

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

10

I processi di pianificazione urbanistica e territoriale nella gestione delle crisi energetica e alimentare

A CURA DI ROBERTO GERUNDO E GINEVRA BALLETO



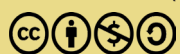
Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-64-6

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

10

I processi di pianificazione urbanistica e territoriale nella gestione delle crisi energetica e alimentare

A CURA DI ROBERTO GERUNDO E GINEVRA BALLETO

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura - DICAAR
Università degli Studi di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di
Torino), Anna Maria Colavitti (Università degli Studi di Cagliari),
Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università
luav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Ginevra Balletto, Michele Campagna, Anna Maria Colavitti, Giulia Desogus,
Alessio Floris, Chiara Garau, Federica Isola, Mara Ladu, Sabrina Lai, Federica
Leone, Giampiero Lombardini, Martina Marras, Paola Pittaluga, Rossana
Pittau, Sergio Serra, Martina Sinatra, Corrado Zoppi.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Betoools srl
siu2023@betoools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher
Cecilia Maria Saibene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 10:

"I processi di pianificazione urbanistica e ter- ritoriale nella gestione
delle crisi energetica e alimentare"

Chair: Roberto Gerundo

Co-Chair: Ginevra Balletto

Discussant: Roberto De Lotto, Ilaria Delponte, Antonio Leone

Ogni paper può essere citato come parte di:

Gerundo R., Balletto G. (a cura di, 2024), *I processi di pianificazione
urbanistica e territoriale nella gestione delle crisi energetiche e alimentari, Atti
della XXV Conferenza Nazionale SIU "Transizioni, giustizia spaziale e progetto
di territorio", Cagliari, 15-16 giugno 2023*, vol. 10, Planum Publisher e Società
Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

7 A CURA DI ROBERTO GERUNDO, GINEVRA BALLETOI

I processi di pianificazione urbanistica e territoriale nella gestione delle crisi energetica e alimentare

- 17 GINEVRA BALLETO, MARTINA SINATRA, GIUSEPPE BORRUSO, FRANCESCO SECHI, ITALO MELONI, GIANFRANCO FANCELLO
Governance dei Mega Eventi Sportivi, tra comunità locale e prossimità urbana
- 25 SARA BASSO, VALENTINA RODANI, CAMILLA VENTURINI
Decostruire immaginari per ripensare politiche e progetti. Cibo e rigenerazione urbana in Friuli Venezia Giulia
- 33 IVAN BLEČIĆ, EMANUEL MURONI, ELEONORA SOTTILE
Il ruolo della teoria mimetica nella scelta di utilizzare/non utilizzare la mobilità attiva
- 40 MONICA BOLOGNESI, ALESSANDRO BONIFAZI, FRANCO SALA
Innovazioni nella pianificazione e nella programmazione territoriale per promuovere la cooperazione energetica locale in Italia
- 46 ALESSANDRO BOVE
Piani settoriali vs pianificazione generale. Una lettura (critica?) del rapporto tra pianificazione urbanistica e piani per la sostenibilità e la resilienza urbana
- 51 DANIELA DE LEO, CAMILLA ARIANI
Strumenti per la transizione dei territori. Il caso del Rome Technopole in una prospettiva di planning
- 60 ROBERTO DE LOTTO, ELISABETTA MARIA VENCO, MARILISA MORETTI
Multi-inter-transdisciplinarietà nella progettazione e gestione delle Comunità Energetiche Rinnovabili
- 65 MARTA DE MARCHI, GIULIA LUCERTINI, CHIARA BATTISTONI
La città circolare è multidisciplinare e trans-scalare
- 72 DAVID FANFANI
I sistemi agroalimentari locali come questione urbana. Tra transizione agroecologica ed innovazione disciplinare
- 78 SAMUEL FATTORELLI
A due velocità. Tra pratiche innovative e inerzia dello spazio pubblico
-

-
- 85 KATIA FEDERICO, GIANMARCO DI GIUSTINO, ELENA FERRAIOLI, GIULIA LUCERTINI
Circolarità e metabolismo nella pianificazione di area vasta: sperimentazioni *place-based* per la transizione ecologica
- 93 BARBARA MARIA FRIGIONE
BEST PAPER La partecipazione sociale nel processo di transizione energetica: una mappatura delle iniziative del panorama italiano
- 101 ENRICO GOTTERO, CLAUDIA CASSATELLA
Pratiche innovative e collaborative di agricoltura urbana per la transizione ecologica e l'inclusione sociale. Evidenze dal progetto EFUA
- 108 MARA LADU, ALESSANDRA MILESI, GINEVRA BALLETO
Transizione energetica, tra tutela e valorizzazione per una strategia circolare dei centri storici
- 116 ALESSANDRA MARRA
Comunità Energetiche Rinnovabili e pianificazione urbanistica. Due casi di studio
- 123 GIUSEPPE MAZZEO
Risorse strategiche e spopolamento di territori interni. Il caso irpino
- 128 LUCIA NUCCI
Regole o non regole del progetto del verde urbano
- 132 FULVIA PINTO, ANNIKA CATTANEO
La città della prossimità per un nuovo governo del territorio: il caso del "Flyover Corvetto" a Milano
- 139 MARTINA SINATRA, GINEVRA BALLETO
Criteri ambientali minimi nella giustizia ambientale
- 145 LUCA STARICCO
Per un'operationalizzazione della "città dei 15 minuti"
-

Il ruolo della teoria mimetica nella scelta di utilizzare/non utilizzare la mobilità attiva

Ivan Blečić

Università di Cagliari

DICAAR - Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura.

Email: ivanblecic@unica.it

Emanuel Muroi

Università di Cagliari

DICAAR - Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura.

Email: emanuel.muroi@unica.it

Eleonora Sottile

Università di Cagliari

CriMM - Centre of Research of Mobility Models

Email: esottile@unica.it

Abstract

L'orientamento alla transizione verde delle iniziative strategiche proposte dalla Commissione europea (*Green Deal*) richiede anche politiche per le “transizioni comportamentali”, tra cui prominenti figurano quelle di mobilità, in particolare di scelte modali. Negli anni recenti vi è stato un crescente interesse verso l'individuazione di fattori soggettivi di natura psicoattitudinale che possono innescare o ostacolare scelte modali sostenibili, alternative alla scelta del mezzo privato motorizzato. In questo contesto, la teoria mimetica dei processi sociali, proposta da René Girard, potrebbe rivelarsi un promettente riferimento teorico. L'enfasi della teoria sulla fondamentale importanza dei processi imitativi del desiderio alla base dei processi di formazione dei sistemi di preferenze, offre suggestioni operative per lo studio dei comportamenti di mobilità. Nel presente contributo si intende esplorare il possibile nesso tra fattori psicosociali e mimetici nei comportamenti di viaggio, al fine di (1) costruire un quadro metodologico per accogliere la potenziale fecondità della teoria mimetica nella ricostruzione delle leve comportamentali nelle scelte di mobilità, e (2) per formulare una proposta operativa per lo studio empirico di tali processi. Attraverso la reinterpretazione del caso studio delle *Living Streets* nelle strade di Bruges Poort (Gand), dimostreremo come l'osservazione della progressione della microfisica del “desiderio mimetico” possa rappresentare una base utile alla sperimentazione pratica di metodi della ricerca sociale finalizzati alla costruzione di tecniche e strumenti innovativi di supporto alle decisioni sulle politiche di mobilità urbana sostenibile.

Parole chiave: mobility, policies, strategic planning

1 | Introduzione

Nel contesto odierno l'uso crescente del veicolo privato motorizzato a detrimento del trasporto pubblico e della mobilità attiva ha caratterizzato il tessuto urbano delle città incidendo sulla qualità della vita (Gifford & Steg, 2007). La conseguenza è uno sbilanciamento della destinazione d'uso degli spazi urbani, un eccessivo consumo energetico e una serie di esternalità negative che hanno ricadute sul sistema economico, ambientale e sociale. La letteratura dimostra che gli interventi infrastrutturali finalizzati ad aumentare la capacità non sono più sostenibili e possono persino incrementare la congestione – paradosso di Downs-Thomson. Interrompere la routine quotidiana che caratterizza l'uso del mezzo privato motorizzato è una grande sfida che può essere affrontata intervenendo sul sistema di offerta di trasporto e sulla domanda di mobilità implementando strategie mirate alla modifica dei comportamenti di viaggio (Meloni, 2017). In particolare, attraverso la comunicazione e la fornitura di informazioni personalizzate – misure “soft” (Loukopoulos, 2007) – è possibile innescare cambiamenti volontari del comportamento di viaggio grazie al raggiungimento di una consapevolezza che motiva le persone ad orientare le proprie scelte di mobilità verso l'uso di modi più sostenibili.

Negli anni recenti vi è stato un crescente interesse verso l'individuazione di fattori psicoattitudinali che determinano o ostacolano scelte modali sostenibili, alternative e competitive al mezzo privato motorizzato. Sebbene approcci come la teoria del comportamento pianificato (Ajzen, 1991) o il modello transteorico (Prochaska & Velicer, 1997) siano stati diffusamente utilizzati per lo studio del ruolo dei fattori psicologico-

motivazionali nei comportamenti di viaggio, questi non tengono conto in modo diretto di determinazioni, di condizionamenti e soprattutto dell'evoluzione delle dinamiche strettamente relazionali e interindividuali. Secondo il filosofo Renè Girard, la natura sociale dell'uomo sarebbe legata al suo desiderio mimetico e per questo da riconoscere nella reciprocità della pulsione imitativa. Se Girard ha ragione, il desiderio di *avere* l'oggetto, che risiederebbe nella volontà di *essere* l'altro, svolgerebbe un ruolo fondamentale nella fase di orientamento delle scelte di mobilità e di viaggio dell'individuo. La duttilità applicativa dei concetti girardiani è uno stimolo per affrontare molteplici tematiche in ambiti disciplinari differenziati. Alla luce di questo, partendo da analisi e lavori pregressi¹ in cui si è sostenuto che la “teoria mimetica” (TM) è in grado di spiegare meglio di altre alcuni specifici fenomeni urbani, il presente contributo intende comprendere la relazione tra i fattori psicosociali e mimetici legati alla scelta del modo di viaggio. Sosterremo che arruolare Girard per decifrare le complesse relazioni sociali può suggerire soluzioni utili in termini di orientamento all'uso della mobilità attiva.

L'obiettivo centrale di questo lavoro è contribuire all'implementazione di strategie per il cambiamento volontario del comportamento di viaggio, attraverso lo sviluppo di un approccio metodologico basato su (1) il riconoscimento di dinamiche comportamentali mimetiche in sottotraccia – rilevare effetti della mimesi in fattori assunti tradizionalmente come oggettivi –, (2) la possibilità di implementare applicazioni esistenti già consolidate, (3) il miglioramento della comprensione del fenomeno del comportamento di viaggio al fine di costruire gli strumenti necessari ad accompagnare l'individuo verso un nuovo stato comportamentale. Per esemplificare questo approccio l'articolo adotta un metodo non convenzionale di ri-analisi di un caso studio pubblicato² per rendere visibile un'interpretazione riconfigurata di una specifica dinamica urbana³.

2 | Il progetto *Living Streets* nel quartiere di Brugse Poort (Gand)

Il caso descrive l'applicazione del concetto *Living Street* nella rigenerazione di diverse aree urbane della città di Gand (Belgio). L'operazione prevede che i residenti del quartiere riprogettino la loro strada, trasformandola in quella «dei loro sogni» (Van Wymeersch et al., 2019: 365). L'esperimento mira a ridurre la congestione del traffico sostenendo iniziative ecologiche dal basso (Devolder & Block, 2015).

Tra maggio e luglio 2016, *Trojan Lab* – associazione nata per sostenere l'iniziativa – decide di testare l'espansione dell'esperimento nel quartiere densamente popolato, svantaggiato ed etnicamente diversificato di Brugse Poort. L'associazione propone più *Living Streets* contemporaneamente in un unico quartiere. Nonostante l'iniziativa incontri la feroce opposizione di coloro che non avevano aderito al progetto, il cambio di destinazione d'uso si concretizza. La maggior parte dei partecipanti decide di deviare il traffico in maniera drastica. Con la trasformazione in atto, le attività di reclamo si fanno più intense.

In soli due mesi la logica di fruizione di uno spazio che negli ultimi decenni è stato colonizzato dalla razionalità strumentale della mobilità caratterizzata dall'uso dell'auto privata⁴ è stata completamente trasformata – fig. 1. La distribuzione fisica di opere ridisegna temporaneamente le strade di Brugse Poort – fig. 2. Diverse testimonianze raccolte mostrano il risveglio di interesse verso le vie del quartiere da parte dell'intera comunità. La *Living Area* di Brugse Poort viene descritta dagli autori come un oggetto conteso da due gruppi mai esistiti prima – i «sostenitori» e gli «oppositori» – e ogni fazione sembra rafforzarsi nell'odio verso l'altra.

Van Wymeersch et al. (2019) ben descrivono processi e sviluppi degli esperimenti *Living Streets* nella rigenerazione del quartiere. Supportati da prove, gli autori sostengono che un approccio teoricamente informato, ma empirico, delle dinamiche politiche porta a una comprensione più ricca della natura controversa dei processi di pianificazione partecipata.

Nella sezione successiva presentiamo brevemente i concetti della TM prima di utilizzarli allo scopo di reinterpretare il caso studio.

¹ Cfr. Bacchini et al. (2022) e Muroli (2021).

² Metodo ispirato al contributo di Chettiparamb (2018).

³ Se Girard, nella sua rilettura e reinterpretazione della tragedia Edipo re di Sofocle, contrappone la propria interpretazione a quella psicoanalitica di Freud, il presente articolo, *mutatis mutandis*, offre una reinterpretazione di un fenomeno già presentato e interpretato da Van Wymeersch et al. (2019).

⁴ Cfr. Idem (2019: 368).



Figura 1 | Planimetria delle 5 Living Street di Brugse Poort. In viola le strade in cui si è optato per un completo taglio del traffico delle auto; in viola tratteggiato le strade in cui le Living Street coesistono con un passaggio per le auto; le frecce rosse, indicano un'alterazione del senso di marcia. Fonte: Lab van Troje.



Figura 2 | Il giorno prima dell'apertura della Living Area. Fonte: Lab van Troje.

2.1 | Rianalisi del caso studio attraverso l'uso dei concetti della teoria mimetica

Partendo da un presupposto aristotelico di base, secondo il quale “l'uomo è per natura un essere sociale”, Girard sostiene che l'evoluzione del desiderio non è legata al valore intrinseco dell'oggetto desiderato. Secondo Girard il desiderio è triangolare, ovvero composto da un soggetto desiderante, un oggetto desiderato e un mediatore del desiderio. Con la presenza di un terzo vertice che accresce l'equazione del desiderio, la mimesi rompe l'apparente asocialità dell'individuo alterando, trasformando e plasmando nuove geometrie. In altre parole, Girard sostiene che gli individui sono portati a modellare i propri desideri sui

desideri degli altri e in una continua reciprocità della pulsione imitativa producono occasioni di contesa⁵ che generano l'oggetto del desiderio. In questo modo viene sottolineato che la violenza non è solo ciò che nasce dalla convergenza del desiderio sull'oggetto, ma anche ciò che produce e alimenta il suo valore.

La TM sembrerebbe fornire strumenti utili a rilevare le ragioni recondite che conducono i gruppi sociali coinvolti alla rivalutazione del quartiere di Brugse Poort. Il gesto trasformativo dell'operazione *Living Area* avrebbe contrassegnato le strade coinvolte come oggetti non più disponibili per l'intera comunità. L'esperienza, risvegliando sentimenti come l'invidia e la gelosia, avrebbe prima generato poi intrappolato due fazioni nella seguente "circolarità infernale": più i sostenitori desiderano la strada, più gli oppositori la desiderano e viceversa. In questa «escalation della rivalità mimetica» (Girard, 1972) le strade coinvolte nel progetto acquistano valore per entrambe le parti.

L'azione di stendere i lunghi tappeti verdi, concretizzata dalle mani dei residenti, segnala che la dinamica di appropriazione dello spazio è in atto⁶. L'impulso degli "oppositori" a far proprio l'oggetto è inscindibilmente legato al desiderio di toglierlo dalle mani dei "sostenitori"⁷, che appaiono felici e prestigiosi con l'oggetto tra le mani (Figura 3). Per entrambe le parti l'obiettivo è appropriarsi dell'oggetto materiale al fine di mantenere o acquisire prestigio. Quello che Girard dice sugli oggetti del desiderio è che il processo di reciproco nutrimento del loro valore, nonché la ragione che porta gli attori coinvolti allo scontro, avviene attraverso il processo di produzione di un'immagine che si sostituisce al bene reale, fisico. Il valore che sostenitori e oppositori attribuiscono alle strade va quindi oltre i termini del valore di mercato della terra o del suo ruolo strumentale nelle funzioni politiche convenzionali. L'oggetto acquisisce caratteristiche che Girard (1961) definisce «metafisiche»⁸ e di fatto "scompare", adombrato dalla pulsione di eliminare l'avversario (Girard et al., 1978: 382-388). Al centro la relazione mimetica con l'avversario e il doppio vincolo di tensione, nonché la voglia compulsiva di inseguire una conquista mimetica. La *Living Area* diventa il mezzo che unisce e rafforza il gruppo che ne rivendica l'appropriazione attraverso un uso specifico⁹ – aspetto, spesso non considerato, dei meccanismi violenti legati al conflitto.

La contesa attorno alle strade di Brugse Poort ha rivelato vere e proprie opportunità per costruire nella convergenza del desiderio un nuovo rapporto "normale" con lo spazio e i suoi usi. Si tratta di un risvolto interessante che consente di capire le traiettorie alla base di "produzioni sociali"¹⁰, utili all'individuo per innalzare e concretizzare il proprio "status sociale" (Griskevicius et al., 2010).



Figura 3 | I risultati del progetto pilota in una *Living Area*.
Fonte: Lab van Troje.

⁵ Per una rassegna più approfondita dei termini chiave dell'ipotesi mimetica si veda, tra gli altri, Dumouchel & Dupuy (1979).

⁶ Nelle risposte dei "sostenitori" intervistati, possiamo leggere chiaramente la percezione dell'atto come "invasivo" (Van Wymeersch et al., 2019: 371).

⁷ Cfr. Girard & Treguer (2014: 5).

⁸ Per un approfondimento su questo aspetto si veda anche Girard et al. (1978: 294-299; 364-367).

⁹ Come ricorda uno degli organizzatori delle *Living Street*, il conflitto ha portato coesione su entrambi i fronti e nuove forme di solidarietà tra vicini che non hanno mai chiacchierato così tanto come negli ultimi due anni, sono il normale sviluppo della mediazione che ha portato alla produzione di uno spazio (Cfr. Van Wymeersch et al., 2019: 371).

¹⁰ Cfr. Lefebvre (1974).

Quello che a prima vista si può riconoscere come desiderio *di avere*, sostiene Girard, è in realtà il desiderio ancora più potente *di essere* “qualcuno” attraverso il possesso di “qualcosa”. La volontà di sopraffare l'altro mediante la sottrazione dell'oggetto che possiede è l'obiettivo cardine degli attori coinvolti. Per far valere il proprio status, i residenti non hanno bisogno di occupare fisicamente le strade di Brugse Poort, è sufficiente imporre un uso che la comunità può riconoscere e affiancare agevolmente al gruppo sociale. La lunga distesa di tappeti verdi o la distesa di parcheggi, non sono altro che la concretizzazione fisica della volontà di imporre il proprio ruolo sociale; al pari della bandiera che simboleggia qualsiasi vittoria politica o militare. La grandezza del successo, direbbe Girard, è inevitabilmente legata all'allontanamento dell'avversario. Si noti, come, ancora una volta, le caratteristiche dell'oggetto siano un tramite propizio per celebrare il trionfo dell'uno sull'altro. Gli oppositori vedono i sostenitori come “il rivale” che mette in pericolo il loro status. Se prima delle *Living Streets* i pedoni venivano «facilmente espulsi o – letteralmente – spinti ai margini dall'uso dell'auto» (Wymeersch et al. 2019: 369), durante le *Living Streets* assistiamo all'esclusione di chi preferisce l'uso dell'auto – esclusione prodotta da regole, segnaletiche e confini eretti volontariamente dai residenti coinvolti nel progetto. In questi termini sostenitori e oppositori non riducono la *Living Area* a una forma che ha a che fare con la materialità fisica delle cose, ma costruiscono una nuova considerazione spaziale che ha alla base pulsioni rivali. Il programma di rinnovamento urbano attuato per aumentare la vivibilità del quartiere ha contribuito alla genesi di nuove terminologie identitarie strettamente riconducibili agli sviluppi della dinamica *Living Street*. Da una parte nascono nuove forme di solidarietà tra gli oppositori, che si rafforzano nell'odio polarizzato verso un nemico comune identificato in chi “attacca l'uso dell'auto”. Dall'altra, come evidenziano Van Wymeersch et al. (2019: 371) «l'uso dell'auto determina [agli occhi dei sostenitori] l'“esterno costitutivo”». È evidente, a questo punto, perché nessuna delle parti coinvolte è in grado di vedere nel compromesso o la negoziazione un'azione percorribile al fine di risolvere la controversia. Solo l'eliminazione del rivale, attraverso l'imposizione dell'utilizzo o non utilizzo della mobilità attiva, può far cadere la disputa. Ecco perché il tentativo dei membri di *Trojan Lab* e dell'amministrazione locale di calmare le tensioni non è andato a buon fine e «quella che doveva essere una situazione ideale in cui i residenti discutevano apertamente del futuro della loro strada è diventata – in parte – un campo di battaglia» (Van Wymeersch et al. 2019: 373).

3 | Discussione

La rianalisi del caso studio ha permesso di osservare come un intervento temporaneo¹¹ può agire sugli attributi della sfera personale dell'individuo modificando in maniera non coercitiva fattori motivazionali, del giudizio e della percezione che regolano la scelta di utilizzare o meno la mobilità attiva. L'osservazione del nesso tra fattori psicosociali e mimetici nei comportamenti degli individui coinvolti nella disputa spaziale di Bruges Poort getta luce sul ruolo degli oppositori come fattore – non strumentale – che determina nei sostenitori una nuova convenienza percepita nell'utilizzo della mobilità alternativa al mezzo motorizzato privato. I sostenitori, dopo l'esperimento *Living Street*, non esprimono più se stessi, la propria identità e i valori personali attraverso il possesso dell'auto come bene materiale. Piuttosto, costruiscono le proprie motivazioni simboliche sulla volontà di imporre il proprio ruolo nella società – prestigio, status sociale, stile, distinzione, superiorità, etc. Più gli oppositori rivendicano le strade di Bruges Poort, più gli atteggiamenti, i valori, le preferenze, l'identità e i processi affettivi dei sostenitori si consolidano nella loro scelta di utilizzare la mobilità attiva. Il caso studio ha mostrato come il valore simbolico costituito sulla volontà mimetica di imporre il proprio status, può essere capace di abbattere le resistenze psicologiche – e.g. l'abitudine – al cambiamento dell'uso dell'auto. Quella che in un primo momento appare come un'evoluzione comportamentale orientata all'appropriazione delle strade, progredisce nell'appropriazione di un nuovo stile di vita che trova nelle dinamiche di «attaccamento al luogo» (Kolars, 2009) una consolidazione perpetua capace di andare oltre la temporaneità dell'intervento *Living Streets*. L'utente rivede volontariamente la propria valutazione nei confronti delle strade. Queste ultime vengono illuminate di una luce rara, idealizzate e sublimite al punto tale da diventare «le nostre strade» (Van Wymeersch et al. 2019: 370). In questa dinamica si identificano nuovi attori – gli oppositori – che, agli occhi dei residenti, diventano fattori motivazionali fondamentale alla determinazione della scelta dell'uso della mobilità attiva. Il conflitto, in questo caso, genera i presupposti per costruire nelle persone un'attitudine positiva verso l'uso di modalità di trasporto sostenibili, interrompendo la routine quotidiana caratterizzata dall'uso dell'auto. I sostenitori non vedono più l'inaudita libertà, flessibilità, comfort e le altre motivazioni strumentali alla base dell'uso dell'auto. Così come non scelgono la mobilità dolce per ragioni esclusivamente ambientali. È nell'opportunità di innalzare il proprio

¹¹ Ci riferiamo anche a forme di «urbanismo tattico» (Silva, 2016) e più in generale interventi a basso costo che prevedono un'alterazione temporanea delle caratteristiche fisiche di un'area urbana.

status sociale, legata all'esigenza mimetica di sopraffare l'avversario, che il gruppo sociale dei sostenitori definisce la sua nuova preferenza.

4 | Conclusioni

Questo articolo ha descritto la TM e la sua applicazione a uno specifico caso studio, allo scopo di illustrarne il ruolo nella scelta di utilizzare/non utilizzare la mobilità attiva. In particolare, si è sostenuto che l'attenzione ai temi girardiani dell'invidia, del desiderio e della competizione rivela la coreografia dietro il comportamento umano di scelta che conduce a improvvisi miglioramenti dello spazio urbano di cui spesso vediamo solo la forma finale – la punta dell'iceberg – può essere utile in termini di implementazione o rafforzamento delle misure psicologico motivazionali che determinano il processo di decisione¹². Alla luce delle argomentazioni sopra riportate, si può ragionevolmente ipotizzare che l'enfasi della TM sulla fondamentale importanza dei processi mimetici, dell'imitazione del desiderio – e dunque sulla natura relazionale e interindividuale, e pertanto sociale – dei processi di formazione dei sistemi di preferenze, offre almeno due suggestioni operative per lo studio dei comportamenti di mobilità. La prima è che le motivazioni delle scelte non possono essere ricondotte solo a fattori delle affordance, delle percezioni individuali, della disponibilità e dei livelli di servizio, ma anche a fattori di personalità e psicoattitudinali e di conseguenza a condizionamenti sociali propri dei processi mimetici, comprese le sue derivazioni sotto forme dello status, della dimostrazione sociale, della distintività e del consumo dimostrativo. La seconda suggestione è legata all'ipotesi di assumere che tali sistemi di preferenze siano dinamici e in grado di evolversi, e dunque potenzialmente sensibili anche alle politiche progettate ad operare sui processi mimetici. In conclusione, la TM appare in grado di fornire utili spunti anche alla costruzione di scenari progettuali per l'attivazione delle politiche urbane orientate alla mobilità attiva, inserite nelle strategie integrate di mobilità sostenibile. È in questa ottica che il presente contributo ha voluto costruire una base teorica utile alla sperimentazione pratica futura di metodi della ricerca sociale finalizzati alla costruzione di tecniche e strumenti innovativi di valutazione, analisi e supporto alla concezione delle politiche che possono guidare gli individui a prendere decisioni vantaggiose per sé e la collettività.

Attribuzioni

Il *paper* è frutto di una riflessione comune agli autori e alle autrici. La redazione di § 1, 2 è dei tre autori e autrici insieme, di § 3 e 4 è di Emanuel Muroi.

Riferimenti bibliografici

- Ajzen I. (1991), "The theory of planned behavior" in *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, no. 50, vol. 2, pp. 179–211.
- Bacchini F., Blečić I., Dumouchel P., Muroi E. (2022), "Carving Spaces: Violence and the Sacred" in *Giornale Di Filosofia*, no. 3, vol. 1, pp. 137–153.
- Chettiparamb A. (2018), "Meta-operations, autopoiesis and neo-systems thinking: What significance for spatial planners?" in *Planning Theory*, no. 17, vol. 4, pp. 628–643.
- Devolder S., Block T. (2015), "Transition Thinking Incorporated: Towards a New Discussion Framework on Sustainable Urban Projects" in *Sustainability*, no. 7, vol. 3, pp. 3269–3289.
- Dumouchel P., Dupuy J.P. (1979), *L'enfer des choses: René Girard et la logique de l'économie*. Seuil. Paris.
- Gifford R., Steg, L. (2007), "The Impact of Automobile Traffic on Quality of Life", in Gärling T., Steg L. (a cura di), *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life*. Emerald Group Publishing Limited, pp. 33–51.
- Girard R. (1961), *Mensonge romantique et vérité romanesque*. Grasset. Paris.
- Girard R. (1972), *La violence et le sacré*. Grasset. Paris.
- Girard, R., Oughourlian, J.-M., & Lefort, G. (1978). *Des choses cachées depuis la fondation du monde*. Grasset. Paris.
- Girard R., Treguer M. (2014), *When these things begin: Conversations with Michel Treguer*. Michigan State University Press.
- Griskevicius V., Tybur J.M., Van Den Bergh B. (2010), "Going green to be seen: Status, reputation, and conspicuous conservation", in *Journal of Personality and Social Psychology*, no. 98. vol. 3, pp. 392–404.
- Kolers A. (2009), *Land, conflict, and justice: A political theory of territory*. Cambridge Univ. Press.

¹² Riconoscendo il ruolo dell'Altro come rivale e modello, consentirebbe di costruire leve in grado di stimolare un cambiamento di comportamento di viaggio verso modi di trasporto più sostenibili – es. campagne d'informazione e sensibilizzazione, marketing sociale, etc.

- Lefebvre H. (1974), *The production of space*. Blackwell Publishing. Oxford.
- Loukopoulos P. (2007), “A Classification of Travel Demand Management Measures”, in Gärling T., Steg L. (a cura di), *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life*. Emerald Group Publishing Limited, pp. 273–292.
- Meloni I. (a cura di, 2017). *Misure soft per la mobilità sostenibile: I programmi per il cambiamento volontario del comportamento di viaggio*. Aracne. Canterano.
- Muroni E. (2021), “Conflitti spaziali e desiderio mimetico”, in *Rigenerazione dello spazio urbano e trasformazione sociale. Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale, Torino, 17-18 giugno 2021*, vol. 5, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, pp. 167–171).
- Prochaska J.O., Velicer W.F. (1997), “The Transtheoretical Model of Health Behavior Change”, in *American Journal of Health Promotion*, no. 12, vol. 1, pp. 38–48.
- Silva P. (2016), “Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities’ approach?”, in *Environment and Planning B: Planning and Design*, no. 43, vol. 6, pp. 1040–1051.
- Van Wymeersch E., Oosterlynck S., Vanoutrive, T. (2019), “The political ambivalences of participatory planning initiatives”, in *Planning Theory*, no. 18. vol. 3, pp. 359–381.

Sitografia

Informazioni dettagliate sull’esperimento *Living Street* e immagini disponibili su *Lab van Troje*
<https://www.leefstraat.be/>

Riconoscimenti

La presente ricerca e il contributo sono stati sviluppati nell’ambito delle attività del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile – MOST – “Spoke 9: Urban Mobility” (a valere sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR – Missione 4, Componente 2, Investimento 1.4, finanziato dall’Unione europea, NextGenerationEU).

1. Innovazione, tecnologie e modelli di configurazione spaziale

A CURA DI MARCO RANZATO E CHIARA GARAU

2. Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio

A CURA DI MICHELE ZAZZI E MICHELE CAMPAGNA

3. Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione

A CURA DI MARIA VALERIA MININNI E CORRADO ZOPPI

4. Patrimonio ambientale e transizione ecologica nei progetti di territorio

A CURA DI GRAZIA BRUNETTA, ALESSANDRA CASU, ELISA CONTICELLI E SABRINA LAI

5. Paesaggio e patrimonio culturale tra conservazione e valorizzazione

A CURA DI ANNA MARIA COLAVITTI E FILIPPO SCHILLECI

6. Governance urbana e territoriale, coesione e cooperazione

A CURA DI GIUSEPPE DE LUCA E GIANCARLO COTELLA

7. Partecipazione, inclusione e gestione dei conflitti nei processi di governo del territorio

A CURA DI CARLA TEDESCO E ELENA MARCHIGIANI

8. Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici

A CURA DI MASSIMO BRICOCOLI E MICHÈLE PEZZAGNO

9. Strumenti per il governo del valore dei suoli, per un progetto equo e non-estrattivo

A CURA DI ENRICO FORMATO E FEDERICA VINGELLI

10. I processi di pianificazione urbanistica e territoriale nella gestione delle crisi energetiche e alimentari

A CURA DI ROBERTO GERUNDO E GINEVRA BALLETTTO

11. Il progetto territoriale nelle aree fragili, di confine e di margine

A CURA DI MAURIZIO TIRA E DANIELA POLI

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-64-6
Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

