

# Fragilità urbane, mobilità e politiche di contrasto al Covid in Africa subsahariana

Anna Mazzolini, Valeria Fedeli, Grazia Concilio

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani  
(anna.mazzolini@polimi.it; valeria.fedeli@polimi.it;  
grazia.concilio@polimi.it)

*Alcuni contesti urbani necessitano di una mobilità permanente e flessibile di beni e persone come condizione per la vita collettiva e il sostentamento di base. Per questi contesti la pandemia ha concretizzato sfide che non possono essere analizzate con paradigmi cognitivi di origine americo-euro-centrica.*

*Per la città di Maputo, l'articolo riflette sulle fragilità urbane dell'Africa subsahariana, analizzando le misure di prevenzione della pandemia in relazione alla mobilità come fattore di co-produzione della città. In tal senso si ridefiniscono i concetti di urbano e di mobilità e si propongono strategie di analisi e strumenti di osservazione capillari da supportare con una oculata governance dei dati.*

Parole chiave: mobilità urbana; Mozambico; governance

## **Urban fragility and mobility patterns; facing Covid in Sub-Saharan Africa**

*Some urban environments require permanent and flexible mobility of goods and people as a condition to allow the urban life itself, the participation in society and the basic sustenance. Threatened by the pandemics, such environments face challenges that cannot be analyzed through Western-based cognitive paradigms. The article discusses urban fragilities in Sub-Saharan Africa in the light of Covid prevention measures by analyzing mobility patterns in Maputo as fundamental drivers for the city's spatial co-production. Epistemologically redefining the concepts of urban and mobility, the article proposes strategies of analysis and of capillary observation that clearly need the careful development of a data governance ecosystem.*

Keywords: urban mobility; Mozambique; governance

Ananya Roy, in un saggio pubblicato nel 2009 e considerato una pietra miliare nella riflessione disciplinare, invitava esperti e studiosi dell'urbano a ripensare la teoria urbana a partire dal Sud del Mondo (Roy, 2009), superando quella che Jennifer Robinson aveva definito pochi anni prima una condizione di «ignoranza asimmetrica» (Robinson, 2003: 275), ovvero la storica e consolidata tendenza ad applicare paradigmi di origine americo-euro-centrica al resto del mondo. Spostare il punto di vista sui processi di urbanizzazione e regionalizzazione urbana dislocandosi nel sud del mondo, con una nuova attenzione critica a come specificità e generalizzazioni si mescolino in maniera articolata e complessa, non consiste in una mossa benevola del ricercatore in nome di una maggiore obiettività. È piuttosto una risorsa chiave per capire le questioni urbane contemporanee su scala globale, ossia le forme frattali e articolate della fragilità a cui l'urbano espone la società contemporanea. Il metodo suggerito dalla Roy è l'osservazione di luoghi che sono specifici ma al contempo espressioni di una topologia e relazionalità che riscrive la mappa stessa.

Roy individuava, in particolare per il continente africano, la necessità di formulare ipotesi sull'urbano come esito di un processo di accumulazione capitalistica legato non tanto a relazioni di tipo societario stabile, ma alla circolazione dei corpi, dei beni, in primo luogo (Nuttal, Mbembe, 2005: 2000), laddove le persone costituiscono, più che in altri contesti, 'le infrastrutture' urbane (Simone, 2004) dove tali infrastrutture, piuttosto che di acciaio e cemento, consistono in campi di azione e reti sociali. Anche, Roy sottolineava la rilevanza dell'«informale» come un bene strategico in un contesto privo di risorse, laddove «il soggetto subalterno è simultaneamente strategico e auto-sfruttatore, è sia l'agente politico che il soggetto del grande slam neoliberista» (Roy, 2009: 827).

Il soggetto è contemporaneamente parte di strategie di sopravvivenza ai processi di sfruttamento capitalistico, ma anche un fondamentale agente politico e strategico, chiamato quotidianamente a improvvisare, negoziare e mettere in pratica forme dell'ordine e del disordine urbano per garantire il proprio mantenimento.

Queste prime annotazioni relative a una possibile agenda di ricerca per la città e sulla città africana appaiono oggi particolarmente significative alla luce della riflessione sui diversi effetti di 'fragilizzazione' generati dalla pandemia di Covid-19 nelle diverse città del mondo. Questo contributo intende riflettere su come, in una città come Maputo e più genericamente in

Ricevuto: 2021.04.15  
Accettato: 2021.07.05  
Doi: 10.3280/tr2021-097-Supplementoaa12928

un paese come il Mozambico, si sia tentato di disegnare soluzioni capaci di ridurre l'impatto della pandemia dentro a una organizzazione sociale e spaziale in cui le pratiche quotidiane messe in campo dalle persone costituiscono le infrastrutture chiave della economia urbana, e dove l'invenzione quotidiana dell'urbano è largamente debitrice a un continuo e faticoso dialogo tra formale e 'informale'.

L'articolo propone questo tipo di riflessione mettendo a fuoco il rapporto tra forme dell'urbanizzazione, mobilità e fragilità, articolandosi in tre sezioni: una prima ricostruisce un breve ritratto delle principali dinamiche urbane evidenziate dalla pandemia nel continente africano; la seconda sezione fornisce una ricostruzione degli effetti della pandemia a Maputo e in Mozambico, attraverso la lente delle politiche inerenti alla mobilità di cose e persone; la sezione finale propone dei ragionamenti relativi a come affrontare, in maniera rinnovata e sulla base dell'emergere dei nuovi tratti di fragilità, alcune sfide di policy per la *governance* urbana, in Mozambico e simili contesti in Africa subsahariana.

### **La pandemia come elemento disvelatore dell'Africa urbana**

L'ampia letteratura prodotta nel corso del 2020 sugli effetti della pandemia include una serie di articoli che analizzano il contesto africano e che consentono di ragionare sul ruolo che le specificità dell'urbano del continente hanno avuto nell'assorbire non solo gli effetti della pandemia e delle politiche di contrasto a essa.

Gran parte dell'Africa urbana è rimasta abbastanza spenta nella mappa mondiale della pandemia, in apparenza meno colpita di altri contesti di rapida o storica urbanizzazione. Questo nonostante l'Africa, come ricordano Gilbert *et al.* (2021), veda nella Cina uno dei suoi più importanti partner commerciali ormai da decenni e nonostante un basso tasso di preparazione del sistema sanitario. Paradossalmente dunque, il continente africano avrebbe potuto essere più esposto rispetto ad altre zone. In realtà, ragionando sulla natura delle relazioni tra Cina e Africa tale paradosso viene meno: l'Africa è terreno di dinamiche di estrazione di ricchezza da parte degli investimenti pubblici cinesi (Siu, 2019) incentrati su importanti progetti infrastrutturali, ma l'analisi dei flussi aeroportuali condotta da Gilbert *et al.* (2021) indica una minore esposizione al rischio di importazione del virus (l'1% rispetto all'11% dell'Europa) poiché tali tipi di relazioni sono perlopiù condotti in modalità spazialmente e socialmente segregata.

Di diversa natura sono i tentativi di spiegare il limitato impatto del virus in alcuni stati, a prescindere dalla sostanziale mancanza di dati disponibili e attendibili. Rimane il fatto che le previsioni più pessimiste rispetto alla diffusione del virus non si sono avverate. Se la ridotta percentuale di popolazione anziana ha avuto un impatto limitante nella mortalità da Covid, la dimestichezza con la lotta alle grandi epidemie ha messo parte del sistema sanitario e della popolazione nelle condizioni di reagire in maniera consapevole. A marzo del 2020 a Maputo, ben prima che il governo emettesse le linee guida per il primo periodo di contenimento e prevenzione della pandemia, i venditori ambulanti di ortaggi e alimenti in strada si sono immediatamente organizzati distanziandosi di un paio

di metri l'uno dall'altro e disponendo di taniche di acqua e di saponette per creare stazioni di igienizzazione a servizio dei punti di vendita. Una risposta immediata, antecedente alle direttive governative e in certa misura sostitutiva a esse, che dimostra come la regolazione dello spazio urbano costituisca una *continuum* di pratiche di negoziazione e di co-produzione, ibrido e non definibile in termini dicotomici di formalità o informalità (Chiodelli, Mazzolini, 2019). È al tempo stesso una prova della capillarità della organizzazione di una società fortemente centralizzata, ma dentro la quale le informazioni scorrono in maniera orizzontale più che verticale. Nel caso del Mozambico una simile condizione si può leggere come lascito protosocialista dell'organizzazione societaria (Andersen, Jenkins, Nielsen, 2015), con una permeabilità che raggiunge tanto micro-scale territoriali quanto piccolissimi nuclei insediativi. Il clima più clemente e la vita condotta in spazi aperti potrebbero avere ridotto la diffusione, così come, secondo alcuni, l'esposizione continua all'altro, soprattutto negli insediamenti più densi, potrebbe avere permesso lo sviluppo diffuso di anticorpi del coronavirus.

In realtà è ancora oggi molto difficile dire quale sia la vera diffusione del virus nel continente africano e una cosa appare chiara in questo senso: l'Africa, urbana o no, fatica a fare i conti con l'epidemia per una limitata capacità di monitorarla. In Mozambico, durante l'ondata di gennaio 2021, la distribuzione di casi positivi e di morti era quasi totalmente nel distretto di KaMpfumo ove risiede e circola maggiormente la popolazione internazionale così come l'*élite* locale. Questo dato può essere legato alle maggiori interazioni con l'estero, ma è più probabile che sia connesso alla possibilità economiche di effettuare un test (così come alla volontarietà nel farlo e al numero di volte in cui un test è effettuato dalla stessa persona in un certo lasso di tempo). È evidente una difficoltà strutturale di origine socioeconomica nel rilevare una reale distribuzione del virus. In questo senso, alla luce della pandemia, l'Africa urbana appare confermare la fragilità delle proprie connessioni con il resto del mondo, confermando le affermazioni di un rapporto World Bank (2017), secondo il quale, nonostante la crescita demografica, le città africane sono ancora 'chiuse' rispetto al mondo, «crowded, disconnected, and costly cities» (World Bank, 2017: 16). Il loro 'riscatto' globale, il loro ingresso nell'economia globale, la loro capacità di diventare luoghi economicamente densi è ancora legato allo sviluppo di un mercato urbano della rendita, alla produzione di nuove forme di regolazione, alla capacità di immettere beni in un circuito internazionale e a nuovi investimenti infrastrutturali. La loro salvezza, forse, sta in questa apparente disconnessione.

Ma esiste una seconda e altrettanto importante fonte di riflessione sulla pandemia nel continente africano, che permette di mettere meglio a fuoco questa condizione di fragilità, a partire da un livello micro (per quanto traslocale e macro negli esiti): una ricerca bibliografica anche sommaria evidenzia l'emergere di una preoccupazione specifica relativa agli effetti della pandemia e delle politiche di contrasto adottate nel continente africano. Visagie e Turok, in un recente articolo relativo al Sudafrica (Visagie, Turok, 2021) illustrano come le tempestive misure messe in atto dal governo per contrastare l'epidemia abbiano amplificato le disuguaglianze tra urbano e rurale nel paese. Tali misure, basate sui modelli adottati nel nord del mondo, hanno

avuto effetti particolarmente problematici perché, pur toccando in maniera drammatica l'intero paese, avrebbero innescato un processo spinto di fragilizzazione delle aree rurali, accrescendo la disconnessione di queste con le più dinamiche e resilienti aree urbane, intensificando la fuga dal rurale e acuendo un processo di inurbamento difficile da gestire nel futuro.

In questo senso alcuni studi, quali quelli di Bargain e Aminjounov (2021), provano a costruire con dati più fini gli impatti delle restrizioni alla mobilità in alcuni contesti, ricostruendo i cambiamenti della mobilità per lavoro durante il 2020 in nove paesi del sud del mondo e provando a verificare l'ipotesi che nelle regioni più povere l'adozione di forme di limitazione della mobilità sia stata meno efficace e potenzialmente generatrice di molte nuove instabilità. Rimanere confinati a casa infatti potrebbe salvare dalla pandemia, ma non salva dal rischio di ricadere in povertà assoluta. Carlitz e Makhura (2021), studiando i dati sulla mobilità in Sudafrica, dove il governo ha introdotto subito misure di limitazione della mobilità pressoché identiche a quelle europee, evidenziano come, nonostante la popolazione abbia risposto positivamente a tali restrizioni, ci sia stato un peggioramento della fragilità socioeconomica in uno degli stati più diseguali del mondo (World Bank, 2017; Carlitz, Makhura, 2021: 3).

L'osservazione fine di tali fenomeni e dinamiche, spesso invisibili alla scala macro delle statistiche nazionali, evidenzia la necessità di costruire analisi del contagio alla scala locale: il fuoco delle analisi condotte in Sudafrica e in altri stati africani è stata la scala nazionale e regionale; manca in gran parte la capacità di mettere a fuoco le dinamiche locali che appaiono invece molto rilevanti per tracciare la diffusione, produrre politiche differenziate e non *place-blind* (Visagie, Turok, 2021), e anche per riuscire a limitare nuovi processi di fragilizzazione dell'Africa urbana.

### **Fragilità economiche e spaziali durante la pandemia.**

#### **Il contesto di Maputo e le sfide lanciate dal sud del mondo**

Fragilità economica e fragilità territoriale sono strettamente correlate in Mozambico e tale legame è emerso, sotto aspetti non evidenti prima del periodo pandemico, specialmente per quanto riguarda l'area metropolitana di Maputo, ove sono state implementate le misure più restrittive (e i relativi controlli da parte della polizia) per il contenimento dei contagi e il rispetto del distanziamento.

A differenza delle misure prese dal Sudafrica, il paese ha riconosciuto la mobilità e una minima possibilità di interazione sociale come risorse da dover garantire anche in pandemia, nonostante la pressione di alcune frange dell'*élite* locale verso delle misure simil-europee. Il paese non è mai passato al livello 4 dell'emergenza, rimanendo nel livello 3, che prevede la riduzione di trasporti, attività culturali, e funzioni religiose oltre che distanziamento e coprifuoco. Chiusura e apertura delle scuole sono state cadenzate e alternate nell'arco di un anno. Le misure più severe sono state quelle relative all'interazione con l'estero, impedendo inizialmente e successivamente limitando le entrate nel paese, con gravi problemi per il settore umanitario, mentre i settori più legati agli investimenti esteri sono stati relativamente protetti.

Maputo e l'area metropolitana circostante, le zone maggiormente monitorate nella pandemia e le più colpite, sono

caratterizzate da dinamiche di co-produzione e uso dello spazio urbano in costante negoziazione tra il formale e l'informale. Diversi autori (Chivangue *et al.*, 2013; Jenkins, 2013; Melo 2015; Chiodelli, Mazzolini, 2019) hanno descritto come quello che ci si ostina a definire 'informale' in Mozambico è concepito e riprodotto attraverso meccanismi di sostituzione, a livello di servizi e di infrastrutture, dello stato, ove lo stato è quasi sempre parte del processo, in un *continuum* di relazioni, azioni e negoziazioni trasversali a classi sociali o settori specifici della società (Roy, 2005). Le sfide che il dibattito internazionale definisce come sfide limitate alla sfera dell'informalità sono in realtà riconducibili a quello che Pieterse (2014) ha definito con il termine *urban poly-crisis*, sono cioè causate da una mancanza di soluzioni o di volontà politica di integrare dinamiche di produzione e uso dello spazio urbano già consolidate e a servizio della totalità della popolazione con la pianificazione 'formale' del territorio.

Il *continuum* di cui parla Roy si applica non solo alle dinamiche di produzione dello spazio urbano, ma anche a quelle di mobilità, intese come possibilità di accesso a zone chiave per le attività quotidiane di sussistenza, e di scelta di rotte e di mezzo di trasporto.

L'area metropolitana di Maputo è caratterizzata da un'alternanza di spazi consolidati e aree interstiziali di matrice sia urbana che rurale, laddove, in particolare, le aree di recente insediamento si possono definire come un 'rurale trasformato' (Mendonça, 2014). All'interno di quest'area, le agglomerazioni urbane consolidate come il Distretto 1 di Maputo o la Municipalità di Matola, per il potere attrattivo e di investimento, hanno un'influenza che va oltre i limiti amministrativi. Lo specifico rapporto tra queste e l'area metropolitana sopra descritta non è definibile in termini di scambi tradizionali lungo gli assi centro-periferia e deve includere percorsi e destinazioni complesse sulla base del bisogno di scambio di servizi, persone e merci. L'occupazione e i tipi di uso del suolo influenzano infatti la domanda di trasporto e viceversa, in un modello di agglomerazione 'misto'. Da un lato la creazione di nuove grandi infrastrutture come la Circolare (Ring Road) ha indotto un aumento dell'occupazione del suolo nelle aree periferiche adiacenti a essa e ne ha influenzato e cambiato il tipo di uso (Mendonça, 2014), rafforzando un mix tra funzioni residenziali e funzioni di commercio e logistica. Dall'altro, gli insediamenti periurbani più recenti sono sempre più poli di costruzione di aree residenziali per una classe medio/bassa alla ricerca di abitazioni più economiche. Un mercato della terra scarsamente controllato e con prezzi crescenti e la ricerca di uno stile di vita diverso rispetto alle aree suburbane più dense hanno prodotto anche a Maputo significative dinamiche di suburbanizzazione a bassa densità che sottraggono spazio all'agricoltura di sussistenza e garantiscono spazi per residenze (transitorie o meno) che generano nuove nicchie di economie e di relazioni. Data la crescente dispersione della popolazione nelle aree periurbane, il trasporto pubblico collettivo è di fatto l'unica maniera motorizzata per accedere a opportunità, beni e servizi di base concentrati nelle aree centrali della città. Il 33% degli spostamenti avviene con minibus a gestione privata (Chapas o 'semi-coletivos') e solo per il 10% con gli autobus del servizio pubblico gestito dallo stato; il 46% della popolazione si sposta a piedi o in bicicletta. Solo il 10% dei viaggi viene effettuato

con auto privata. I Chapas costituiscono un mezzo importante di spostamento per alimentare le attività commerciali urbane svolte quotidianamente da larga parte della popolazione, come la vendita di merci trasportate dalle aree periurbane nelle aree di maggiore passaggio.

L'OMT (Osservatorio della Mobilità e del Trasporto) ha recentemente osservato come il sistema dei Chapas, prevalentemente gestito da cooperative, si sostenga economicamente unicamente perché opera in condizioni di sovraffollamento, nell'ordine di un 30%: il sovraffollamento dei veicoli è essenziale per coprire i costi operativi e per garantire al gestore un ritorno economico. Se da un lato questo deriva dall'impegno del governo del Mozambico nei riguardi della accessibilità sociale, attraverso il calmieramento del costo della corsa, dall'altro lato prova come il governo abbia da sempre difficoltà nel trovare un modello di sovvenzione agli operatori privati capace di garantire un funzionamento inclusivo che sia anche efficiente e sicuro. Il sovraffollamento di tali mezzi e il carattere non sistematico e cadenzato del servizio rispondono alla domanda dei flussi urbani quotidiani, ma producono forti inefficienze di sistema, oltre a esporre la popolazione a rischi di varia natura.

Per queste ragioni il settore dei trasporti è tradizionalmente un tema molto delicato nel paese: il prezzo del biglietto è un indicatore chiave tanto quanto il prezzo del pane e argomento di forti scioperi popolari (come quelli del 200 e del 2010). Per quanto riguarda gli operatori di Chapas, le associazioni in cui essi sono organizzati hanno una grande forza di negoziazione con il governo e partecipano attivamente al processo di formalizzazione e sovvenzione dei trasporti guidato dal Ministero dei Trasporti e Comunicazioni e dalla agenzia Metropolitana di Trasporto (AMT). Tale forza è stata rapidamente attivata quando le misure del governo per affrontare la pandemia hanno richiesto la riduzione del numero dei passeggeri al di sotto dei costi operativi, nella assenza di sussidi complementari. Nel tentativo di trovare linee guida che bilanciassero l'impatto positivo del distanziamento fisico e gli effetti collaterali negativi sulla capacità di sopravvivenza economica delle famiglie, durante il terzo mese di proroga dello stato di emergenza (luglio 2020), il governo ha decretato (tra altre misure) la riduzione della capacità di trasporto a un terzo, e il divieto di utilizzo di moto-taxi e taxi-bicicletta, ampiamente utilizzati nel Nord del paese (Feijó, Hassane Mussagy, 2020). Tali misure hanno creato disordini sociali in quasi tutte le province del paese, con conseguente paralisi dei Chapas, fino alla revoca delle misure. Sul quotidiano *Carta de Moçambique* del 22 luglio 2020,<sup>2</sup> l'argomento è discusso a partire dalla incoerenza delle misure adottate per i Chapas rispetto a quelle adottate per i bus pubblici, che non avevano limitazioni così restrittive. Ironicamente, il giornalista invita il governo a ringraziare i Chapeiros per la paralisi attuata quale misura effettiva in un contesto di estrema necessità di mobilità.

Non c'è dubbio sul fatto che la mobilità attraverso i Chapas sia una questione di *commons*, tanto quanto gli alimenti. Così come Sheller (2018) domandò in maniera provocatoria, «cosa accade, nella situazione corrente, se consideriamo il trasporto dal punto di vista locale e se concepiamo la mobilità come bene essenziale e i beni come beni mobili?» (Sheller, 2018: 161).

A Maputo e in Mozambico in generale, il trasporto semi-collettivo non è semplicemente un bene comune ma uno strumento

di giustizia spaziale a servizio del territorio e facente parte di quelle poche dinamiche volte a usare il territorio in una maniera inclusiva ed equitativa: un insieme di pratiche, sforzi, desideri, istituzioni e ricerche dedicate a realizzare un futuro di stampo non capitalista (Dardot, Laval, 2019).

La pandemia, in questo senso, ha reso ancora più forte l'urgenza di guardare alla mobilità e ai trasporti come dispositivi di giustizia spaziale (Nikolaeva *et al.*, 2018). Da luglio dell'anno scorso i Chapas stanno operando al 60% delle proprie capacità di carico massime. Ciò ha causato la riduzione e la cancellazione di alcune rotte, e una più generica arbitrarietà di orari e fermate, vanificando gli sforzi di regolarizzazione e formalizzazione dell'ultimo decennio. La AMT, attraverso un sondaggio a 1200 passeggeri, ha recentemente evidenziato come le misure di prevenzione della pandemia abbiano allungato i tempi di attesa nei terminali del 70% e come più del 60% degli intervistati debba fare più cambi di mezzo per raggiungere la destinazione finale, il che aumenta l'esposizione dei passeggeri alla permanenza in luoghi – i terminal – nei quali si affollano cluster di persone ancora più articolati ed eterogenei del solito, paradossalmente aumentando esponenzialmente i rischi di contagio.

Di fatto, durante la pandemia, sta emergendo la fragilità della relazione tra la pianificazione del territorio e quella della mobilità, come relazione fondamentale nell'esercizio quotidiano del diritto alla città. Nel caso di Maputo, tale relazione complessa caratterizzata dalla mancanza di strategie e piani per la localizzazione delle funzioni urbane e gli usi del suolo, capaci di integrare i processi di crescita dei diversi centri dell'area metropolitana di Maputo con il sistema dei trasporti, impedisce o modifica sostanzialmente la domanda, il desiderio e le capacità degli abitanti di pianificare per il proprio futuro, sia a scala quotidiana sia a più ampia scala. La domanda di trasporto deriva sia dal desiderio che dalla capacità dei singoli individui di perseguire determinati obiettivi e attività, sulla base della distribuzione e dell'interazione delle opportunità nello spazio urbano e secondo la propria condizione di controllo dell'ambiente che deriva da relazioni sociali, economiche e politiche. Un recente approccio di studio all'accessibilità in contesti *low-income* (Oviedo, Guzman, 2020) ha evidenziato come sia particolarmente determinante, per la soddisfazione di tali desideri e necessità, l'accesso a una mobilità al di fuori delle destinazioni convenzionali basate sui servizi basici (educazione, business centre, servizi di salute, ecc.) ma su opportunità maggiormente definite da relazioni e reti sociali (*capacity-based accessibility*).

Ampiamente applicabile al caso di Maputo, una equa accessibilità è un concetto altamente relativo e risultato della combinazione tra libertà personale e sociale, libertà di captare le opportunità offerte dal territorio e dipendente dalla distribuzione e interazione tra gruppi sociali. Tale concetto di mobilità dovrebbe essere fortemente supportato in parallelo alla creazione delle debite infrastrutture necessarie, e dovrebbe emergere come concetto chiave nell'attuale contesto pandemico, per fare fronte al rischio dell'inacerbarsi delle disuguaglianze già radicate nel territorio. Un ambiente urbano come l'area metropolitana di Maputo necessita di mobilità fisica continua come condizione principale per perseguire un benessere materiale e relazionale che si basa su condizioni altamente soggettive. Tale soggettività della mobilità è la base per una conseguente

piena partecipazione nella società delle fasce già strutturalmente fragili a causa della bassa qualità dei servizi di trasporto pubblico. Si evince che un approccio convenzionale all'analisi e pianificazione della mobilità nel contesto pandemico non è applicabile al caso mozambicano e può generare e consolidare ulteriori cause di impoverimento. Si evince anche che il fattore chiave da affrontare nel lungo termine per fare fronte a simili emergenze future è di certo la relazione tra le dinamiche del bisogno di trasporto e la pianificazione urbana. La mancanza di pianificazione del suolo integrata al trasporto pubblico, settoriale e tecnocratica, priva di dati in tempo reale su come la città è usata in traiettorie (opzioni di rotte e preferenze di relazioni tra spazi e servizi), aumenterà l'insostenibilità economica degli operatori e peggiorerà ulteriormente la qualità di vita degli utenti che opereranno, a seconda delle proprie possibilità economiche, per una maggiore segregazione spaziale o per l'uso di mezzi alternativi e potenzialmente meno sicuri. Se questo è vero in senso lato, e da tempo l'AMT sta lavorando in questa direzione, la necessità di mettere in campo politiche di contrasto alla pandemia ha reso evidente come le misure debbano essere calibrate per permettere alla città di continuare a muoversi, in sicurezza. Al contempo la debolezza intrinseca dell'offerta pubblica, che non può contare su rapidi incrementi della flotta, non può che investire su un rafforzato dialogo con la mobilità garantita dai Chapas, che diventano ancor più cruciali nel garantire il diritto alla mobilità che è diritto alla sopravvivenza.

In questa prospettiva, la riflessione che l'AMT ha in seno e che la vede oggi impegnata nell'ambito di un più ampio progetto per la mobilità sostenibile finanziato da vari enti e organismi internazionali, evidenzia alcuni importanti assi di lavoro che legano l'emergenza dell'oggi alle sfide del domani. La necessità di costruire oggi misure integrate capaci di guardare insieme alla salute e alla mobilità si aggiunge infatti a un'istanza di innovazione già consolidata nelle agende locali, che interpreta le politiche per la mobilità come politiche abilitanti e capacitanti e da tempo mira ad affrontare alcune contraddizioni insite in progetti promossi nell'ambito della cooperazione internazionale basati su modelli di policy importate da altri contesti. In particolare, a partire dagli esiti condotti nell'ambito del Progetto Polisocial Award Safari Njema, l'AMT è oggi impegnata in una riflessione strategica sul ruolo dei Big Data nella produzione di una conoscenza capace di restituire un ritratto aggiornato della città e dell'area metropolitana di Maputo attraverso dati relativi alla mobilità delle persone. Nel corso della pandemia, i Big Data, in tutto il mondo, hanno evidenziato dinamiche inedite di mobilità, consentendo non solo di osservare un mondo fermo o rallentato, ma ancor di più di intuirne le implicazioni sociali ed economiche: i dati forniti gratuitamente da Google e da Facebook per rappresentare l'eccezionale immobilità delle città del mondo in alcune fasi, o quelli elaborati dalle App per il tracciamento dei contagi, hanno messo davanti agli occhi del pubblico dei non esperti come la mobilità sia lo specchio della organizzazione sociale ed economica del mondo contemporaneo. L'infrastruttura fondamentale di una società come quella urbana dell'area metropolitana di Maputo è senza dubbio la mobilità (Urry, 2000); è altresì vero che i mezzi e le competenze a disposizione delle amministrazioni locali per raccogliere e leggere i dati relativi alla mobilità non siano gli stessi. Così

anche che la grana fine che a questi dati per alcuni versi manca, non permette di rispondere ad alcune delle domande urgenti generate da un approccio alle politiche della mobilità come politiche abilitanti. Questo è particolarmente vero per le città del sud del mondo, laddove mancano spesso anche semplici quadri tradizionali di indagine della mobilità urbana e sovra-locale; o dove si fondano ancora su modelli interpretativi di origine e destinazione dei movimenti verso lavoro, educazione e altri servizi fondati su una lettura dell'urbano *Western-based*. In questa prospettiva, le città del sud del mondo, nell'urgenza di costruire politiche per la mobilità capaci di garantire l'accesso alla città, hanno bisogno di strumenti di lettura a grana fine, che forse solo un'oculata *governance* dei dati potrebbe aiutare a costruire. Maputo lo mostra con tutta evidenza: si sta affacciando ora in questa arena e ha bisogno di politiche capaci di supportare la produzione di nuove forme di conoscenza attraverso cui restituire ritratti dell'urbano *place-based* e integrati, così come strategie adeguate ad affrontare non solo la pandemia ma ogni imminente sfida urbana.

## Note

1. [www.bmj.com/company/newsroom/impact-of-covid-19-in-africa-vastly-underestimated-warn-researchers/](http://www.bmj.com/company/newsroom/impact-of-covid-19-in-africa-vastly-underestimated-warn-researchers/).
2. <https://cartamz.com/index.php/opiniaio/carta-de-opiniaio/item/5679-paralisacao-dos-chapas-um-indicador-de-sucesso-das-medidas-contra-a-covid-19>.

## Riferimenti bibliografici

- Bargain O., Aminjonov U., 2021, «Poverty and Covid-19 in Africa and Latin America». *World Development*, 142. Doi: 10.1016/j.worlddev.2021.105422.
- Cain A., 2014, «African urban fantasies: past lessons and emerging realities». *Environment and Urbanization*, 26, 2: 561-567. Doi: 10.1177/0956247814526544.
- Carlitz R.D., Makhura M.N., 2021, «Life under lockdown: Illustrating tradeoffs in South Africa's response to Covid-19». *World development*, 137. Doi: 10.1016/j.worlddev.2020.105168.
- Chioldelli F., Mazzolini A., 2019, «Inverse Planning in the Cracks of Formal Land Use Regulation: The Bottom-Up Regularisation of Informal Settlements in Maputo, Mozambique». *Planning Theory & Practice*. Doi: 10.1080/14649357.2019.1604980.
- Dardot P., Laval C., 2019, *Common: On Revolution in the 21st-Century*. Trans. Matthew MacLellan. London: Bloomsbury.
- Eskemose Andersen J., Jenkins P., Nielsen M., 2015, «Who plans the African city? A case study of Maputo: part 1 – the structural context». *IDPR*, 37, 3: 331-352. Doi: 10.3828/idpr.2015.20.
- Feijó J., Hassane Mussagy I., 2020, «Implementação das medidas de prevenção do Covid-19: uma avaliação intercalar nas cidades de Maputo, Beira e Nampula». *Observador Rural*, 92. [www.omrmz.org](http://www.omrmz.org).
- Gilbert M., Pullano G., Pinotti F., Valdano E., Poletto C., Boëlle P.Y., D'Ortenzio E., Yazdanpanah Y., Eholie S.P., Altmann M., Gutierrez B., Kraemer M., Colizza V., 2020, «Preparedness and vulnerability of African countries against importations of Covid-19: a modelling study». *Lancet* (London, England), 395, 10227: 871-877. Doi: 10.1016/S0140-6736(20)30411-6.
- Jenkins P., 2013, *Urbanization, urbanism and urbanity: home spaces and house cultures in an African city*. New York: Palgrave Macmillan. ISBN 978-1-137-38017-3.

- Melo V., 2015, *A produção recente de periferias urbanas africanas. Discursos, practicas e configuração espacial: Maputo versus Luanda e Johannesburgo*. PhD em Planificação Urbana, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa.
- Mendonça I.N., 2014, «Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação». *Journal of Transport Literature*, 8, 2: 244-270. Doi: 10.1590/S2238-10312014000200011.
- Nikolaeva A., Adey P., Cresswell T., Lee J.Y., Nóvoa A., Temenos C., 2019, «Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions». *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44, 2: 346-360. Doi: 10.1111/tran.12287.
- Nuttall S., Mbembe A., 2005, «A Blase Attitude: A Response to Michael Watts». *Public Culture*, 17, 193-202. Doi:10.1215/08992363-17-1-193.
- Oviedo D., Guzman L.A., 2020, «Revisiting Accessibility in a Context of Sustainable Transport: Capabilities and Inequalities in Bogotá». *Sustainability*, 12. Doi: 10.3390/su12114464.
- Pieterse E., 2014, «How can we transcend slum urbanism in Africa?». *UN-Habitat worldwide*, 22 aprile. <http://unhabitat.org/how-can-we-transcend-slum-urbanism-in-africa-edgar-pieterse-university-of-capetown/>.
- Robinson J., 2003, «Postcolonialising Geography: Tactics and Pitfalls». *Singapore Journal of Tropical Geography*, 24. Doi:10.1111/1467-9493.00159.
- Roy A., 2009, «The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory». *Regional Studies*, 43, 6: 819-830. Doi:10.1080/00343400701809665.
- Sheller M., 2018, «Theorising mobility justice». *Tempo Social*, 30: 17-34. Doi:10.11606/0103-2070.ts.2018.142763.
- Simone A., 2004, «People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg». *Public Culture*, 16, 3: 407-429. Doi: 10.1215/08992363-16-3-407.
- Siu H.F., 2019, «Financing China's engagement in Africa: new state spaces along a variegated landscape». *Africa*, 89, 4: 638-61. Doi:10.1017/S0001972019000834.
- Urry J., 2000, «Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century». *Teaching Sociology*, 28. Doi:10.2307/1318589.
- Visagie J., Turok I., 2021, «Rural-urban inequalities amplified by Covid-19: evidence from South Africa». *Area Development and Policy*, 6, 1: 50-62. Doi: 10.1080/23792949.2020.1851143.