianamente nei ristoranti etnici presenti in ogni grande città) si unisce a una crescente avversione nei confronti di eventi i cui benefici, si ritiene, ricadranno su pochi, e i cui costi, al contrario, peseranno sulle spalle di tanti.

Avviene così che eventi, decenni fa accolti con grande interesse da parte dei cittadini, siano oggi oggetto di progressivo scontento e di protesta attiva. Un'interessante ricostruzione del rapporto tra città, mutamento urbano e protesta in occasione dei megaeventi è stata recentemente sviluppata, in un articolo pubblicato sulla rivista *Partecipazione e Conflitto*, da Luca Massidda e Stefania Parisi<sup>1</sup> Come sottolineano i due Autori, sostenere che oggi i megaeventi siano oggetto di conflitto non significa pensare che questo non li accompagnasse già decenni fa. Vi è, tuttavia, una differenza sostanziale: in passato i conflitti trovavano nei grandi eventi un teatro e un amplificatore, oggi invece ne sono l'oggetto.

Qualche esempio: nel passato la visibilità mediatica dei Giochi olimpici era utilizzata dagli oppositori di un regime autoritario per esprimere di fronte al mondo intero il proprio dissenso. In altri casi erano due o più Stati in conflitto a utilizzare le Olimpiadi come campo di battaglia, fino a praticare forme di boicottaggio (si pensi ai sovietici e agli statunitensi al culmine della Guerra fredda, all'inizio degli anni Ottanta). In altri casi ancora sono stati gli stessi atleti a utilizzare la manifestazione sportiva per veicolare un messaggio politico (si pensi al gesto con cui Tommie Smith e John Carlos, con l'appoggio silenzioso dell'australiano Pietro

<sup>1</sup> L. Massidda e S. Parisi, «Too Big Will Fail. Megaevents and Protest Participation», in *Partecipazione e Conflitto*, 3, 2016, pp.949-980.

Norman, sul podio delle Olimpiadi di Città del Messico 1968 esprimono solidarietà al movimento Black Panther). Le Olimpiadi di Monaco del 1972 rimarranno invece alla storia per l'attentato organizzato dal gruppo palestinese Settembre Nero, in cui perdono la vita 11 atleti israeliani e un poliziotto, oltre agli attentatori stessi.

Negli ultimi anni Expò, Olimpiadi, Mondiali di calcio - come abbiamo detto - più che teatro di conflitti esterni diventano essi stessi oggetto di conflitto tra gruppi di cittadini e organizzatori. A costituire il motivo della protesta è il disegno complessivo di tali eventi, che non contribuirebbe a creare ricchezza diffusa e a migliorare le condizioni di vita delle classi subalterne ma, al contrario, alimenterebbe speculazioni e sperequazioni e favorirebbe processi di *gentrification*, con l'effetto di allontanare gli abitanti dalla città, in particolare dai quartieri più disagiati. Non solo: a essere oggetto del conflitto è l'intreccio tra pubblico e privati, che tende a concentrare sul primo gli oneri, al punto di generare per le città che ospitano megaeventi ingenti debiti, e sui secondi i benefici.

Si pensi al caso dei Giochi olimpici di Atene, da molti indicati come responsabili, almeno in parte, del deficit greco, e alla reazione di parte dell'opinione pubblica italiana di fronte alle proposte di candidare Roma a ospitare le Olimpiadi, memori dell'esperienza dei Mondiali di calcio di Italia 90, che hanno alimentato corruzione, sprechi, opere incompiute e "cattedrali nel deserto".

Se l'opposizione alla candidatura di Roma per i Giochi del 2024 si è al momento tradotta nella scelta di non procedere alla candidatura stessa, in coerenza con l'insediamento di una giunta sfavorevole a questa ipotesi nella Capitale, nel caso dell'Expò di Milano il conflitto ha visto comitati e movimenti opporsi a tutti i livelli delle amministrazioni. Al centro delle proteste dei movimenti No Expò vi era l'insostenibilità economica e ambientale dell'evento.

Fig. 2. La mobilitazione No Expò



In polemica con le istituzioni, inoltre, si affermava che i costi del progetto avrebbero superato i benefici prodotti per la cittadinanza e per il territorio. Veniva criticato l'utilizzo di suolo, la concentrazione degli investimenti in opere dispendiose e spesso di difficile riutilizzo, a scapito degli investimenti in infrastrutture e progetti utili a migliorare la vita nella città, nonché il ricorso al lavoro gratuito.

L'Expò di Milano ha effettivamente coinvolto decine di migliaia di giovani che hanno prestato la loro opera a titolo volontario, in cambio di piccoli rimborsi, attirati dalla promessa di acquisire competenze e capitale relazionale. L'istituzionalizzazione del lavoro gratuito ha portato alcuni studiosi a individuare un ulteriore passaggio nel processo di destrutturazione del lavoro, al punto da segnalare nel lavoro gratuito, e quindi nella promessa di un (ipotetico) impiego retribuito, la nuova frontiera del lavoro precario<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> A.a.V.v., *L'economia politica della promessa*, Manifestolibri, Roma 2015.

A ben vedere, dinamiche in parte simili hanno accompagnato la progettazione e la realizzazione, in Brasile, del Campionato del mondo di calcio del 2014 e, in seguito, dei Giochi olimpici del 2016.

Il primo evento è stato accompagnato da un intenso ciclo di mobilitazione, in particolare nella città di San Paolo. Oggetto del conflitto, anche in questo caso, era la priorità data dal governo all'investimento in grandi infrastrutture - motivata con la sua funzione di volano dello sviluppo - piuttosto che sul miglioramento delle condizioni di vita degli abitanti più poveri. Il Brasile, terzo Stato Brics, ha naturalmente problematiche ben diverse da quelle italiane, cui corrisponde un livello di conflitto non paragonabile, nonché una forte diffusione della violenza, a tutti i livelli. La percentuale di popolazione ancora oggi ridotta in condizioni di esclusione e di disagio sociale è molto alta. Si stima che a Rio circa un quarto degli abitanti viva nelle favelas. Molte di queste, nonostante le politiche sociali e urbanistiche realizzate dagli ultimi governi, sono dominate dalla violenza.

Nel corso del processo che avrebbe portato a scegliere la città delle Olimpiadi del 2016, tra quelle che avevano espresso una candidatura, il riferimento alla violenza appariva soprattutto in relazione alla sicurezza urbana, all'alto numero di reati commessi e alla presenza di aree off-limits per turisti e visitatori. La volontà di superare questa caratterizzazione ha spinto le autorità a intraprendere sforzi particolari per mostrarsi credibili nel loro contrasto a tali fenomeni, ed è proprio nel perseguire questo obiettivo che si è prodotta ulteriore violenza, in questo caso da parte delle forze di polizia. Nel corso della realizzazione delle infrastrutture per accogliere i Campionati mondiali di calcio e nelle azioni intraprese per rendere sicure le città, i rappresentanti di movimenti e comitati di cittadini, insieme ai media nazionali e internazionali, hanno infatti denunciato il ricorso sistematico alla violenza da parte della polizia come strumento di repressione, nel contesto di una strategia finalizzata a rimuovere la povertà, più che le sue cause.

Le proteste dei cittadini contro questo approccio alla sicurezza si sono saldate a quelle degli abitanti delle favelas che chiedevano pubblicamente perché lo Stato dovesse spendere miliardi nel costruire nuovi stadi quando milioni di abitanti sono senza case. Alla protesta si sono uniti anche giovani istruiti e di classe media, sotto lo slogan “#15m Copa pra quem? Mondiali senza popolo, scendiamo di nuovo in strada!”.

Del resto, la marginalizzazione, se non la repressione, dello strato più povero della popolazione ha costituito un *trait d'union* delle politiche di trasformazione urbana di Rio de Janeiro a partire dagli inizi del Novecento, quando la costruzione di un nuovo centro cittadino, capace di conferire a Rio un'immagine cosmopolita, è stata pagata al prezzo dell'allestimento delle prime favelas, e quindi della loro progressiva espansione<sup>3</sup>.

Anche i successivi Giochi olimpici del 2016, in questo caso concentrati su Rio de Janeiro, hanno visto l'insorgenza di conflitti e, in generale, una diffusa opposizione alla strategia adottata dal governo e dell'amministrazione locale. La scelta di Rio come sede degli Giochi olimpici è avvenuta dopo due precedenti candidature non andate a buon fine e al termine di un lungo processo di ridefinizione del progetto, rispetto a quello presentato al momento della prima candidatura.

L'amministrazione, quando ha mosso i primi passi per candidare la città a ospitare le Olimpiadi, alla fine degli anni Novanta, ha adottato come modello di trasformazione urbana quello barcellonese: la città catalana è vista, infatti, come un modello di riferimento nella sua capacità di utilizzare i megaeventi come strumento di rigenerazione urbana. Si è rivendicato un modello inclusivo, che portasse beneficio a tutti gli abitanti, e si è parlato, a tal proposito, di “pacificazione”, intesa come un processo di ricucitura sociale, oltre che territoriale, tra le favelas e le classi medio-alte. In continuità con questa visione, l'attuale sindaco aveva promesso che gli investimenti e le riforme realizzate avrebbero contribuito a porre fine all'esistenza stessa delle favelas. Anche in questo caso, tuttavia, gli interventi effettuati sul piano urbanistico hanno teso a pri-

---

<sup>3</sup> G. Silvestre, *Rio de Janeiro 2016*, in J.R. Gold and M.M. Gold (Eds.), *Olympic Cities: City Agendas, Planning, and the World's Games, 1896-2020*, Routledge, London 2011.



vilegiare gli abitanti dei quartieri agiati o della *middle class*, mentre quelli delle favelas non hanno ottenuto significativi benefici o, come nel caso degli abitanti di Vila Autodromo, sono stati costretti addirittura a lasciare le proprie case, per non ostacolare la realizzazione del Parco olimpico. Questo - in cui si concentra la maggioranza delle strutture olimpiche - è situato nel quartiere Barra, oggetto di una rapida espansione, rispetto a quelli storici e più centrali, ed è stato realizzato attraverso una partnership pubblico-privato. L'accordo prevedeva che i privati che avessero investito nel progetto, al termine dei Giochi, utilizzassero il 75% dell'area per funzioni residenziali, ricettive, commerciali e direzionali, mentre le strutture sportive fisse, corrispondenti al restante 25% dell'area, sarebbero state predisposte come centro di allenamento "di élite".

**Fig. 3. Vila Autodromo: l'ubicazione e la protesta contro l'allontanamento delle famiglie**



Come spesso avviene, gli accordi con gli investitori privati - e in generale la tendenza a investire sui quartieri centrali o residenziali dell'*upper class* - più remunerativi - prevalgono sui progetti rivolti al miglioramento delle condizioni di vita delle classi subalterne, che pure erano state poste al centro delle promesse e dei progetti dell'amministrazione. Tale tendenza, già ravvisabile al momento di optare per la costruzione di un parco olimpico sorto dal nulla, in un quartiere a rapida espansione, si amplifica al momento di scegliere tra le diverse priorità di intervento. Come sintetizza Silvestre, "una volta che Barra è stato fermamente inserito nel masterplan del progetto olimpico è servito per legittimare politiche pubbliche rivolte a una già sviluppata e privilegiata parte della città, nonostante il suo porsi in conflitto con l'orientamento generale del masterplan di sviluppo urbano. Miglioramenti degli accessi viari e programmi di estensione della rete della metropolitana rientrano nel piano olimpico, mentre altri programmi, potenzialmente caratterizzato da benefici territoriali più ampi, come il miglioramento dei servizi ferroviari e il trattamento delle acque di scarico scaricate nel fiume Guanabara sono state ritenute basse priorità. Più in generale, le trasformazioni urbane hanno lasciato ai margini le zone storiche del North End e del West, per alimentare una grande operazione di *gentrification*"<sup>4</sup>.

Nel primo progetto presentato, infatti, la sede principale delle Olimpiadi era stata individuata in un'isola, sede, tra le altre cose, dell'Università federale, all'interno di una concezione diffusa dell'insediamento olim-

<sup>4</sup> G. Silvestre, *op.cit.*

pico. Questo tipo di progetto prevedeva interventi diffusi nella città. La successiva decisione di concentrare gli interventi in un quartiere in espansione e con ampie zone non utilizzate ha sicuramente rappresentato un vantaggio per gli investitori privati e ha facilitato gli interventi strutturali, ma ha comportato la rinuncia a una visione di trasformazione urbana diffusa e creato una nuova forma di segregazione. In definitiva, la città, dopo le Olimpiadi, è più divisa, non più unita.



### *Politiche urbane nella crisi*

---

#### **Le buone pratiche di una policy per la mobilità urbana sostenibile:**

##### **le consegne delle merci al di fuori degli orari di picco**

Valerio Gatta, Edoardo Marcucci e Sacha Carrocci

Università degli Studi Roma Tre

*Il tempo utilizzato negli spostamenti, nel trasporto, nella logistica (riferita tanto alle merci, quanto agli individui) è divenuto, nella società tardo moderna, l'unico lusso impraticabile, di fatto insostenibile persino in questa epoca vacua, dedita al loisir generalizzato. Non c'è flâneur – di simmeliana memoria – che tenga. Semplicemente, il tempo speso durante qualche segmento del sistema dei trasporti non è un momento produttivo in senso tecnico, ma non costituisce neanche un'oasi di riposo (tutt'altro!), dunque si presta a un'ambiguità insolubile. Ben vengano, quindi, policy che mirino a ridurlo, ottimizzarlo, semplificarlo, magari integrarlo con altre attività "onerose" (come lo smaltimento dei rifiuti e dei materiali di risulta) oppure "deviarlo" in orari meno intasati, così da produrre una circolarità dell'economia, all'insegna della condivisione delle responsabilità e delle esternalità negative, non solo delle virtuosità e dei profitti. L'esempio che segue è tratto da un recente volume curato da Edoardo Marcucci e Valerio Gatta (Le politiche per la mobilità urbana sostenibile. Le sfide del futuro, Editrice Apes, 2017) e concerne l'analisi comparata delle politiche funzionali a promuovere la consegna delle merci al di fuori degli orari urbani di picco, con evidenti benefici in termini di risparmio di tempo e di diminuzione dell'inquinamento da polveri sottili. L'intero volume si pone come esauriente compendio di tutte quelle pratiche, a livello mondiale, che non si rassegnano alla "maledizione metropolitana" di cittadini e lavoratori in coda, tanti gusci di metallo su lingue di asfalto. Per cielo, una nuvola di smog. (Luca Alteri)*

Numerose città europee hanno sviluppato strategie di consegna fuori dagli orari di picco. Di seguito vengono illustrati alcuni progetti pilota e vengono descritti i rispettivi risultati conseguiti, al fine di illustrare come sia stata favorita l'adesione dei vari attori coinvolti e quali schemi alternativi di consegna sia possibile attuare.

Già nel 1979 uno studio commissionato dalla Federal Highway Administration, aveva sostenuto che le aziende sono pronte a passare alle consegne notturne, senza la necessità di un intervento governativo, purché intravedano i potenziali guadagni derivanti dall'operazione (Organization for Economic Growth Inc., *Requirements and Specifications for Off-Hours Delivery*, Washington 1979). Similmente, nel 1990 Cooper e

Tweddle sostenevano che gli attori, una volta compresi i vantaggi, preferiranno gli orari alternativi, senza la necessità di utilizzare incentivi di alcun tipo per indurre la modifica del loro comportamento (J. Cooper e G. Tweddle, *Distribution round the clock*, in J. Cooper, Ed., *Logistics & Distribution Planning. Strategies for Management*, Kogan Place, London 1990). Al fine di quantificare i vantaggi economici e stimare i benefici sociali derivabili dell'iniziativa, nel 2002 il Dipartimento dei Trasporti della città di New York negli USA ha finanziato il più grande esperimento di passaggio volontario alle consegne fuori dagli orari di picco [d'ora in poi 'CFP'] della storia. Inizialmente il progetto pilota ha riguardato solo il quartiere di Manhattan. In seguito è stato esteso a tutta la città, coinvolgendo ben 400 grandi industrie. Lo studio quantifica i vantaggi complessivi di uno spostamento delle CFP. Tra i risultati più importanti si ricorda l'aumento della percorribilità del 75% durante le ore notturne e una riduzione dei tempi di attesa per i commercianti del 70% (J. Holguín-Veras, «Necessary conditions for off-hour deliveries and the effectiveness of urban freight road pricing and alternative financial policies in competitive markets», *Policy and Practice*, 42 [2], 2006, pp. 392-413). Inoltre, focalizzando l'attenzione sui vari attori coinvolti, il progetto pilota ha prodotto una analisi secondo il punto di vista di ciascuno, sia delle criticità delle CFP sia dei punti di forza. Lo studio dimostra che la percentuale più alta dei costi dell'iniziativa grava sui commercianti. Al contempo si è chiarito che i commercianti hanno la maggiore influenza nel determinare gli effettivi orari di consegna delle merci. Di conseguenza, è sui commercianti che si deve agire nel caso si intenda sviluppare un progetto pilota di successo. Secondo lo studio, non è necessario che gli incentivi adottati per stimolare la partecipazione al programma siano solo di natura monetaria. Infatti, i commercianti possono essere indotti ad accettare le CFP anche mediante il riconoscimento della sostenibilità ambientale delle loro attività o garantendo la sicurezza delle operazioni svolte fuori dal picco. Gli schemi di CFP testati a New York sono le consegne assistite, che prevedono la presenza di un operatore al momento dello scarico della merce, e le consegne non assistite che, invece, prevedono l'accesso diretto del trasportatore al magazzino del commerciante anche in sua assenza. A dimostrazione del successo, tutte le industrie coinvolte al termine del progetto hanno deciso di passare permanentemente alle CFP (J. Holguín-Veras e M. Jaller, *Comprehensive freight demand data collection framework for large urban areas*, in J. Gonzalez-Feliu, F. Semet, J.-L. Routhies, Eds., *Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods and Information Systems*, Springer, Berlin-Heidelberg, 2014, pp.91-112).

Data la consistenza dei vantaggi complessivi registrati nel corso dell'esperimento di Manhattan, il modello delle CFP si è diffuso rapidamente nel resto della città e poi oltre i suoi confini, dimostrando la sua facile trasferibilità. Nei porti di Long Beach e Los Angeles, ad esempio, la compagnia PierPass ha avviato, nel 2005, un esperimento con l'obiettivo di spostare il 45% delle consegne fuori dagli orari di picco entro il 2008 (H.D. Le-Griffin M. Murphy, *Container terminal productivity. Experiences at the ports of Los Angeles and Long Beach*, report by the University of Southern California, 2006) e, ad oggi, sono ancora il 30% le compagnie che una volta sperimentato lo schema hanno continuato ad operare in tale modo. Gli esperimenti di Washington D.C. e Chicago hanno rafforzato la credibilità dei risultati ottenuti in precedenza (J. LaBelle e S. Frève, *Off-Peak Delivery: A Pilot Project for the Chicago Region*, report by NURail, National University Rail Center, 2015).

Numerosi progetti finanziati dalla UE hanno riguardato le consegne notturne. L'iniziativa *night delivery* è inserita tra le BESTUFS "Migliori pratiche per il Trasporto Merci in ambito urbano" (J. Allen, G. Thomas e M. Browne, *BESTUFS – Good Practice Guide on Urban Freight Transport*, BESTUFS Administration Centre, Karlsruhe, 2007) e qui sono raccolte e discusse tutte le pratiche di maggiore successo sperimentate sul suolo comunitario. Il manuale definisce le consegne notturne come quelle effettuate tipicamente tra le h.22.00 e le h.6.00. Gli esempi virtuosi a cui fa riferimento il report sono i progetti pilota del progetto NICHES realizzati a Dublino e a Barcellona (rispettivamente cfr. M. Blinge e S.E. Franzén, *Inner-city Evening Distribution. An evaluation of timesaving potential and environmental impact from a pilot project*, in Proceedings of the

19<sup>th</sup> Annual NOFOMA Conference, Reykjavik, 7-8 giugno 2007 e S. Forkert e C. Eichhorn, *Inner-city Night Delivery. Innovative Approaches in City Logistics*, report by PTV Planung Transport Verkehr AG, 2008). Nelle due città sono stato sostituiti un più alto numero di veicoli di giorno con un più basso numero di veicoli di notte. Per accedere al centro città in orario notturno è stato richiesto alle aziende di trasporto di dotare i propri mezzi di un equipaggiamento in grado di garantire la silenziosità delle operazioni e l'acquisizione di permessi speciali per i furgoni più grandi. Per realizzare le consegne non assistite è stato promosso l'utilizzo di furgoni ecocompatibili, cassette di sicurezza e "chiavi intelligenti". I principali risultati ottenuti sono: 1) riduzione dei ritardi e delle emissioni nocive; 2) maggiore efficienza logistica; 3) benefici economici netti per i trasportatori. In seguito al progetto pilota sono ora 140 i supermercati che a Barcellona hanno cambiato definitivamente il proprio orario di rifornimento. A Dublino, al termine del test pilota, circa il 25% del trasporto nel settore della ristorazione continua a rifornirsi fuori dagli orari di picco. La città di Amsterdam ha introdotto le consegne notturne nell'ambito del progetto FREVUE (<http://frevue.eu/cities/amsterdam>), che ha visto la collaborazione di industrie importanti come Heineken, TNT Express e UPS. L'esperimento ha previsto eccezioni alle finestre temporali mediante la concessione di specifici permessi che consentono la circolazione di notte e l'introduzione di restrizioni sui pesi. Un caso di particolare interesse è stato sviluppato nel progetto Binnenstadservice. Il servizio coinvolge attualmente ben 15 città olandesi e prevede un centro di consolidamento urbano che viene rifornito dalle compagnie di trasporto. La merce viene consolidata e trasportata ai negozi; contestualmente vuoti, imballaggi e carta vengono riportati al centro. La merce viene redistribuita con biciclette, cargo bikes, mezzi elettrici e a metano, garantendo un risparmio medio sui costi di circa il 19% e una riduzione di anidride carbonica del 40%. I commercianti ottengono una riduzione nei costi di immagazzinaggio e riescono a ricevere la merce negli orari desiderati, evitando le restrizioni imposte al trasporto merci. Il centro potrebbe essere reso accessibile anche di notte, così da aumentare ulteriormente l'efficienza del sistema.

Ulteriore conferma della bontà dell'approccio deriva dall'esperienza maturata a Bruxelles all'interno del progetto di ricerca denominato STRAIGHTSOL (S. Verlinde e C. Macharis, «Who is in Favor of off-hour Deliveries to Brussels Supermarkets? Applying Multi Actor Multi Criteria Analysis to Measure Stakeholder Support», in *Transportation Research Procedia*, v. 12, 2016, pp. 522-532). In quella che è la capitale europea, considerata una delle città più trafficate d'Europa, le consegne effettuate negli orari di punta provocavano ritardi di circa il 33% nei tempi di percorrenza. Le due più grandi aziende di vendita al dettaglio alimentare in Belgio (Colruyt e Delhaize) hanno deciso di sperimentare le consegne notturne. Grazie alla creazione di piccoli impianti, ispirati al modello di Bordeaux (*delivery stations*), sparsi per tutto il centro città, il numero di viaggi verso il centro si riducono. I camion grandi si dirigono con carichi consolidati verso le *delivery stations* da dove la merce scaricata viene poi ridistribuita mediante mezzi più piccoli e a minor impatto ambientale. A Bruxelles, a differenza di Bordeaux, agli autisti è consentito l'accesso alle *delivery stations* in qualunque orario e anche in totale assenza di personale. Questo schema permette ai trasportatori di compiere le operazioni evitando gli orari di punta e, contemporaneamente, ai negozi di ricevere la merce nelle fasce desiderate. Per quanto attiene ai cittadini, la ricerca conferma nuovamente che è possibile effettuare le consegne di notte senza causare inquinamento acustico addizionale. L'idea più interessante del progetto riguarda l'introduzione delle tavole rotonde in cui i vari attori possono confrontarsi e dialogare, al fine di migliorare *ex post* le decisioni prese.

Le ultime conferme del successo delle CFP arrivano dai recentissimi progetti pilota di San Paolo e Copenaghen. Sulla base dell'esempio newyorkese, in entrambe le città la partecipazione è stata volontaria. Gli esperimenti si sono focalizzati su misure di sicurezza, sulla riduzione del rumore, sulla compensazione per i costi aggiuntivi lungo la catena logistica e sulle altre forme di esternalità su cui è possibile impattare grazie all'adozione delle CFP. Nel caso di San Paolo del Brasile hanno partecipato all'esperimento 11 compagnie

per un totale di 45 punti vendita. Il progetto non ha richiesto finanziamenti pubblici e ha visto, comunque, la cooperazione tra l'autorità pubblica responsabile per il traffico e le imprese private, al fine di ottenere una deroga rispetto alla restrizione che impedisce le consegne in orario notturno nella città paulista. In particolare, lo studio ha dimostrato che non è conveniente né uno scenario in cui si abbia il 100% di consegne diurne, né, al contrario, il 100% di consegne notturne, confermando la necessità di una distribuzione bilanciata delle consegne, che si sviluppi durante l'intero arco della giornata. La ricerca ha confermato che si riducono significativamente i tempi di percorrenza. Inoltre, è importante rilevare che non sono stati registrati incidenti e neanche casi di lamentele da parte dei cittadini durante l'intero progetto. Da marzo 2016 il progetto coinvolge ulteriori nove società.

Anche il progetto di Copenaghen prevede una migliore distribuzione delle consegne, seguendo l'esempio di New York. L'esperimento è stato finanziato dall'Autorità di regolazione dei trasporti danese. La ricerca mira a valutare la riduzione della congestione e il suo impatto ambientale, sociale ed economico, oltre che ad analizzare gli effetti che le CFP possono avere sull'incremento dei profitti delle aziende coinvolte nel progetto. Tra i risultati più significativi si ricordano la riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica. Viene, inoltre, illustrato come l'aumento negli stipendi è più che compensato dalla riduzione nei costi del carburante e dal migliore sfruttamento dei mezzi presenti. I vantaggi economici vengono stimati attorno al 4-9 % dei costi. Per le compagnie di trasporto si registra un risparmio annuale di 323€. Effettuando le consegne sia di giorno sia di notte, i costi di congestione si riducono di 2.380€ su base annua e i costi ambientali di 27€ all'anno. Lo studio approfondisce l'analisi di sette diverse misure per far fronte all'impatto acustico delle consegne in orario notturno.

L'impatto acustico è una delle principali critiche rivolte alle CFP ed è discusso diffusamente nel progetto BESTUFS, già ricordato in precedenza. Tra le iniziative più riuscite si ricorda il programma PIEK (J. Shoemaker, *PIEK-programme – the Netherlands, Noise, Netherlands, Best Urban Freight Solution BESTUFS, Osmose, 2005*), le cui proposte possono risultare di fondamentale importanza per l'attuazione concreta delle CFP. Attuato in Olanda, il programma PIEK viene attualmente utilizzato in più di 50 città nel tentativo di introdurre le consegne fuori dagli orari di picco senza che questioni legate all'inquinamento acustico ne ostacolino l'adozione. Attualmente sono circa 1.400 le forniture silenziose settimanali effettuate (LaBelle e Frève, *op.cit.*) e le compagnie di trasporto che partecipano al programma ottengono un certificato che attesta lo svolgimento silenzioso delle attività di trasporto. Il programma promuove sia l'utilizzo di mezzi e strumenti silenziosi, sia programmi di formazione specialistica per gli operatori. Le risorse umane vengono formate in modo che possano essere in grado di lavorare in silenzio e in maniera responsabile, così da ridurre al minimo l'impatto acustico delle operazioni di trasporto. Addirittura, uno studio condotto in Norvegia sostiene che l'acquisto di mezzi silenziosi non sia indispensabile, poiché gran parte dell'impatto acustico è attribuibile agli atteggiamenti degli autisti (K.Y. Bjerkan, A.B. Sund e M.E. Nordtømme, «Stakeholder responses to measures green and efficient urban freight», in *Research in Transportation Business & Management*, 11, 2014, pp.32-42).

In Italia, le iniziative di consegna fuori dagli orari di picco sono ancora poche. Un modello interessante è quello adottato nella città di Parma che ha partecipato al progetto ECOLOGISTICS. Il comune si è impegnato ad adottare un'ordinanza con nuovi orari per il carico e scarico merci in centro storico per i veicoli accreditati, istituendo il divieto di circolazione agli operatori meno "virtuosi". Le nuove fasce prevedono l'accesso alla ZTL/ZPRU dalle h.06:00 alle h.22:00 e per l'isola ambientale dalle h.07:00 alle h.10:30 e dalle h.15:00 alle h.15:30. Il test pilota realizzato aveva lo scopo di ridurre: 1) l'accesso di furgoni di grandi dimensioni, 2) il numero complessivo di mezzi e 3) l'impatto ambientale. L'implementazione si è basata sulla partecipazione volontaria degli operatori ai quali sono stati rilasciati specifici permessi. I trasportatori hanno potuto accedere all'estensione delle finestre temporali per l'accesso al centro della città e godere

dell'accesso libero al centro storico. Gli operatori potevano scegliere se utilizzare veicoli ecologici e con un elevato fattore di carico, con la possibilità di distribuire le merci tra le h.6:00 e le h.22:00, oppure, in alternativa, affidare le proprie merci a una piattaforma da cui le merci venivano ridistribuite tramite un servizio di trasporto ecologico chiamato ECOCITY. Di conseguenza le compagnie di trasporto che hanno partecipato al progetto hanno potuto beneficiare di un forte incremento della competitività nel mercato locale e della riduzione dei costi nelle operazioni di trasporto delle merci. Questo servizio è operato in libera competizione con gli altri servizi "accreditati" di trasporto merci offerti dagli operatori del settore nella città di Parma.

In sintesi è possibile osservare come le CFP siano state adottate facilmente in varie città d'Europa e del mondo. La rapida diffusione dall'America del Nord all'Europa centrale e settentrionale, ai paesi scandinavi e poi anche al Brasile e alla Colombia sembra confermare la facile adattabilità delle CFP a differenti contesti (J. Holguín-Veras e M. Jaller, *Comprehensive freight demand data collection framework for large urban areas*, in Aa.Vv., *Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods and Information Systems*, Springer, Berlin-Heidelberg, 2014, pp.91-112). Le esperienze maturate rivelano l'ampia varietà di forme che l'iniziativa di spostamento degli orari di consegna può assumere. Le modalità di consegna alternativa presenti nei progetti pilota studiati si possono classificare in tre principali categorie:

1) consegne assistite: prevedono la presenza di un operatore che riceve la merce al momento dell'arrivo. Il principale vantaggio di questa iniziativa è la sicurezza delle operazioni: dato il modo in cui avviene la consegna delle merci è ridotto al minimo il rischio di contenzioso tra le parti in caso di danneggiamento della merce. Inoltre, svolgendosi solitamente la mattina presto o la sera tardi la merce è anche meno soggetta a furti. Lo svantaggio delle consegne assistite è rappresentato dagli straordinari per il personale che potrebbe anche non gradire orari lavorativi inusuali.

2) consegne non-assistite: avvengono in assenza del commerciante e, solitamente, in orario notturno. Il vantaggio è che l'attività commerciale non deve pagare un dipendente pronto a ricevere la merce in qualsiasi orario. Tuttavia, questa modalità di consegna richiede l'utilizzo di un equipaggiamento adeguato sia per le aziende di trasporto assoggettate vincoli di impatto acustico, sia per i commercianti che devono dotarsi di telecamere di sorveglianza o adottare altri accorgimenti per ridurre le probabilità di subire furti. È comunque indispensabile che vi sia o che venga creato un rapporto di fiducia tra le parti affinché tale modo di consegna abbia successo (e.g. *trusted vendor program*).

3) consegne mediante centro di distribuzione urbana (CDU) rifornito di notte: in questo caso il vantaggio principale è di tipo ambientale, visto che il trasporto dell'ultimo miglio solitamente avviene nelle condizioni di traffico peggiori. Una criticità importante di tale modalità di consegna è legato agli extra-costi dovuti all'interruzione di carico che avviene nei CDU.



## Napoli prima o dopo

Antonio Scoppettuolo

Dottore di ricerca in Filosofia - Giornalista RAI

Uno degli elementi dello spirito italico e napoletano, riscontrabile in quello meridionale in generale, è la volontà di *esposizione*. Esporre (nel linguaggio politico, nell'arte, nella vita quotidiana) significa offrire allo sguardo, all'ammirazione e alla contemplazione ciò che di meglio si è prodotto o si possiede. Barocco e controriformistico per eccellenza, le sue tracce si ritrovano non solo nelle chiese e nei palazzi, ma anche nel costume e nell'etichetta. Tutto deve essere pronto per lo spettacolo delle forme; bisogna colpire, *destare stupore*, come scriveva Croce, plasmare l'immaginario e l'immaginazione. La stagione che sta vivendo Napoli è senza dubbio una di quelle che maggiormente hanno a che fare con questo atteggiamento e con l'importanza che ne consegue. Gli eventi pubblici sono a scadenza settimanale, le iniziative si moltiplicano, così come le celebrazioni. Ma cosa c'è oltre il racconto del salotto spolverato per accogliere gli ospiti? Sicuramente un tentativo di riappropriazione di aree lasciate per decenni colpevolmente nell'abbandono; l'impegno a fare di Napoli un centro culturale diverso dagli altri; la volontà di offrire ai visitatori molto più della passeggiata ai decumani con il suo folklore posticcio. La riqualificazione del centro storico e di parte delle periferie sta dando finalmente i suoi frutti, insieme a quelli del progetto Sirena, varato dal Comune nel 2002 per il recupero dei fabbricati privati antichi. Unica iniziativa degna di nota della giunta Iervolino, che nel corso del suo mandato non ha fatto che accumulare *il nulla*. Ma c'è una Napoli che non appartiene né al centro storico né al lungomare, precipitata nella rinuncia e nell'assenza di senso civico. La Napoli *comune*, quella dei palazzoni o degli edifici anni '60 e '70, quella dell'assenza di controllo, come si evince dalla sistematica occupazione di suolo pubblico da parte di banchi improvvisati, bar e ristoranti; senza parlare dei monumenti appena restaurati diventati giacigli di clochard. Insomma, avanti la riqualificazione e a seguire il disdoro quando la prima non è supportata da campagne sul senso civico e dalla manutenzione. In questa lotta quotidiana per la *normalità* si inserisce l'esplosione del turismo dovuta anche alla chiusura dei flussi verso l'Africa del nord e il Medio Oriente. Ma ad un'analisi più approfondita si tratta di movimenti ancora troppo poco consolidati e di breve permanenza. La metropoli partenopea rappresenta ancora una sosta veloce all'interno degli itinerari e non un luogo dove restare per diversi giorni. Patria delle differenze, i segnali positivi non appartengono a tutta la Città. Si è ancora lontani da una presa di coscienza generale che possa trasformarla in una capitale del Mediterraneo. Se infatti occorre tutelare e valorizzare il tessuto antico, con la sua storia e l'arte diffusa, bisogna procedere allo stesso tempo a dare a quello produttivo strumenti per l'innovazione, a partire dalla rete dei servizi. La tanto vituperata e amata (a seconda dei frangenti) borghesia, che periodicamente viene invocata, risulta ancora troppo legata a interessi particolaristici, di categoria, di quartiere e di zona. Le diverse anime della città non vivono più nemmeno gli stessi luoghi, preferendo isolarsi. Tuttavia, lo sviluppo passa attraverso l'integrazione e l'elevazione degli standard di vita e non attraverso il suo livellamento verso il basso. Una capitale non può essere solo una piazza occasionale di consumo di rendite, come avveniva nel '600, quando i profitti del contado venivano convertiti nel centro urbano in palazzi e cappelle. Svanite le grandi industrie, il mondo produttivo - così come si evince nell'*Indagine congiunturale della Banca d'Italia* sull'economia della Campania 2016 - fa fatica a reagire: "i segnali di ripresa dell'economia campana che si erano manifestati nel 2015, dopo la lunga recessione, si sono progressivamente attenuati (...); l'incidenza delle aziende il cui fatturato è aumentato si è ridotta rispetto al corrispondente periodo del 2015 e sono calati gli investimenti".

Al di là delle contrazioni dovute agli squilibri finanziari mondiali, pur registrando una soddisfacente crescita delle imprese individuali, come indica l'ultimo *Rapporto Giorgio Rota* del Centro Einaudi, non si sfugge dall'altissima mortalità imprenditoriale: la durata delle imprese si assottiglia col venir meno dei finanzia-



menti iniziali e l'aumento dei costi vivi di gestione. Il fatto che l'immagine internazionale di Napoli stia cambiando, grazie anche ad una narrazione differente, richiede dunque di gettare le basi per investimenti seri e soprattutto a lunga durata, che possano prendere il posto delle attività tradizionali scomparse con la dismissione.

Uno sguardo veloce al reddito pro capite dei cittadini di Napoli spiega bene la fragilità economica della città. Secondo i dati Istat e Svimez elaborati da Prometeia è di 12.755 euro, rispetto ai 18.000 euro della media nazionale. Ma non tutto ciò che accade in termini di trasformazione socio-economica dipende direttamente dalle amministrazioni comunali, anche se a loro viene chiesto di porre le basi per uno sviluppo che non può fermarsi alla ricollocazione di fondi per centenari e commemorazioni. Accade allora che quartieri come la Sanità, sotto i riflettori per le celebrazioni in onore di Totò, una volta spente le luci mostrino con fatti eclatanti tutta la drammaticità della loro situazione. Negli ultimi mesi e in pieno fermento non si contano più le intimidazioni camorristiche (quelle che i criminali chiamano nel loro gergo volgare *stese*), così come gli agguati e i regolamenti di conti in pieno centro storico o in quartieri periferici come Miano. Se da una parte i capi storici della camorra sono finiti in carcere, dall'altra si assiste ad una frammentazione pericolosissima di gruppi e sottogruppi, con un'età media degli appartenenti scesa vertiginosamente dopo l'apparente uscita di scena di padri, nonni e zii. Nonostante la camorra rappresenti l'eccezionalità del cancro che consuma Napoli, a questa vanno aggiunti i problemi dell'intero Paese gravato da corruzione, evasione fiscale o semplice ma non incolpevole indifferenza. Se in loco i gruppi criminali mostrano il vero volto, fatto di violenza e soprusi, nel resto d'Italia e d'Europa, come indicano importanti inchieste, si presentano ripuliti per investire ciò che le attività criminali producono. Stretti nella morsa di queste difficoltà esistono esempi di grande senso civico e morale, tanto da concretizzarsi, a partire dagli ultimi dieci anni, in gruppi, associazioni, società di studio, parrocchie più o meno di frontiera. Dalla Sanità a Caponapoli si stanno riaprendo luoghi meravigliosi lasciati per mezzo secolo nell'indifferenza, si organizzano tour e visite, si dà vita a nuove esperienze e spazi espositivi come il Museo delle arti sanitarie nell'Ospedale degli Incurabili, grazie a Gennaro Rispoli e ai suoi allievi.

È la grande energia dello spirito napoletano che - sfidando ogni avversità - risorge e restituisce il senso della speranza.



## Lavoro e Consumo

---

### **Connessioni nell'era della transizione. BlaBlaCar, un "passaggio" per il viaggio verso il futuro**

Renato Fontana, Vera D'Antonio, Martina Ferrucci e Carmine Piscopo<sup>1</sup>

Sapienza Università di Roma

Se si volesse utilizzare una sola parola per sintetizzare la relazione tra potenzialità di Internet e fenomeni legati al paradigma della *sharing economy*, probabilmente la più efficace sarebbe "connessione". Il potere evocativo della sua sfera semantica, infatti, rimanda a gran parte dei principi che sottendono sia i processi della messa in Rete, che del consumo collaborativo. In questa direzione, possiamo provare ad assumere il *ride sharing* quale metafora del proficuo connubio oggetto delle nostre considerazioni.

Di fatto, la pratica della condivisione del viaggio in compagnia di estranei ha radici storiche lontanissime, basti pensare al fitto immaginario che ruota intorno all'autostoppismo. Tuttavia, grazie alla diffusione sempre più rapida e capillare delle tecnologie digitali, oggi è possibile chiedere un passaggio anche attraverso un semplice click. Questo, in estrema sostanza, è il meccanismo di funzionamento del *ride sharing*: percorrere in auto una tratta piuttosto lunga (a differenza del *car pooling*, praticato prevalentemente su tratte brevi e spesso con l'utilizzo alternato del veicolo) con un guidatore sconosciuto, automunito, con cui si ha in comune la destinazione. Certo, affinché chi offre e chi chiede un passaggio entrino in contatto è necessario stabilire preliminarmente, in un modo o nell'altro, una *connessione*. Leader indiscusso di questa attività di intermediazione è BlaBlaCar, un sito attraverso cui un qualsiasi automobilista può affittare i posti liberi del proprio veicolo a persone mai incontrate in precedenza, che conta 25 milioni di utenti iscritti e più di 10 milioni di viaggiatori ogni trimestre<sup>2</sup>.

La procedura da seguire per entrare a far parte della comunità degli "sharing travellers" è piuttosto semplice, basta registrarsi sul sito del territorio nazionale di interesse o tramite app per smartphone e tablet, indicare il punto di partenza e la meta di arrivo e il gioco è fatto!

---

<sup>1</sup> L'articolo rappresenta la sintesi di uno dei *case studies* oggetto di un più ampio progetto di ricerca sulla *sharing economy*. Per la versione integrale del contributo, si veda R. Fontana, V. D'Antonio, M. Ferrucci, C. Piscopo, *To Share or Not To Share. Digital Revolution of Economy or Cultural Revolution of Relations?*, in C. Larsen, S. Rand, A. Schmid, P. Holopainen, P. Jokikaarre, K. Kuusela, N. Alpauranen (a cura di), *Digital (R)evolution and Its Effects on Labour: Opportunities and Challenges for Regional and Local Labour Market Monitoring*, München/Mering, Rainer Hampp Verlag, 2016, pp. 105-131.

<sup>2</sup> Cfr. [www.blabalacar.it](http://www.blabalacar.it).

Una delle peculiarità della piattaforma si rintraccia in tutta una serie di strategie finalizzate a fornire informazioni e garanzie su conducenti e passeggeri attraverso una panoramica degli esiti dei tragitti pregressi. Si tratta di un punto chiave della filosofia di BlaBlaCar, poiché, stando a quanto dichiarato sul sito ufficiale, contribuirebbe a costruire uno dei valori cardine del servizio offerto: la *fiducia*. L'investimento sulla *fiducia*, in termini di comunicazione e costruzione dell'immagine, è un nodo strategico per la *brand reputation* dell'applicativo, poiché indica la volontà, da parte dell'azienda, di restituire un servizio che si pone quale allegoria dell'emergere di nuovi stili di vita, esigenze e valori societari, intesi quali condivisione, affidabilità e sicurezza, anche nelle modalità di pagamento (dal 2015 rigorosamente tramite circuito elettronico). In buona sostanza, significa apertura e capacità di cogliere e anticipare il nuovo che avanza.

Anche il costo del servizio, in un'ottica di trasparenza e coerenza con le finalità della *sharing economy*, viene suggerito e monitorato dal sito stesso che, attraverso un gioco cromatico (rosso, giallo e verde), suggerisce a guidatori e passeggeri la tariffa da proporre/accettare per compiere il viaggio. Gli utenti, infatti, condividono le spese di carburante e pedaggio senza alcun fine di lucro da parte del conducente, la cui assicurazione garantisce già una copertura per tutto il tragitto, anche per il trasportato<sup>3</sup>.

L'assenza di profitto rappresenta un nodo strategico del successo di BlaBlaCar, almeno per due ragioni fondamentali: l'assenza di controversie con i "competitors" (ad esempio, la categoria dei tassisti) e la facilità di inserimento negli assetti normativi in materia, già vigenti o in progress, dei Paesi in cui la piattaforma si è diffusa.

Partendo dai maggiori rivali di mercato, infatti, stando alle parole del Country manager italiano, Andrea Saviane, i tassisti non possono sentirsi in competizione con un servizio che, di fatto, è complementare al loro, anche in virtù del fatto che BlaBlaCar è finalizzato alla copertura delle lunghe distanze (S. Biagio, 2015). Tradotto in termini pratici, la pretesa di una inverosimile conflittualità con servizi analoghi disintermediati potrebbe derivare da «[...] una cattiva interpretazione del concetto di sharing economy – Uber ed Airbnb non sono sharing economy – nulla in contrario, ma sono una cosa diversa. BlaBlaCar ha messo un limite al prezzo che un autista può far pagare su alcune tratte, per mantenere un vero e proprio spirito da sharing economy» (Mari, 2016).

Discorso analogo vale per le querelle che vertono intorno a possibili sovrapposizioni di BlaBlaCar con i vari servizi di trasporto pubblico. Basti pensare che in Spagna «la Confibus (Confederación Española de Transporte en Autobús), la lobby del trasporto pubblico locale, aveva fatto causa a BlaBlaCar per esercizio abusivo di servizio pubblico, ma ne è uscita sconfitta. Non si tratta infatti di autisti che trasportano utenti da una parte all'altra dietro un pagamento, ma sono in realtà autisti che già coprirebbero la stessa tratta e che decidono di coprire i costi del viaggio trasportando dei passeggeri. Questo non consolida nuovi centri di poteri come invece fa Uber e AirBnB ma contribuisce invece a spargere la ricchezza, come dovrebbe essere secondo il mantra della sharing economy» (Mari, 2016).

Il ritratto fin qui realizzato, pur non volendosi costituire quale apologia dei servizi offerti da BlaBlaCar, incoraggia a collocare questa piattaforma tra le concretizzazioni più proficue degli effetti generati dalla sinergia tra il web e le esigenze emergenti di nuove forme di comunione derivanti dalla crisi. Ed è proprio nella sua capacità di fornire risposte alla crisi che risiede il punto di forza di questa community.

Per prima cosa, l'applicativo si inserisce perfettamente in un contesto di *crisi economica* come quello attuale. Pur non realizzando una vera e propria forma di lavoro (il risarcimento per il guidatore rappresenta, all'atto pratico, un rimborso spese, più che un vero e proprio compenso), il servizio offerto consente un notevole risparmio sui costi di viaggio, sia per chi offre che per chi riceve il passaggio. Basti pensare che il co-

---

<sup>3</sup> Il conducente o i passeggeri che utilizzano il sistema di Prenotazione Online beneficiano di una copertura assicurativa garantita da AXA, senza costi extra: assistenza stradale e trasporto a destinazione, tutela legale, oggetti dimenticati a bordo.

sto della tratta Roma-Milano, accedendo a questo portale di *ride sharing*, oscilla (in base al numero di passeggeri) tra i 22 e i 40 euro, mentre, per coprire lo stesso itinerario, Trenitalia propone un prezzo che va dai 51 (Intercity notte) ai 119 euro (tariffa base) e Autostrade per l'Italia un pedaggio di 41 euro (carburante escluso, ovviamente).

Ma non solo economica, l'utilizzo di questo intermediario digitale offre soluzioni anche per la stringente *crisi ambientale*. Stando ai dati forniti da BlaBlaCar, il carburante risparmiato attraverso la condivisione del viaggio consentirebbe di compiere il giro del mondo in auto 250mila volte, ma potrebbe in alternativa alimentare l'illuminazione pubblica di una metropoli come Los Angeles per un intero anno (Schirru, 2015).

Insomma, osservazioni strettamente connesse alla *smart mobility*, che lasciano intravedere la possibilità di inserire iniziative come quella in parola in un più ampio disegno di costituzione ed *empowerment* delle smart city. In questo caso, però, il progetto parte dal basso e nasce dalle nuove istanze di partecipazione. Quello che ne deriva è la generazione di un circolo virtuoso che sembra, alla prova dei fatti, contrastare anche la *crisi delle relazioni e della fiducia*.

Alla luce della disamina fin qui condotta, la prima osservazione da azzardare riconduce ai notevoli significati socio-economici derivanti da una "semplice" idea di attualizzazione di una pratica già radicalizzata a livello societario: nel nostro caso l'autostop. Il secondo dato evidente risiede nelle implicazioni relazionali e sociali che scaturiscono da un utilizzo virtuoso delle tecnologie digitali, che, nonostante tutto, continuano a sorprenderci per la loro capacità di costituirsi quali facilitatori di connessioni collaborative per fronteggiare le difficoltà della vita quotidiana. Eppure, tutto sommato, parlare di *sharing economy* ponendo l'accento solo sui concetti che evocano il ruolo della "condivisione" come germe di un cambiamento di paradigma nei modelli di organizzazione economica, produttiva e sociale (Mora, Pais, 2015) potrebbe essere riduttivo.

Il punto chiave su cui riflettere, provando a tirare un po' le somme del ragionamento, risiede, con molta probabilità, nella capacità che queste innovazioni hanno avuto nell'accompagnare i cambiamenti sociali (si pensi, ad esempio, alla proposta di legge recentemente presentata in Italia). In questo senso, i confini tra tradizione (la solidarietà organica, per dirla con le parole di Durkheim) e innovazione (verrebbe quasi da dire "**solidarietà digitale**") assumono nuovi contorni, forse, sotto alcuni aspetti, più sfumati rispetto al passato. È come se, in alcuni momenti della transizione, qualcuno fosse stato in grado di scegliere opportunamente gli aspetti da valorizzare nel passaggio al futuro.

## REFERENCES

Biagio Simonetta, «BlaBlaCar corre veloce: 200 milioni di euro di nuovi finanziamenti», in *Il Sole 24 Ore*, 18 settembre 2015, <http://www.ilsole24ore.com/art/tecnologie/2015-09-17/blabla-car-corre-veloce-200-milioni-dollari-nuovi-finanziamenti-100746.shtml?uuid=AC9SXVz>.

Mari Marcello, «Brusson (BlablaCar): Abbiamo 200M ma non siamo ancora redditizi. Uber? Non è sharing economy», in *Startupitalia!*, 26 gennaio 2016, <http://startupitalia.eu/283-20160126-blabla-car-sharing-economy-uber>.

Schirru Claudio, «BlaBlaCar: risparmiate 500 mila tonnellate di carburante in due anni», in *GreenStyle*, 4 giugno 2015, <http://www.greenstyle.it/blabla-car-risparmiate-500-mila-tonnellate-di-carburante-in-due-anni-154414.html>.



## Innovazione e nuove culture

### Progetto CITYLAB - City Logistics in Living Laboratories

(<http://www.citylab-project.eu/>)

Edoardo Marucci e Valerio Gatta

Università degli Studi Roma Tre

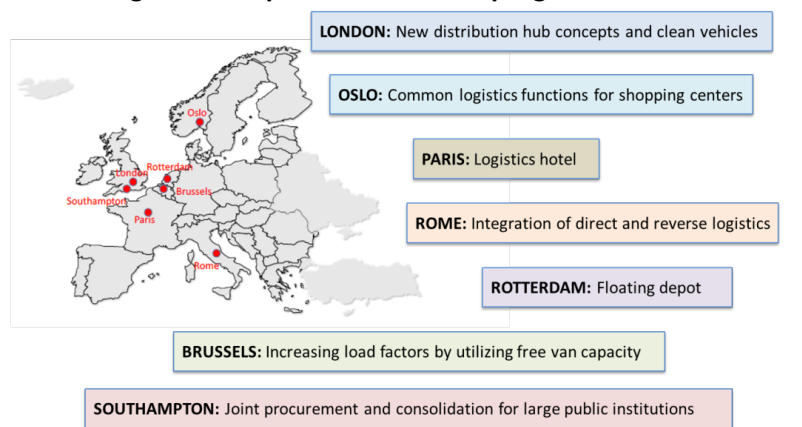
**CITYLAB** è un progetto H2020 finanziato dall'Unione Europea (2015-2018, MG. 5.2 - Reducing impacts and costs of freight and service trips in urban areas) che ha l'obiettivo di ampliare le conoscenze e sviluppare soluzioni per la definizione di strategie, misure e strumenti, nel settore del trasporto delle merci, efficaci e sostenibili finanziariamente che possano ridurre l'inquinamento nei centri urbani e contribuire, quindi, al raggiungimento di città a zero emissioni nel 2030.

Il progetto coinvolge 24 Partners in 7 Paesi e si concentra sui seguenti assi di intervento: (i) consegne dell'ultimo miglio nei centri urbani, (ii) consegne inefficienti verso grandi attrattori e pubbliche amministrazioni, (iii) rifiuti urbani, riciclo e logistica inversa, (iv) dispersione (*sprawl*) logistica.

Il nucleo centrale del progetto è la costituzione di un insieme di **laboratori viventi** interconnessi in cui le parti interessate (e.g. imprese, enti pubblici, università) collaborano, creano, convalidano e testano tecnologie, servizi, prodotti e sistemi innovativi.

La figura 1 illustra le implementazioni che si stanno svolgendo nelle sette città coinvolte: Amsterdam, Bruxelles, Londra, Oslo, Parigi, Roma e Southampton.

**Figura 1 – Implementazioni nel progetto CITYLAB**



Il gruppo italiano, composto dall'Università degli Studi Roma Tre (partner accademico), Comune di Roma (municipalità), Poste Italiane e Meware (partner industriali), si concentra sull'asse di intervento: **Rifiuti urbani, riciclo e logistica inversa**.

Il **sistema innovativo** proposto all'interno di CITYLAB consiste nell'integrazione dei flussi logistici diretti e inversi tramite il servizio postale nazionale che, grazie alla rete capillare di distribuzione, consegna la posta e raccoglie materiali di "scarto" durante lo stesso percorso di trasporto senza necessità di operare spostamenti ad-hoc. Il sistema è stato testato sul campo con una sperimentazione legata alla raccolta differenziata dei tappi di plastica in diverse sedi dell'Università degli Studi "Roma Tre" che ha dimostrato come sia possibile riciclare di più e ridurre il numero di viaggi dedicati con conseguenti benefici ambientali. Ora si vuole estendere la soluzione testata su scala più ampia e identificare nuove opportunità legate alla logistica inversa, coerenti con le linee programmatiche 2016-2021 per il Governo di Roma Capitale.

Il progetto si inquadra nel più ampio contesto dell'**Economia Circolare**, oggetto specifico di un piano di azione del 2015 da parte della Commissione Europea, che promuove misure concrete di intervento legate al ciclo di vita dei prodotti, dalla produzione/consumo alla gestione dei rifiuti del mercato delle materie prime/secondarie, che attraverso un maggiore riciclo e riuso possa portare vantaggi per l'ambiente e l'economia. Il **trasporto** riveste un ruolo primario nell'implementazione di strategie sostenibili di economia circolare. Individuare sistemi di trasporto merci efficienti ed efficaci, in grado di aumentare i fattori di carico e diminuire il numero complessivo di spostamenti, è, infatti, fondamentale per ridurre gli impatti negativi sull'ambiente.

Il gruppo italiano di CITYLAB ha organizzato un **Symposium Internazionale** per il giorno 20 Ottobre 2017 con l'obiettivo di discutere e presentare lo stato dell'arte e le soluzioni innovative di logistica urbana. L'evento ha riunito autorità locali, industrie, accademici, esperti italiani ed europei e ha rappresentato una vetrina importante per la città di Roma.

Quanto detto ha una valenza strategica soprattutto con riferimento alla recente costituzione del Gruppo di Lavoro per la supervisione e il coordinamento della redazione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** di Roma Capitale che intende, in una fase preliminare, esplorare e individuare potenziali misure in materia di trasporti secondo scenari di medio-lungo periodo che possano essere sviluppate e implementate con successo.

## **CollaboraToscana**

### **Per un'agenda regionale sull'economia collaborativa e i beni comuni**

Luca Raffini

Università degli Studi di Genova – Osservatorio sulla Città Globale

Di *Sharing Economy* si parla ormai tanto. L'etichetta è utilizzata per descrivere fenomeni e pratiche differenziate tra loro e che, a ben vedere, producono effetti assai diversi sul piano economico, sociale, politico e culturale. Si tratta di un tema che ha trovato - e continuerà a trovare - ampia trattazione nell'ambito dell'Osservatorio sulla Città Globale dell'Istituto di Studi Politici "S. Pio V", in quanto di particolare rilevanza in relazione alle pratiche di trasformazione urbana.

AirBnB, Uber, le piattaforme di Car Sharing, sono le prime esperienze che ci vengono in mente. Si tratta, non di meno, delle forme più *commerciali* di economia della condivisione, che più si distanziano dai principi di collaborazione, reciprocità, promozione e tutela dei beni comuni, valorizzazione della relazionalità, comunemente associati a queste esperienze. Dietro le più celebri e ormai ampiamente utilizzate piattaforme di condivisione, gestite da privati e orientate al profitto, troviamo una molteplicità di pratiche che, insieme, suggeriscono la possibilità di sperimentare modelli economici alternativi.

La Regione Toscana ha avviato, nel 2016, un percorso partecipato, *#CollaboraToscana*, che ha coinvolto cittadini, organizzazioni, amministrazioni, esperti e stakeholders al fine di condividere idee e pratiche per elaborare un'Agenda regionale sull'economia collaborativa.

Il percorso, curato da Sociolab, per quanto riguarda il percorso partecipativo, e da Christian Iaione, relativamente al coordinamento scientifico, si è dipanato in una prima fase di mappatura degli attori, una seconda fase di inquadramento e di analisi del tema - propedeutica alla terza fase (di implementazione dei laboratori) - e la quarta fase, di intervista agli esperti. Il percorso ha consentito di mappare le esperienze realizzate e di raccogliere raccomandazioni, ed ha portato alla pubblicazione di un Libro Verde che, nei propositi dei promotori, sarà seguito da un Libro Bianco, dal taglio più progettuale e operativo.

Il Libro verde sintetizza ostacoli e rischi connessi allo sviluppo dell'economia della collaborazione. Tra questi ultimi, vi sono la deregolamentazione e la minore tutela dei lavoratori e dei consumatori, la concorrenza sleale e la svalutazione della professionalità. Il documento, quindi, contiene orientamenti e indicazioni per promuovere le pratiche di *sharing economy*, oltre a costituire le fondamenta da cui la Regione Toscana intende costruire una cornice di politiche pubbliche, orientate, da una parte, a regolare efficacemente la dimensione più consolidata delle pratiche comunemente associate all'economia della condivisione, e a valorizzare, dall'altra, le pratiche più innovative e capaci, tramite il focus sulla reciprocità e sulla relazionalità, di generare sostenibilità sociale, economica e ambientale.

In poche parole, si tratta di distinguere una "economia della condivisione" che conduce, di fatto, a deregolamentazione e mercificazione, e una più specifica "economia della condivisione *buona*" che contribuisce a migliorare la qualità delle relazioni e del vivere comune, incentivando quest'ultima.

La Regione ha assunto un ruolo di soggetto abilitante nell'ambito di un percorso di ascolto, scambio, reciproco apprendimento tra attori diversi. Il suddetto percorso si pone in continuità e in raccordo con le politiche regionali sulla partecipazione (cfr. Legge regionale sulla partecipazione e processi partecipati promossi nel territorio sotto l'ombrello dell'Autorità regionale sulla partecipazione) e in tema di beni comuni, su cui è in corso un altro percorso legislativo, segnando il passaggio dal "decidere insieme" al "fare insieme", come sottolinea Francesca Gelli, uno dei membri dell'Autorità toscana della Partecipazione, nel Convegno di presentazione del Libro Verde, tenutosi il 6 dicembre 2017.

Un elemento di sicuro interesse che è sottolineato dal Libro Verde è l'opportunità di distinguere, anche sul piano concettuale, le piattaforme di condivisione di beni e servizi, gestite da privati e orientate al profitto, dalle pratiche di economia collaborativa (o "*pooling economy*") che si fondano su relazioni di reciprocità

e che possono svilupparsi in stretta relazione con il territorio. *Collaborare* significa qualcosa di più che non meramente condividere: significa sperimentare forme di co-produzione e di collaborazione collettiva, ponendo al centro i principi dell'autogoverno delle comunità, della partecipazione dal basso, del mutualismo, della solidarietà. Così definita, la *pooling economy* interseca il movimento sui beni comuni.

Nelle parole di Iaione, "non si tratta semplicemente dell'emergenza di un nuovo modello economico, bensì di una nuova forma di integrazione tra società ed economia, in cui le relazioni sociali diventano il motore non solo di coesione sociale, bensì di sviluppo economico basato sulla creazione di nuove forme di comunità". Alla base di queste pratiche non vi è solo la tecnologia, quale strumento di disintermediazione, ma la centralità dell'orientamento sociale, il ricorso a forme di governance cooperativa e di gestione collettiva. Si tratta, insomma, di *fare qualcosa di più e di diverso* rispetto al semplice condividere risorse esistenti, che rimangono sottoposte alla proprietà individuale. Si tratta di "generare nuove relazioni, nuove imprese di proprietà o governate dagli utenti, imprese cooperative o sociali, nuovi servizi e beni pubblici", capaci di ridisegnare il rapporto tra istituzioni, attori privati e del terzo settore, oltre che tra i cittadini. L'economia della condivisione, in questa prospettiva, promuove un approccio costitutivamente *peer-to-peer* (non presente nelle più popolari piattaforme di economia della condivisione, che semmai si conformano a un modello di *crowd-based capitalism*) e genera pratiche ascrivibili all'economia dei beni comuni, che afferma forme di proprietà collettiva.

Gli indirizzi di base delineati dal Libro verde sono:

1. Far conoscere l'*economia della collaborazione* e definire gli obiettivi di politica pubblica;
2. Differenziare l'approccio regolatore;
3. "Regolare il regolabile, sperimentare lo sperimentabile";
4. Aprire ma non rinunciare a governare;
5. Governare in maniera collettiva;
6. Governare valorizzando la diversità istituzionale.

Quanto sopra trova composizione in alcune misure operative: la creazione di protocolli metodologici di sperimentazione amministrativa; nuove forme di collaborazione tra la pluralità di attori coinvolti nel percorso; la definizione di un sistema di misurazione degli impatti e della qualità delle pratiche, attraverso un sistema di indicatori; lo sviluppo di programmi educativi e di sensibilizzazione, oltre che di strategie di comunicazione istituzionale; l'implementazione di una costante attività di stimolo, monitoraggio e valutazione.

La mappatura delle pratiche e le raccomandazioni si sono concentrate su aree tematiche, le stesse su cui sono stati attivati i laboratori:

1. Infrastrutture, mobilità e utilities;
2. Beni agricoli;
3. Beni culturali; spazi urbani;
4. Impresa collaborativa;
5. Promozione del territorio;
6. Casa e welfare;
7. Accoglienza;
8. Governance pubblica.

L'iniziativa della Regione Toscana appare senza dubbio innovativa - sul piano nazionale ed internazionale - poiché segna la volontà da parte di un'istituzione pubblica di intervenire su pratiche inedite e che, poten-



zialmente, possono trasformare radicalmente i rapporti economici, sociali e politici tra i cittadini, ponendosi in un atteggiamento di interlocuzione con una pluralità di attori. L'obiettivo è, prima di tutto, contribuire alla conoscenza del fenomeno nelle sue molteplici sfaccettature e, su questa base, promuovere lo sviluppo delle pratiche effettivamente basate sulla collaborazione, potenzialmente capaci di contribuire allo sviluppo di nuovi modelli di raccordo tra economia e società, e al contempo creare un sistema regolativo, anche rispetto alle forme più *market oriented* di *sharing economy*, che rischiano di generare, nel lungo periodo, effetti negativi a livello locale.

I media digitali promuovono pratiche di disintermediazione che accelerano il processo di “deistituzionalizzazione”, ovvero di riduzione della centralità delle istituzioni, non solo politiche, ma sociali ed economiche, favorendo la diretta connessione dei cittadini.

Più in generale, le pratiche fino a poco tempo fa strutturate intorno al ruolo centrale delle organizzazioni e di forme di interazione di tipo verticale, tra i singoli utenti e le stesse (i giornali, le strutture alberghiere, le compagnie di trasporto, ecc), si ristrutturano sempre più ponendo al centro una dinamica di orizzontalizzazione.

Deistituzionalizzazione, disintermediazione, orizzontalizzazione costituiscono, infatti, le dinamiche chiave che si pongono a fondamento di un nuovo paradigma, che riconfigura radicalmente tanto le relazioni economiche quanto le relazioni politiche e, in generale, le forme delle relazioni sociali, peraltro verso una loro de-differenziazione e progressiva ibridazione. Affermare che tali processi favoriscano, in sé, il superamento dell'agire strategico a favore di pratiche relazionali improntate alla solidarietà, alla reciprocità, al dono, significa scambiare il nuovo paradigma con uno dei possibili utilizzi che questo abilita. Una lettura più complessa ci suggerisce che il nuovo paradigma trasforma in profondità le relazioni sociali, e con queste le relazioni di potere, generando nuovi spazi di autonomia e di emancipazione e aprendo la strada a pratiche sociali ed economiche innovative - che ridefiniscono la stessa relazione tra società ed economia, tra esperienza individuale e sfera collettiva - ma al tempo stesso esso favorisce una riconfigurazione delle relazioni di potere, crea nuove disuguaglianze e alimenta inedite dinamiche di dominio e di sfruttamento.

Le nuove pratiche economiche e sociali sviluppate all'interno di tale paradigma nascono per definizione al di fuori degli spazi e degli strumenti tradizionali di regolazione e sfidano, in maniera profonda, l'idea e il ruolo stesso delle istituzioni - in questo senso alimentando le dinamiche di deistituzionalizzazione. Postulare una mera scomparsa delle istituzioni, intese in senso sociologico come nuclei normativi capaci di orientare e di regolare le relazioni sociali, rappresenta, tuttavia, una lettura semplicistica e riduttiva di tale processo. Si ha, indubbiamente, un ridimensionamento del ruolo delle istituzioni e una forte riduzione della loro capacità strutturante e regolativa delle interazioni e delle pratiche sociali, in senso forte, ma anche una loro riconfigurazione, in direzione di un ruolo di orientamento e di supporto ai processi di soggettivazione e alle dinamiche di autoproduzione e di autogoverno della società.

In questa prospettiva, la politica attivata dalla Regione Toscana va in direzione di un promettente tentativo di ridefinizione del proprio ruolo istituzionale. Non in direzione di un velleitario tentativo di regolazione, in senso verticistico e autoritativo, di pratiche che, per definizione, fuoriescono e si sottraggono a tale capacità di controllo. E neanche in direzione di una “autoliquidazione”, che prende atto dell'impossibilità e dell'inutilità di controllare un fenomeno carsico, avallando, in questo modo, uno scenario di “anarchia neo-liberista”, più che di autogoverno collaborativo dei cittadini. Ma in direzione della creazione di un “sistema facilitante”, in cui l'istituzione pubblica si proponga come attivatrice di pratiche collaborative di scambio e di innovazione. In poche parole, proponga non di governare in forma autoritativa, non di assistere passivamente al mutamento, ma di prendervi parte attivamente.

Non sappiamo a che risultati concreti approderà il processo attivato. Sicuramente vale la pena seguirlo attentamente.

**Riferimenti:**

Regione Toscana (2017), *Libro Verde #CollaboraToscana. Per un'agenda regionale sull'economia collaborativa e i beni comuni.*

<http://open.toscana.it/web/collabora-toscana>



## Recensioni

---

### **Partecipazione civica, beni comuni e cura della città**

A cura di Maria Cristina Marchetti e Andrea Millefiorini, Franco Angeli, 2017, pp.168 (Ebook), € 15,00.



Il *ben noto* non è detto che sia sempre *conosciuto* e *studiato*: si fa un gran parlare, oggi, di partecipazione civica, ma si sostanzia l'argomento quasi "per via residuale", come se fosse, semplicemente, l'inevitabile compensazione dell'altrettanto inevitabile, dunque ormai ipostatizzata, caduta della partecipazione politica. Maria Cristina Marchetti e Andrea Millefiorini, invece, hanno organizzato un insieme di testi – adiuvante in cui la partecipazione civica smette di vestire gli eterei abiti della crisi della politica per legarsi, concettualmente ed empiricamente, alla cura della città, mediante il "ponte" della tutela e della promozione dei beni comuni. Una simile chiave interpretativa conferma la validità del tripode tra cittadinanza, politica e amministrazione locale, ma ne richiede l'aggiornamento e l'apertura a pratiche partecipative nuove, spesso sperimentali. La nuova semantica si compone di termini come 'resilienza', 'riconversione', 'condivisione', 'disintermediazione' e – per quanto il diaframma sia adesso costituito dall'informalità del territorio, piuttosto che dalla formalità delle procedure istituzionali – non rifiuta il vincolo della generalizzazione delle esperienze, così da renderle replicabili e significative, né si limita a un iper-localismo, con il mondo diverso ricercato nel singolo condominio. Certo, un minimo comune denominatore è necessario e viene riscontrato nella Città, dove l'azione collettiva trova finalità concrete e immediate, dove persino il rapporto con le istituzioni presenta una filiera piuttosto corta, dove tanto le istanze, quanto le risorse hanno una chiara traccia-

bilità. Per questo motivo ci sentiamo di proporre il presente volume, senza dilungarci oltre nella sua sinossi, anche in virtù della presenza, tra gli autori, di due redattori dell'Osservatorio sulla Città Globale.

Di seguito gli argomenti trattati, dopo l'Introduzione dei Curatori:

1. La partecipazione civica nelle democrazie contemporanee. Una proposta di definizione del concetto (di Andrea Millefiorini).
2. Spazi pubblici, beni comuni e nuove forme di partecipazione civica (di Maria Cristina Marchetti).
3. Comunità urbane in azione: quando la città è un bene comune (di Chiara Buda).
4. Il Sociologo della Città: la nuova scienza urbana tra crisi e partecipazione civica (di Luca Alteri).
5. Gli spazi occupati a Napoli: informalità, trasformazioni urbane e costruzione del soggetto politico tra "beni comuni" e "populismo" (di Adriano Cirulli ed Enrico Gargiulo).
6. Beni comuni e cittadinanza attiva. Analisi critica del Regolamento per la cura e la rigenerazione dei beni comuni (di Antonio Putini).
7. Beni comuni ed economia sociale: il caso di Officine Zero (di Massimiliano Ruzzeddu).

*La Redazione*

*Redazione dell'Osservatorio sulla Città Globale*

Paolo De Nardis (coordinatore)

Luca Alteri

Adriano Cirulli

Luca Raffini