

UNA MOBILITÀ DOLCE,
PER NECESSITÀ.

Ricerca qualitativa sulla mobilità senza
automobile tra Parma e provincia.

PREMESSE METODOLOGICHE E CAMPIONE

Questo report nasce da cinque interviste narrative condotte con donne di età, origini e condizioni di vita differenti, residenti a Parma e nei comuni della provincia: Langhirano, Fidenza, Trecasali. L'approccio scelto è qualitativo e deliberatamente narrativo: non si misura la soddisfazione del servizio di trasporto né si raccolgono dati aggregati su frequenze e tempi di percorrenza. Si tratta di stare dentro l'esperienza - di capire come la mobilità, o la sua assenza, modella la vita quotidiana di chi si muove con un corpo che invecchia, con un bambino, con una disabilità, con risorse economiche limitate, con un orario imposto dal trasporto pubblico.

Le cinque interviste non hanno pretesa di rappresentatività statistica. Hanno invece il valore che la ricerca qualitativa produce: quello di rendere visibile ciò che i numeri aggregati non mostrano - il tempo reale, la fatica del corpo, la paura, le piccole strategie di adattamento che ogni persona mette in campo quando lo spazio non è pensato per lei.

Le cinque donne intervistate hanno tra i 18 e i 75 anni. Tre vivono a Parma o vi lavorano; le altre abitano in comuni della provincia - Langhirano, Fidenza, Trecasali - e si spostano quotidianamente verso il capoluogo per lavoro, studio o servizi. Tre sono italiane di nascita; una è di origini albanesi e una ivoriana. Alcune usano i mezzi pubblici per scelta, altre per necessità, altre ancora per una combinazione di entrambe. C'è chi la patente non l'ha mai avuta, chi l'ha presa come atto di emancipazione, chi ha deciso consapevolmente di non avere un'automobile, chi aspetta di ottenerla per conquistare un margine di autonomia.

Questa diversità è stata scelta perché mostra che i problemi di mobilità urbana non riguardano una categoria definita di persone, ma attraversano fasi della vita, condizioni del corpo, situazioni economiche e collocazioni geografiche molto diverse tra loro.

RINELA: A LANGHIRANO PRIMA DELLA PATENTE

Rinela ha diciotto anni, vive a Langhirano, lavora al Mulino di Torrechiara e frequenta l'istituto professionale Magnaghi a Salsomaggiore, indirizzo alberghiero. È nata in Albania, l'albanese è la sua lingua madre, e si è trasferita in Italia quando aveva tre anni e mezzo. Con la sua famiglia - mamma, papà e una sorella più piccola - abita a Langhirano, nel suo racconto un paese "comodo": a piedi si raggiungono servizi e negozi, e non è necessario andare sempre a Parma per trovare lavoro o sbrigare le cose quotidiane. Questa prossimità, però, convive con una sensazione di isolamento rispetto al capoluogo, soprattutto quando si parla di orari, connessioni e possibilità di muoversi davvero in autonomia.

Rinela sta iniziando il percorso per la patente, ma per ora si sposta soprattutto in autobus. È qui che la sua storia prende forma, come una geografia della giornata costruita sugli orari del trasporto pubblico. Per andare a scuola a Salsomaggiore, la sveglia suona molto presto: alle cinque del mattino. Esce di casa alle sei, quando fuori è ancora buio, prende un primo autobus per Parma, aspetta in stazione e poi riparte verso Salso, arrivando a scuola poco prima dell'inizio delle lezioni. Il viaggio, dice, è lungo e faticoso; il vero nodo, però, è il rientro. Finite le lezioni, deve rientrare a Parma e sperare di agganciare la coincidenza per Langhirano: se la perde, l'attesa può diventare di un'ora, spesso da sola. Così la giornata si allunga, e lo studio - a cui tiene molto - si incastra in spazi di tempo sottili, con il sonno recuperato "a pezzi", anche dormendo in autobus.

Nel weekend il quadro si complica ancora. La domenica, racconta, a Langhirano passano pochissimi autobus: uno molto presto al mattino e uno la sera. Se ha bisogno di spostarsi, spesso l'unica opzione è chiedere un passaggio ai genitori oppure restare a casa. E la sera, quando le capita di uscire, emerge un limite netto: l'ultimo autobus utile è intorno alle 19:15-19:20, sia in andata sia in ritorno. In pratica, senza auto non c'è un modo realistico per andare a Parma e rientrare la sera contando sui mezzi. La dipendenza da chi può accompagnarla è una condizione che regola la possibilità effettiva di "avere una vita fuori".

A questa fatica si somma una dimensione più sottile, ma costante: il disagio e la prudenza che Rinela sperimenta nel tempo del viag-

gio. Al mattino, dice, spesso è l'unica ragazza su autobus pieni di uomini adulti diretti al lavoro; a volte arrivano commenti o sguardi insistenti. Non parla di episodi gravissimi, ma di una pressione quotidiana che incide sulle scelte più ordinarie, perfino sul modo di vestirsi. Se deve andare a Parma in autobus, evita gonne e vestiti: preferisce pantaloni, perché “non se la sente”. Il viaggio, in questo racconto, è composto da microstrategie: dove sedersi, quanta distanza tenere, come rispondere, come ridurre l'esposizione.

Quando esce la sera con le amiche, la mappa mentale si restringe ancora: restano nel centro città, nelle vie illuminate e affollate, senza allontanarsi. Ci sono zone che, per loro, diventano automaticamente “no”, non perché manchi curiosità, ma perché pesa la percezione del rischio. Rinela collega questa paura anche a un clima generale di racconti e notizie che si accumulano: il timore diventa un filtro, e quel filtro organizza tempi, percorsi, abitudini. Eppure Rinela non parla solo di limiti: prova a immaginare cambiamenti concreti. Non chiede “miracoli”, perché due ore di distanza restano due ore; chiede frequenze migliori, corse un po' più tardive per Langhirano, un servizio più presente la domenica. Aggiunge un dettaglio decisivo: anche quando avrà la patente, non è detto che userà sempre l'auto. I costi della benzina e della gestione pesano, e i mezzi pubblici restano un'infrastruttura di libertà possibile, soprattutto nella fase in cui l'autonomia economica è ancora in costruzione.

Nella sua storia, insomma, l'autobus è un confine mobile tra opportunità e rinunce. E il suo racconto ci permette di guardare da vicino come l'organizzazione dei trasporti abbia il potere di disegnare la vita quotidiana di una giovane donna tra scuola, lavoro, desideri e futuro. E mostra anche che migliorare alcuni servizi - orari, coincidenze, continuità del servizio - è un investimento sul diritto di muoversi, studiare, lavorare e socializzare, anche per chi ha possibilità limitate, per le più svariate ragioni.

MICHELLE: TRECASALI-PARMA, TRA AUTOBUS E PASSEGGINO

Michelle ha 28 anni, viene dalla Costa d'Avorio e da luglio vive a Trecasali, un paese della bassa parmense, in una casa del CIAC (Centro Immigrazione Asilo e Cooperazione) che condivide con altre due madri e le loro figlie. Ha una bambina di poco più di un anno, Maya, che sta allevando per lo più in autonomia.

Michelle non ha l'automobile, non ha ancora la patente, e il dato più favorevole della sua situazione logistica è che la fermata dell'autobus si trova davanti alla porta di casa.

La sua settimana è organizzata intorno a due funzioni che si alternano: il lunedì, il mercoledì e il venerdì segue il corso di italiano in via Bandini, a Parma; il martedì e il giovedì, nello stesso luogo, si occupa delle figlie delle altre madri del progetto, che nel frattempo sono in aula. Il meccanismo è pratico - ognuna si libera per studiare cedendo il turno alle altre - ma comporta che Michelle stia fuori casa cinque giorni su cinque, tutti i giorni con la bambina e il passeggino, tutte le mattine a prendere l'autobus delle 10.40.

Il viaggio da Trecasali a Piazza Ghiaia dura trentotto minuti; da lì si prende il 5 per via Bandini. Tra attesa, coincidenza mancata per pochi minuti e tragitto, all'arrivo è quasi mezzogiorno. Il corso di italiano finisce alle 13.30 e per rientrare a casa l'unica corsa praticabile è quella delle 14.40, perché quella dell'una e quaranta fa un percorso molto più lungo. Si arriva a casa alle 15.18. L'autobus del pomeriggio è affollato, spesso non ci sono posti liberi, e quando a bordo ci sono già altri passeggeri - il che capita spesso perché ci sono altre madri che fanno lo stesso percorso - bisogna chiudere il proprio, tenere la bambina in braccio e stare in piedi per tutto il tragitto, a meno che qualcuno non faccia la gentilezza di cedere il posto a sedere. La sera Michelle sente dolore alle spalle e alle mani: il carico giornaliero del passeggino, delle borse, dei cambi di autobus, della bambina da sollevare in spazi stretti, si accumula nel corpo.

Il lunedì è diverso dal resto della settimana. Dopo il corso di italiano Michelle va allo spazio donna del CIAC (lo Spazio sicuro per le donne), poi torna in via Bandini per la lezione di scuola guida. L'ultimo autobus per Trecasali, però, parte alle 18.40 da Piazza Ghiaia, e arrivare alla fermata in tempo non è possibile. È Alessan-

dra, la sua buddy nell'ambito del progetto di community matching del CIAC, a riaccompagnarla in macchina tutti i lunedì. Michelle rientra a casa intorno alle 19, dopo quasi dieci ore fuori.

La domenica non ci sono corse. Michelle è evangelista, e la chiesa dove vorrebbe andare è a Parma: senza autobus non c'è modo di arrivarci. Le domeniche si trascorrono necessariamente in casa, o d'estate in giro per Trecasali con la bambina. L'assenza dell'autobus la isola per tutta la giornata. In ogni caso, cinque giorni consecutivi di spostamenti pesano, e la domenica è occasione anche per riposare un po'.

Il paese in sé non manca di servizi di base – la farmacia è vicina, l'asilo anche – ma il supermarket si trova in una zona raggiungibile solo in autobus o in macchina, e per i prodotti alimentari che Michelle cerca, quelli africani, bisogna arrivare fino a viale Piacenza a Parma, con un cambio in più rispetto al percorso ordinario.

Michelle sta studiando per ottenere la patente. A settembre Maya andrà all'asilo di Trecasali, e da quel momento lei pensa di cercare lavoro – ha studiato commercio in Costa d'Avorio e vorrebbe fare la commessa. Tra questi due momenti c'è però ancora un periodo in cui la giornata resterà quella che è adesso: sveglia alle otto, bus alle 10.40, orari che non dipendono da lei, spostamenti che richiedono di organizzare tutto – la bambina, la spesa, le commissioni, i servizi – intorno a poche corse fisse. Per una donna sola con una figlia piccola, senza automobile e senza reti familiari sul territorio, l'assenza di alternative al trasporto pubblico non è una limitazione parziale: definisce interamente l'orizzonte di possibilità.

LAURA: A FIDENZA SENZA AUTO, PER SCELTA

Laura ha 31 anni, è architetta, vive a Fidenza da un paio d'anni e lavora a Parma. Si è trasferita da Parma per un'occasione molto concreta: una casa del suo compagno si è liberata e, tra affitto, bollette e riscaldamento, la differenza economica rispetto a Parma era netta. È una decisione comune, eppure, nel suo racconto, basta spostare la residenza di qualche decina di chilometri per far cambiare forma a tutta la giornata.

La quotidianità di Laura ha un orario quasi da ufficio: entra in studio al mattino, resta fino al tardo pomeriggio, alterna giornate alla scrivania e sopralluoghi in cantiere. Lo studio, però, non è in centro: è in zona Campus, a sud della città, fuori mano rispetto ai percorsi più lineari. Ogni mattina parte da Fidenza verso le 8 e arriva al lavoro intorno alle 9. Il tragitto è una sequenza di passaggi: a piedi fino alla stazione, poi treno, poi autobus. Un commuting che funziona, ma che richiede una costante negoziazione con coincidenze, attese e ritardi.

Finché viveva a Parma, Laura aveva costruito la propria autonomia sulla bicicletta. La descrive come una libertà semplice: uscire quando si vuole, non dipendere da orari, attraversare la città con fluidità. Oggi la bici continua a sembrarle la soluzione più efficiente, ma il tragitto tra stazione e Campus la frena, non tanto per i minuti di pedalata, quanto per un punto critico - una rotonda legata alla tangenziale - che ritiene troppo pericolosa da fare in bici. Se ci fosse un'infrastruttura ciclabile davvero sicura, dice, sceglierebbe la bici senza esitazioni, perché significherebbe ottimizzare i tempi, agganciare il treno con più precisione e ridurre l'incertezza dell'attesa.

La scelta più controcorrente, però, è un'altra: Laura non ha un'auto "sua". Non è né un caso né una mancanza: è una decisione che nasce da un rifiuto del possesso di una macchina come un automatismo ("siccome ce l'hanno tutti, allora la devo avere anch'io"), da incontri che le hanno mostrato alternative possibili, e da una convinzione ambientale molto esplicita. Sa bene che, da sola, non può cambiare il mondo; ma allo stesso tempo rivendica il valore di un gesto che, ripetuto e condiviso, possa spostare l'immaginario di ciò che è "necessario".

LAURA: MUOVERSI A PARMA CON UNA DISABILITÀ MOTORIA

Quando ragiona sui trasporti, Laura distingue tra la Parma che viveva “sulla via Emilia”, dove in mezz’ora di autobus era possibile attraversare la città, e la Parma come la vive oggi, dove la combinazione Fidenza-stazione-Campus può trasformare un quarto d’ora teorico in 40 o 50 minuti reali. La copertura c’è, dice; il problema è il tempo, e il tempo diventa qualità della vita. E poi c’è la provincia: Fidenza è comoda per muoversi dentro i confini urbani, ma appena si esce dal perimetro - un’amica “appena fuori”, un impegno non centrale, un cantiere - la rete pubblica si assottiglia e l’automobile torna a imporsi.

Da architetta, Laura allarga lo sguardo allo spazio pubblico. Racconta città dove bambine e bambini stanno in strada a giocare, dove non esistono file infinite di parcheggi, dove attraversare non è una prova di coraggio. Cita Tokyo e una regola semplice: se non hai un posto privato dove parcheggiare, non puoi possedere un’auto. È un esempio che mette a fuoco un punto centrale: limitare le automobili senza offrire alternative robuste è una scorciatoia ingiusta; serve una visione “a monte”, fatta di scelte pubbliche, trasporto capillare e continuità.

Anche sulle piste ciclabili Laura esprime un’opinione precisa: non basta “disegnare” una linea sul marciapiede. La ciclabilità, per lei, è una questione di progettazione e di conflitto tra corpi diversi: chi pedala, chi cammina, chi guida. Le ciclabili promiscue, con salite e discese continue e scarsa visibilità agli incroci, possono diventare perfino più pericolose. Immagina strade condivise con velocità realmente ridotte e spazio adeguato, ma nota un paradosso: le auto crescono di dimensione proprio mentre le città italiane restano strette, storiche, fragili.

Quando prova a immaginare il futuro, Laura non idealizza. Se un domani ci fossero figli o maggiori carichi di cura, sa che servirebbe una “progettazione” della vita quotidiana: non basta dire “niente auto” e chiuderla lì. Eppure l’orizzonte resta coerente: una mobilità meno dipendente dall’automobile, una prossimità più vera (la “bolla” dei 15 minuti), e soprattutto condizioni materiali che rendano questa scelta praticabile anche per chi non ha risorse. Perché, dice, alla fine la libertà di scegliere dove vivere e come muoversi è distribuita in modo diseguale: chi ha meno soldi - e meno potere - spesso è costretto a fare scelte che non desidera. La sua storia, in questo senso, parla di accesso, di tempo, e di un futuro possibile per chi abita tra città e provincia.

Laura ha 37 anni, è nata e cresciuta a Parma, nel quartiere San Leonardo, e dalla nascita convive con una disabilità motoria congenita - “la mia compagna di viaggio”, la chiama lei, con un’ironia che non è autocommiserazione ma misura esatta della cosa. Non convive solo con difficoltà visibili, ma anche altre che non si vedono. Il punto è che quelle che si vedono sono già sufficienti a condizionare ogni spostamento, ogni decisione quotidiana, ogni valutazione su cosa sia possibile e cosa non lo sia. Laura lavora come tecnico di controllo qualità in un’azienda alimentare a Traversetolo - mezz’ora di macchina da Parma, quando va bene - ed è volontaria nell’associazione Anmic Parma, che si occupa di tutela delle persone con disabilità. Da questo doppio punto di osservazione, dentro la propria esperienza e dentro quella collettiva dell’associazione, racconta una città che funziona per certi corpi e non per altri.

Il rapporto con la macchina è stato, dice lei, “a dir poco conflittuale, quasi ossessivo”. Fino alle superiori la accompagnavano i genitori; si era rassegnata a quella condizione di dipendenza. Poi ha deciso di prendere la patente, nel periodo tra il diploma e l’università. In una città come Parma, non piccola ma nemmeno abbastanza grande da avere un trasporto pubblico capillare e funzionante, guidare è l’unico modo per muoversi in autonomia. I mezzi pubblici sono formalmente attrezzati: le vetture TEP hanno le pedane, i simboli in vista, la segnaletica. Ma le pedane non vengono usate per una catena di mancanze: formazione degli autisti che non si traduce in pratica quotidiana, assenza di controlli, infrastrutture di fermata - soprattutto quelle extraurbane - strutturalmente non idonee. “È un cane che si morde la coda”, dice Laura: meno possibilità vengono offerte, meno persone usano il mezzo; meno persone lo usano, meno sembra urgente adeguarlo. Anmic ha un dialogo aperto con TEP, e qualcosa si sta muovendo - tutta la flotta è ora dotata di pedane, mentre prima erano solo alcune. Ma la parte strutturale è ancora ferma.

Fuori città, invece, c’è il treno - e il treno è un’altra cosa. Il servizio di assistenza di Rete Ferroviaria Italiana accompagna le persone a ridotta mobilità nel salire e scendere, e funziona bene: personale formato, gentile, un respiro di autonomia che la macchina non dà. Il problema è la prenotazione obbligatoria, 48 ore prima. “Non puoi dire: sai cosa? oggi prendo il treno e vado al mare”. Chi usa

questo servizio deve pianificare sempre, senza margine di improvvisazione. Laura lo accetta - organizza tutto per tempo - ma non si sottrae alla lucidità di nominarlo: non è muoversi in libertà. In compenso c'è il vantaggio bizzarro della prenotazione: sapendo in anticipo che una persona con disabilità viaggia, le Ferrovie possono dirottare il treno sul binario 1, quello accessibile, evitando il problema degli ascensori guasti. "Siamo i pacchi bomba", dice con soddisfazione. Subito dopo però racconta di un viaggio in riviera, un giorno di ponte, in cui è rimasta esclusa da due treni di fila: i posti riservati erano occupati, e il capotreno le ha detto che se poteva stare in piedi saliva, altrimenti si arrangiasse.

Nella quotidianità del quartiere, Laura usa per lo più il deambulatore - la carrozzina la riserva alla piscina di Moletolo, dove non può indossare i tutori. San Leonardo regge, ma con riserve. Il problema dei marciapiedi è costante: "pavimentazione, lastricato, un disastro". I percorsi sono punteggiati di ostacoli, non solo strutturali, anche mobili: monopattini in mezzo al marciapiede, bidoni della spazzatura, automobili parcheggiate abusivamente. I posti auto riservati esistono ma spesso sono occupati indebitamente; i bar hanno quasi tutti i tavolini con il piede centrale, il che rende difficile avvicinarsi con la carrozzina; ai supermercati c'è una grande disparità di attenzione e un problema, per esempio, è che gli scaffali sono troppo alti: "non raggiungi l'ottanta per cento degli oggetti - e non è solo il mio problema, è lo stesso della persona bassa, dell'anziana". Con Anmic, Laura sta mappando queste situazioni attraverso il progetto Parma Accessibile, che produrrà una guida ai luoghi accessibili della città. Stanno anche approcciando le discoteche - una scelta che già di per sé dice qualcosa sull'immaginario da scardinare: quello di una persona con disabilità che non ha vita notturna, che non ha vent'anni come tutte le altre.

All'estero, la differenza si sente. In Romania - un paese economicamente meno avanzato - Laura ha trovato il personale di un palazzo storico che girava con una pedanina mobile per accompagnarla sui gradini, scusandosi tutto il tempo. A Parigi l'hanno fatta passare tra la folla alla Gioconda, le hanno aperto i varchi alla Torre Eiffel. Non sono solo episodi di cortesia: sono segnali di una mentalità che accoglie concretamente la persona con disabilità, anziché tollerarla. In Italia, dice Laura, le persone con disabilità si vedono meno in giro - e questo fa parte del problema. Le dicono spesso "ma come sei brava, quante cose che fai": lei risponde che è una cittadina del mondo come tutte le altre. È in quel piccolo, ostinato punto fermo che si condensa tutto il lavoro - pubblico, collettivo, personale - che ancora resta da fare.

LINA: INVECCHIARE IN UNA CITTÀ CHE NON TI ASPETTA

Lina ha 75 anni e una vita piena di attraversamenti: quelli politici e affettivi, quelli di lavoro, quelli delle città in cui ha abitato. Oggi, però, l'attraversamento che pesa di più è molto concreto: muoversi a Parma, ogni giorno, con un corpo che non ha ricevuto una cura costante ("ho fumato, non ho mai fatto ginnastica, yoga, cose del genere: è che sono cose che mi annoiano proprio"), e che non funziona più come un tempo. Lina convive con difficoltà neurologiche che a volte le fanno perdere l'equilibrio; dopo due cadute importanti - una in casa, una per strada mentre andava in edicola - camminare è diventato un esercizio di attenzione continua: dove appoggiare i piedi, come evitare inciampi, quanto spingersi oltre il necessario.

Per anni Lina si è spostata contando sulle gambe. Non ha mai preso la patente: da giovane non c'erano soldi, e poi guidare non le è mai piaciuto. La bicicletta, invece, rappresentava la libertà. A Reggio Emilia la usava volentieri, anche grazie a percorsi più leggibili. A Parma, racconta, ha smesso perché non si sentiva più nelle condizioni. Non parla di una rinuncia "ideologica", ma di una valutazione quotidiana fatta di margini, rischi, energia disponibile. Quando la città non restituisce un senso di continuità - nelle piste ciclabili, negli attraversamenti, nelle protezioni - la scelta di pedalare smette di essere una possibilità e diventa un rischio.

Così, oggi, il trasporto pubblico è diventato il cardine della sua autonomia. Ma qui si apre una frattura: Lina definisce l'autobus "necessario" e, insieme, "terrificante". Necessario perché senza patente e con una mobilità più fragile è uno dei pochi mezzi che le permette di uscire dal quartiere per visite mediche, commissioni, incontri. Terrificante perché l'esperienza a bordo è spesso una sequenza di ostacoli: gradini alti, accessi poco agevoli, tempi rapidi, frenate improvvise, scossoni. Per chi sta in piedi - e capita spesso - l'autobus è molto instabile, un movimento brusco può trasformarsi in una caduta. Lina osserva anche che su molte corse vede soprattutto persone anziane. La domanda che si pone, allora, è: se l'utenza reale è questa, perché i mezzi e la gestione del viaggio non vengono pensati a partire da chi li usa di più?

A complicare il quadro ci sono i piccoli "aggiornamenti" tecnologici che, in teoria, dovrebbero semplificare. Lina cita l'obbligo di

I TEMI TRASVERSALI

passaggi digitali e QR code come un'ulteriore barriera. Non perché la tecnologia sia nemica, ma perché diventa un filtro per chi non ha lo smartphone, per chi non lo sa usare con agilità, per chi vive l'ansia di sbagliare. Quando l'accesso a un servizio essenziale dipende da una procedura poco intuitiva, l'effetto è che alcune persone rinunciano, altre chiedono aiuto, altre si arrangiano con soluzioni più costose.

È qui che entra in gioco il taxi. Lina lo usa e “un po’ se ne vergogna”: lo dice così, perché sa che non dovrebbe essere la scorciatoia obbligata per mantenere una vita autonoma. Eppure, in certe giornate, il taxi è l'unico modo per evitare stress e rischio fisico. Il punto è la disuguaglianza che produce: otto euro a corsa, moltiplicati nel tempo, diventano un pezzo di reddito che se ne va per comprare accessibilità. Chi non può permetterselo resta confinata nel raggio del quartiere o dipende da altre persone.

E il quartiere, infatti, per Lina funziona: farmacia, bar, tabacchi, piccoli supermercati, un mercato settimanale. È una geografia di prossimità che tiene insieme la quotidianità. Ma appena serve “uscire”, la città si fa più difficile. La mobilità, però, non è soltanto spostamento: è possibilità di partecipare, di curarsi, di mantenere legami, di non ridurre la propria vita alla gestione delle necessità. Quando muoversi diventa faticoso o imprevedibile, anche le scelte cambiano: si esce meno, si anticipano gli orari, si evita la sera. Lina dice che non esce molto dopo cena, ma non per paura: piuttosto per abitudine, per fatica, per quella soglia di energia che con l'età si misura diversamente. Eppure riconosce un effetto collettivo: dopo il Covid molte persone hanno preso la strada della casa, e la città di sera si è trasformata.

Nel racconto di Lina, la mobilità è una lente sul futuro. In un paese che invecchia, la questione non riguarda “una categoria”, riguarda la norma che sta arrivando. Pensare mezzi accessibili, fermate comode, informazioni comprensibili, tempi del trasporto che non chiedano prestazioni atletiche, è una scelta di lungimiranza urbana. Significa costruire una città in cui il corpo fragile non è un'eccezione da gestire, ma un riferimento progettuale. Per Lina, questo sarebbe il vero cambio di passo: non dover comprare autonomia con il taxi, non dover rinunciare alla bici per mancanza di condizioni, non dover salire su un autobus come se fosse una prova di equilibrio. Potersi muovere senza trattare ogni spostamento come un rischio calcolato. E, con questo, restare dentro la città che cambia, senza essere spinta ai margini proprio quando avrebbe più bisogno di spazio, servizi, tempo.

Il corpo che la città non ha previsto

Le cinque storie mostrano corpi diversi alle prese con una città progettata attorno a un corpo implicito che nessuna di loro possiede: giovane, maschile, sano, senza carichi di cura, motorizzato. Ognuna porta un insieme di ostacoli che la pianificazione urbana ordinaria non riesce a vedere.

Lina ha 75 anni e convive con difficoltà neurologiche che le fanno perdere l'equilibrio. Camminare, per lei, è diventato “un esercizio di attenzione continua”: dove appoggiare i piedi, come evitare inciampi, quanto spingersi oltre il necessario. L'autobus, che pure usa per necessità, è anche, dice lei, “terrificante”: gradini alti, frenate improvvise, scossoni. Laura D. ha 37 anni e una disabilità motoria congenita; la carrozzina e il deambulatore sono strumenti quotidiani di navigazione di uno spazio disseminato di ostacoli - marciapiedi dissestati, monopattini abbandonati, automobili parcheggiate sul bordo dei percorsi pedonali, scaffali dei supermercati troppo alti. “Non raggiungi l'ottanta per cento degli oggetti”, osserva, “e non è solo il mio problema: è lo stesso della persona bassa, dell'anziana”. Michelle, 28 anni, percorre ogni mattina il tragitto Trecasali-Parma con la figlia di poco più di un anno, il passeggino, le borse. Quando l'autobus è affollato e ci sono già altri passeggeri a bordo, non c'è posto: deve tenere la bambina in braccio e stare in piedi per tutto il tragitto. La sera sente dolore alle spalle e alle mani. Rinela, 18 anni, affronta ogni mattina autobus pieni di uomini adulti diretti al lavoro, e ha imparato a calibrare l'abbigliamento in funzione di chi troverà sul mezzo: se deve andare a Parma evita gonne e vestiti, preferisce i pantaloni, perché “non se la sente”.

Questi non sono problemi separati. Sono variazioni di uno stesso problema strutturale: una città che non ha mai messo al centro del proprio progetto i corpi nella loro diversità reale.

La periferia come moltiplicatore di svantaggio

Tre delle cinque donne intervistate vivono fuori Parma. La distanza geografica non è il problema principale - tutti i comuni sono raggiungibili dal capoluogo in tempi ragionevoli. Il problema è che la rete di trasporto pubblico fuori dalla città è organizzata attorno a un modello di pendolarismo lavorativo tradizionale: corse mattutine verso il capoluogo, rientri pomeridiani, nulla o quasi nel fine settimana. Tutto il resto - lo studio, i servizi, la vita sociale, la cura - deve adattarsi a questa struttura o trovare soluzioni private.

Per Rinela, che frequenta la scuola a Salsomaggiore e abita a Langhirano, la giornata è costruita interamente sugli orari del trasporto pubblico: sveglia alle cinque del mattino, uscita di casa alle sei quando è ancora buio, un primo autobus per Parma, poi la coincidenza per Salsomaggiore. Il rientro è il punto critico: se perde la coincidenza per Langhirano, l'attesa può diventare di un'ora, spesso da sola. La domenica le corse si riducono a pochissime, e uscire la sera è praticamente impossibile perché l'ultimo autobus utile è intorno alle 19:15. Michelle, che abita a Trecasali, non ha corse domenicali: la chiesa evangelista che vorrebbe frequentare è a Parma e senza autobus non c'è modo di arrivarci. Le domeniche si trascorrono in casa o nel paese. Per Laura F., che vive a Fidenza e lavora in zona Campus, la sequenza treno-autobus trasforma un quarto d'ora teorico in quaranta o cinquanta minuti reali, con costante attenzione alle coincidenze.

La periferia amplifica qualsiasi altra difficoltà. Se si è una madre sola, una studentessa senza patente, una donna che vuole uscire la sera, le risorse del trasporto pubblico fuori dal capoluogo sono spesso insufficienti a sostenere una vita in autonomia.

Il tempo come risorsa distribuita in modo diseguale

Il tempo è forse la risorsa più visibilmente sottratta da un sistema di trasporto insufficiente. Le cinque storie mostrano come questa sottrazione si distribuisca in modo tutt'altro che neutro: pesa soprattutto su chi ha già meno margini - economici, fisici, familiari. Michelle trascorre quasi dieci ore fuori casa ogni giorno feriale, tra corse, attese, coincidenze, corso di italiano e rientro. Rinela recupera il sonno "a pezzi", anche dormendo in autobus. Laura D., che ha una disabilità motoria, può usufruire del servizio di assistenza di Rete Ferroviaria Italiana, che funziona bene, ma richiede una prenotazione obbligatoria quarantotto ore prima: "non puoi dire: sai cosa? oggi prendo il treno e vado al mare". Il tempo non è solo perduto: è sottratto alla possibilità di improvvisare, di decidere al momento, di avere una vita che non richieda pianificazione costante. "Il tempo diventa qualità della vita", osserva Laura F. - un'affermazione che rivela quanto poco la progettazione dei trasporti tenga conto del peso che il tempo ha nella vita quotidiana.

La paura e le microstrategie invisibili

In nessuna delle cinque interviste la paura è assente. Assume forme diverse - la paura di cadere, di non riuscire a salire sull'autobus, di subire commenti, di restare bloccata in attesa - ma in tutti i casi organizza silenziosamente le scelte quotidiane, i percorsi, gli orari, perfino l'abbigliamento.

Rinela sceglie i vestiti in funzione di chi troverà sull'autobus del mattino. Evita alcune zone della città di sera, non per paura esplicita ma per una percezione del rischio che ha prodotto, con le amiche, una mappa mentale di luoghi e orari da evitare. Lina valuta

ogni spostamento come un equilibrio tra necessità e rischio fisico; dopo due cadute importanti, ha sviluppato una consapevolezza continua del pavimento, degli ostacoli, delle distanze. Laura D. legge il marciapiede in anticipo - dove c'è un gradino, dove un monopattino parcheggiato male può diventare un ostacolo, dove un'auto in sosta abusiva costringe a spostarsi sul bordo della carreggiata. Michelle gestisce ogni giorno il rischio fisico del trasporto con una bambina piccola su autobus affollati, dove spesso non c'è un posto a sedere.

Queste strategie sono, per definizione, invisibili alla pianificazione urbana: non compaiono nei dati di utilizzo del trasporto pubblico, non emergono dai questionari di soddisfazione. Eppure, strutturano profondamente l'esperienza della città.

L'autonomia tra scelta e struttura

Una delle tensioni più ricorrenti nelle cinque storie è quella tra l'autonomia come valore desiderato e l'autonomia come condizione strutturalmente prodotta - o negata. Le cinque donne si trovano in posizioni molto diverse rispetto a questa tensione, ma tutte la nominano.

Lina usa spesso il taxi per evitare lo stress dell'autobus, e "un po' se ne vergogna": sa che non dovrebbe essere la soluzione obbligata per mantenere una vita autonoma. La sua speranza è di "non dover comprare autonomia con il taxi". Laura D. ha preso la patente come atto di emancipazione - fino alle superiori dipendeva dai genitori per ogni spostamento, e quella dipendenza pesava. Oggi usa il treno quando può, e nota con soddisfazione che la prenotazione obbligatoria porta le Ferrovie a dirottare i treni sui binari accessibili: "siamo i pacchi bomba", dice. Laura F. ha scelto di non avere un'automobile per convinzione ambientale, e rivendica il valore di questo gesto - pur riconoscendo che è una scelta praticabile per lei in quanto architetta con un reddito stabile, non ugualmente disponibile per tutte. Michelle non ha ancora la patente e dipende interamente dalle corse del bus e dalla disponibilità della sua accompagnatrice: per una donna sola con una figlia piccola, senza automobile e senza reti familiari sul territorio, l'assenza di alternative al trasporto pubblico "non è una limitazione parziale: definisce interamente l'orizzonte di possibilità". Rinela aspetta la patente come una soglia di libertà.

L'autonomia, in queste storie, non è mai solo una questione personale. È prodotta - o negata - da infrastrutture, orari, redditi, condizioni del corpo. La libertà di scegliere come muoversi è distribuita in modo profondamente diseguale.

La città formalmente attrezzata, concretamente inaccessibile

Un tema ricorrente, in particolare nelle storie di Laura D. e Lina, è il divario tra ciò che esiste formalmente e ciò che funziona con-

cretamente. Le vetture TEP hanno le pedane, i simboli in vista, la segnaletica per le persone con disabilità. Ma le pedane, dice Laura D., non vengono usate: la formazione degli autisti non si traduce in pratica quotidiana, le infrastrutture di fermata extraurbane sono spesso non idonee, i controlli mancano. “È un cane che si morde la coda”, dice: meno possibilità vengono offerte, meno persone usano il mezzo; meno persone lo usano, meno sembra urgente adeguarlo. Il confronto con l'estero è significativo: in Romania, il personale di un palazzo storico portava una pedanina mobile per accompagnarla sui gradini, scusandosi; a Parigi, i varchi venivano aperti. “In Italia le persone con disabilità si vedono meno in giro”, dice Laura D., “e questo fa parte del problema”. Le dicono spesso “ma come sei brava, quante cose che fai”: lei risponde che è una cittadina del mondo come tutte le altre.

Lina segnala le barriere digitali: l'obbligo del QR code per accedere ai servizi di trasporto diventa un filtro per chi non ha lo smartphone o non lo usa con agilità. L'innovazione tecnologica, quando viene introdotta senza attenzione a chi la usa, produce nuove forme di esclusione.

ALCUNE INDICAZIONI

Le cinque storie non raccontano situazioni eccezionali. Raccontano condizioni ordinarie - l'invecchiamento, la disabilità, la maternità, la giovinezza, la scelta o la necessità di vivere in provincia - che una città dovrebbe saper riconoscere e governare.

La progettazione dei trasporti non può prescindere dai corpi reali che li usano e dai bisogni che le vite esprimono. Frequenze, orari, spazi a bordo, fermate, infrastrutture per la ciclabilità: tutto questo riguarda persone che invecchiano, che hanno figli piccoli, che si muovono con ausili, che abitano fuori città, che non guidano. Progettare a partire dal corpo medio e motorizzato significa non progettare per la maggior parte delle persone.

Il fine settimana - e la domenica in particolare - è un territorio che il trasporto pubblico ha di fatto abbandonato. Due delle cinque intervistate nominano la domenica come giorno di isolamento imposto dall'assenza di corse: è l'intero spazio della vita sociale, religiosa, familiare che viene sottratto a chi non ha un'automobile. In assenza di corse, l'unica alternativa rimane quella privata, con tutto il carico economico e di dipendenza che comporta. Tra il mezzo pubblico e l'automobile individuale esiste però uno spazio ancora poco esplorato: quello della mobilità condivisa. Un'esperienza in corso a Radicondoli, in provincia di Siena, va in questa direzione: dal 2026 il comune ha avviato un progetto pilota di carpooling che permette di organizzare viaggi condivisi con incentivi economici per chi partecipa. I dati nazionali confermano una tendenza in crescita: nel 2025 i viaggi condivisi hanno superato i 795.000, raddoppiando rispetto al 2023. Sono ancora numeri limitati rispetto al totale degli spostamenti, ma dicono qualcosa su una disponibilità che esiste. Nelle aree della provincia parmense, dove le corse domenicali non ci sono e l'ultimo autobus parte prima delle otto di sera, strumenti di questo tipo potrebbero funzionare non come sostituto del trasporto pubblico — che resta la risposta strutturale necessaria — ma come integrazione per le fasce orarie e i giorni in cui il servizio non arriva. Richiedono però una condizione che spesso manca: reti di prossimità abbastanza solide da far sapere a Michelle che c'è qualcuno che va a Parma la domenica, o a Rinela che esiste un passaggio per Langhirano dopo le sette di sera.

Il divario tra dotazione formale e funzionamento reale è un problema prima di tutto politico. Le pedane ci sono; non vengono usate. Le fermate esistono; non sono accessibili. Il diritto alla mobilità non si garantisce con le dotazioni: si garantisce con la formazione,

il controllo, la manutenzione e una cultura istituzionale che prenda sul serio le persone che segnalano i problemi. Ascoltare le persone che usano la città - o che non riescono a usarla - è una pratica progettuale, non una concessione. Le esperienze raccontate in questo report contengono una conoscenza precisa e situata: quella di chi sa esattamente dove si trova un gradino di troppo, dove manca una corsa, dove uno sguardo sul bus costringe a cambiare posto. Questa conoscenza dovrebbe entrare nella progettazione ordinaria come dato da cui partire.

Il report *Una mobilità dolce per necessità* è allegato del capitolo 6, Mobilità, della ricerca **Parma Atlante di genere / Parma Gender Atlas** del Comune di Parma, realizzato da Sex & the City con il supporto di Fondazione Cariparma.