

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO-BICOCCA

Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale

Dottorato di ricerca in Studi Europei Urbani e Locali

XXVII ciclo



Mobilità precaria.

**L'accesso alla città delle persone in situazione di
precarietà legata al lavoro a Milano e Lione**

Tutor: Prof. Matteo COLLEONI

Co-tutor: Prof. Luc GWIAZDZINSKI

Tesi di dottorato di:

Luca DACONTO

Matr. N. 760298

Anno Accademico 2014/2015

RINGRAZIAMENTI

Molte sono le persone che in questi tre anni mi hanno stimolato, sostenuto, criticato, accompagnato e che hanno contribuito alla conclusione di questo lavoro. In particolar modo, ci tengo a ringraziare: tutte le persone che ho intervistato e che mi hanno aiutato a trovare persone disponibili a partecipare alla ricerca; Matteo Colleoni per i suoi importanti consigli, per la sua guida in questi anni e per il suo fondamentale contributo a rendere più interessante, precisa e scientifica questa tesi; Luc Gwiazdzinski, per avermi dato la possibilità di svolgere un periodo di ricerca all'estero e per avermi coinvolto nelle innumerevoli attività del laboratorio PACTE e del master ITER; Mario Boffi, per i suoi insegnamenti, per aver contribuito a farmi superare ostacoli che apparivano insormontabili e per i continui stimoli a innovare e integrare nuove tecniche di analisi nella ricerca scientifica; Serena Vicari, per tutte le opportunità offerte dal dottorato Urbeur da lei coordinato; Raffaele Vacca, per avermi dato la possibilità di partecipare al Young Professional Grants e per tutti i preziosi consigli; l'equipe dell'European Module in Spatial Development Planning per aver contribuito a una miglior definizione del progetto di ricerca; i professori di Bologna, per avermi iniziato alla sociologia urbana; il network Roberto Franceschi, i compagni di dottorato, della scuola estiva di Essex e del master EMSDP, Florent, Ramzi, Nicolas, Guillaume, Romain, Wenbo e tutto il laboratorio PACTE per l'accoglienza, gli studenti del master ITER, il gruppo vulnerabili ties, Carolina, Jari, Carlo, Silvia, Andrea, Virginia, Lisa e tutti i miei amici che mi hanno sopportato e che, spesso, ho trascurato in questi tre anni.

Lo svolgimento della ricerca e la stesura della tesi è stato possibile grazie al sostegno economico ricevuto dalla Fondazione Roberto Franceschi Onlus e dalla Fondazione Isacchi Samaja Onlus, che qui sentitamente ringrazio, attraverso il programma Young Professional Grants.

INDICE

INTRODUZIONE	3
SEZIONE TEORICA	11
Capitolo 1 - Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: un primo inquadramento concettuale della ricerca	13
<i>1.1 Una prima definizione dei concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale</i>	14
1.1.1 La mobilità territoriale e la mobilità quotidiana urbana	14
1.1.2 L'accessibilità urbana	18
1.1.3 L'esclusione sociale	23
<i>1.2 Le trasformazioni delle società urbane contemporanee a capitalismo avanzato</i>	<i>27</i>
1.2.1 La nuova questione sociale: vulnerabilità e precarietà	27
1.2.2 I cambiamenti della struttura urbana delle società occidentali a capitalismo avanzato	31
1.2.3 I cambiamenti della dimensione temporale delle società occidentali a capitalismo avanzato	35
1.2.4 Il sistema automobile e la dipendenza dall'auto	36
1.2.5 L'inadeguatezza del trasporto pubblico locale	39
1.2.6 Le innovazioni nel campo delle comunicazioni: aumento e differenziazione della mobilità fisica	42
<i>1.3 Il paradigma della sostenibilità</i>	<i>44</i>
<i>1.4 Conclusioni</i>	<i>47</i>
Capitolo 2 - Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale. Per una delimitazione del campo di indagine	49
<i>2.1 L'esclusione sociale: definizione e dimensioni</i>	<i>50</i>
<i>2.2 La dimensione spazio-temporale dell'esclusione sociale: il contributo dell'accessibilità</i>	<i>52</i>
<i>2.3 Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale. Definizioni, contesti di affermazione della problematica e approcci al tema</i>	<i>59</i>
2.3.1 Il contributo degli studi sui trasporti e sulla mobilità	61
2.3.2 Il contributo degli studi sulla dimensione temporale e sulle attività	71
2.3.3 Il contributo degli studi sull'accessibilità pedonale	78
<i>2.4 Accessibilità ed esclusione sociale: lo schema concettuale di riferimento della ricerca</i>	<i>83</i>
<i>2.5 Le popolazioni vulnerabili rispetto all'accessibilità: una classificazione</i>	<i>87</i>
2.5.1 La vulnerabilità legata all'accessibilità spaziale	88
2.5.2 La vulnerabilità legata all'accessibilità temporale	89
2.5.3 La vulnerabilità legata all'accessibilità economica	90
2.5.4 La vulnerabilità legata all'accessibilità alle informazioni	92
2.5.5 La vulnerabilità legata all'accessibilità del contesto	92
2.5.6 La vulnerabilità legata all'accessibilità fisica, pratica	93
<i>2.6 La mobilità e l'accessibilità delle persone in situazione di precarietà: un dibattito aperto</i>	<i>94</i>
<i>2.7 Conclusioni</i>	<i>97</i>

SEZIONE METODOLOGICA 101

Capitolo 3 - Metodo e tecniche della ricerca 103

3.1 Obiettivi di indagine.....	103
3.2 Ipotesi e interrogativi di ricerca	106
3.3 Risultati attesi	107
3.4 Il disegno della ricerca	108
3.5 La comparazione e le unità di analisi ecologiche: questioni di metodo	112
3.6 L'indice di accessibilità alle opportunità urbane	120
3.7 Il processo di selezione degli intervistati	133
3.8 I limiti della ricerca	139

SEZIONE EMPIRICA 147

Capitolo 4 - L'accessibilità alle opportunità urbane. Una comparazione socio-territoriale tra la Città Metropolitana di Milano e la Metropoli di Lione 149

4.1.1 Le attività socio-economiche nella città metropolitana di Milano e nella metropoli di Lione	150
4.1.2 I mercati del lavoro a Milano e Lione	157
4.2 L'indice di accessibilità spaziale potenziale alle opportunità	164
4.2.1 Il caso di Milano	165
4.2.2 Il caso di Lione	172
4.2.3 Una comparazione dei profili delle popolazioni residenti nelle differenti aree di accessibilità	178
4.3 L'accessibilità al sistema di mobilità a Milano e Lione	183
4.3.1 L'accessibilità spaziale potenziale al sistema di trasporto pubblico	184
4.3.2 L'accessibilità temporale del trasporto pubblico	189
4.3.3 L'accessibilità economica: politiche di mobilità, politiche sociali e tariffe	194
4.4 Conclusioni	200

Capitolo 5 – L'accesso alla città dei precari a Milano e Lione 205

5.1 Il campione degli intervistati	206
5.1.1 La precarietà lavorativa	210
5.1.2 Le opzioni di mobilità e di accesso a disposizione dei precari	213
5.1.3 Il potenziale d'accesso a disposizione dei precari	217
5.2 L'(in)accessibilità alla città dei precari	219
5.2.1 L'accessibilità alle opportunità e ai legami sociali	220
5.2.2 L'accessibilità al e con il trasporto pubblico	224
5.2.3 L'inaccessibilità al lavoro: le occupazioni dipendenti dall'automobile	228
5.2.4 Mobilità, accessibilità e vulnerabilità sociale	232
5.2.5 L'influenza della precarietà sull'accesso alla città degli individui	234
5.2.6 Competenze, dimensioni socio-cognitive di mobilità e risposte ai vincoli di accesso	242
5.2.7 La rete di legami sociali: una risorsa precaria per i più precari	254
5.2.8 Le politiche di mobilità a Milano e Lione: un accesso diseguale ai diritti e la tensione rispetto ai bisogni dei precari	263
5.3 Conclusioni: mobilità precarie	267

CONCLUSIONI	273
<i>6.1 Una sintesi del percorso di ricerca</i>	<i>273</i>
<i>6.2 I principali risultati della ricerca</i>	<i>276</i>
<i>6.2.1 Un'accessibilità spaziale differenziale alle opportunità</i>	<i>276</i>
<i>6.2.2 Automuniti e flessibili: lavoro, dipendenza dall'automobile e tempi quotidiani ..</i>	<i>278</i>
<i>6.2.3 Mobilità precarie</i>	<i>279</i>
<i>6.2.4 Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale: una ridefinizione della problematica</i>	<i>281</i>
<i>6.2.5 Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: l'importanza del contesto</i>	<i>284</i>
<i>6.3 Proseguire nell'analisi</i>	<i>286</i>
APPENDICE	291
Sezione cartografica: le mappe d'accessibilità spaziale potenziale alle opportunità	295
Sezione metodologica: le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi ...	307
Sezione metodologica: il questionario e la griglia dell'intervista semi-strutturata	312
BIBLIOGRAFIA	325

Introduzione

Il lavoro che qui introduciamo è il frutto di una ricerca di dottorato in studi europei urbani e locali, che ha indagato il rapporto tra mobilità quotidiana, accessibilità e processi di esclusione sociale. Questa tematica si è progressivamente affermata nel dibattito scientifico e sociale, in particolare dagli anni '90 del secolo scorso, a causa di alcune trasformazioni socio-territoriali che hanno investito le metropoli contemporanee, come il distanziamento tra residenze e luoghi in cui svolgere le attività, caratteristico della città diffusa (Indovina *et al.* 2002), la compressione (Harvey 1989) e accelerazione (Rosa 2010) del tempo, tipica delle società moderne a capitalismo avanzato, e l'espansione del sistema automobile (Urry 2004) e della dipendenza dall'auto nei contesti urbani (Dupuy 1999). A seguito di queste trasformazioni, infatti, l'accesso ai luoghi in cui poter lavorare e usufruire di servizi e svolgere attività è diventato più difficile, in quanto le cosiddette opportunità urbane (Dijst *et al.* 2002) sono localizzate in spazi e in tempi che, in generale, hanno perso l'attributo di prossimità rispetto alle residenze, rendendo così necessario spostarsi, soprattutto in automobile, per connettere i vari ambiti di vita quotidiana, come il lavoro, il consumo, il tempo libero e la socialità.

La crescente consapevolezza dell'esistenza di disuguaglianze sociali nell'accesso alle risorse urbane, che dipendono principalmente dall'iniqua distribuzione delle opportunità (anche di mobilità) sul territorio e dalle differenti risorse d'accesso disponibili agli individui, ha portato a interrogarsi sul ruolo che la mobilità quotidiana e l'accessibilità svolgono nel determinare l'insorgere di nuove situazioni di bisogno che, con la metamorfosi della questione sociale (Castel 1995) e l'affermazione della nozione di esclusione sociale (Byrne 2005), non si limitano solamente alla povertà (assoluta o relativa), ma riguardano altre dimensioni della vita sociale, tra cui quella spaziale e temporale. In altri termini, le disuguaglianze d'accesso alle opportunità sono emerse come un tema che le società urbane devono fronteggiare per garantire agli individui e ai gruppi sociali la possibilità di raggiungere (accedere a) luoghi in cui trovare opportunità

indispensabili a soddisfare i propri bisogni e per esercitare una piena cittadinanza. L'attenzione verso questa problematica si è inizialmente diffusa nel Regno Unito del governo laburista di Blair e della *Social Exclusion Unit* (SEU 2003) e nella Francia della *Politique de la ville*, ossia in due Paesi in cui il tema dell'esclusione sociale e della sua dimensione spaziale si è affermato nel dibattito politico, sociale e scientifico con più forza. Da allora, gli studi hanno individuato numerosi fattori che possono contribuire alla difficoltà o all'impossibilità di accedere alle opportunità urbane e, quindi, alla parziale o non totale partecipazione degli individui ad attività normalmente disponibili ai membri di una società; fattori, che non si limitano alla disponibilità dei trasporti, ma che riguardano le caratteristiche territoriali nel complesso e, soprattutto, gli individui e le loro risorse, competenze, attitudini, bisogni e desideri (Kaufmann 2002). Inoltre, l'attenzione si è progressivamente trasferita dalla semplice considerazione del sistema di trasporto e degli spostamenti effettivi alla mobilità e all'accessibilità potenziale, in quanto è dall'analisi della relazione tra potenzialità e comportamenti effettivi che è possibile comprendere i processi che influiscono sull'(in)accessibilità alle opportunità urbane.

In seguito, in un contesto contrassegnato dal passaggio dalle politiche di welfare a quelle di workfare, la mobilità e, in particolare, le competenze individuali di mobilità si sono affermate come aspetti centrali per poter accedere a un mercato del lavoro flessibile e organizzato su una scala metropolitana. In altri termini, il saper essere mobili è ritenuto un fattore determinante l'occupabilità degli individui (Boltanski & Chiapello 1999), ossia quell'insieme di «competenze, esperienze, capacità di relazione e di collaborazione con altri, che rendono il lavoratore idoneo a svolgere un determinato lavoro, e quindi potenzialmente interessante per la domanda» (Zucchetti 2005 citato in Ambrosini *et al.* 2014, p.22). In questa prospettiva, quindi, la scarsa capacità e attitudine a spostarsi nello spazio-tempo metropolitano è stata interpretata come un elemento centrale nell'escludere dal lavoro alcuni gruppi sociali, in particolare le popolazioni più precarie (Le Breton 2005), mentre altri autori vedono in questa valorizzazione della mobilità, tipica del nuovo spirito del capitalismo (Boltanski & Chiapello 1999), un'ingiunzione a essere mobili non sempre legata all'inclusione (Bacqué & Fol 2007), che non tiene conto delle risorse della prossimità (Fol 2010).

Partendo da questo quadro generale, il primo obiettivo che ci siamo posti di raggiungere nella ricerca è di fare ulteriore chiarezza, a livello teorico, sulla relazione tra mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale, proseguendo un'operazione di sistematizzazione concettuale che si sta portando avanti all'interno dei *mobilities studies*

(Farrington & Farrington 2005; Farrington 2007; Lucas 2012; Fol & Gallez 2013). In particolare, ci siamo chiesti: quali sono gli ambiti rilevanti per l'inclusione degli individui? In che modi la mobilità si trasforma in difficoltà di accesso o in inaccessibilità a questi ambiti? Quali e quante sono le competenze di mobilità e, tra di esse, quali hanno un ruolo nelle difficoltà di accesso alle opportunità? In che modo è possibile integrare in un comune quadro teorico mobilità e prossimità? Inoltre, data l'enfasi posta da alcuni studi sul ruolo della mobilità nel determinare l'esclusione dal mondo del lavoro delle persone che vengono definite come escluse, vulnerabili o precarie, ci siamo domandati: qual è lo spazio-tempo in cui si muovono? Che risorse e capacità di mobilità e di accesso hanno a disposizione? Quali sono i vincoli cui devono far fronte per accedere alle opportunità e in particolare al lavoro? Questi vincoli sono prevalentemente riferibili alle caratteristiche strutturali dei contesti socio-territoriali oppure, come sottolineano alcuni studi, alla mancanza di competenze dei soggetti? Un altro interrogativo riguarda invece le specificità dei contesti socio-territoriali, in particolare, vista la diversa importanza assunta dalla problematica dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità nei vari contesti nazionali e locali, ci siamo chiesti quali sono gli aspetti in comune e quali le differenze nella relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale tra contesti metropolitani e nazionali differenti? Infine, visto che la maggior parte delle ricerche finora condotte sulla relazione tra competenze di mobilità ed esclusione dal lavoro si è concentrata sulle forme più visibili di precarietà sociale, ovvero i disoccupati e le persone assistite dalle istituzioni del welfare, ci siamo interrogati sulla relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale non solo nei casi di più marcata vulnerabilità sociale, ma anche nelle situazioni di precarietà lavorativa (Gallie & Paugam 2000). Infatti, ci siamo interessati più al processo di precarizzazione che allo stato di disoccupato e precario (cfr. Castel 1995, p.401) per comprendere sia come la mobilità e l'accessibilità influenzano la precarietà, sia come la precarietà lavorativa e sociale influisce sulla mobilità e l'accesso alla città degli individui.

Nello specifico, per rispondere a questi interrogativi abbiamo condotto una ricerca in due città metropolitane europee comparabili per morfologia e densità, Milano e Lione, che si differenziano per l'importanza che la problematica dell'inaccessibilità al lavoro legata alla mobilità assume nel campo delle politiche. Nei due casi, abbiamo raccolto dati su una pluralità di fattori che riguardano la localizzazione delle opportunità afferenti ad ambiti importanti per l'inclusione sociale, quali la salute, l'educazione, il commercio, il tempo libero, che sono servite per calcolare un indice di accessibilità spaziale potenziale alle opportunità urbane, le caratteristiche del mercato del lavoro, delle attività socio-

economiche e del sistema di trasporto, nonché le politiche urbane e sociali adottate. In seguito, queste informazioni di tipo strutturale e contestuale sono state incrociate con i dati raccolti tramite le interviste semi-strutturate, svolte grazie alla partecipazione di cinquantuno persone, il cui punto in comune è di attraversare un periodo di precarietà legata al lavoro, sia perché hanno un inserimento instabile nel mercato del lavoro, sia perché si trovano senza occupazione al momento dell'intervista.

Per restituire i risultati della ricerca abbiamo suddiviso la tesi in tre principali sezioni. Innanzitutto, una parte teorica che è composta di due capitoli. Nel primo, verrà data una prima definizione dei concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale, che nelle scienze sociali hanno più di un significato e che fanno riferimento a filoni di studio molto ampi ed eterogenei, all'interno dei quali è necessario sapersi orientare prima di poter passare a un approccio maggiormente analitico e circoscritto. Nella seconda parte, invece, si approfondiranno quei fenomeni sociali che hanno contribuito a rendere rilevante la problematica dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità: innanzitutto, la diffusione nella società della vulnerabilità sociale; in seguito, le trasformazioni spaziali legate ai processi di diffusione urbana e quelle temporali dovute all'accelerazione dei ritmi della vita quotidiana, prima di passare alla considerazione degli effetti dell'affermazione del sistema automobile.

Avendo delineato lo sfondo in cui si inserisce la problematica della ricerca, nel secondo capitolo si è delimitato con più precisione il campo di indagine, andando ad analizzare più da vicino la relazione tra mobilità quotidiana, accessibilità e processi di esclusione sociale. Facendo riferimento a una pluralità di discipline e approcci, tra cui i *mobilities studies*, la geografia temporale, gli studi sull'accessibilità pedonale e l'approccio delle attività, abbiamo cercato di superare una visione trasportistica delle disuguaglianze sociali d'accesso e di recepire le più recenti indagini che sottolineano come la mobilità sia una complessa pratica a riposizionarsi nello spazio-tempo e che in un'ottica di esclusione sociale è la scarsa accessibilità che conta, più che la bassa mobilità. Il quadro teorico che abbiamo costruito, infatti, ruota attorno al concetto di accessibilità, che ha permesso non solo di far dialogare i contributi provenienti dai vari filoni di analisi, in particolare quello sui processi di esclusione, e di definire uno schema analitico per studiare le relazioni tra esclusione sociale, accessibilità e mobilità quotidiana, che riesce a individuare sia le diverse componenti dell'accessibilità, sia i fattori che la influenzano e che, quindi, possono determinare situazioni di esclusione, o comunque difficoltà di accesso. Infine, si sono approfondite le ricerche che hanno analizzato empiricamente i processi di esclusione

sociale legati alla mobilità e all'(in)accessibilità e abbiamo trovato nella popolazione dei precari un gruppo su cui è interessante focalizzarsi. Innanzitutto, questo focus permette di legare più strettamente il tema della mobilità e accessibilità con quello dell'esclusione e della vulnerabilità sociale. Inoltre, in questo modo è possibile posizionare la ricerca all'interno di un dibattito aperto a livello accademico e sociale che vede, da un lato, coloro che sostengono che per favorire l'inclusione dei soggetti vulnerabili bisogna incentivare la loro mobilità, dall'altro, coloro che evidenziano come quest'ipotesi rappresenti un'ingiunzione alla mobilità, non sempre legata all'inclusione, che costituisce un vincolo aggiuntivo per popolazioni già vulnerabili.

Dopo aver costruito la cassetta degli attrezzi concettuale indispensabile per svolgere la ricerca empirica, nel terzo capitolo, che rappresenta la sezione metodologica della tesi, abbiamo definito con precisione gli obiettivi e le ipotesi dell'indagine, nonché i processi di selezione delle unità di analisi ecologiche e individuali. Inoltre, in questa sezione si descriverà il disegno della ricerca e si approfondiranno i metodi utilizzati, un'integrazione di tecniche quantitative e qualitative, che ha permesso di considerare, allo stesso tempo, aspetti differenti, ma che sono ritenuti di fondamentale importanza per avere un'immagine la più completa possibile sui processi sociali che legano mobilità, accessibilità ed esclusione sociale. In particolare, si ripercorrano le operazioni che hanno condotto alla costruzione, attraverso i sistemi d'informazione geografica (GIS), di un indice di accessibilità spaziale potenziale basato sull'utilizzo sistematico di dati aperti (open data) rilasciati dalle pubbliche amministrazioni, un aspetto innovativo della ricerca, di cui si segnaleranno i vantaggi e i limiti.

Il quarto e il quinto capitolo compongono la sezione empirica della tesi, in cui verranno presentati i principali risultati della ricerca. Nel quarto capitolo vengono analizzati, nei due casi di studio, dei fattori contestuali e più strutturali dell'accessibilità alle opportunità. Innanzitutto, si sono prese in considerazione le caratteristiche delle attività produttive e del mercato del lavoro di Milano e di Lione, cercando di individuare le specificità territoriali tra e all'interno dei contesti esaminati, un dato di fondamentale importanza per comprendere la problematica dell'inaccessibilità al lavoro. Successivamente, facendo ampio uso di una strumentazione cartografica, si sono esaminate delle caratteristiche relative al *land use*, in particolare la distribuzione territoriale di servizi e opportunità che fanno parte di ambiti rilevanti per l'inclusione, e al sistema di trasporto, nello specifico la suddivisione spaziale e temporale dell'offerta delle opportunità del trasporto pubblico. Infine, si è fatto riferimento alle politiche tariffarie e sociali legati alla mobilità, per

comprendere qual è il livello di protezione nel campo della mobilità garantito ai cittadini, in particolare a quelli che attraversano una situazione di precarietà, nelle due città metropolitane.

Nel quinto capitolo, questi dati contestuali sono stati incrociati con quelli risultanti dall'analisi delle interviste con questionario e semi-strutturate, in cui si è indagato: l'esperienza di precarietà lavorativa degli intervistati, il loro potenziale di mobilità e di accesso, le rappresentazioni dei luoghi della città e dei mezzi di trasporto, nonché i modi e le abitudini di mobilità e i tempi di accesso alle opportunità, le difficoltà incontrate e le risposte che essi forniscono per superare i vincoli d'accesso. Dopo aver descritto il campione, selezionato in base ai risultati dell'analisi spaziale fatta con GIS, per quanto concerne le caratteristiche socio-demografiche di base, la condizione occupazionale e le opzioni di mobilità e accesso a disposizione degli intervistati, abbiamo cercato di sottolineare i vantaggi emersi dall'adozione di un approccio multidimensionale all'accessibilità, che ha permesso non solo di considerare la singola difficoltà a spostarsi o ad accedere a una singola opportunità, ma di valutare nel complesso il ruolo giocato dalla mobilità e dall'accessibilità nelle differenti situazioni di precarietà attraversate dagli intervistati e, viceversa, di individuare l'influenza che il lavoro e la disoccupazione hanno sulla mobilità e l'accesso alla città degli intervistati.

I principali risultati della ricerca sono stati sistematizzati in sede conclusiva, dove abbiamo delineato differenti profili di precari che si contraddistinguono per un diverso ruolo giocato dalla mobilità e dell'accesso, andando da situazioni in cui l'accesso non è di per sé un problema ad altre in cui il suo effetto è comprensibile solo facendo riferimento ad altri fattori di vulnerabilità. Inoltre, in questo capitolo abbiamo individuato nella dipendenza dall'automobile il principale elemento d'inaccessibilità al lavoro emerso nella ricerca. Infine, abbiamo proposto una ridefinizione della problematica che mira ad assumere l'intrinseca complessità dell'accessibilità e a valorizzare quei dati contestuali che molte volte sono stati decisivi nella fase interpretativa e che, spesso, vengono trascurati dalle ricerche. Per far sì che il percorso riflessivo non finisca con la ricerca che qui presentiamo, nella parte finale del capitolo si sono individuate quattro principali direzioni per proseguire l'analisi del rapporto tra mobilità, accessibilità e processi di esclusione, che durante lo svolgimento della ricerca sono emerse come estremamente, anche se non si è sempre riusciti a sfruttarne appieno le potenzialità.

Sezione teorica

1. Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: un primo inquadramento concettuale della ricerca

In questo primo capitolo introduttivo sono due gli obiettivi che vogliamo raggiungere: da un lato, l'intento è di definire in prima istanza i concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale in modo da poter sviluppare nel capitolo successivo uno sguardo analitico che riesca a tenere conto contemporaneamente di questi tre concetti; dall'altro lato, lo scopo è di evidenziare quelle trasformazioni delle società urbane che sono in grado di giustificare la centralità assunta dai temi dell'accessibilità, della mobilità e dell'esclusione sociale nell'analisi delle città contemporanee, in particolare di quelle occidentali a capitalismo avanzato. In sintesi, il capitolo intende arrivare al possesso dei necessari elementi per delimitare con precisione, nel capitolo successivo, il campo della ricerca a partire da concetti, processi e fenomeni molto ampi e polisemici nelle scienze sociali e territoriali.

I due obiettivi che ci proponiamo di raggiungere si traducono nell'organizzazione e nella suddivisione del capitolo. Innanzitutto, verrà data una prima di definizione dei concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: un'operazione necessaria per avanzare nel ragionamento che si vuole affrontare in questo capitolo. Ad ogni modo, si rinvierà al capitolo successivo per una delimitazione precisa dell'oggetto della ricerca attraverso una rassegna dei concetti e delle relazioni tra di essi. In secondo luogo, si approfondiranno le cause che hanno concorso a determinare l'emergenza della questione dell'accessibilità e della mobilità come aspetti centrali nelle società urbane; fattori interrelati che però possono essere analiticamente ricondotti a due principali ambiti: le trasformazioni nel campo dei trasporti e delle comunicazioni, nella morfologia e nella struttura urbana. Successivamente, illustreremo l'affermazione nelle società contemporanee, in particolare di quelle europee, di una nuova questione sociale che si è accompagnata alla presa in considerazione della dimensione spaziale delle diseguaglianze sociali, trasformando la questione sociale in una questione prevalentemente urbana. In

particolare, individueremo alcuni processi alla base della nuova questione sociale come il passaggio ad un regime capitalistico post-fordista, che ha messo in crisi la società salariale (Castel 1995) e in particolare i sistemi di welfare e, quindi, diffuso nelle società dei processi di vulnerabilizzazione e precarizzazione che si manifestano principalmente in ambienti urbani. Nel corso dell'analisi, inoltre, si porrà anche l'accento sulle conseguenze che questi cambiamenti della città hanno avuto sulla vita sociale nelle città.

Infine, nell'ultima parte del capitolo, verrà introdotto il tema della sostenibilità urbana e in particolare quello della mobilità sostenibile in quanto, come si vedrà, l'analisi della mobilità, dell'accessibilità e dell'esclusione sociale va inserita in un contesto socio-politico in cui si è affermato il paradigma della sostenibilità, il quale pone sul tappeto nuovi interrogativi e nuove sfide legate alla difficile conciliazione dei tre pilastri di cui si compone la sostenibilità, quello economico, ecologico e sociale.

1.1 Una prima definizione del tritico concettuale mobilità, accessibilità ed esclusione sociale

Come anticipato nell'introduzione al capitolo, prima di addentrarsi nel tema oggetto della tesi, ovvero la relazione tra la mobilità, l'accessibilità e l'esclusione sociale, è necessario fornire una definizione di questi concetti in quanto essi rappresentano delle nozioni ampiamente usate da differenti discipline e prospettive d'analisi: un fatto che ha contribuito a una loro polisemicità, rendendo quindi fondamentale una loro precisa definizione.

1.1.1 La mobilità territoriale e la mobilità quotidiana urbana

La mobilità territoriale ha assunto progressivamente centralità all'interno delle scienze sociali perché, come vedremo nei paragrafi successivi, rappresenta un fenomeno sempre più consistente nelle società contemporanee e un ambito di vita di fondamentale importanza per i soggetti, non solo per il tempo a essa dedicato, ma anche perché la capacità a spostarsi nello spazio sarebbe diventata un fattore centrale per l'inclusione sociale degli individui. Prima di analizzare i fattori alla base dell'emergenza della mobilità nelle società urbane contemporanee, innanzitutto, occorre definire che tipo di mobilità si voglia investigare, ovvero bisogna specificare su quale tipo di spostamento all'interno

dello spazio abbiamo intenzione di focalizzarci.

In primo luogo, è fondamentale aggiungere l'aggettivo territoriale in quanto la mobilità, soprattutto in sociologia, è un concetto che storicamente è servito a indicare lo spostamento degli individui all'interno dello spazio sociale, ovvero la mobilità sociale (Sorokin 1927). L'aggettivo territoriale aggiunto al termine "mobilità", che indica quindi lo spostamento nello spazio geografico, non è però sufficiente a definire con precisione un particolare tipo di movimento sul territorio (Courgeau 1988), in quanto esso indica ancora un campo di ricerca troppo ampio per essere affrontato in una singola tesi di ricerca. Infatti, è possibile differenziare la mobilità territoriale in quattro forme seguendo due criteri (Gallez & Kaufmann 2009): da una parte, la temporalità in cui la mobilità avviene, che può essere sia lunga che corta; dall'altra, lo spazio in cui essa si sviluppa, ovvero interna o esterna al contesto di vita delle persone. Dall'incrocio di queste due dimensioni è possibile quindi individuare quattro tipi di mobilità territoriale: 1) la *mobilità quotidiana*, che avviene in una temporalità corta e si sviluppa all'interno dei contesti di vita; 2) la *mobilità residenziale*, che implica una temporalità più lunga, ma sempre all'interno dei contesti di vita; 3) il *viaggio*, ovvero lo spostamento che avviene in una temporalità corta, ma esternamente al contesto di vita abituale delle persone, come nel caso del turismo; 4) la *migrazione*, una forma di mobilità che si sviluppa sia su una temporalità lunga sia esternamente ai contesti di vita abituali. Queste varie forme di mobilità territoriale intrattengono reciproche relazioni tra loro, un fatto che ha spinto alcuni studiosi a sostenere la necessità di un approccio olistico alla mobilità, che tenga contemporaneamente conto dei vari tipi di spostamento e della loro ibridazione, ma anche della loro relazione con la mobilità sociale (Urry 2007; Kaufmann & Montulet 2008).

Il presente lavoro, pur non negando le articolazioni e le ibridazioni tra le varie forme di spostamento, non può abbracciare l'intero spettro delle mobilità e si focalizzerà, quindi, sulla mobilità quotidiana definita come lo spostamento all'interno dei contesti di vita degli individui, che avviene su una temporalità corta. Infine, si può aggiungere l'aggettivo "urbana" al concetto di mobilità quotidiana, in quanto la città rappresenta il contesto di vita prevalente nelle società contemporanee, in particolare di quelle occidentali a capitalismo avanzato. Infatti, in Europa, il livello di urbanizzazione, ovvero la proporzione di popolazione residente in aree urbane, già nel 2000 è arrivata al 75% (Martinotti 1993; Vicari 2004). Inoltre, si possono definire come urbani gli attrattori e generatori di mobilità, ovvero tutti quei servizi, attività, risorse e opportunità che, nonostante i processi di diffusione urbana, si concentrano ancora prevalentemente nelle città.

Una volta specificato il tipo di mobilità che andremo ad approfondire, occorre esplicitare un altro assunto da cui parte la nostra riflessione: la domanda di mobilità è una domanda derivata. In altri termini, spostarsi all'interno dello spazio urbano deriva dalla necessità di accedere a luoghi in cui usufruire di servizi, acquistare beni, raccogliere informazioni, svolgere attività, ecc. L'assunto della mobilità come domanda derivata è stato recentemente messo in discussione da autori che hanno evidenziato come la mobilità non sia solo un mezzo per raggiungere un fine, ma un fine in sé stesso (Urry 2007). Ciononostante, riteniamo che il presupposto della mobilità come domanda derivata sia ancora utile per analizzare la relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale in quanto, come vedremo, è l'inaccessibilità o le difficoltà ad accedere alle opportunità e alle relazioni sociali che può determinare situazioni di esclusione. In particolare, con *opportunities* (Kwan 1999; Dijst 2004), un termine traducibile con il vocabolo opportunità o risorse, si indica non solo un servizio ma anche un bene collettivo territoriale – come un parco, una piazza o un'opera pubblica e monumentale, il cui accesso consente agli attori di soddisfare, oltre alle necessità elementari, anche quelle più complesse associate ai bisogni di identità, di relazione e di partecipazione.

Il riferimento al concetto di domanda di mobilità consente di approfondire le varie dimensioni che concorrono a costituire quello che viene definito come sistema di mobilità (Riganti 2003; Colleoni 2013). Come si evince dalla figura 1.1, fanno parte di questo sistema sia la domanda di mobilità, sia l'offerta, sia le politiche pubbliche. Prendendo in considerazione la *domanda* di mobilità quotidiana, essa dipende da variabili contestuali, come la localizzazione delle residenze, delle attività produttive e dei servizi nell'area metropolitana e dalle proprietà individuali, come il genere, il reddito, l'età, la professione, ecc., le quali vincolano il campo delle possibilità in materia di mobilità e influenzano i bisogni e le finalità dello spostamento, nonché i tempi e i modi in cui questo si realizza.

Un focus sulla domanda di mobilità, però, non permette di cogliere la complessità del sistema di mobilità: occorre infatti tenere presente anche il lato dell'*offerta*. In sintesi, questa è determinata: - dalle *infrastrutture* di mobilità (strade, stazioni, parcheggi, linee del trasporto pubblico locale, ecc.) e di supporto alla mobilità (biglietterie, pannelli, informazioni, ecc.); - dai *mezzi di trasporto* disponibili (un elemento che determina il come sia possibile muoversi); - dalle *risorse energetiche* e dai loro costi (per esempio, l'aumento dei carburanti gioca un ruolo primario nella diminuzione degli spostamenti fatti con l'automobile); - infine, dai *costi* e dai *prezzi* associati a ciascuna modalità di spostamento (costo del trasporto pubblico, costo dei parcheggi, ecc.).

L'ultima dimensione che rientra nel sistema della mobilità è quella delle *politiche*¹. Seguendo lo schema di Colleoni (2013), queste possono essere scomposte in quattro sottoinsiemi principali: - le *politiche territoriali*, che influenzano ad esempio la localizzazione delle residenze, dei servizi e delle attività; - le *politiche regolative* (fiscali e normative), che hanno un peso sul costo della mobilità e sulle possibilità di spostamento – quest'ultimo è il caso dell'implementazione di politiche per la mobilità sostenibile (Panella & Zatti 2007), come le *congestion charge* che limitano l'accesso a particolari aree attraverso la richiesta di un pagamento di un pedaggio, come ad esempio nel caso di Londra e dell'Area C nel Comune di Milano; - le *politiche comunicative*, che oltre a informare sull'esistenza di certi servizi, possono renderli accattivanti e quindi spostare una fetta della domanda di mobilità; - le *politiche innovative*, in particolare quelle di sviluppo tecnologico, che possono determinare l'ingresso nel sistema di mobilità di nuove infrastrutture, materiali, risorse, mezzi di trasporto, ecc.

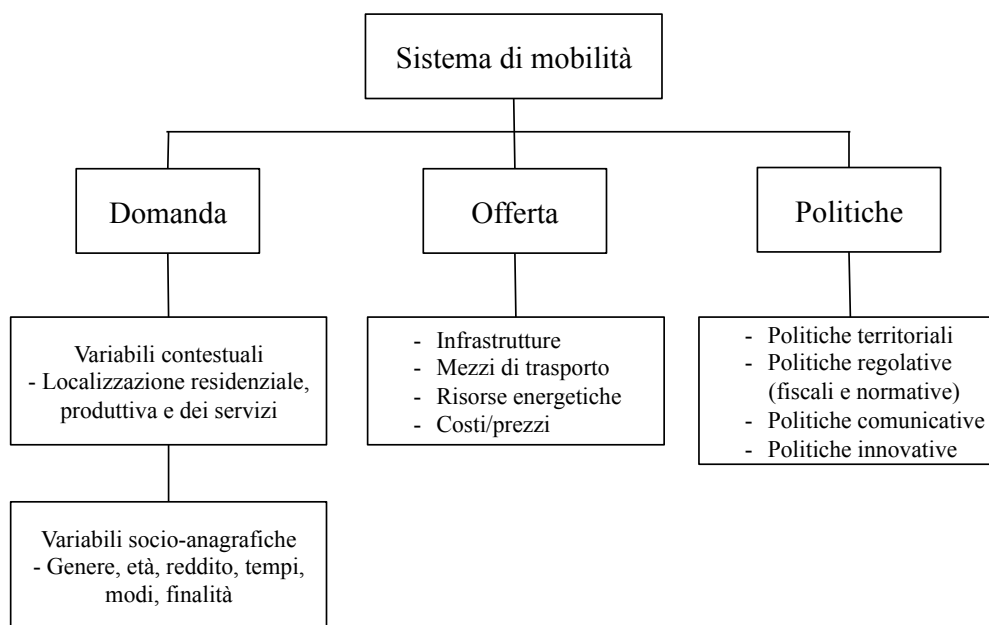


Fig.1.1 – Il sistema di mobilità (Fonte: Colleoni 2013, p.238).

¹ Per un primo approfondimento di questa dimensione del sistema di mobilità si rinvia al paragrafo 1.3 del presente capitolo in cui si affronterà il tema della sostenibilità e delle politiche ad essa legate.

1.1.2 L'accessibilità urbana

Nel paragrafo precedente si è sottolineato come la domanda di mobilità possa essere considerata come una domanda derivata dall'esigenza di accedere a luoghi, servizi, attività, incontri, ecc. Da quest'affermazione si evince la stretta relazione che intercorre tra i concetti di mobilità e di accessibilità, un fatto confermato anche da un'analisi della letteratura sul tema dei trasporti che, solitamente, usa i due termini in maniera interscambiabile e dal fatto che le indagini sull'accessibilità o sulla mobilità quotidiana includano spesso entrambi gli oggetti (Melzi 2011; Colleoni 2012). Ciononostante, i due vocaboli non vanno confusi (Handy 2002) in quanto indicano dei concetti differenti e in certi casi opposti (Ross 2000). È necessario quindi da subito spiegare in cosa essi differiscano. Abbiamo già visto cos'è la mobilità quotidiana, di conseguenza in questo paragrafo ci focalizzeremo sull'accessibilità.

L'accessibilità è una complessa e ambigua nozione che rende difficile una sua precisa definizione e misurazione (Gould 1969). Come punto di inizio si può affermare che essa designa la caratteristica di chi o ciò che è accessibile. Rispetto al termine di mobilità, che denota la capacità e la volontà di un attore di spostarsi nello spazio geografico, ossia una proprietà individuale, l'accessibilità si riferisce a una proprietà relazionale, in quanto è una caratteristica che risulta dalla contemporanea considerazione di diversi fattori, che non si limitano, pur comprendendola, alla mobilità delle persone e alle peculiarità del sistema dei trasporti (Fol & Gallez 2012; 2013; Colleoni 2012). In particolare, l'accessibilità indica da un punto di vista territoriale la possibilità di un luogo, inteso come sistema di attività localizzate, di essere raggiunto da un attore sociale e il modo in cui ciò si verifica (Colleoni 2012). La proprietà relazionale insita in questo concetto può essere colta facendo riferimento ai vari fattori che concorrono a determinare l'accessibilità a un luogo. In generale, Fol e Gallez (2012; 2013) individuano quattro principali dimensioni da cui dipende l'accessibilità (Fig.1.2): a) l'*uso del suolo*, ovvero la localizzazione e la ripartizione delle attività e dei servizi sul territorio; b) il *sistema dei trasporti*, ossia l'offerta di mobilità e la sua performance; c) la *dimensione temporale*, che richiama sia l'organizzazione temporale delle attività (orari di apertura e chiusura, variazioni orarie nell'offerta di trasporto, durata delle attività); d) la *dimensione individuale*, che si collega alle proprietà individuali che determinano i bisogni, le possibilità e i vincoli cui devono far fronte i soggetti per poter accedere alle opportunità urbane. Già in questa fase di definizione preliminare, si capisce che l'accessibilità non si limita a una questione di

trasporti o di potenzialità di un luogo di essere raggiunto tramite la mobilità, in quanto questa rappresenterebbe un'interpretazione ristretta del concetto.

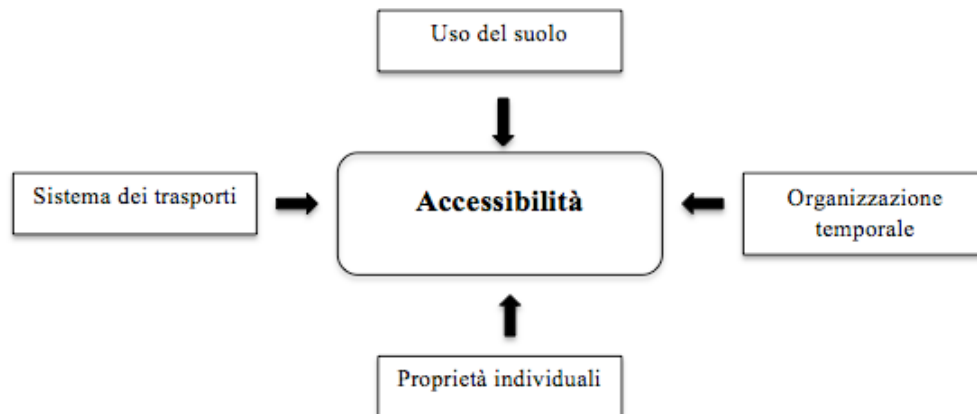


Fig.1.2 – I fattori che influenzano l'accessibilità (Fonte: nostra elaborazione).

In letteratura ormai c'è accordo sulla necessità di considerare contemporaneamente queste dimensioni (Castrignanò *et al.* 2012; Melzi 2011), anche se esiste ancora una molteplicità di approcci che si differenziano in base ai contesti e alle finalità particolari in cui si situano le indagini sull'accessibilità. In altri termini, non esiste un approccio migliore di un altro, ma l'individuazione dei modelli più idonei dipende dalle finalità che ci si pone e dai contesti in cui si deve applicare il concetto di accessibilità (Handy & Niemeier 1997). Inoltre, questa visione più generale sull'accessibilità rappresenta la sintesi di un'evoluzione del concetto iniziata agli inizi del Novecento. Infatti, la nozione è apparsa in economia urbana con il principio di accessibilità² introdotto da Hurd nel 1903 (Camagni 1993). In linea generale, si può affermare che i vari approcci all'accessibilità mettono in relazione due dimensioni: da un lato, un fattore di *attrazione*, che fa riferimento alle caratteristiche del luogo, attività o risorsa; dall'altro, un fattore di *impedenza*, che considera la resistenza che si deve superare per poter raggiungere il luogo o l'opportunità. A partire da queste due dimensioni di base, si sono poi sviluppati differenti approcci che in base a delle rassegne della letteratura (Ocelli 1999; Melzi 2011; Colleoni 2012; Boffi 2012) possono essere raggruppati in quattro gruppi principali.

In primo luogo, un approccio "*di prossimità*", che definisce l'accessibilità in base alla localizzazione delle attività/servizi e alla distanza tra queste e gli utenti. In questo senso,

² Questo principio sancisce che «poiché il valore [del suolo urbano] dipende dalla rendita, e la rendita dalla localizzazione, e la localizzazione dalla convenienza, e la convenienza dalla prossimità [*nearness*] possiamo eliminare i passaggi intermedi e dire che il valore dipende dalla prossimità» (Hurd 1903, p.103 citato in Camagni 1993, p.76).

l'accessibilità risulta dall'attrattività del luogo, un elemento che ha dato origine allo sviluppo di modelli gravitazionali che partono dal presupposto che le caratteristiche dell'attività/servizio esercitino una differente attrazione e che la forza di gravità esercitata dall'offerta decresca all'aumentare della distanza.

Il tema della distanza porta a un secondo gruppo, di tipo *economico-funzionalista*, rappresentato dagli approcci che vedono l'accessibilità determinata dal fattore impedenza, ovvero dal costo, definito in vari modi ma principalmente legato ai costi di trasporto e temporali, necessario per raggiungere il luogo dove è presente l'attività/risorsa.

Il terzo e quarto approccio, invece, hanno il merito di introdurre considerazioni riguardanti i soggetti, i loro comportamenti, bisogni, vincoli. Tra questi, c'è l'approccio *utilitarista*, che considera l'accessibilità come l'esito di comportamenti individuali risultanti da processi di scelta razionale tra alternative possibile volti a massimizzare l'utilità del soggetto.

Infine, c'è l'approccio *temporale*, che trae origine dal *time-geography* e dai lavori di Hägerstrand (1970) poi sviluppati dall'approccio dell'*activity-space* (Miller 1991; Golledge & Stimson 1997; Newsome *et al.* 1998; Kwan 2000). In questa prospettiva, che può essere considerata un'estensione degli approcci che si focalizzano sui costi necessari per raggiungere un luogo, si introduce nel campo dell'accessibilità il tema dei vincoli temporali, oltre a quelli spaziali, cui gli individui devono far fronte per accedere a luoghi, attività e servizi. In altri termini, l'accessibilità non dipende solo dalla distanza, ma anche dal calendario e dalle sequenze temporali, nonché da quelli che Hägerstrand ha definito come *coupling constraints*, che definiscono dove, quando e per quanto tempo un individuo può raggiungere altre persone, luoghi, attività e servizi.

La classificazione che è stata appena effettuata potrebbe essere maggiormente sintetizzata distinguendo due macro approcci all'accessibilità: da un lato, l'accessibilità spaziale, riferita ai luoghi (*location-* o *place-based*), che raggruppa tutti quegli approcci che puntano a misurare la facilità con cui si possono raggiungere (accedere) i luoghi in cui sono disponibili attività, incontri, servizi, ecc., prendendo in considerazione la loro distribuzione spaziale, le caratteristiche, le distanze spaziali e temporali e i costi che si devono sopportare per raggiungerle; dall'altro lato, c'è un'accessibilità individuale (*people-based*), che si focalizza sul soggetto e sulle sue capacità di accedere le varie destinazioni e opportunità prendendo in considerazione i suoi bisogni, i vincoli spazio-temporali cui deve far fronte, le sue risorse economiche, le sue competenze cognitive, fisiche, ecc. (Burns 1979; Lau 2006).

La classificazione delle varie definizioni e approcci sull'accessibilità può anche essere approfondita maggiormente. Così, ad esempio, Melzi (2011, pp.59-61) distingue sette approcci (Tab.1.1):

- del costo di viaggio, che individua nei fattori di interazione l'insieme delle attività localizzate, mentre l'impedimento è rappresentato dalla distanza fisica che intercorre fra le diverse attività;
- fisico-determinista (o gravitazionale), elaborato da studiosi come Hansen (1959), Ingram (1971), Dalvi e Martin (1976), in cui i fattori di interazione sono rappresentati dall'insieme delle masse delle attività localizzate, mentre l'impedimento o vincolo è rappresentato dalla distanza fisica che intercorre tra le diverse masse di attività;
- economico-funzionalista, o entropico (Vickerman 1974), in cui si mettono in evidenza soprattutto le implicazioni economiche e i fattori di interazione sono rappresentati dalle opportunità esistenti nelle diverse localizzazioni, mentre l'impedimento o vincolo è rappresentato dal costo dello spostamento in termini economici per accedere al bene;
- economico-comportamentale o micro-economico, che si basa sulla teoria dell'utilitarismo applicata al campo del comportamento umano relativo ai propri spostamenti. In questo caso il comportamento di mobilità è considerato un razionale massimizzatore tra le diverse alternative che si presentano al soggetto esso sceglie sempre quella che massimizza la propria utilità (Ben-Akiva & Lerman 1979);
- delle restrizioni, che considera i vincoli spazio-temporali cui deve sottostare l'individuo per raggiungere un'attività, che possono essere relativi alle capacità, alla sincronizzazione o all'autorità (Hägerstrand 1970);
- spazio-temporale o composto, che aggiungono le molteplici proprietà di viaggio mancanti nei modelli basati sulle opportunità. Miller (1999) ha chiamato questi modelli *Space-Time Accessibility Measures* (STAMs) perché basati sull'assunzione di una velocità di viaggio uniforme e di una serie di attività discrezionali partendo dalle attività di partenza (Pirie 1979);
- informazionale, che identifica l'accessibilità come risorsa associata alle molteplici reti di relazioni in cui gli individui sono inseriti (Ocelli 1999).

Prima di passare alla definizione dell'ultimo vocabolo del nostro trittico (l'esclusione sociale), occorre però soffermarsi su un altro aspetto legato all'accessibilità. Infatti, il concetto di accessibilità nella sua accezione più ampia e normativa (Farrington & Farrington 2005; Fol & Gallez 2012) si lega al tema della giustizia sociale e dell'equità socio-spaziale (Colleoni 2009), ovvero alla possibilità per gli individui e i gruppi sociali

«di godere di pari diritti di cittadinanza e di un'equa distribuzione delle risorse» (Colleoni 2012, p.20). In altri termini, come vedremo più approfonditamente nel secondo capitolo, è il concetto di accessibilità ad avere maggiori relazioni con il tema dell'inclusione e dell'esclusione sociale rispetto a quello di mobilità, il quale non consente da solo di affermare niente in termini di giustizia, equità ed esclusione sociale.

Definizione	Approcci
L'accessibilità è funzione della distanza in chilometri o del tempo di percorrenza tra alcuni punti localizzati sulla rete di trasporto che rappresentano i punti di partenza e di arrivo.	del costo di viaggio
Il potenziale delle opportunità d'interazione (Hansen, 1959).	fisico – deterministica (approccio gravitazionale)
Le caratteristiche (i vantaggi) di un luogo, relativamente all'impedenza spaziale che deve essere superata per accedervi. L'accessibilità denota la facilità con cui ciascun'attività territoriale può essere raggiunta da una località separata spazialmente usando un dato sistema di trasporto (Ingram, 1971; Dalvi e Martin, 1976).	fisico – deterministica (approccio gravitazionale)
L'apprezzamento della qualità delle condizioni di trasporto e la disponibilità dell'offerta in un luogo, relativamente a un certo bisogno (Vickerman, 1974).	economico – funzionalista (approccio entropico)
L'esito delle scelte fra un insieme di alternative (Ben-Akiva e Lerman, 1979).	economico – comportamentale (approccio micro-economico)
Un aspetto della libertà di azione degli individui, subordinatamente a vincoli temporali e spaziali (Hägerstrand, 1975; Burns, 1979).	delle restrizioni
Una disponibilità creata nello svolgimento delle attività quotidiane, misurabile in termini di sforzi necessari alla sua creazione e al suo mantenimento (Pirie, 1979).	spazio – temporale (approccio comportamentale o composto)
Accessibilità definita in base al tempo di spostamento e alla distanza del servizio (Joseph e Phillips, 1984).	
Una risorsa associata alle molteplici reti di interazione stabile delle persone e delle organizzazioni nel sistema urbano (Castells, 1989; Ocelli, 1999).	informazionale
L'accessibilità è determinata tramite la distribuzione spaziale delle destinazioni potenziali, la facilità di raggiungimento di ogni destinazione, la grandezza, la qualità e il carattere delle attività svolte in quelle destinazioni (Handy e Niemeier, 1997).	
L'accessibilità riflette le dimensioni entro cui il sistema dei trasporti permette a gruppi d'individui di raggiungere attività o destinazioni a partire da una combinazione di modalità di trasporto (Geurs e Ritsema Van Eck, 2001).	

Tab.1.1 – Alcune principali definizioni di accessibilità (Fonte: Melzi 2011, p.61).

1.1.3 L'esclusione sociale

Nella prima definizione dei concetti di mobilità e accessibilità effettuata nei paragrafi precedenti sono già emersi termini quali quelli di esclusione, giustizia sociale, equità e cittadinanza. In questa parte del capitolo, focalizzandosi principalmente sull'esclusione sociale, si porranno le basi concettuali per una differenziazione tra questi vocaboli, cui occorre aggiungere quello di povertà, in quanto essi indicano nozioni, fenomeni e processi parzialmente differenti anche se interrelati tra loro. L'obiettivo è ancora quello di evitare una confusione terminologica, soprattutto con riferimento al controverso concetto di esclusione sociale, in quanto si è affermato ampiamente sia nel senso comune, sia nel dibattito scientifico, che tra le categorie dell'azione pubblica, assumendo un'intrinseca polisemicità.

Da una rassegna dei dizionari e delle enciclopedie di sociologia (Scott & Marshall 2005; Bruce & Yearley 2006; Turner 2006; Ritzer 2007) e della letteratura sul tema (Kazepov & Mingione 1994; Castel 1995, 1996; Paugam 1996; Fassin 1996; Levitas 1998; Madanipour *et al.* 1998; Byrne 2005; Damon 2009; Benassi & Alberio 2013) è possibile individuare diversi elementi che permettono di definire cosa si intenda per esclusione sociale.

Da un punto di vista storico, il termine è stato introdotto per la prima volta in Francia negli anni '70 del secolo scorso nel libro di un alto funzionario del governo francese (Lenoir 1974). In seguito, il concetto è stato adottato negli anni '80 dalla Commissione Europea, fino a diventare parte integrante delle politiche dell'Unione Europea, e, nel 1997, dal governo del New Labour di Blair. In particolare, il termine si è affermato nel contesto europeo, mentre non in quello statunitense e latinoamericano, che invece vedono rispettivamente la prevalenza dei termini di *underclass* (Wilson 1987; Massey & Denton 1993)³ e *marginalidad* (Fassin 1996).

In linea generale, questi termini hanno un punto in comune nell'esprimere l'idea di una polarizzazione delle società contemporanee che si dividerebbe tra un "dentro" e "fuori", un centro e una periferia. In questo senso, si possono comprendere, ad esempio, le caratteristiche distintive dell'esclusione sociale rispetto ai concetti di diseguaglianze sociali

³ È da segnalare che il concetto di *underclass* così com'è definito da Wilson ha assunto progressivamente un'accezione diversa in quanto l'autore sottolineava come l'*underclass* fosse prodotta e riprodotta strutturalmente, mentre, soprattutto nel senso comune, ora il termine accentua le cause culturali e psicologiche legate a una cultura della povertà. Per approfondire il tema si rimanda al numero della rivista *Sociologia Urbana e Rurale* 103/2013.

e povertà relativa⁴, che si riferiscono innanzitutto a un continuum di posizioni all'interno di una scala di distribuzione, ovvero a un "alto" e un "basso" (Touraine 1991).

In secondo luogo, il concetto si differenzia da quello classico di povertà, evidenziando un cambiamento della questione sociale nelle società capitalistiche più avanzate, le cui cause verranno approfondite meglio nella seconda parte del capitolo. L'emergenza di una questione sociale dovuta a cambiamenti della società (e che quindi richiedeva una necessaria risposta a livello sociale) si è iniziata ad affermare con la Rivoluzione industriale e con i processi di urbanizzazione che hanno fatto emergere estreme condizioni materiali di vita sperimentate da larghi strati della popolazione⁵. Di conseguenza, la consapevolezza dell'esistenza di una questione sociale si è principalmente tradotta nella lotta alla povertà economica. Ora, l'emergenza di una nuova questione sociale si è accompagnata al riconoscimento della complessificazione delle situazioni di bisogno che non si limitano più ad aspetti strettamente economici, ma inglobano nuove dimensioni non materiali, quali quella politica, culturale, relazionale, e in particolare spaziale e urbana. Si è quindi assistito a un glissamento della nozione di povertà a favore di quella di "nuove povertà" e di "esclusione sociale"⁶ (Iorio 2001; Sgritta 2010).

Inoltre, visto che sono diverse le dimensioni che rientrano in questo concetto, l'esclusione sociale è oggi prevalentemente interpretata in termini dinamici, come un processo multidimensionale in cui varie forme di esclusione si combinano. Quest'aspetto permette di rivedere parzialmente un'affermazione fatta in precedenza quando si è parlato della divisione delle società urbane contemporanee tra un "dentro" e un "fuori". Infatti, le ricerche empiriche sull'esclusione sociale hanno mostrato la grande eterogeneità di

⁴ La povertà è un fenomeno che coinvolge tutti quei soggetti che non possono disporre di risorse sufficienti a garantirsi dei livelli minimi di sussistenza, misurati solitamente attraverso l'identificazione di un paniere di beni ritenuti necessari a soddisfare dei bisogni fondamentali e stabiliti *ex-officio*. In particolare, questa è una definizione *assoluta* della povertà che risale ai lavori di Rowntree (1901; 1941) di inizio Novecento e all'individuazione di una soglia fissa nel tempo, la cosiddetta linea della povertà. È possibile però definire la povertà anche in termini *relativi* (Townsend 1979), che si differenzia dalla precedente in quanto la soglia di povertà è relativa e si muove nel tempo seguendo l'andamento del reddito medio, ovvero è sensibile ai cambiamenti nella struttura della distribuzione del reddito della popolazione di riferimento (Atkinson 2000; Benassi 2005).

⁵ Per sintetizzare le condizioni di vita esperite dalle classi inurbate è comune il riferimento ai lavori di Dickens o di Engels nell'Inghilterra vittoriana della Rivoluzione industriale.

⁶ Questo passaggio è stato sottoposto a critica da coloro che hanno intravisto nell'affermazione dell'esclusione sociale il tentativo di depoliticizzare ed eliminare dal dibattito pubblico altri discorsi più legati al mettere in risalto le ineguaglianze sociali e a perseguire delle politiche redistributive del reddito. In sintesi, queste critiche si sono rivolte a quella che Byrne (2005) definisce come *weak version* dell'esclusione sociale, intesa proprio come una scelta deliberata mirante a ridefinire la questione sociale focalizzandosi sulle caratteristiche degli individui e a non tenere in considerazione aspetti più strutturali legati al tema dell'esclusione. Questa versione debole si contrappone alla *strong version* dell'esclusione che, invece, sottolinea anche «the role of those who are doing the excluding and therefore aim for solutions which reduce the powers of exclusion» (Veit-Wilson 1998, p.45 citato in Byrne 2005, p.5).

situazioni e di percorsi, un elemento che rende impossibile tracciare delle frontiere precise che siano in grado di dividere i gruppi sociali in inclusi ed esclusi (Castel 1996; Damon 2009). Quindi, più che uno stato o una condizione sperimentata da determinati gruppi e individui, l'esclusione sociale può essere concepita come il caso limite a cui si può approdare a partire da situazioni di vulnerabilità e precarietà diffuse sull'intero spettro sociale (Paugam 1991; Castel 1995). In altri termini, occorre sfuggire le insidie dell'esclusione (Castel 1996) e pensare quest'ultima in termini relazionali, prestando particolare attenzione ai percorsi e alle traiettorie individuali, non dimenticando però gli aspetti più strutturali, ovvero i fattori che precedono l'esclusione. Nella tabella 1.2 sono sintetizzati i tratti salienti del concetto di esclusione sociale e, in particolare, le caratteristiche che distinguono il termine da quello di povertà.

Povertà	Esclusione sociale
Risorse materiali	Partecipazione nella società
Distributiva	Relazionale
Esito	Processo
Diritti economici	Diritti di cittadinanza
Dall'alto al basso	Dal dentro al fuori
Unidimensionale	Multidimensionale
Facilmente quantificabile	Difficilmente quantificabile

Tab.1.2 – Principali aspetti distintivi tra povertà ed esclusione sociale (Fonte: Kenyon *et al.* 2002, p.208).

Dopo aver definito l'esclusione come un processo multidimensionale, è il momento di esplicitare con precisione quali siano gli ambiti da cui i soggetti e i gruppi sociali potrebbero essere esclusi e cosa significhi essere esclusi. Partendo da quest'ultimo punto, si può affermare che l'esclusione si riferisce alla parziale o totale non partecipazione a determinati ambiti ritenuti socialmente rilevanti, un processo che è ritenuto mettere a rischio la coesione sociale della società nel suo complesso⁷. In sintesi, la questione dell'esclusione (e quindi dell'inclusione) si traduce principalmente nella problematica dell'accesso (Madanipour *et al.* 1998) del soggetto a risorse e possibilità che fanno parte

⁷ Questo è una prospettiva, definita come integrazionista, che si è affermata soprattutto all'interno della politica dell'Unione Europea. È possibile rinvenire le radici di questo approccio all'esclusione nei lavori di Durkheim sull'integrazione sociale e sull'anomia. In altri termini, si sottolinea il rischio che l'impossibilità a partecipare a determinati ambiti di cui si compone il sociale (una definizione di esclusione a livello individuale) possa influire sulla tenuta della società nel suo complesso (una definizione di esclusione a livello societario).

degli *entitlements* essenziali della vita sociale (Kazepov & Mingione 1994). In altri termini, il concetto di esclusione consente di focalizzarsi sulle barriere e sui processi che impediscono alle persone e ai gruppi sociali di poter fruire ed esercitare una cittadinanza sociale (Marshall 1950). In linea generale, rifacendosi alla letteratura sulla sociologia economica e sui regimi di welfare (Polanyi 1974; Esping-Andersen 1990; Kazepov & Mingione 1994; Mingione 2004; Musterd *et al.* 2006) è possibile individuare tre sfere di integrazione o meglio, di inclusione⁸: a) la sfera del *mercato*, in particolare quello del lavoro; b) la sfera della *redistribuzione*, che indica la relazione dell'individuo e dei gruppi sociali con le istituzioni governative o correlate ad esse (educazione; salute; casa; ecc.); c) la sfera della *reciprocità*, che considera la posizione dell'individuo all'interno delle reti sociali composte dalla famiglia, dagli amici, dai colleghi. Burchardt *et al.* (1999) individuano, invece, le seguenti attività: a) di consumo; b) di risparmio; c) produttive; d) politiche; e) sociali. Mentre Lee e Murie (1999) introducono una classificazione ottopartita che aggiunge rispetto alle altre l'esclusione dai circuiti finanziari. La Social Exclusion Unit (2003) del governo laburista di Blair prende in considerazione anche il consumo e il tempo libero, in quanto ambiti fondamentali nel determinare il livello di inclusione e di qualità di vita delle persone.

Prima di passare alla considerazione delle trasformazioni strutturali e culturali che hanno contribuito all'affermazione della mobilità e dell'accessibilità come questioni di fondamentale importanza nei processi di esclusione e di inclusione sociale occorre soffermarsi su di un ultimo aspetto legato all'emergenza del concetto di esclusione: la centralità assunta dalla dimensione spaziale (Legros 2004). Infatti, esaminando i punti di convergenza delle analisi sui caratteri dell'esclusione in dodici paesi europei, Tsakoglou e Papadopoulos (2002) hanno evidenziato come tra questi possa essere annoverata la dimensione spaziale. In altri termini, i processi di esclusione assumono sempre più un carattere spaziale, in particolare urbano. Sono tre i principali significati che si possono dare a quest'affermazione. Innanzitutto, l'esclusione è un fenomeno prettamente urbano (Benassi & Alberio 2013) perché è nell'ambiente urbano che l'esclusione si manifesta e si realizza. In secondo luogo, la dimensione spaziale contribuisce a spiegare le specificità nazionali, regionali, metropolitane e locali, in quanto i processi di esclusione si

⁸ La scelta di preferire il termine inclusione a quello di integrazione rimanda alla concettualizzazione parsonsiana dell'integrazione che, implicando una corrispondenza perfetta tra individuo e società, non tiene conto che gli individui si muovono in ambienti complessi in cui mettono in atto modalità di adattamento più che di integrazione, come emerge invece dai lavori dei classici della sociologia, come quelli di Simmel (1903) e Park (Park *et al.* 1925). Per queste ragioni è preferibile l'uso di inclusione, rispetto a quello di integrazione (Castrignano 2004).

manifestano differientemente a seconda dei contesti. Infine, i caratteri dell'ambiente locale sono anche interpretati come specifici fattori di esclusione (Madanipour *et al.* 1998; Byrne 2005), come dimostrato ad esempio dal dibattito sulla segregazione spaziale e gli effetti di quartiere (Bolt *et al.* 1998; Atkinson & Kintrea 2001; Musterd & Ostendorf 2005; Musterd *et al.* 2006; M.-H. Bacqué & Fol 2007; Wacquant 2008) e dal fatto che le politiche di lotta all'esclusione sono sempre più *area-based* (Glennister *et al.* 1999) ed evidenziano una crescente attenzione alla spazializzazione dei problemi sociali (Tissot & Poupeau 2005), che a volte può far dimenticare l'importanza anche di altre dimensioni.

1.2 Le trasformazioni delle società urbane contemporanee a capitalismo avanzato

Dopo aver definito in via preliminare i concetti che saranno al centro del presente lavoro di tesi, è giunto il momento di spostare l'attenzione alle trasformazioni sociali avvenute nelle società urbane contemporanee che sono in grado di giustificare l'importanza di un'analisi sull'esclusione sociale attraverso la griglia di lettura della mobilità quotidiana e dell'accessibilità. In altri termini, in questa seconda parte del capitolo si evidenzieranno quei fattori che possono essere considerati come le cause che hanno contribuito a rendere pertinente a livello internazionale l'oggetto della ricerca. Come già accennato, questi fattori, che sono interrelati tra loro, possono essere analiticamente ricondotti a tre principali ambiti, che si approfondiranno separatamente: l'affermazione di una nuova questione sociale; i cambiamenti avvenuti nella dimensione spaziale e temporale delle società urbane; le trasformazioni nel campo dei trasporti e delle comunicazioni.

1.2.1 La nuova questione sociale: vulnerabilità e precarietà

Come già accennato quando si è parlato di esclusione, il termine di questione sociale è emerso nei vari contesti nazionali in corrispondenza alla presa di coscienza collettiva della diffusione di situazioni di indigenza e povertà dovute all'affermazione dei processi di industrializzazione e di urbanizzazione. Questi processi, infatti, hanno avuto l'effetto di trasformare radicalmente le condizioni di vita di larghi strati della popolazione, in particolare delle masse recentemente inurbate. Come ricordato da Benassi e Alberio (2013), l'emergenza di una questione sociale si lega non all'esistenza di situazioni di

povertà, largamente presenti anche in epoche precedenti, bensì alla progressiva percezione di intollerabilità di queste situazioni in società sempre più opulente e a benessere crescente, e quindi alla consapevolezza di dover fornire delle risposte a livello societario⁹.

Quali sono quindi i fattori che hanno fatto emergere una nuova questione sociale? Anche in questo caso, la risposta va ricercata in alcune trasformazioni delle società urbane che si sono approfondite parzialmente in precedenza e che si manifestano indicativamente a partire dagli anni 70 del secolo scorso con la fine dei Trent'anni Gloriosi e l'entrata in crisi del modello di società fordista. Nello specifico, si tratta di mutamenti economici e sociali che hanno alterato, e continuano a farlo, gli equilibri «che garantivano un concetto e una pratica [...] di cittadinanza e integrazione sociale» (Kazepov & Mingione 1994, p.8), che sono riconducibili principalmente a tre fattori: 1) le trasformazioni socio-occupazionali post-fordiste; 2) le trasformazioni socio-demografiche, in particolare la seconda transizione demografica (Lesthaeghe 1991); 3) le trasformazioni dei sistemi di welfare.

In primo luogo, la transizione al post-fordismo si è accompagnata a due principali trasformazioni nel mercato del lavoro. Da un lato, si è assistito al ritorno della disoccupazione di massa, un fenomeno che ha segnato una profonda inversione di tendenza rispetto alle società a quasi piena occupazione dei Trenta Gloriosi. Per dare un dato, agli inizi degli anni '70 in Italia e in Francia, il tasso di disoccupazione si aggirava rispettivamente intorno al 6 e 3 per cento. Questo tasso è continuamente aumentato, tranne nell'intervallo che va dalla fine degli anni '90 fino al 2008 con l'inizio della nuova crisi, fino a raggiungere oggi rispettivamente la soglia del 14 e 11 per cento (ISTAT; INSEE; EUROSTAT). Dall'altro lato, la transizione post-fordista si è accompagnata a una trasformazione delle forme occupazionali in direzione di un declino dell'occupazione *full-time* e *full-life* e la parallela ascesa di forme occupazionali sempre più eterogenee e polarizzate.

In secondo luogo, con la seconda transizione demografica si è registrato dapprima l'allungamento delle prospettive di vita, in seguito un forte calo della natalità; fenomeni che sono coincisi grossomodo anche con una salita dell'età dei matrimoni, la loro crescente instabilità, l'esplosione dei divorzi, la diffusione di nuovi modelli familiari (unioni di fatto, famiglie monogenitoriali, ecc.), l'allungamento dei periodi in cui i soggetti vivono al di fuori della famiglia nucleare e la fragilizzazione delle solidarietà familiari: tutti fenomeni

⁹ È possibile ricondurre questa necessità a due ordini di motivi. Da un lato, la diffusione di queste estreme condizioni di vita era interpretata come un fattore in grado di ridurre il senso morale delle persone e di conseguenza di mettere a rischio la società nel suo complesso. Dall'altro, l'indigenza era vista come un elemento che non permetteva lo sviluppo della persona e l'emancipazione degli individui e dei gruppi sociali.

che si sono tradotti nell'aumento delle possibilità di rischio sociale per quei soggetti come le persone isolate, i grandi anziani, le famiglie monoparentali, ecc., che possono fare affidamento in misura minore sul supporto dei legami familiari.

In terzo luogo, i sistemi pubblici di welfare si sono dovuti confrontare con gravi difficoltà fiscali e crisi di legittimazione, oltre che con le radicali trasformazioni appena descritte, che hanno comportato un aumento della domanda di protezione e tutela da parte di soggetti in difficoltà che vivono situazioni estremamente eterogenee a cui è difficile rispondere con gli strumenti classici delle politiche sociali.

In altri termini, una nuova questione sociale è emersa per i mutamenti avvenuti nei tre principali ambiti di inclusione dell'individuo alla formazione sociale: la sfera economica del lavoro; la sfera della reciprocità; e la sfera della redistribuzione. Seguendo il ragionamento di Robert Castel (1995) sulle metamorfosi della questione sociale, ciò che è nuovo nella situazione attuale può essere ricondotto principalmente allo sgretolamento della condizione salariale. Infatti, nella società salariale, il lavoro ha rappresentato un elemento strutturante, in quanto è tramite il lavoro che l'individuo si è posizionato all'interno della società. In altri termini, il lavoro non deve essere considerato solo come un mezzo per ottenere risorse (reddito), ma come un elemento intorno al quale si è venuta progressivamente a costruire l'identità degli individui, e questo a detrimento di altre forme identitarie come quella familiare e comunitaria. Questo è un elemento confermato anche dal famoso modello di Jahoda (1981) sulle cinque funzioni latenti del lavoro, che, oltre a garantire reddito (funzione manifesta), assicura anche: a) identità/status; b) strutturazione del tempo; c) relazioni sociali; d) attività; e) obiettivi collettivi. Nella società salariale, il lavoro costituisce inoltre l'integrazione per eccellenza in quanto si lega anche alle altre forme di inclusione, quali quella familiare, sociale, politica e culturale (Castel 1995; Barel 1990). Ora, queste funzioni del lavoro vengono logorate dalla fine della società salariale, in particolare attraverso la destabilizzazione dei lavori stabili, l'installazione nella precarietà e la disoccupazione (Castel 1995).

La metamorfosi del lavoro nelle società post-fordiste si accompagna anche a una fragilizzazione dei legami sociali in quanto, come si è visto, la famiglia come luogo di protezione viene progressivamente logorata dalle trasformazioni demografiche, dopo essere stata intaccata anche dall'affermazione della società salariale, la cui fine ha anche eroso quelle protezioni garantite dall'appartenenza a partiti, sindacati, associazioni e al territorio. Anche nel caso della sfera della reciprocità, quindi, si assiste all'affermazione di una tendenza che va in direzione di un generale indebolimento delle protezioni da essa

assicurate, come dimostrato dalle situazioni di fragilità relazionale e di isolamento sociale degli individui.

Inoltre, secondo Castel, anche le protezioni garantite dalla sfera redistributiva, il welfare, essendo strettamente legate alla condizione lavorativa, entrano in crisi a causa della fine della società salariale. In altri termini, coloro che non entrano nel mercato del lavoro oppure che ne fanno parte ma in posizioni marginali e instabili possono contare sempre meno sulle sicurezze sociali garantite dalle istituzioni pubbliche. La diminuzione delle sicurezze sociali universalistiche si accompagna a un incremento delle forme di aiuto a particolari categorie di persone, gruppi, territori, che lavorano perciò in un'ottica di discriminazione positiva. Se quest'approccio è sicuramente utile nell'affrontare situazioni di vulnerabilità eterogenee, cionondimeno si perde, prendendo in considerazione entrambi i fenomeni, un approccio più globale che miri all'inclusione degli individui.

In sintesi, tutti questi processi hanno come effetto quello di far entrare nella precarietà di vita larghi strati della popolazione. In particolare, la condizione di precarietà o di vulnerabilità caratterizza tutti quei soggetti che sperimentano una precarietà lavorativa (nelle varie forme ricordate più sopra) e una fragilità relazionale. Queste condizioni poi possono condurre all'esclusione o, secondo la terminologia adottata da Castel, alla *désaffiliation sociale*, la quale si caratterizza per essere disoccupati e isolati socialmente. Quest'estrema condizione di precarietà è invece definita da Paugam (1991) come *disqualification sociale*, un concetto simile a quello di disaffiliazione che però evidenzia maggiormente il peso che i soggetti devono sopportare nel percepirsi ed essere percepiti come esclusi, inutili. Come ricordato quando si è definito il concetto di esclusione sociale, quelli appena descritti sono processi dinamici, che rendono difficile la costruzione di modelli caratterizzati da meccanismi precisi di passaggio da uno stadio all'altro, da una zona d'integrazione, a una di vulnerabilità o marginalità e in seguito a una di esclusione o di disaffiliazione/disqualificazione.

In altri termini, la nuova questione sociale si manifesta nella diffusione a livello sociale delle situazioni di vulnerabilità, ovvero delle condizioni di vita «in cui l'autonomia e la capacità di autodeterminazione dei soggetti è permanentemente minacciata da un inserimento instabile dentro i principali sistemi di integrazione sociale e di distribuzione delle risorse» (Ranci 2002, p.25), che sono, come abbiamo visto, il lavoro (in quanto canale principale di acquisizione della cittadinanza sociale) e le reti sociali. La vulnerabilità è però una fenomeno fluido, «una situazione latente, non necessariamente legata alla mancanza di risorse, ma caratterizzata da un rapporto problematico tra

opportunità e vincoli, che impedisce od ostacola le azioni volte alla soddisfazione dei bisogni» (Fullin 2002, p.553).

1.2.2 I cambiamenti della struttura urbana delle società occidentali a capitalismo avanzato

Altri processi, legati ai precedenti, in grado di spiegare la centralità della mobilità nelle società urbane e, di conseguenza, l'importanza del tema dell'accesso alle risorse urbane, fanno riferimento alle trasformazioni rinvenibili nella struttura socio-economica a partire dalla città industriale e, successivamente, anche in quella post-fordista.

In primo luogo, se da un punto di vista strumentale spostarsi è necessario a connettere i diversi ambiti di vita, l'aumento della mobilità è legato innanzitutto alla separazione fra luogo di lavoro e di abitazione tipico della città industriale, in cui le attività produttive si sviluppano in aree separate dalle zone residenziali (Osti 2010). È questo il passaggio che segna la transizione da società contadine a quelle industriali e urbane (Colleoni 2013), caratterizzate dalla diffusione dei fenomeni di mobilità quotidiana nella forma di spostamenti sistematici dei lavoratori, che si muovono in orari regolari e lungo tragitti fissi che uniscono le loro localizzazioni residenziali ai bacini produttivi ed industriali. Questa fase corrisponde anche a quella che Martinotti (1993) definisce metropoli di prima generazione, contesti urbani caratterizzati dall'affermazione del fenomeno del pendolarismo e quindi dalla gravitazione intorno alla città non solo degli abitanti, ma anche dei pendolari: una fase che in Italia si è manifestata dagli anni del boom economico del Secondo dopoguerra. Sempre riconducibile alla fase della città industriale, il fenomeno dell'ingresso della popolazione femminile nel mercato del lavoro e la loro conseguente fuoriuscita dall'ambito domestico e da spazi residuali è un altro fattore che ha contribuito in modo consistente all'aumento e alla differenziazione della mobilità. Infatti, la mobilità femminile si è inizialmente caratterizzata per svilupparsi in tempi e distanze più brevi rispetto a quella maschile, in modo da poter continuare a garantire la cura della casa e della famiglia, e prevalentemente effettuata con modalità lente, ovvero a piedi e in bicicletta, rispetto a quella maschile che vede l'uso preponderante dell'automobile. Da questo punto di partenza, la mobilità femminile ha mantenuto degli attributi distintivi rispetto a quella maschile, in particolare per quanto riguarda le scelte modali e la frammentazione degli spostamenti, anche se si è avvicinata a quella degli uomini se si considera il tempo dedicato alla mobilità. In generale, la mobilità delle donne ha avuto l'effetto di aumentare e segmentare la mobilità, in particolare quella asistemica: ad esempio, gli spostamenti

che hanno come motivo la gestione familiare, storicamente riguardanti le donne, rappresentano nel 2012 il 36% di tutti gli spostamenti (ISFORT 2012).

Con la transizione da un regime fordista a uno post-fordista (Jessop 2005; Amin 2008) emergono altri processi che hanno contribuito all'incremento, alla differenziazione e alla segmentazione della mobilità quotidiana, che da sistematica è divenuta sempre più asistematica. Infatti, la nuova dinamica di valorizzazione economica emersa come risposta alla crisi del capitalismo, in particolare nei processi di accumulazione del capitale (Harvey 1989), ha portato all'affermazione di un'economia globale (Sassen 2012) e alla costituzione di un world city network (Taylor 2004), in cui le singole metropoli assumono un ruolo centrale (Scott 2008) in quanto nodi attraversati da flussi di informazioni, beni, servizi, popolazioni (i quali hanno assunto una velocità e un'intensità sempre più consistente (Sheller & Urry 2006)) circolanti in questa rete globale. Questa nuova fase si è accompagnata a una riorganizzazione del settore della produzione come dimostrato dall'emergenza nei paesi occidentali a capitalismo avanzato del settore dei servizi (Martinelli 2005), dell'economia della conoscenza (OECD 1996), di un'organizzazione flessibile e just in time del ciclo produttivo (Harvey 1989) e da una proliferazione e modularizzazione delle attività produttive (Osti 2010). Inoltre, le trasformazioni del ciclo produttivo si sono accompagnate alla flessibilizzazione del mercato del lavoro (i.e. lavoro autonomo, contratti atipici), che ha giocato un ruolo nella relativa differenziazione e desincronizzazione degli orari di produzione e quindi anche su quella dei ritmi di lavoro e degli spostamenti quotidiani¹⁰. Inoltre, la transizione a un modello di società post-fordista è legato anche all'affermazione di ambiti di vita quotidiana non riconducibili solamente a quelli del lavoro e della casa. Infatti, seppur presenti anche precedentemente, è in questo periodo che si espandono in maniera preponderante gli ambiti del consumo e del tempo libero, fenomeno che ha avuto l'effetto di aumentare gli spostamenti necessari a raggiungere i luoghi in cui queste attività sono localizzate e di diversificare le finalità della mobilità. In altri termini, questi processi hanno fatto aumentare la mobilità asistematica, anche se quella sistematica conserva una significativa importanza (Colleoni 2013).

Da un punto di vista territoriale, questi processi si sono tradotti nella disseminazione su di un territorio più vasto delle unità produttive prima localizzate in poche aree industriali e anche all'interno della città, ovvero si è assistito a un decentramento rispetto ai nuclei centrali della città compatta industriale (Osti 2010; Colleoni 2013). Anche questi processi hanno inciso sull'aumento e sulla segmentazione della mobilità urbana. In linea generale, è

¹⁰ Per un approfondimento delle trasformazioni legate alla dimensione temporale si rimanda al paragrafo successivo.

con l'affermazione della città diffusa, termine con cui si indica un «territorio ampio, a sviluppo estensivo [...] e a funzionalità urbana» (Indovina *et al.* 2002, p.16) che il tema della mobilità quotidiana e dell'accesso alla città ha assunto una significatività nuova. Infatti, con i processi di diffusione urbana resi possibili dalle trasformazioni che stiamo analizzando e dalle innovazioni nel campo dei trasporti sopra richiamate, in particolare dall'affermazione di un sistema automobile (Sheller & Urry 2000; Urry 2004), si è assistito al superamento dell'idea di urbanità fondata sullo schematismo centro\periferia (Castrignano 2004) e alla formazione di un complesso sistema urbano, di cui fanno parte anche le fasce più esterne della metropoli, come le aree suburbane e periurbane. Dato il suo carattere espansivo la città diffusa è stata descritta anche come *sprawl town* (Parker 2006; Ingersoll 2004), città sdraiata: un termine che indica una crescita disordinata della città, in cui sorgono degli insediamenti produttivi, commerciali e residenziali in zone precedentemente agricole. Ad ogni modo, i livelli di *sprawl* delle città europee, e in particolare di quelle italiane, non possono essere comparati con quelli esperiti dai contesti urbani statunitensi, nonostante si siano individuati già da tempo i primi segnali di uno sviluppo urbano discontinuo soprattutto nelle regioni ad alta densità di popolazione, di attività economica o in rapido sviluppo e lungo i corridoi di mobilità (EEA 2006), come nel Nord Italia.

I processi di sprawlizzazione, di dispersione, diluizione e diffusione urbana hanno avuto come conseguenza quella di disseminare le *opportunities* (Kwan 1999; Dijst *et al.* 2002) su tutta l'area dell'arcipelago metropolitano (Indovina 2009). In altri termini, le opportunità non sono più localizzate esclusivamente nel *core* delle metropoli, ma si trovano sempre più anche nei poli e nei centri funzionali delle aree periurbane e suburbane, ovvero in spazi-tempi separati e non prossimi tra loro (Haumont & Lévy 1998; Colleoni 2011).

In realtà, con riferimento particolare alla città europea, la periurbanizzazione ha coinvolto in misura maggiore la localizzazione residenziale degli abitanti e quella delle attività commerciali di grandi dimensioni (es. *mall*, *multiplex*, ecc.). Questa periurbanizzazione delle localizzazioni residenziali può essere compresa facendo riferimento a una serie di fattori di tipo: demografico (aumento della popolazione, affermazione della famiglia nucleare); economico (minore costo relativo delle abitazioni e quindi possibilità di abitare in spazi più grandi); tecnologico e infrastrutturale (vicinanza ad assi di comunicazione; maggiore comodità nell'uso dell'automobile; trasformazione della casa in un campo-base tecnologico ad alta connettività) (Chalas & Dubois-Taine 1997; Ascher 1998; Martinotti 1999); soggettivo (mito del verde, percezione di una

migliore qualità di vita). Invece, per quanto riguarda le attività produttive, esse trovano conveniente una localizzazione periurbana a causa: del minore costo dei terreni, di una minore tassazione, della minor presenza di vincoli urbanistici e della vicinanza a grandi arterie di collegamento. Ciò detto, bisogna sottolineare che altre opportunità (come il terziario avanzato, le sedi direzionali, le pubbliche amministrazioni, le attività legate al tempo libero, ecc.) rimangono concentrate nelle aree centrali. In questo senso, la città europea mantiene per molti versi un'organizzazione monocentrica (Næss 2006; Borlini & Memo 2008), in cui le zone centrali presentano una maggiore densità di risorse, le quali si caratterizzano anche per una più alta specificità: in altri termini, per dirla alla Christaller (1933), esse sono di "rango" più elevato.

In generale, la dispersione degli insediamenti ha avuto come effetto quello di ridurre la prossimità spaziale dei luoghi della vita quotidiana delle persone (abitazione, lavoro, consumo, tempo libero) e, quindi, quello di indurre un incremento degli spostamenti per connettere i vari ambiti di vita. In particolare, l'aumento della mobilità ha coinvolto in misura diversa le varie aree di cui si compone l'arcipelago metropolitano. Infatti, sono soprattutto le fasce metropolitane, le aree peri- e sub-urbane che gravitano sulle aree urbane centrali a conoscere fenomeni di mobilità più consistenti e soprattutto monomodali, in quanto l'automobile è il mezzo di trasporto privilegiato. Ciò è spiegabile richiamando la loro perifericità e la minor densità abitativa, di servizi e opportunità urbane, nonché di posti di lavoro, visto che, come si è visto più sopra, le città europee per molti versi presentano ancora un'organizzazione monocentrica. In altri termini, nelle città contemporanee persiste una gerarchizzazione nella distribuzione delle risorse che è in grado di spiegare il conseguente aumento della mobilità nelle aree periferiche in quanto carenti di opportunità rispetto alle aree centrali. Inoltre, la prevalenza dell'uso dell'automobile si può comprendere sia facendo riferimento alla carenza di offerta di mobilità in questi territori, dovuta ad esempio all'insostenibilità economica del trasporto pubblico locale in aree meno dense in cui quindi la domanda non raggiunge quella massa critica necessaria a garantire il servizio, sia per le abitudini delle popolazioni ivi residenti in media più giovani e che quindi passano più tempo al di fuori della propria residenza (Colleoni & Caiello 2013).

1.2.3 I cambiamenti della dimensione temporale delle società occidentali a capitalismo avanzato

In questo paragrafo ci soffermeremo su alcuni mutamenti avvenuti nella dimensione temporale delle società contemporanee perché il tempo, come lo spazio, «definisce il contesto fisico, relazionale e culturale in cui si collocano le azioni sociali» (Zajczyk 2004, p.9) e perché, come si vedrà, questi mutamenti sono strettamente collegati al tema della mobilità. È da sottolineare che questi cambiamenti fanno riferimento più alle trasformazioni culturali che a quelle strutturali (Webber *et al.* 1968) e possono essere interpretati come esiti di quest'ultime.

Seguendo il lavoro di Colleoni (2004) sui tempi sociali, si può affermare che la complessificazione e differenziazione della società, oltre a necessitare di uno schema temporale di riferimento per l'organizzazione sociale, ha portato ad una crescente compressione temporale e all'esperienza della scarsità di tempo. Già Simmel agli inizi del Novecento rilevava come la modernità, qualificandosi per la molteplicità di ruoli, ambiti e azioni sociali che in essa si realizzano, rendeva necessaria la costruzione di uno «schema temporale rigido e sovraindividuale» (1998, p.41) essenziale per la stessa esistenza di questo tipo di organizzazione sociale. Nelle società contemporanee si è assistito ad un'ulteriore aumento e differenziazione dei ruoli, degli ambiti di appartenenza e delle attività svolte dalle persone. Le spiegazioni di questi processi rimandano a vari fattori: Harvey (1989), ad esempio, sostiene che il fenomeno della compressione spazio-temporale, ossia il processo di annullamento dello spazio attraverso l'accelerazione del tempo, sia dovuto alle continue pressioni della circolazione e dell'accumulazione di capitale, soprattutto durante le crisi di sovraccumulazione; Rosa (2010), invece, ripercorrendo la modernità attraverso la griglia di lettura dell'accelerazione, sostiene che la trasformazione delle strutture spazio-temporali è determinata principalmente dalla dinamica della loro mutazione temporale, causata da tre forme differenti di accelerazione: tecnologica, del mutamento sociale e del ritmo di vita.

La moltiplicazione dei ruoli e degli ambiti di appartenenza dei soggetti si è accompagnato all'aumento delle attività svolte nell'arco di una giornata: un fenomeno confermato dalle indagini sull'uso del tempo sia internazionali (Fisher & Robinson 2011) che nazionali (Colleoni 2004; 2013). L'aumento, negli ultimi vent'anni, delle attività svolte in un giorno porta a svolgerle «all'interno di unità orarie sempre più dense e di segmenti temporali obbligatoriamente accelerati» (Colleoni 2004, p.70). In altri termini, la

segmentazione temporale indica «la riduzione della durata di esecuzione delle singole attività e della loro frequente ripetizione» (Colleoni 2013, p.243). Inoltre, è da sottolineare che, con riferimento particolare al contesto italiano, sono cresciute le attività che non rientrano in quelle lavorative e fisiologiche, come dimostrato dal fatto che esse sono arrivate a rappresentare il 25% del tempo quotidiano delle persone. Infine, oltre ai fenomeni di segmentazione e accelerazione temporale è da segnalare la relativa desincronizzazione dei tempi sociali e quindi la relativa destandardizzazione dell'organizzazione sociale. Ciò è spiegabile, ad esempio, facendo riferimento all'affermazione di un'organizzazione flessibile del ciclo produttivo e del mercato del lavoro analizzato in precedenza, che si è tradotto per la forza lavoro in una frammentazione degli orari lavorativi (Borlini & Memo 2009).

Ai fini del ragionamento che si sta conducendo, in generale, anche questi processi hanno influito sull'aumento degli spostamenti necessari a connettere le varie attività e i vari ambiti di vita delle persone, nonché sulla crescita della mobilità asistemica, ossia degli spostamenti non connessi al raggiungimento dei luoghi di lavoro e di studio. In sintesi, per tirare il filo delle trasformazioni che abbiamo analizzato in questo capitolo, si può affermare che la moltiplicazione numerica e tipologica delle attività, dei ruoli e degli ambiti di appartenenza degli attori, la dispersione spaziale delle opportunità e delle reti sociali, nonché la destandardizzazione relativa dell'organizzazione sociale, rendono gli spostamenti all'interno della città sempre più necessari per lo svolgimento degli obblighi sociali, per l'accesso alle opportunità e per lo sviluppo e il mantenimento delle molteplici reti sociali in cui i soggetti sono inseriti.

1.2.4 Il sistema automobile e la dipendenza dall'auto

Prendendo in considerazione le città dei paesi industrializzati, non si può non fare riferimento a un fattore che ha inciso incredibilmente nell'aumento degli spostamenti, ossia la disponibilità del mezzo di trasporto motorizzato privato per eccellenza: l'automobile. Seppure i primi prototipi di auto possano essere rinvenuti nel XVIII e XIX secolo, è solo nel XX secolo che, grazie agli sviluppi nell'organizzazione della produzione (taylorismo e fordismo), si approda alla produzione di massa di autovetture, che quindi diventano alla portata anche delle classi meno abbienti. In particolare, all'inizio del Novecento l'incremento del tasso di motorizzazione ha interessato in misura quasi esclusiva gli Stati Uniti, mentre è solo dal Secondo dopoguerra e dal boom economico che

l'automobile si è affermata come mezzo di trasporto principale anche in Europa. Per fornire alcuni dati, il numero di autoveicoli a livello mondiale ha raggiunto quota 611 milioni nel 2000 e alcune stime prevedono che questo numero raggiunga nel giro di 20 anni la soglia del miliardo (Colleoni 2013).

Da un punto di vista sociologico, è necessario evidenziare che l'ingresso delle automobili nei territori dei paesi industrializzati ha progressivamente condotto all'affermazione di quello che Urry e colleghi definiscono *sistema automobile* (Sheller & Urry 2000; Urry 2004). Il punto di partenza della riflessione di Urry è di considerare l'automobile non come un semplice mezzo di trasporto, ma come un complesso sistema la cui affermazione e diffusione gioca un ruolo centrale nei processi di trasformazione della città. Se «ogni società produce un proprio spazio» (Lefebvre 1978, p.52), l'ipotesi che si può avanzare è che lo spazio prodotto¹¹ a partire dalla città industriale si configura come uno spazio "automobile". Infatti, in termini di *spazio percepito*, le infrastrutture di supporto alla mobilità automobilistica (strade, tangenziali, svincoli, parcheggi, stazioni di rifornimento, semafori, rotonde, ecc.) caratterizzano fortemente i contesti urbani. In termini di *rappresentazione dello spazio*, a partire dalla città funzionale del Modernismo (Le Corbusier 1957) l'automobile ha influenzato significativamente la pianificazione urbana e occupa ancora un posto centrale nonostante la progressiva affermazione del paradigma della sostenibilità, dimostrata dall'espansione di strumenti di pianificazione territoriale e della mobilità volti al raggiungimento di una città e di una mobilità sostenibile¹². Infatti, la creazione e definizione di aree pedonali e di piste ciclabili, uno degli strumenti che rientrano nella promozione della mobilità lenta e sostenibile, «sancisce paradossalmente il predominio dell'automobile in ogni altra parte della città» (Vicari 2004, p.189). Infine, in termini di *spazio vissuto*, l'automobile rappresenta la modalità prevalente di spostamento all'interno della città. Con riferimento al contesto italiano, per esempio, un'indagine dell'ISFORT (2011) afferma che nel 2011, nonostante una diminuzione rispetto agli anni precedenti dovuta principalmente alla crisi finanziaria e all'aumento dei costi, più dell'80% degli spostamenti con mezzi motorizzati, che rappresentano l'80% dei tragitti effettuati con tutti i mezzi, è effettuato in automobile. Inoltre, l'auto è un bene

¹¹ Secondo Lefebvre (1978), lo spazio prodotto da ogni società è il risultato della dialettica tra *spazio percepito* (luoghi propri ad ogni formazione sociale), *spazio pensato* (la rappresentazione dello spazio dominante in una società) e *spazio vissuto* (lo spazio della vita quotidiana, che può conformarsi allo spazio dominante o cercare di emanciparsi da esso).

¹² È il caso, come si vedrà nel paragrafo 1.3 del presente capitolo, dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) originati dalle iniziative della Commissione Europea in tema di trasporti e ormai implementati in diverse città. Per maggiori informazioni vedi <http://www.mobilityplans.eu>; <http://www.comune.milano.it/Pums>; <http://grandlyon.com>, visti il 16/04/2014.

associato a valori altamente valorizzati nelle società contemporanee, che si caratterizzano per una cultura dell'automobilità (Urry 2004).

Ciò che è importante sottolineare è che l'espansione del sistema automobile instaura forti processi di *path-dependency* (Urry 2004), che trasformano le città in contesti altamente dipendenti dall'automobile. Il concetto di dipendenza dall'auto è stato introdotto da Newman e Kenworthy (1989; 1999; 2006), che lo riferiscono alle città (e non agli utilizzatori) e lo misurano attraverso un indicatore di consumo di carburante pro-capite, mettendolo anche in relazione alla densità urbana. Dopo il contributo di questi autori è stato Dupuy (1999) a sottolineare come l'affermazione di un sistema automobile, che include un dispositivo produttivo di massa, dei servizi, dei codici, delle regole, delle reti e delle infrastrutture, abbia come conseguenza quella di plasmare i contesti territoriali in base alle esigenze del sistema automobile. Infatti, con la diffusione di questo sistema aumentano sia i vantaggi di ingresso in esso, sia gli svantaggi per coloro che rimangono al di fuori, costretti a subire delle perdite di accessibilità e a sperimentare l'assenza relativa di altre scelte modali (Heran 2001). In altri termini, con l'affermazione del sistema automobile e il conseguente emergere della dipendenza dall'auto, coloro che non possono utilizzare l'automobile potrebbero sperimentare delle difficoltà ad accedere alle opportunità, servizi e relazioni sociali e, quindi, potrebbero venire esclusi da importanti ambiti della vita sociale, come si vedrà nel capitolo successivo. Inoltre, anche la disponibilità dell'auto può essere una scelta costretta, come evidenzia il concetto di *forced car-ownership* (Currie *et al.* 2009), che incide significativamente sulle risorse economiche delle persone a causa delle spese che si devono sostenere per il possesso e il mantenimento in funzione del veicolo. Riprendendo e riadattando la definizione di esclusione legata ai trasporti e alla mobilità fatta da Kenyon *et al.* (2002, pp.210-211) è possibile affermare che in contesti fortemente dipendenti dall'auto, l'esclusione è il processo «by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due to insufficient [auto]mobility».

In sintesi, il punto comune tra queste riflessioni è di evidenziare come l'affermazione dell'automobile come mezzo di trasporto dominante nelle società urbane contemporanee abbia degli effetti non solo sulla maniera di spostarsi, ma anche, più in generale, sull'offerta di mobilità, sulla morfologia urbana, la localizzazione delle attività e delle residenze, nonché sulle possibilità di inclusione degli individui nella società.

1.2.5 L'inadeguatezza del trasporto pubblico locale

La dipendenza dall'automobile e le trasformazioni urbane analizzate precedentemente rappresentano dei fattori legati a un altro fenomeno centrale nell'affermazione della problematica dell'accessibilità alle opportunità urbane e, quindi, dei rischi di esclusione sociale a essa associati, ovvero la crescente inadeguatezza del trasporto pubblico locale.

In Italia, la legge Burlando stabilisce che «sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3¹³; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale» (Articolo 1, comma 2, del D.Lgs. 422/1997). Più in generale, con il termine di trasporto pubblico locale si intende l'insieme dei mezzi di trasporto (autobus, filobus, metropolitana, tram, treno, ecc.) e delle modalità organizzative che permettono ai cittadini di esercitare il proprio diritto alla mobilità a una scala locale e regionale, servendosi di mezzi non di proprietà (il trasporto privato).

Per una serie di fattori che fanno riferimento alla domanda, all'offerta e alle politiche di mobilità, in generale è possibile affermare che i servizi di trasporto pubblico locale facciano sempre più fatica ad adeguarsi ai nuovi bisogni di mobilità delle persone. Secondo la Social Exclusion Unit del governo laburista di Blair (2003), per trasporto pubblico adeguato si intende un servizio che sia:

- finanziariamente accessibile, un aspetto che fa riferimento alla possibilità di un utente di permettersi il costo del viaggio e che quindi è strettamente legato alle tariffe applicate;
- accessibile, ovvero la facilità con cui si può utilizzare il servizio (distanza dalla fermata più vicina, disponibilità di informazioni sul servizio (es. orari e direttrici), accessibilità fisica del mezzo di trasporto per persone con disabilità, disponibilità temporale (frequenza, puntualità, regolarità, ecc.), sicurezza);

¹³ In particolare, l'articolo 3 sancisce che costituiscono servizi pubblici di interesse nazionale: a) i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici; b) i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione; c) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni; d) i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga caratterizzati da elevati standard qualitativi; [...] e) i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari; f) i servizi di trasporto merci pericolose, nocive ed inquinanti.

- di qualità (comfort dei mezzi e delle fermate, affidabilità, cortesia, pulizia, ecc.);

Considerando le cause della crescente inadeguatezza del trasporto pubblico locale, si può affermare che i fenomeni di diffusione urbana, la periurbanizzazione delle residenze, i cambiamenti negli stili di vita e l'affermazione del sistema automobile hanno modificato radicalmente la domanda di mobilità, la quale non sempre trova un'offerta in grado di rispondere a queste mutate necessità.

Ad esempio, le aree periurbane con una minore densità di popolazione si caratterizzano per una domanda di mobilità che non riesce a giungere a quella massa critica necessaria per giustificare la creazione di un servizio di trasporto pubblico, soprattutto secondo una visione basata sul principio della domanda creatrice di offerta e non viceversa (Mees 2000; Della Porta & Gitto 2014). Anche nei casi in cui il trasporto pubblico locale sia presente, non sempre questa disponibilità riesce a soddisfare i bisogni di mobilità delle persone. Infatti, solitamente, l'offerta del trasporto pubblico si caratterizza per un'organizzazione radiale (centro-periferia) che non agevola gli spostamenti da e verso le aree periferiche, che rappresentano un bisogno di mobilità delle persone data la nascita di nuove centralità urbane in aree periferiche e periurbane, seppure in città prevalentemente monocentriche. Inoltre, prendendo in considerazione la disponibilità temporale del trasporto pubblico, nelle città contemporanee si predilige ancora una presenza del servizio in determinati momenti della giornata (es. gli orari di punta, ovvero il mattino e il tardo pomeriggio), restando quindi ancorati a una visione della città e della domanda di mobilità non più valida (Della Porta & Gitto 2014), come dimostra l'affermazione della città notturna e della città 24h/24 (Gwiazdzinski 2003; Gwiazdzinski 2005). In sintesi, in molti casi non c'è armonia tra i servizi di trasporto pubblico e morfologia urbana (Cervero 1998).

Oltre alla struttura urbana, all'offerta e alla domanda di mobilità, un ruolo centrale in questi processi è giocato dalle politiche territoriali e di mobilità. In primo luogo, un'influenza importante è rinvenibile in un tipo di pianificazione urbanistica che, insieme ai processi di ristrutturazione economica, ha favorito i processi di diffusione urbana e, quindi, l'utilizzo dell'auto. In secondo luogo, dal secondo dopoguerra si è assistito a un decremento delle risorse per il trasporto pubblico (Cervero 1998) e a un parallelo incremento negli investimenti associati alla auto-mobilità (Yago 1984). Infine, anche le politiche tariffarie rappresentano un fattore importante nell'erosione della quota di mercato del trasporto pubblico, come dimostra il declino dei costi operativi associati all'automobile e l'aumento delle tariffe del trasporto pubblico, che uno studio su 100 città europee di 16 differenti Paesi rintraccia dall'inizio degli anni 80 del secolo scorso (Cervero 1998).

Infine, un ruolo è giocato dalla diminuzione dell'accessibilità e della qualità del trasporto pubblico, in particolare per quanto riguarda aspetti quali la puntualità, l'affidabilità, la sicurezza e la comodità, oltre alla già citata disponibilità spazio-temporale. Nello specifico, il deterioramento dei servizi è attribuibile a un circolo vizioso che inizia con un calo dell'utenza del trasporto pubblico a favore di un aumento degli spostamenti in automobile. Questa contrazione innesca spesso dei tagli ai servizi che a loro volta spingono altri utenti a non utilizzare più il trasporto pubblico, portando così a ulteriori tagli e alla sopravvivenza del trasporto pubblico solo grazie a una massiccia infusione di sussidi pubblici.

È importante sottolineare l'esistenza di casi che si discostano dai trend generali fin qui analizzati. Infatti, ci sono città in cui il trasporto pubblico non è in declino perché hanno saputo adattarsi alla nuova morfologia urbana e alla mutata domanda di mobilità, ad esempio direzionando la crescita urbana attorno alle infrastrutture di mobilità, in particolare ferroviarie, oppure adeguando il trasporto pubblico all'affermazione della città diffusa (Cervero 1998). Inoltre, in tempi più recenti e parallelamente all'emergere del paradigma della città e della mobilità sostenibile¹⁴, il trasporto pubblico, insieme alle forme di mobilità lenta, ha riassunto uno spazio centrale nelle politiche di mobilità che sempre più puntano a una riduzione dell'uso dell'automobile. Ciononostante, è possibile affermare che i trend evidenziati sono ancora validi. In primo luogo, le diverse strategie fin qui adottate non hanno prodotto una significativa ripartizione modale verso altre forme di mobilità (Paulhiac & Kaufmann 2006). In secondo luogo, nonostante negli ultimi anni si registri una leggera crescita nell'uso del trasporto pubblico e un calo della mobilità automobilistica, dovuto in particolare all'aumento dei prezzi dei carburanti e alla crisi economico-finanziaria, l'automobile rappresenta ancora il mezzo di trasporto più utilizzato (Colleoni 2013).

Come si vedrà più approfonditamente nel capitolo successivo, l'inadeguatezza del trasporto pubblico può rappresentare un ostacolo per la partecipazione degli individui ad attività fondamentali per l'inclusione sociale e l'esercizio di una cittadinanza sociale, soprattutto quando il mezzo motorizzato privato non è disponibile.

¹⁴ Per un approfondimento del tema della sostenibilità si rimanda al paragrafo 1.3 del presente capitolo.

1.2.6 Le innovazioni nel campo delle comunicazioni: aumento e differenziazione della mobilità fisica

L'emergenza e la diffusione di massa delle tecnologie per l'informazione e per la comunicazione (ICTs) ha rappresentato uno dei fenomeni sociali più significativi delle società contemporanee, che sono definite da alcuni autori come società dell'informazione (Castells 1996; 1997; 1998). Con il termine tecnologie per l'informazione e per la comunicazione si indica solitamente l'applicazione di computer e dispositivi informatici e di telecomunicazione (linee telefoniche e reti wireless) per memorizzare, accedere, manipolare e trasmettere dati e informazioni. Oltre a denotare questi dispositivi, il termine evidenzia la messa in rete e l'integrazione fra queste tecnologie.

Come accennato, la diffusione delle ICTs è un fattore alla base di molte riflessioni sociologiche che sottolineano alcuni radicali cambiamenti avvenuti nelle società contemporanee. Essa, ad esempio, costituisce una delle basi per la formazione di una società globale, ovvero una rete mondiale attraversata da flussi finanziari e informativi (ma non solo), i cui nodi sono rappresentati da contesti urbani che si pongono a differenti livelli di una gerarchia fondata sul diverso coinvolgimento nei processi di globalizzazione (Taylor 2004; Derudder *et al.* 2003). Queste tecnologie rappresentano quindi una delle origini delle trasformazioni avvenute nella struttura sociale (Sassen 2012), nella relazione tra abitanti e contesti territoriali (Graham & Marvin 2002), nel modo di relazionarsi tra gruppi e persone (es. nuovi media, social networks, ecc. (Urry 2003; Larsen *et al.* 2006)), solo per fare alcuni esempi. Una rassegna esaustiva dei processi sociali legati all'affermazione delle ICTs esula dagli obiettivi del presente lavoro.

Ai fini del ragionamento che si sta facendo, verrà approfondita in particolare un'ipotesi emersa nelle scienze sociali che ha affermato che con l'avvento delle ICTs e dei nuovi media si assisterebbe al definitivo superamento della frizione dovuta alla distanza. Secondo quest'ipotesi, uno degli esiti di questi processi è la diminuzione della mobilità fisica (di persone, oggetti, ecc.) in favore della mobilità virtuale, la quale consente varie forme di deterritorializzazione. In realtà, molti studi hanno messo in luce come queste forme di deterritorializzazione trovino un limite nell'importanza della compresenza, che «limits the degree and kind of organizational, temporal, and spatial reshaping that new technologies can induce» (Boden & Molotch 1994, p.277). Infatti, seguendo il ragionamento di Urry (2002) vi sono diversi obblighi di compresenza che impediscono alla mobilità virtuale di sostituire la mobilità fisica. Questi obblighi sono di varia natura:

- 1) legali, economici o familiari (dover andare al lavoro, partecipare a eventi familiari, recarsi in sedi amministrative, usufruire di servizi come la scuola o l'ospedale, ecc.);
- 2) sociali (incontrare faccia a faccia altri soggetti, vedere i loro corpi, sviluppare relazioni di fiducia, ascoltare, ecc.);
- 3) temporali (spendere momenti di qualità con familiari, amici, partner, ecc.);
- 4) di luogo (essere presenti in posti specifici per visitarli, per avere sensazioni, ecc.);
- 5) di fruizione diretta (prendere parte a un evento partecipandovi direttamente, come nel caso di concerti, conferenze, dibattiti, ecc.);
- 6) relativi ad oggetti (come firmare dei contratti, lavorare con oggetti, tecnologie, testi presenti in specifici luoghi);

In altri termini, i processi di *disembedding* spaziali implicano allo stesso tempo dei processi di *re-embedding* (Giddens 1994), ovvero le forme di deterritorializzazione corrispondono ad altrettante forme di re-territorializzazione. In sintesi, la mobilità virtuale difficilmente può sostituire la necessità della compresenza, che deve essere per forza di cose localizzata nello spazio e nel tempo. In linea generale, si possono individuare tre necessarie forme della copresenza che limitano la possibilità di un completo passaggio a forme di mobilità virtuale: 1) *face-to-face*, legata alle relazioni di fiducia tra persone che possono instaurarsi solamente tramite la simultanea presenza; 2) *face-the-place*, è il caso di attività che possono essere fatte solo in determinati luoghi, come lo svolgimento delle attività lavorative, passare il tempo libero in parchi, aree gioco, ecc.; 3) *face-the-moment*, che racchiude tutte quelle forme di compresenza in determinati momenti come, ad esempio, la presenza a concerti, manifestazioni, eventi di ogni tipo (Urry 2002).

In definitiva, le innovazioni nel campo delle comunicazioni non hanno portato ad una riduzione della mobilità fisica in favore di quella virtuale, come ritenuto erroneamente in un primo momento, bensì a un aumento delle esigenze di spostamento delle persone, che devono sempre più combinare prossimità e distanza (Urry 2002). Ciò è vero se si prendono in considerazione le reti sociali in cui gli individui sono inseriti che, anche a causa delle innovazioni nel campo delle comunicazioni, sono diventate molteplici, meno coerenti e la cui distribuzione spaziale copre una superficie più ampia (Axhausen 2005). Se si incrocia questo dato con la necessità della compresenza appena approfondita si comprende come questi processi si traducano in un aumento della mobilità, in particolare di quella asistemica, la quale diventa indispensabile per mantenere le molteplici reti sociali in cui gli individui sono inseriti. In altri termini, i processi di trasformazione appena descritti concorrono non solo a far aumentare la mobilità delle persone, ma anche a differenziarla

nelle finalità, rispetto alla mobilità sistematica legata agli spostamenti per lavoro e studio, e a diffonderla su uno spazio più ampio, come si vedrà nel prossimo paragrafo quando si approfondirà l'affermazione della città diffusa.

1.3 Il paradigma della sostenibilità

Il tritico concettuale mobilità, accessibilità ed esclusione sociale e i processi di trasformazione delle società urbane a capitalismo avanzato che si sono analizzati in questo capitolo vanno calati in un contesto socio-politico che ha visto la progressiva affermazione del paradigma della sostenibilità. In linea generale, per sostenibilità si intende, «uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di realizzare i propri»¹⁵, ovvero una sostenibilità intra- e inter-generazionale. Il termine è emerso parallelamente alla presa di coscienza, supportata da sempre più consistenti evidenze scientifiche, dei problemi ecologici e ambientali legati agli effetti dell'attività umana, in particolare quelli relativi al modello di sviluppo capitalistico.

Da un punto di vista storico, le origini del concetto possono essere fatte risalire ai famosi studi di Malthus (1798), ripresi poi da Ricardo (1817), sulla scarsità assoluta di risorse e sui conseguenti limiti allo sviluppo socio-economico e demografico delle società. Successivamente, è negli anni '60 e '70 del secolo scorso che è riemersa la tematica dei limiti ambientali (Meadows *et al.* 1972) e sociali (Hirsch 1981) allo sviluppo. La nozione di sostenibilità è però stata introdotta nel corso della prima conferenza ONU sull'ambiente del 1972, ma è con la pubblicazione del rapporto Brundtland (1987) che essa è stata definita con chiarezza, fino a diventare un modello assunto a paradigma con la conferenza ONU su ambiente e sviluppo svoltasi a Rio de Janeiro nel 1992.

Per quanto riguarda il contenuto della sostenibilità, si può affermare che sono tre le principali dimensioni che fanno parte di questo concetto: economica, ecologica e sociale. In primo luogo, la sostenibilità economica si riferisce alla capacità di un sistema economico di essere efficiente nella gestione e distribuzione delle risorse e di garantire, allo stesso tempo, il rispetto dei criteri ecologici e sociali della sostenibilità. In secondo luogo, per sostenibilità ecologica si intende il rispetto dei limiti ecologici che lo sviluppo umano deve rispettare in modo da assicurare la preservazione dell'ambiente naturale e

¹⁵ Questa definizione è fornita dall'Enciclopedia Treccani online all'indirizzo <http://www.treccani.it/enciclopedia/sostenibilita/>, visto il 17/04/2014.

delle sue risorse sia per le generazioni presenti sia per quelle future. Infine, la sostenibilità sociale si lega al concetto di giustizia e a quello di equità nella distribuzione e nell'accesso alle risorse. Inoltre, dagli anni '90, la sostenibilità sociale ha incluso anche un quarto pilastro: quello della governance e della partecipazione degli stakeholder coinvolti nei processi di sviluppo (Parra 2013). Ovviamente, queste dimensioni sono interrelate tra loro, perciò non è possibile sconnettere gli obiettivi di sostenibilità economica da quelli di sostenibilità ecologica e sociale.

Dalla fine degli anni '90, inoltre, la sostenibilità, un concetto fino ad allora prevalentemente riferito alle scale globale e nazionale, è stato introdotto anche in quella territoriale e urbana, soprattutto in Europa. Infatti, come sottolinea Castrignanò (2008, p.93), «l'impatto ambientale delle città è enorme, sia per il crescente peso demografico, sia per la quantità di risorse naturali che consumano». A questo dato, si deve aggiungere la questione della sostenibilità sociale in quanto, come si è visto, è nei contesti urbani che l'esclusione sociale si manifesta in misura maggiore.

Nello specifico, il tema della sostenibilità urbana si lega strettamente a quello della mobilità quotidiana e dell'accessibilità. Infatti, il tema della mobilità sostenibile costituisce un pilastro fondamentale di ogni politica che miri a raggiungere obiettivi di sostenibilità urbana poiché sono ormai assodati gli effetti negativi, in termini sia ecologici che sociali, che genera un aumento della mobilità in contesti altamente dipendenti dall'automobile come quelli delle città contemporanee. Inoltre, come si è visto, la mobilità automobilistica si lega anche alla diffusione urbana, allo *sprawl* e, in generale, ad una diminuzione della densità urbana, ovvero a dei processi che favoriscono il consumo di suolo. In questo quadro, per sviluppare delle strategie che integrino le questioni ecologiche e dello sviluppo sostenibile è emersa l'esigenza di intervenire nel sistema della mobilità e soprattutto di legare le politiche dei trasporti a quelle urbanistiche, in quanto la mobilità dipende dalla distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle attività sul territorio.

Questa è una necessità ormai percepita e perseguita a livello internazionale (OECD 2012) ed europeo (Commissione Europea 2009; 2011). Prendendo in considerazione in particolare il contesto europeo, gli obiettivi che si è posta l'Unione Europea, secondo il rapporto al Consiglio di Europa di Helsinki del 1999¹⁶, sono quelli di:

¹⁶ Vedi http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/128165_fr.htm, visto il 17/04/2014.

- prevenire o eliminare gli effetti negativi relativi all'aumento del traffico, in special modo tramite misure in materia di governo del territorio e di incentivi e disincentivi tariffari;
- promuovere il trasporto pubblico, i trasporti intermodali e multimodali, così come i mezzi di trasporto meno dannosi per l'ambiente (in particolar modo quelli su rotaia e fluviali);
- perseguire la ricerca e lo sviluppo tecnologico, in particolare in vista di una riduzione delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento acustico;
- sensibilizzare l'opinione pubblica, gli automobilisti e l'industria sui modi per ridurre i danni all'ambiente legati ai trasporti, tra l'altro grazie a delle misure di normalizzazione dei veicoli;

In linea generale, le politiche della mobilità sostenibile possono essere raggruppate in quattro principali aree di intervento (Colleoni 2013, p.252):

- 1) l'ampliamento delle scelte modali, che va in direzione di uno spostamento della quota modale "automobile" ad altre forme di spostamento, innanzitutto il trasporto pubblico (aumentandone diffusione, densità, frequenza e qualità), ma anche la mobilità lenta (a piedi e in bicicletta) e verso forme innovative di mobilità come il *car* e il *bike sharing*;
- 2) l'integrazione delle politiche di mobilità con quelle di governo del territorio al fine di aumentare la densità, migliorare la ripartizione territoriale dei servizi e delle attività, ovvero intervenire sull'organizzazione spaziotemporale dei generatori di mobilità;
- 3) le tariffe, come le politiche che disincentivano l'uso dell'automobile attraverso forme di *road pricing*, *congestion pricing* e *fuel taxes*, che puntano a internalizzare i costi dovuti all'esternalità negative legate all'uso dell'auto;
- 4) le abitudini e i valori, che risultano dimensioni importanti nello spiegare i comportamenti e gli stili di mobilità, quindi anche quelli legati all'uso dell'automobile;

Altre politiche innovative sono rappresentate dai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), incentivati dalla Commissione Europea (2009; 2011) e dal Consiglio Europeo (2010). Il PUMS è un piano strategico (Albrechts 2004), costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri. Il PUMS ha come obiettivo la creazione di un sistema dei trasporti sostenibile che: a) garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi; b) migliori la sicurezza; c) riduca

inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia; d) aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci; e) aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

Nel ragionamento che si sta portando avanti, l'approfondimento delle politiche di mobilità sostenibile è importante in quanto permette di sottolineare le difficoltà a conciliare sostenibilità economica, ecologica e sociale e, quindi, la necessità di indagare le relazioni tra i concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale. Infatti, da un lato, si segnala l'implementazione di politiche, specialmente negli Stati Uniti, in Gran Bretagna e in Francia (Fol *et al.* 2007), che si rivolgono ai gruppi e individui vulnerabili incentivando la loro mobilità (Le Breton 2005), in particolare quella legata all'automobile, come mezzo per rompere il loro isolamento spaziale e relazionale e per favorire il loro ingresso nella sfera lavorativa. Queste politiche, però, si scontrano con i criteri di sostenibilità ambientale in quanto vanno a favorire la mobilità automobilistica ed, inoltre, vanno a coesistere con altre che puntano ad una mobilità sostenibile e a ridurre la dipendenza dall'automobile. Dall'altro lato, le politiche tariffarie che hanno l'obiettivo di disincentivare l'uso dell'automobile possono penalizzare i gruppi più poveri in quanto, solitamente, essi abitano più distanti dal centro, a causa del prezzo inferiore delle abitazioni, in territori meno densi di servizi e attività e quindi sono costretti in misura maggiore ad utilizzare l'automobile per poter accedere alle opportunità di loro interesse e di cui necessitano. In altri termini, in questo caso la dimensione ecologica della mobilità sostenibile si andrebbe a scontrare con quella sociale perché l'effetto sarebbe quello di diminuire un equo accesso alle risorse urbane. In sintesi, il tema della mobilità, dell'accessibilità e dell'esclusione sociale è al centro dei paradossi e delle contraddizioni tra le preoccupazioni di tipo economico, sociale ed ecologico.

1.4 Conclusioni

In questo capitolo abbiamo introdotto i concetti di mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale in modo da possedere un quadro di riferimento concettuale sulla tematica che si affronterà nella presente tesi di ricerca. Successivamente, si è spostato lo sguardo verso le trasformazioni economiche, sociali ed urbane che giustificano la centralità dell'oggetto di ricerca nell'analisi delle società urbane contemporanee. Infine, è stato introdotto il concetto di sostenibilità in quanto esso costituisce il *framework* culturale e politico in cui l'analisi del trittico concettuale va inserita. In sintesi, il capitolo è servito per

arrivare a possedere gli elementi necessari a una delimitazione più precisa dell'oggetto di ricerca, partendo da concetti, processi e fenomeni che, come si è visto, sono di portata molto ampia nelle scienze sociali e territoriali.

Nel prossimo capitolo, attraverso l'incrocio dei concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale delimitaremo con maggiore precisione il campo della ricerca e vedremo come sia possibile affrontare il tema dell'esclusione sociale attraverso una griglia di lettura che privilegi il tema della mobilità quotidiana e dell'accessibilità urbana: uno sguardo che è in grado di fornire nuovi spunti nell'analisi dell'esclusione. Dopo questa rassegna ragionata, si individueranno i fattori che la letteratura ritiene importanti per lo studio della vulnerabilità legata alla mobilità quotidiana e all'accesso alle risorse urbane. In seguito, si prenderanno in considerazione i potenziali esiti di queste forme di vulnerabilità, le quali non si limitano agli ambiti della mobilità e dell'accessibilità, bensì coinvolgono anche quelli del lavoro, delle relazioni sociali e, più in generale, della qualità di vita. Infine, verrà proposta una classificazione delle forme di vulnerabilità: operazione necessaria per poter poi entrare più propriamente nel campo della ricerca definendo con precisione gli obiettivi, le popolazioni e gli aspetti che si prenderanno in considerazione.

2. Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale. Per una delimitazione del campo di indagine

Nel capitolo precedente si sono definiti i concetti di mobilità, di accessibilità ed esclusione sociale e si sono analizzate le trasformazioni urbane e i processi sociali legati all'emergere di questi temi nell'agenda politica e nel dibattito accademico. Sempre restando a un livello teorico e concettuale, in questo secondo capitolo si analizzeranno in maniera più approfondita e circoscritta i processi legati alla mobilità quotidiana e all'accessibilità che possono portare all'esclusione sociale. Pur non rappresentando gli unici fattori associati all'esclusione sociale, questi processi assumono importanza nelle società urbane contemporanee a causa delle trasformazioni socio-spaziali analizzate nel capitolo precedente.

Dopo aver individuato nel concetto di accessibilità uno strumento euristico in grado di apportare nuovi spunti per lo studio dell'esclusione sociale in ambiente urbano, in seguito, si farà riferimento ai contesti in cui questa problematica di ricerca si è affermata e si individueranno i filoni di studio che possono contribuire alla sua analisi. Infine, dopo aver delimitato il campo di indagine, individuando le dimensioni e i fattori, riferibili sia alle caratteristiche della struttura urbana sia a quelle individuali, che entrano in gioco nei processi di esclusione legati alla mobilità quotidiana e all'accessibilità, si proporrà una classificazione dei contesti e dei profili individuali che hanno richiamato maggiormente l'interesse della comunità scientifica e delle politiche sociali. Quest'operazione servirà per individuare i contesti spaziali e i profili individuali che riteniamo più interessanti da analizzare e che andranno a costituire il focus della ricerca empirica.

2.1 L'esclusione sociale: definizione e dimensioni

Introducendo la nozione di esclusione sociale si è rilevato il suo carattere polisemico e la mancanza di un accordo su di una sua precisa definizione. Tra le differenti definizioni è possibile però trovare alcuni elementi comuni¹. Infatti, l'esclusione sembra caratterizzarsi per essere l'esito di un processo multidimensionale, che rende conto della complessificazione delle situazioni di bisogno, prendendo in considerazione molteplici fattori causali e aspetti meno materiali rispetto, ad esempio, al concetto di povertà. Inoltre, l'esclusione si concentra sulla partecipazione di un individuo, o un gruppo, ai vari ambiti di cui si compone la società e, perciò, si lega a un'idea di cittadinanza. Infine, essa è una nozione relativa, ossia fa riferimento alle condizioni particolari presenti in ogni società, che determinano una variabilità dell'accezione di cittadinanza e delle dimensioni ritenute significative per la partecipazione di un individuo o di un gruppo alla società.

Per sintetizzare quanto finora detto, una definizione pertinente è quella riadattata da Burchardt *et al.* (1999) fornita da Hine e Mitchell (2001, p.12):

Social exclusion is a process, which causes individuals or groups, who are geographically resident in a society, not to participate in the normal activities of citizens in that society.

Partendo da questa definizione si comprende come per parlare di esclusione sia necessario individuare quali siano le attività considerate come normali in una società e quale sia il livello di partecipazione alle attività sotto il quale sia possibile parlare di esclusione sociale visto che, in un modo o nell'altro, ogni persona sperimenta situazioni in cui la partecipazione alle attività è vincolata e limitata da vari fattori (Farrington 2007).

Per quanto riguarda le attività considerate normali, nonostante esse varino da contesto a contesto, essendo l'esclusione un concetto relativo, è possibile trovare in letteratura degli elementi ricorrenti. Nel capitolo precedente si è visto che, adottando un approccio all'esclusione sociale che trova le sue origini nei lavori di Polanyi (1974), nelle società a capitalismo avanzato sono tre gli ambiti ritenuti centrali per la partecipazione alla formazione sociale: 1) la sfera del mercato, in particolare quello del lavoro; 2) la sfera della redistribuzione (welfare, educazione, salute, casa, ecc.); 3) la sfera della reciprocità, ovvero le relazioni e le reti sociali (Mingione 2004; Musterd *et al.* 2006). Burchardt *et al.*

¹ Per un ulteriore approfondimento del concetto di esclusione si rimanda anche al primo capitolo, paragrafo 1.1.3 e 1.2.5.

(1999) individuano, invece, le seguenti attività: a) di consumo; b) di risparmio; c) produttive; d) politiche; e) sociali. Mentre Lee e Murie (1999) introducono una classificazione ottopartita che aggiunge rispetto alle altre l'esclusione dai circuiti finanziari. Infine, molto importante per il tema che si sta trattando è la proposta di Le Breton (2005) di aggiungere a quelli che considera i tre classici pilastri dell'esclusione (lavoro – formazione-lavoro-reddito, salute e casa), quello della mobilità, in quanto sistema e risorsa divenuti centrali nelle società urbane contemporanee.

Nel presente lavoro proporremo un modello (Fig.2.1) che considera come dimensioni centrali dell'esclusione sociale sia quelle che fanno riferimento alle classiche sfere di inclusione e al concetto di cittadinanza, ovvero lavoro, redistribuzione e reciprocità, sia quelle che rientrano nelle attività di consumo e del tempo libero, come l'accesso ai negozi di alimentari e la partecipazione ad attività sociali, culturali e sportive in quanto ambiti diventati sempre più importanti e, quindi, fondamentali nei processi di inclusione delle società contemporanee e nel determinare il livello della qualità di vita delle persone (SEU 2003).

Inoltre, rispetto alla proposta di considerarla come una sfera a se stante legata ai processi di inclusione e di esclusione, il modello si focalizza sulla mobilità in quanto fattore che può entrare in gioco nell'accesso agli altri ambiti sociali, ma che non costituisce un campo autonomo. In altri termini, pur ipotizzando che la partecipazione di individui e/o gruppi alle sfere sociali individuate abbia una dimensione spaziale e temporale, in particolare, connessa ai trasporti e alla mobilità e, più in generale all'accessibilità, l'esclusione non si riduce ad essa: infatti, può esserci esclusione anche senza chiari e precisi fattori legati ai trasporti, alla mobilità e all'accessibilità (Preston & Rajé 2007), dato che si possono sperimentare processi di esclusione sociale nonostante si abbia un buon accesso ai trasporti e alle opportunità urbane in generale e, viceversa, provare delle difficoltà di accesso alla mobilità e alle opportunità pur in una situazione di buona inclusione sociale (Currie & Delbosc 2010; Lucas 2012). In altri termini, il focus sulla mobilità e l'accessibilità proposto in questo lavoro non esaurisce l'analisi dell'esclusione sociale, intesa come mancata partecipazione e accesso ai vari ambiti sociali. Cionondimeno, la mobilità e l'accessibilità costituiscono delle variabili da tenere in considerazione perché entrano in gioco in questi processi.

Infine, per superare, in parte, le critiche ai discorsi dell'esclusione sociale che evidenziano il carattere normativo di una nozione che si prenderebbe carico di definire quali siano le attività considerate "normali" in una società, possiamo affermare, seguendo

il ragionamento di Farrington e Farrington (2005), che la partecipazione (inclusione) in una società è da intendersi come “opportunità di essere coinvolti in una serie di attività ritenute significative e tipiche di una società”. Questa definizione, infatti, riconosce la libertà/diritto di scegliere, personalmente o collettivamente, a quali attività si voglia partecipare e a quali ambiti sociali essere inclusi. In altri termini, le attività devono essere ritenute significative dall’attore rispetto, però, ai bisogni e ai desideri socialmente e culturalmente ritenuti importanti nel contesto sociale in cui si vive.

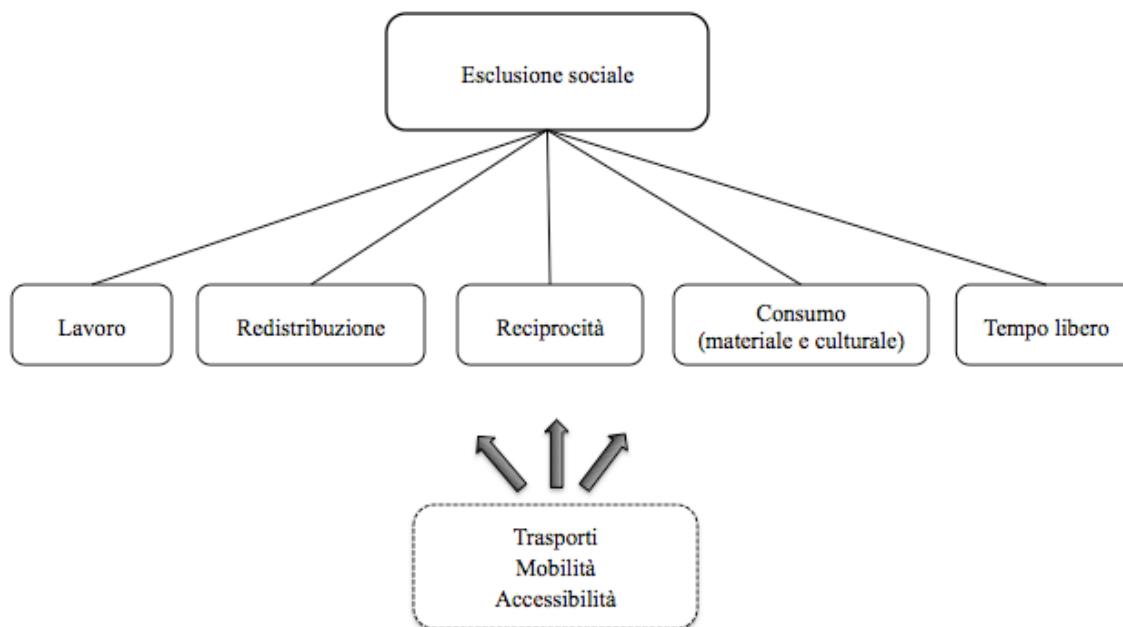


Fig. 2.2 - Le dimensioni dell'esclusione sociale e il potenziale ruolo della mobilità e dell'accessibilità (Fonte: nostra elaborazione).

2.2 La dimensione spazio-temporale dell'esclusione sociale: il contributo dell'accessibilità

Dopo aver definito l'esclusione sociale e gli ambiti da cui si può essere esclusi, in questo paragrafo ci focalizzeremo sulla dimensione spaziale dell'esclusione sociale e vedremo come il contributo della nozione di accessibilità apporti numerosi vantaggi, soprattutto perché consente di «[to] unpack the spatial dimension of social injustice» (Farrington & Farrington 2005, p.9). L'accessibilità, infatti, introduce la considerazione della dimensione spaziale all'interno degli studi sulla giustizia ed esclusione sociale, che si caratterizzano, in generale, per riconoscere un ruolo primario a fattori strutturali tendenzialmente a-spaziali o, almeno, solo incidentalmente spaziali, come il reddito, il titolo di studio, il genere, l'età, ecc. (Farrington & Farrington 2005). Inoltre, la nuova

narrativa dell'accessibilità (Farrington 2007) permette non solo di legare la considerazione della dimensione spaziale ai temi della giustizia sociale, ma anche a quelli della sostenibilità. Infine, come si vedrà, il riferimento all'accessibilità ha un risvolto importante in termini di politiche sia perché è un concetto che può essere considerato in un'accezione normativa e perciò rappresentare un obiettivo che le politiche si pongono di raggiungere, sia perché evidenzia la necessità di integrazione tra politiche settoriali nelle società urbane contemporanee.

Alla base di quanto appena detto vi è una definizione di accessibilità «as the degree to which someone or something is “get-at-able”» (Moseley 1979, p.56 citato in Farrington & Farrington 2005, p.2). Nello specifico, l'accessibilità è intesa come «the ability of people to reach and engage in opportunities and activities» (Farrington & Farrington 2005, p.2). Sempre restando in una prospettiva di messa in capacità (*get-at-ability*) (Fol & Gallez 2013), nella ricerca si adotterà una definizione più precisa di accessibilità intesa come,

The ability of individuals to easily reach desired goods, services, activities and destinations at appropriate times using an integrated transport system without being restricted by physical, financial, [...] safety [, social, or temporal] concerns (adattamento da Wixey *et al.* 2005 citato in Fol & Gallez 2012).

Questa definizione evidenzia le varie componenti dell'accessibilità (Fol & Gallez 2012), la quale non è più solamente un attributo riferibile ai luoghi, ma una nozione che riguarda tanto i luoghi quanto le persone e, come si vedrà, le loro caratteristiche, progetti, competenze, risorse e vincoli. Inoltre, la definizione sottolinea il ruolo centrale assunto dai trasporti, dalla mobilità e dalla dimensione temporale per poter raggiungere i luoghi in cui le opportunità urbane sono dislocate, ma considera anche l'influenza di altri fattori quali l'età, il genere, il reddito e il desiderio, ovvero ciò che si vuole raggiungere o che nella società in cui si vive è ritenuto importante per essere inclusi. In termini di esclusione sociale, la definizione può essere declinata come

La capacità delle persone a raggiungere e prendere parte alle attività ritenute normali di una società (Farrington 2007, p.320) in tempi appropriati e facendo uso di un sistema di trasporto integrato e senza essere limitati da vincoli di natura fisica, finanziaria, sociale, temporale o relativi alla sicurezza.

In altri termini, nel nostro schema teorico l'accessibilità rappresenta una delle condizioni necessarie, ma non sufficienti, per essere inclusi in una società. Infatti, definendo l'inclusione sociale come l'opposto dell'esclusione², ossia come la condizione di partecipazione delle persone in una società, la considerazione dell'accessibilità permette di focalizzarsi sul ruolo giocato dalla dimensione spaziale (e temporale), un fattore che si aggiunge a quelli sociali (e strutturali) nel garantire, o meno, la possibilità di essere coinvolti in una serie di attività tipiche di una società. Quanto appena detto implica che l'accessibilità sia un prerequisito di una società più giusta, perché più inclusiva. Infatti, lo schema concettuale in cui ci poniamo può essere sintetizzato come segue:

Greater social justice cannot be achieved without greater social inclusion, which requires that people have access to a range of activities regarded as typical of their society; greater social inclusion requires greater accessibility which often (but emphatically not inevitably) implies mobility and transport use. This is not to say, of course, that social inclusion of itself achieves greater social justice, and particularly it is not to say that accessibility of itself achieves social inclusion. The discussion considers the ideas and relationships in this framework, and also relates the ideas to concepts of sustainability (Farrington & Farrington 2005, p.2).

In altri termini, nell'accezione più ampia e normativa che si sta proponendo, l'accessibilità si lega al tema della giustizia sociale e dell'equità socio-spaziale, rappresentando una parte del diritto alla città (Fol & Gallez 2013), inteso come possibilità per gli individui e i gruppi sociali di entrare in contatto con le opportunità e di costruire uno spazio-tempo adeguato e appropriato in base ai propri bisogni e alle proprie esigenze (Lefebvre 1968; Daconto 2012). La nozione di accessibilità, quindi, è in grado di interrogare le modalità di messa in opera dell'equità e della giustizia socio-spaziale (Fol & Gallez 2013).

² Come evidenziato da Farrington (2007), considerare l'inclusione sociale in maniera negativa, come opposto dell'esclusione sociale, pone un problema in quanto l'inclusione sociale andrebbe propriamente concettualizzata indipendentemente dall'esclusione (Cameron 2006), soprattutto per evitare che il dibattito sull'inclusione/esclusione sociale diventi «an exercise in normative boundary setting - a means of distinguishing between a form of social being characterized by normality, morality, responsibility, independence and competitiveness and a form of social being marked by difference, redundancy, pathology, immorality and obsolescence (Bauman, 1998)» (Cameron 2006, p.401). Pur riconoscendo la persistenza di questo aspetto critico nel dibattito sull'esclusione sociale, come evidenziato alla fine del paragrafo precedente, per superare questa criticità del dibattito sull'esclusione sociale (il carattere normativo di una nozione che si prenderebbe carico di definire quali siano le attività considerate "normali" in una società), nella ricerca si considererà la partecipazione (inclusione) in una società come un'opportunità, riconoscendo così la libertà/diritto di scegliere a quali attività e ambiti sociali si voglia accedere.

Inoltre, l'accessibilità permette di fare un ponte con il tema della sostenibilità che, come si è visto nel capitolo precedente, è diventato un paradigma in cui va calato ogni discorso sull'esclusione e sulla giustizia sociale. Infatti, essendo una delle condizioni di una società più giusta, l'accessibilità è una delle condizioni per una società sostenibile socialmente. In più, implicando sia la mobilità e i trasporti che la prossimità e la pianificazione urbana, l'accessibilità è in grado di legarsi più adeguatamente alla sostenibilità ambientale rispetto, ad esempio, al mero focus sulla mobilità e sugli spostamenti. Infatti, ragionando in termini di capacità a raggiungere e prendere parte alle attività, l'accessibilità permette di focalizzarsi su tutte le condizioni in grado di migliorare la capacità ad accedere, non solamente quelle legate alla mobilità e ai trasporti, che hanno un impatto importante sulla sostenibilità ambientale delle società urbane. In questo senso, l'utilizzo dell'accessibilità come strumento concettuale per l'analisi della dimensione spaziale e temporale dell'esclusione sociale ci sembra una strada particolarmente promettente, rispetto a quella che si focalizza maggiormente sulla mobilità. Quanto appena detto non significa che nella nuova "narrativa" dell'accessibilità non ci sia posto per un discorso sulle mobilità. Al contrario, il concetto di accessibilità continua a riconoscere «the significant role that mobility plays, and will continue to play, in achieving the spectrum of people's needs for reaching and participating in activities, services and opportunities» (Farrington 2007, p.327).

Pur essendo due concetti complementari, l'accessibilità rispetto alla mobilità si dimostra più utile anche in termini di politiche. In primo luogo, sottolineando il ruolo della dimensione spaziale, il concetto arricchisce la comprensione dei processi di esclusione sociale e, quindi, è anche la base per politiche sociali più pertinenti. In secondo luogo, nel suo carattere normativo, l'accessibilità può essere considerata come un obiettivo da "dover" raggiungere mediante le politiche. Inoltre, in quanto obiettivo, l'accessibilità può tradursi, ad esempio, nell'individuazione di soglie³ di accessibilità che, pur non esaurendo la complessità del concetto di accessibilità, possono dare delle indicazioni rispetto alle situazioni in cui possono crearsi delle situazioni di vulnerabilità che poi possono portare all'esclusione sociale. Infine, l'accessibilità è un tema che rimanda a diversi ambiti di intervento, quali le politiche urbanistiche, temporali, di trasporto e sociali, solo per fare alcuni esempi. Quindi, il focus sull'accessibilità implica il passaggio a un'integrazione

³ In particolare, per soglie di accessibilità intendiamo la quantificazione delle opportunità disponibili a determinati individui o gruppi e della loro capacità a raggiungerle tramite i trasporti o altri mezzi (a un costo temporale, monetario o relativo a un altro vincolo). Per approfondire questo argomento si rimanda al paragrafo 2.3.3 del presente capitolo.

effettiva delle diverse politiche settoriali, in quanto questa sembra l'unica strada percorribile per un miglioramento dell'accessibilità e, quindi, per favorire l'inclusione sociale.

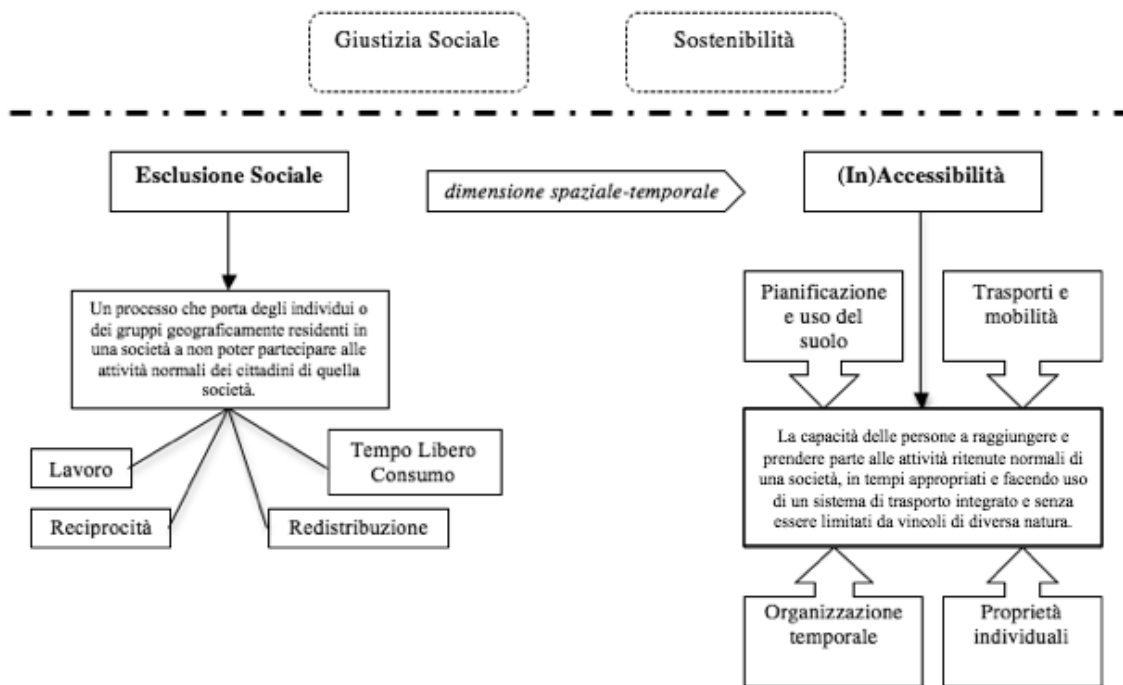


Fig.2.2 - La dimensione spaziale dell'esclusione, l'accessibilità e le sue determinanti (Fonte: nostra elaborazione).

Dopo aver evidenziato la stretta relazione che intercorre tra la concettualizzazione dell'esclusione sociale e dell'accessibilità, è il momento di concentrarsi sull'influenza dell'accessibilità nei processi di esclusione sociale; quali sono i fattori che impediscono, o rendono difficoltoso, l'accesso al lavoro, alla formazione, alla salute, alle reti sociali, alle attività di consumo e del tempo libero?

Innanzitutto, può esserci un'esclusione dalla sfera lavorativa quando alla scarsità di posti di lavoro disponibili nella prossimità si aggiunge una scarsa accessibilità (spaziale e temporale) al mercato del lavoro attraverso i mezzi di trasporto. In questa situazione, ad esempio, una persona può trovarsi nell'impossibilità di raggiungere un posto o un colloquio di lavoro, un centro che dirama informazioni sulle opportunità di lavoro, ecc. (Gaffron *et al.* 2001; Kenyon *et al.* 2002). Inoltre, quanto appena detto assume ancora più importanza se si considerano le trasformazioni del mercato del lavoro, in particolare l'affermazione di tipi di lavoro come il part-time o che si svolgono al di fuori degli orari di punta classici, come i lavori notturni e su turni.

Inoltre, l'esclusione dal mercato del lavoro per ragioni legate all'accessibilità può

ripercuotersi evidentemente anche in altre sfere, come quella economica (mancanza di reddito) e del welfare, visto che in alcuni regimi nazionali gli *entitlements* e le prestazioni sono legati all'attività lavorativa. Questo legame tra lavoro e welfare è diventato ancora più forte con il progressivo passaggio dalle politiche sociali di welfare a quelle di *workfare* (Fol 2009). Infatti, per ricevere aiuti, indennità e sussidi sempre più viene richiesto alla persona di partecipare ad attività di formazione e di inserirsi nel mercato del lavoro. In altri termini, con l'avvento delle politiche attive del lavoro, l'accesso all'impiego diventa parte essenziale di un'agenda di welfare molto più ampia (Lucas *et al.* 2006), determinando l'accesso anche ad altre protezioni sociali.

Passando a considerare più propriamente la sfera della redistribuzione, innanzitutto, si può affermare che problemi di accessibilità possono sorgere e rendere difficile un contatto con le istituzioni del welfare, i servizi sociali, ecc. di cui si può avere potenzialmente bisogno (Gaffron *et al.* 2001). Come si è visto, è possibile far rientrare all'interno della sfera redistributiva anche l'educazione e la salute. Anche in questi casi si può ipotizzare un'esclusione prodotta da problemi di accessibilità, per esempio, alle scuole, alle università e ai centri di formazione (Lucas 2004). È però l'ambito della salute che ha richiamato maggiormente l'attenzione dei ricercatori che si occupano di mobilità e di accessibilità. In questa sfera, infatti, si segnalano dei problemi di accessibilità legati alla centralizzazione dei servizi sanitari e a una carente offerta di mobilità che toccano principalmente le donne a basso reddito e senza disponibilità dell'automobile (Gaffron *et al.* 2001).

Esiste una dimensione collegata all'accessibilità anche nell'esclusione dalla sfera della reciprocità. Infatti, le difficoltà a spostarsi o le barriere legate alla dimensione temporale, come la scarsità di tempo a disposizione o problemi di sincronizzazione, possono ridurre l'accesso alle reti sociali in cui gli individui sono inseriti, ovvero ai propri familiari, colleghi e amici (Kenyon *et al.* 2002). Questo aspetto assume particolare importanza soprattutto nelle situazioni in cui i contatti sociali non sono accessibili nella prossimità dei propri spazi di vita, un'eventualità sempre più frequente nelle società urbane contemporanee, in cui le reti sociali perdono l'attributo della prossimità spaziale (Larsen *et al.* 2006). Il mancato accesso alla propria cerchia di familiari, amici e conoscenti può determinare quindi delle situazioni di isolamento sociale che possono influenzare, più in generale, la partecipazione degli individui a altre attività sociali.

Un'altra dimensione dell'esclusione legata all'accessibilità è quella delle attività di consumo. In questo caso, è preso in considerazione il mancato accesso ai negozi, ai servizi essenziali e alle strutture e attività per il tempo libero, che rappresentano nelle società

contemporanee delle forme importanti di svago, di interazione sociale ma anche fonti di identità (Kenyon *et al.* 2002). Nelle città contemporanee la partecipazione a queste attività richiede sempre più degli spostamenti e, quindi, la mobilità delle persone, in particolare a causa della ridistribuzione spaziale delle opportunità di consumo e del tempo libero ai margini della città, in aree periurbane o suburbane in cui si sono formate delle nuove centralità, o nei nuclei centrali, che rappresentano soprattutto nelle città europee ancora dei luoghi di concentrazione di queste attività ma che, parallelamente, vedono calare la popolazione residente. Il fattore mobilità assume ancora più importanza se si considera che la presenza di queste attività nella prossimità dello spazio di residenza si associ, spesso, ad una minor scelta per quanto riguarda il tipo e la qualità delle attività e per il costo di esse (Kenyon *et al.* 2002).

Da quanto detto, riassunto nella Tab.2.1, si evince che i processi di esclusione sociale possano essere la risultante di una mancanza o di una difficoltosa accessibilità. In altri termini, l'accessibilità può essere un fattore che entra direttamente in gioco nei processi di esclusione. Come ben sottolineato da Kenyon *et al.* (2003), però, la mobilità e, quindi, anche l'accessibilità, possono assumere anche un ruolo indiretto nell'esclusione, in quanto possono rinforzare situazioni di vulnerabilità e processi di esclusione legati ad altri fattori. Come verrà approfondito successivamente, non è un caso, infatti, che i profili dei gruppi e delle persone che la letteratura ci restituisce come maggiormente sensibili ai problemi di accessibilità si caratterizzino per altre forme di vulnerabilità.

Dimensioni Esclusione Sociale	Esempi influenza accessibilità
Lavoro	<p>Scarsità posti di lavoro nella prossimità e inaccessibilità ad altri posti attraverso i mezzi di trasporto.</p> <p>Impossibilità di accettare lavori in determinati orari (es. notturni) a causa dell'assenza di collegamenti in quelle ore.</p> <p>Inaccessibilità al lavoro influenza anche accesso a sfera della redistribuzione in contesto di welfare.</p>
Redistribuzione	<p>Inaccessibilità a istituzioni di welfare, scuole e centri di formazione e strutture sanitarie per la loro non presenza nella prossimità e per la difficoltà a raggiungerle tramite la mobilità (costi economici e temporali spostamenti; assenza collegamenti; ecc.).</p>
Reciprocità	<p>Mancanza di tempo o problemi di sincronizzazione impediscono di incontrare i componenti della propria rete sociale (amici, familiari, colleghi).</p> <p>Incontrare i membri della propria rete sociale non risulta possibile a causa delle difficoltà a raggiungerli e a essere raggiunti attraverso l'offerta di mobilità.</p>
Consumo, Tempo Libero	<p>Assenza di strutture, servizi, opportunità nella prossimità e loro inaccessibilità (spaziale e temporale) tramite mezzi di trasporto.</p>

Tab.2.1 – Le dimensioni dell'esclusione e alcuni esempi del ruolo svolto dall'accessibilità (Fonte: nostra elaborazione da Kenyon *et al.* 2003).

2.3 Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale. Definizioni, contesti di affermazione della problematica e approcci al tema

Nel paragrafo precedente si è accennato al ruolo che l'accessibilità e le sue quattro dimensioni (mobilità, uso del suolo, tempo, individuo) possono avere nell'influenzare la partecipazione degli individui e dei gruppi ad ambiti sociali che rientrano nella nozione di esclusione sociale. In questa sede, l'obiettivo è di focalizzarsi più approfonditamente sull'esclusione sociale legata all'accessibilità (e alle sue componenti) e di precisare i contesti in cui si è affermata questa problematica di ricerca, nonché i contributi apportati da diverse discipline e approcci.

Innanzitutto, occorre evidenziare che la problematica della dimensione spazio-temporale dell'esclusione sociale non si è affermata in tutti i Paesi e in ogni agenda politica. La formazione di un campo di ricerca e di azione politica su questi temi, infatti, è avvenuta a partire dagli anni '90 del secolo scorso soprattutto in Francia e nel Regno Unito, ovvero i paesi dove si è affermato con più forza, è bene ricordarlo, il concetto di esclusione sociale. Nel Regno Unito, una tappa fondamentale per l'affermazione della problematica dell'esclusione, e in particolare dell'attenzione verso la sua dimensione spaziale legata alla mobilità e all'accessibilità, può essere individuata nell'avvento del governo laburista di Tony Blair e nell'istituzione della Social Exclusion Unit (SEU), che nel 2003 ha pubblicato il famoso report "Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion". In Francia, invece, l'attenzione verso il tema dell'esclusione legata ai trasporti, alla mobilità e all'accessibilità è stata riconosciuta agli inizi degli anni '90 con la Politique de la Ville (Guidez & Racineux 1999). Da un lato, il tema si è associato ai problemi legati ai quartieri definiti in difficoltà o sensibili, ovvero a dei contesti di vita tendenzialmente periferici e con delle supposte carenze nell'offerta di trasporto e di servizi/opportunità, che potenzialmente possono generare dei processi di isolamento e di esclusione sociale. Dall'altro lato, più in generale, la questione dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità ha assunto importanza con l'affermazione delle politiche *de l'insertion*, che avevano individuato un collegamento tra le difficoltà di accesso al lavoro delle popolazioni precarie e quelle di spostamento e di mobilità. Sia nel Regno Unito che in Francia, è a partire dagli studi sui problemi di accesso delle popolazioni precarie che, oltre al tema generale dell'esclusione sociale legata alla mobilità, si è cominciato a approfondire quello delle competenze di mobilità e a esplorare un senso più ampio del concetto di accessibilità (SEU 2003; Orfeuill 2004; Le Breton 2005;

Lucas *et al.* 2006).

La mancanza di un dibattito specifico sull'esclusione legata all'accessibilità in altri Paesi e momenti storici non significa però che le medesime problematiche non siano state trattate anche altrove. Ad esempio, il concetto di esclusione non è utilizzato in paesi come gli Stati Uniti, il Canada o ancora la Germania (Lucas 2004), ma è comunque possibile ritrovare delle sovrapposizioni: ad esempio, negli Stati Uniti ciò è possibile facendo riferimento al dibattito intorno alla giustizia ambientale (Lucas 2004). Inoltre, da un punto di vista temporale, analisi e politiche che hanno trattato la questione dei trasporti e dell'accessibilità ai servizi e alle opportunità urbane si ritrovano anche in precedenza all'emergere nel dibattito accademico e politico sul tema specifico che si sta trattando. Ad esempio, gli studi sugli effetti di quartiere, sui "ghetti" e sullo *spatial mismatch* (Kain 1968), apparsi molto tempo prima di quelli sull'esclusione legata alla mobilità, sottolineano come l'isolamento e la scarsa accessibilità che caratterizzano alcune aree urbane si traduca in uno svantaggio economico per i residenti e in un'inaccessibilità al mercato del lavoro. Inoltre, le politiche temporali sono nate nella seconda metà degli anni '80 in Italia e si occupano principalmente del tema della conciliazione dei tempi (di lavoro, familiare e individuale), un aspetto centrale in ogni discorso sull'accessibilità. In generale, anche la pianificazione urbanistica e quella dei trasporti si sono occupate di temi vicini a quelli che si affronteranno nella tesi, in particolare per quanto riguarda la distribuzione dei servizi sul territorio e dell'offerta di mobilità.

Quanto appena detto è utile per la costruzione dello schema concettuale che si utilizzerà nella parte empirica, in quanto invita a considerare i contributi provenienti da varie discipline, approcci e periodi storici. Infatti, come si è visto nel primo capitolo, l'accessibilità, ovvero il concetto più importante quando si parla di esclusione sociale, dipende non solo dal sistema di trasporti e dalla mobilità, ma anche dall'uso del suolo e dalla distribuzione delle residenze e delle opportunità sul territorio, dall'organizzazione temporale delle risorse urbane e dalle proprietà individuali. È quindi riduttivo considerare solo gli studi sulla mobilità e sui trasporti, nonostante questo filone di studio si concentri su una delle dimensioni centrali dell'accessibilità e, inoltre, abbia contribuito consistentemente alla sua concettualizzazione teorica.

Nei paragrafi che seguono, si sottolineeranno gli elementi utili alla costruzione dello schema concettuale che si userà nella ricerca che provengono da varie discipline e approcci. In particolare, si divideranno i contributi in studi su: a) i trasporti e la mobilità; b) il tempo e le attività; c) l'accessibilità.

2.3.1 Il contributo degli studi sui trasporti e sulla mobilità

In letteratura è possibile rinvenire una pluralità di definizioni⁴ del concetto di esclusione sociale legato alla mobilità. Nel presente lavoro si adotterà la seguente:

The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility (Kenyon *et al.* 2002, pp.210–211).

Seppure non completamente soddisfacente, come ogni definizione, essa permette di mettere in risalto degli aspetti centrali per l'analisi di questa problematica. In primo luogo, la definizione sottolinea l'importanza del concetto di accessibilità nello studio dell'esclusione sociale legata alla mobilità. Infatti, ragionando in termini di esclusione e di mancata partecipazione alle sfere sociali e alle attività ciò che fa la differenza è la scarsa accessibilità alle opportunità urbane più che l'assenza di mobilità (Kenyon *et al.* 2003; Preston & Rajé 2007; Shergold & Parkhurst 2012), anche se l'accessibilità comporta sempre qualche livello di mobilità (Borlini & Memo 2009). Quanto appena detto implica che discorsi e ipotesi sull'esclusione sociale che siano fondati sulla mera considerazione del livello di mobilità delle persone non siano sufficienti; infatti, un'analisi dell'esclusione che si basi solo su delle misure costruite sulle distanze percorse, sulla quantità di tragitti effettuati o sui mezzi di trasporto utilizzati non può restituire, da sola, nessuna immagine utile a comprendere i processi in gioco e i fattori che determinano la mancata partecipazione agli ambiti sociali. Ad esempio, in uno studio condotto in città statunitensi, Handy (2002) evidenzia come possano sussistere situazioni caratterizzate sia da buona accessibilità e scarsa mobilità, sia da scarsa accessibilità e buona mobilità. In sintesi, per contrastare l'esclusione sociale è più importante aumentare l'accessibilità agli ambiti sociali e alle opportunità urbane più che la mobilità (Ross 2000; Kenyon *et al.* 2003) anche se, in certe situazioni, il miglioramento dell'accessibilità si associa fortemente al potenziamento dell'offerta di mobilità e alla promozione della mobilità delle persone, ad esempio attraverso lo sviluppo delle loro competenze.

⁴ Per una rassegna delle varie definizioni emerse si rimanda a Rajé (2003) e Ureta (2008).

In secondo luogo, la definizione evidenzia come l'esclusione sociale legata alla mobilità si manifesti in società in cui la mobilità rappresenta una norma sociale e che sono costruite attorno all'assunto di un'alta mobilità. Questo è un aspetto molto importante da tenere in considerazione in quanto molti lavori hanno messo in mostra che nelle società urbane contemporanee la mobilità rappresenti sia un'esigenza legata all'inclusione sociale, sia un valore (Bacqué & Fol 2007). Infatti, nelle società contemporanee la mobilità si erge a ideologia (Mincke & Montulet 2010), a norma e valore positivo del nuovo spirito del capitalismo (Boltanski & Chiapello 1999), in cui è la figura del nomade, che si caratterizza per la sua capacità a spostarsi senza ostacoli in un mondo che esige sempre più flessibilità, a divenire centrale. Quanto appena detto diventa ancora più chiaro se si pensa al mondo del lavoro e all'affermazione del concetto di flessibilità. Anche spostando l'attenzione alla dimensione urbana, la mobilità sembra essere diventata condizione di adattamento e partecipazione alla città emergente (Dubois-Taine & Chalas 1997) e all'urbanesimo come modo di vita (Remy & Voyé 1992). Sono molte, infatti, le analisi (Remy & Voyé 1992; Dubois-Taine & Chalas 1997; Ascher 1998; Le Breton 2005) che sostengono che gli individui non in grado di muoversi secondo le esigenze della società contemporanea sarebbero sottoposti a un rischio crescente di precarizzazione e di marginalizzazione (Fol 2009). Altre ricerche, però, hanno evidenziato che nelle società urbane occidentali si sia passati dalla constatazione dell'importanza della mobilità a un'ingiunzione a essere mobili (Bacqué & Fol 2007), anche quando questo non è direttamente legato all'inclusione dei soggetti. In altri termini, l'affermazione di un diritto alla mobilità (Orfeuil 2011; Lévy 2011; Kaufmann 2011) può associarsi a una valorizzazione acritica della mobilità e degli stili di vita a essa connessi. A questo proposito, il modello proposto da Lucas (2012, p.107), visibile in Fig.2.3, è adatto a prendere in considerazione anche quest'aspetto e consente una trattazione più generale dell'esclusione sociale legata alla mobilità.

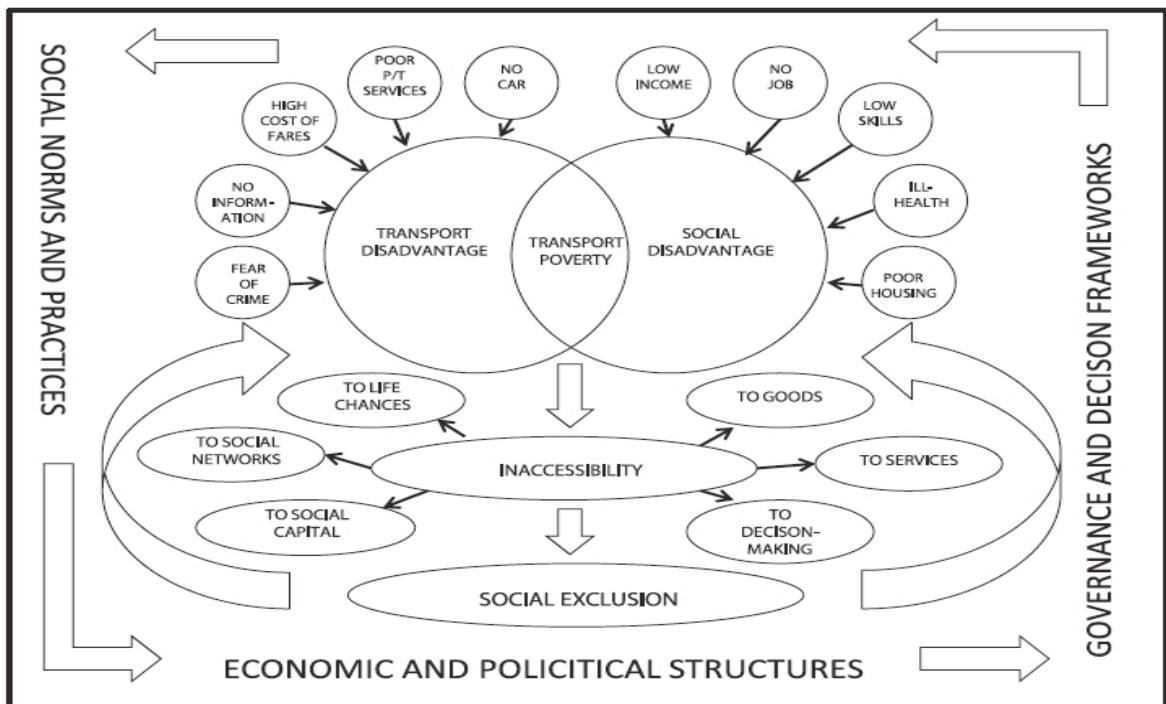


Fig.2.3 - Relazione tra svantaggio trasportistico e sociale ed esclusione sociale (Fonte: Lucas 2012, p.107).

Passando ad analizzare quello che nello schema di Lucas (Fig.2.3) è denominato “svantaggio trasportistico”, occorre fare riferimento a uno studio di Church *et al.* (2000), molto citato in letteratura, che ha individuato sette forme di esclusione dal sistema di trasporti. Infatti, può esistere un’esclusione:

- 1) *Fisica*, legata alle barriere architettoniche prodotte dall’ambiente costruito e dal sistema di trasporto che impediscono l’accesso a certi luoghi e l’uso delle infrastrutture di trasporto;
- 2) *Geografica*, che tocca le aree isolate e inaccessibili a causa di una povera offerta di mobilità e di collegamenti e in cui i soggetti, quindi, potrebbero avere difficoltà a spostarsi;
- 3) *Dai servizi*, che si lega alla mancanza di servizi, negozi e opportunità nella prossimità delle aree di residenza degli individui e si associa ad alti costi (temporali ed economici) di spostamento;
- 4) *Economica*, legata alle difficoltà a spostarsi per accedere a un lavoro per problemi dovuti ai costi economici degli spostamenti;
- 5) *Temporale*, dovuta alla mancanza di tempo per effettuare spostamenti e che ha l’effetto impedire la partecipazione a certe attività;

- 6) *Legata alla paura*, una forma che caratterizza quelle situazioni in cui non si utilizza il trasporto pubblico, per esempio, per la paura della copresenza tra estranei negli spazi pubblici;
- 7) *Spaziale*, che fa riferimento a quelle forme di gestione, controllo e sorveglianza dello spazio che portano a escludere certi gruppi e persone dall'utilizzo degli spazi (pubblici e semi-pubblici) della rete di trasporti.

Come risulta chiaro queste forme sono interrelate tra loro: ad esempio, l'assenza di servizi e opportunità nella prossimità aumenta il bisogno di spostarsi, ma questa domanda di mobilità potrebbe rimanere non soddisfatta a causa dei vincoli temporali ed economici che impediscono di accedere all'offerta di mobilità, ecc.

Inoltre, questa classificazione, considerando anche fattori soggettivi (es. paura, scarsità di risorse monetarie, mancanza di tempo, ecc.), permette di introdurre un filone di studi sulla mobilità che ha avuto il merito di spostare l'attenzione sui soggetti, le loro competenze, risorse, abitudini e bisogni. Infatti, come si evince dalla Fig.2.3, è dall'incrocio tra svantaggio trasportistico e svantaggio sociale, ossia dalla contemporanea considerazione di fattori strutturali e delle caratteristiche individuali, che si produce la "povertà" legata ai trasporti che, a sua volta, può generare inaccessibilità e quindi esclusione da ambiti importanti della vita sociale.

In particolare, gli approcci che si focalizzano sull'attore sociale evidenziano come l'esclusione sociale possa prodursi a causa dell'ineguale distribuzione di risorse di accesso alla mobilità e, in generale, alla presenza di vincoli che ostacolano l'utilizzo di queste risorse (Colleoni 2008). Come messo in evidenza da Cass *et al.* (2005), tra le risorse di accesso alla mobilità si possono annoverare quelle:

- *Finanziarie*, perché ogni forma di trasporto implica un costo monetario;
- *Fisiche*, perché le inabilità fisiche e di movimento possono ostacolare la mobilità delle persone;
- *Organizzative*, che riguardano le capacità a organizzare, negoziare e sincronizzare gli spostamenti e le attività con gli altri, ad esempio con i componenti del proprio nucleo familiare, ecc.;
- *Temporali*, che fanno riferimento ai vari gradi di sovranità temporale degli individui, alla loro capacità e libertà di gestire il tempo;

Rispetto alla classificazione proposta da Cass *et al.*, è possibile aggiungere anche le risorse *relazionali*, ovvero quelle risorse che gli individui possono ottenere tramite la rete di relazioni sociali. In altri termini, oltre a rappresentare uno dei motivi che spingono le

persone a spostarsi (Dugundji *et al.* 2011; Frei *et al.* 2009; Urry 2007; Cass *et al.* 2005), i legami sociali delle persone sono anche un'importante risorsa per implementare la propria mobilità attraverso la mobilitazione dei propri legami (Schwanen 2008; Frei *et al.* 2009; Kellerman 2012), ovvero tramite il proprio capitale sociale (Andreotti 2009). Nello specifico, queste reti di supporto informale alla mobilità sono state osservate nei gruppi sociali maggiormente deprivati di capitale economico (Fol 2009; Meissonnier 2011; Grieco 1995) e nelle popolazioni considerate vulnerabili quali: i nuclei familiari a doppio reddito con bambini, che tramite l'attivazione delle reti di supporto riescono a superare i vincoli spazio-temporali (Hägerstrand 1970)⁵ e a gestire l'incertezza nella programmazione delle attività (Schwanen 2008); le giovani donne con figli, che attivando la propria rete riescono a ottenere dei passaggi e ad evitare processi di *distance decay* (Fritze 2007). In altri termini, tutti questi soggetti riescono a compensare bassi livelli di accessibilità diretta con un'accessibilità indiretta (Hine & Grieco 2003; Kellerman 2012), mobilitando soprattutto i propri legami forti, ossia i familiari e gli amici (Granovetter 1973). Inoltre, come sottolineano Ohnmacht *et al.* (2009) questo tipo di supporto basato sulla mobilitazione dei legami forti si sviluppa prevalentemente nella prossimità spaziale, in quanto è a questa scala che si possono mantenere più facilmente i contatti da attivare in caso di necessità. In questo senso, è importante distinguere tra una vulnerabilità legata alla mobilità *clustered* e *scattered* (Hine & Grieco 2003), perché nell'ultimo caso gli attori sociali potrebbero non contare sul supporto proveniente dall'appartenenza a una rete di relazioni (Shergold & Parkhurst 2012). In altri termini, a parità di condizioni di vulnerabilità, la concentrazione spazio-temporale può non solo implicare il raggiungimento di una massa critica di domanda di mobilità e accessibilità necessaria all'implementazione di nuovi servizi, ma anche la possibilità di un più facile accesso alla propria rete sociale, e alle sue risorse, dovuto appunto alla concentrazione spazio-temporale; elementi che si perderebbero se la vulnerabilità fosse spazio-temporalmente dispersa.

Sempre dal punto di vista dell'attore sociale, di estremo interesse è l'introduzione in questo campo di studi della nozione di *motility* (Kaufmann 2002) definita⁶ come,

⁵ In particolare, Hägerstrand individua 3 tipi di vincoli: *capability constraints* (restrizioni fisiche e strumentali); *coupling constraints* (relativi al bisogno di ogni persona di associarsi ad altre persone e/o oggetti); *authority constraints* (leggi, regole, norme). Per una più ampia trattazione di questi vincoli si rimanda al paragrafo 2.2.2 del presente capitolo.

⁶ Come evidenziato da Kellerman (2012), Kaufmann e colleghi hanno fornito sei differenti definizioni del concetto di motilità, che rappresentano in parte il riflesso di un'evoluzione concettuale rispetto alla natura della motilità. Nel presente lavoro si farà riferimento alla motilità intesa come una caratteristica dei soggetti che include sia le mobilità potenziali sia quelle agite.

How an individual or group takes possession of the realm of possibilities for mobility and builds on it to develop personal projects (Flamm & Kaufmann 2006, p.168).

Secondo Kaufmann e colleghi (Kaufmann 2002; Kaufmann *et al.* 2004), sono tre i principali e interdipendenti fattori che determinano la motilità di una persona:

1) l'*accesso*, che include le *opzioni*, ovvero la gamma di mezzi di trasporto disponibili, la gamma di mezzi di comunicazione disponibili e la gamma di servizi e opportunità accessibili, e le *condizioni*, ovvero l'accessibilità delle opzioni che può essere ostacolata da barriere di tipo economico, temporale, organizzativo, relazionale, ecc.;

2) le *competenze*, ovvero le capacità e le abilità legate al movimento, quali l'abilità fisica, le competenze acquisite relative alle regole e alla regolamentazione del movimento (ad es. la patente) e le capacità organizzative (ad es. programmare e sincronizzare le attività, acquisire informazioni e competenze);

3) l'*appropriazione cognitiva*, ovvero la maniera in cui gli attori interpretano l'accesso e le competenze e fanno propria una scelta, che comprende anche l'opzione di non agire, in quanto il potenziale non necessariamente è trasformato in spostamento.

Box 2.1 - Motilità come capitale di mobilità?

In un famoso articolo, V. Kaufmann e colleghi (2004) propongono di considerare la motilità come una forma di capitale. La concettualizzazione della mobilità, ma anche dello spazio (Lévy 2003), come capitale ha suscitato un'accesa controversia tra i sostenitori del capitale di mobilità o del capitale spaziale e chi ritiene un errore aggiungere ulteriori capitali alla classica teorizzazione bourdieusiana (Bourdieu 1986; Ripoll & Veschambre 2005; Ripoll 2012; Borja *et al.* 2012). In questo box, l'obiettivo è di approfondire il dibattito e di prendere una posizione sul tema.

Secondo i sostenitori della motilità come capitale, l'introduzione nelle scienze sociali di un nuovo tipo di capitale sarebbe giustificata dal fatto che, con l'affermazione del nuovo spirito del capitalismo (Boltanski & Chiapello 1999), la capacità a muoversi nello spazio-tempo sarebbe diventata una risorsa importante per l'inclusione e il posizionamento sociale degli individui e che essa non possa essere analizzata come una semplice combinazione di altri tipi di capitale: economico, sociale e culturale (Kaufmann & Maksim 2012).

Inoltre, il capitale di mobilità avrebbe le caratteristiche comuni a ogni forma di capitale, ovvero è inegualmente distribuito, può essere accumulato, convertito in altre forme di capitale e trasmesso. Innanzitutto, per quanto riguarda l'inequiva distribuzione, gli individui possono essere più o meno dotati, e dotati in modi differenti, della capacità a muoversi nello spazio-tempo. In secondo luogo, il principio di accumulazione è garantito dalla distinzione operata tra mobilità potenziale ed effettiva. La motilità, infatti, essendo definita come potenzialità, si focalizza appunto sulle risorse disponibili per muoversi: risorse che possono anche essere accumulate e conservate per sviluppare progetti futuri. Inoltre, la ricerca sulla motilità ha individuato anche dei meccanismi di trasformazione in altri tipi di capitale, che tendono ad accentuare o compensare le disuguaglianze indotte da altre forme di capitale (Fig.2.4).

Infine, nel caso della mobilità il principio di trasmissione può fare riferimento, ad esempio, alle forme di prestito e condivisione delle opzioni di mobilità.

In sintesi, la ricerca sulla motilità ha parzialmente dimostrato che la capacità a spostarsi nello spazio-tempo possa influenzare i capitali a disposizione degli individui e, di conseguenza, la loro mobilità sociale (Kaufmann & Montulet 2008). In altri termini, attraverso la propria capacità a spostarsi gli individui possono accedere a differenti risorse che possono essere, successivamente, usate per posizionarsi all'interno della società.

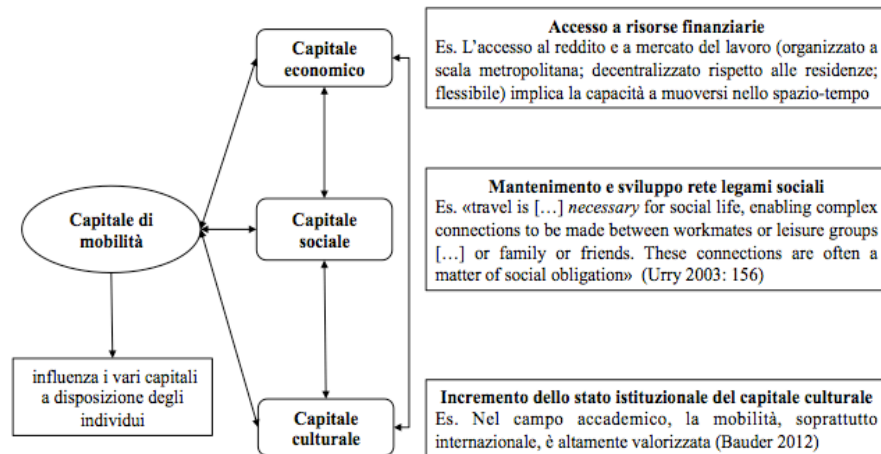


Fig. 3.4 – Alcune forme di conversione tra capitale di mobilità e altri tipi di capitale (Fonte: nostra elaborazione).

Secondo chi scrive, il maggior problema legato alla concettualizzazione della motilità come forma di capitale risiede, in particolare, nell'incompatibilità con un altro concetto della teoria dei capitali (Bourdieu 2010), quello di campo. Nella prospettiva di Bourdieu, ogni capitale presuppone l'esistenza di un campo autonomo in cui è possibile osservare la sua profittabilità: un campo strutturato, caratterizzato da iniqua distribuzione, in cui gli individui lottano per guadagnare posizioni sociali più vantaggiose. In altri termini, come sottolineano diversi autori (Ripoll & Veschambre 2005; Ripoll 2012; Borja *et al.* 2012), l'aspetto critico della teorizzazione della mobilità (Kaufmann *et al.* 2004) e dello spazio (Lévy 2003) come capitali riguarda l'assunto che la mobilità, lo spazio-tempo, la città siano campi in termini bourdieusiani. Ciò significa, infatti, che si accetterebbe l'autonomia dello spazio e, quindi, che si lascerebbe

«Penser que l'espace est une réalité autonome de l'économique, du culturel, du symbolique..., et réciproquement que les différentes espèces de capitaux pourraient exister en dehors de la dimension spatiale. À y réfléchir, il semble plus prudent et rigoureux de travailler cette intégration de l'espace en termes de dimension spatiale des capitaux» (Ripoll 2012, pp.118-119).

In altri termini, il sociale è sempre già spaziale e

«L'espace [est] une dimension du monde social sous toutes ses formes, dans tous ses états, et non seulement une manière de qualifier la surface terrestre ou même le monde social en tant qu'il est matérialisé. Il semble prometteur de considérer que chaque mode d'existence du monde social, qu'il soit matérialisé dans un espace physique, objectivé (ou institutionnalisé) dans des espaces sociaux, ou intériorisé dans des schèmes de perception, a une dimension spatiale qui lui est spécifique» (Ripoll 2012, p.121).

Queste considerazioni hanno spinto ad adottare il termine di motilità, che in ogni caso

presenta alcune qualità particolarmente idonee per l'analisi dei fenomeni oggetto di studio (*Infra*), ma rinunciando, prudentemente e in attesa di nuove ricerche sul tema, alla sua concettualizzazione in termini di capitale. In altri termini, la motilità sarà considerata come il potenziale di mobilità degli individui, che racchiude tre dimensioni: l'accesso, le competenze e i processi di appropriazione cognitiva. Questo potenziale, però, sarà semplicemente concettualizzato come una risorsa, certamente importante e da analizzare nei processi di inclusione/esclusione sociale e di accesso alle opportunità urbane. In attesa di ulteriori sviluppi del dibattito, sembra infatti ancora prematuro considerare questa risorsa come un vero e proprio capitale.

Questo approccio maggiormente olistico alla mobilità spazio-temporale apporta numerosi vantaggi. In primo luogo, il concetto riesce a restituire la complessità dei processi sociali legati alla mobilità tenendo contemporaneamente in considerazione:

- gli elementi dell'offerta di mobilità sia fisica sia virtuale, ovvero le opzioni di mobilità;
- i fattori che determinano la possibilità di usufruire di quest'offerta, che possono fare riferimento a condizioni sia macro, come le strutture economiche, politiche e urbane e le norme sociali (Fig.2.2), sia micro, come l'organizzazione all'interno dei nuclei familiari che può manifestarsi in un accesso privilegiato per particolari membri (per esempio, è un dato confermato da molte ricerche il fatto che l'accesso all'automobile sia più facile per gli uomini rispetto alle donne);
- le caratteristiche dell'individuo, le sue competenze, abitudini e progetti, nonché i suoi obblighi sociali, ovvero tutti quei fattori che concorrono a costruire il rapporto con lo spazio-tempo da parte dell'attore sociale (Flamm & Kaufmann 2006, p.169) e che contribuiscono a rendere la mobilità una complessa competenza a riposizionarsi nello spazio e nel tempo (Ramadier 2007), non riducibile al mero spostamento fisico.

Ai fini del ragionamento che si sta portando avanti, l'apporto principale della nozione di motilità è di offrire uno strumento concettuale che distinguendo tra *mobilità potenziale* (accesso, competenze e appropriazione cognitiva) ed *effettiva* (lo spostamento) fornisce il vantaggio euristico di poter comparare queste due forme di mobilità (Delaunay *et al.* 2011; Kellerman 2012), al fine di comprendere gli scarti che si creano tra una pratica, sottoposta a vari tipi di determinazione (Dureau *et al.* 2011) e la capacità a metterla in opera. Inoltre, essa evidenzia che l'esclusione sociale e le diseguaglianze nel campo di mobilità dipendono non solo da fattori macro e strutturali, come l'offerta di mobilità e la ripartizione delle opportunità e delle residenze, ma anche dalle caratteristiche, risorse,

abitudini e progetti degli individui.

Su quest'ultimo aspetto, è da segnalare che l'attenzione di molti studi sull'esclusione sociale legata alla mobilità si è rivolta in tempi recenti al tema delle competenze di mobilità poiché è la mancanza di queste capacità che sembra caratterizzare le situazioni di soggetti esclusi dal mercato del lavoro e dalle relazioni sociali (Orfeuill 2004; Le Breton 2005). La letteratura individua svariate competenze in materia di mobilità: dalle competenze che riguardano la conoscenza del territorio (necessarie a individuare i luoghi in cui un bisogno può essere soddisfatto, un'attività può essere svolta, ecc.), alle rappresentazioni che un individuo si fa di questi luoghi (Ramadier 2011); dalle capacità di uso dei sistemi e dei mezzi di trasporto (acquistare un biglietto, leggere una mappa, ottenere la patente di guida, orientarsi, ecc.) all'attitudine nei confronti della mobilità, ovvero la disposizione innata o acquisita a spostarsi, che può essere vissuta come un'esperienza piacevole e positiva oppure come un peso, una fatica (Orfeuill 2004). Le Breton (2005) sottolinea come per spostarsi siano importanti, oltre alle capacità fisiche e psichiche, la padronanza di un sistema complesso ed esperto come quello del trasporto e delle norme a esso associate. L'autore sostiene che alla base di questa padronanza c'è la conoscenza della lingua, un aspetto che può penalizzare, per esempio, i migranti e gli analfabeti (un gruppo quest'ultimo che in Francia si stima comprendere 2 milioni di adulti (Orfeuill 2004), ma anche delle competenze istituzionali e sociali, che riguardano, per esempio, la capacità a circolare in automobile in maniera legale, a rivolgersi alle compagnie di assicurazione, ad acquistare un titolo di trasporto corretto, ecc. Sempre legata alla padronanza del sistema di trasporto vi è infine, secondo Le Breton, la socializzazione a particolari modelli di territorio e di mobilità diversi da quelli in cui si abita e che possono generare delle difficoltà di spostamento e di accessibilità che possono riguardare le persone nate e socializzate in altri contesti spaziali, come gli stranieri, i migranti (Rajé *et al.* 2004) o gli individui provenienti da ambienti rurali.

Per affrontare il tema delle competenze di mobilità è utile fare riferimento al lavoro sulla mobilità dei lavoratori precari di Jouffe (2007) in cui l'autore, riprendendo lo studio sulla nozione di competenza di Foucher *et al.* (2003), inquadra in maniera analitica le competenze nel campo della mobilità. La competenza individuale è inizialmente definita come un sapere agire in specifiche situazioni per il raggiungimento di un obiettivo. Essa, però, non rappresenta una capacità effettiva di azione in una situazione, ma è una costituente di questa capacità, una potenzialità che deve essere associata a delle risorse per poter arrivare a un'effettiva capacità di azione. In altri termini, la competenza è un sapere

che mobilita delle risorse per raggiungere degli obiettivi in una situazione definita. Una volta effettuata questa distinzione concettuale, è possibile classificare le competenze in cinque categorie:

- 1) *Savoir-être*, che identifica il tratto della personalità, le attitudini, il carattere di una persona;
- 2) *Savoir-faire*, che indica le abilità e le capacità d'azione, ovvero un sapere pragmatico;
- 3) *Savoir théorique*, che include la formazione e le qualificazioni, le esperienze e più in generale le conoscenze (a un livello teorico);
- 4) *Intégration*, che indica le competenze di innovazione, di trasferimento delle proprie capacità e saperi in nuove situazioni, nonché le competenze organizzative e di pianificazione;
- 5) *Volonté*, che rappresenta la motivazione, il coinvolgimento, i processi di significazione che si hanno in determinate situazioni.

L'approfondimento del tema delle competenze e delle risorse individuali dimostra come sia molto importante tenere in considerazione questi aspetti nell'analisi dell'esclusione sociale legata alla mobilità. Infatti, le persone con ridotte competenze potrebbero diventare particolarmente vulnerabili anche in situazioni in cui l'offerta di mobilità e di servizi e opportunità sia ampia e diversificata. La sintesi di quanto fin qui detto è rappresentata nella Fig. 2.5 che rappresenta una rielaborazione dello schema proposto da Orfeuill (2004, p.14) in merito al "circolo virtuoso, sottomesso a condizioni, legato alla crescita dell'attitudine alla mobilità". Nello schema sono presenti i principali fattori che entrano in gioco nel determinare le pratiche di mobilità "effettiva", come i *push* e i *pull factor* che insieme alle opzioni di trasporto disponibili contribuiscono a definire la mobilità potenziale di un individuo, che a sua volta è influenzata dalle sue risorse e competenze, nonché dall'appropriazione cognitiva della mobilità potenziale. In altri termini, questo schema rappresenta un punto di riferimento anche nell'analisi dell'esclusione sociale legata alla mobilità e alla (in)accessibilità perché riesce a rappresentare quelle dimensioni in cui si possono evidenziare carenze o difficoltà e che, di conseguenza, potrebbero tradursi in difficoltà di accesso agli ambiti sociali e alle opportunità urbane tramite la mobilità.

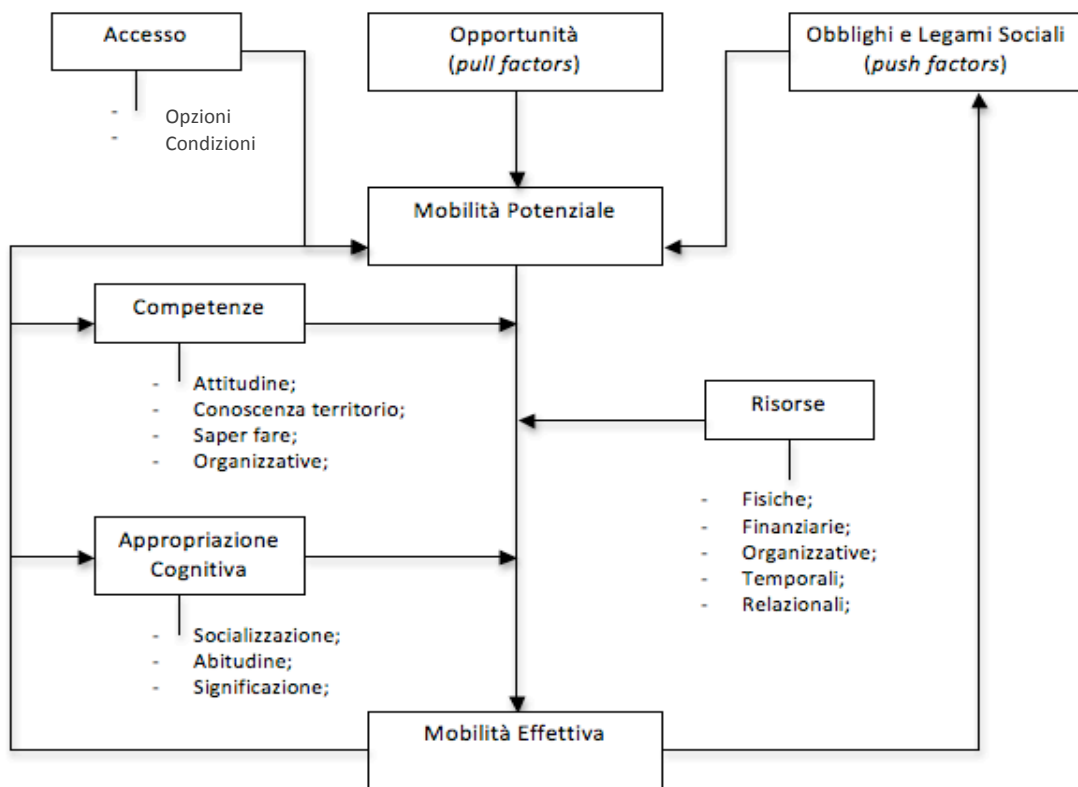


Fig. 2.5 – Dalla mobilità potenziale alla mobilità effettiva (Fonte: nostra rielaborazione da Orfeuil 2004, p.14).

2.3.2 Il contributo degli studi sulla dimensione temporale e sulle attività

Il tempo come lo spazio è una dimensione centrale nelle pratiche di mobilità e nell'analisi dell'accessibilità, come si è visto. Tra il vasto filone di studi sul tempo, in questo paragrafo ci si soffermerà in particolare sui contributi provenienti dalle analisi sulla *time-poverty*, dalla *time-geography* e dall'approccio dell'*action-space* e dell'*activity-space*, in quanto forniscono degli elementi utili alla costruzione dello schema concettuale che verrà proposto e utilizzato nella presente ricerca.

La povertà temporale può essere definita come la mancanza di tempo necessario per poter svolgere le attività che un individuo necessita di fare (Vickery 1977). Come sottolineato da Harvey e Mukhopadhyay (2007), è possibile trattare il tema della povertà temporale da due differenti livelli: da un lato, come una dimensione da integrare alle classiche misure della povertà⁷ monetaria, dall'altro, come un focus che permette di

⁷ Per una definizione del concetto di povertà si rimanda al paragrafo 1.1.3 del primo capitolo.

comprendere gli effetti e le cause della deprivazione temporale. Dal primo punto di vista, l'introduzione della povertà temporale consente di concepire la povertà non più come un concetto unidimensionale, bensì come una funzione sia delle risorse monetarie che temporali. In questo senso, un individuo o un nucleo familiare possono essere definiti poveri se non riescono a superare una certa soglia di reddito e di tempo disponibile, necessaria a ottenere un paniere minimo di beni e servizi. Infatti, il tempo come il reddito è una risorsa che deve essere allocata per soddisfare i propri bisogni e quelli del proprio nucleo familiare. Il tempo da allocare per le attività può essere classificato, secondo Aas (1982), in quattro principali categorie:

- 1) *Tempo obbligato*, che è il tempo dedicato per le attività produttive (il lavoro) o per la formazione-educazione;
- 2) *Tempo vincolato*, che indica il tempo impiegato per mantenere la casa e la famiglia, ovvero le attività riproduttive;
- 3) *Tempo necessario*, che è il tempo richiesto per soddisfare i bisogni primari come il mangiare, il dormire, il lavarsi, ecc.;
- 4) *Tempo libero*, che è il tempo rimanente nelle 24 ore una volta sottratto il tempo contratto, impegnato e necessario;

In base a questa classificazione è possibile capire come le persone che dedicano molto tempo al lavoro potrebbero essere in grado di superare la soglia di povertà grazie al reddito ottenuto dall'attività lavorativa ma, allo stesso tempo, potrebbero non aver tempo sufficiente per altre attività, come quelle riproduttive e il tempo libero. Inoltre, il fatto di non avere abbastanza tempo da dedicare ad altre attività implica che alcuni beni e servizi debbano essere acquistati sul mercato e, quindi, rende necessaria la diponibilità di risorse monetarie aggiuntive per soddisfare i propri bisogni. Un'eventualità che può tradurre la povertà temporale in economica.

Seppur non collegato direttamente al tema della povertà economica, il focus sulla dimensione temporale permette di prendere in considerazione degli aspetti strettamente legati all'esclusione sociale, in quanto la mancanza di tempo può avere come effetto la mancata partecipazione ad attività e ambiti sociali importanti per la vita delle persone (Gershuny 2011). In questa prospettiva, la povertà temporale rinvia principalmente:

- alla mancanza di equilibrio tra i diversi tipi di tempi nel bilancio temporale quotidiano;
- alla collocazione atipica delle attività nei tempi della giornata, che in letteratura viene definita anche come segregazione temporale delle attività (Chiesi 1989;

Colleoni 2004);

Come già visto nel precedente capitolo⁸, l'esperienza della scarsità di tempo è sempre più frequente nelle società urbane contemporanee a causa dei fenomeni di segmentazione (Hochschild 1997) e accelerazione temporale e di desincronizzazione e destandardizzazione relativa dei tempi sociali. Infatti, una delle possibili conseguenze del generale aumento dei ruoli sociali degli individui è di rendere più difficoltoso il bilanciamento tra le varie attività, soprattutto se esse vanno svolte in un tempo limitato e avvengono simultaneamente. Inoltre, la destandardizzazione relativa dell'organizzazione sociale può implicare ulteriori vincoli dovuti, per esempio, a problemi di sincronizzazione all'interno dei nuclei familiari. Tutti questi processi possono portare alla rinuncia a svolgere certe attività.

Che i tempi sociali abbiano dei risvolti in termini di inclusione e diseguaglianze è dimostrato dall'emergere delle politiche temporali, in particolare sui tempi urbani, alla fine degli anni '80 del secolo scorso in Italia. L'origine di queste politiche è infatti legata alla presa di coscienza che, rispetto alla strutturazione e all'uso del tempo, fossero emerse ineguaglianze basate sulle differenze di genere, che determinavano una difficile conciliazione dei tempi biologici con quelli della produzione (il lavoro) e della cura (Zajczyk 2000). Nello specifico, la difficoltosa conciliazione dei tempi per le attività produttive e di cura della famiglia, un ruolo persistentemente femminile anche dopo il loro ingresso nel mercato del lavoro, è un'importante causa dell'esclusione delle donne dalla sfera economica e del lavoro. Ciò è ancora più vero se si prende in considerazione il caso delle famiglie con figli piccoli in cui entrambi i genitori lavorano: una situazione che crea dei forti vincoli alla sovranità temporale delle persone e che si può tradurre in un'accessibilità costretta, difficile, oppure in una rinuncia a svolgere alcune attività. Ad esempio, l'ambito sociale che subisce maggiormente gli effetti di un'agenda personale e familiare troppo carica e dei problemi legati alla conciliazione dei tempi (produttivi, riproduttivi, della città, dei servizi, ecc.) è quello del tempo libero (Spinney & Millward 2010), un tempo molto importante per bilanciare gli stress del lavoro e della vita (Duxbury & Higgins 2001), che può essere allocato per attività legate alla socialità, allo sport, al relax, ecc. In generale, gli studi hanno evidenziato che i fattori che più incidono sull'uso del tempo sono legati al genere, all'età, alla condizione lavorativa e alla composizione del nucleo familiare. Sono queste le variabili più significative da prendere in considerazione nell'analisi dei processi di esclusione legati al tempo.

⁸ In particolare si rimanda al paragrafo 1.2.4 in cui si sono analizzati i mutamenti avvenuti nella dimensione temporale delle società a capitalismo avanzato.

Il filone di studi che si è appena approfondito si focalizza principalmente sul tempo e sulla dimensione temporale. Altri approcci, come quello della *time-geography* e dell'*action-space* e dell'*activity-space* hanno invece preso in considerazione sia lo spazio che il tempo. Come sottolineano Parkes e Thrift (1980, p.4), questo rappresenta «a more realistic way of looking at the world», in quanto ogni attività umana avviene simultaneamente nello spazio e nel tempo. L'incorporazione della dimensione temporale nello studio delle attività umane nello spazio ha avuto inizio negli anni '70 del secolo scorso con l'affermazione della *time-geography* e grazie al lavoro di Hägerstrand (1970) e all'introduzione dei concetti di *time-space path* e di *time-space prism*. Come già sottolineato, il punto di partenza di questo approccio è di considerare che tutte le azioni umane hanno degli attributi temporali e spaziali. Un altro assunto di questo approccio evidenzia come esistano dei fattori legati alla vita quotidiana che incidono sulla libertà di occupare certe posizioni spaziali e temporali, vincolando perciò l'azione degli individui (Golledge & Stimson 1997). Infatti, ogni individuo gioca molteplici ruoli che devono essere interpretati per determinate durate, in precisi momenti e luoghi, e insieme a specifici gruppi, individui e oggetti. Partendo da questi presupposti, l'attenzione primaria della *time-geography* è indirizzata verso i vincoli che limitano le traiettorie degli individui nello spazio-tempo, contribuendo a determinare, insieme alle risorse, gli obiettivi e i progetti, l'accessibilità spazio-temporale degli individui.

In particolare, l'accessibilità è indicata attraverso il prisma spazio-tempo (Lenntorp 1976), che costituisce un insieme connesso e continuo di posizioni che possono essere raggiunte da un individuo data una velocità massima possibile, da un punto di partenza nello spazio-tempo e un punto finale nello spazio-tempo. Il prisma spazio-tempo è una potenzialità, ovvero non indica gli spostamenti osservabili di un individuo nello spazio in un intervallo di tempo (*time-space path*), bensì rappresenta «the locations from which the probability of being included in an individual's space-time path is greater than zero» (Lenntorp 1976, p.13).

Prendendo in considerazione i vincoli che limitano l'accessibilità spazio-temporale degli individui, Hägerstrand (1970) ne individua 3 tipi:

- i *capability constraints*, «are those which limit the activities of the individual because of his biological construction and/or the tools he can command» (p.12). Questi vincoli possono essere prevalentemente temporali, come nel caso del “tempo necessario” definito più sopra, oppure legati alle possibilità di movimento degli

individui, per es. i mezzi di trasporto a disposizione, che influiscono sulla distanza che essi possono coprire;

- i *coupling constraints*, che definiscono «where, when, and for how long, the individual has to join other individuals, tools, and materials in order to produce, consume, and transact» (p.14). Questi vincoli sono legati al bisogno di ogni persona di associarsi ad altre persone e/o oggetti e rappresentano quelli che Urry (2002) ha definito come obblighi di compresenza e che si sono approfonditi nel primo capitolo⁹;
- gli *authority constraints*, che fanno riferimento agli aspetti spaziali e temporali dell'autorità e includono quelle regole, leggi, barriere economiche e relazioni di potere che determinano chi può avere accesso o meno a determinati ambiti in particolari momenti (Golledge & Stimson 1997, p.271);

La *time-geography* è spesso criticata per il suo approccio comportamentistico e per focalizzarsi prettamente sui vincoli all'azione umana, tralasciando le motivazioni, le scelte, le attitudini. Se questo non è propriamente vero (Parkes & Thrift 1980), in un'ottica di esclusione sociale questo approccio risulta utile in quanto permette di cogliere le costrizioni che sono in grado di limitare l'accessibilità degli individui, tenendo in considerazione contemporaneamente la dimensione spaziale e temporale. Infine, l'approccio della *time-geography* riesce a operazionalizzare in maniera soddisfacente il concetto di accessibilità, anche attraverso l'uso dei software legati ai GIS (Miller 1991).

In quello che può essere definito come l'*activity-approach* (King & Golledge 1978; Golledge & Stimson 1997), ci sono altre due prospettive che, pur condividendo degli elementi con la *time-geography*, si concentrano esplicitamente sulla conoscenza e sulla percezione dello spazio da parte degli individui, sulle loro preferenze e routine, integrando allo stesso tempo la considerazione dei fattori che influenzano i modelli di attività delle persone e, quindi, la strutturazione del *sistema di attività* urbano.

Lo *spazio di azione*, ad esempio, può essere definito come l'insieme dei luoghi su cui l'individuo possiede informazioni e delle utilità soggettive o preferenze che egli associa a questi luoghi (Horton & Reynolds 1971, p.37). In particolare, le preferenze includono quelle relative alle attività (es. tipo), al tempo (ad es. orario e durata delle attività), agli spostamenti (es. preferenze modali), mentre la percezione riguarda sia lo spazio urbano in generale, sia la disponibilità e la qualità delle specifiche attività e opportunità spaziali e temporali. Inoltre, il tema della raccolta delle informazioni necessarie a un'adeguata

⁹ In particolare, vedi il paragrafo 1.1.2 del capitolo 1 del presente lavoro.

mappatura delle opportunità territoriali si ricollega all'argomento delle conoscenze e competenze, che si è già affrontato quando si sono approfondite le pratiche di mobilità. Le percezioni, le conoscenze e le preferenze concorrono a definire lo *spazio di azione percepito* di un individuo. Questo aspetto permette di sottolineare l'importanza dell'accessibilità socio-cognitiva (Ramadier 2011), la quale si basa su schemi cognitivi costruiti socialmente ed interiorizzati dall'attore, che sono trasferibili da un luogo ad un altro. In questo senso, il soggetto tende a minimizzare la distanza socio-cognitiva tra i vari luoghi che frequenta. Per arrivare allo spazio effettivo cui una persona accede, però, è necessario considerare anche lo *spazio di azione potenziale*, che è influenzato da variabili legate alla struttura urbana (ad es. la distribuzione nello spazio e nel tempo dei servizi e delle opportunità e la localizzazione residenziale rispetto alle attività potenziali e all'offerta di mobilità) e dai ruoli sociali impersonati dagli individui.

Dalla relazione tra spazio d'azione potenziale e percepito risulta lo spazio effettivo cui un individuo accede (Dijst 2004), che corrisponde alla nozione di *activity-space*, ossia all'insieme di «all urban locations with which the individual has direct contact as the result of day-to-day activities» (Horton & Reynolds 1971, p.37). Lo spazio potenziale, percepito ed effettivo sono inoltre influenzati dai ruoli sociali impersonati, dalle appartenenze di gruppo, dalla posizione nelle reti sociali, dallo stadio in cui ci si trova rispetto al ciclo di vita, ecc. In particolare, dalle analisi basate sull'approccio delle attività emerge che lo spazio-tempo cui gli individui accedono, l'*activity-space*, si sviluppa principalmente intorno a 2 poli: l'abitazione e i luoghi in cui si svolgono le attività regolari, come per esempio il lavoro.

Per quanto riguarda il tema dell'esclusione sociale, invece, questo approccio la concepisce come l'insieme dei differenti vincoli che agiscono sulla capacità delle persone di accedere o estendersi ad attività, risorse e informazioni che sono disponibili in specifici luoghi e per periodi limitati nel tempo (Miller 2006). In particolare, i vincoli legati allo spazio-tempo si riferiscono agli effetti restrittivi sulla scelta delle attività che derivano dalle caratteristiche spaziali e temporali delle attività di una persona (Dijst & Kwan 2005), mentre possono essere individuati anche dei vincoli più generali che agiscono in maniera indiretta influenzando la percezione e conoscenza del territorio e delle attività da parte dell'individuo, nonché i suoi progetti e le sue competenze e le sue risorse necessarie per raggiungere le attività di interesse e per parteciparvi. Infine, altri studi hanno cercato di misurare l'esclusione attraverso questo approccio arrivando alla conclusione che l'estensione dell'*activity-space* può essere un buon indicatore della partecipazione alle

attività degli individui in grado di evidenziare le abilità, la conoscenza spaziale e la confidenza in sé stesse delle persone (Schönfelder & Axhausen 2003). Come vedremo più avanti nel capitolo e nel corso della ricerca, quest'ipotesi pone non pochi problemi poiché sembra associare le maggiori distanze percorse a una maggiore inclusione, non tenendo però conto dei vincoli e delle difficoltà che possono sorgere nonostante si abbia uno spazio di attività più esteso, e dell'esistenza di pratiche di accesso meno mobili che non si legano all'esclusione sociale.

Per sintetizzare quanto detto e per comprendere il contributo che apportano gli approcci analizzati è possibile fare riferimento alla Fig.2.6. Nella figura, infatti, sono evidenziati i principali fattori che incidono sul comportamento degli individui nello spazio e nel tempo e sui quali possono instaurarsi degli elementi di vulnerabilità che, in seguito, possono portare a dei processi di esclusione sociale. Da un lato, la struttura urbana, intesa come distribuzione e organizzazione delle attività nello spazio e nel tempo e come distribuzione delle residenze, pone risorse e vincoli all'agire degli individui. In particolare, essa ha un peso sulla scelta della localizzazione residenziale delle persone e delimita il campo delle possibili attività che possono essere fatte, specificatamente per quanto riguarda la loro localizzazione nello spazio e nel tempo (ad es. gli orari di apertura di un servizio). Inoltre, la struttura urbana gioca un ruolo anche nel definire degli aspetti più soggettivi, in quanto è ipotizzabile che, ad esempio, la localizzazione residenziale influenzi il grado di conoscenza del territorio e delle sue opportunità.

Dall'altro lato, le caratteristiche individuali, come l'attività e la condizione lavorativa, l'età, la composizione familiare, le reti sociali di appartenenza e il capitale economico, culturale e sociale, influiscono sui ruoli sociali impersonati e, quindi, sui bisogni di partecipazione alle attività derivanti dagli obblighi sociali. Inoltre, gli attributi individuali hanno un peso sul modo in cui il territorio, il tempo e le attività sono percepiti, sulle preferenze legate al tipo di attività, gli orari in cui svolgerle (ad es. attraverso il ruolo giocato dai processi di socializzazione e dalle attitudini), sui progetti che gli individui si pongono, sulle risorse a loro disposizione, e sulla conoscenza che si possiede del territorio e delle attività offerte. Da quanto appena detto è chiaro che le proprietà soggettive influiscono indirettamente sulle attività svolte dagli individui e, perciò, sul loro accesso allo spazio-tempo, quindi è anche a questi fattori che occorre considerare nell'analisi. Infine, dalla relazione tra tutti questi fattori risulta lo spazio-tempo cui le persone effettivamente accedono che, come si è visto, può essere rappresentato dall'*activity-space* o dal *time-space path*.

Nonostante si differenzino dal filone di studi sui trasporti e la mobilità, gli approcci analizzati in questo paragrafo concordano sul riconoscimento dell'importanza che la mobilità ha assunto nell'accesso alle attività nello spazio-tempo. Infatti, come sottolineato da Miller (2006), a causa delle trasformazioni sociali che si sono analizzate nel primo capitolo¹⁰, la mobilità, sia fisica che virtuale, è un ambito sempre più determinante nelle possibilità di accesso alle attività nello spazio e nel tempo. Un aspetto che si approfondirà più avanti in questo capitolo, quando si incroceranno i contributi provenienti dai filoni di studi presi in considerazione, al fine di costruire lo schema teorico concettuale che sarà utilizzato dalla ricerca.

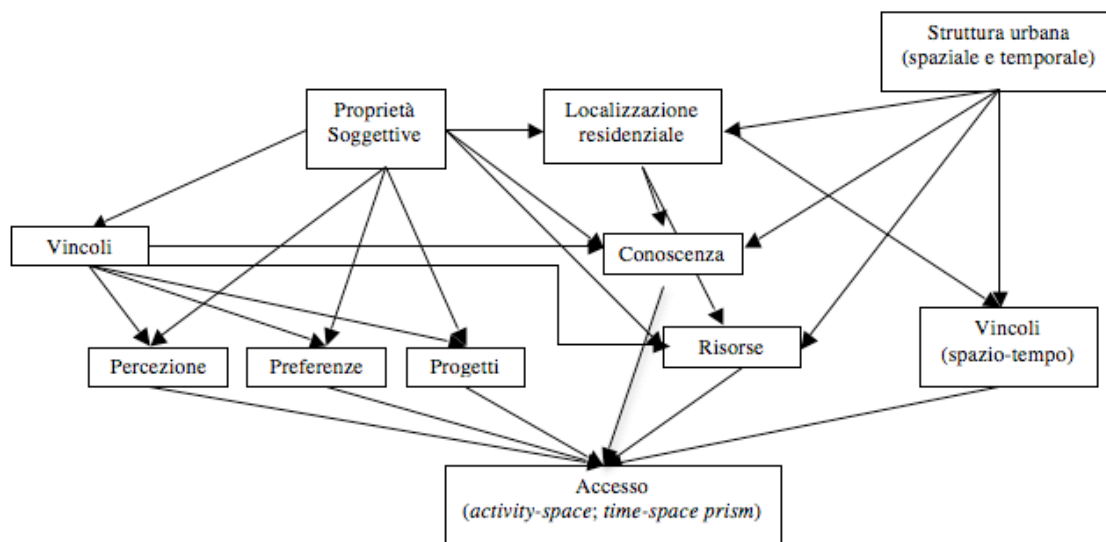


Fig. 2.6 - I principali fattori che influenzano lo spazio tempo di attività (l'accesso) degli individui (Fonte: nostra elaborazione).

2.3.3 Il contributo degli studi sull'accessibilità pedonale

In questo paragrafo individueremo alcuni contributi provenienti da differenti filoni di studi che hanno come comun denominatore quello di far riferimento al concetto di accessibilità pedonale. Nonostante si sia già affrontato ampiamente, nel presente capitolo così come nel precedente, il tema dell'accessibilità, questo approfondimento risulta necessario per due principali motivi: da un lato, la questione dell'accessibilità pedonale si

¹⁰ Quali, la dipendenza dall'automobile e i problemi legati al sistema di trasporto pubblico; l'affermazione della metropoli, della città diffusa e del periurbano; i cambiamenti nella sfera del lavoro; la destandardizzazione relativa dei tempi sociali; la diffusione delle ICTs e dei new media.

lega direttamente a quella della sostenibilità che, come abbiamo visto, rappresenta il paradigma cui occorre far riferimento in un'epoca in cui sono emersi i limiti ambientali e sociali dell'attuale modello di sviluppo urbano; dall'altro, gli studi sull'accessibilità pedonale hanno concorso in maniera significativa all'individuazione delle soglie di distanza (temporali e spaziali) in base alle quali un'opportunità urbana può essere considerata accessibile. In altri termini, queste soglie rappresentano un punto di riferimento per una pianificazione urbana, dei trasporti e dei servizi che miri a un'equità socio-spaziale sotto il profilo dell'accessibilità.

La presa in considerazione di una forma di mobilità dolce come quella del camminare si ritrova in differenti prospettive di analisi tra cui gli studi sulla sostenibilità (Barton et al. 2003), la qualità della vita e la *walkability* (Litman 2003; Krizek 2003; Lo 2009; Frank et al. 2010), la salute (Frank et al. 2003), l'accessibilità e i trasporti (Currie et al. 2009; Mackett et al. 2008; Geurs et al. 2012; Azmi et al. 2013), lo spazio pubblico (Gehl 2004), il capitale sociale (Leyden 2003) e l'inclusione/esclusione sociale (Boyce 2010; Manaugh 2013). Infatti, il muoversi a piedi è considerato come una pratica associata al miglioramento delle condizioni di salute psico-fisica delle persone e della qualità ambientale dello spazio urbano, alla riduzione dell'inquinamento ambientale (in particolare delle emissioni di gas serra), all'aumento delle interazioni sociali e quindi del capitale sociale collettivo.

In questa sede, risulta impossibile rendere conto di questa eterogeneità di prospettive e, quindi, verranno solamente individuati quei contributi che permettono di raccogliere ulteriori tasselli che saranno utilizzati per la costruzione del quadro teorico-concettuale che verrà adottato nella parte empirica della ricerca. In particolare, il ragionamento riguarderà l'accessibilità pedonale alle opportunità urbane sotto il profilo dell'inclusione/esclusione sociale e della sostenibilità, in particolare ambientale e sociale.

Innanzitutto, l'interesse per l'accessibilità pedonale, ovvero per la possibilità di raggiungere a piedi i beni, servizi, attività e destinazioni desiderate, è dovuto al fatto che le metropoli contemporanee si caratterizzano per essere dei contesti socio-spaziali a elevata dipendenza dall'automobile¹¹. Come si è visto, questa nozione indica che lo spostamento in automobile rappresenta la forma di mobilità prevalente nelle società urbane, nonostante negli ultimi anni si sia assistito a un ribasso dovuto sia alla crisi economica e all'aumento del costo del carburante, sia all'emergere della questione ambientale. Inoltre, e soprattutto, il concetto di dipendenza dall'automobile (Dupuy 1999; Urry 2004) evidenzia come la

¹¹ Per approfondire il tema della dipendenza dall'automobile si rimanda al paragrafo 1.2.1.1 del precedente capitolo.

morfologia urbana, l'offerta di trasporto e, più in generale, la città, si adattino alle esigenze del sistema automobile rendendo più difficoltoso l'accesso alle opportunità urbane per coloro che non possono o scelgono di non avere a disposizione un'automobile per una serie di motivi tra cui: l'impossibilità di sostenere il costo economico dell'auto, la scelta di uno stile di vita senza auto, la mancanza delle competenze necessarie, solo per fare alcuni esempi. Il risultato è che in contesti dipendenti dall'automobile i gruppi che non utilizzano l'automobile potrebbero sperimentare delle situazioni di inaccessibilità ad attività, servizi e relazioni importanti per la loro inclusione sociale e l'assenza relativa di altre scelte modali.

Con riferimento a quest'ultimo punto, in letteratura è stato coniato il termine di *Forced Car Ownership* (Currie & Senbergs 2007; Currie *et al.* 2009) per indicare che il possesso dell'automobile, in particolare per i gruppi sociali a basso reddito, possa rappresentare una scelta involontaria o un'imposizione dovuta alla mancanza di altre opzioni di trasporto e alla necessità di ottenere un livello di accessibilità che in contesti dipendenti dall'automobile solo l'auto può garantire. Una delle cause legate alla *forced car ownership* è il basso livello dell'offerta di trasporto pubblico e di accessibilità pedonale alle attività locali. Invece, il non possesso dell'automobile è stato individuato nei nuclei familiari a basso reddito che vivono in contesti in cui esiste la possibilità di accedere a piedi alle opportunità urbane.

Ai fini del nostro ragionamento quanto appena detto evidenzia che puntare a un'accessibilità pedonale alle opportunità possa essere un mezzo non solo per ridurre la dipendenza dall'automobile e quindi per incrementare la sostenibilità ambientale del modello di sviluppo urbano, ma anche per promuovere la sostenibilità sociale. Infatti, favorire l'accessibilità pedonale rappresenta un obiettivo in grado di rendere maggiormente inclusive le società urbane in quanto consente un più facile accesso anche per le persone che hanno vari tipi di difficoltà di mobilità (Boyce 2010). Innanzitutto, il camminare è la forma più economica di spostamento e quindi è accessibile anche per i gruppi scarsamente dotati di risorse economiche. Inoltre, spostarsi a piedi, il più delle volte, non richiede competenze aggiuntive rispetto a quelle che si sono acquisite da bambini (Frank *et al.* 2003; Boyce 2010) e, quindi, può essere considerato, salvo i casi di individui con inabilità fisiche, come una modalità di accesso universale. Il carattere democratico del muoversi a piedi è dimostrato dal fatto che questa sia la forma di spostamento che impiega più tempo (Litman 2003) e maggiormente privilegiata, insieme al trasporto pubblico locale, dai

gruppi che solitamente vengono definiti come vulnerabili¹²: gli anziani, i poveri, gli stranieri, le donne, i bambini.

Da una prospettiva di pianificazione urbana, l'accessibilità pedonale può essere incrementata avvicinando i punti di origine degli spostamenti, solitamente le abitazioni, ovvero i generatori di mobilità, con quelli di destinazione, ovvero gli attrattori di mobilità (Krizek *et al.* 2012). Partendo da questo presupposto, bisogna tenere presente che solo alcune opportunità possono essere realisticamente localizzate a una distanza accessibile a piedi. Per spiegare quest'aspetto è possibile fare riferimento ai principi dell'economia urbana (Camagni 1993) e, in particolare, alla famosa teoria delle località centrali di Christaller (1933), che sottolinea come solo alcune attività possano essere equamente distribuite sul territorio poiché l'offerta di servizi di "rango più elevato" (come per esempio gli ospedali, le stazioni ferroviarie, i centri commerciali) hanno bisogno di una domanda maggiore per funzionare in maniera efficiente, ovvero devono riuscire ad attrarre un numero più elevato di "consumatori": un fatto che si traduce in una maggiore portata geografica dell'attività o servizio. Ne consegue che per le attività che non possono essere localizzate nella prossimità delle aree di residenza, il fattore da prendere in considerazione concerne la possibilità di poter usufruire del trasporto pubblico che, quindi, è considerato come un'opportunità in grado di far accedere ad altre.

L'accessibilità pedonale, quindi, si concentra su quelli che possono essere definiti come servizi di base o di prossimità. In letteratura si ritrovano vari tentativi di classificazione di questi servizi di prossimità (Azmi *et al.* 2013). In generale, questi possono essere suddivisi in 3 macro-categorie (Krizek *et al.* 2012): - i servizi pubblici, come gli asili, le scuole dell'infanzia, gli uffici postali, le biblioteche, i centri medici, ecc.; - le attività commerciali, quali le farmacie, le banche, i negozi di alimentari, i supermercati, ecc.; - le amenità urbane, come le fermate del trasporto pubblico, i giardini e i parchi, ecc. Nella tabella 2.2, i servizi di prossimità che vengono considerati più spesso in letteratura (INSEE 1998; SEU 2003; Barton *et al.* 2003; Saelens *et al.* 2003; Wixey *et al.* 2005; Krizek *et al.* 2012; Azmi *et al.* 2013) sono stati suddivisi in base agli ambiti sociali che in precedenza abbiamo individuato come centrali nei discorsi sull'esclusione sociale.

¹² Per un approfondimento delle forme di vulnerabilità legate alla mobilità quotidiana e all'accessibilità urbana si rimanda al paragrafo 2.5 del presente capitolo.

SALUTE	EDUCAZIONE	CONSUMO	TEMPO LIBERO	MOBILITA'
- Farmacia - Medico Generalista - Centro Medico - Ambulatorio	- Nido - Scuola Infanzia - Scuola Primaria - Scuola Second. 1°	- Ufficio Postale - Negozio Alimentari - Supermercato - Banca - Bar	- Impianto Sportivo - Biblioteca - Parco - Centro Sociale	- Fermata Bus - Fermata Tram - Fermata Metro

Tab. 2.2 - Le opportunità di prossimità suddivise in base agli ambiti sociali di riferimento (Fonte: nostra elaborazione).

Una volta definite quali sono le attività che devono essere considerate quando si parla di accessibilità pedonale, occorre stabilire quali siano le soglie di distanza al di sopra delle quali non è possibile parlare di abilità potenziale a raggiungere a piedi le attività. Innanzitutto, queste soglie possono essere di tipo spaziale o temporale. Visto che il territorio non è né uniforme né omogeneo, è preferibile esprimere le distanze attraverso il tempo poiché distanze spaziali «uguali da un identico attrattore possono comportare tempi di accesso molto diversi» (Colleoni 2012, p.26). In generale, si può affermare che c'è accordo nel considerare accettabile una soglia di accessibilità pedonale corrispondente a 5 minuti, che tradotta in distanza equivale a circa 400 metri (Barton *et al.* 2003; Wixey *et al.* 2005; Pitot *et al.* 2006; Currie *et al.* 2009; Boffi 2012; Azmi *et al.* 2013). Questa soglia è universalmente accettata per quanto riguarda la distanza rispetto a una fermata del bus, mentre spesso viene innalzata a un tempo che oscilla tra i 5 e i 20 minuti, ovvero tra 0,5-1,6 chilometri, se si prendono in considerazione altre opportunità di prossimità. Ragionando in termini di esclusione sociale, però, è da tenere presente che una soglia che si attesta intorno a 1,5 chilometri si rivela troppo elevata per alcune popolazioni urbane, quali gli anziani. In questi casi, quindi, se l'organizzazione dei servizi a soglie di accessibilità più basse non fosse possibile, sarebbe opportuna la piena integrazione tra pianificazione dei servizi con quella dei trasporti.

In conclusione di questo paragrafo, inoltre, è bene puntualizzare che l'accessibilità pedonale rappresenta una condizione necessaria ma non sufficiente per far sì che le persone siano incentivate a spostarsi, e quindi ad accedere, a piedi. Infatti, gli studi sulla *walkability* hanno mostrato che la sicurezza, la qualità dei percorsi pedonali, la connettività stradale, la densità residenziale e il land-use mix, sono tutti fattori che entrano in gioco nel favorire la pratica dello spostamento a piedi (Litman 2003; Barton *et al.* 2003; Saelens *et al.* 2003; Baldi & Pini 2006; Frank *et al.* 2010). Come si approfondirà, e giustificherà, nella parte empirica della tesi, per la presente ricerca si è comunque scelto di focalizzarsi

sull'accessibilità pedonale, in quanto una considerazione più estesa dei fattori legati alla pedonalità avrebbe portato il ragionamento su argomenti che entrano meno in relazione con i processi di esclusione sociale rispetto a quello di accessibilità pedonale.

2.4 Accessibilità ed esclusione sociale: lo schema concettuale di riferimento della ricerca

Dopo aver inquadrato il tema dell'accessibilità urbana all'interno del quadro più generale dell'esclusione sociale e aver evidenziato i contributi apportati da diversi filoni di studio individuando i fattori che influenzano l'(in)accessibilità alle opportunità urbane, è arrivato il momento di riepilogare quanto finora detto cercando di condensare tutte le informazioni fin qui raccolte in uno schema semplice e dettagliato.

Nella Fig.2.6 abbiamo cercato di raggiungere questo obiettivo rielaborando un diagramma presente in un lavoro di Wixey *et al.* (2005, p.80). La figura rappresenta le varie componenti dell'accessibilità che contribuiscono a determinare l'accessibilità effettiva dei soggetti. Ragionando in termini di esclusione sociale, l'inabilità delle persone a raggiungere e prendere parte alle attività legate all'inclusione di un individuo in una società è dovuta a dei problemi che si instaurano in ogni componente dell'accessibilità effettiva e nella relazione tra di esse. Nello specifico, l'effettivo accesso alle attività inerenti la sfera del lavoro, della redistribuzione, della reciprocità, del consumo e del tempo libero, è data dal rapporto tra vari tipi di accessibilità:

- 1) *Spaziale;*
- 2) *Temporale;*
- 3) *Economica;*
- 4) *Relativa alle informazioni;*
- 5) *Del contesto;*
- 6) *Fisica, pratica;*

Queste componenti dell'accessibilità effettiva sono influenzate principalmente da due poli: individuale e urbano. Da un lato, i vari tipi di accesso dipendono dalle proprietà individuali e soggettive, dall'altro, essi sono connessi alle caratteristiche urbane, come l'uso del suolo, la distribuzione delle residenze e delle opportunità, l'organizzazione dei servizi e delle attività e il sistema di trasporti. Per arrivare a uno sguardo più complessivo sulla problematica dell'accessibilità, si può affermare che su questi poli e quindi sull'accesso alle attività, influiscano, in maniera più generale, la struttura politico-

economica di una società urbana, nonché le norme e le pratiche sociali in essa prevalenti e i processi di decisione politica.

Com'è possibile evincere dalla figura, l'influenza che i due poli, individuale e territoriale, hanno sulle componenti dell'accessibilità non si riduce a una questione di presenza/assenza di opportunità nella prossimità della propria area di residenza o di disponibilità e performance dei trasporti, almeno non solo a questo. Innanzitutto, prendendo in considerazione quella che abbiamo definito accessibilità spaziale, essa è influenzata dai bisogni e dagli obblighi sociali di compresenza di ogni individuo, che definiscono i luoghi che le persone devono frequentare, e dalla localizzazione all'interno dell'arcipelago metropolitano della propria residenza e del proprio lavoro, in quanto rappresentano i centri principali attorno ai quali si strutturano le pratiche di mobilità e di accesso e perché circoscrivono le attività e l'offerta di trasporto disponibili. L'accessibilità spaziale, però, risulta più in generale dalla distribuzione delle residenze, delle opportunità e dell'offerta di trasporto, nonché dalle loro caratteristiche, tutti aspetti che definiscono in prima istanza le attività e i luoghi raggiungibili dalle persone.

La componente temporale dell'accessibilità aggiunge la considerazione dell'organizzazione del tempo nelle pratiche di accessibilità. Sul lato individuale, l'accessibilità temporale è influenzata dagli orari, dalle durate e dalle sequenze delle attività che si devono svolgere, nonché dalle percezioni e dalle preferenze legate ai tempi. Questi aspetti contribuiscono a determinare le risorse e i vincoli temporali per raggiungere e prendere parte alle attività. Sul lato urbano, le risorse e vincoli temporali dipendono in misura significativa dall'organizzazione temporale dei servizi, delle attività e del sistema di trasporto, in quanto influenzano la disponibilità nel tempo dei servizi e delle opportunità di mobilità (orari, frequenze, ecc.).

La possibilità di raggiungere e prendere parte alle attività nello spazio e nel tempo non è però sufficiente. Infatti, sia gli spostamenti che la partecipazione alle attività implica un costo non solo temporale, ma anche economico. In altri termini, all'accessibilità effettiva contribuisce anche una componente economica che è legata, da un lato, al reddito delle persone e in particolare al budget monetario a disposizione per ogni tipo di attività e spostamento, dall'altro, dal costo dell'attività e dello spostamento necessario per raggiungerla: un aspetto che chiaramente dipende dalle politiche tariffarie con riferimento al trasporto pubblico.

Inoltre, per accedere a un'attività nella prossimità della propria area di residenza o tramite i mezzi di trasporto è necessario possedere informazioni sulle attività e le

opportunità di mobilità. Questa accessibilità all'informazione è legata, da un lato, dal tipo e dal livello di conoscenza del territorio e delle sue opportunità da parte dell'individuo, dall'altro, dalla diffusione delle informazioni da parte dei vari gestori delle attività, dei servizi e delle reti di trasporto (intese non solo come trasporto pubblico, ma anche, per esempio, come informazioni relative al traffico automobilistico, ai lavori in corso, ecc.).

Un'altra componente dell'accessibilità riguarda il contesto spaziale e temporale in cui si svolgono le attività e gli spostamenti. Prendendo in considerazione il polo individuale, questo tipo di accessibilità rimanda al tema già affrontato dell'accessibilità socio-cognitiva e dello spazio di azione percepito. Infatti, i modi per spostarsi e gli spazi-tempi cui si accede sono legati alle attitudini, alla percezione e alle preferenze soggettive relative ai mezzi di trasporto, ai tipi di luoghi e attività, ai tempi. In altri termini, il trittico attitudini-percezione-preferenze va a definire se un contesto (spaziale e temporale) in cui si svolge una particolare attività è ritenuto accessibile da parte dell'individuo. Ovviamente, oltre le attitudini, le percezioni e le preferenze, influiscono sull'accessibilità anche il tipo, la qualità, la leggibilità, i livelli di sicurezza garantiti, le rappresentazioni e le simbologie sociali dei contesti, ovvero tutti aspetti che sono condizionati dal polo urbano del nostro schema.

Infine, esiste una componente dell'accessibilità che abbiamo definito fisica e pratica, che ingloba, sul lato individuale, le abilità e le capacità d'azione (i *savoir-faire*), come le abilità fisiche, le competenze necessarie per guidare un'automobile, leggere una mappa, partecipare alle attività, organizzarsi e pianificare. Dal lato più strutturale urbano, invece, l'accessibilità fisica e pratica è influenzata dall'architettura dei luoghi, degli edifici, ecc. (un aspetto che ad esempio può trasformarsi in difficoltà per certi gruppi sociali, come le persone disabili o i malati), e dalle istituzioni che si occupano della formazione degli individui e di trasmettere i saperi pragmatici (ad es. le scuole).

È importante sottolineare che tutte queste componenti concorrono, insieme, al tipo di accessibilità esperito dagli individui. Inoltre, nonostante abbiamo individuato un'influenza specifica dei fattori legati ai 2 poli (individuale e urbano), nella realtà dei fatti questi fattori sono tutti interrelati tra loro (si veda le ellissi formate dalle frecce nello schema della Fig.2.7). Così, per esempio, se è vero che l'accesso a un luogo dipende dalle risorse monetarie degli individui, il budget a disposizione per spostarsi o prendere parte a un'attività è anche legato alla localizzazione residenziale (che contribuisce a determinare il costo di trasporto) e alle preferenze individuali (ad es. è diverso il costo di un'attività fisica fatta in una palestra privata o in uno spazio pubblico). Per fare un altro esempio, gli

obblighi di compresenza fanno anche riferimento al mantenimento dei contatti facenti parte della propria rete sociale; oltre a contribuire ai bisogni di accessibilità di una persona, questi contatti possono offrire agli individui delle risorse di accesso aggiuntive: il prestito di un mezzo di trasporto o di soldi, lo svolgimento di un'attività che non si riuscirebbe a fare, ecc. Ancora, i vincoli temporali che potrebbero impedire di partecipare a un'attività possono essere superati utilizzando delle risorse economiche, come nel caso in cui si decida di assumere una persona per assegnarle i compiti legati alla cura della casa.

In sintesi, si può affermare che i fattori relativi ai due poli presi in considerazione contribuiscano a formare un insieme di vincoli e di risorse d'accesso che vanno a influenzare le differenti componenti dell'accessibilità effettiva. Se questi fattori sono interrelati tra loro, per rendere più complesso, ma più realistico, il nostro schema è possibile affermare che anche il polo individuale e quello urbano siano interrelati tra loro e si influenzino a vicenda. Infatti, ad esempio, gli orari di apertura di un servizio contribuiscono a determinare i tempi di accesso di un individuo, ma anche i bisogni di accesso temporale delle persone (per es. necessità di svolgere un'attività in particolari momenti della giornata da parte di specifici gruppi sociali) possono influenzare le decisioni riguardanti gli orari di apertura dei servizi e dei negozi.

Per continuare nel nostro ragionamento, le componenti che abbiamo analizzato vanno a costituire l'accessibilità effettiva delle persone, che a sua volta va a influenzare i fattori legati sia al polo individuale (ad es. l'accessibilità effettiva contribuisce alla formazione delle percezioni, delle preferenze, degli obblighi sociali, ecc.) sia a quello urbano (ad es. le pratiche di accesso delle popolazioni urbane possono modificare la distribuzione e l'organizzazione generale dei servizi, dell'offerta di trasporto e far nascere l'esigenza di nuovi servizi informativi e formativi). Ragionando in termini di esclusione sociale, è importante sottolineare che l'esito dei processi che abbiamo fin qui approfondito risulta di interesse se porta a inaccessibilità o problemi/difficoltà di accesso agli ambiti del lavoro, della redistribuzione, della reciprocità, del consumo e del tempo libero: in altri termini, se la considerazione dell'accessibilità si lega alla mancata partecipazione a queste sfere sociali. Infine, è di fondamentale importanza evidenziare che la relazione tra inaccessibilità ed esclusione sociale è solamente ipotetica (vedi le frecce e il rettangolo con i contorni tratteggiati nella figura) e va confermata caso per caso. Infatti, l'inaccessibilità non è una condizione sufficiente per affermare che ci troviamo in presenza di esclusione, visto che quest'ultima può essere dovuta a variabili che non fanno riferimento alla dimensione spaziale e temporale sulla quale ci siamo focalizzati maggiormente nella nostra definizione

di accessibilità.

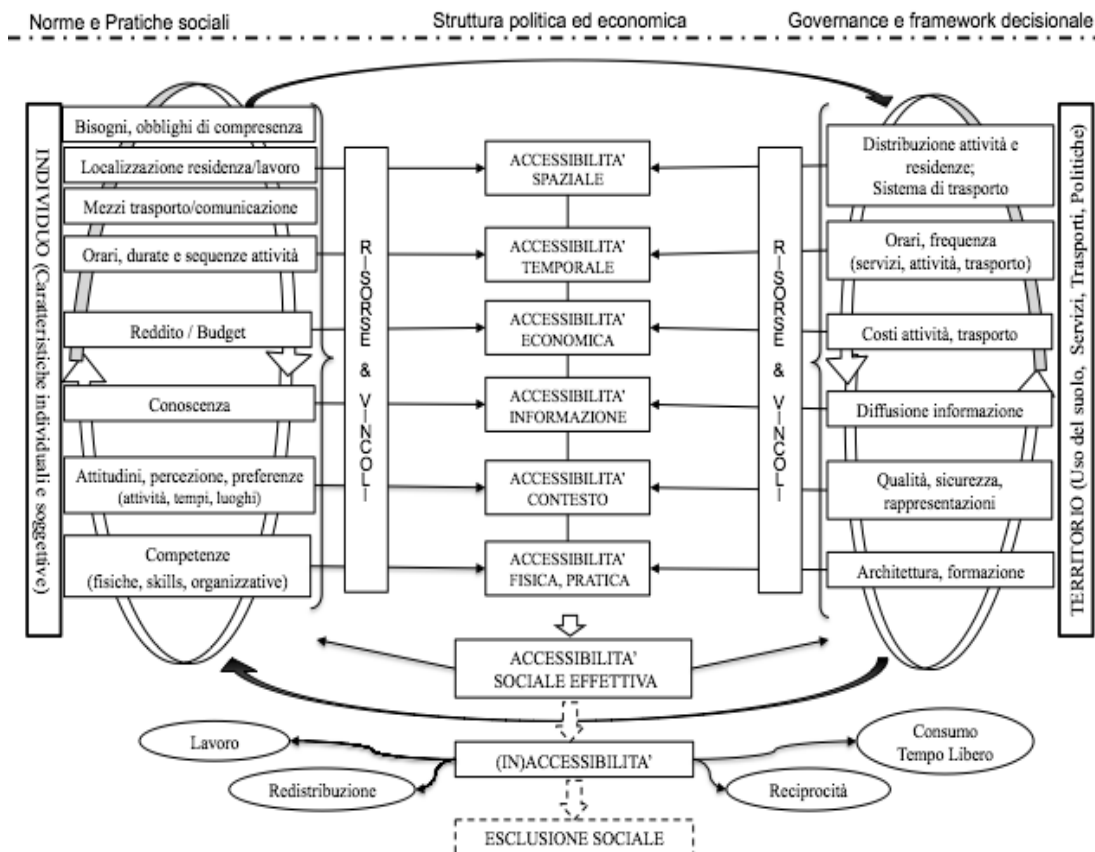


Fig. 2.7 – I fattori che influenzano l'accessibilità e le sue componenti (Fonte: nostra rielaborazione da Wixey *et al.* 2005, p.80).

2.5 Le popolazioni vulnerabili rispetto all'accessibilità: una classificazione

Dopo aver definito il quadro teorico-concettuale che verrà impiegato nella ricerca, ora abbiamo a disposizione uno strumento utile per proporre una classificazione delle popolazioni e dei contesti territoriali maggiormente vulnerabili sotto il profilo dell'accessibilità. Infatti, dallo schema costruito nel precedente paragrafo è possibile ricavare dei criteri su cui organizzare la nostra proposta classificatoria. L'obiettivo finale che ci poniamo di raggiungere è quello di individuare, attraverso la rassegna della ricerca sul tema, i profili soggettivi più interessanti, sia perché meno indagati, sui quali vi sia ancora un dibattito aperto, sia per le dinamiche sociali all'opera. Sarà su questi profili che si concentrerà l'attenzione della ricerca empirica. Nello specifico, i criteri che utilizzeremo per la classificazione sono rappresentati dalle componenti dell'accessibilità analizzate

precedentemente. In sintesi, ciascuna componente dell'accessibilità costituisce una potenziale vulnerabilità per specifici gruppi di persone che vivono in determinati contesti sociali, spaziali e temporali. In altri termini, situazioni d'inaccessibilità, o problemi e difficoltà di accesso, che possono portare all'esclusione da ambiti importanti per l'inclusione sociale dei gruppi e degli individui, nascono da condizioni di vulnerabilità legate all'accessibilità spaziale, temporale, economica, alle informazioni, del contesto, fisica-pratica e relazionale, oppure alla sommatoria di più vulnerabilità.

2.5.1 La vulnerabilità legata all'accessibilità spaziale

Questa prima forma di vulnerabilità include tutti quei vincoli che rendono difficoltoso raggiungere attività, incontri e servizi dislocati nello spazio urbano. Il profilo-tipo di questa vulnerabilità può essere individuato in un soggetto che risiede e/o lavora in un'area a bassa densità di servizi e opportunità, con una bassa offerta di trasporto pubblico, o comunque non rispondente alle necessità legate agli obblighi sociali di compresenza (es. collegamenti da aree peri- e sub-urbane a aree peri- e sub-urbane), e che non ha a disposizione sufficienti mezzi di trasporto privati (es. automobile), in contesti altamente dipendenti dall'automobile (come in genere quelli peri- e sub-urbani), e mezzi di comunicazione (internet).

In letteratura questa vulnerabilità si trova, ad esempio, nella popolazione degli *anziani* (con più di 60 anni, ma soprattutto con più di 74 anni ovvero la quarta età) che si caratterizza per un minor accesso ai mezzi di trasporto privati (OECD 2001), soprattutto se donne, e per un uso più marcato del trasporto pubblico e che, quindi, potrebbero avere delle difficoltà legate a una scarsa offerta, come nel caso delle aree rurali, in cui questa fascia di età cresce a un tasso superiore rispetto alle altre (Shergold & Parkhurst 2012). Inoltre, privilegiando come modalità di spostamento il camminare, anche vivere in aree con pochi servizi, in particolari sanitari, può rappresentare un fattore di vulnerabilità (Loo & Lam 2012).

Un'altra popolazione sensibile a questa forma di vulnerabilità è quella femminile che non ha accesso all'automobile, dato che questa modalità di spostamento è privilegiata per accedere al lavoro (Dobbs 2005), oppure che risiede in contesti con un trasporto pubblico carente e poco affidabile, visto che le *donne* sperimentano un accesso più difficile all'automobile e che svolgono solitamente più attività nello stesso tragitto (*trip-chaining*) (Turner & Grieco 2000).

Infine, anche le persone *povere* o a *basso reddito* sono esposte a questa forma di

vulnerabilità in quanto, a causa delle scarse risorse economiche, tendenzialmente hanno un minor accesso ai mezzi di trasporto privati, o comunque risiedono in aree urbane dove il costo per l'abitazione è inferiore, ma che si contraddistinguono anche per una bassa presenza di opportunità e per un'insufficiente offerta di trasporto pubblico, visto che uno dei principali fattori che concorre a stabilire il prezzo di mercato di un terreno o di un'abitazione è proprio la sua accessibilità (Camagni 1993; Thériault *et al.* 2007; Marcucci *et al.* 2010).

2.5.2 La vulnerabilità legata all'accessibilità temporale

Questa seconda forma di vulnerabilità riguarda tutti quei vincoli temporali che impediscono, o rendono difficoltoso, il raggiungimento e la partecipazione alle attività necessarie alla vita sociale degli individui. In questo caso, il profilo-tipo può essere individuato in un lavoratore che non ha sufficiente tempo per svolgere altre attività legate al tempo vincolato e libero, oppure che sperimenta problemi di sincronizzazione con i membri della propria cerchia sociale e di sovrapposizione di ruoli sociali e di attività, e che risiede e lavora in contesti in cui l'organizzazione temporale dei servizi, delle attività e del trasporto pubblico non combacia con le proprie esigenze di spostamento e di partecipazione alle attività.

Le figure che hanno richiamato maggiormente l'attenzione della letteratura a causa della loro esposizione a questa forma di vulnerabilità sono quelle della donna, delle famiglie monogenitoriali o con entrambi i genitori lavoratori e i figli piccoli. Le *donne*, come si è visto, possono provare questa vulnerabilità a causa dei ruoli multipli che devono svolgere, anche simultaneamente, e quindi della necessità di bilanciare bisogni per cui si ha a disposizione un tempo limitato e che possono entrare in competizione tra loro (Blackden & Wodon 2006). La vulnerabilità legata all'accessibilità temporale si manifesta principalmente nella difficile conciliazione tra attività produttive e di cura e nel ridotto tempo libero a disposizione che può portare a rinunciare ad attività importanti legate alla socialità, allo sport, al relax e al proprio benessere. Più in generale, per le donne è problematico l'accesso agli ambiti non produttivi soprattutto a causa della fissità temporale di queste attività (Kwan 1999).

Questo aspetto ci porta al tema dell'organizzazione temporale dei servizi e del sistema di trasporto che può aggiungere ulteriori vincoli a quelli derivanti dalla struttura socio-economica (es. ingresso donne nel mercato del lavoro) e dalle norme sociali (es. compiti di

cura dei figli e della casa dati alle donne). Così, l'offerta di mobilità può non essere adeguata ai «poorly resourced, highly complex, multi-purpose trips» (Turner & Grieco 2000, p.129) delle donne, come nel caso di un trasporto pubblico poco frequente e affidabile che rende difficile, se non impossibile, la combinazione degli spostamenti legati al lavoro, all'accompagnamento dei figli a scuola, al consumo (Wixey *et al.* 2005; Fritze 2007; Schwanen 2008).

Quanto finora detto è trasferibile anche al caso delle *famiglie con figli piccoli e monogenitoriali* perché anche in queste situazioni è la donna, diventata madre, la persona che maggiormente subisce i vincoli temporali del contesto e che prova un accesso differenziale alle risorse economiche, sociali e temporali. Un altro caso è quello dei lavori su turni e in orari notturni che, proprio a causa degli orari lavorativi, possono vedere costretta la propria capacità di accesso a altre attività e sperimentare problemi di mobilità dovuti alla necessità di spostarsi in orari che fuoriescono da quelli di punta (Lucas *et al.* 2001; Wixey *et al.* 2005).

La vulnerabilità temporale è inoltre sensibile alle politiche sociali vigenti in un determinato contesto. Infatti, questa vulnerabilità legata maggiormente alla condizione femminile può essere aggravata dall'assenza o dall'inefficacia di politiche regolative del mercato del lavoro (orari di lavoro), dei tempi urbani (orari di apertura dei servizi pubblici e privati), che potrebbero adattarsi alle agende e ai ritmi delle donne e delle madri, e dei servizi di cura e di supporto alla cura (nidi aziendali, *entitlements*), che potrebbero alleggerire il carico temporale che pesa sulla popolazione femminile (Burchardt 2008). In questo senso, ad esempio, la vulnerabilità temporale delle donne potrebbe rappresentare un fattore di esclusione nei welfare-regime, nazionali e locali (Mingione 2004; Andreotti *et al.* 2012), di tipo familistico, in cui vi è un sovraccarico di attività di cura fatto dalle donne adulte.

2.5.3 La vulnerabilità legata all'accessibilità economica

La vulnerabilità economica, invece, riguarda il costo monetario associato agli spostamenti e allo svolgimento delle attività. Il profilo-tipo, nonché il gruppo più indagato dalla letteratura sul tema, è individuabile tra i *poveri*, le persone e i nuclei familiari a *basso reddito* e i *disoccupati*, che risiedono in contesti carenti di opportunità che rendono necessari gli spostamenti, e che non possiedono l'automobile per motivi economici (Orfeuil 2004; Coutard *et al.* 2002), o che comunque hanno spese di mantenimento elevate

legate al possesso di automobili più datate che incidono fortemente sui budget già ridotti. A queste caratteristiche può essere aggiunto, inoltre, il non avere sufficienti risorse economiche per lo svolgimento di alcune attività.

In termini di esclusione, il tema delle scarse risorse economiche è stato studiato in riferimento alle difficoltà di accesso al lavoro, ad esempio, seguendo l'ipotesi dello *spatial mismatch* (Kain 1968) e sottolineando le difficoltà per le popolazioni vulnerabili sotto il profilo economico di accedere a un mercato del lavoro organizzato su scala metropolitana e decentralizzato rispetto alle residenze (Hine & Mitchell 2001; Lucas *et al.* 2001; Orfeuil 2004; Lucas *et al.* 2006), in cui l'aumentata distanza tra posti di lavoro e individui non garantisce un reddito superiore (Ong & Blumenberg 1998). Le scarse risorse economiche possono anche essere la causa di fenomeni di *distance decay*, che indica la rinuncia a effettuare delle attività non strettamente necessarie, che vengono posticipate o semplicemente scartate (Lau 2006; Ureta 2008), e della predilezione per un'accessibilità a piedi e per il trasporto pubblico. Per quanto riguarda quest'ultima modalità di spostamento, altri studi hanno evidenziato che le persone con scarse risorse economiche fanno più fatica ad acquistare titoli di trasporto scontati come gli abbonamenti e i carnet perché più onerosi sul breve periodo.

L'attenzione della letteratura si è rivolta anche al ruolo che i vincoli alla mobilità e all'accesso giocano sulle relazioni sociali delle popolazioni povere. Infatti, lo sviluppo di legami prevalentemente forti nella prossimità non fornisce sufficienti collegamenti con il mondo esterno (Granovetter 1973), relegando questi gruppi all'interno di forme spaziali escludenti, contrassegnate da localismo e segregazione (Le Breton 2005), dalle quali è difficile accedere ad altre scene urbane e ruoli sociali, relegando gli individui nel loro quartiere di residenza, come dimostrerebbe la scarsa ampiezza del loro spazio di attività (Schönfelder & Axhausen 2003; Larsen *et al.* 2006; Wong & Shaw 2011).

Il tema dei quartieri deprivati e segregati e della mobilità e accessibilità dei loro abitanti ha particolarmente attirato l'attenzione dei ricercatori (Lucas *et al.* 2001; Wenglenski 2006; Ramadier *et al.* 2008; Fol 2009; Korsu & Wenglenski 2010; Oppenchain 2011; Power 2012). Tra questi lavori, molto interessanti sono quelli che hanno evidenziato che la prossimità rappresenta una fonte importante di risorse per questi abitanti (Fol 2009), che può costituire un capitale di autoctonia (Renahy 2010; Fol 2010) e "l'arma dei poveri" (Maksim 2011) in assenza di altre risorse, innanzitutto economiche. Questi risultati portano a sostenere l'importanza di una distinzione tra vulnerabilità *clustered* e *scattered* (Hine & Grieco 2003), perché nell'ultimo caso gli individui potrebbero non contare sulle risorse

legate alla prossimità e alla densità (Maksim 2011).

2.5.4 La vulnerabilità legata all'accessibilità alle informazioni

Come si è visto, l'accessibilità alle informazioni è un fattore centrale nel determinare lo spazio-tempo potenzialmente accessibile agli individui. Infatti, la conoscenza del territorio e delle sue opportunità contribuisce a circoscrivere gli spazi e i tempi che le persone possono frequentare. Come abbiamo sottolineato, questa conoscenza riguarda un sapere teorico sulle attività e mobilità possibili in un territorio. Il profilo-tipo di questa vulnerabilità è rappresentato dagli individui con problemi di padronanza del linguaggio (*analfabeti, stranieri, migranti e minoranze etniche, anziani*) e un *basso capitale culturale*, oppure che non hanno accesso alle informazioni in quanto isolati socialmente, o perché le informazioni fornite sulle opportunità sono poco chiare e non adatte, ad esempio, a persone con disabilità mentali e di apprendimento (Wixey *et al.* 2005; Lamont *et al.* 2013).

Questa forma di vulnerabilità è quindi particolarmente legata al tipo di informazione diffuso dai gestori dei servizi, delle attività e del sistema di trasporto. In questo senso assumono molta importanza anche le politiche comunicative. Nel campo dei trasporti, ad esempio, un miglioramento del sistema informativo (grafiche e testi semplici, help-desk, informazioni audio, ecc.) sarebbe a beneficio non solo delle *persone con disabilità* di apprendimento, ma anche per tutti gli altri utenti (Lamont *et al.* 2013). Inoltre, anche le politiche formative di apprendimento alla mobilità si rivelano importanti per garantire l'accesso anche a coloro che, non essendo abituati a spostarsi, non hanno le competenze necessarie per farlo. Su questo tema di particolare interesse sono le iniziative di apprendimento alla mobilità che, progressivamente, le aziende dei trasporti urbani stanno cominciando a organizzare, come dimostrato dagli *ateliers mobilité* realizzati dall'azienda dei trasporti della regione Île-de-France (Allemant 2008).

2.5.5 La vulnerabilità legata all'accessibilità del contesto

In questo caso la vulnerabilità è associata a una percezione negativa del contesto, dovuta alla mancata familiarità con la situazione, all'insicurezza, ai processi di socializzazione e alle particolari attitudini degli individui, che ostacola l'accesso alle opportunità e al sistema di trasporto. Il profilo-tipo è individuabile in soggetti anziani, di sesso femminile, con origini straniere o qualche forma di disabilità. Infatti, gli individui con queste caratteristiche sono quelli che maggiormente sperimentano stress, disagio e

sentimenti di insicurezza e paura legati alle qualità dell'ambiente.

Con riferimento alla mobilità, ad esempio, gli *anziani* sono tra i soggetti più esposti agli incidenti e più in generale all'insicurezza (OECD 2001), che deriva da un traffico urbano che penalizza gli utenti deboli della strada che prediligono un'accessibilità pedonale (Loo & Lam 2012), tra cui anche i bambini e i giovani tra i 16 e i 24 anni (Wixey *et al.* 2005). Gli anziani possono anche trovarsi a disagio utilizzando i mezzi di trasporto pubblici negli orari di punta in cui vi è affollamento (Wixey *et al.* 2005). La questione dell'insicurezza, soprattutto in certi momenti della giornata, è stata affrontata anche con riferimento alla *popolazione femminile* che, ad esempio, può essere restia a frequentare gli spazi pubblici, tra cui i mezzi di trasporto pubblici, negli orari notturni, come dimostra la predilezione per l'uso dell'automobile durante la notte (Church *et al.* 2000; Wixey *et al.* 2005; Dobbs 2005). La vulnerabilità legata alla scarsa leggibilità del contesto può riguardare invece gli stranieri, i *migranti* e le *minoranze etniche* (Rajé *et al.* 2004; Wixey *et al.* 2005) che possono vedere la propria capacità di accesso limitata dal fatto di trovarsi in contesti poco familiari e differenti rispetto alle proprie abitudini e routine. La diversità culturale è stata studiata anche in riferimento alle donne migranti che subiscono maggiori vincoli all'accesso agli spazi pubblici, ai mezzi di trasporto privati e a particolari tempi della giornata, a causa di una minor autonomia spaziale e temporale. Inoltre, la vulnerabilità legata alla bassa familiarità con l'ambiente è stata ritrovata nei poveri, *disoccupati*, i *gruppi segregati*: infatti, la bassa mobilità e la dipendenza dal contesto locale (Coutard *et al.* 2002) che contraddistingue queste popolazioni sono considerati elementi che vanno a restringere il loro spazio di azione percepito, relegando e isolando socialmente queste persone (Le Breton 2005). Infine, anche in questo caso, le caratteristiche del contesto (livello di sicurezza, inclusività, stigmatizzazione sociale, ecc.) influiscono sull'inaccessibilità legata alle percezioni dei gruppi e degli individui.

2.5.6 La vulnerabilità legata all'accessibilità fisica, pratica

Questa forma di vulnerabilità, legata alle capacità d'azione e al fare, può ostacolare la trasformazione dell'accessibilità potenziale in effettiva. Infatti, per accedere alle opportunità urbane sono richiesti differenti tipi di competenze: fisiche e motorie, organizzative, pratiche. Con riferimento al trasporto pubblico, uno spostamento include la pianificazione del viaggio, localizzare e arrivare alla fermata, acquistare il biglietto, comprendere le segnalazioni, salire sul mezzo corretto, arrivare alla destinazione

desiderata, orientarsi una volta scesi dal mezzo di trasporto, ecc. Per muoversi in automobile, invece, occorre una patente, l'essere in regola con l'assicurazione, il saper muoversi correttamente nel traffico, ecc. Come si può comprendere da questi esempi, l'accesso alle opportunità è una pratica complessa che richiede dei saperi pratici specifici.

Il profilo-tipo di questa vulnerabilità è rappresentato dai soggetti con *disabilità* mentali, sensorie o motrici, dagli *anziani*, dai *migranti* e, più in generale, dalle persone con *basso capitale culturale* che si ritrovano maggiormente tra le classi povere, a *basso reddito* e i *disoccupati*, che risiedono in contesti in cui le scarse competenze si trasformano in handicap a causa delle barriere architettoniche e del design delle strade, degli edifici, delle fermate del trasporto pubblico, ecc., oppure in cui non vi sono politiche di formazione alla mobilità.

Oltre al tema dell'accessibilità delle persone con disabilità, la letteratura e le politiche di paesi tra cui la Francia e il Regno Unito si sono concentrati sui progetti di formazione alla mobilità che si rivolgono a specifiche popolazioni, che sono spesso nati su iniziativa del Terzo Settore (Orfeuill 2004; Le Breton 2005; Féré 2011). In particolare, questo tema ha assunto importanza nel quadro delle politiche di reinserimento lavorativo, che sono legate al passaggio dal welfare al workfare (M. H. Bacqué & Fol 2007), in quanto il possedere scarse competenze di mobilità e di accesso è ritenuto un elemento significativo nelle difficoltà di accesso al lavoro (Orfeuill 2004; Le Breton 2005; Lucas *et al.* 2006; Fol 2009).

2.6 La mobilità e l'accessibilità delle persone in situazione di precarietà: un dibattito aperto

Dopo aver individuato i profili che la letteratura ci restituisce come maggiormente vulnerabili sotto il profilo dell'accessibilità, in questo paragrafo si definirà la figura sociale che riteniamo sia più interessante indagare nella ricerca empirica. Per raggiungere questo obiettivo è utile riprendere quanto detto nel primo capitolo a proposito dell'emergenza nelle società contemporanee di una nuova questione sociale¹³. Come si è visto, infatti, la nuova questione sociale si caratterizza per la diffusione nella società di situazioni di vulnerabilità che trovano origine nelle trasformazioni socio-economiche avvenute nella sfera del lavoro, che hanno come effetto quello di costringere alla precarietà di vita larghi strati della popolazione. Inoltre, abbiamo affermato che la vulnerabilità si contraddistingue

¹³ In particolare si rimanda ai paragrafi 1.1.3 e 1.2.5 del primo capitolo.

per un rapporto problematico tra opportunità e vincoli, dovuto a un inserimento instabile nelle principali sfere di inclusione sociale, che ha come conseguenza quella di limitare le capacità dei soggetti di soddisfare i propri bisogni. Nel caso limite, la vulnerabilità può portare alla mancanza di risorse (economiche, sociali, culturali e simboliche) e tradursi in esclusione sociale. In molti casi, però, la vulnerabilità è una condizione latente che racchiude situazioni e percorsi altamente eterogenei e che non rende possibile un'individuazione a priori dei gruppi e dei soggetti "a rischio" di esclusione sociale.

Inoltre, l'esclusione sociale è una nozione che identifica dei casi limite e che nasconde molte insidie (Castel 1996). In primo luogo, il termine può produrre degli effetti stigmatizzanti causati dall'attenzione portata per le caratteristiche individuali più che per gli aspetti strutturali dell'esclusione sociale (Byrne 2005). In secondo luogo, ragionare prettamente in termini di esclusione sociale presenta il limite di concentrarsi sull'esito di un processo e di trascurare, spesso, le dinamiche sociali che stanno a monte, la cui analisi però costituisce il compito della sociologia (Castel 1996). Infatti, focalizzare l'attenzione sugli "esclusi" presenta il pericolo di cristallizzare delle precise categorie di persone che corrispondono ad altrettante zone d'intervento settoriali.

Quanto appena richiamato invita quindi a concentrarsi maggiormente sulle vulnerabilità e, in particolare, su quelle legate al lavoro che, come si è visto, vengono considerate all'origine dell'emergenza della nuova questione sociale. In particolare, oltre ai disoccupati è opportuno considerare tutte le configurazioni che fuoriescono dalla modalità del lavoro stabile e a tempo indeterminato tipico della società salariale, ovvero i contratti precari (a tempo determinato, interinali, ecc.). L'interesse di prendere in considerazione queste diverse condizioni è dato dal fatto che la più ampia categoria di precarizzazione del lavoro «permet de comprendre les processus qui *alimentent* la vulnérabilité sociale et produisent, en fin de parcours, le chômage et la désaffiliation» (Castel 1995, p.401), che rappresentano le manifestazioni più visibili di trasformazioni più profonde della società.

Inoltre, scegliere di studiare le pratiche di mobilità e di accesso delle persone in situazione di precarietà o di esclusione rispetto al lavoro è rilevante sia perché, come si è visto, questo è un gruppo che la letteratura ci restituisce come vulnerabile sotto il profilo dell'accessibilità, sia perché in letteratura vi è un dibattito aperto sulla mobilità dei "poveri", un gruppo che include anche i soggetti precari. Come già accennato in altre parti del capitolo, questo dibattito è nato dalla progressiva affermazione di un'ipotesi che interpreta la scarsa mobilità dei "poveri", sia come uno dei principali fattori che determinano la loro esclusione sociale, sia come un elemento in grado di rinforzare le

costrizioni sulle loro capacità d'azione legate ad altre forme di vulnerabilità. Infatti, la bassa mobilità si legherebbe:

- all'impossibilità di accedere a un mercato del lavoro organizzato su scala metropolitana e caratterizzato da una decentralizzazione rispetto alle residenze (Orfeuill 2004);
- allo sviluppo di reti di relazioni sociali non efficaci per le caratteristiche delle società contemporanee (Granovetter 1973), ovvero formate prevalentemente da legami forti, che si sviluppano nella prossimità e che non forniscono sufficienti collegamenti con il mondo esterno, isolando questi gruppi all'interno di forme spaziali escludenti, contrassegnate da localismo e segregazione, dalle quali è difficile accedere ad altre scene urbane e ruoli sociali, relegando gli individui nel loro quartiere di residenza, come dimostrerebbe la scarsa ampiezza del loro spazio di attività (Schönfelder & Axhausen 2003; Le Breton 2005; Larsen *et al.* 2006; Fol 2009; Wong & Shaw 2011);

Inoltre, per i soggetti "poveri" la bassa mobilità potrebbe associarsi all'essere residenti in aree urbane in cui il prezzo dell'abitazione è inferiore a causa della scarsa presenza di opportunità, un elemento che determinerebbe delle situazioni di inaccessibilità o di difficoltà d'accesso. Nella figura 2.8 abbiamo rappresentato quest'ipotesi riadattando ai nostri fini uno schema proposto da Osti (2010, p.63).

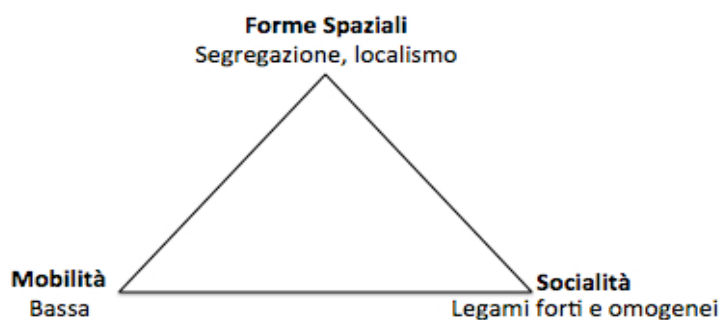


Fig. 2.8 - Relazione tra mobilità, socialità e forme spaziali nel caso di soggetti poveri (Fonte: nostra elaborazione da Osti 2010, p.63).

Come evidenziato da Fol (2009), quest'ipotesi trova le sue origini nei lavori sullo *spatial mismatch* di derivazione statunitense (Kain 1968) e nel dibattito sugli "effetti di quartiere" (Authier 2007; Bacqué & Fol 2007) e la sua affermazione ha condotto all'implementazione di politiche, rinvenibili ad esempio negli Stati Uniti, nel Regno Unito

e in Francia (Fol *et al.* 2007; Féré 2011), che incentivano la mobilità, in particolare quella legata all'automobile, come mezzo per favorire l'inclusione dei gruppi deprivati rompendo il loro isolamento spaziale e relazionale.

Quest'ipotesi ha generato un vivo dibattito in quanto è stata interpretata come una tappa del passaggio da un discorso accademico, politico e mediatico sul diritto alla mobilità a uno di ingiunzione alla mobilità dei "poveri", che escluderebbe la possibilità che l'immobilità e la prossimità possano fornire delle risorse a delle popolazioni deprivate di altri capitali, innanzitutto di tipo economico; in più, questa ipotesi non prenderebbe in considerazione il costo della mobilità per questi soggetti (Bacqué & Fol 2007). Inoltre, altri lavori hanno mostrato come la prossimità rappresenti una fonte di risorse per le popolazioni deprivate che può costituire un capitale di autoctonia (Renahy 2010; Fol 2010). Per fare un esempio, una risorsa può venire dalla mobilitazione dei propri legami sociali che vanno a creare delle reti di supporto informale, che sono state osservate soprattutto nei gruppi "poveri" (Grieco 1995; Fol 2009; Meissonnier 2011) e che si sviluppano prevalentemente nella prossimità delle aree di residenza (Ohnmacht *et al.* 2009). Infine, quest'ipotesi non prenderebbe in considerazione che il potenziale di mobilità delle persone non possa essere tradotto in spostamento effettivo, come dimostrato dai lavori di Kaufmann e colleghi sulla motilità a cui si è fatto riferimento in precedenza (Kaufmann 2002; Kaufmann *et al.* 2004; Maksim 2011).

2.7 Conclusioni

In questo capitolo abbiamo delimitato il campo d'indagine della ricerca andando a definire le dimensioni dell'esclusione sociale e analizzando la sua dimensione spaziale e temporale, che come si è visto, può essere ben sintetizzata dal concetto di accessibilità. In seguito si sono considerati dei filoni di studio molto importanti per l'analisi dell'accessibilità alle opportunità urbane come quello sulla mobilità, i tempi, le attività e l'accessibilità pedonale. Attraverso il riferimento a queste prospettive di analisi abbiamo raccolto degli elementi utili per costruire il quadro teorico-concettuale che sarà utilizzato nella ricerca empirica, nello specifico individuando i fattori che vanno presi in considerazione nell'esame dell'accessibilità alle opportunità urbane. L'individuazione delle componenti dell'accessibilità è inoltre servita per proporre una classificazione dei contesti e dei soggetti più vulnerabili sotto quest'aspetto. Infine, abbiamo individuato nelle

persone in situazione di precarietà lavorativa un gruppo su cui è interessante focalizzarsi perché permette di legare più strettamente il tema della mobilità e dell'accessibilità con quello dell'esclusione sociale e della vulnerabilità, da un lato, e, dall'altro, in quanto consente di posizionare la ricerca all'interno di un dibattito aperto sia a livello accademico che sociale. Partendo da questi presupposti nel prossimo capitolo, si esplicherà il disegno della ricerca evidenziando quelle che sono le sue domande, ipotesi, obiettivi e metodologia.

Sezione metodologica

3. Metodo e tecniche della ricerca

In questo capitolo l'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di presentare il metodo e le tecniche della ricerca. Nello specifico, dopo aver sintetizzato i motivi - scientifici e sociali – che hanno giustificato l'interesse per il tema oggetto di studio e dopo aver chiarito gli obiettivi cui la ricerca intende arrivare, si passerà all'enunciazione delle domande e delle ipotesi alla base della ricerca e dei risultati attesi. Nella seconda parte del capitolo, invece, si descriverà il disegno della ricerca focalizzandosi, in particolare, sulla definizione delle fasi e delle unità di analisi – individuali ed ecologiche – prese in esame e sulle fonti e gli strumenti adottati per la rivelazione e l'analisi dei dati. Il capitolo si concluderà con una riflessione sul rapporto tra il metodo adottato e la teoria, nello specifico andando a evidenziare le difficoltà incontrate nel raggiungimento degli obiettivi iniziali e sottolineando i limiti intrinseci della ricerca dovuti alle scelte metodologiche effettuate.

3.1 Obiettivi di indagine

Il principale obiettivo della ricerca è di offrire un contributo allo studio dei processi di esclusione sociale in ambiente urbano, concentrandosi sulla questione dell'accesso alla città che, come si è visto¹, ha il merito di considerare allo stesso tempo sia la dimensione sociale, sia quella spazio-temporale. Questo contributo assume ancor più rilevanza superando, come si farà nel presente lavoro, una visione dell'accessibilità solo come una qualità dei luoghi, che riduce l'accesso a una questione trasportistica (es. miglioramento della performance del sistema di trasporti) – un approccio ancora largamente affermato. La ricerca, invece, tende recepire i più recenti studi che hanno evidenziato come l'accesso alla città sia un processo complesso che va al di là del mero spostamento e che implica, in

¹ Per un approfondimento si rimanda al capitolo 2 paragrafo 2.2 del presente lavoro.

particolare, la considerazione dell'attore, dei suoi bisogni, progetti e competenze (Kaufmann *et al.* 2004).

Infine, la significatività della ricerca deriva anche dalla comparazione di due città metropolitane europee, che potrà mettere in luce le diversità e i processi di *path-dependency* tra contesti socio-territoriali. In particolare, la comparazione Francia – Italia è giustificata dal fatto che, nella prima, il tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità si è già affermato nell'agenda politica (agli inizi degli anni '90 del secolo scorso) e ha portato all'implementazione di politiche per il reinserimento lavorativo legate alla mobilità, mentre in Italia non vi è ancora una maturità sul tema, soprattutto in termini di politiche e dibattito societario.

A questo proposito, il focus sull'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità consente di posizionare la ricerca all'interno di un dibattito aperto a livello accademico e sociale (Orfeuill 2011; Lévy 2011; Kaufmann 2011) che vede, da un lato, coloro che sostengono che per favorire l'inclusione dei soggetti vulnerabili occorra incentivarne la mobilità (Orfeuill 2004, 2010; Le Breton 2005; Lucas *et al.* 2006), dall'altro, coloro che evidenziano come quest'ipotesi rappresenti un'ingiunzione alla mobilità, non sempre legata all'inclusione e che può costituire un vincolo aggiuntivo per popolazioni già vulnerabili (Bacqué & Fol 2007; Fol 2009, 2010).

Partendo da qui, il progetto di ricerca ha avuto come obiettivo generale quello di comparare, in due città metropolitane europee, l'accessibilità ad ambiti sociali rilevanti per l'inclusione degli individui, focalizzandosi su di una popolazione vulnerabile come quella delle persone in situazione di precarietà legata al lavoro.

Il primo obiettivo che la ricerca si pone è quindi quello di rilevare l'accessibilità ad ambiti ritenuti rilevanti per l'inclusione sociale, quali la salute, l'educazione, il consumo e il tempo libero. A questi quattro ambiti verrà aggiunto quello dei trasporti perché, come si è visto, il sistema di trasporto, insieme all'uso del suolo, all'organizzazione temporale delle attività e alle caratteristiche individuali, ha un ruolo di primaria importanza nel garantire l'accessibilità agli altri ambiti.

Nello specifico, la rilevazione dell'accessibilità alle opportunità urbane ha un duplice obiettivo. Da un lato, quello di comprendere come le aree urbane si differenzino sotto il profilo dell'accessibilità e di individuare le caratteristiche delle popolazioni che le abitano. Dall'altro lato, questo tipo di analisi ha per fine quello di fornire una solida diagnosi di accessibilità spaziale alle opportunità urbane, che può rappresentare una base di partenza per future politiche volte al miglioramento delle condizioni di accessibilità.

Il secondo macro-obiettivo è invece strettamente legato alla scelta di studiare la mobilità e l'accesso alle opportunità urbane delle persone vulnerabili a causa di un inserimento precario nella sfera lavorativa. In questo caso, il fine è di creare un solido ponte tra *mobilities studies* e gli studi che affrontano più in generale il tema della vulnerabilità e dell'esclusione sociale e di fornire ulteriori elementi al dibattito sul ruolo che la mobilità e l'accesso alla città giocano nelle situazioni di precarietà e viceversa, su come la precarietà, lavorativa e sociale, influenzi la mobilità e l'accesso alla città degli individui. Questo approfondimento qualitativo, che si basa sui risultati dell'analisi spaziale, consentirà di identificare i vincoli d'accesso cui i precari devono far fronte e le strategie di mobilità e d'accesso messe in atto a partire dalle risorse e competenze a loro disposizione. Anche in questo caso, l'obiettivo è di ricavare elementi utili alla definizione di politiche urbane e sociali d'accesso che prendano in considerazione i bisogni, i progetti, le risorse e competenze degli individui.

Nello specifico, gli obiettivi della ricerca sono i seguenti:

- Costruire un indice di accessibilità attraverso i sistemi d'informazione geografica (GIS) che sintetizzi l'accessibilità a opportunità afferenti ambiti rilevanti per l'inclusione sociale – e non solamente al trasporto pubblico o a un servizio specifico;
- Comprendere come la precarietà lavorativa e sociale influenzi l'accessibilità alla città;
- Comprendere il ruolo che la mobilità quotidiana e l'accessibilità giocano nelle situazioni di precarietà lavorativa e sociale;
- Individuare le forme di adattamento e di risposta dei soggetti alle situazioni di inaccessibilità o di accessibilità vincolata, in particolare quelle basate sulle proprie competenze (sulla propria motilità) e sulla mobilitazione della rete sociale in cui sono inseriti;
- Comparare l'accesso alle opportunità urbane delle persone in situazione di precarietà in differenti contesti territoriali (differente nazione, contesto urbano e livello di accessibilità spaziale) in modo da poter comprendere il ruolo giocato dalle politiche e dalla struttura socio-urbana nei processi oggetto di studio.

3.2 Ipotesi e interrogativi di ricerca

Partendo dal quadro delineato nella sezione teorica del presente lavoro e dagli obiettivi della ricerca, nel progetto si definiscono le seguenti ipotesi:

- a) Lo scarso accesso alle opportunità urbane rappresenta un ulteriore fattore di vulnerabilità sociale per dei soggetti in situazione di precarietà;
- b) I soggetti in situazione di precarietà sono più vulnerabili sotto il profilo dell'accessibilità a causa delle scarse risorse (innanzitutto economiche) disponibili per spostarsi e accedere;
- c) La precarietà è una condizione che pone particolari vincoli d'accesso alle opportunità urbane degli individui (es. numero e tipo di attività svolte, mezzi di trasporto utilizzabili, risorse temporali disponibili);
- d) L'immobilità o la bassa mobilità possono rappresentare dei vincoli d'accesso alla sfera lavorativa e agli ambiti sociali;
- e) I vincoli d'accesso variano in base: - alla localizzazione residenziale degli individui nell'arcipelago metropolitano; - alle caratteristiche della struttura urbana – in termini di distribuzione delle attività sul territorio, di connettività attraverso il sistema di trasporti e di divisione sociale dello spazio; - al tipo di politiche sociali e urbane adottate; - e alle caratteristiche individuali, in particolare alla motilità degli individui;
- f) I precari si confrontano con i vincoli d'accesso adottando risposte e/o strategie di mobilità e accessibilità basate sull'uso delle proprie risorse e competenze e sull'attivazione dei legami forti.

Partendo da queste ipotesi, gli interrogativi cui la ricerca vuole rispondere sono i seguenti:

- Qual è l'accessibilità agli ambiti sociali ritenuti centrali per l'inclusione degli individui nei casi delle città metropolitane di Milano e Lione? Com'è possibile spiegare le differenze di accessibilità?
- Come la precarietà legata al lavoro influenza il rapporto alla mobilità e l'accesso alla città degli individui? Come la mobilità e l'accessibilità influenzano l'inclusione nel mercato del lavoro e negli altri ambiti centrali in un'ottica di inclusione sociale?
- Qual è lo spazio-tempo in cui si muovono i precari? Qual è la loro abilità a raggiungere e prendere parte alle attività di loro interesse? Che risorse hanno a

disposizione? Quali sono i vincoli d'accesso cui devono far fronte per accedere a mobilità, opportunità e reti sociali? Questi vincoli sono prevalentemente riferibili alla struttura urbana/sociale o a proprietà soggettive e alla mancanza di competenze?

- Come i soggetti usano le proprie competenze e la propria rete sociale per superare i vincoli di accesso (*coping strategies*)? Come la struttura urbana e le politiche influenzano queste *coping strategies*?

3.3 Risultati attesi

In generale, un risultato atteso è di poter apportare un contributo in termini di conoscenza del fenomeno sia in termini teorici che empirici, in particolar modo per quanto riguarda l'usabilità dei risultati nelle arene di decisione pubblica. Nello specifico, il primo risultato atteso è la misurazione nei due casi di studio del livello di accessibilità spaziale alle opportunità facenti parte di ambiti ritenuti centrali per l'inclusione sociale. Questa operazione deve rispettare i criteri di sinteticità dell'informazione e di semplicità ed efficacia nella diffusione dei risultati. In questo senso, un risultato atteso è di utilizzare la rappresentazione cartografica perché la comunicazione visuale legata a questi strumenti consente una diffusione dei risultati della ricerca anche in ambiti non prettamente accademici.

Il secondo risultato atteso è di evidenziare il ruolo attivo che le questioni legate alla mobilità e all'accessibilità ricoprono nelle situazioni di precarietà e di vulnerabilità sociale, e di mostrare i diversi vincoli che la condizione di precarietà pone all'azione individuale nel campo della mobilità e dell'accesso alla città e alle sue opportunità. In altri termini, un esito auspicato dalla ricerca è di mettere in luce il contributo che l'analisi della dimensione spazio-temporale delle società urbane contemporanee può dare allo studio della vulnerabilità e dell'esclusione sociale in ambiente urbano.

Un altro risultato cui si auspica di arrivare è quello di mostrare come gli individui in situazione di precarietà legata al lavoro si adattino e interagiscano con il contesto spazio-temporale mediante strategie d'accesso alla città che dipendono dai propri progetti e dalla disponibilità di risorse e competenze. In particolare, dedicando nell'analisi ampio spazio alle nozioni di motilità e di capitale sociale individuale, la ricerca dovrà riuscire a illustrare l'importanza di prendere in considerazione l'individuo, con i suoi bisogni, progetti,

competenze e risorse, per affrontare la questione dell'accesso alla città, nello specifico delle popolazioni vulnerabili. Inoltre, attraverso il riferimento al concetto di accesso alla città, un risultato cui la ricerca aspira è di evidenziare le complesse interdipendenze che legano la dimensione sociale con quella spazio-temporale, e di dimostrare la necessità di una maggiore integrazione tra settori di intervento politico quali la pianificazione urbanistica, trasportistica, dei servizi e dei tempi e delle politiche sociali. Nello specifico, per garantire la spendibilità della ricerca in termini di *policies*, i risultati della ricerca devono riuscire a identificare i profili sociali dei precari che più si espongono a processi di vulnerabilizzazione legati alle difficoltà d'accesso e, quindi, ai rischi di esclusione sociale.

Infine, dal completamento della ricerca si auspica di poter contribuire da un punto di vista teorico, metodologico ed empirico al dibattito scientifico e societario su di un fenomeno complesso e di centrale importanza nelle società urbane contemporanee come quello dell'accessibilità urbana.

3.4 Il disegno della ricerca

Per rispondere agli interrogativi di ricerca è fondamentale raccogliere informazioni su:

- la localizzazione nei due casi di studio dei servizi e delle opportunità che rientrano negli ambiti dei trasporti, della salute, dell'educazione, del consumo e del tempo libero, al fine di poter calcolare l'indice di accessibilità;
- l'esperienza di precarietà vissuta dagli individui (periodo, ambiti e dimensioni di precarietà), in maniera da poter successivamente confrontare il grado di precarietà con il tipo d'accesso e con le risorse/competenze disponibili;
- le pratiche di mobilità e d'accesso degli individui che si trovano in situazione di precarietà legata al lavoro, in modo da capire quale sia il loro spazio-tempo d'attività;
- il tipo di risorse, competenze e, più in generale, motilità, a loro disposizione per spostarsi e accedere alle opportunità;
- i vincoli cui devono far fronte le persone intervistate per accedere alle opportunità urbane di loro interesse, al fine di comprendere se questi siano riferibili alla struttura urbana (es. distribuzione spazio-temporale dei servizi) e sociale oppure a caratteristiche individuali (es. scarsa disponibilità di opzioni di mobilità, basse competenze, scarsa attitudine allo spostamento, ecc.);

- le risposte date dai precari alle situazioni di inaccessibilità e le strategie messe in campo a partire dalle proprie risorse e competenze per superare i vincoli d'accesso, in particolare quelle che si basano sulla mobilitazione della propria rete sociale, in modo da capire quale sia il ruolo giocato dal capitale sociale individuale nel superamento, o meno, dei vincoli d'accesso;
- le politiche che influenzano l'accessibilità nei due casi di studio, con particolare riferimento al caso delle persone in situazione di precarietà lavorativa. In questo senso, oltre alle politiche di pianificazione urbanistica (uso del suolo, suddivisione spazio-temporale delle funzioni) e trasportistica (sistema dei trasporti), che definiscono le generali condizioni di accessibilità, si prenderanno in considerazione sia le politiche, le misure e gli interventi di supporto alla mobilità dirette verso i precari.

La ricerca, inoltre, intende sviluppare uno sguardo comparativo su due città europee², in modo da poter identificare le caratteristiche proprie a ogni contesto, così come gli elementi, i processi e le problematiche condivise da contesti socio-territoriali differenti.

In base agli interrogativi di ricerca e alle informazioni che è necessario raccogliere per rispondervi, si definiscono le fasi di ricerca seguenti:

- 1) Una prima fase consiste nella rassegna della letteratura e si pone l'obiettivo di arrivare a definire un quadro teorico di riferimento da cui poter ricavare una cassetta degli attrezzi concettuale da utilizzare nella parte empirica e nell'interpretazione dei risultati.
- 2) Una seconda fase concerne la costruzione, attraverso l'utilizzo prevalente di *open data* rilasciati dalle Pubbliche Amministrazioni e dei sistemi informativi geografici (GIS), di un innovativo indice di accessibilità spaziale, che si basa sul calcolo delle distanze da e della densità (Kernel) di opportunità afferenti a 5 ambiti legati all'inclusione/esclusione sociale: a) trasporti; b) salute; c) educazione; d) consumo; e) tempo libero. L'indice permetterà sia di effettuare una diagnosi di accessibilità nei due casi di studio e di definire il profilo delle popolazioni ivi residenti, sia di individuare delle aree, caratterizzate rispettivamente da un basso e un alto valore dell'indice, in cui verranno poi selezionate le persone da intervistare in vista dell'approfondimento qualitativo della ricerca. La scelta di aree differenti

² Per approfondire la questione della comparazione, in particolare i criteri alla base della scelta dei casi di studio, si rimanda al paragrafo 3.5 del presente capitolo.

sotto il profilo dell'accessibilità permette di identificare gli effetti della struttura urbana sulle pratiche di mobilità e di accesso delle persone intervistate. Uno *step* preliminare a questa fase è l'ottenimento dei dati sulla localizzazione geografica delle opportunità nei due casi di studio³ e di quelli relativi ai censimenti della popolazione.

3) La fase successiva consiste nell'individuazione degli intervistati⁴, ovvero soggetti in situazione di precarietà lavorativa che risiedono nelle aree individuate nella fase precedente (25 per ogni città e 12-13 per ogni macro-area d'accessibilità all'interno della stessa città). Il campione, non casuale, è costruito con l'ausilio di istituzioni e organizzazioni che nel quadro delle loro attività si rivolgono a un pubblico corrispondente al profilo ricercato (es. sindacati, centri per l'impiego, agenzie interinali, centri di formazione e di inserimento lavorativo, associazioni di quartiere, ecc.). Nella selezione degli intervistati si seguirà un criterio di eterogeneità per quanto riguarda alcune variabili socio-anagrafiche di base (età, genere, istruzione, ecc.), in modo da poter cogliere il differente ruolo giocato da queste variabili nei processi sociali oggetto di studio.

4) Una volta selezionato il campione, si passerà alla raccolta delle informazioni. Gli strumenti di indagine che saranno utilizzati sono due: un questionario e un'intervista semi-strutturata⁵. L'utilizzo di questi strumenti è giustificato dall'esigenza di indagare contemporaneamente aspetti differenti, che però sono ritenuti dalla letteratura di fondamentale importanza per avere un'immagine la più completa possibile della mobilità e accessibilità degli intervistati. In particolare, il questionario è suddiviso in quattro sezioni che vanno a raccogliere informazioni su: 1) le caratteristiche socio-demografiche di base e il grado di precarietà lavorativa esperita; 2) la disponibilità di mezzi di trasporto e di comunicazione; 3) l'accessibilità ai mezzi di trasporto e di comunicazione; 4) l'accessibilità al lavoro e ai servizi. Queste informazioni saranno prevalentemente raccolte attraverso l'uso delle domande inserite nelle indagini National Household Travel Survey (NHTS) e National Travel Survey (NTS), realizzate rispettivamente dall'Ufficio di Statistica del Dipartimento Federale dei Trasporti Statunitense e dal

³ Per la descrizione del processo di costruzione dell'indice di accessibilità (opportunità geo-referenziate, fonti utilizzate, operazioni statistiche e di analisi spaziale effettuate) si rimanda al paragrafo 3.6 del presente capitolo.

⁴ Per approfondire la definizione dell'unità di analisi individuale (persone in situazione di precarietà lavorativa) si rimanda al paragrafo 3.7 del presente capitolo.

⁵ Il questionario e la griglia di intervista semi-strutturata sono visionabili nella sezione "Annessi" del presente lavoro.

Dipartimento dei Trasporti del Regno Unito⁶. La volontà di utilizzare queste domande è data dal fatto che queste due *survey* rappresentano le indagini più valide in termini di accuratezza del metodo adottato (Colleoni 2008). Infine, la scelta del questionario a risposte prevalentemente chiuse è giustificata dall'esigenza di ridurre il carico dell'intervista in modo da favorire un più alto tasso di risposta degli intervistati.

Dopo aver compilato i questionari, si effettueranno delle interviste semi-strutturate, che vanno sia ad approfondire le informazioni ottenute attraverso le domande a risposta chiusa, sia a raccoglierne altre che sarebbe altrimenti impossibile ricavare con la tecnica del questionario. Nello specifico, la griglia di domande per condurre le interviste semi-strutturate si divide in cinque macrosezioni che vanno a indagare: 1) lo spazio-tempo di attività settimanale (es. mezzi di trasporto utilizzati, orario attività, persone con cui si sono svolte); 2) le condizioni d'accesso alle opzioni di mobilità (es. la spesa per gli spostamenti, le misure e gli interventi di sostegno alla mobilità di cui si beneficia, ecc.); 3) le competenze in materia di mobilità (es. attitudini nei confronti della mobilità, conoscenza territorio e opportunità, competenze pratiche e organizzative); 4) l'appropriazione cognitiva delle opzioni d'accesso e delle competenze (es. abitudini e routine di mobilità e accesso, processi di significazione legati alle attività e ai progetti di mobilità residenziale); 5) il ruolo che la rete sociale in cui sono inseriti gli individui gioca o meno nel superamento delle difficoltà di accesso.

5) Una quinta fase prevede l'analisi, la comparazione e l'interpretazione dei risultati. Sui dati relativi la localizzazione delle opportunità sarà eseguita un'analisi spaziale tramite il software ArcGIS (versione 10.2), mentre su quelli ottenuti con questionario si farà un'analisi statistica bi-variata tramite il software SPSS (versione 20). Sulle interviste semi-strutturate trascritte, invece, sarà effettuata un'analisi del contenuto. Per quanto riguarda la fase interpretativa, essa si delinea a partire dalla cassetta degli attrezzi concettuale derivante dalla rassegna della letteratura⁷. In particolare, nello studio delle relazioni tra mobilità quotidiana, accessibilità e precarietà si presterà attenzione ai diversi fattori che influenzano l'accessibilità (es. uso suolo, sistema trasporti, organizzazione temporale attività,

⁶ Per approfondimenti sui questionari utilizzati dall'indagine statunitense e britannica si rimanda ai siti internet: <http://nhts.ornl.gov/> e <https://www.gov.uk/government/collections/national-travel-survey-statistics>, visti il 12 novembre 2013.

⁷ In particolare si rimanda al paragrafo 2.4 e alla Fig.2.6 del secondo capitolo del presente lavoro.

politiche), alle varie dimensioni d'accesso (spaziale, temporale, economica, ecc.), alla motilità e al ruolo della rete sociale in cui gli individui sono inseriti. La comparazione, invece, si eseguirà confrontando le informazioni raccolte per: - città metropolitana oggetto di studio; - localizzazione residenza all'interno dei casi di studio; - livello di accessibilità area di residenza; - condizioni di precarietà; - caratteristiche sociali degli individui.

6) Infine, un'ultima fase concerne la valorizzazione della ricerca attraverso la stesura e la pubblicazione della tesi di dottorato e, successivamente, la diffusione dei risultati in occasione di convegni, seminari, giornate di studio e mediante la stesura di articoli da sottoporre a riviste scientifiche riconosciute a livello internazionale.

3.5 La comparazione e le unità di analisi ecologiche: questioni di metodo

Come si è visto, un fine della ricerca è di sviluppare uno sguardo comparativo su due contesti urbani europei. In questo paragrafo si descriverà il percorso che ha portato alla selezione dei casi di studio.

Un punto fermo è sempre stato quello di volere studiare la città di Milano. Questa volontà è giustificata da diverse ragioni. Innanzitutto, Milano è un contesto urbano che, come molte città europee, ma non solo, è stato toccato dalle trasformazioni, approfondite nel primo capitolo, che hanno avuto come conseguenza quella di mettere sul tappeto la questione dell'equità socio-spaziale e dell'esclusione sociale legata all'(in)accessibilità (Bonnet & Desjeux 2000; Ewing & Cervero 2001; Lévy & Dureau 2002; Urry 2007; Currie *et al.* 2009; Colleoni 2011). In secondo luogo, a Milano si aveva l'opportunità di disporre di una conoscenza del territorio che ha aiutato nello svolgimento della ricerca. Infatti, oltre al vantaggio di poter basare le riflessioni partendo dai risultati delle precedenti ricerche sul tema, molte delle quali condotte nell'Università dove ho svolto il dottorato di ricerca, ho avuto la possibilità di confrontarmi con un gruppo di ricerca che svolge da molto tempo indagini sul tema dei tempi, della mobilità e dell'accessibilità, in particolare a Milano. Inoltre, la conoscenza territoriale ha permesso di entrare "facilmente" in relazione con gli attori locali e gli abitanti dei territori attraversati durante la ricerca. Infine, seguendo un'ottica che vede le università come un importante strumento per lo sviluppo del territorio, è apparso "naturale" indirizzarsi verso lo studio del contesto milanese, in

modo da poter garantire la spendibilità dei risultati della ricerca per il miglioramento delle condizioni di vita del territorio in cui l'università è insediata.

Definito il primo contesto urbano oggetto di studio (ma non ancora la scala su cui effettuare le analisi), l'operazione successiva ha condotto all'individuazione del secondo caso di studio. Questa selezione è stata effettuata seguendo diversi criteri. In primo luogo, un criterio di comparabilità, che ha portato alla scelta di un contesto che presenti aspetti in comune con Milano, ma che abbia allo stesso tempo delle specificità. In particolare, queste ultime devono far riferimento ad alcune dimensioni centrali nei processi oggetto di studio. Essendo il focus della ricerca sull'esclusione sociale e avendo ipotizzato l'importanza della struttura sociale e delle politiche nell'influenzare l'accessibilità, si è deciso di approfondire la letteratura sulla diversità dei regimi capitalistici, in particolare dei welfare *regimes* e, in seguito, di comparare Milano con una città francese. Infatti, Francia e Italia appartengono a due differenti regimi, fatto che può mettere in luce dei processi di *path-dependency* e quindi aiutare nell'approfondimento del ruolo giocato dalla variabile territoriale. Nonostante alcuni autori sottolineano una convergenza dei due modelli, una differenza può essere ancora rinvenuta facendo riferimento alla variabile "importanza della politica", che permette di discriminare nei modelli misti tra quelli a maggiore (Francia) o minore (Italia) statalismo (Paci 2009). Questo aspetto emerge anche con riferimento ai temi della mobilità e dell'accessibilità, come si vedrà nella parte empirica. In questa sede è sufficiente evidenziare che la comparazione con la Francia è interessante perché è un paese in cui il tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità si è affermato da tempo nell'agenda politica nazionale (Guidez & Racineux 1999) e ha portato all'implementazione di molte politiche sociali soprattutto legate al reinserimento lavorativo (Lucas 2004; Orfeuill 2004; Le Breton 2005; Fontanes *et al.* 2006; Fol 2009; Féré 2011), mentre in Italia ancora non vi è una maturità sul tema, soprattutto in termini di specifiche politiche (Gentili 2003).

Una volta scelto il contesto nazionale, rimane il compito di individuare il caso specifico in cui condurre l'indagine. Essendo Milano il secondo comune italiano per popolazione e, secondo diverse stime (UN 2004; Boffi & Palvarini 2011; OECD 2013; Eurostat 2014), la prima agglomerazione e area metropolitana italiana, la scelta del contesto francese si è indirizzata verso quelle che le istituzioni statistiche internazionali definiscono *larger metropolitan area*. In particolare, pur non essendo la prima agglomerazione e area metropolitana francese, si è optato per la città di Lione. In questo caso, si è seguito un criterio di similarità, soprattutto per quanto riguarda la morfologia. Da un punto di vista

morfologico, infatti, sia Milano che Lione sono metropoli caratterizzate da una forte organizzazione monocentrica che segue una linea di demarcazione centro/periferia, fatto meno vero per quanto riguarda il caso di Parigi, dove le centralità metropolitane sono più diffuse. Inoltre, anche considerando la divisione sociale dello spazio, in generale, Milano e Lione presentano lo stesso tipo di organizzazione: ad esempio, le popolazioni si trovano nella prima periferia, o prima corona, di queste metropoli in contesti urbani sorti per la maggior parte a cavallo degli anni '60 -'70 del secolo scorso (Zajczyk 2003; Benassi 2005; Boffi & Tornaghi 2007; Authier *et al.* 2010; UrbaLyon 2012). Infine, ci sono state delle ragioni di ordine pragmatico che hanno portato alla scelta di Lione. Infatti, a Lione il tema della ricerca è al centro di molti interventi portati avanti dagli attori pubblici locali, come dimostrato in particolare dalle iniziative *Plateforme Mobilité Emploi Insertion* e *Mission "Temps et Services Innovantes"*⁸. Infine, anche a Lione si poteva disporre di una conoscenza pregressa del territorio, perché è una città in cui avevo precedentemente abitato e studiato.

Se Milano e Lione rappresentano i contesti urbani su cui effettuare la ricerca, rimane ancora aperta la questione della scala su cui focalizzarsi, cioè il problema dell'unità territoriale lionese e milanese da prendere in considerazione. In questo caso, la scelta è il frutto di un compromesso tra esigenze di ordine scientifico – legate all'individuazione della scala migliore per lo studio dei fenomeni sociali oggetto della ricerca; di comparabilità – tra contesti che presentano divisioni amministrative, statistiche e territoriali differenti (Tab.3.1); e di fattibilità della ricerca – soprattutto per quanto riguarda il reperimento delle informazioni, che hanno precluso la possibilità di poter scegliere la migliore, a livello ipotetico, soluzione.

Infatti, se il livello di analisi metropolitano è il più adatto allo studio della mobilità e dell'accessibilità – perché è proprio con le trasformazioni metropolitane e l'affermazione dei fenomeni di periurbanizzazione e di diffusione urbana che questi temi sono emersi – da un punto di vista metodologico, questa opzione si scontrava con l'impossibilità, dati i tempi e le risorse umane e finanziarie disponibili, di raccogliere informazioni fini relative alla localizzazione delle opportunità urbane, visto che l'area metropolitana è un'unità territoriale di tipo statistico, mentre, solitamente, le informazioni vengono da unità territoriali che fanno riferimento alle suddivisioni amministrative.

Da un punto di vista di fattibilità della ricerca, la scelta della scala comunale avrebbe consentito, rispetto alle altre scale, di reperire informazioni sulla localizzazione di

⁸ Per un approfondimento delle iniziative segnalate si rimanda ai siti internet: <http://www.mobilite-vers-lemploi.org/> e <http://www.espacedestemps.grandlyon.com/index.htm>, visti il 4 febbraio 2015.

innumerevoli opportunità urbane e, quindi, avrebbe permesso una migliore operativizzazione del concetto di accessibilità e il calcolo di un indice più fine, ma, allo stesso tempo, avrebbe reso più difficile lo studio dei rischi di vulnerabilizzazione sociale legati alla mobilità e all'accesso, dal momento che, in generale, le aree urbane centrali delle metropoli si caratterizzano per una più forte offerta di servizi e di trasporto pubblico locale. Inoltre, la scelta dell'unità comunale non avrebbe reso possibile la presa in considerazione dell'influenza che le politiche esercitano sull'accessibilità: infatti, nel caso lionesse, le competenze relative alla pianificazione urbana e del sistema di trasporti sono da tempo delegate all'unità amministrativa territoriale dell'agglomerazione urbana o metropolitana, mentre nel caso milanese, nonostante forme di integrazione e coordinamento tra le diverse unità amministrative, fanno capo al comune.

Infine, un fattore di problematicità nella scelta delle unità territoriali è dovuto alle riforme che in entrambi i paesi stanno modificando significativamente le geografie amministrative (legge 56/2014 e loi 2014-58). In particolare, sia in Italia che in Francia, a partire dal 1 gennaio 2015 sono entrate in funzione le città metropolitane di Milano e Lione, unità amministrative non esistenti durante lo svolgimento della ricerca. Come si evince dalla Tab.3.1, in entrambi i casi sono state trasferite alle metropoli le competenze del livello provinciale o dipartimentale. Nel caso italiano, però, la città metropolitana di Milano sostituisce in toto la Provincia di Milano, mentre in quello francese, il Département du Rhône è stato sostituito nelle sue funzioni dalla metropoli solo nei 59 comuni che compongono la Métropole de Lyon. Inoltre, nel caso lionesse esisteva, anche prima della legge 58-2014, una collettività territoriale simile alla metropoli – la Communauté Urbaine du Grand Lyon, le cui funzioni erano strettamente connesse ai temi della ricerca, come la pianificazione territoriale e dei trasporti e alcune politiche sociali di supporto alla mobilità.

<i>ITALIA (Milano)</i>			<i>FRANCE (Lyon)</i>														
<ul style="list-style-type: none"> Regione (Lombardia) <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> Legge n°3 del 18 ottobre 2001 <i>Nota:</i> -</p> <p><i>Schema:</i> 11 Province + 1 Città Metropolitana <i>Dati:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pop 2011</th> <th>Densità (ab/km2) 2011</th> <th>Area (km2) 2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9 704 151</td> <td>406,7</td> <td>23 861</td> </tr> </tbody> </table>			Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011	9 704 151	406,7	23 861	<ul style="list-style-type: none"> Région (Rhône-Alpes) <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> Loi n°2003-276 du 28 mars 2003 <i>Nota:</i> riforma (Loi 2015/29 du 16 janvier 2015) e passaggio alla Région Rhône-Alpes-Auvergne <i>Schema (Rhône-Alpes):</i> 8 Départements + 1 Métropole <i>Dati:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pop 2011</th> <th>Densità (ab/km2) 2011</th> <th>Area (km2) 2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6 341 160</td> <td>144</td> <td>43 698</td> </tr> </tbody> </table>			Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011	6 341 160	144	43 698
Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011															
9 704 151	406,7	23 861															
Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011															
6 341 160	144	43 698															

<ul style="list-style-type: none"> Provincia (Provincia di Milano) <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> Legge n°56 del 7 aprile 2014 <i>Nota:</i> non più esistente a partire da 1 gennaio 2015 <i>Schema:</i> 10 ambiti territoriali <i>Dati:</i></p> <table border="1" data-bbox="293 479 732 586"> <thead> <tr> <th>Pop 2011</th> <th>Densità (ab/km2) 2011</th> <th>Area (km2) 2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3 038 420</td> <td>1928,36</td> <td>1575,65</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011	3 038 420	1928,36	1575,65	<ul style="list-style-type: none"> Département (Rhône) <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 <i>Nota:</i> competenze trasferite a métropole a partire da 1 gennaio 2015 <i>Schema:</i> 2 cantoni (Lyon e Villefranche-sur-Saône) <i>Dati:</i></p> <table border="1" data-bbox="754 490 1193 595"> <thead> <tr> <th>Pop 2011</th> <th>Densità (ab/km2) 2011</th> <th>Area (km2) 2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 744 236</td> <td>536,8</td> <td>3249,1</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011	1 744 236	536,8	3249,1
Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011											
3 038 420	1928,36	1575,65											
Pop 2011	Densità (ab/km2) 2011	Area (km2) 2011											
1 744 236	536,8	3249,1											
<ul style="list-style-type: none"> Area metropolitana (di Milano) <p><i>Tipologia:</i> statistica <i>Definizione:</i> non esiste una definizione ufficiale. <i>Nota:</i> nei rapporti Istat, i Sistemi Locali del Lavoro (SLL), che si basano sui dati censuari del pendolarismo legato al lavoro, vengono utilizzati come proxy per identificare le aree metropolitane (Boffi & Palvarini, 2011:66). Vista la definizione francese, basata sul numero di posti di lavoro e sul pendolarismo, è possibile fare riferimento ad altre definizioni che prendono in considerazione queste variabili, ma che non presentano le limitazioni dei SSL, come quella OECD o quella proposta da Boffi, Colleoni e Palvarini (2013) che ora useremo. <i>Schema:</i> Milano + 857 comuni <i>Dati:</i></p> <table border="1" data-bbox="373 1184 738 1296"> <thead> <tr> <th>Pop 2001</th> <th>Densità (ab/km2) 2001</th> <th>Area (km2) 2001</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7 528 000</td> <td>935</td> <td>8054</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2001	Densità (ab/km2) 2001	Area (km2) 2001	7 528 000	935	8054	<ul style="list-style-type: none"> Aire urbaine o métropolitaine (de Lyon) <p><i>Tipologia:</i> statistica – INSEE <i>Definizione:</i> un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci» (INSEE). <i>Schema:</i> Lyon + 513 comuni <i>Dati:</i></p> <table border="1" data-bbox="844 1160 1211 1279"> <thead> <tr> <th>Pop 2009</th> <th>Densità (ab/km2) 2009</th> <th>Area (km2) 2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2 142 732</td> <td>356</td> <td>6 018,6</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2009	Densità (ab/km2) 2009	Area (km2) 2009	2 142 732	356	6 018,6
Pop 2001	Densità (ab/km2) 2001	Area (km2) 2001											
7 528 000	935	8054											
Pop 2009	Densità (ab/km2) 2009	Area (km2) 2009											
2 142 732	356	6 018,6											
<p><i>Nota:</i> non esiste una definizione ufficiale.</p> <p>Una stima dell'agglomerazione che rispetti il criterio della continuità del costruito è fatta dalle Nazioni Unite. Secondo questa definizione, al 2014 risiedono nell'agglomerazione milanese 3 099 000 abitanti (UN 2014).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Unité urbaine (de Lyon) <p><i>Tipologia:</i> statistica - INSEE <i>Definizione:</i> La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants (INSEE). <i>Schema:</i> Lyon + 129 comuni <i>Dati:</i></p> <table border="1" data-bbox="804 1666 1185 1778"> <thead> <tr> <th>Pop 2009</th> <th>Densità (ab/km2) 2009</th> <th>Area (km2) 2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 536 974</td> <td>1 305,0</td> <td>1 177,8</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2009	Densità (ab/km2) 2009	Area (km2) 2009	1 536 974	1 305,0	1 177,8						
Pop 2009	Densità (ab/km2) 2009	Area (km2) 2009											
1 536 974	1 305,0	1 177,8											
<p><i>Nota:</i> non esiste un corrispettivo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Communauté urbaine du Grand Lyon <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 Un établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes qui s'associent au sein d'un espace de solidarité, pour élaborer et conduire ensemble un projet commun de</p>												

	<p>développement urbain et d'aménagement de leur territoire. Les communautés urbaines doivent constituer un ensemble d'un seul tenant et sans enclave de plus de 500 000 habitants.</p> <p>Nota: non più esistente a partire dal 1 gennaio 2015</p> <p>Schema: Lyon + 58 comuni</p> <p>Dati:</p> <table border="1" data-bbox="922 443 1299 551"> <thead> <tr> <th>Pop 2009</th> <th>Densità (ab/km2) 2009</th> <th>Area (km2) 2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 281 971</td> <td>2 484,6</td> <td>516,0</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2009	Densità (ab/km2) 2009	Area (km2) 2009	1 281 971	2 484,6	516,0
Pop 2009	Densità (ab/km2) 2009	Area (km2) 2009					
1 281 971	2 484,6	516,0					
<p>• Città metropolitana (Metropoli di Milano)</p> <p>Tipologia: amministrativa Definizione: Legge n°56 del 7 aprile 2014 Nota: Competenze <i>Dalla Provincia</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - difesa del suolo, tutela e valorizzazione dell'ambiente e prevenzione delle calamità; - tutela e valorizzazione delle risorse idriche ed energetiche; - valorizzazione dei beni culturali; - viabilità e trasporti; - protezione della flora e della fauna parchi e riserve naturali; - caccia e pesca nelle acque interne; - organizzazione dello smaltimento dei rifiuti a livello provinciale, rilevamento, disciplina e controllo degli scarichi delle acque e delle emissioni atmosferiche e sonore; - servizi sanitari, di igiene e profilassi pubblica, attribuiti dalla legislazione statale e regionale; - compiti connessi alla istruzione secondaria di secondo grado ed artistica ed alla formazione professionale, edilizia scolastica; - raccolta ed elaborazione dati, assistenza tecnico-amministrativa agli enti locali; <p><i>Proprie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano; - pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano; - strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano; - mobilità e viabilità; - sviluppo economico e sociale; - promozione e coordinamento dei sistemi 	<p>• Métropole de Lyon</p> <p>Tipologia: amministrativa Definizione: Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 Nota: Competenze <i>Dal Grand Lyon</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagement urbain - habitat et logement - développement durable et énergie - planification territoriale - transports et mobilité - développement économique - relations internationales - propreté (nettoyement et gestion des déchets) - eau et assainissement - voirie - tourisme - agriculture <p><i>Dal Département</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - insertion - personnes âgées - personnes en situation de handicap - logement et développement urbain - mobilité - famille - éducation (collèges) - enfance - culture et sport - aménagement du territoire - voirie - tourisme - agriculture <p><i>Altre</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - création et gestions d'équipements culturels - construction et entretien des réseaux de chaud et froid - construction et entretien des réseaux très haut débit - concession de distribution d'électricité et de gaz - gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations - prévention de la délinquance et accès aux droits - participation à la gouvernance des gares - co-pilotage des pôles de compétitivité - logement - création et entretien des services pour les 						

<p>di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano.</p> <p><i>Altre</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Le funzioni attribuite dallo Stato e dalle Regioni alle Città metropolitane; -Le funzioni che possono essere delegate alla Città metropolitana dai Comuni; -Inoltre, lo Statuto “può prevedere, anche su proposta della Regione e comunque d'intesa con la medesima, la costituzione di zone omogenee, per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, con organismi di coordinamento collegati agli organi della Città metropolitana, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica <p>Schema: Milano + 134 comuni</p> <p>Dati:</p> <table border="1" data-bbox="300 763 715 864"> <thead> <tr> <th>Pop 2014</th> <th>Densità (ab/km2) 2014</th> <th>Area (km2) 2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3 176 180</td> <td>2 015,80</td> <td>1 575,65</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014	3 176 180	2 015,80	1 575,65	<p>véhicules électriques -hygiène et de santé</p> <p>Schema: Lyon + 58 comuni</p> <p>Dati:</p> <table border="1" data-bbox="754 757 1153 864"> <thead> <tr> <th>Pop 2014</th> <th>Densità (ab/km2) 2014</th> <th>Area (km2) 2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 281 971</td> <td>2 382,85</td> <td>538</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014	1 281 971	2 382,85	538
Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014											
3 176 180	2 015,80	1 575,65											
Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014											
1 281 971	2 382,85	538											
<ul style="list-style-type: none"> • Comune (di Milan) <p>Tipologia: amministrativa Definizione: Decreto legisl. n° 267/2000 del 18 agosto 2000 Nota: Competenze</p> <ul style="list-style-type: none"> -Amministrazione e uso dei beni del Comune -Organizzazione dei mercati (ad esempio orari di apertura e chiusura dei negozi) -Disciplina del traffico -Gestione delle acque e degli acquedotti -Controllo dell'acqua potabile e delle acque di balneazione -Fognature -Raccolta e smaltimento dei rifiuti -Pubbliche affissioni -Polizia mortuaria e organizzazione dei cimiteri -Centrali del latte -Farmacie comunali -Igiene del suolo, delle abitazioni, delle scuole, delle piscine e dei gabinetti pubblici -Igiene degli alimenti e delle bevande <p>Altri compiti del comune:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Promuovere attività culturali, artistiche e sportive -Assicurare il diritto allo studio (mense, trasporti scolastici, corsi d'istruzione per adulti) -Istituire asili nido ed altri istituti d'istruzione -Organizzare corsi di formazione professionale su delega delle Regioni e in collaborazione con esse. -Controllo di gestione <p>Dati:</p> <table border="1" data-bbox="276 1973 715 2076"> <thead> <tr> <th>Pop 2014</th> <th>Densità (ab/km2) 2014</th> <th>Area (km2) 2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 242 123</td> <td>6 837,15</td> <td>181,67</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014	1 242 123	6 837,15	181,67	<ul style="list-style-type: none"> • Commune (de Lyon) <p>Tipologia: amministrativa Definizione: Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 Nota: Competenze</p> <ul style="list-style-type: none"> -urbanisme (plans locaux d'urbanisme, PLU ; zones d'aménagement concerté, ZAC), toutefois avec l'obligation de concertation et dans le respect des prescriptions nationales d'urbanisme) -aménagement (logement social, zones d'activités, assainissement, protection des sites) -sanitaire et social (centre d'action sociale ; gestion des crèches, des foyers de personnes âgées) -éducation (écoles préélémentaires et élémentaires) -culturel (bibliothèques, musées, écoles de musique, salles de spectacle) -état civil (enregistrement des naissances, mariages et décès), -fonctions électorales (organisation des élections...) -entretien de la voirie communale -ordre public local <p>Dati:</p> <table border="1" data-bbox="754 1951 1137 2056"> <thead> <tr> <th>Pop 2014</th> <th>Densità (ab/km2) 2014</th> <th>Area (km2) 2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>479803</td> <td>10 023</td> <td>47,9</td> </tr> </tbody> </table>	Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014	479803	10 023	47,9
Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014											
1 242 123	6 837,15	181,67											
Pop 2014	Densità (ab/km2) 2014	Area (km2) 2014											
479803	10 023	47,9											

<p>• Zone di decentramento</p> <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> Decreto legisl. n° 267/2000 del 18 agosto 2000 I Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, articolano il loro territorio per istituire le circoscrizioni di decentramento, quali organismi di partecipazione, di consultazione e di gestione di servizi di base, nonché di esercizio delle funzioni delegate dal Comune. Lo Statuto comunale ed il vigente Regolamento del Decentramento Territoriale disciplinano tutti gli aspetti e gli ambiti di funzionamento ed organizzazione delle circoscrizioni. Il numero delle zone e la loro delimitazione territoriale sono determinati dal Consiglio Comunale in modo da individuare aree integrate ed equilibrate per sviluppo del territorio, presenza di servizi e di uffici pubblici e caratteristiche degli insediamenti (Comune di Milano) <i>Nota:</i> - <i>Schema:</i> Comune di Milano / 9 zone di decentramento</p>	<p>• Arrondissement municipal</p> <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> L'arrondissement municipal n'existe que pour Paris, Lyon et Marseille. Le but de la politique de décentralisation des services administratifs en 1982 consistait à rapprocher les administrations municipales du citoyen et à déconcentrer la gestion des trois plus grandes communes sans pour autant remettre en cause leur unité. La déconcentration ainsi souhaitée fut réalisée en donnant certaines compétences à un conseil et un maire élu. Ces arrondissements et leur conseil coexistent cependant avec un conseil municipal qui maintient l'unité communale de la ville (INSEE). <i>Nota:</i> - <i>Schema:</i> Commun de Lyon / 9 arrondissement</p>
<p>• Nuclei d'identità locali</p> <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> I NIL rappresentano aree definibili come quartieri di Milano, in cui è possibile riconoscere quartieri storici e di progetto, con caratteristiche differenti gli uni dagli altri. Vengono introdotti dal PGT (Piano di Governo del Territorio) come un insieme di ambiti, connessi tra loro da infrastrutture e servizi per la mobilità, il verde. Sono sistemi di vitalità urbana: concentrazioni di attività commerciali locali, giardini, luoghi di aggregazione, servizi; ma sono anche 88 nuclei di identità locale da potenziare e progettare ed attraverso cui organizzare piccoli e grandi servizi (Comune di Milano). <i>Nota:</i> - <i>Schema:</i> Comune di Milano / 88 NIL</p>	<p>• Grand Quartier</p> <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> La notion de grand quartier est définie comme un groupement de plusieurs îlots contigus à l'intérieur d'une même commune. Lorsque cette commune est partagée en plusieurs cantons, les limites de quartiers peuvent ne pas respecter les limites de cantons. La taille des quartiers est très variable. Elle doit respecter certaines normes de population. Ainsi, une commune de 20 000 habitants n'est généralement pas découpée en plus de deux ou trois quartiers; de même, seules quelques communes de moins de 10 000 habitants sont découpées en quartiers (INSEE). <i>Nota:</i> - <i>Schema:</i> Commune de Lyon / 36 quartiers</p>
<p>• Sezione di censimento</p> <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> La porzione del territorio comunale delimitata da evidenti elementi "fisici" come strade, ferrovie, corsi d'acqua ecc., definita al fine di far riconoscere chiaramente al rilevatore la zona a lui assegnata. La sezione di censimento assume particolare importanza come unità territoriale minima. Per soddisfare le esigenze conoscitive sulle località abitate, o sulle aree subcomunali quali le circoscrizioni, i quartieri, ecc., o su altre aree di interesse statistico, deve essere possibile infatti ottenere queste stesse aree come somma di unità territoriali minime ovvero di sezioni di censimento (ISTAT). <i>Nota:</i> -</p>	<p>• IRIS</p> <p><i>Tipologia:</i> amministrativa <i>Definizione:</i> L'IRIS (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique) constitue la brique de base en matière de diffusion de données infra-communales. Il doit respecter des critères géographiques et démographiques et avoir des contours identifiables sans ambiguïté et stables dans le temps. Les communes d'au moins 10 000 habitants et une forte proportion des communes de 5 000 à 10 000 habitants sont découpées en IRIS. Ce découpage constitue une partition de leur territoire. Par extension, afin de couvrir l'ensemble du territoire, on assimile à un IRIS chacune des communes non découpées en IRIS (INSEE). <i>Nota:</i> -</p>

Tab.3.1 – Corrispondenza tra unità territoriali (amministrative e statistiche) in Italia e Francia (Fonte: nostra elaborazione).

Basandosi su queste valutazioni si è deciso che la comparazione avverrà alla scala della Città Metropolitana di Milano e della Metropoli di Lione, un livello di analisi che consente sia lo studio dell'esclusione legata alla mobilità e all'accessibilità (inglobando anche contesti periferici e periurbani), sia una più facile raccolta dei dati (dato che le città metropolitane facevano riferimento a pregresse unità territoriali sui cui venivano sistematicamente raccolte le informazioni) e che, in aggiunta, presenta il vantaggio di poter analizzare il ruolo giocato dalle politiche nei processi oggetto di studio (aspetto che non poteva essere considerato nel caso delle aree metropolitane) e di comparare dei contesti territoriali corrispondenti a livelli di scala e funzioni (Tab.3.1), ma che si differenziavano per una differente organizzazione e gestione dei trasporti e di alcuni servizi (fatto che permette di comprendere l'influenza del quadro regolativo e politico sulle condizioni di accesso alla città).

3.6 L'indice di accessibilità alle opportunità urbane

In questo paragrafo si descriverà il processo che ha condotto alla operativizzazione del concetto di accessibilità in un indice che è stato poi misurato nelle città metropolitane di Milano e Lione. Il primo passo è stato quello di individuare gli ambiti ritenuti socialmente rilevanti per l'inclusione degli individui. La rassegna della letteratura⁹ ha evidenziato l'importante ruolo che nei processi di inclusione riveste l'accesso (la partecipazione) alle sfere del mercato, della redistribuzione, della reciprocità, del consumo, del tempo libero e della mobilità. Se l'accesso al lavoro e alle relazioni sarà oggetto della parte qualitativa della ricerca, per la costruzione dell'indice di accessibilità si è deciso di utilizzare le informazioni relative a servizi e opportunità legati ai trasporti, alla welfare, al consumo e al tempo libero. In particolare, questi dati sarebbero serviti per definire l'accessibilità potenziale: una misura del livello (in termini di numerosità e varietà) di opportunità che indica le opzioni d'accesso a disposizione degli individui.

Il passo successivo è stato quello di definire i servizi e le opportunità che avrebbero assunto la funzione di indicatori di concetti di portata più generale come quelli, ad esempio, di accesso al tempo libero e accesso alla città. Facendo riferimento alle ricerche sul tema dell'accessibilità ai servizi e valutando la disponibilità di dati comparabili alla

⁹ Per approfondire questo tema si rimanda al capitolo 2 paragrafo 2.1 del presente lavoro.

scala della città metropolitana in entrambi i casi di studio, si è scelto di raccogliere i dati sulla localizzazione geografica dei servizi e delle opportunità rappresentati in Fig.3.1.

Fig. 3.1 – Gli ambiti e le opportunità georeferenziate (Fonte: nostra elaborazione)



Come si evince, la sfera del welfare è stata operativizzata mediante i servizi legati alla salute e all'educazione/formazione. Inoltre, anche le opportunità culturali, sportive e sociali del tempo libero possono essere considerate come servizi legati alla sfera redistributiva. Per il resto, è bene sottolineare che la selezione delle opportunità è sicuramente una scelta arbitraria, ma informata dalla rassegna della letteratura sui servizi di prossimità¹⁰ (INSEE 1998; SEU 2003; Barton *et al.* 2003; Saelens *et al.* 2003; Wixey *et al.* 2005; Krizek *et al.* 2012; Azmi *et al.* 2013), che rappresenta un compromesso tra esigenze di tipo teorico ed empirico, legate alla reperibilità delle informazioni.

Un'altra scelta ha riguardato le informazioni sui servizi e le opportunità che si sarebbero raccolte in vista di calcolare l'indice di accessibilità. Come si è visto¹¹ (Fig.2.6), sono diverse le componenti che compongono l'accessibilità sociale. Nell'operativizzazione del concetto si è riusciti a recuperare le informazioni concernenti la dimensione spaziale dell'accessibilità, in particolare la distribuzione geografica delle opportunità. Infatti, nonostante le diverse banche dati impiegate (Tab.3.2) includessero diverse informazioni, il solo dato in comune riguardava la localizzazione spaziale delle opportunità all'interno delle due città metropolitane. Pur non riuscendo a indicare nel suo complesso il concetto di accessibilità, la scelta di basare l'analisi su questi dati è giustificata dagli obiettivi di questa fase della ricerca: il calcolo di un indice che, pur non esaurendo la complessità del concetto (ma essendo in ogni caso una sua componente) possa dare delle indicazioni rispetto alla

¹⁰ Per approfondire la letteratura sull'accessibilità ai servizi di prossimità e, in particolare, sull'accessibilità pedonale, si rimanda al capitolo 2 paragrafo 2.3.3 del presente lavoro.

¹¹ In particolare si rimanda al capitolo 2 e al paragrafo 2.4 del presente lavoro.

situazioni di relativa (in)accessibilità e che possa rappresentare la base per un approfondimento attraverso altre tecniche di analisi (come si farà nella ricerca).

Tab.3.2 – Le fonti dei dati (Fonte: nostra elaborazione).

Ambito	Opportunità	Milano	Lyon
Trasporti	Stazioni ferroviarie	Nome: Stazioni ferroviarie Fonte: Regione Lombardia Tipo: geografico Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Nome: Lieu surfacique du Grand Lyon (Lieux et édifices) Fonte: Grand Lyon Tipo: geografico Licenza: Licence ouverte URL: http://data.grandlyon.com
	Fermate metro	Nome: Trasporto pubblico: localizzazione delle fermate della metropolitana Fonte: Comune di Milano Tipo: geografico Licenza: CC Zero URL: http://dati.comune.milano.it	Fonte: TCL Tipo: coordinate XY Licenza: - URL: http://plan-interactif.tcl.fr/
	Fermate linee di superficie	Nome: Trasporto pubblico: localizzazione delle fermate delle linee urbane di superficie - ATM Fonte: Comune di Milano Tipo: geografico Licenza: CC Zero URL: http://dati.comune.milano.it Fonte: Provincia di Milano Dati ottenuti su richiesta dalla Provincia di Milano Tipo: geografico e lista coordinate XY Licenza: -	Fonte: TCL Tipo: coordinate XY Licenza: - URL: http://plan-interactif.tcl.fr/
Salute	Medici generalisti	Fonte: ASL Milano, ASL Milano 1 e ASL Milano 2 Tipo: lista indirizzi da motore di ricerca Licenza: - URL: http://www.asl.milano.it http://www.aslmi1.mi.it http://www.aslmi2.it	Fonte: Ordre National des Médecins Tipo: lista indirizzi da motore di ricerca Licenza: - URL: http://conseil-national.medecin.fr/annuaire
	Farmacie	Nome: Farmacie Fonte: Regione Lombardia Tipo: Dataset Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Nome: Extraction du Fichier National des Etablissements Sanitaires et Sociaux (FINESS) par établissements Fonte: Ministère des Affaires Sociales et de la Santé Tipo: Dataset Licenza: Licence Ouverte URL: http://data.gouv.fr
	Ospedali	Fonte: Regione Lombardia Tipo: lista indirizzi Licenza: - URL: http://www.sanita.regione.lombardia.it	Nome: Lieu surfacique du Grand Lyon (Lieux et édifices) Fonte: Grand Lyon Tipo: geografico Licenza: Licence ouverte URL: http://data.grandlyon.com
Educazione	Nidi	Nome: Anagrafe Scuole Lombarde Fonte: Regione Lombardia Tipo: Dataset Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Nome: Extraction du Fichier National des Etablissements Sanitaires et Sociaux (FINESS) par établissements Fonte: Ministère des Affaires Sociales et de la Santé Tipo: Dataset Licenza: Licence Ouverte URL: http://data.gouv.fr
	Scuole infanzia		Nome: Lieu surfacique du Grand Lyon (Lieux et édifices)

	Scuole primarie		Fonte: Grand Lyon Tipo: geografico Licenza: Licence ouverte URL: http://data.grandlyon.com
	Scuole secondarie di primo grado		
Commercio	Uffici postali	Fonte: Poste Italiane spa Tipo: lista indirizzi Licenza: - URL: http://poste.it	Fonte: Ville de Lyon Tipo: lista indirizzi da annuaire Licenza: - URL: http://www.lyon.fr Fonte: Pages Jaunes Tipo: lista indirizzi da motore di ricerca Licenza: - URL: http://pagesjaunes.fr
	Supermercati (alimentari)	Nome: Medie strutture di vendita Fonte: Regione Lombardia Tipo: Dataset Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Fonte: Openstreetmap Tipo: geografico Licenza: ODBI URL: http://download.geofabrik.de/ Fonte: Pages Jaunes Tipo: lista indirizzi da motore di ricerca Licenza: - URL: http://pagesjaunes.fr
	Centri commerciali (alimentari)	Nome: Grandi strutture di vendita Fonte: Regione Lombardia Tipo: Dataset Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Fonte: Pages Jaunes Tipo: lista indirizzi da motore di ricerca Licenza: - URL: http://pagesjaunes.fr Fonte: Google maps Tipo: coordinate XY da motore di ricerca Licenza: - URL: https://maps.google.com/
Tempo libero	Impianti sportivi	Nome: Impianti Sportivi Fonte: Regione Lombardia Tipo: Dataset Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Nome: Lieu surfacique du Grand Lyon (Lieux et édifices) Fonte: Grand Lyon Tipo: geografico Licenza: Licence ouverte URL: http://data.grandlyon.com
	Biblioteche	Nome: Biblioteche Fonte: Regione Lombardia Tipo: Dataset Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Nome: Adresses des bibliothèques publiques Fonte: Ministère de la Culture et de la Communication Tipo: lista indirizzi Licenza: Licence ouverte URL: http://data.gouv.fr
	Cinema	Fonte: Agenzia Generale Italiana dello Spettacolo Lombarda Tipo: lista indirizzi Licenza: - URL: http://www.lombardiaspettacolo.com	Fonte: Ville de Lyon Tipo: lista indirizzi da annuaire Licenza: - URL: http://www.lyon.fr Fonte: Thèse de Nicholas Chausson (in corso)
	Teatri	Nome: Strutture teatrali della provincia di Milano Fonte: Regione Lombardia Tipo: lista indirizzi Licenza: - URL: http://www.cultura.regione.lombardia.it	Fonte: Ville de Lyon Tipo: lista indirizzi da annuaire Licenza: - URL: http://www.lyon.fr Fonte: Thèse de Nicholas Chausson (in corso)
	Musei	Nome: Anagrafe musei Fonte: Regione Lombardia Tipo: Dataset Licenza: IODL URL: http://dati.lombardia.it	Fonte: Ville de Lyon Tipo: lista indirizzi Licenza: - URL: http://www.lyon.fr Nome: Liste et localisation des Musées de

			<p>France</p> <p>Fonte Ministère de la Culture et de la Communication</p> <p>Tipo: Dataset</p> <p>Licenza: Licence Ouverte</p> <p>URL: http://data.gouv.fr</p>
	Centri aggregazione giovanile	<p>Nome: CAG</p> <p>Fonte: Comune di Milano</p> <p>Tipo: geografico</p> <p>Licenza: CC Zero</p> <p>URL: http://dati.comune.milano.it</p> <p>Fonte: Provincia di Milano</p> <p>Tipo: lista indirizzi</p> <p>Licenza: -</p> <p>URL: http://www.cittametropolitana.mi.it</p>	<p>Fonte: Ville de Lyon</p> <p>Tipo: lista indirizzi da annuaire</p> <p>Licenza: -</p> <p>URL: http://www.lyon.fr</p> <p>Fonte: Réseau MJC Grand Lyon</p> <p>Tipo: lista indirizzi</p> <p>Licenza: -</p> <p>URL: http://jeunepublic-mjc-grandlyon.com</p>
	Centri sociali	<p>Nome: CSRC</p> <p>Fonte: Comune di Milano</p> <p>Tipo: geografico</p> <p>Licenza: CC Zero</p> <p>URL: http://dati.comune.milano.it</p> <p>Fonte: ANCESCAO</p> <p>Tipo: lista indirizzi</p> <p>Licenza: -</p> <p>URL: http://www.ancescao.it/Lombardia/MI</p>	<p>Fonte: Ville de Lyon</p> <p>Tipo: lista indirizzi da annuaire</p> <p>Licenza: -</p> <p>URL: http://www.lyon.fr</p> <p>Fonte: Réseau des centres sociaux du Rhône</p> <p>Tipo: lista indirizzi</p> <p>Licenza: -</p> <p>URL: http://centres-sociaux-rhone.com</p>

Un aspetto innovativo della ricerca si ritrova nell'utilizzo di quelli che vengono definiti *open data*, dati aperti e *données ouvertes*, ovvero di informazioni «liberamente accessibili a tutti, prive di brevetti o altre forme di controllo che ne limitino la riproduzione e le cui restrizioni di copyright eventualmente si limitano ad obbligare di citare la fonte o al rilascio delle modifiche allo stesso modo» (AgID 2011)¹², che le pubbliche amministrazioni hanno recentemente iniziato a rilasciare, soprattutto su piattaforme web, seguendo la più ampia filosofia dell'*open government*, «cioè una dottrina in base alla quale la pubblica amministrazione dovrebbe essere aperta ai cittadini, tanto in termini di trasparenza quanto di partecipazione diretta al processo decisionale, anche attraverso il ricorso alle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione» (AgID 2011). Infatti, come si evince dalla tabella 3.2, i dati provengono per la quasi totalità da banche dati certificate rese accessibili dalle pubbliche amministrazioni attraverso licenze¹³ di utilizzo aperte. Essendo quella degli open data un settore sviluppatosi recentemente e che, per molti versi, dipende dalla volontà e dalle risorse della singola amministrazione pubblica, per i casi (es. uffici postali, supermercati, ecc.) in cui non è stato possibile

¹² Questa è la definizione fornita dall'AgID, Agenzia per l'Italia Digitale, un ente che fa riferimento alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, sul sito governativo italiano degli open data: <http://www.dati.gov.it>, visto il 7 febbraio 2015.

¹³ Nello specifico, i dati sono stati raccolti e utilizzati in base alle seguenti licenze: - Italian Open Data Licence (<http://www.dati.gov.it/ioidl/2.0/>, visto il 6 febbraio 2015); - Creative Commons 0 (<https://creativecommons.org/choose/zero/>, visto il 6 febbraio 2015); - Licence Ouverte (https://wiki.data.gouv.fr/wiki/Licence_Ouverte/_/Open_Licence, visto il 6 febbraio 2015).

recuperare le informazioni direttamente dalle amministrazioni (statali, regionali, provinciali, metropolitane e comunali) si è deciso di utilizzare i motori di ricerca liberamente disponibili sui siti internet di organizzazioni e compagnie che possedevano l'informazione (Tab.3.2).

Il passaggio successivo è stato quello di armonizzare, per renderli confrontabili, i dati raccolti. In primo luogo, tra tutte le informazioni contenute nelle banche dati si è selezionata solo quella relativa alla localizzazione delle opportunità, che rappresentava l'unico dato in comune tra le diverse fonti. In secondo luogo, in vista di un loro utilizzo tramite GIS¹⁴, i dati sono stati georeferenziati, ovvero si è attribuito a ogni singola opportunità un'informazione relativa alla sua posizione geografica espressa in un medesimo sistema di coordinate geografiche (latitudine e longitudine) geodetico di riferimento – il World Geodetic System 1984¹⁵, cioè un sistema di riferimento cartesiano ampiamente affermato a livello internazionale per descrivere la Terra da un punto di vista geometrico, geodetico e gravitazionale – e nella stessa proiezione geografica. In particolare, questa operazione ha implicato:

- a) la geocodifica, ossia il processo di conversione di stringhe che contengono indirizzi in coordinate di longitudine e latitudine, delle opportunità su cui si aveva a disposizione solamente la lista degli indirizzi. Questa procedura è avvenuta usando il servizio API di geocodifica di Bing Maps presente nel sito internet <http://gpsvisualizer.com>;
- b) la trasformazione dei dati che utilizzavano un altro sistema di riferimento (in particolare quello Roma 40, per l'Italia, e RGF93, per la Francia, che rappresentano i sistemi di riferimento ufficiali nei due paesi);
- c) la proiezione o riproiezione cartografica dei dati, cioè la trasformazione delle coordinate geografiche in coordinate cartesiane rappresentabili su un piano, e quindi su di una mappa. In questo caso, si è deciso di proiettare i dati (che non erano associati ad alcuna proiezione, oppure che possedevano quella di Gauss-Boaga per l'Italia o quella di Lambert 93 per la Francia) usando la proiezione Universale Trasversa di Mercatore (UTM) nei fusi 32N, per Milano, e 31N, per Lione;

¹⁴ Per le analisi si è fatto prevalentemente utilizzo dei software ArcMap versione 10.2 di ESRI e il software libero e open source QGIS Brighton 2.6.0-Brighton.

¹⁵ Per approfondire le proprietà geometriche di questo sistema di riferimento si rimanda al sito internet dell'International Association of Oil & Gas Producers (IOGP) in cui è possibile ritrovare un dataset che colleziona le definizioni di tutti i sistemi di riferimento e di tutte le proiezioni di coordinate: <http://www.epsg.org/>, visto il 6 febbraio 2015.

Il risultato delle procedure descritte è stata l'armonizzazione delle informazioni sulla localizzazione geografica delle opportunità nello stesso sistema di riferimento (WGS84), con la medesima proiezione (UTM) e con lo stesso formato dei file (shapefile ESRI), un popolare formato vettoriale (punti, linee e poligoni) per i sistemi informativi geografici (ESRI 1998).

Una volta inseriti i dati nei GIS, restano da definire le procedure di analisi da effettuare per ottenere l'indice di nostro interesse. Com'è logico, queste sono state scelte in base al fine che si è posti, cioè quello di costruire un indice di accessibilità spaziale che prendesse in considerazione l'accesso a numerose e diverse opportunità e che indicasse il livello di opzioni di accesso a disposizione degli individui. Dopo una valutazione dei dati disponibili e dei metodi impiegati nella ricerca sull'accessibilità spaziale (Melzi 2011; Boffi 2012)¹⁶, si è deciso di utilizzare un modello fondato sulla localizzazione delle opportunità, nello specifico il modello definito in letteratura come Kernel Density Estimation (KDE) Model, che è stato già impiegato nell'analisi dell'accessibilità, in particolare ai servizi sanitari (Kwan 2000; Guagliardo 2004; Guagliardo *et al.* 2004; Boffi 2004; Spencer & Angeles 2007; Zhang *et al.* 2011; Boffi 2012; Horner & Downs 2014; de Smith *et al.* 2015).

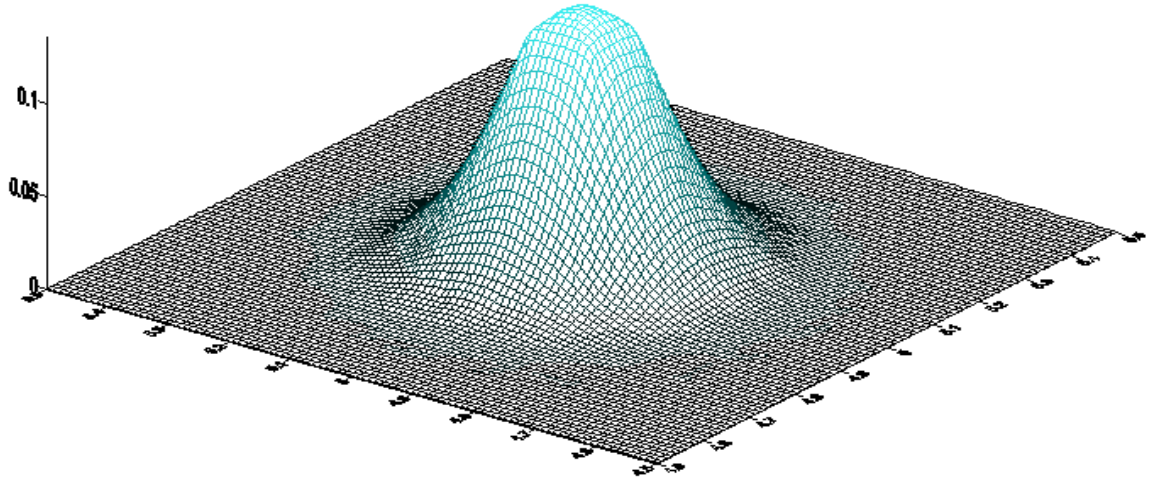
Questo modello assume che, partendo dal punto geografico in cui è localizzata l'opportunità, l'accessibilità diminuisca all'aumentare della distanza fino a diventare inaccessibilità a una determinata soglia, che rappresenta «la larghezza massima della banda geografica in cui l'opportunità esercita una forza di attrazione» (Boffi 2012, p.54). In particolare, è la funzione di densità kernel a determinare il modo in cui il valore di accessibilità decresce dal suo valore massimo fino al valore zero in corrispondenza della soglia di attrattività/accessibilità stabilita dal ricercatore. La densità kernel è basata sulla funzione quadratica kernel (Silverman 1986) e si caratterizza per distribuire l'accessibilità secondo una distribuzione normale o gaussiana attorno al punto in cui è localizzata l'opportunità (Fig.3.2). L'assunto di questa distribuzione permette di superare i limiti associati ai modelli di accessibilità basati sul calcolo di buffer di accessibilità, che ipotizza che al di fuori dell'area delineata dal buffer l'accessibilità precipiti direttamente al valore zero (Guagliardo 2004; Boffi 2012).

Nello specifico, la stima delle densità kernel costruisce al di sopra di ogni opportunità una superficie continua di densità, ampia come la città metropolitana, che dipende da due parametri: la funzione kernel e la distanza massima di attrazione/accesso dell'opportunità (kernel *bandwidth* o *search radius* in ArcGIS) (Fig.3.3). La sovrapposizione, somma, dei

¹⁶ Per una rassegna degli approcci e dei metodi con i quali viene studiata l'accessibilità si rimanda al capitolo 1 paragrafo 1.1.2 del presente lavoro.

coni restituisce una superficie caratterizzata in ogni punto, nel nostro caso celle ampie 50 metri X 50 metri, da un valore di densità/accessibilità, permettendo quindi analisi molto fini.

Fig. 3.2 – Rappresent



Kernel Density Estimation

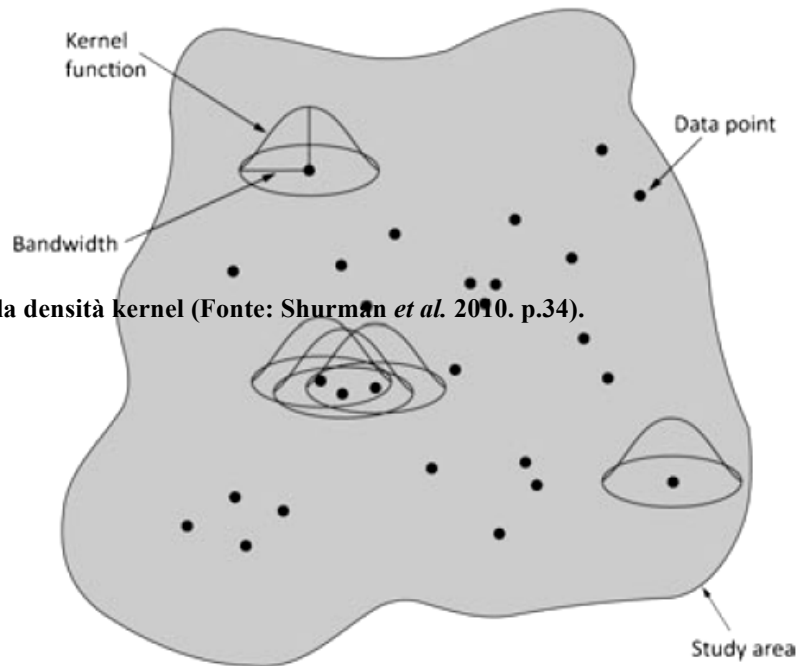
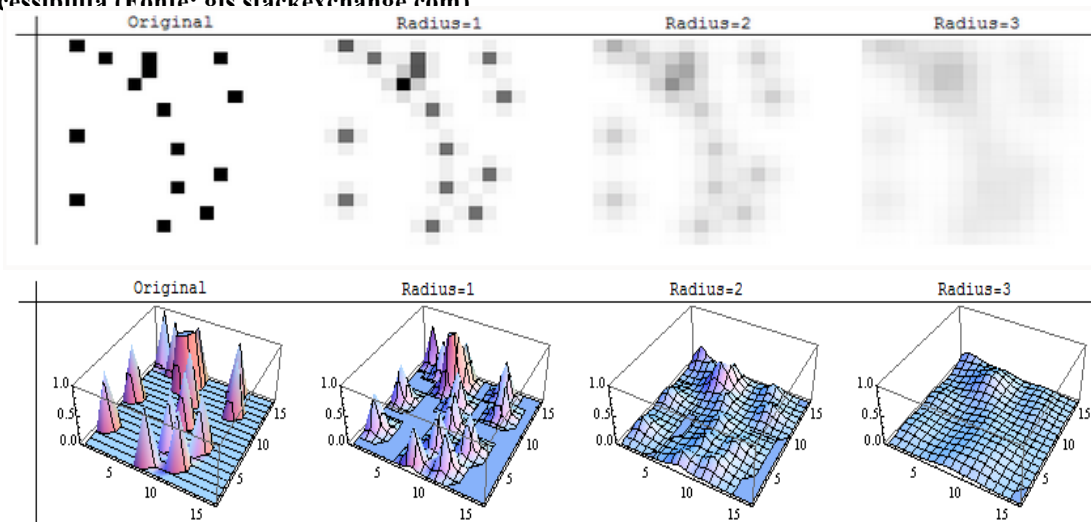


Fig. 3.3 – La stima della densità kernel (Fonte: Shurman *et al.* 2010, p.34).

Sul calcolo della superficie di densità esercita un maggior peso la scelta dell'attrazione della singola opportunità, ovvero il bacino di utenza che si ipotizza possa accedere alla risorsa perché localizzato a una certa distanza dall'opportunità. Infatti, come si evince dalla Fig.3.4, più grande è la distanza, più distribuito sarà il valore e, quindi, minore la capacità discriminatoria della stima.

Fig. 3.4 – L'effetto di diverse soglie (distanze massime) sulla distribuzione del valore (1-0) di densità/accessibilità (Fonte: ois stackexchange.com)



La selezione della distanza massima (il *search radius* in ArcGIS) è considerata «più un'arte che una scienza» (de Smith *et al.* 2015) e implica quindi la definizione di un modello di accessibilità alle opportunità urbane che riesca a giustificare la scelta di determinate soglie. In questo caso, un utile riferimento è stato trovato negli studi sull'accessibilità pedonale e ai servizi¹⁷. Inoltre, vari *search radius* sono stati testati prima di giungere alla definizione delle distanze rappresentate nella Tab.3.3.

In sintesi, per i servizi che in letteratura sono definiti di prossimità, o di base, si sono utilizzate le soglie solitamente impiegate per valutare l'accessibilità pedonale. Per le opportunità che dal punto di vista della teoria delle località centrali (Christaller 1933) possono essere considerate di “rango superiore” (es. centri commerciali, cinema, ospedali, stazioni ferroviarie, ecc.), le soglie sono state ridefinite per tenere conto della maggior rarità della risorsa e quindi della sua più grande capacità attrattiva, ma mediando questo

¹⁷ Per una rassegna si rimanda al paragrafo 2.3.3 del secondo capitolo del presente lavoro.

criterio con quello di accessibilità pedonale in quanto, come si è visto¹⁸, consente un più facile accesso anche per le persone che hanno vari tipi di difficoltà di mobilità.

Infine, dato che la distribuzione della densità kernel assume una distribuzione gaussiana, le distanze massime solitamente utilizzate nelle analisi di accessibilità sono state raddoppiate, perché si parte dall'assunto che l'accessibilità alla fermata del trasporto pubblico, per esempio, non precipiti al valore nullo subito dopo aver oltrepassato la soglia dei 400 metri, ma che si distribuisca normalmente a partire dal valore massimo, nel punto in cui è localizzata la fermata. Il frutto di questi passaggi hanno portato all'utilizzo dei *search radius* rappresentati in Tab.3.3.

Stimando la densità kernel per ciascuna opportunità si sono ottenute 18 superfici (*layer*) di densità. In particolare, questo processo ha portato alla trasformazione di dati vettoriali, in cui gli attributi sono associati alla singola opportunità (Wade & Sommer 2006), in raster, dove gli attributi sono associati a ogni singola cella in cui è stata suddivisa la superficie della città metropolitana (Wade & Sommer 2006).

Tab.3.3 – Search Radius usati nella stima della densità kernel (Fonte: nostra elaborazione).

Ambito	Opportunità	Search Radius (in metri)
Trasporti	Fermate metropolitana	800
	Stazioni ferroviarie	4000
	Fermate linee superficie	800
Salute	Medici generalisti	1600
	Farmacie	1600
	Ospedali	5000
Educazione	Nidi	1600
	Scuole infan., elemen., prim.	2000
Commercio	Uffici postali	1600
	Supermercati (alimentari)	3000
	Centri commerciali (alimentari)	5000
Tempo libero		
(sport)	Impianti sportivi	2000
(cultura)	Biblioteche	3000
	Musei	3000
	Cinema	3000
	Teatri	3000
(sociale)	Centri giovani	3000
	Centri sociali	3000

Il passaggio successivo è stato quello di sovrapporre le superfici di densità delle opportunità appartenenti al medesimo ambito, in modo da ottenere una misura di

¹⁸ Vedi capitolo 2 paragrafo 2.3.3 del presente lavoro.

accessibilità a ciascun ambito sociale¹⁹. In questo caso, la metodologia si discosta da quella adottata in altre ricerche che per ottenere un indice di accessibilità dividono i valori delle superfici di densità del servizio/opportunità per i valori di una superficie di densità di popolazione (Guagliardo 2004). Quest'operazione non sarebbe stata corretta per più motivi. Innanzitutto, un problema è legato all'assunto che tutti i residenti abitino nei centroidi delle sezioni di censimento. Se questa approssimazione può andare bene nel caso italiano, dove le sezioni di censimento sono molto piccole, essa non era adatta a Lione, contesto in cui l'unità minima territoriale, l'IRIS, può avere l'estensione dell'intero comune, se la popolazione che vi risiede è inferiore ai diecimila abitanti. Dividendo la densità di opportunità per la densità di popolazione, inoltre, risulterebbe che le aree più densamente popolate, le aree centrali di Milano e Lione nel nostro caso, sarebbero caratterizzate dalla bassa disponibilità di opportunità, tesi che si scontrerebbe con la realtà. Dopo vari test, si è quindi deciso di mantenere la stima della densità kernel come indicatore di accessibilità spaziale potenziale, ovvero del livello di opportunità disponibili.

Il calcolo di una misura d'accesso a ogni ambito preso in considerazione dal modello è resa possibile dalla funzione map algebra di ArcMap, e consiste nel sommare i valori di densità (accessibilità) delle opportunità afferenti a ciascun ambito. Per ottenere questo indice additivo, la distribuzione dei valori di densità kernel di ogni singola opportunità è stata precedentemente normalizzata in base alla seguente formula, dove X_n indica i valori di densità kernel normalizzati, X_i il valore di ciascuna cella della griglia, X_{min} il valore minimo della densità kernel e X_{max} quello massimo:

$$X_n = \frac{(X_i - X_{min})}{(X_{max} - X_{min})}$$

Inoltre, nella sovrapposizione delle superfici si sono pesati in maniera differente i valori relativi alle singole opportunità. Così, per esempio, per calcolare l'accessibilità all'ambito dei trasporti ($d_Trasporti$) si è dato maggior peso ai valori dell'accessibilità alle fermate della metropolitana (d_Metro) e delle linee di superficie del trasporto pubblico ($d_LineeSuperficie$) rispetto a quelli relativi alle stazioni ferroviarie ($d_StazioniFerroviarie$), in quanto si parte dall'ipotesi che un migliore accesso alle metropolitane e alle linee di superficie consenta un'accessibilità maggiore alle altre opportunità rispetto all'accesso alle stazioni ferroviarie. In Map Algebra, quindi, l'equazione inserita è la seguente:

$$df_Trasporti = (1,5 \times d_Metro) + (1,25 \times d_LineeSuperficie) + (0,5 \times d_StazioniFerroviarie)$$

Nel calcolo dell'accessibilità all'ambito della salute (*df_Salute*), invece, si è scelto di dare un minor peso ai valori relativi all'accesso agli ospedali (*d_Ospedali*), essendo un'opportunità raggiungibile in caso di necessità ed emergenza con i mezzi di soccorso, ad esempio le ambulanze. In altri termini, dal punto di vista dell'accessibilità, si è ritenuto più importante avere un miglior accesso ai medici generalisti (*d_Medici*) e alle farmacie (*d_Farmacie*) rispetto agli ospedali. L'equazione finale, inserita in Map Algebra, è la seguente:

$$df_Salute = d_Medici + d_Farmacie + (0,5 \times d_Ospedali)$$

Per l'ambito dell'educazione (*df_Educazione*), un peso maggiore è stato riconosciuto all'accessibilità ai nidi (*d_Nidi*) rispetto alle altre scuole (*d_ScuoleInf_Elem_Prim_SecondI°gr*), in quanto le famiglie con figli in età prescolare si caratterizzano per avere più vincoli d'accesso, essendo i figli non ancora autonomi negli spostamenti. In altri termini, nella stima dell'accessibilità all'educazione si è ritenuto di dare più importanza all'opportunità che più si associa a problemi di accessibilità, rispetto. L'espressione utilizzata in ArcMap è la seguente:

$$df_Educazione = (1,25 \times d_Nidi) + d_ScuoleInf_Elem_Prim_SecondI°gr$$

Nel calcolo dell'accessibilità all'ambito del commercio (*df_Commercio*), invece, non si è attribuito nessun peso, neanche nel caso dell'accesso a un'opportunità rara come quella dei centri commerciali (*d_CentrComm*). Questa scelta è giustificata se si considera che le popolazioni oggetto della ricerca, scarsamente dotate di risorse economiche, diano molta importanza all'accessibilità ai centri commerciali, vista la maggior economicità dei prodotti venduti in questi luoghi. Un fatto, come si vedrà, confermato dalle interviste semi-strutturate svolte per la ricerca, da cui è emersa la centralità rivestita dai centri commerciali per individui con basso capitale economico. In Map Algebra, queste considerazioni sono state formalizzate nell'espressione seguente:

$$df_Commercio = d_Poste + d_Supermerc + d_CentriComm$$

Infine, l'accessibilità al tempo libero (*df_TempoLibero*) risulta dalla somma dei valori d'accesso alle opportunità sportive (*d_Sport*), alle opportunità culturali – biblioteche

(*d_Biblio*), cinema (*d_Cine*), teatri (*d_Teatr*) e (*d_Musei*) – e alle opportunità sociali, centri di aggregazione giovanile (*d_CentriGiovani*) e centri sociali (*d_CentriSociali*). L'equazione utilizzata in ArcMap, che riconosce ugual valore a ogni opportunità, è la seguente:

$$df_TempoLibero = d_Sport + (d_Biblio + d_Cine + d_Teatr + d_Musei) + (d_CentriGiovani + d_CentriSociali)$$

Dopo aver effettuato queste operazioni, si hanno a disposizione cinque superfici di densità, che rappresentano l'accessibilità a ciascun ambito preso in considerazione dal modello. A questo punto, prima di poter calcolare un indice sintetico di accessibilità alle opportunità urbane era necessario normalizzare i valori degli indici di densità kernel ottenuti. Una volta normalizzati i valori, questi sono stati sommati, pesandoli, in un indice additivo che rappresenta l'indice complessivo di accessibilità alle opportunità (*df_Opportunities*). In particolare, partendo dall'ipotesi che l'accesso alle opzioni di mobilità garantisca un generale miglior accesso alle opportunità, che queste siano localizzate nella prossimità dell'area di residenza oppure in altre parti che compongono l'arcipelago metropolitano, si è deciso di dare maggior peso all'ambito dei trasporti. L'espressione utilizzata in ArcMap è la seguente:

$$df_Opportunities = (1,25 \times df_Trasporti) + df_Salute + df_Educazione + df_Commercio + df_TempoLibero$$

Il risultato dell'equazione è stato a sua volta normalizzato in modo da ottenere un indice (0-1) di accessibilità comparabile nei due casi di studio. A questo punto, le celle di 50mx50m, cui è stato attribuito un valore di accessibilità alle opportunità compreso tra 0 e 1, sono state suddivise seguendo il metodo di classificazione *Natural Breaks* del programma ArcMap. In sintesi, questo metodo di classificazione, basato sull'algoritmo delle *Interruzioni Naturali di Jenks* (de Smith *et al.* 2015, sezione 4.2.12), cerca di creare delle classi che minimizzino la variazione interna dei valori e che massimizzino quella con le altre classi.

Infine, l'ultimo passaggio è stato quello di attribuire il valore di accessibilità alle opportunità di ogni singola cella al centroide delle sezioni di censimento o IRIS, che si sovrapponeva ad esse, in modo da disporre, a livello di unità territoriale minima, i dati relativi all'indice di accessibilità e al censimento (del 2011 per Milano e del 2010 per

Lione)²⁰. A questo punto è stato possibile, come si vedrà nel prossimo capitolo, incrociare le informazioni sulla popolazione residente nelle città metropolitane con quelle territoriali sull'accessibilità spaziale, ovvero sul livello di opportunità disponibili in ciascuna IRIS o sezione di censimento, e identificare i profili delle popolazioni che abitano contesti caratterizzati da un diversa accessibilità.

3.7 Il processo di selezione degli intervistati

Più volte si è fatto riferimento alla volontà di studiare la mobilità e l'accesso alla città dei precari. Visto che il termine di precario e precarietà è utilizzato in letteratura e nei diversi paesi in varie accezioni (Armano & Murgia 2013), l'obiettivo in questo paragrafo è di definire con precisione chi la ricerca considera come precari e, in seguito, di descrivere il processo di selezione del campione di 51 precari. Infine, ci si soffermerà sulle questioni metodologiche emerse relazionandosi, in veste di ricercatore, alla popolazione dei precari.

In questo lavoro si è adottato il termine di precarietà da più punti di vista. Innanzitutto, è necessario ricordare che la ricerca è interessata a studiare il ruolo che la mobilità e l'accessibilità rivestono nei processi di esclusione sociale e, viceversa, alle modalità in cui la precarietà influenza la mobilità e l'accessibilità degli individui. Come si è visto nella parte teorica²¹, il tema dell'esclusione sociale è emerso in contemporanea all'indebolimento della funzione integratrice del lavoro dovuta, principalmente, a trasformazioni strutturali della società che hanno fatto riemergere il fenomeno della disoccupazione di massa e che si sono tradotte, in generale, in un'inclusione precaria nell'ambito lavorativo. Al di là dei fenomeni di esclusione dal mondo del lavoro, tipici della disoccupazione, il processo di precarizzazione dell'accesso al lavoro è dimostrato sia dall'espansione delle forme contrattuali orientate alla flessibilità, alla temporaneità e all'atipicità (rispetto al modello *full-time full-life* che caratterizzava il regime fordista) dell'impiego, solitamente non o poco protette, sia dai processi di destabilizzazione degli stabili che rendono precario l'accesso alla sfera del lavoro anche per questo settore della forza lavoro

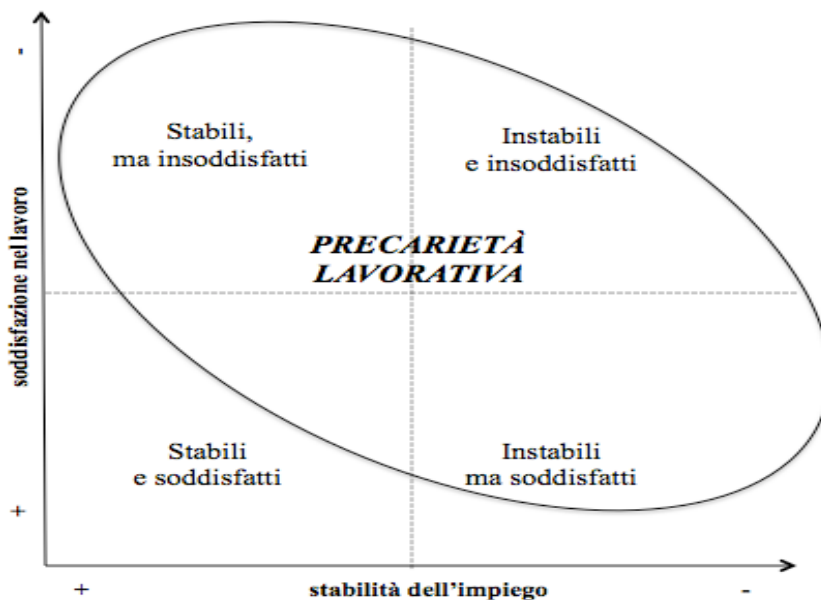
²⁰ I dati censuari sono stati raccolti dagli Istituti nazionali di statistica dei due paesi, ISTAT e INSEE, che rilasciano sotto forma di open data le informazioni. Per l'Italia, i dati del censimento georeferenziati a livello di sezione sono disponibili al seguente indirizzo: http://www.istat.it/it/archivio/104317#basi_territoriali, visto il 7 febbraio 2015. In Francia, i dati del censimento sono scaricabili all'indirizzo: <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=fracommunal.htm>, visto il 7 febbraio 2015. Invece, i dati geografici relativi alla suddivisione territoriale in IRIS sono stati forniti gratuitamente dall'Istituto geografico nazionale francese (IGN).

²¹ In particolare si rimanda al capitolo 1 paragrafo 1.1.3 e 1.2.1 e al capitolo 2 paragrafo 2.1 e 2.6 del presente lavoro.

(Castel 1995; Paugam 1991; Gallie *et al.* 2003; Paugam 2007).

In questa accezione, affermata nell'Europa continentale, si presta più attenzione alla precarietà in termini contrattuali e alle conseguenze che un accesso precario al lavoro ha in termini di inclusione/esclusione sociale. Nei paesi anglosassoni e nord-europei, invece, si fa più riferimento alla precarietà lavorativa per indicare i *bad job*, cioè i lavori disqualificanti e poco remunerativi (Gallie & Paugam 2000; Paugam 2007). In altri termini, la precarietà lavorativa può riferirsi sia al rapporto *à l'emploi* (*employment* nel mondo anglosassone) e indicare l'inserimento precario nel mercato del lavoro, sia al rapporto *à l'emploi* (inglese) ed evidenziare l'insicurezza economica associata al lavoro e l'insoddisfazione per e nel lavoro.

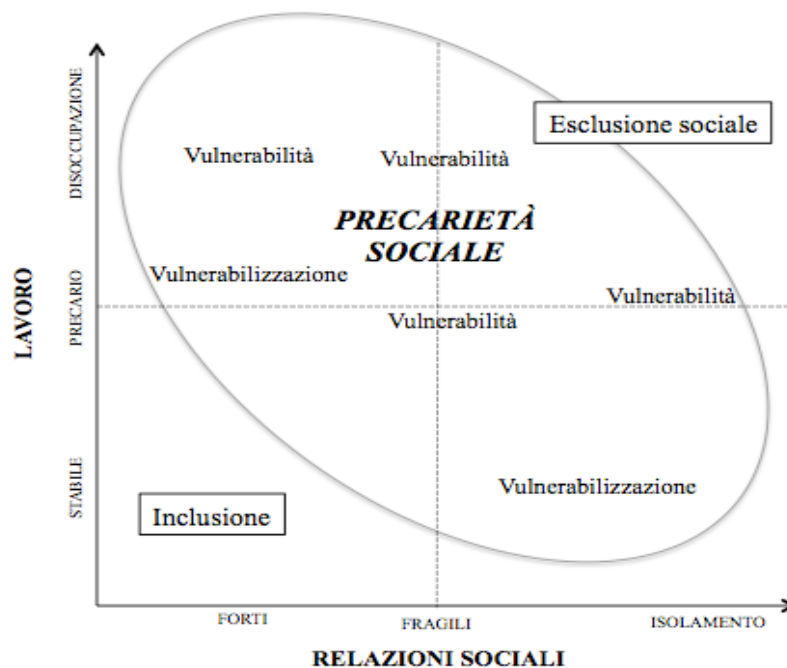
Da un punto di vista operativo, le situazioni di *precarietà lavorativa* si distribuiscono su due assi, che rappresentano altrettante dimensioni: da un lato, la stabilità/instabilità dell'impiego; dall'altro, la soddisfazione/insoddisfazione nel lavoro (Fig.3.5).



Con precarietà, inoltre, si può indicare il concetto di *precarietà sociale*. A differenza di quella prettamente occupazionale, questo tipo di precarietà, o vulnerabilità, si caratterizza per un accesso instabile non solo alla sfera lavorativa, ma anche alle relazioni sociali (Fig.3.6). In questo quadro, l'inaccessibilità alla sfera del lavoro (disoccupazione) e a quella della reciprocità (isolamento relazionale) porta all'esclusione sociale (Castel 1995).

In generale, la precarietà sociale può essere intesa come una condizione di inserimento instabile nelle principali sfere di inclusione sociale (lavoro, reddito, relazioni, redistribuzione, ecc.) che espone a rischi di esclusione sociale gli individui. Lo schema proposto in Fig.3.6, quindi, può essere adattato sostituendo, in ordinata e in ascissa, gli ambiti sociali ritenuti rilevanti per l'inclusione e individuando, di volta in volta, le aree di vulnerabilità dovute all'esposizione al rischio in almeno una dimensione.

Fig.3.6 – Alcuni es
da Castel 1995).



La prospettiva adottata dalla ricerca, interessata alle relazioni tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale, rendeva interessante l'analisi di varie situazioni di precarietà lavorativa e sociale²². In particolare, si è deciso di studiare la mobilità e l'accessibilità di individui che si trovano in situazione di precarietà lavorativa, ovvero che sperimentano una precarietà in almeno una delle dimensioni che la caratterizzano (instabilità dell'impiego e soddisfazione nel lavoro), oppure in situazione di precarietà sociale, ossia che fanno esperienza di un'esclusione dal mercato del lavoro (i disoccupati). È importante sottolineare che i disoccupati rappresentano soltanto una *proxy* delle situazioni di precarietà sociale, in quanto l'individuazione della precarietà sociale dovrebbe avvenire

²² Per approfondire le relazioni tra precarietà e mobilità/accessibilità si rimanda al capitolo 2 paragrafo 2.6 del presente lavoro.

considerando, allo stesso tempo, l'esistenza di fattori di vulnerabilità in differenti ambiti sociali (per es. quello relazionale e della reciprocità nella teorizzazione di Castel 1995). La selezione degli intervistati non poteva però avvenire sapendo *ex ante* la condizione relazionale delle persone, un aspetto analizzabile solamente nella fase delle interviste. Cionondimeno, anticipiamo che, soprattutto rivolgendosi alle istituzioni di welfare, si è riusciti a incontrare anche degli individui in situazione di più marcata precarietà sociale. Nella Tab.3.4 abbiamo sintetizzato gli interrogativi specifici a ogni gruppo preso in considerazione dalla ricerca (precari lavorativi e precari sociali) in una prospettiva di mobilità e accessibilità.

Tab. 3.4 – I tipi di precarietà presi in considerazione e i principali interrogativi in un'ottica di mobilità/accessibilità (Fonte: nostra elaborazione).

<i>Tipo di precarietà</i>	<i>Questione centrale in una prospettiva di mobilità/accesso</i>
Precarietà sociale (disoccupati e persone in condizione di povertà o di forte vulnerabilità sociale)	<ul style="list-style-type: none"> - Vincoli d'accesso incontrati; - Ruolo scarse risorse e competenze di mobilità e bassa accessibilità a opportunità in esclusione da lavoro e altri ambiti sociali; - Ruolo capitale sociale e fragilità relazionale;
Precarietà lavorativa (instabili, basso reddito, vincoli temporali e di spostamento legati all'attività lavorativa)	<ul style="list-style-type: none"> - Ruolo tipologia di lavoro nell'influenzare l'accesso alle opportunità dei precari; - Vincoli d'accesso (mobilità, temporali) incontrati; - Ruolo capitale sociale e fragilità relazionale;

Dopo aver definito chi la ricerca considera come precari, è necessario soffermarsi sul processo di selezione degli intervistati. Innanzitutto, un altro criterio nel campionamento, giustificato dalla volontà di verificare il ruolo della struttura urbana, è stato quello di abitare in aree caratterizzate da differente accessibilità in base all'indice di accessibilità spaziale costruito tramite GIS. Per evitare un effetto distorsivo dovuto all'influenza del contesto socio-territoriale, si è deciso di selezionare le persone in differenti quartieri delle città metropolitane analizzate.

Per trovare dei precari disponibili a dedicare circa 1ora/1ora e mezza del proprio tempo a un'intervista, si sono attivati contatti con attori locali del territorio che potessero fare da mediatori con la popolazione di riferimento della ricerca. In altri termini, si è adottata una tecnica di *snowball sampling*, nel senso di un metodo "informale" e pratico per riuscire a raggiungere delle persone da intervistare, che si rivela particolarmente idoneo per indagini qualitative con popolazioni vulnerabili (Atkinson & Flint 2001). Nello specifico, andando a indagare aspetti legati alle condizioni di precarietà e vulnerabilità e visti i tempi a disposizione – sei mesi per ciascun campo di ricerca, è parso indispensabile riuscire a costruire una relazione di fiducia con gli intervistati attraverso la mediazione di attori e

persone che conoscessero già le persone da intervistare. In pratica, si è chiesto a informatori privilegiati, gli attori locali del territorio, di poter entrare in contatto con persone che avessero le seguenti caratteristiche:

- Genere: Uomo o donna;
- Età: compresa tra 25 e 60 anni;
- Condizione occupazionale: disoccupazione o impiego precario (in termini di reddito e contrattuali; con esigenze di spostamento o orari atipici);

Dopo aver mappato gli attori locali presenti sul territorio, ci si è principalmente rivolti a²³:

- centri per l'impiego;
- servizi per la formazione e l'inserimento lavorativo;
- sindacati;
- agenzie interinali;
- cooperative, associazioni, comitati, gruppi di quartiere;
- associazioni e istituzioni che lavorano su progetti legati alla mobilità e all'inserimento lavorativo;
- associazioni, gruppi, istituzioni che intervengono sull'esclusione sociale;
- centri di aggregazione e sociali;

Da un punto di vista metodologico²⁴, il coinvolgimento dei precari nella ricerca è stato impegnativo per due principali caratteristiche della popolazione indagata, che rendono questo gruppo *hard to reach* (Kish 1991; Doherty *et al.* 2004; Brackertz 2007). Da un lato, i lavoratori precari rappresentano per il ricercatore una popolazione elusiva perché, per le

²³ Elencare tutti gli attori locali contattati (tramite mail, telefono, lettere, visite dirette) e i luoghi visitati durante la ricerca è una missione che ha dell'impossibile. Tra i principali attori locali incontrati si annoverano: - i centri per l'impiego di Milano, San Donato Milanese, Melzo, Cinisello Balsamo, Rozzano, Magenta, Legnano, Rho e Corsico; - i servizi attivi per il lavoro del Comune di Milano; - i sindacati CGIL, Cisl, Cobas, Usb; i patronati ACLI e CGIL di Milano e provincia; - la cooperativa sociale Comunità del Giambellino; - gli assessorati alla "Mobilità, Ambiente, Metropolitane, Acqua pubblica, Energia", alle "Politiche sociali e Cultura della salute" e alle "Politiche per il lavoro, Sviluppo economico, Università e ricerca" del Comune di Milano; - le Maison de l'emploi et de la formation di Oullins, Saint Fons e Lyon; - i sindacati CGT e CNT; i pôle-emploi di Villeurbanne, Saint Fons, Vénissieux, Lyon; - la Plateforme mobilité, emploi et insertion della metropoli di Lione; - l'entreprise école di Saint Fons; - l'auto-école sociale dell'associazione Innovation et Développement de Saint Fons; - il centro sociale Cusset di Villeurbanne, Minguettes di Vénissieux e Bonnefoi di Lyon; - le organizzazioni per la formazione e l'inserimento lavorativo AFPA e Alizés Formation di Vénissieux, R.I.B. a Bron; - le agenzie interinali ESTIME e Intervalle Interim di Saint Fons; - la Régie de quartier Armstrong di Vénissieux.

²⁴ Le riflessioni metodologiche sul fare ricerca con popolazioni marginali derivano principalmente dalla partecipazione, nel 2013, al corso tenuto dal prof. Andrea Rossi (Harvard Kennedy School/UNICEF) "Applied Research with Marginal and Hidden Populations" della Essex Summer School in Social Science Data Analysis.

pressioni temporali esercitate dall'attività lavorativa e dalla condizione di precarietà, questi soggetti hanno poco tempo disponibile da dedicare a un'attività gratuita, come quella dell'intervista, soprattutto se a causa dei temi trattati la sua durata è di circa un'ora. Dall'altro lato, nel caso dei disoccupati e delle persone in situazione di precarietà sociale, la difficoltà ha riguardato, come si è già accennato, la costruzione di una relazione di fiducia. Infatti, visti i temi trattati, si sarebbero potuti toccare importanti episodi di rottura nelle traiettorie di vita delle persone. Inoltre, la condizione di precarietà sociale avrebbe potuto installare diffidenza nei confronti di un ricercatore venuto dall'esterno, e nel caso di Lione anche dall'estero, per studiare i precari.

Adottando, però, una strategia metodologica che cercasse di minimizzare il più possibile l'elusività e la diffidenza che potevano emergere nella relazione tra ricercatore e intervistati (Brackertz 2007), i precari non si sono rivelati una popolazione difficile da raggiungere. Come si è visto, la prima accortezza è stata quella di entrare in relazione con i precari attraverso la mediazione di attori locali radicati sul territorio, presentando brevemente la ricerca, una lettera di presentazione firmata dal relatore e correlatore della tesi e gli strumenti di analisi che si sarebbero utilizzati: un fatto che ha permesso di superare la diffidenza che le persone potevano nutrire nei confronti di un ricercatore sconosciuto che voleva indagare anche su aspetti personali della propria vita.

Un secondo accorgimento ha riguardato il coinvolgimento degli intervistati, ai quali sono stati spiegati i motivi e gli obiettivi della ricerca, assicurando il carattere confidenziale delle informazioni raccolte attraverso il rispetto della normativa sulla privacy vigente nei due paesi, l'uso in versione anonima dei dati raccolti e la loro divulgazione, ai soli fini di ricerca, solo in caso di previo consenso dei soggetti interessati. Inoltre, durante la somministrazione delle interviste si è cercato di adattare gli strumenti alla popolazione incontrata. Ad esempio, inizialmente, i dati sullo spazio-tempo di attività degli intervistati dovevano essere raccolti tramite schede di bilanci-tempo e diari settimanali delle attività direttamente compilati dagli intervistati (Axhausen 1995; Harvey 2003; Kenyon 2006). Dopo alcuni test effettuati con vari tipi di diario (compilabili sia in formato cartaceo che online o attraverso un'applicazione Android per smartphone), questa ipotesi non è stata seguita a causa dell'eccessivo carico dell'intervista legato a questo strumento, dell'alta formalizzazione di questo tipo di diari e, quindi, delle difficoltà di compilazione che sono emerse. Per superare questi ostacoli, è stato deciso di raccogliere le informazioni attraverso la definizione spazio-temporale delle narrazioni (Colleoni 2008), cioè chiedendo agli intervistati di descrivere e ricostruire, con l'ausilio di una mappa della città metropolitana e

di Post-it©, i luoghi frequentati, l'orario delle attività, i mezzi di trasporto utilizzati per raggiungerle e le persone con cui si sono effettuate: uno strumento che lasciando più libertà agli intervistati, li rendeva più a loro agio nella situazione di intervista e che, data l'esigenza di raccogliere altre informazioni, riduceva notevolmente il tempo necessario al completamento di questa sezione dell'intervista.

Infine, al termine delle interviste, a ciascun intervistato sono stati consegnati dei gadget (una borsa di tela, un block-notes e una penna) dell'Università di Milano-Bicocca come forma di ringraziamento per il tempo donato gratuitamente alla ricerca. Infatti, per delle persone in situazione di precarietà il tempo rappresenta sia una risorsa scarsa (precarità lavorativa), sia una risorsa da impiegare per cercare di risolvere difficoltà più importanti, come la mancanza di lavoro e di una fonte di reddito (disoccupazione e precarietà sociale). Da un punto di vista dell'etica della ricerca, quindi, è apparso fondamentale riuscire a trovare una forma di ricompensa che, seppure non avrebbe risolto le situazioni di precarietà, avrebbe costituito un segno della considerazione dei soggetti intervistati nello svolgimento della ricerca. La consegna dei gadget, infatti, è stata apprezzata da tutte le persone intervistate, che alcune volte hanno reagito con stupore, forse per disabitudine a ricevere riconoscimenti per il loro tempo e gli sforzi effettuati.

Alla conclusione del processo di selezione degli intervistati e di somministrazione delle interviste, siamo riusciti a costruire un campione di 51 persone, il cui profilo verrà descritto approfonditamente nei prossimi capitoli. Le persone sono state intervistate prevalentemente in luoghi pubblici o negli spazi resi disponibili nelle sedi degli attori locali incontrati. Le interviste, della durata media di un'ora, sono state somministrate direttamente dall'autore, registrate su supporto audio e, successivamente, trascritte e il loro contenuto analizzato. I dati del questionario, invece, sono stati inserite in una matrice e analizzati con il programma SPSS.

3.8 I limiti della ricerca

In conclusione del capitolo è opportuno soffermarsi sui limiti della ricerca, ovvero sulle problematicità che il metodo adottato evidenzia nell'analisi della mobilità e dell'accesso alla città di una popolazione vulnerabile come quella dei precari. In altri termini, è necessario evidenziare le criticità emerse dalla ricerca per quanto riguarda il passaggio dalla teoria alla operativizzazione dei concetti e l'uso di specifici strumenti di rilevazione

(Tab.3.6). I limiti di questa ricerca fanno principalmente riferimento, da un lato, all'operativizzazione dei concetti di accessibilità, motilità, spazio di attività e capitale sociale, dall'altro, alle caratteristiche degli strumenti di rilevazione, che non sempre si sono dimostrati perfettamente idonei alla raccolta delle informazioni desiderate.

In primo luogo, l'operativizzazione dell'accessibilità potenziale nell'indice di accesso costruito con i GIS presenta chiari limiti di semplificazione e riduzione concettuale. Come si è visto, dati i tempi, le risorse e i dati disponibili, si è riusciti a considerare solamente la dimensione spaziale dell'accessibilità. Un altro limite del modello è la valutazione della distanza "in linea d'aria" (*à vol d'oiseau*) e non di quella reale, basata sulla considerazione dell'infrastruttura viaria. Inoltre, la scelta dei servizi e delle opportunità che avrebbero assunto il ruolo di *proxy* degli ambiti sociali considerati è un'operazione che, seppur supportata dalla teoria e dalle ricerche precedenti, si espone a evidenti limiti.

Questi aspetti, però, non diminuiscono la validità del modello operativo, che ha comunque il merito di riuscire a sintetizzare, su larga scala, grandi quantità di informazioni riguardanti l'accessibilità potenziale a molteplici ambiti sociali e opportunità e di consentire, con la rappresentazione cartografica, una più facile diffusione delle analisi anche in ambiti non accademici. Inoltre, alcuni limiti del modello proposto sono facilmente sormontabili avendo a disposizione altri tempi, risorse e mezzi. Così, la dimensione temporale dell'accessibilità (la grande assente) può essere integrata nel modello semplicemente replicando le procedure effettuate ad ogni intervallo temporale quotidiano d'interesse per il ricercatore. In questa eventualità, sarebbe possibile calcolare sia un'accessibilità spazio-temporale media, sia un'accessibilità, per esempio, oraria. Il limite più arduo da superare è la mancanza, alla scala metropolitana, di dati temporali sulle opportunità. La possibilità di sviluppo del modello risiede nella progressiva apertura, da parte delle amministrazioni pubbliche, di numerose banche dati, anche di natura temporale, e nell'istituzione di nuove unità amministrative territoriali (le città metropolitane), che può favorire la raccolta e diffusione di informazioni omogenee alla scala metropolitana. Inoltre, la continua pubblicazione di nuovi open data può contribuire alla costruzione di indici di accessibilità che prendano in considerazione più servizi e opportunità di ogni ambito sociale d'interesse. Per fare un esempio, l'indice della ricerca si basa su open data raccolti principalmente fino a settembre 2014; a distanza di soli tre mesi, sono state rilasciate nuove banche dati che avrebbero permesso la creazione di un modello più complesso. In altri termini, quello degli open data è un settore centrale e in rapida evoluzione, che può contribuire in maniera significativa alla ricerca scientifica. Un altro

scoglio, però, risiede nella potenziale disomogeneità delle informazioni che può ostacolare la comparazione, soprattutto internazionale.

Il secondo limite della ricerca sta nel processo di operativizzazione della motilità. Infatti, questo concetto, affermatosi recentemente in letteratura (Kaufmann 2002; Kaufmann *et al.* 2004), si rivela molto utile a indicare nella sua globalità il rapporto degli individui alla mobilità, ma ha fatto emergere delle difficoltà nel passaggio dalla teoria alla fase operativa. Innanzitutto, la scelta di usare la motilità come categoria di analisi ha influito sulla decisione di adottare una metodologia qualitativa che permettesse di raccogliere informazioni su dimensioni difficilmente quantificabili. Anche in questa prospettiva, però, l'operativizzazione tentata è definibile un'esplorazione di un concetto che, non avendo ancora raggiunto una maturità scientifica, presenta limiti di riduzione della sua complessità. Infine, è bene ricordare²⁵ che la ricerca pur rifacendosi alla nozione di motilità si discosta dalla sua definizione in termini di capitale. In sintesi, pur con i limiti evidenziati, la scelta metodologica di utilizzare la motilità permette di contribuire alla verifica della potenzialità euristica di questo concetto.

La riduzione della complessità concettuale emerge anche in riferimento alle nozioni di capitale sociale e di spazio di attività. Nel primo caso, infatti, è stato considerato solamente il ruolo che la dimensione di supporto/aiuto che la rete sociale in cui sono inseriti gli individui e le risorse in essa presenti rivestono nel superamento delle difficoltà di spostamento e di accesso. In altri termini, non è stato possibile definire con precisione tutti i nodi e i legami della rete sociale, la sua ampiezza, centralità, ecc. (Portes 1998; Lin 1999; Andreotti 2009). Questo limite è però giustificato dall'esigenza di indagare, allo stesso tempo, aspetti differenti ma tutti ritenuti centrali e dall'interesse per il capitale sociale solo con riferimento ai temi oggetto di studio. Nel caso dell'*activity-space*, la ricerca considera sia la dimensione dello spazio d'azione potenziale (indice di accessibilità) sia quello dello spazio percepito (narrazione delle attività settimanali), ma rinuncia a scendere a un livello di analisi fino, come quello che caratterizza molti studi di *time-geography* e dell'approccio delle attività (Hägerstrand 1970; Schönfelder & Axhausen 2003). Anche questo limite, però, è giustificato dal fatto che la prospettiva dello spazio di attività è solo uno degli approcci cui la ricerca fa riferimento. In altri termini, si è privilegiata una lettura della mobilità e dell'accessibilità dei precari che non si limitasse a un singolo approccio teorico-metodologico, ma che selezionasse da differenti prospettive e discipline gli elementi più adatti a rispondere agli interrogativi che ci si è posti. Inoltre, la raccolta delle informazioni

²⁵ Per approfondire il tema della concettualizzazione della motilità in termini di capitale si rimanda al capitolo 2 paragrafo 2.3.1 e Box 2.1 del presente lavoro.

sullo spazio di attività a un livello di analisi molto dettagliato non sarebbe stata possibile per il carico eccessivo che avrebbe rappresentato per delle persone che hanno deciso di partecipare gratuitamente alla ricerca.

Una terza categoria di limiti trova origine nella particolare situazione in cui si è svolta la fase empirica della ricerca. Infatti, ogni campo (Milano e Lione) si è svolto sostanzialmente in sei mesi. In questo intervallo di tempo, si è dovuto recuperare i dati sulla localizzazione delle opportunità, trovare persone disponibili a partecipare all'indagine e somministrare le interviste. Le interviste totali che si è riuscito a somministrare sono 51. L'ampiezza ridotta del campione, che ovviamente non può essere definito statisticamente rappresentativo, rende più difficile un'analisi multivariata dei dati raccolti e la generalizzazione dei risultati, ma allo stesso tempo permetterà di andare più in profondità e di cogliere più sfumature: elementi molto importanti quando si utilizzano nuovi concetti e prospettive²⁶. Cionondimeno, si privilegerà una strategia comprensiva rispetto a una interpretativa. Infine, le condizioni in cui si è svolto il campo non hanno sempre permesso di toccare tutti i punti della griglia d'intervista. Infatti, soprattutto nel caso dei lavoratori precari, l'intervista non ha potuto sfiorare determinati temi: un fatto che ha portato all'approfondimento dei temi che nelle prime battute dell'intervista sono apparsi al ricercatore maggiormente interessanti per l'analisi della mobilità e dell'accessibilità dei precari.

²⁶ Su questo aspetto, per esempio, nonostante il concetto di motilità sia stato testato principalmente all'interno di ricerche qualitative, una maggiore consistenza quantitativa al concetto può essere data da una ricerca in corso, coordinata V. Kaufmann e E. Ravalet, che ha l'obiettivo di costruire un indice di motilità attraverso una metodologia quantitativa. Lo sviluppo di un approccio quantitativo sulla motilità è naturalmente legata alla possibilità di utilizzare una base dati appositamente costruita per i fini della ricerca. Per maggiori informazioni sull'interessante progetto di ricerca in corso si rimanda a: <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2014/04/10/indice-motilite-2277>, visto il 10 febbraio 2015.

CONCETTI	DIMENSIONI	SUB-DIMENSIONI	INDICATORI	OPERATIVIZZAZIONE	STRUMENTO
Precarietà	lavorativa	contratto	esperienza d'instabilità occupazionale	periodo attuale lavoro, anni di lavoro con contratti atipici	questionario
	sociale	soddisfazione lavoro disoccupazione vulnerabilità	prospettive lavorative percezione condizione lavorativa non lavoro tipologia intervento organizzazioni contattate	tra quanto tempo si pensa di dover ricercare un lavoro qualificazione con espressioni la propria condizione lavorativa essere senza occupazione assistenza o post-intervista	questionario, semi-strutturata questionario, semi-strutturata semi-strutturata
Mobilità	quotidiana virtuale		spostamenti effettuati in una settimana mezzi di comunicazione usati	narrazione delle attività settimanali narrazione delle attività settimanali	semi-strutturata
	residenziale		traiettorie residenziale	città di nascita, anni in attuale abitazione, motivi scelta e percezione del quartiere e abitazione, progetti abitativi	questionario, semi-strutturata
accesso		opzioni	opportunità disponibili mezzi di trasporto disponibili mezzi di comunicazione disponibili	indicatore di accessibilità spaziale potenziale automobili, moto, bici, abbonamenti disponibili in famiglia telefoni, computer, smartphone, reti internet disponibili in famiglia	(GIS) questionario, semi-strutturata questionario
		condizioni accesso opzioni	risorse economiche disponibili vincoli d'accesso legati a organizzazione familiare tempi di accesso a opportunità	reddito, voce di spesa per mobilità difficoltà di accesso ai mezzi di mobilità perché usati da altri familiari tempo a piedi per raggiungere fermate del trasporto pubblico e servizi rifiuto o rinuncia posto di lavoro, difficoltà per raggiungere luogo di lavoro e servizi	semi-strutturata questionario, semi-strutturata questionario
Mobilità		attitudini	desiderio di essere più mobile preferenza per vita domestica o "urbana"	viaggiare di più, conoscere nuovi posti e persone dopo il lavoro o le attività giornaliere preferisce rimanere in casa o uscire	semi-strutturata
		conoscenza savoir-faire	servizi e opportunità di quartiere e di mobilità usati e non usati giudizio su servizi e opportunità offerti	quali servizi utilizza e quali non utilizza giudizio su offerta di mobilità e servizi e su opportunità mancanti patenti disponibili, orientarsi, multi-modalità spostamento, multi-attività spostamento	semi-strutturata semi-strutturata semi-strutturata
competenze		organizzative	capacità d'uso sistema e mezzi di trasporto organizzazione agenda personale sincronizzazione con familiari reazione a imprevisti	difficoltà a organizzare attività e spostamenti difficoltà a organizzare attività e spostamenti familiari reazione a scioperi, panne, ecc.	questionario, semi-strutturata questionario, semi-strutturata questionario, semi-strutturata semi-strutturata
		abitudini rappresentazioni	mezzi di trasporto solitamente usati percezione e preferenze per attività e spostamenti	perché usa ...? Perché non usa ...? aggettivi per descrivere il mezzo di trasporto, esperienza piacevole o meno attività che si desidera fare	semi-strutturata semi-strutturata semi-strutturata
Accessibilità	spaziale temporale		localizzazione geografia opportunità tempi di accesso a opportunità	indicatore di accessibilità spaziale potenziale tempo a piedi per raggiungere fermate del trasporto pubblico e servizi	(GIS) questionario
	economica informazione		risorse economiche disponibili conoscenza territorio, giudizio su qualità informazione contesto	reddito, voce di spesa per mobilità, beneficio di politiche vedi "conoscenza"	semi-strutturata semi-strutturata
Spazio-tempo attività	contesto fisica, pratica attività		rappresentazione quartiere competenze di mobilità	vedi "traiettorie residenziale" e "conoscenza" vedi "mobilità"	semi-strutturata questionario, semi-strutturata semi-strutturata
	localizzazione spaziale localizzazione temporale spostamento		attività svolte nella settimana precedente luogo in cui si è svolta l'attività orario in cui si è svolta l'attività	narrazione delle attività settimanali (Map+Post-it) narrazione delle attività settimanali (Map+Post-it)	semi-strutturata semi-strutturata semi-strutturata
Capitale sociale	contesto relazionale legami risorse		mezzo usato per raggiungere l'attività con chi si è svolta l'attività componenti rete sociale risorse disponibili nella rete	narrazione delle attività settimanali (Map+Post-it) a chi si chiede aiuto quando ci sono difficoltà di mobilità o accesso che forma di aiuto si ottiene	semi-strutturata semi-strutturata semi-strutturata
	modalità attivazione/non attivazione rete forme di reciprocità		situazioni in cui la rete viene attivata o meno ricambio del supporto ricevuto	occasioni in cui si è chiesto aiuto o in cui non si è chiesto aiuto modalità di ricambio del favore	semi-strutturata semi-strutturata
Coping strategies	basate su mobilità		vincoli d'accesso superati attraverso proprie risorse e competenze		semi-strutturata
	basate su capitale sociale		vincoli d'accesso superati attraverso mobilitazione rete sociale		semi-strutturata

Sezione empirica

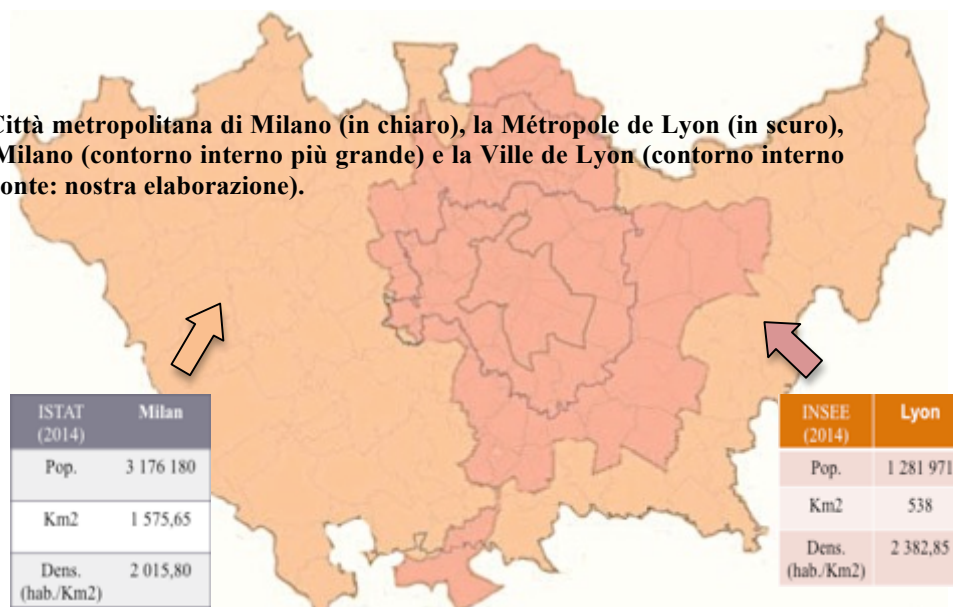
4. L'accessibilità alle opportunità urbane. Una comparazione socio-territoriale tra la città metropolitana di Milano e la metropoli di Lione

In questo capitolo, che apre la parte empirica della tesi, si inizierà a fornire risposte ad alcuni interrogativi di ricerca che riguardano aspetti più strutturali legati al tema dell'accessibilità alle opportunità urbane, in particolare della popolazione dei precari. L'attenzione, infatti, si focalizzerà su alcune caratteristiche dei territori presi in esame che influenzano in maniera significativa le pratiche di mobilità e di accesso dei precari, le quali, invece, verranno analizzate nel successivo capitolo. In sintesi, oltre a indagare aspetti e dimensioni strutturali dell'accessibilità, il capitolo è la base necessaria per interpretare le informazioni raccolte nella parte qualitativa della ricerca, insieme alla quale costituirà il quadro complessivo, da cui sarà possibile trarre in seguito conclusioni sul tema dell'accessibilità spazio-temporale alle opportunità.

Innanzitutto, vista l'importanza della questione del lavoro nella ricerca, che rappresenta una sfera centrale di inclusione e il fattore che determina la condizione di precarietà della popolazione presa in esame, nel primo paragrafo si approfondiranno le caratteristiche delle attività economiche e del mercato del lavoro della città metropolitana di Milano e della metropoli di Lione, due contesti territoriali che sono stati comparati per estensione, popolazione residente e densità (abitanti per chilometro quadro) in Fig.4.1. Nel secondo parte del capitolo, invece, si indagherà l'accessibilità alle opportunità, dapprima facendo riferimento ai risultati dell'analisi spaziale effettuata tramite i sistemi informativi geografici (GIS), in seguito, focalizzandosi sul sistema di mobilità e la sua accessibilità. In particolare, quest'analisi permetterà di rilevare, ad una scala metropolitana, il livello di accessibilità spaziale potenziale ad ambiti rilevanti per l'inclusione e di definire il profilo delle popolazioni che risiedono in aree che si caratterizzano per una diversa accessibilità. Inoltre, il focus sul sistema di trasporti, in particolare di quello pubblico, consentirà di evidenziare i vantaggi associati a uno sguardo che considera non solo l'accessibilità

spaziale, ma anche quella temporale, economica e fisica, per fare degli esempi¹. Infine, in tutto lo svolgimento dell'argomentazione, particolare risalto sarà dato al ruolo giocato dalle politiche e dall'uso del suolo: altri due fattori strutturali che contribuiranno a completare quest'analisi di sfondo delle unità socio-territoriali prese in esame.

Fig. 4.1 – La Città metropolitana di Milano (in chiaro), la Métropole de Lyon (in scuro), il Comune di Milano (contorno interno più grande) e la Ville de Lyon (contorno interno più piccolo) (Fonte: nostra elaborazione).



4.1.1 Le attività socio-economiche nella città metropolitana di Milano e nella metropoli di Lione

Come tutti i contesti urbani occidentali a capitalismo avanzato, anche Milano e Lione sono state profondamente toccate, a partire dalla seconda metà degli anni '70 del secolo scorso, dalla crisi del modello di sviluppo fordista e dal passaggio ad una fase post-fordista che, nonostante l'eterogeneità delle traiettorie, si caratterizza per una contrazione del settore manifatturiero e per l'ascesa di quello dei servizi (Martinelli 2005) o, piuttosto, vista la persistenza delle industrie nella città post-fordista, per la generale terziarizzazione della produzione capitalistica (Lipietz 1978; Walker 1985). Ad esempio, nel 2007, nella metropoli di Lione il settore industriale rappresenta ancora il 17% dei lavori, mentre quello dei servizi ne ingloba il 75% (Authier *et al.* 2010). Un dato che si ritrova anche nella città

¹ Per un approfondimento da un punto di vista teorico-analitico delle dimensioni dell'accessibilità sociale si rimanda al capitolo 2 e al paragrafo 2.4 del presente lavoro.

metropolitana di Milano, dove il settore dei servizi rappresenta quasi l'80% degli occupati e quello dell'industria più del 20% (ISTAT 2013).

In secondo luogo, le economie urbane di Milano e Lione si inseriscono in quella globale, ma occupando posizioni differenti all'interno del *world city network* (Taylor 2004). Secondo uno studio basato sull'analisi delle funzioni e delle imprese globali (Derudder *et al.* 2003), infatti, Milano rientra tra i centri più importanti a livello europeo e con la capacità di tessere legami anche con la rete mondiale. Lione, invece, rientra nel gruppo delle città più importanti, ma ai margini della rete mondiale e con un'influenza più regionale, soprattutto a causa della predominanza di Parigi, per il livello nazionale, e di Ginevra, per quello internazionale. A livello europeo, Milano e Lione sono i centri di economie regionali che occupano posizioni di primo piano in termini di ricchezza prodotta: secondo Eurostat (2011), Lombardia e Rhône-Alpes rappresentano, rispettivamente, la settima e la sedicesima regione per prodotto interno lordo pro-capite a parità di potere d'acquisto (33.200 euro e 27.300 euro). In sintesi, Milano e Lione sono due realtà metropolitane al centro della nuova dinamica di valorizzazione economica, fondata sul ruolo cruciale dei servizi, della conoscenza, della tecnologia e dell'informazione (OECD 1996; Scott 2008).

In questo quadro generale, Lione si specializza più per attività produttive industriali, anche se di un'industria diversa dalla fabbrica fordista, più tecnica che operaia, come la chimica, la farmacia, l'industria automobilistica (con gli impianti della Renault a Vénissieux) e quella tessile (Authier *et al.* 2010). Nello specifico, nella metropoli di Lione sono localizzati i poli nazionali di competitività²: - Techtera, specializzato nel tessile tecnico, nella chimica e nella produzione di materiali; - Imaginove, attivo nel settore delle ICTs (in particolare media e comunicazioni digitali), - Lyonbiopole, eccellenza nel campo delle sanità, delle biotecnologie e, con il sub-cluster di competitività Axelera, anche nella chimica e nelle tecnologie sostenibili; - Lutb Transport & Mobility Systems, specializzato nell'industria automobilistica e, più in generale, nella modellizzazione e gestione dei sistemi di mobilità.

Pur presentando queste specificità industriali, un settore che comunque cala in termini di posti di lavoro, Lione si caratterizza per forti processi di terziarizzazione. Al 2012, infatti, gli operai rappresentano il 18% della forza lavoro della metropoli, i quadri e le professioni intellettuali superiori il 21%, le professioni intermedie il 27% e gli impiegati il 27% (MDEF & UrbaLyon 2012). In altri termini, se si considera anche la categoria dei

² Per approfondire il tema dei poli di competitività francesi si rimanda al sito <http://competitivite.gouv.fr/>, visto il 18 marzo 2015.

lavoratori indipendenti, l'80% dei lavoratori della metropoli di Lione lavora nel settore terziario. Tra le attività, Lione si caratterizza per ospitare funzioni metropolitane superiori (Julien 2002) e quelle dei servizi alle imprese, del commercio e della ricerca, sia universitaria che privata (Authier *et al.* 2010).

Da un punto di vista territoriale, la Fig.4.2, che si basa su dati relativi all'uso del suolo diffusi dall'Agenzia Ambientale Europea in base alla mappatura satellitare di tutte le Large Urban Zones con più di 100.000 abitanti (EEA 2010), visualizza la localizzazione delle attività produttive nella metropoli di Lione. Come si evince dalla figura, le attività industriali e commerciali si trovano prevalentemente al centro dell'agglomerazione (nei comuni di Lyon e Villeurbanne) e nella fascia sud-est, una zona di naturale espansione della metropoli, e in particolare nei comuni di Vénissieux, Saint Fons, Saint Priest, Bron, Chassieu e Vaulx-en-Velin. Ad ovest, invece, sono i comuni di Oullins, più a sud, e di Dardilly ed Ecully, più a nord, a presentare una più ampia superficie di suolo prevalentemente dedicata a usi produttivi. Inoltre, si può notare come l'infrastruttura di trasporto pubblico su rotaia (ferrovie, metropolitane e tram) riesca a connettere i principali bacini produttivi lionesi, anche se, ovviamente, non si irradia all'interno delle aree più periferiche: un fattore che nel prossimo capitolo emergerà come elemento di inaccessibilità per alcune popolazioni precarie.

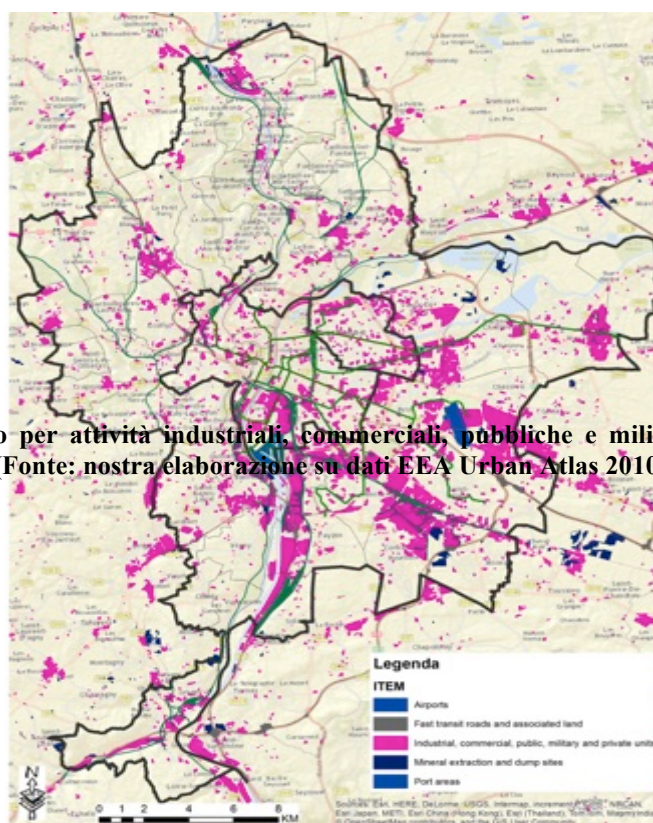


Fig.4.2 – L'uso del suolo per attività industriali, commerciali, pubbliche e militari nella Metropoli di Lione (Fonte: nostra elaborazione su dati EEA Urban Atlas 2010).

Passando a uno sguardo più analitico, da una serie di rapporti dell'Observatoire Partenariale de l'économie lyonnaise (OPALE 2014b; 2015) è possibile raccogliere informazioni sulla ripartizione territoriale delle attività economiche e sull'attrattività dei vari bacini di impiego che compongono la metropoli di Lione. In sintesi, la *ville-centre*, cioè il centro della metropoli (Lyon e Villeurbanne) è il bacino di lavoro più ampio e la sede privilegiata delle funzioni metropolitane. In particolare, grandi poli di attrattività sono: - la Part-Dieu, in quanto hub di mobilità e centro direzionale, amministrativo e commerciale di alto livello; - la nuova area di sviluppo de La Confluence, dove a un'offerta di tipo commerciale e terziaria si stanno aggiungendo importanti funzioni nel settore culturale (es. il museo des Confluences³) e del tempo libero e che si trova a prossimità dell'importante nodo di mobilità di Perrache; - Villeurbanne e il settimo arrondissement di Lione, vedono invece la concentrazione di importanti attività nel campo della ricerca e nell'industria, ancora presente anche nel nono arrondissement. Inoltre, il nucleo centrale della metropoli di Lione attrae una forza lavoro che risiede in maggioranza sia a Lione e Villeurbanne, che nei comuni della prima cintura metropolitana. Infine, dato il carattere di grande polo attrattore, in questa area è particolarmente sviluppato il settore della ristorazione e alberghiero.

Per quanto riguarda le banlieue dell'agglomerazione lionese, i bacini di lavoro più grandi sono localizzati a sud, nella Conférence de Maires Portes des Alpes e Porte du Sud, e a est, in corrispondenza della Conférence des Maires Rhône Amont. In queste aree i settori più importanti sono quelli legati all'industria, alla logistica, alle costruzioni e al commercio all'ingrosso. Un altro polo industriale importante, legato alla chimica e al tessile, è presente a sud-ovest, nei comuni di La Mulatière, Oullins, Saint Genis Laval, mentre una rilevante polarità commerciale si sta costituendo a ovest della metropoli, in particolare nei comuni di Dardilly ed Ecully, dove sono impiantate importanti imprese della grande distribuzione. Infine, si segnala la presenza di un territorio prevalentemente agricolo e verde nella parte nord e nord-orientale della metropoli, in particolare in corrispondenza della fascia collinare del Mont d'Or. Anche in questi casi, i bacini di lavoro attraggono prevalentemente una forza lavoro locale o residente nelle zone più prossime. Nelle aree dove sono presenti poli tecnologici, di ricerca e dell'innovazione, si segnala inoltre una discrepanza tra il profilo delle persone residenti e l'offerta di lavoro, che si traduce nell'attrazione di lavoratori provenienti da altre aree.

³ Un'operazione di riqualificazione urbana firmata da un'archistar che rientra nelle politiche di marketing territoriale e che fa chiaro riferimento al caso del museo Guggenheim di Bilbao. Per maggiori informazioni si rimanda al sito <http://www.museedesconfluences.fr/>, visto il 18 marzo 2015.

La città metropolitana di Milano, come si è visto, ha un'economia più importante di quella lionese, soprattutto se si fa riferimento alle funzioni globali e a quelle metropolitane di alto livello. Tra le eccellenze economiche figurano i settori dell'industria creativa, in particolare il design, la moda, le ICTs, l'editoria e i media, e quello dei servizi di alto livello alle imprese (es. finanza, assicurazioni e giustizia), che vedono l'installazione di importanti imprese sia a livello internazionale che nazionale (Provincia di Milano 2011). Inoltre, Milano è anche un centro importante per la ricerca e la cultura. Il panorama economico di Milano non si esaurisce nell'immagine di città terziaria di alto livello, specializzata nell'industria creativa. Infatti, pur in contrazione a causa delle trasformazioni post-fordiste e della più recente crisi economica del 2008, nella città metropolitana di Milano è presente ancora un importante settore industriale, in particolare specializzato nella meccanica e nella chimica e farmaceutica. In generale, il settore che offre più occupazione è quello dei servizi alle imprese, seguito da quello manifatturiero, del commercio, dell'istruzione/sanità e dei servizi alla persona (CCM 2014).

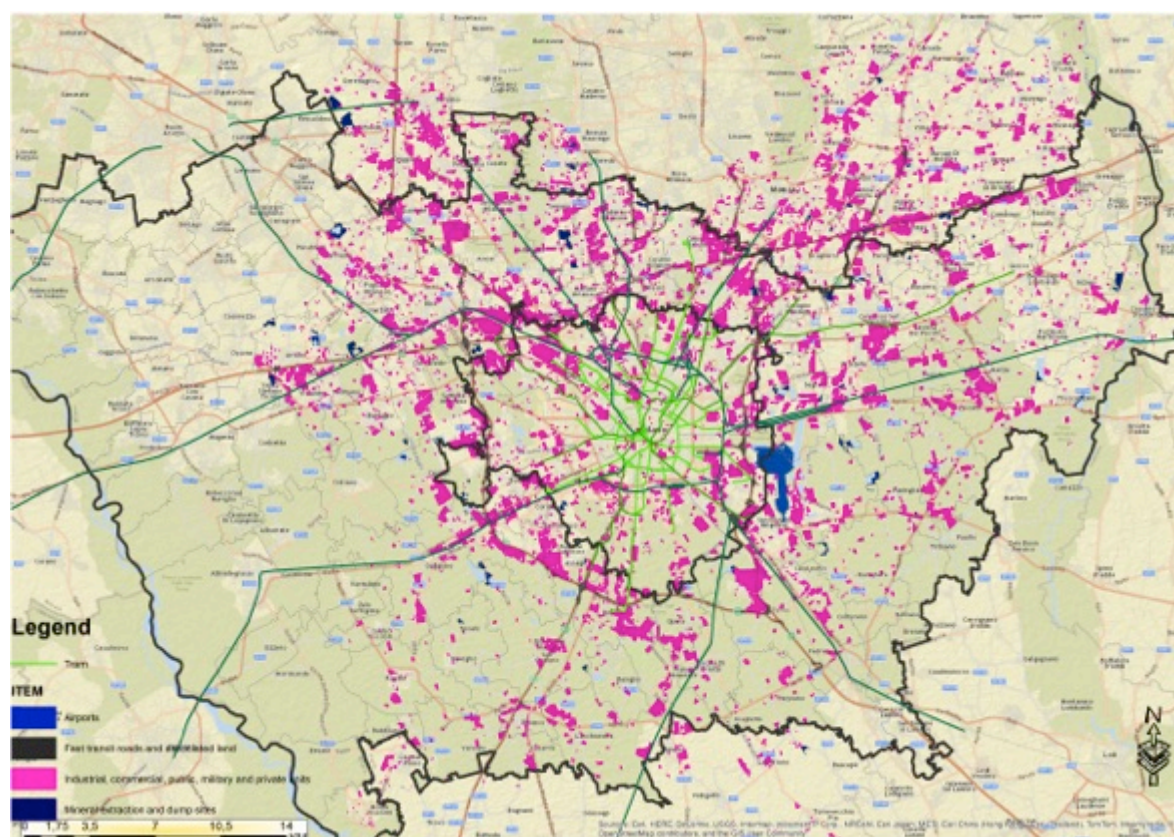
All'interno della città metropolitana di Milano vi sono diverse sub-aree funzionali. Innanzitutto, il core, rappresentato dal comune di Milano e da quelli della prima cintura, si caratterizza per un'accentuazione del carattere terziario del sistema produttivo, in particolare delle funzioni di alto rango e direzionali (Provincia di Milano 2007), nonostante vi siano anche importanti attività manifatturiere ad alta specializzazione legate ai media, la farmaceutica, la tecnologia (Provincia di Milano 2012). Nonostante si assista, a seguito dei consistenti processi di deindustrializzazione, a una crescente terziarizzazione e metropolizzazione funzionale di quello che rappresentava il territorio provinciale, i comuni dell'hinterland milanese si caratterizzano ancora per una struttura manifatturiera, più tradizionale a nord e ovest, più votata ai settori innovativi, a est, e alla logistica, a sud (Provincia di Milano 2007).

Osservando la distribuzione spaziale delle superfici produttive (Fig.4.3), si può notare come vi sia una forte concentrazione di ampie aree prevalentemente industriali e commerciali appena al di fuori del confine comunale di Milano. In realtà, anche Milano ospita significative concentrazioni di superfici produttive a partire dalla circonvallazione esterna. Inoltre, il tessuto produttivo sembra mantenere un'elevata densità anche nei comuni della prima cintura a nord ed est di Milano. Questa densità si espande anche di là dei confini della città metropolitana, come si nota in Fig.4.3, in cui i dati sull'uso del suolo sono rappresentati con riferimento alla definizione di area metropolitana data dall'Agenzia Ambientale Europea. Dalla mappa, infatti, emerge chiaramente l'appartenenza della

Brianza al sistema metropolitano milanese. In questo senso, la suddivisione amministrativa della città metropolitana di Milano non sembra corrispondere alla realtà dei fenomeni socio-territoriali che, come si vedrà anche in seguito, evidenziano processi di conurbazione con la provincia di Monza e Brianza.

Una caratteristica che Milano condivide con Lione è l'associazione tra infrastruttura del trasporto pubblico su rotaia e localizzazione delle aree produttive. Una peculiarità, invece, è l'ampia superficie di territorio occupata da attività agricole che, pur presenti nel caso francese, rappresentano un'area consistente soprattutto a sud e a ovest di Milano, un Comune in cui sono presenti estese zone agricole grazie alla cintura verde del parco agricolo Sud⁴.

Fig. 4.3 - L'uso del suolo per attività industriali, commerciali, pubbliche e militari nella città metropolitana di Milano (Fonte: nostra elaborazione su dati EEA Urban Atlas 2010).



Facendo riferimento a studi prodotti dall'Osservatorio del Mercato del Lavoro della provincia di Milano (Provincia di Milano 2007; 2012), si può arrivare a un'immagine più fine del tessuto produttivo milanese. In primo luogo, il Comune centrale vede una continua perdita di posti di lavoro nel settore industriale, controbilanciata da una crescita del terziario, in particolare delle attività immobiliari, dell'informatica, della ricerca, del

⁴ Per approfondimenti si rimanda al sito <http://parcosud.provincia.milano.it/>, visto il 24 marzo 2015.

commercio e della finanza. Un altro settore importante, sebbene non in crescita in numero di avviamenti al lavoro, è quello degli alberghi e della ristorazione. Nel comune di Milano, molte attività produttive si concentrano nel centro della città, ma si segnalano anche importanti poli che si sviluppano nelle fasce più esterne del Comune (Provincia di Milano 2012). Nell'area nord, invece, in corrispondenza dei comuni di Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo, i settori in espansione sono quelli dell'edilizia, a causa dei fenomeni di deindustrializzazione della "città fabbrica" e dei processi di riqualificazione urbana ad essi associati, dei servizi alle imprese, dei trasporti e delle comunicazioni. I posti di lavoro nel campo delle comunicazioni e nel terziario avanzato, segno di fenomeni di metropolizzazione della cintura comunale esterna al comune di Milano, si evidenziano anche nell'area sud-ovest della città metropolitana che si sviluppa attorno a Corsico, che si caratterizza anche per ospitare un importante polo commerciale della grande distribuzione e per un più elevato tasso di crescita rispetto alle altre zone. A sud-ovest, anche l'area intorno a Rozzano segue una traiettoria di crescente specializzazione nei settori innovativi, della ricerca e del commercio, nonostante la presenza di estese aree agricole. Una zona in espansione all'interno della città metropolitana è quella che si sviluppa attorno a San Donato, denominata Porta Sud di Milano. In quest'area hanno sede gli *head quarters* di importanti imprese internazionali e nazionali, come ENI, Sky e Telecom, solo per fare alcuni nomi, che richiamano una manodopera proveniente da un bacino territoriale nazionale – es. elevato numero di avviamenti al lavoro di residenti nel comune di Roma (Provincia di Milano 2007). Inoltre, vista la posizione strategica in quanto porta d'accesso a sud di Milano, in quest'area è molto forte il settore della logistica e dei trasporti, che può anche contare sulla disponibilità di ampie superfici produttive. In generale, nelle aree della ex provincia di Milano in cui si insediano funzioni metropolitane e di terziario o manifatturiero avanzato, viene sottolineato un mismatch tra domanda e offerta di lavoro, ovvero le qualifiche in possesso dalle popolazioni residenti non corrispondono ai profili professionali ricercati dalle aziende: uno scarto che, ovviamente, si traduce in un aumento della mobilità in ingresso della forza lavoro.

La città metropolitana di Milano comprende anche aree storicamente industriali in crisi, come quella di Melzo e Cassano d'Adda o quella di Legnano e dell'Alto milanese, e aree ancora a vocazione industriale, come quella del Rhodense, in cui si stanno sviluppando importanti attività nel settore di servizi e della logistica, prevalentemente legate al polo della fiera di Rho e al suo indotto. Infine, un'ampia area che si estende nel Magentino e nell'Abbiatense si caratterizza per attività agricole e piccole realtà manifatturiere: una

caratteristica che per l'estensione spaziale differenzia il caso di Milano da quello lionese, in cui la metropoli è più urbanizzata.

4.1.2 I mercati del lavoro a Milano e Lione

Nel paragrafo precedente abbiamo presentato le principali caratteristiche dell'economia milanese e lionese, individuando, in particolare, i settori produttivi più forti e la loro ripartizione territoriale: un dato importante per comprendere il potenziale economico dei due casi di studio e le possibilità di inclusione/esclusione al mercato del lavoro. In questo paragrafo, invece, l'attenzione verrà spostata sulle caratteristiche del mercato del lavoro, o meglio dei mercati del lavoro, viste le peculiarità di ciascun settore produttivo e di ciascun territorio. L'approfondimento di questo tema costituisce un tassello fondamentale che permette di definire il quadro socio-occupazionale generale, in cui le successive analisi della mobilità e dell'(in)accessibilità dei precari dovranno essere inserite.

Innanzitutto, in entrambi i casi di studio si evidenziano gli effetti di trasformazioni più generali e strutturali che hanno messo in crisi il modello della società salariale (Castel 1995) e che si traducono in consistenti fenomeni di disoccupazione e di precarizzazione del lavoro. Questa è una tendenza profonda che si accompagna all'affermazione della città post-fordista, ma che si è notevolmente accentuata con la crisi economica mondiale cominciata nel 2008 e che si sta ancora attraversando. Quanto si sta affermando può essere verificato con la Tab.4.1 e 4.2, in cui è rappresentata l'evoluzione dei tassi di occupazione e disoccupazione tra il 2003 e il 2013⁵.

In primo luogo, si può notare come sia Milano che Lione abbiano un tasso di occupazione più alto rispetto alla media della rispettiva nazione. Nel caso italiano, lo scarto è ancora più ampio, a causa della storica persistenza di un divario socio-economico tra il Nord e la parte meridionale dell'Italia, mentre la regione Rhône-Alpes e Lione, pur avendo valori migliori, si attestano intorno alla media nazionale. La stessa evidenza emerge guardando i valori del tasso di disoccupazione, molto più bassi a Milano e in Lombardia rispetto all'Italia e leggermente inferiori a Lione e nella regione Rodano-Alpi rispetto alla Francia. L'evoluzione temporale del tasso di occupazione ci dice che la crisi del 2008 ha

⁵ Non sempre è stato possibile far riferimento alla stessa fonte. Infatti, la scala geografica più fine usata da Eurostat, che rappresenta la fonte più affidabile per la comparazione internazionale visto che armonizza i dati provenienti dai vari Paesi, è quella dei NUTS 2, ovvero delle regioni. In sintesi per le città di Milano e Lione i dati utilizzati sono quelli degli istituti statistici nazionali Istat e Insee. Per Lione, consultando i dati pubblicati online dall'Insee, non è stato possibile recuperare alcune informazioni relative all'anno 2003 oppure suddivise per alcune variabili, come il sesso e l'età.

interrotto una fase di espansione occupazionale che ha avuto l'effetto, più marcato nel caso italiano, di far diminuire l'occupazione a valori inferiori a quelli del 2003.

Tasso di occupazione (%)	2003				2008 (Lyon 2009)				2013 (Lyon 2011)			
	> 15 anni			55-65 anni	> 15 anni			55-65 anni	> 15 anni			55-65 anni
	Tot.	M	F	Tot.	Tot.	M	F	Tot.	Tot.	M	F	Tot.
EU -28	62,50	70,30	54,80	38,90	65,70	72,70	58,80	45,50	64,10	69,40	58,80	50,10
EURO AREA	62,60	71,40	53,80	37,90	65,90	73,20	58,50	44,40	63,50	68,80	58,30	50,10
ITALIA	56,10	69,60	42,70	30,30	58,70	70,30	47,20	34,40	55,60	64,80	46,50	42,70
LOMBARDIA	64,00	75,40	52,50	24,70	67,00	76,60	57,10	32,00	64,90	72,30	57,30	44,90
MILANO (ISTAT)	65,90	74,90	57,00	20,10	68,40	75,90	60,90	27,40	66,30	71,90	60,80	42,90
FRANCIA	63,90	69,90	58,20	37,00	64,80	69,50	60,20	38,20	64,10	67,90	60,40	45,60
RHONE-ALPES	65,10	71,50	58,80	35,10	65,40	70,30	60,70	36,30	66,50	70,80	62,40	46,80
LYON (INSEE)	-	-	-	-	63,70	67,40	60,30	40,10	63,50	67,00	60,40	51,30

ab.4.1 – Evoluzione della disoccupazione in Italia e in Francia

Tasso di disoccupazione (%)	2003						2008						2013 (Lyon 2011)					
	> 15 anni			15-24 anni			> 15 anni			15-24 anni			> 15 anni			15-24 anni		
	Tot.	M	F	Tot.	M	F	Tot.	M	F	Tot.	M	F	Tot.	M	F	Tot.	M	F
EU-28	9,10	8,50	9,90	18,40	18,40	18,40	7,00	6,60	7,60	15,70	15,70	15,70	10,80	10,80	10,90	23,60	24,20	22,80
EURO AREA	9,00	8,10	10,30	17,20	16,70	17,70	7,60	6,90	8,40	5,70	15,50	16,10	12,00	11,90	12,10	24,20	24,50	23,70
ITALIA	8,90	6,90	11,90	26,80	23,70	30,90	6,70	5,50	8,50	21,30	18,90	24,70	12,20	11,50	13,10	40,00	39,00	41,40
LOMBARDIA	3,40	2,30	4,90	9,80	9,50	10,20	3,70	3,00	4,80	12,50	11,20	14,30	8,10	7,60	8,80	30,80	32,20	29,00
MILANO (ISTAT)	4,70	3,70	6,00	16,70	16,90	16,50	3,80	3,30	4,50	14,00	13,00	15,40	7,70	7,30	8,10	33,40	36,60	29,50
FRANCIA	9,00	8,10	10,00	18,40	17,40	19,70	7,80	7,20	8,40	19,40	19,30	19,50	10,30	10,40	10,20	24,90	24,60	25,20
RHONE-ALPES	7,50	6,90	8,20	12,80	-	-	6,00	6,00	7,30	14,10	13,90	14,10	8,40	8,40	8,30	19,50	18,60	20,70
LYON (INSEE)	7,60	-	-	-	-	-	6,30	-	-	-	-	-	9,20	11,90	12,20	22,15	22,70	21,60

ab.4.2 – Evoluzione della disoccupazione in Italia e in Francia

Guardando all'evoluzione del tasso di disoccupazione, emerge con chiarezza sia un aumento della disoccupazione a partire dal 2008, sia un più forte impatto della crisi nel caso italiano, in particolare in Lombardia e a Milano, che vedono i valori dei tassi di disoccupazione raddoppiare. In Francia, invece, pur aumentando, la disoccupazione non si discosta in maniera così accentuata rispetto al periodo pre-crisi. Inoltre, la crisi sembra

aver penalizzato in misura relativamente maggiore la regione Lombardia e Lione rispetto a Milano e la regione Rhône-Alpes.

Da un punto di vista di genere, emerge come il mercato del lavoro italiano si caratterizzi per essere prevalentemente maschile, anche se Milano si discosta dalla tendenza nazionale avvicinandosi più ai valori della Francia, un contesto che comunque evidenzia una più forte presenza maschile all'interno del mercato del lavoro. Da un punto di vista temporale, la crisi economica iniziata nel 2008 sembra aver colpito in misura maggiore la popolazione maschile italiana che, pur continuando ad avere un miglior accesso al mercato del lavoro, in questo intervallo temporale cala in tutte le scale considerate. Lo stesso discorso, nonostante scarti inferiori, può essere fatto per la Francia. In generale, è interessante notare come il tasso di occupazione femminile aumenti in tempi di crisi.

Questo dato, che a una prima lettura può risultare positivo, cela una realtà differente (Provincia di Milano 2010), in cui le donne che prima potevano non lavorare, in tempi di crisi sono costrette a entrare nel mercato del lavoro. Inoltre, i dati che si stanno presentando non tengo conto, come si vedrà, delle caratteristiche del lavoro. In altri termini, i tassi di occupazione nulla ci dicono sulle reali condizioni lavorative, che possono essere più o meno precarie, come sarà chiara tra poco. L'analisi dei tassi di disoccupazione mette in risalto un aumento dell'esclusione lavorativa dovuta alla crisi sia in Francia che in Italia. In quest'ultimo caso, la crisi sembra aver equilibrato le diseguglianze di genere, avvicinando i tassi di disoccupazione della popolazione maschile e di quella femminile. Nonostante la negatività del quadro complessivo, anche in Francia sembra che la crisi abbia toccato maggiormente la popolazione maschile.

Spostando l'attenzione alla composizione per età, i dati sul tasso di occupazione delle persone tra i 55 e i 65 anni fanno emergere un invecchiamento della forza lavoro. Questo dato è spiegabile con le difficoltà d'ingresso al mercato del lavoro sperimentate dai giovani, come dimostrano i dati sulla disoccupazione dei giovani con un'età compresa tra i 18 e i 24 anni. Infatti, con la crisi la disoccupazione giovanile è raddoppiata in tutti i contesti, in particolare nei contesti regionali e metropolitani che si caratterizzavano per una minor disoccupazione nel periodo pre-crisi. Inoltre, i contesti regionali sembrano rispondere meglio alla crisi rispetto a quelli metropolitani, che hanno tassi di disoccupazione giovanile più elevati.

Facendo riferimento a dati provenienti dai centri per l'impiego (Provincia di Milano 2007; 2008; 2010; 2012; OPALE 2014a; 2014b; 2015; MDEF & UrbaLyon 2012; 2015), è possibile restituire un quadro più complesso e ravvicinato delle dinamiche del mercato del

lavoro a Milano e Lione. Al di là dei numeri sull'occupazione e la disoccupazione, infatti, è in generale la natura del lavoro che cambia in direzione di una crescente flessibilità e precarizzazione, anche dei più stabili. Inoltre, il lavoro subisce forti processi di segmentazione all'interno di ogni singolo comparto produttivo, in cui anche lo svolgimento della medesima mansione non garantisce lo stesso livello di protezione a causa della frammentazione delle condizioni contrattuali e retributive.

Nei due casi di studio, infatti, la crescente specializzazione in funzioni metropolitane si associa anche all'aumento delle forme di lavoro più flessibili e meno stabili. A Milano, ad esempio, il settore alberghiero e della ristorazione è quello che offre più avviamenti lavorativi, ma soprattutto di quelli di un giorno, sintomo di un'attività legata a un'economia importante come quella degli eventi (fiere, congressi, ecc.) e alla loro temporalità. In generale, l'aumento della flessibilità emerge guardando all'evoluzione delle tipologie contrattuali. Sia a Milano che a Lione, i contratti a tempo determinato sono quelli che crescono di più nel gruppo dei nuovi posti di lavoro. A Lione si segnala una crescita significativa dei contratti a breve durata, ovvero inferiori ai 6 mesi. Le forme dell'intermittenza lavorativa, invece, si sviluppano in entrambi i contesti territoriali, soprattutto nel settore culturale e delle comunicazioni e nell'industria creativa. Un altro elemento in comune è la flessibilità che caratterizza due motori dell'occupazione, anche in tempi di crisi, quello dei servizi alla persona e alle imprese e del commercio.

Milano, come il caso italiano, si distingue per la presenza di forme contrattuali parasubordinate flessibili, e precarie, anche nel lavoro indipendente, le partite IVA. Inoltre, anche quando il contratto è a tempo indeterminato, spesso assume la forma del part-time. Questo è un elemento comune a Milano a Lione, contesti dove questa tipologia contrattuale non è più solo prerogativa della popolazione femminile, ma diventa sempre più condizione strutturale dell'inserimento lavorativo. La flessibilizzazione del mercato del lavoro non si associa solo alle peculiarità delle economie metropolitane contemporanee, ma rappresenta anche una risposta al clima di incertezza delle imprese, che preferiscono non assumere ed esternalizzare, oppure assumere a breve termine. Inoltre, il contratto a tempo indeterminato spesso non protegge dal rischio della disoccupazione, come dimostra la questione della disoccupazione di lunga durata degli adulti (45 anni e più) che perdono il lavoro e non riescono a trovarne un altro. In sintesi, la metropoli di Lione e la città metropolitana di Milano non si discostano molto in termini di dinamiche del mercato del lavoro, confermando la convergenza tra i modelli di metropoli, in particolari europei, almeno per quanto riguarda la struttura socio-economica.

Da un punto di vista spaziale, a Lione le aree centrali (Lyon e Villeurbanne) e orientali (Porte des Alpes e Rhône Amont) sono le più dinamiche in termini di nuovi posti di lavoro creati, soprattutto nel commercio e nei servizi, al centro, e nella logistica e nei servizi alle imprese, a est. In generale, in tutta la metropoli di Lione si assiste a un calo dell'occupazione e a un aumento della disoccupazione, che dal 2013 sembra crescere a un ritmo meno sostenuto rispetto al periodo precedente (OPALE 2014a). La disoccupazione si concentra nelle aree più dinamiche per quanto riguarda le attività produttive e il mercato del lavoro localizzate a est, che rappresentano anche le zone storicamente descritte dagli indicatori ecologici come problematiche (es. Vénissieux, Saint Fons, Vaulx-en-Velin). L'est della metropoli lionese, insieme a qualche arrondissement (1er e 9ème) di Lione e ad alcune aree di Villeurbanne, si caratterizza infatti per concentrare, secondo un set di indicatori utilizzato dalla Politique de la Ville, la precarietà sociale (INSEE 2010a; UrbaLyon 2012) (Fig.4.4). In particolare, queste aree sono quelle che presentano una più forte densità abitativa, legata all'espansione a est della metropoli lionese, dove non è presente la barriera naturale delle colline ad ovest. Infine, per quanto riguarda il caso francese, è da sottolineare che grazie alla Politique de la Ville e alla discriminazione positiva territoriale dell'azione pubblica, le cosiddette geografie prioritarie, vi è una maggiore disponibilità di studi – tra gli altri condotti dall'Istituto nazionale di statistica (INSEE)⁶ e dall'Osservatorio nazionale delle zone urbane sensibili (ONZUS)⁷, che indagano la distribuzione della precarietà occupazionale e sociale, anche a una scala fine come quella del quartiere o delle zone urbane sensibili⁸.

⁶ In particolare, si rimanda ai dati pubblicati alla pagina internet <http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/duicq/accueil.asp?page=doc/indcle.htm>, visto il 30 aprile 2015

⁷ Per approfondimenti si rimanda al sito internet <http://www.onzus.fr/>, visto il 30 aprile 2015.

⁸ Per un atlante delle zone urbane sensibili si rimanda al sito GIS della Politique de la Ville, <http://sig.ville.gouv.fr/>, visto il 30 aprile 2015.

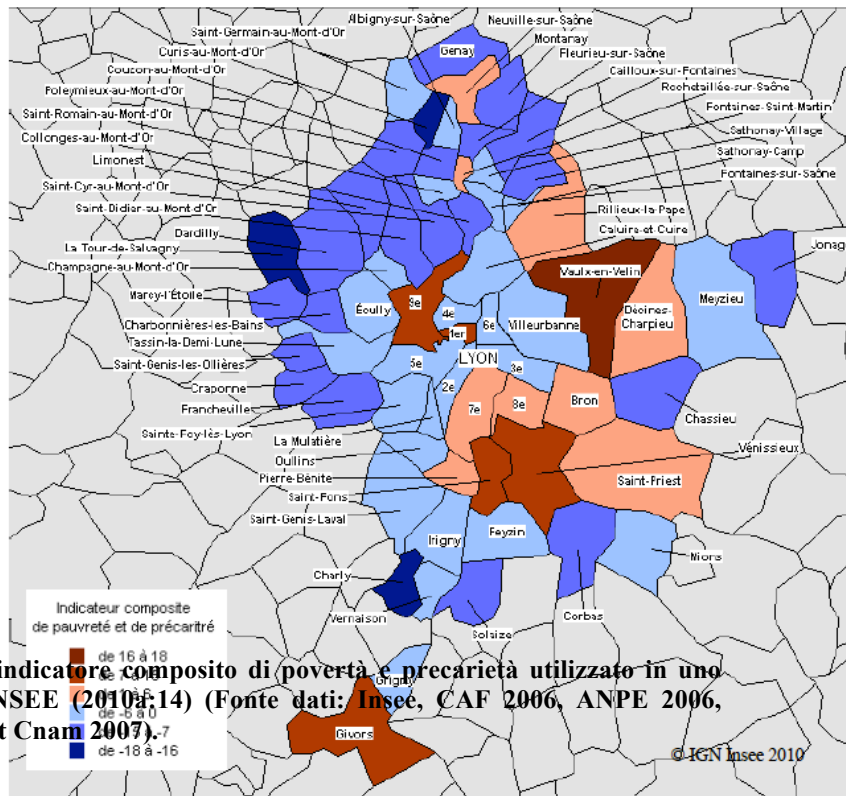


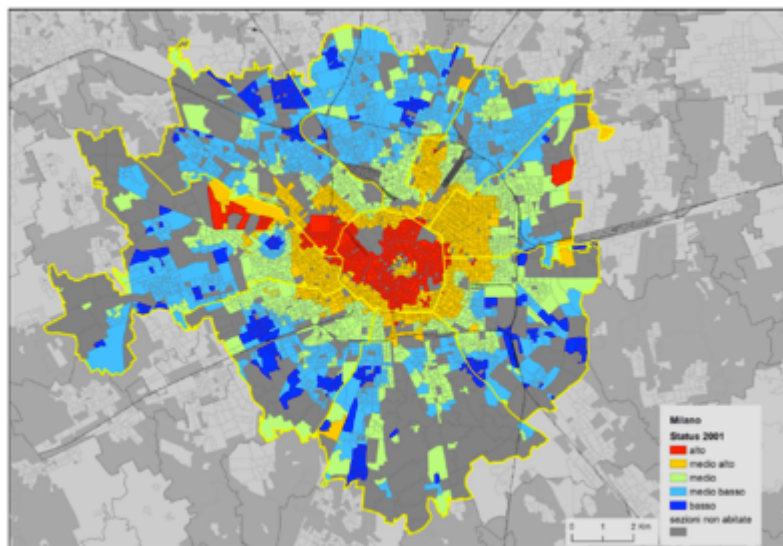
Fig. 4.4 – L'indicatore composto di povertà e precarietà utilizzato in uno studio dell'INSEE (2010): 14 (Fonte dati: Insee, CAF 2006, ANPE 2006, DADS 2006 et Cnam 2007).

A Milano, come si è visto, le aree più dinamiche da un punto di vista dello sviluppo socio-economico e delle attività produttive, oltre al Comune centrale, sono i Comuni della prima cintura in via di metropolizzazione, in cui vi è anche una più marcata flessibilizzazione del lavoro. Le aree di insediamento delle industrie sono quelle che vedono il più forte ridimensionamento in termini occupazionali, insieme a quelle del commercio al dettaglio, che perdono terreno a favore della grande distribuzione. Le aree industriali maggiormente in difficoltà nel ridefinirsi in tempi di crisi sono quelle a nord-ovest e a nord-est. Rispetto al caso lionese e francese, in cui le politiche assumono l'importanza della dimensione spaziale, la questione della distribuzione territoriale della vulnerabilità a un livello infra-comunale è meno analizzata a Milano, soprattutto a livello provinciale. Un'eccezione è costituita dal comune di Milano, contesto su cui sono stati effettuati numerosi studi sul tema della geografia della povertà e della precarietà sociale (Zajczyk 2003; Benassi 2005; Zajczyk *et al.* 2005; Andreotti 2006; Boffi & Tornaghi 2007), anche perché è all'interno del comune di Milano che sono localizzati importanti quartieri popolari e di edilizia residenziale pubblica che per molti versi corrispondono

all'immagine dei quartieri sensibili delle banlieue francesi. Venendo ai risultati di ricerca, relative concentrazioni di povertà e precarietà sociale si evidenziano in alcuni quartieri popolari posti ai limiti dei confini amministrativi comunali di Milano e nelle aree confinanti con i primi comuni dell'hinterland (Fig.4.5⁹). Per quanto riguarda la scala metropolitana, una mappatura dello «svantaggio sociale» basato sui dati censuari del 2001 della provincia di Milano è stata proposta da J. Pratschke (2007)¹⁰. Da questa analisi emerge che le aree in cui è più presente disagio sociale sono localizzate in alcuni Comuni

Fig. 4.5 – «Indice di status e periferie sociali: dati Censimento 2001»
 di prima cintura, come Rho, San Donato, Sesto San Giovanni e Cologno Monzese.
 (Fonte: Boffi & Fornaghi 2007:62).

Un'altra zona con un valore alto dell'indice è quella del Legnanese. In generale, da questa mappatura emerge il carattere urbano della vulnerabilità sociale, che si manifesta in misura maggiore nei territori maggiormente urbanizzati della prima cintura e in alcuni quartieri del comune di Milano, localizzati verso i confini amministrativi comunali; un dato confermato anche da uno studio sull'esclusione sociale in Lombardia (ORES & Europolis 2013), in cui la povertà materiale si distribuisce in misura maggiore a Milano, nei Comuni di prima cintura e nella Brianza.



⁹ Boffi e Tornaghi individuano quelle che definiscono come periferie sociali, il colore blu nella mappa, attraverso i dati censuari del 2001 sulla condizione occupazionale (% disoccupati), l'affollamento delle abitazioni (abitanti ogni 100mq di superficie); il titolo di studio (% di laureati) e la posizione nella professione (% dirigenti-quadri). Per ulteriori approfondimenti si rimanda a Boffi & Tornaghi 2007.

¹⁰ In particolare, l'indice proposto da Pratschke possiede due dimensioni: da un lato, lo svantaggio di classe, che viene rilevato attraverso le variabili sulla densità abitativa, il titolo di studio e il tipo di professione, dall'altro, lo svantaggio occupazionale, ovvero la disoccupazione, maschile, femminile e del capofamiglia. Per ulteriori approfondimenti si rimanda a Pratschke (2007).

4.2 L'indice di accessibilità spaziale potenziale alle opportunità.

Dopo aver considerato le caratteristiche dell'economia e del mercato del lavoro dei due casi di studio, in questo paragrafo si considererà un altro aspetto di tipo strutturale legato al tema dell'equità socio-territoriale, in particolare quello dell'inequiva distribuzione dell'offerta di opportunità urbane nello spazio. Come visto nella sezione metodologica, la rilevazione sul campo di questa dimensione dell'accessibilità è avvenuta utilizzando open data sulla localizzazione di servizi e di opportunità, che sono stati analizzati tramite GIS. In altri termini, i risultati che si presenteranno fanno riferimento alla dimensione spaziale e potenziale dell'accessibilità e assumono il punto di vista macro del territorio, della struttura urbana. L'indice che si è costruito, infatti, è un modello riferito ai luoghi, una misura di accessibilità basata sulla localizzazione delle opportunità, che può essere considerato una variante dei modelli gravitazionali di accessibilità (Melzi 2011; Boffi 2012). Inoltre, è importante ricordare che nella rilevazione del carattere potenziale dell'accessibilità spaziale, si è privilegiato un'accessibilità di tipo pedonale. Infatti, salvo per le opportunità di più alto rango (Christaller 1933), come ad esempio gli ospedali, i cinema e i centri commerciali, il raggio di attrazione delle opportunità corrisponde a soglie di accesso percorribili a piedi. Inoltre, nel calcolo dell'indice si è scelto di includere innanzitutto i servizi di prossimità, che per definizione dovrebbero essere accessibili a piedi. L'importanza data all'accessibilità pedonale è giustificata dalla centralità che l'accesso a piedi riveste in un'ottica di sostenibilità ambientale e sociale, essendo una forma di spostamento ecologica e accessibile dalla maggioranza della popolazione. Inoltre, come si è visto nel secondo capitolo, lo spostamento a piedi rappresenta una modalità di accesso prediletta da alcuni gruppi più vulnerabili, come i bambini, gli anziani, coloro che non dispongono di un'automobile, ecc. Infine, oltre a operare una diagnosi di una specifica dimensione dell'accessibilità nei due casi di studio, questa fase dell'analisi è servita per selezionare gli intervistati e, quindi, per poter cogliere il ruolo giocato dalla struttura urbana nell'influenzare le pratiche di mobilità e di accesso della popolazione dei precari.

In questa sede¹¹ verrà presentato l'indice sintetico di accessibilità spaziale alle opportunità. Come si è visto, esso risulta dall'addizione degli indici normalizzati di accessibilità agli ambiti del trasporto pubblico, della salute, dell'educazione, del commercio e del tempo libero, che a loro volta rappresentano una sintesi dell'accessibilità

¹¹ Per le mappe rappresentanti l'indice di accessibilità per ogni singola opportunità e per ciascun ambito sociale preso in considerazione si rimanda alla sezione cartografica all'interno dell'Appendice.

alle singole opportunità prese in considerazione nei due casi di studio, che qui richiamiamo:

Ambito	Opportunità
Trasporti	Fermate metropolitana
	Stazioni ferroviarie
	Fermate tram e bus
Salute	Medici generalisti
	Farmacie
	Ospedali
Educazione	Asili
	Scuole
Commercio	Poste
	Supermercati (alimentari)
	Centri commerciali (alimentari)
Tempo libero	
(sport)	Impianti sportivi
(cultura)	Biblioteche
	Musei
	Cinema
	Teatri
(sociale)	Centri giovani
	Centri sociali

4.2.1 Il caso di Milano

In figura 4.6 è rappresentato la carta della distribuzione territoriale dei valori dell'indice di accessibilità totale alle opportunità per la città metropolitana di Milano. La classificazione è avvenuta, sia a Milano che a Lione, individuando sette cluster tramite il metodo delle interruzioni naturali di Jenks, che raggruppa i valori massimizzando la somiglianza interna e la differenza esterna tra gruppi, e che quindi è più adatto a far emergere disparità territoriali nell'offerta di opportunità (Wade & Sommer 2006).

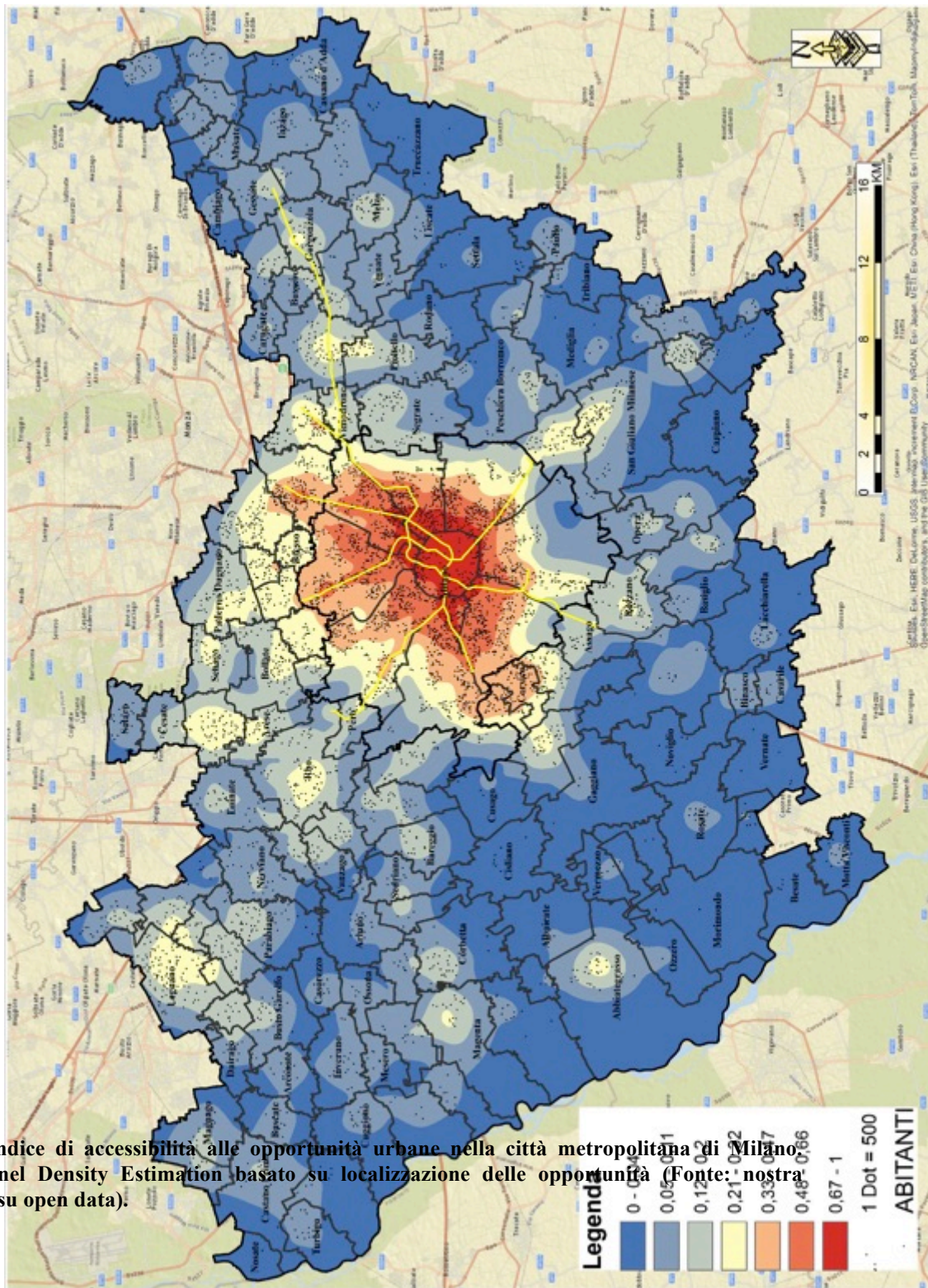


fig.4.6 – L'indice di accessibilità alle opportunità urbane nella città metropolitana di Milano (modello Kernel Density Estimation basato su localizzazione delle opportunità (Fonte: nostra elaborazione su open data).

Come risulta chiaro nella mappa, le aree territoriali che offrono un ventaglio di opportunità migliore in termini di varietà e di prossimità, quelle con una tonalità di rosso, sono quelle più centrali della Città metropolitana e corrispondono, grossomodo, al comune di Milano. Un livello medio-alto è presente anche nei Comuni della prima cintura: Sesto San Giovanni e Cologno Monzese a nord e Corsico e Cesano Boscone a sud-ovest. Dalla mappa emerge con chiarezza il carattere mono-centrico di Milano, in cui l'alta offerta di opportunità si diffonde irradiandosi dal centro storico di Milano e seguendo le principali arterie di comunicazione. In particolare, l'offerta di opportunità si sviluppa in due principali direzioni, ovvero quelle che partono da Porta Genova, a sud-ovest, e da Porta Venezia, a nord-est. Inoltre, sono da notare le due isole di alta accessibilità che si sono sviluppate in corrispondenza di Sesto San Giovanni e di Affori, e che rappresentano un'eccezione nell'andamento di un'offerta di opportunità che, a Milano, sembra caratterizzarsi per una progressiva diffusione del centro.

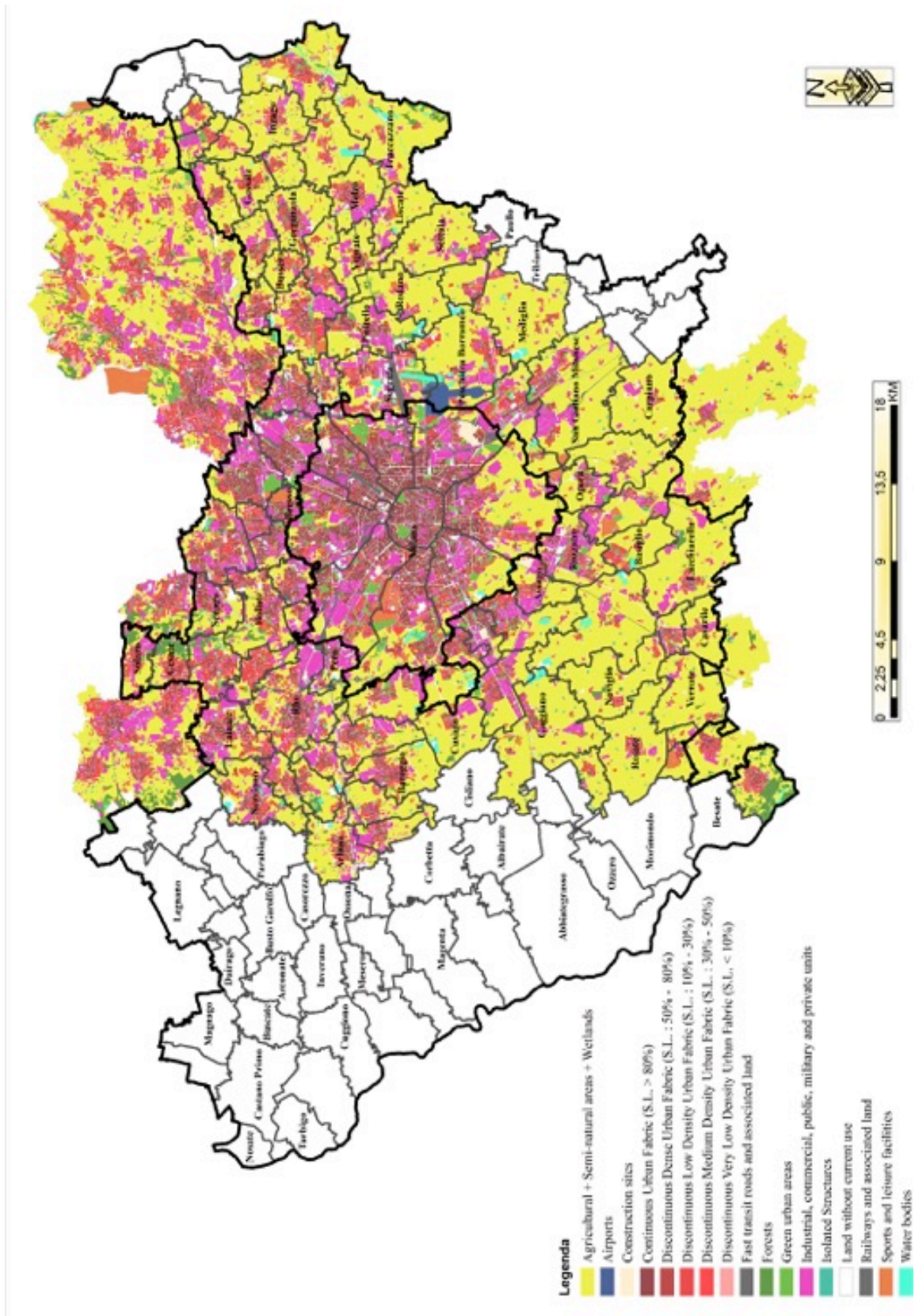
Oltre alle aree con un'alta offerta di opportunità, maggiormente concentrate al centro, in particolare lungo l'asse sud-ovest/nord-est, la città metropolitana si divide in aree a media e bassa presenza di servizi. Le prime, di tonalità chiara, corrispondono alle frange più periferiche del comune di Milano, ai Comuni della prima cintura, in particolare quelli al confine tra Milano e la Brianza, e ad alcune aree localizzate in quello che era il territorio provinciale. In questa zona, in cui prevale una bassa offerta di opportunità (colore blu), si formano delle isole a media presenza di servizi, in corrispondenza dei centri urbani che sorgono lungo le principali vie di comunicazione del territorio provinciale. In un linguaggio christalleriano, si può affermare che queste sono centralità di ordine più basso, che rappresentano centri funzionali di sub-aree della città metropolitana, che devono convivere con la forte attrazione esercitata dal comune di Milano. Per il resto, le aree blu, a bassa offerta di opportunità, occupano un'ampia superficie della città metropolitana e si concentrano maggiormente nella zona sud-ovest, in corrispondenza del Magentino e dell'Abbiatense che, come si è visto nei paragrafi precedenti, sono territori a vocazione agricola.

La considerazione della distribuzione territoriale dell'offerta di opportunità non è però sufficiente, perché a questo livello di analisi sono ancora escluse le informazioni sulle popolazioni che risiedono nelle sette classi individuate tramite l'indice. Per parlare di accessibilità e non solo di offerta di opportunità, infatti, è necessario considerare anche la distribuzione territoriale della popolazione. Quest'informazione è deducibile sempre osservando la Fig.4.6, in cui la nebulosa di punti raffigura la densità di popolazione, in

particolare, ogni punto nero rappresenta le sezioni di censimento con almeno 500 abitanti. Come si evince dalla Fig.4.6, la popolazione della città metropolitana di Milano si distribuisce per lo più nelle aree caratterizzate da media, medio-alta o alta offerta di opportunità. Il dato più importante ci sembra la scarsità di punti presenti nelle zone blu, segno che le aree a bassa offerta di opportunità sono scarsamente abitate e, al massimo, sono le aree con una medio-bassa offerta a essere un po' più abitate. In generale, però, la città metropolitana di Milano sembra offrire una buona accessibilità spaziale potenziale ai suoi abitanti.

Queste evidenze sono confermate anche dalle informazioni deducibili dalla Fig.4.7, che raffigura l'uso del suolo in una parte della città metropolitana di Milano. Questa mappa conferma il carattere prevalentemente agricolo delle aree a bassa offerta di opportunità, soprattutto a sud e a sud-ovest della città metropolitana. Discorso diverso per le zone a bassa e medio-bassa accessibilità localizzate a nord-est e nord-ovest che, invece, sembrano caratterizzarsi per una più alta densità abitativa e di costruito. Questa fascia della città metropolitana, che pur si distingue per la presenza di aree a media accessibilità, emerge come quella in cui le difficoltà di accesso alle opportunità potrebbero essere più marcate, anche perché coinvolgerebbero una parte più consistente della popolazione. Infine, l'analisi congiunta delle figure 4.6 e 4.7 permette di formulare un'altra ipotesi relativa all'associazione tra offerta di opportunità e densità: sono infatti le aree più densamente urbanizzate della città metropolitana di Milano, ovvero quelle che secondo la definizione data dall'EEA (2010) hanno una media di superficie costruita e impermeabile che supera il 80% del territorio, a presentare i valori più alti dell'indice di accessibilità spaziale potenziale.

Fig. 17 - Land use and urban fabric of the Metropolitan Area of Milan, from the definition data of the Agenzia Ambientale Europea, e i confini amministrativi della città metropolitana (Fonte: nostra elaborazione su data-set Urban Atlas, EEA 2010).



ensity Estimation basato su localizzazione delle opportunità (Fonte: nostra elaborazione su open data).

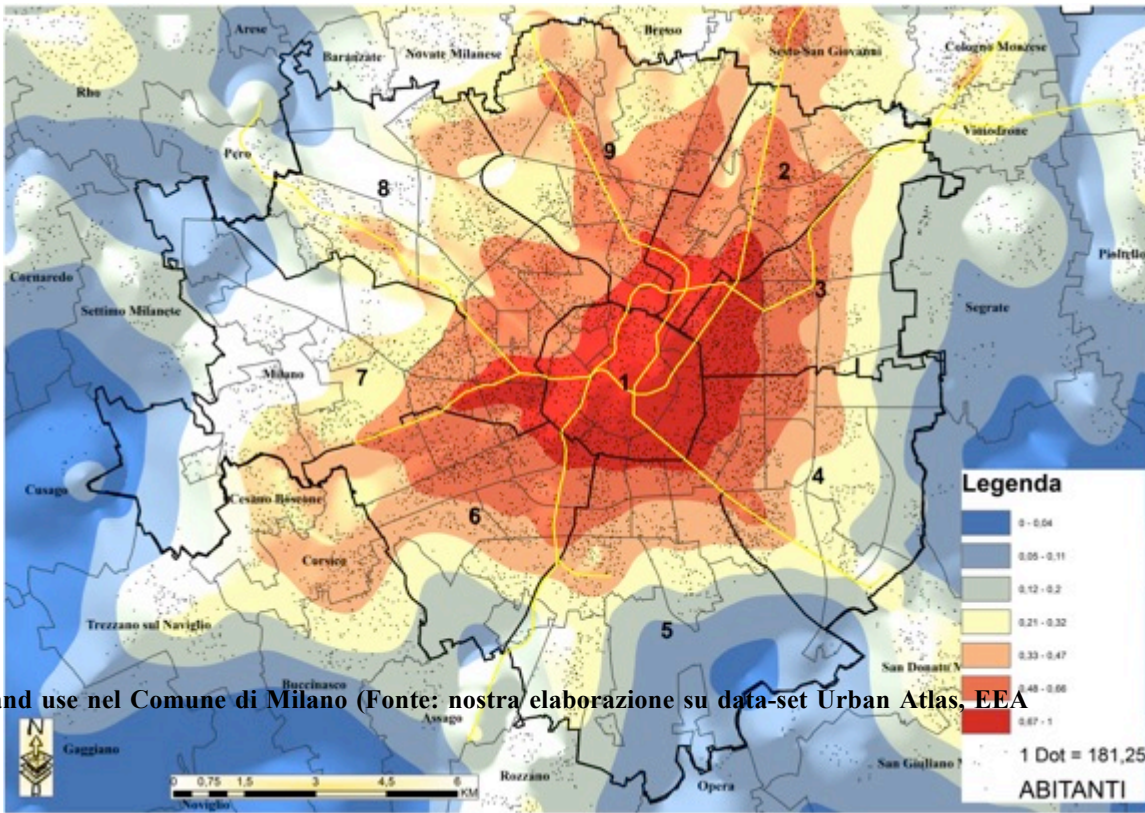
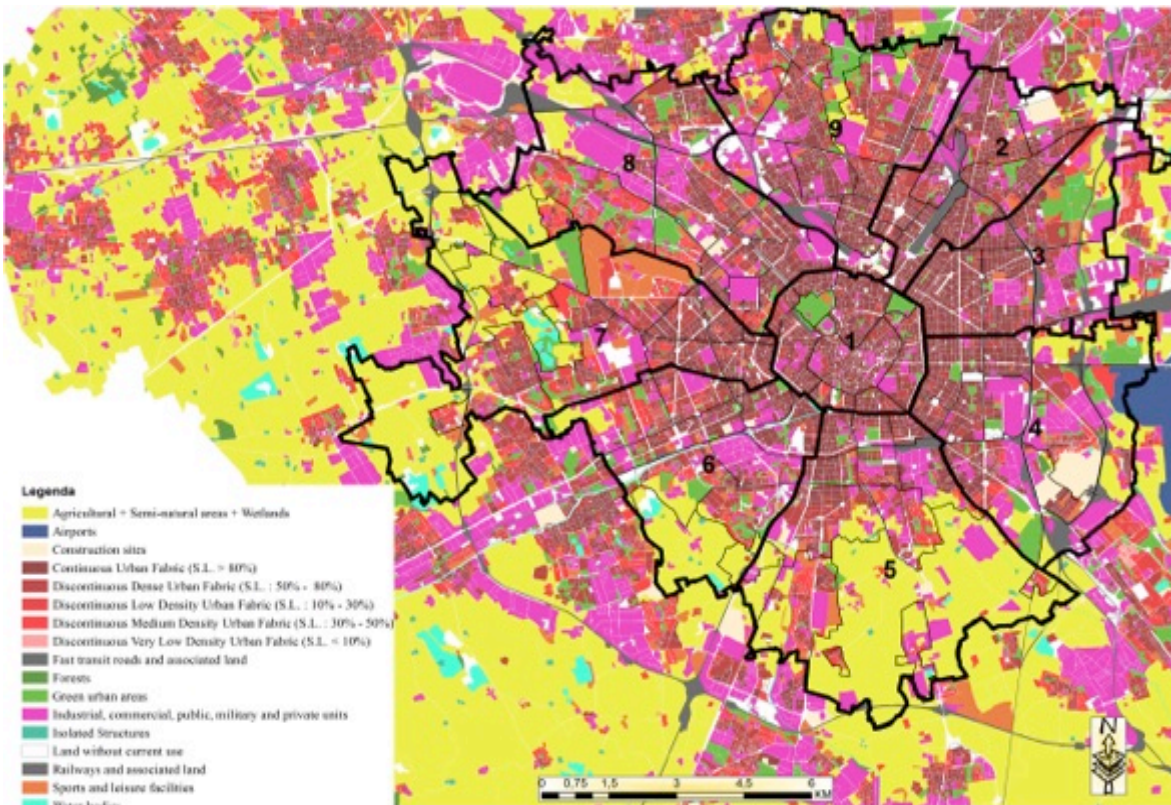


Fig.4.9 - Il land use nel Comune di Milano (Fonte: nostra elaborazione su data-set Urban Atlas, EEA 2010).



Spostano lo sguardo alla scala comunale di Milano (Fig.4.8 e Fig.4.9), emergono nuove sfumature all'interno delle sette classi di accessibilità individuate. Il primo elemento che si deduce dall'affinamento della scala di analisi è infatti la variabilità dell'accessibilità all'interno di ciascun gruppo, evidenziata dai picchi e dalle colline rappresentati in figura. Rispetto all'andamento generale dell'offerta di opportunità segnalato in precedenza, sembra che il fenomeno di diffusione di alti livelli di accessibilità a partire dal centro storico di Milano si accompagni all'affermazione di sub-poli ad alta accessibilità nelle cerchie comunali esterne a quella più centrale dei Navigli. In particolare, queste polarità diminuiscono numericamente man mano che si va verso la periferia di Milano. In altri termini, l'immagine che emerge di Milano è di una città *christalleriana*, in cui a un centro funzionale e geografico di alto rango si affiancano poli di ordine più basso localizzati in aree più periferiche. Nello specifico, le zone di decentramento a più alta offerta di opportunità sono la 1 (Centro Storico), la 2 (Stazione Centrale, Gorla, Turro, Greco, Grescenzago) e la 3 (Città Studi, Lambrate, Venezia), seguite dalla 6 (Barona, Lorenteggio) e dalla 4 (Vittoria, Forlanini).

Per quanto riguarda la questione dell'inaccessibilità, si conferma che la popolazione si concentri in aree con una migliore offerta di opportunità. L'unica porzione di territorio a bassa accessibilità presente nel comune di Milano, infatti, è all'interno del parco agricolo Sud. Invece, la problematica dell'accessibilità assume rilevanza nelle zone di Milano che sono molto abitate e hanno una basso-media densità di opportunità. Queste aree, che sono localizzate all'interno dei Nuclei di Identità Locale di Figino a nord-ovest, di Gratosoglio – Ticinello a sud e di Parco Moluè – Ponte Lambro a est, sono quelle che sono relativamente più penalizzate in termini di accessibilità rispetto agli altri territori del Comune di Milano. A Milano, inoltre, sono presenti anche aree molto abitate con una medio-bassa offerta di opportunità. Anche in queste zone, che si trovano nelle frange comunali più periferiche a ovest, in particolare nella zona di decentramento 7 (Baggio, De Angeli, San Siro), il gran numero di abitanti e l'offerta di servizi relativamente più bassa rendono la questione dell'accessibilità particolarmente rilevante. Nella zona 7, però, è da segnalare che sono in corso grandi operazioni di riqualificazione urbana legate alla nuova linea della metropolitana M5¹², che lasciano ipotizzare a un miglioramento dell'accessibilità di quest'area nei prossimi anni. Infine, osservando più da vicino la relazione tra *land-use* e

¹² Questa linea collegherà la zona nord di Milano (da Bignami) con quella ovest (Axum, San Siro) e permetterà un interscambio con altre importanti linee metropolitane e hub di mobilità, come quello di Porta Garibaldi. Per approfondimenti si rimanda al sito <http://www.metro-5.com/>, visto il 21 marzo 2015.

offerta di opportunità, si conferma l'associazione tra densità e accessibilità: infatti, le aree con la più alta offerta sono quelle con la più alta densità e, viceversa, quelle con una minor offerta si caratterizzano per un tessuto urbano meno denso.

4.2.2 Il caso di Lione

La distribuzione territoriale dei valori dell'indice di accessibilità alle opportunità urbane della metropoli di Lione è rappresentata in Fig.4.10.

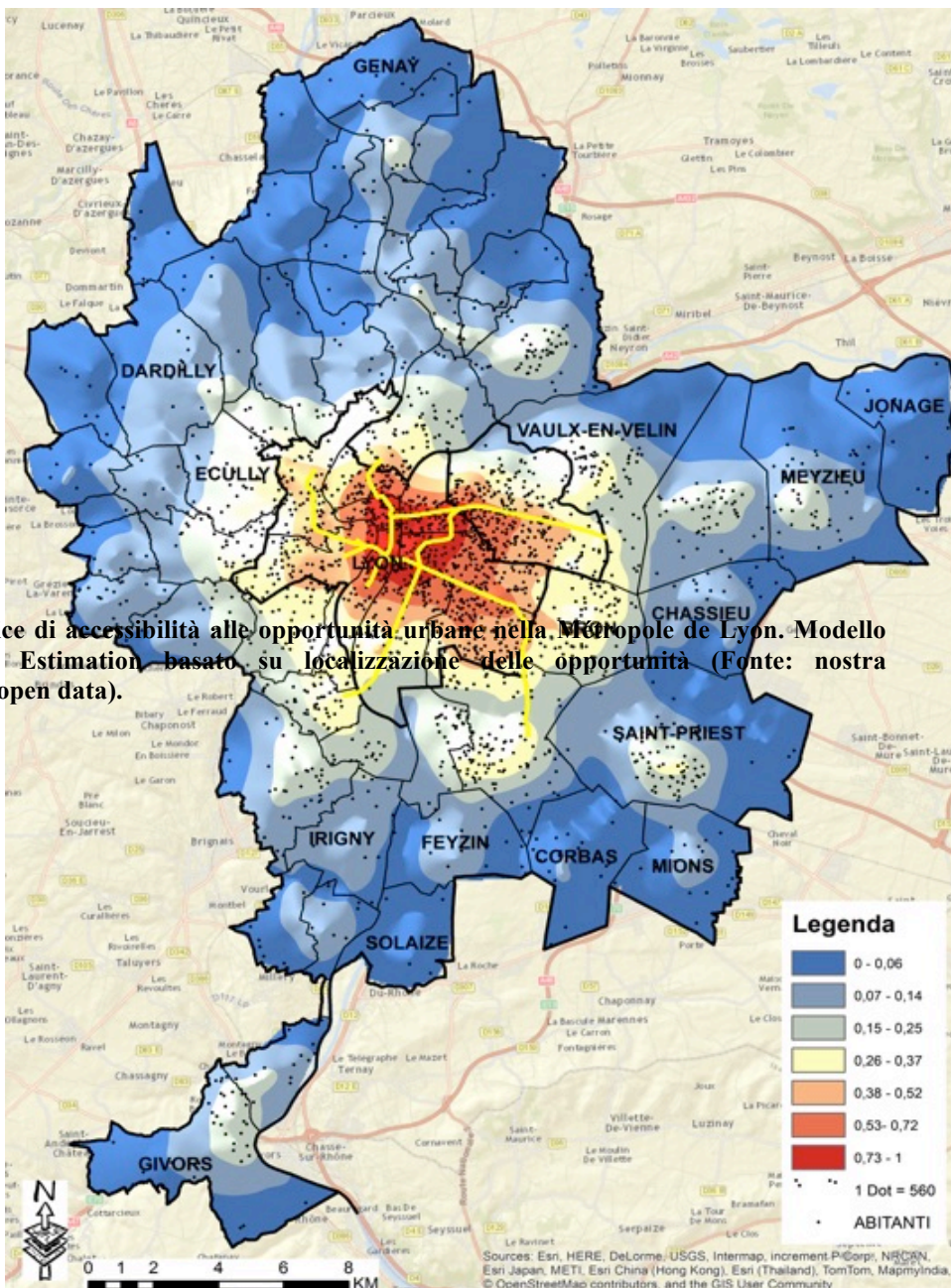


fig.4.10 - L'indice di accessibilità alle opportunità urbane nella Metropoli de Lyon. Modello Kernel Density Estimation basato su localizzazione delle opportunità (Fonte: nostra elaborazione su open data).

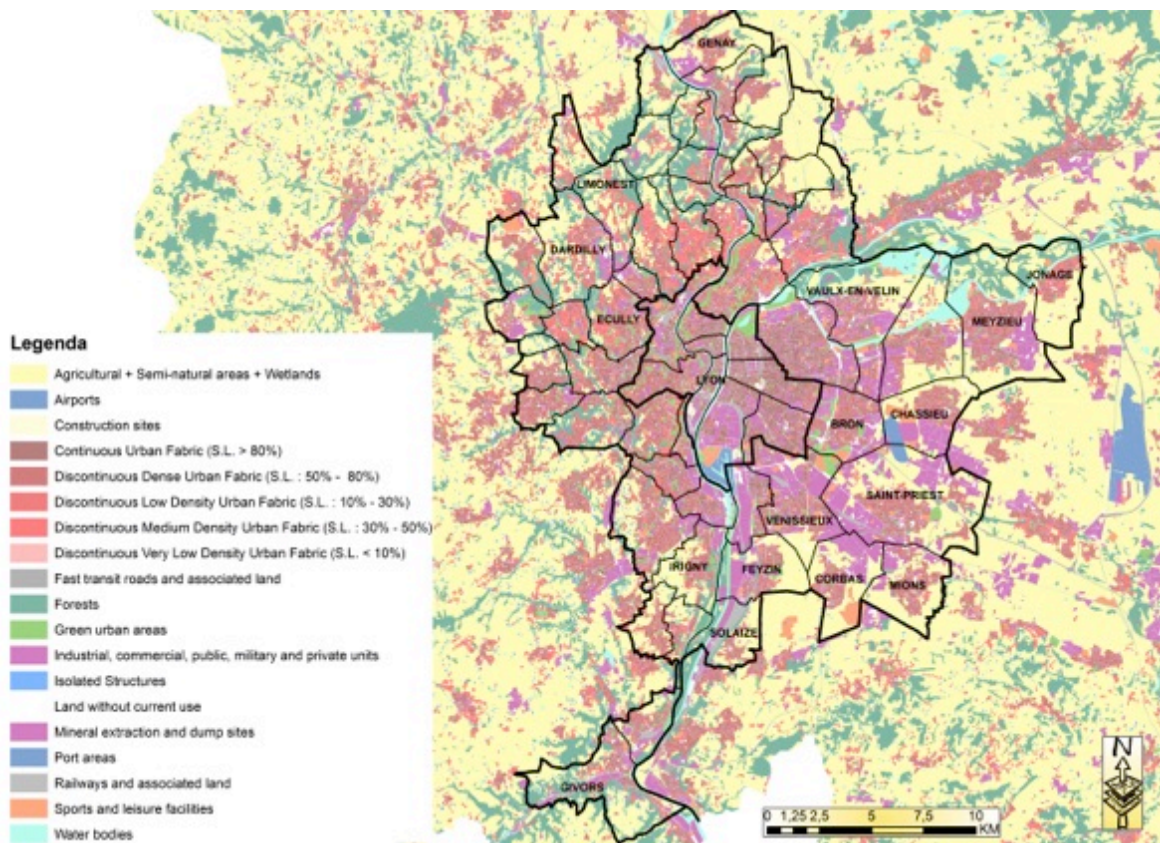
Per molti versi la ripartizione dell'offerta di opportunità di Lione richiama quella milanese. Anche in questo caso, infatti, siamo in presenza di una metropoli fortemente monocentrica, in cui l'offerta più alta di opportunità si concentra nelle aree centrali e diminuisce progressivamente all'aumentare della distanza. Le aree con una densità più alta di servizi (tonalità rosse) corrispondono, infatti, al nucleo centrale della metropoli rappresentato da Lyon e Villeurbanne. In questa prospettiva, Villeurbanne sembra assomigliare a Sesto San Giovanni per Milano, ovvero un territorio che, nonostante faccia parte di un altro Comune, si caratterizza per essere un importante centro funzionale della metropoli lionese. Inoltre, i valori alti o medio-alti dell'indice si distribuiscono solamente all'interno del nucleo centrale di Lyon e Villeurbanne, mentre tutta la banlieue si caratterizza per avere valori che vanno dal medio al basso.

Le zone che rientrano nel gruppo a media offerta di opportunità si concentrano per lo più nei comuni della prima cintura, mentre alcune isole a media offerta si formano nei comuni più periferici della metropoli, come Saint-Priest, Meyzieu, Rillieux-la-Pape e Neuville-sur-Saône. In particolare, questi ultimi comuni vanno a costituire dei centri funzionali della metropoli, che interrompono un modello caratterizzato da una progressiva espansione dell'offerta di opportunità a partire dal nucleo centrale, come nel caso di Milano. In generale, però, anche a Lione prevale un'irradiazione dal centro dell'offerta di opportunità che si sviluppa soprattutto lungo le direttrici sud ed est. La bassa offerta di opportunità, invece, caratterizza le aree della metropoli più periferiche non localizzate lungo l'asse sud-est, ma soprattutto quelle poste a nord, nella zona collinare del Mont d'Or.

Considerando la distribuzione della popolazione sul territorio (i punti neri in Fig.4.10), ovvero passando all'analisi dell'accessibilità, si nota che le aree più densamente abitate sono quelle che presentano i valori più alti dell'indice. In questo senso, Lione si dimostra una metropoli che offre una buona accessibilità alla maggioranza dei suoi abitanti. Innanzitutto, gran parte della popolazione risiede nei comuni centrali di Lione e Villeurbanne. Inoltre, una parte consistente dei residenti in banlieue si concentra in comuni con una media offerta di servizi. Le aree a bassa densità di opportunità, invece, si caratterizzano per essere scarsamente abitate, soprattutto nella zona nord della metropoli. Questo andamento generale, però, non deve nascondere la presenza di aree che, come a Milano, si distinguono per essere densamente abitate e avere una bassa offerta di opportunità e, quindi, per una maggior rilevanza della questione dell'accessibilità. Questi cluster significativi di popolazione che possono disporre di un basso livello di servizi sono localizzati a sud, nell'area tra Corbas, Feyzin e Vénissieux e, a est, in corrispondenza del

comune di Chassieu. A Lione, inoltre, appare difficile distinguere le situazioni di accessibilità a livello comunale perché, come appare dalla mappa, una caratteristica condivisa dei comuni a sud e a est più densamente abitati è quella di offrire un diverso grado di accessibilità ai propri abitanti. Ad esempio, i comuni di Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu, Meyzieu, Saint-Priest, Vénissieux hanno valori che rientrano in tre differenti classi: dal medio al basso-medio. In realtà, l'offerta di opportunità più contrastante si ritrova a Villeurbanne, in cui ci sono quattro classi di valori: dall'alto-medio (colore arancione) al basso-medio (colore azzurro). Questo dato conferma l'importanza di condurre analisi sull'accessibilità a un livello sub-comunale, in quanto le situazioni interne ai Comuni variano in maniera consistente, come visto. Infine, oltre a confermarsi un'associazione tra densità di popolazione e offerta di opportunità, la quale si sviluppa lungo le principali arterie di comunicazione che, nel caso lionese, seguono le linee orografiche, le colline, e idro-grafiche, i fiumi Rodano e Saône, del territorio.

Questi risultati sono confermati dall'analisi dell'uso del suolo nella metropoli di Lione. Come si può osservare in Fig.4.11, infatti, le aree che offrono un'alta offerta di accessibilità corrispondono alle zone con una maggior densità di costruito. Come si può osservare, inoltre, la metropoli di Lione si caratterizza per avere una parte molto inferiore di territorio agricolo rispetto alla città metropolitana di Milano: infatti, la zona fortemente urbanizzata occupa quasi l'intera superficie territoriale. Sovrapponendo questa mappa a quella raffigurante la distribuzione dell'indice di accessibilità, risulta chiaro come, nel caso lionese, la medio-bassa o bassa accessibilità non sia una caratteristica di piccole centralità urbane localizzate in territori prevalentemente agricoli, bensì di aree a vocazione urbana, anche se la densità di costruito in queste zone diminuisce rispetto al nucleo centrale.



Spostando il focus dell'analisi sulla scala comunale (Fig.4.12 e 4.13), si vede come gli abitanti un po' più penalizzati in termini di offerta di opportunità siano quelli che risiedono nel 9ème arrondissement, soprattutto nel quartiere a nord di Saint Rambert, a Gerland nel 7ème arrondissement, e in un'area compresa tra il 5ème e il 9ème arrondissement. Estendendo l'analisi anche al comune di Villeurbanne, si vede come i quartieri Buers/Croix-Luizet a nord-est, e Cyprian/Les Broses a sud-est, siano quelli a offrire un minor livello di opportunità. Guardando, invece, l'ondulazione dei valori dell'indice si nota che dei picchi di accessibilità si creano in ogni arrondissement e che il gruppo ad alta accessibilità racchiude tre colline che rappresentano altrettante centralità metropolitane localizzate in corrispondenza dei quartieri di Terraux e Bellecour, della Part-Dieu (un importante centro amministrativo, direzionale, commerciale e della mobilità) e dei quartieri universitari di Jean Macé e Guillotière.

Fig. 4.12 - Il grado di accessibilità alle opportunità urbane nei comuni di Lyon e Villeurbanne (Modello Kernel Density Estimation basato su localizzazione delle opportunità (Fonte: nostra elaborazione su Open data)).

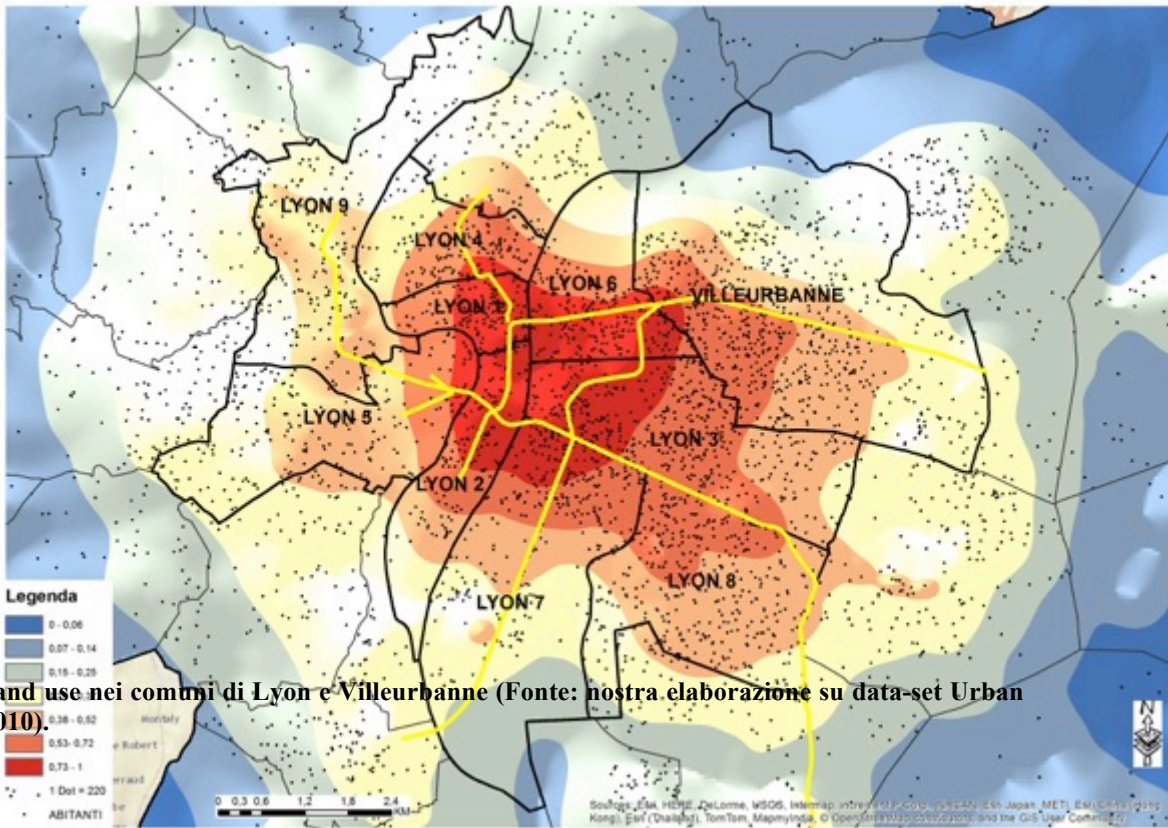
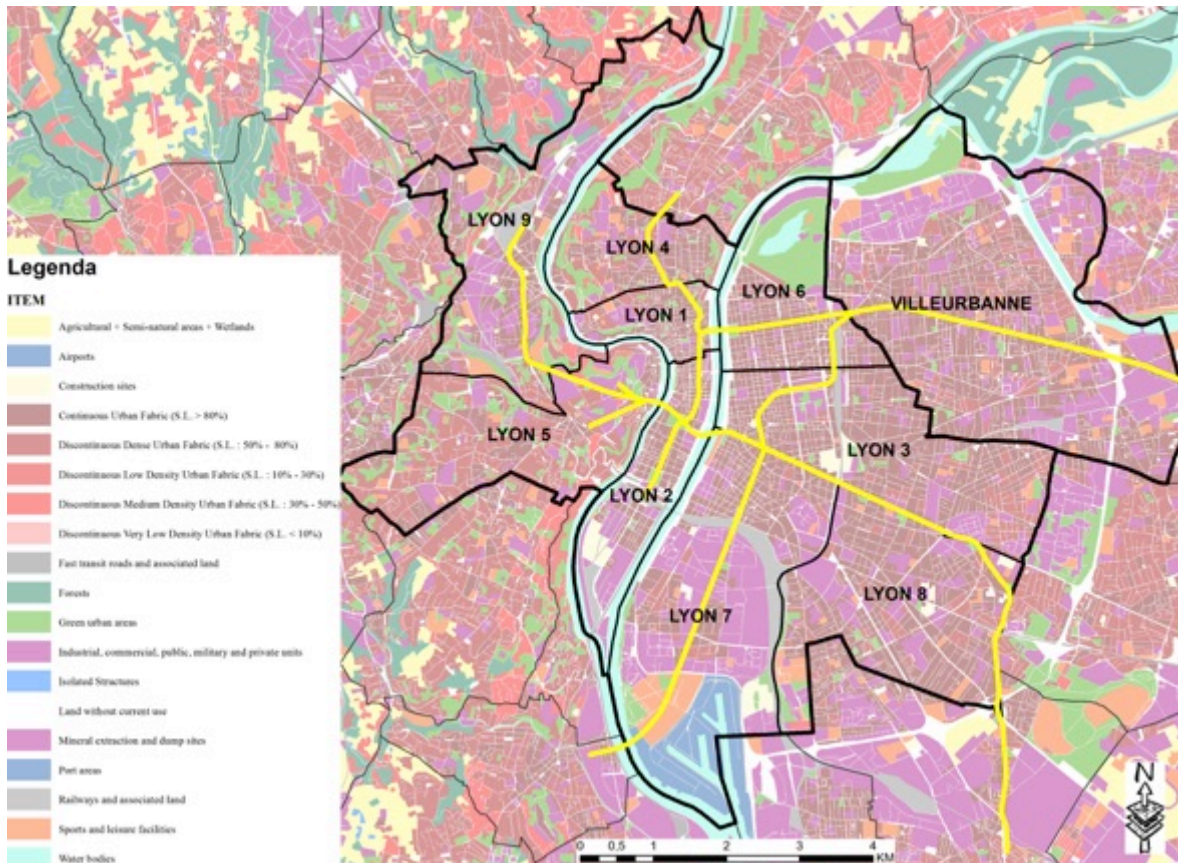


Fig. 4.13 - Il land use nei comuni di Lyon e Villeurbanne (Fonte: nostra elaborazione su data-set Urban Atlas, EEA 2010).



Per sintetizzare quanto finora è emerso sulla distribuzione territoriale dei valori dell'indice di accessibilità alle opportunità urbane, si può affermare che la città metropolitana di Milano e la metropoli di Lione si distinguono per concentrare i valori più alti in corrispondenza dei Comuni centrali (Milano, Sesto San Giovanni e Corsico per il caso italiano; Lyon e Villeurbanne per il caso francese), mentre quelli più bassi si ritrovano con più frequenza nei Comuni meno abitati della seconda cintura. In altri termini, dalle nostre analisi si conferma l'immagine di due contesti fortemente mono-centrici, in cui la distribuzione dell'accessibilità si irradia dal centro seguendo i principali assi di comunicazione. Nei due casi di studio, il problema della bassa accessibilità spaziale potenziale riguarda prevalentemente le aree più esterne, dove la densità di residenti è inferiore, il Magentino e l'Abbiatense per Milano e le colline del Mont d'Or per Lione. Sia a Milano che a Lione, ci sono anche delle aree con un valore medio-basso dell'indice che si distinguono per una più importante densità di abitanti, anche all'interno dei nuclei centrali delle due città metropolitane, quindi dove la problematica dell'accessibilità emerge come più rilevante a causa del maggior numero di persone coinvolte. A Milano, queste aree sono quelle del Castanese e del Legnanese a nord-ovest e Martesana Adda a est, mentre a Lione si trovano prevalentemente a est e sud (aree dei comuni di Jonage, Meyzieu, Chassieu, Feyzin, Corbas, Vénissieux), ma anche a ovest (porzioni dei comuni di Craponne, Francheville, Marcy-l'Étoile). Passando alla scala dei comuni centrali delle città metropolitane, a Milano sono le aree Figino, Gratosoglio Ticinello, Parco Moluè-Ponte Lambro, che hanno una bassa offerta di opportunità e che sono maggiormente abitate, mentre a Lione questo è il caso di alcuni quartieri del 7ème e del 9ème arrondissement e di Villeurbanne, in particolare Buers/Croix-Luizet a nord-est e Cyprian/Les Brosses a sud-est. Infine, una differenza tra i due casi di studio, che altrimenti condividono molti aspetti, emerge guardando agli usi del suolo delle aree con un valore basso o medio-basso dell'indice; infatti, se nel caso milanese, questi valori caratterizzano territori prevalentemente agricoli, nel caso lionese, essi si ritrovano anche in territori urbanizzati, seppure in modo più discontinuo, oltre che in aree agricole.

4.2.3 Una comparazione dei profili delle popolazioni residenti nelle differenti aree di accessibilità

Proseguendo nell'analisi dell'accessibilità spaziale potenziale nei due casi di studio, in questo paragrafo saranno approfonditi i profili socio-demografici delle diverse zone di accessibilità. La disponibilità dei dati censuari italiani (ISTAT 2011) e francesi (INSEE 2010b) ha infatti permesso di incrociare i risultati del censimento con quelli ottenuti tramite l'analisi spaziale con i GIS. Per individuare i profili delle popolazioni, l'operazione che si è resa necessaria è stata quella di attribuire a ogni sezione di censimento (IRIS 2010 per il caso francese)¹³ il valore dell'indice di accessibilità dell'area in cui il centroide della sezione di censimento (o IRIS 2010) ricade. Purtroppo, questa fase di analisi permetterà solo di abbozzare il profilo delle popolazioni perché, nel caso italiano, a quattro anni dal censimento, gli unici dati (tra l'altro ancora provvisori) riferibili alle sezioni di censimento riguardavano il numero di abitanti, il loro sesso, la loro età e nazionalità. Nonostante il data-set francese fosse più ricco di informazioni, per esigenze di comparabilità si è deciso di prendere in considerazione le stesse variabili anche per la metropoli di Lione. Un altro limite legato alla comparazione è emerso in riferimento ai dati sull'età della popolazione. Infatti, l'Istat e l'Insee rilasciano queste informazioni in forma già aggregata, ma in classi parzialmente diverse, un fatto che ha obbligato a prendere in considerazione l'unica classificazione comparabile nei due casi di studio, quella che si basa su una suddivisione degli anni di età in: 0-14, 15-29, 30-44, 45-59, 60-74, over 75.

Passando ad analizzare i risultati, nella Tab.4.3 è possibile osservare come la popolazione (totale, maschile, femminile, straniera e per età) si distribuisce nelle varie aree

¹³ Come si è visto nel capitolo 3 tabella 3.1, le sezioni di censimento e gli IRIS 2010 (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique) rappresentano l'unità territoriale minima su cui vengono raccolte informazioni per esigenze conoscitive. Nel caso italiano, però, le sezioni di censimento rappresentano porzioni di territorio delimitate da evidenti elementi "fisici" (es. strade, ferrovie, corsi d'acqua, ecc.), mentre, nel caso francese, gli IRIS devono rispettare un criterio demografico, oltre che geografico. Nello specifico, un territorio comunale per essere suddiviso in IRIS deve avere una popolazione di almeno 5000 abitanti, altrimenti la superficie comunale equivale a quella dell'IRIS. Questo criterio demografico, che risponde a esigenze di privacy legate alla diffusione delle informazioni statistiche, rende più difficile l'analisi socio-territoriale sui temi della mobilità e dell'accessibilità. In particolare, l'equivalenza tra IRIS e superficie comunale nei casi dei comuni con popolazione inferiore ai 5000 abitanti rende problematico assumere il centroide dell'IRIS come *proxy* della localizzazione residenziale degli individui: infatti, se la superficie comunale è ampia, ciò significherebbe ipotizzare che tutta la popolazione abiti in un solo punto, il centroide. Come si è visto nel corso dell'analisi, però, i territori comunali, spesso, si caratterizzano per avere una diversa accessibilità interna, che verrebbe persa considerando solo l'accessibilità presente in corrispondenza del centroide dell'IRIS.

di accessibilità della città metropolitana di Milano, mentre nella Tab.4.4, sono presenti i valori assoluti e percentuali per la metropoli di Lione.

Tab.4.3 – La distribuzione della popolazione metropolitana di Milano

Milano	Alta		Alto-media		Medio-alta		Media		Medio-bassa		Basso-media		Bassa		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Popolazione totale	253182	8,33	525194	17,29	435726	14,34	581859	19,15	628029	20,67	500229	16,46	114201	3,76	3038420	100
Popolazione maschile	116873	8,03	243153	16,71	207131	14,24	278549	19,14	305652	21,01	246580	16,95	57112	3,93	1455050	100
Popolazione femminile	136309	8,61	282041	17,81	228595	14,44	303310	19,16	322377	20,36	253649	16,02	57089	3,61	1583370	100
Popolazione straniera	27545	8,49	80833	24,92	66502	20,50	61686	19,02	46013	14,18	33871	10,44	7928	2,44	324378	100
0-14 anni	32856	7,84	64940	15,50	56306	13,44	77924	18,60	91429	21,82	77217	18,43	18327	4,37	418999	100
15-29 anni	32382	7,86	65290	15,84	57571	13,97	79072	19,19	89865	21,81	71766	17,41	16153	3,92	412099	100
30-44 anni	56898	8,17	122739	17,61	97920	14,05	125425	18,00	142061	20,39	122228	17,54	29564	4,24	696835	100
45-59 anni	55445	8,52	107964	16,60	89735	13,80	121536	18,69	140677	21,63	110255	16,95	24821	3,82	650433	100
60-74 anni	46447	8,57	94004	17,35	80375	14,83	113565	20,96	109388	20,19	80807	14,91	17239	3,18	541825	100
75 anni e più	29154	9,16	70257	22,08	53819	16,91	64337	20,22	54609	17,16	37956	11,93	8097	2,54	318229	100

Tab.4.4 - La distribuzione della popolazione di Lione (Fonte: nostra elaborazione)

Lyon	Alta		Alto-media		Medio-alta		Media		Medio-bassa		Basso-media		Bassa		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Popolazione totale	151193	11,69	191349	14,80	180989	14,00	261957	20,26	236258	18,27	169438	13,10	101980	7,89	1293164	100
Popolazione maschile	70667	11,48	89353	14,51	84782	13,77	125344	20,36	112726	18,31	82421	13,39	50323	8,17	615616	100
Popolazione femminile	80525	11,88	101996	15,05	96207	14,20	136613	20,16	123533	18,23	87017	12,84	51656	7,62	677548	100
Popolazione straniera	12280	10,63	13742	11,90	16744	14,50	30788	26,66	26904	23,30	9248	8,01	5761	4,99	115468	100
0-14 anni	19843	8,40	30607	12,96	30338	12,85	51558	21,83	49265	20,86	33950	14,38	20585	8,72	236145	100
15-29 anni	52144	16,91	55937	18,14	46203	14,99	56158	18,21	49791	16,15	29617	9,61	18462	5,99	308312	100
30-44 anni	32729	12,41	42271	16,02	37370	14,16	52639	19,95	46405	17,59	32151	12,19	20272	7,68	263838	100
45-59 anni	21292	9,50	29339	13,09	28933	12,91	45289	20,21	42507	18,97	34951	15,60	21767	9,71	224078	100
60-74 anni	14623	9,30	18547	11,80	21291	13,55	33665	21,42	29749	18,93	25209	16,04	14077	8,96	157160	100
75 anni e più	10599	10,23	14670	14,16	16855	16,26	22627	21,83	18523	17,87	13544	13,07	6813	6,57	103631	100

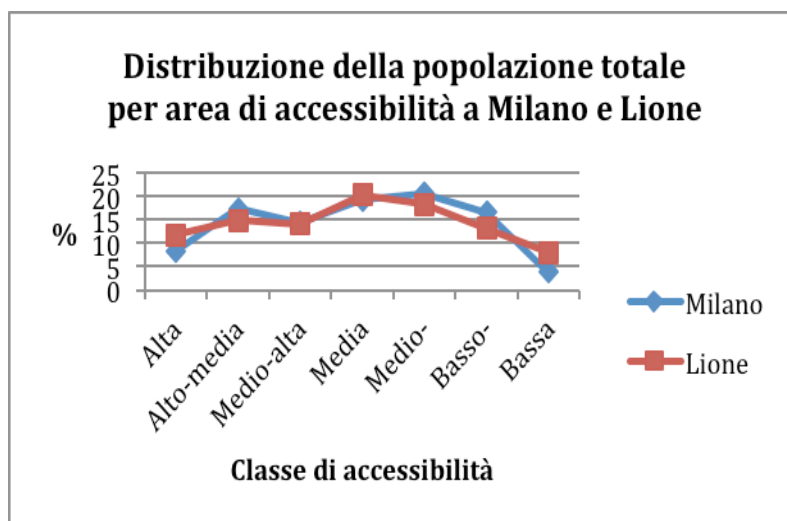
Prendendo in considerazione le classi estreme, si nota che la popolazione di Milano e Lione è distribuita maggiormente nelle aree ad alta accessibilità. Aggregando la classe “alta” con quella “alto-media” e la classe “bassa” con quella “basso-media”, risulta che a Milano sono più di 600.000 le persone che abitano in zone a bassa accessibilità (20,22% della popolazione totale), mentre una proporzione maggiore (25,62%) vive in zone ad alta accessibilità (775.000 abitanti). Lo stesso discorso vale per il caso di Lione, in cui il 26,49% degli abitanti risiede in aree ad alta accessibilità (classe alta più alto-media) e il 20,99%, pari a 269.000 individui, in zone con indice di accessibilità basso (classe bassa e

basso-media). Nonostante la consistenza numerica della popolazione residente in aree con un'offerta minore di opportunità (più di 100.000 persone in entrambi i casi), in generale si può affermare che sia Milano che Lione siano contesti che offrono una buona accessibilità a una proporzione maggiore dei propri abitanti. Confrontando le distribuzioni della popolazione nei due casi di studio (Fig.4.14), si osserva come l'andamento sia simile in entrambi i contesti e si caratterizzi per un progressivo aumento dei residenti, soprattutto in corrispondenza della classe media di accessibilità, e per una progressiva diminuzione a

Fig.4.13 – La distribuzione della popolazione totale nelle aree di accessibilità (Fonte: nostra elaborazione su dati censuari ISTAT 2011 e INSEE 2010). Partire dalle classi centrali. Lione, rispetto a Milano, ospita più residenti nell'area ad alta accessibilità, ma Milano offre un'offerta alto-media offerta a una proporzione più consistente dei suoi abitanti. Un'altra peculiarità di Milano si ritrova nei valori percentuali più alti nelle aree a basso-media accessibilità, mentre valori più bassi rispetto a Lione si riscontrano nella zona a bassa offerta di opportunità.

La distribuzione della popolazione segue grossomodo lo stesso andamento anche considerando le variabili sesso ed età: in entrambi i casi di studio, infatti, la popolazione si attesta su valori più bassi in corrispondenza delle aree a più alta offerta di accessibilità, in seguito cresce, impennandosi, nelle zone a media offerta, per poi decrescere progressivamente, fino a presentare i valori più bassi in corrispondenza delle aree a più bassa accessibilità. Inoltre, per quasi tutte le variabili considerate Milano si differenzia da Lione per avere una percentuale inferiore della popolazione residente nelle aree ad alta accessibilità e per valori superiori nelle zone a basso-media offerta di opportunità. Lione, invece, ha una proporzione maggiore di abitanti che risiede in aree ad alta e bassa accessibilità.

La distribuzione della popolazione segue grossomodo lo stesso andamento anche considerando le variabili sesso ed età: in entrambi i casi di studio, infatti, la popolazione si attesta su valori più bassi in corrispondenza delle aree a più alta offerta di accessibilità, in seguito cresce, impennandosi, nelle zone a media offerta, per poi decrescere progressivamente, fino a presentare i valori più bassi in corrispondenza delle aree a più bassa accessibilità. Inoltre, per quasi tutte le variabili considerate Milano si differenzia da Lione per avere una percentuale inferiore della popolazione residente nelle aree ad alta accessibilità e per valori superiori nelle zone a basso-media offerta di opportunità. Lione, invece, ha una proporzione maggiore di abitanti che risiede in aree ad alta e bassa accessibilità.



Un interessante scostamento rispetto a questo andamento è emerso prendendo in considerazione la distribuzione della popolazione straniera nei due casi di studio (Fig.4.14). Dalla figura emerge chiaramente che, rispetto a Lione, a Milano gli stranieri si distribuiscono in misura maggiore in aree a medio-alta offerta di opportunità. Viceversa, a Lione la proporzione della popolazione straniera che risiede in zone a medio-bassa accessibilità è più elevata rispetto a Milano.

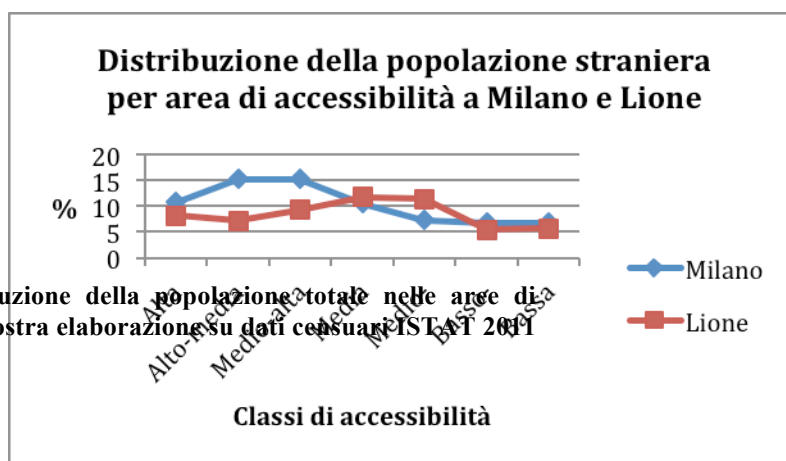


Fig.4.14 – La distribuzione della popolazione totale nelle aree di accessibilità (Fonte: nostra elaborazione su dati censuari ISTAT 2011 e INSEE 2010).

Questo dato, che evidenzia nel caso francese una più marcata disuguaglianza nell'accesso potenziale alle opportunità dei cittadini stranieri, è spiegabile facendo riferimento alla localizzazione dei quartieri a vocazione “straniera” nelle due metropoli. A Lione, infatti, le aree a medio-alta accessibilità, pur includendo zone che si caratterizzano per una significativa presenza di stranieri (come La Guillotière e altri quartieri del 3ème, 7ème e 8ème arrondissement), non contengono le banlieue a est della metropoli in cui una parte consistente della popolazione straniera risiede. Viceversa, a Milano, i territori a medio-alta offerta di opportunità includono molte delle storiche periferie popolari milanesi che, con l'affermazione dei fenomeni migratori, si sono trasformate in contesti multiculturali e multietnici.

Infine, considerando la variabile età si segnala solamente una leggera maggior presenza di over 75 nelle aree a alto-media accessibilità di Milano rispetto a quelle lionesi, mentre Lione si caratterizza per avere una proporzione maggiore di 15-29enni che risiede nelle zone a più alta offerta di opportunità.

Spostando l'attenzione dalla distribuzione delle varie popolazioni nelle diverse zone di accessibilità alla composizione demografica interna alle zone emergono altri dati interessanti. Ad esempio (Fig.4.15), nei due casi di studio la popolazione delle aree a più alta accessibilità si caratterizza per essere maggiormente femminile, mentre quella delle zone a bassa accessibilità non presenta scarti significativi.

Fig.4.15 – La composizione demografica delle aree di accessibilità a Milano e a Lione: la popolazione maschile e femminile (Fonte: nostra elaborazione su dati censuari ISTAT 2011 e INSEE 2010).

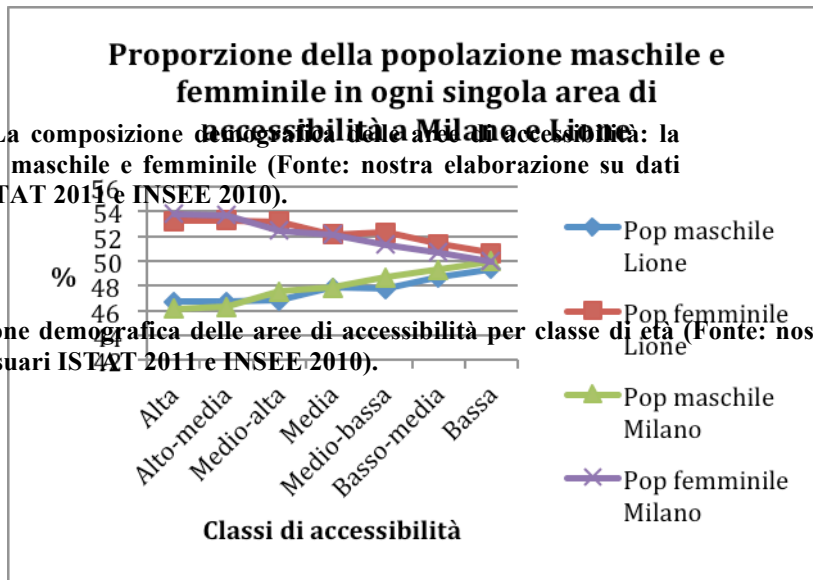
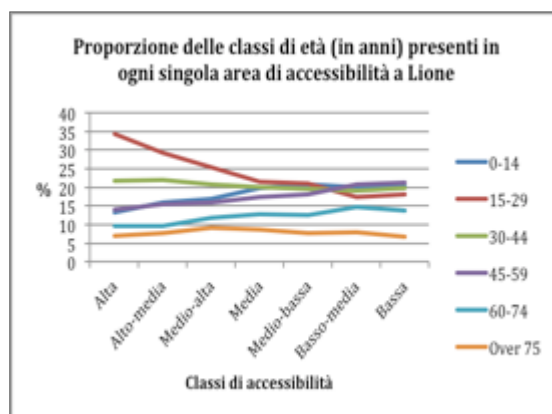
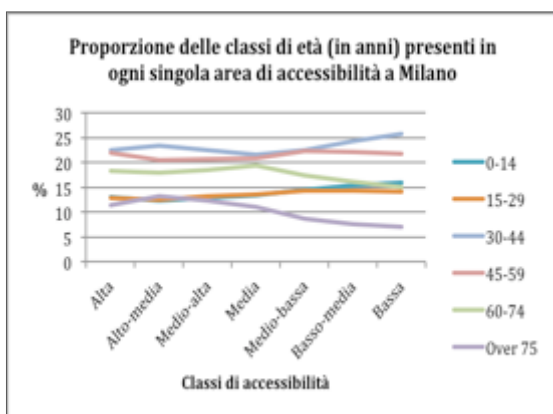


Fig.4.16 - La composizione demografica delle aree di accessibilità per classe di età (Fonte: nostra elaborazione su dati censuari ISTAT 2011 e INSEE 2010).

Per quanto concerne la popolazione straniera, anche questa prospettiva conferma il carattere più multietnico delle aree a medio-alta offerta di opportunità di Milano rispetto a quelle lionesi, dove invece il tratto multietnico emerge più nelle zone a media o medio-bassa accessibilità. Un dato interessante emerge guardando alla composizione per età, che conferma il profilo più giovane (15-29 anni) delle aree ad alta o medio-alta offerta di opportunità a Lione rispetto a Milano, già emerso analizzando la distribuzione della popolazione tra 15 e 29 anni.



Un'ultima analisi, che conferma alcune tendenze già emerse, è avvenuta confrontando la proporzione delle differenti popolazioni presenti in ogni singola area con la proporzione media della popolazione al livello della città metropolitana o della metropoli. A Milano, rispetto alla media, la popolazione maschile è più presente in aree a bassa accessibilità e meno in quelle ad alta, e viceversa per le donne. La popolazione straniera, invece, è maggiormente presente nelle aree a medio-alta accessibilità (scarto di 4,5 punti) e meno presente in quelli a bassa e medio-bassa accessibilità (scarto di 3,5 punti). Per quanto concerne l'età, la proporzione di 0-14enni e di 30-44enni è più elevata in aree a bassa accessibilità. Stessa cosa per i 30-44enni, mentre le persone con 75 anni o più sono meno presenti nelle aree a bassa accessibilità; stessa cosa per la fascia di età 60-74 anni (scarti tra i 2 e i 3 punti).

In base a questa prospettiva, a Lione la proporzione della popolazione straniera nelle aree a bassa accessibilità è sensibilmente inferiore alla proporzione media della città metropolitana (scarto di più di 3 punti). La proporzione degli 0-14enni, invece, è più bassa nelle aree ad alta accessibilità (scarto di 5 punti) e più elevata in quelle a medio-bassa accessibilità, come quella dei 45-59enni e dei 60-74enni, mentre la popolazione dei giovani tra 15-29 anni è più presente, rispetto alla media, nelle aree ad alta offerta di opportunità (scarto di 10 punti), come quella degli over 75, anche se con scarti inferiori.

In sintesi, nei due casi di studio, la maggioranza della popolazione vive in contesti a media o alta accessibilità, ma vi è anche un quinto degli abitanti che, invece, risiede in aree a bassa o basso-media accessibilità. I risultati interessanti sono emersi prendendo in considerazione la popolazione straniera. In entrambi i casi, infatti, la proporzione degli stranieri risulta, rispetto alla media della città metropolitana, inferiore nelle zone a bassa accessibilità. Inoltre, a Lione questa popolazione si distribuisce maggiormente nelle zone a medio-bassa accessibilità rispetto a Milano, dove invece una parte consistente degli stranieri (più del 50%) risiede in aree a medio-alta accessibilità (a Lione è il 37% degli stranieri a risiedere in queste zone).

4.3 L'accessibilità al sistema di mobilità a Milano e Lione

In questo paragrafo, sempre restando all'interno di una prospettiva macro e strutturale, l'attenzione sarà spostata sulla questione dell'accessibilità al sistema di mobilità, in particolare del trasporto pubblico. Per analizzare un fattore che, come si è visto nella parte

teorica del lavoro, influenza significativamente l'accesso alle opportunità nella città contemporanea, si è deciso innanzitutto di valutarne l'accessibilità spaziale potenziale attraverso lo stesso modello che è stato adoperato per rilevare l'accessibilità alle opportunità urbane. In altri termini, l'esame dell'accessibilità al sistema del trasporto pubblico inizierà con l'analisi della distribuzione territoriale dell'offerta di opportunità che fanno parte dell'ambito del trasporto pubblico urbano. In seguito, per cominciare a testare i vantaggi associati a un approccio multi-dimensionale dell'accessibilità, si prenderanno in considerazione le caratteristiche temporali dell'offerta di trasporto pubblico, ovvero la sua accessibilità temporale, e il ruolo che le politiche regolative, in particolare tariffarie, rivestono nell'influenzare l'accessibilità economica dei servizi di trasporto, in particolare per la parte di popolazione più precaria, sia da un punto di vista lavorativo che sociale.

4.3.1 L'accessibilità spaziale potenziale al sistema di trasporto pubblico

I risultati che verranno qui presentati si basano sulla localizzazione geografica delle fermate dei bus, dei tram, delle metropolitane e delle stazioni ferroviarie, e su di una procedura di analisi identica a quella utilizzata per la valutazione dell'accessibilità totale alle opportunità. Come si è visto nel terzo capitolo, nel calcolo dell'indice di accessibilità al trasporto pubblico si è assegnato un peso maggiore alla presenza di fermate della metropolitana, in quanto questo tipo di offerta è quella che indiscussamente garantisce una miglior accessibilità in termini di tempi di accesso, frequenza del servizio e connettività al sistema metropolitano.

In Fig.4.17 è rappresentato l'indice di accessibilità all'ambito del trasporto pubblico per la città metropolitana di Milano. Dalla figura si deduce come l'offerta di mobilità segua l'andamento dell'offerta totale di opportunità e si sviluppi soprattutto al centro e nella fascia est del comune di Milano, coinvolgendo in misura minore l'ex territorio provinciale. In questa parte della città metropolitana, la presenza di una fermata della metropolitana, del tram o di una stazione ferroviaria garantisce medi livelli di accessibilità, che caratterizzano innanzitutto i comuni della prima cintura esterna a Milano e, appunto, le aree più prossime a questi importanti nodi della rete di mobilità. Rispetto all'indice totale, le aree a sud e a ovest sono quelle più penalizzate, visto che molte porzioni di territorio passano dalla classe media o medio-bassa a quella basso-media o bassa. In generale, infatti, l'offerta di mobilità si distribuisce in modo più puntuale rispetto a quella totale.

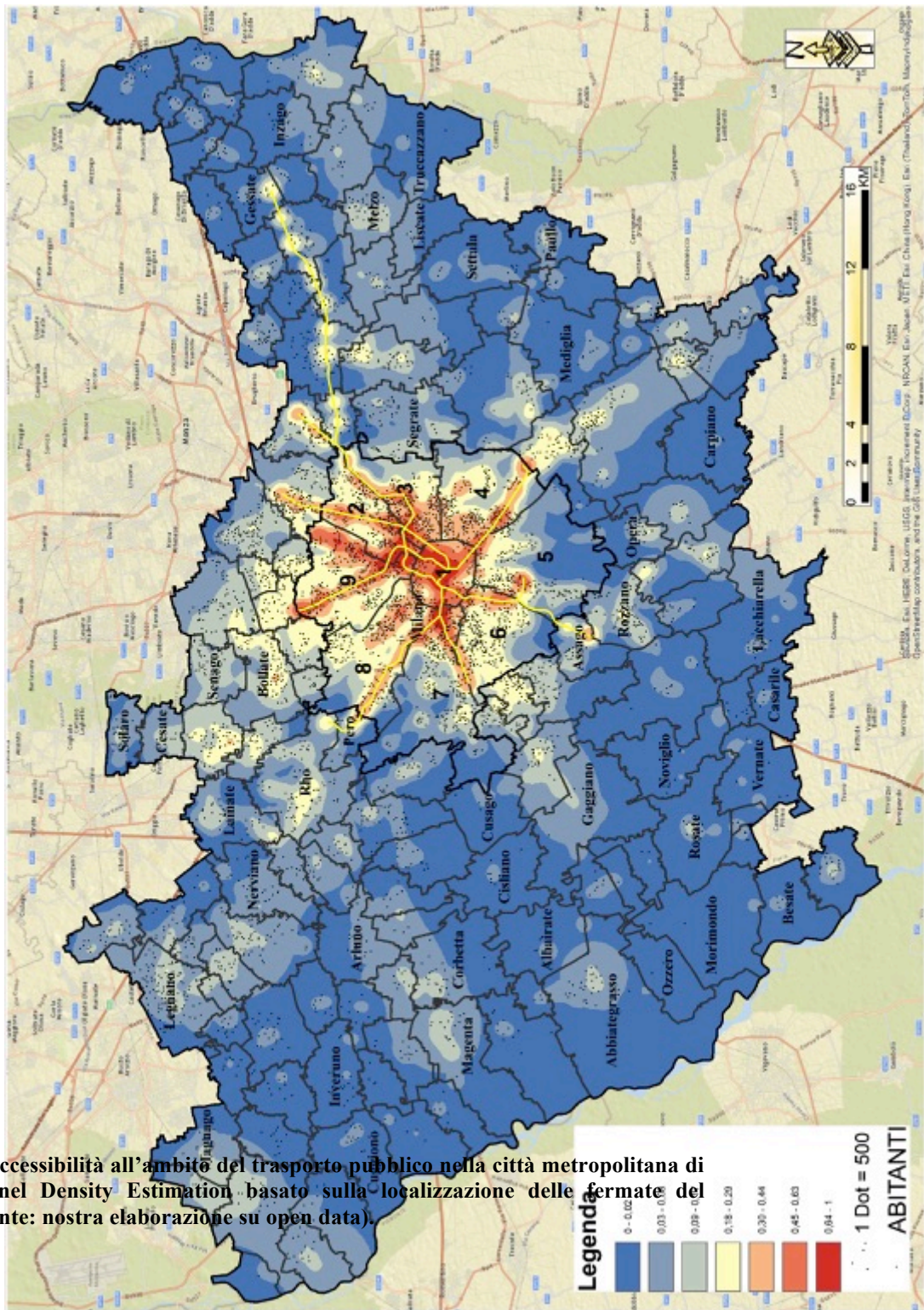


Fig.4.18 - L'indice di accessibilità all'ambito del trasporto pubblico nel Comune di Milano. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico (Fonte: nostra elaborazione su open data).

Osservando la distribuzione della densità di popolazione (i punti neri nella mappa) si nota che le popolazioni che risiedono in aree a bassa offerta di trasporto pubblico e quindi più dipendenti dall'automobile sono localizzate soprattutto nella parte ovest della Città metropolitana, in particolare nella fascia tra le arterie di comunicazione che collegano Milano con Legnano e Magenta, un territorio che ricordiamo si caratterizza per un prevalente uso agricolo.

In generale, ciò che emerge con forza è la differenziazione interna ai singoli comuni, in cui l'offerta può passare da un estremo all'altro. Per esempio a est, nel comune di Cernusco sul Naviglio, c'è una concentrazione di abitanti in prossimità della fermata della metropolitana a media offerta di accessibilità, ma anche significative concentrazioni più a nord, in zone con un valore dell'indice basso. Questo tipo di contrasto interessa fortemente il comune di Milano (Fig.4.18), in cui ci sono aree densamente popolate a media o medio-bassa offerta di mobilità, in particolare nella zona 6, in corrispondenza dei NIL Giambellino, Bande Nere e Lorenteggio, e nella zona 7, in cui nei prossimi anni arriverà la linea metropolitana M5. In zona 8, è Quarto Oggiaro ad essere la zona più densamente abitata con valori relativamente più bassi di accessibilità, in zona 5 è Gratosoglio-Ticinello, in zona 4 il quartiere Mecenate e in zona 2 il quartiere Adriano.

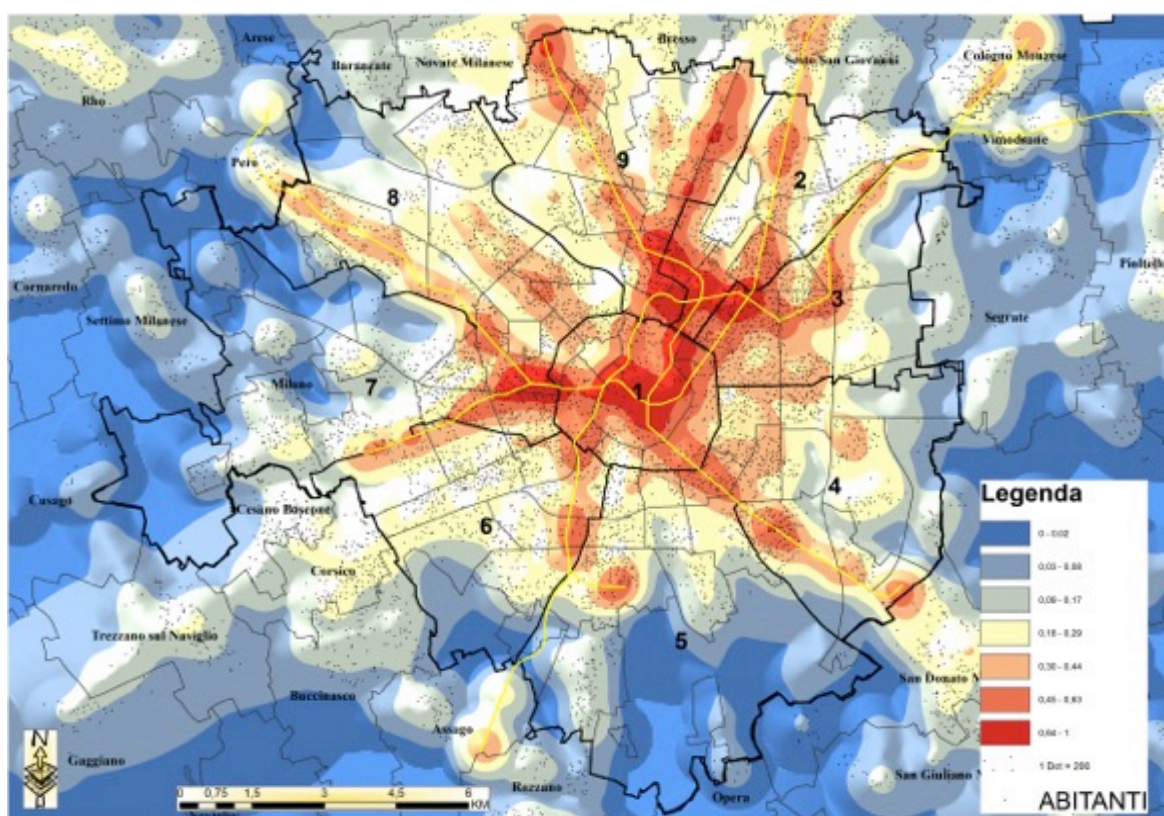
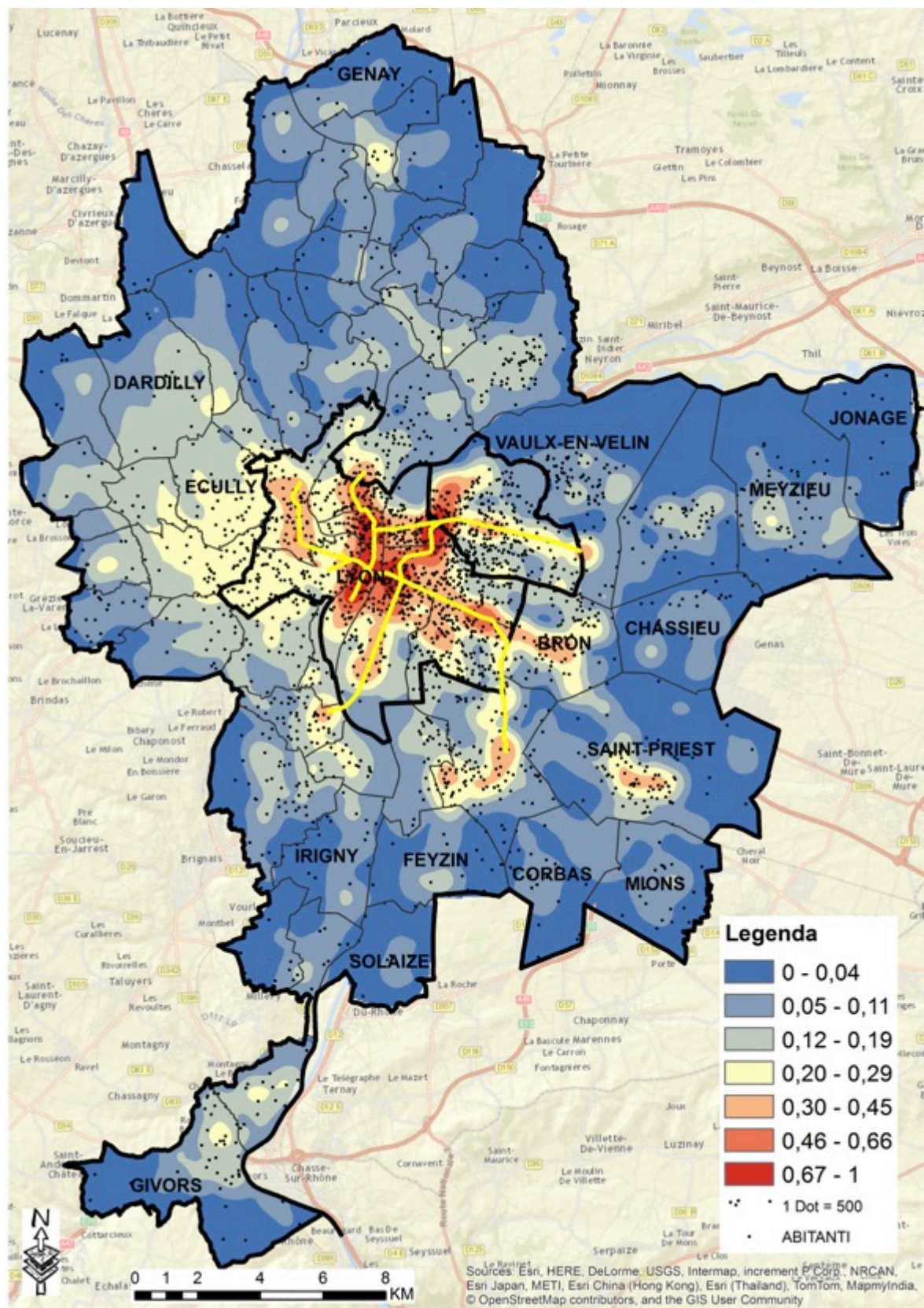
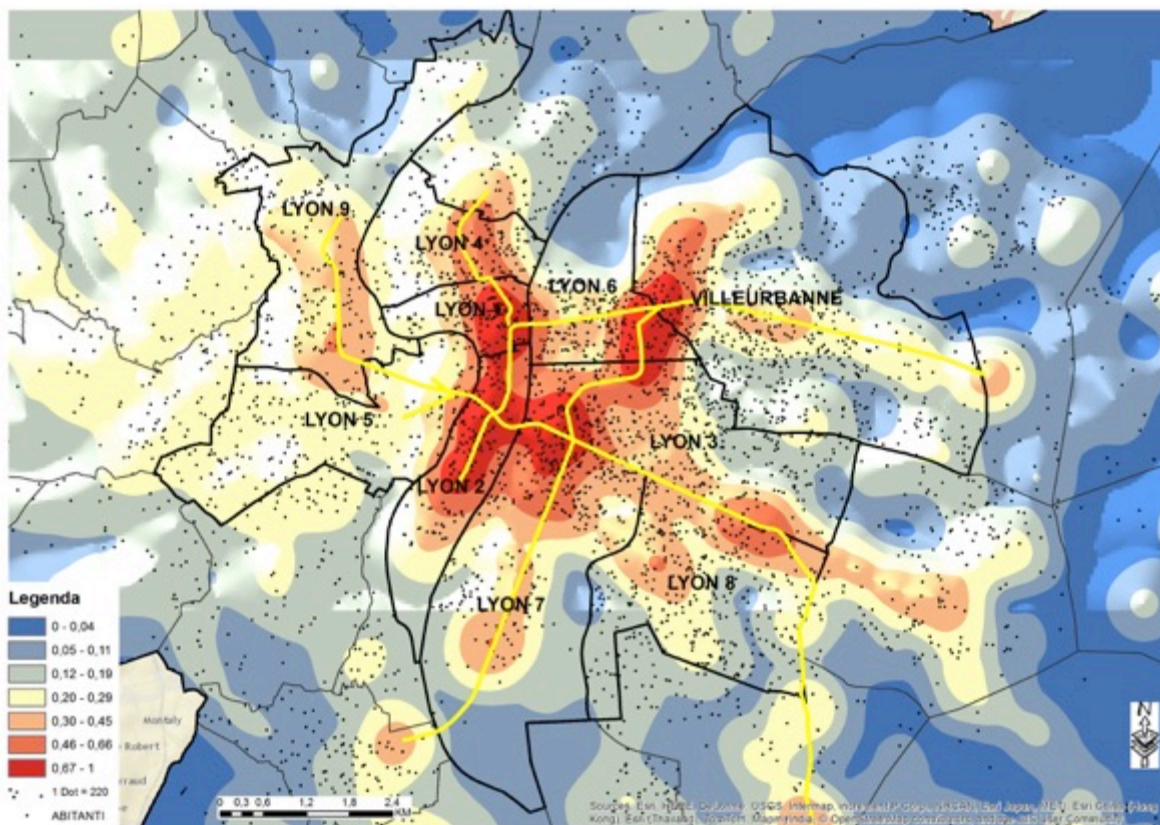


Fig. 112 - La mappa di accessibilità all'ambito del trasporto pubblico nella metropoli di Lione: risultato del Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico (Fonte: nostra elaborazione su open data).





Nel caso di Lione (Fig.4.19 e Fig.4.20) si riscontrano le stesse tendenze che abbiamo sottolineato per il caso milanese, con un andamento dell'offerta di mobilità che ricalca quello più generale dell'offerta totale di opportunità, ma in cui la superficie delle aree a più alta accessibilità si riduce in maniera consistente. Soprattutto a est, ad esempio, si nota che tra le zone attraversate da corridoi di mobilità performanti (es. metropolitana e tram), ad alta accessibilità, si formano ampie aree in cui i valori dell'indice precipitano significativamente. Guardando alla distribuzione territoriale della popolazione, emergono aree densamente abitate che rientrano nelle classi in tonalità d'azzurro, quelle con i valori più bassi. Le concentrazioni di punti più vistose si trovano a Vaulx-en-Velin e in alcuni quartieri di Villeurbanne che si caratterizzano anche per una bassa offerta di opportunità totale. Dalla mappa emergono chiaramente anche gli effetti delle politiche di mobilità perseguite a Lione a partire dagli anni 2000 (Jemelin *et al.* 2007), in particolare è evidente il miglioramento dell'accessibilità di ampie aree grazie alla creazione della rete tranviaria, come si può osservare nei comuni di Vénissieux, Saint-Priest, Bron e Meyzieu. Il caso di Vaulx-en-Velin è parzialmente diverso perché l'arrivo del tram e della metropolitana nei primi anni 2000 ha interessato solo la parte più meridionale del comune, lasciando ampie zone densamente abitate con un'offerta basso-media o medio-bassa di mobilità.

La parte nord della metropoli lionese è caratterizzata da bassi livelli di offerta e di popolazione, a differenza della fascia ovest, in cui una più alta densità di abitanti si accompagna a valori medi dell'indice di accessibilità all'ambito del trasporto pubblico. Spostando l'attenzione alla scala dei comuni di Lyon e Villeurbanne, un'importante area con un'offerta relativamente inferiore si segnala tra Villeurbanne e il 3ème arrondissement. Altre situazioni in cui bassa offerta corrisponde ad alta densità di residenti si trovano nelle frange più periferiche dell'8ème arrondissement.

4.3.2 L'accessibilità temporale del trasporto pubblico

Fino a questo momento abbiamo indagato la dimensione spaziale e potenziale dell'accessibilità. Questo potenziale, che l'analisi spaziale ha già sottolineato essere distribuito in maniera diseguale, non è però sempre a disposizione degli individui in ogni momento della giornata. Nell'indice di accessibilità che abbiamo costruito, infatti, non è stato possibile considerare la variazione del potenziale di accessibilità nel tempo. In altri termini, l'accessibilità rappresentata nelle mappe fa riferimento a specifici intervalli temporali in cui tutti i servizi e le opportunità sono in funzione e aperte al pubblico.

L'assenza della dimensione temporale dell'accessibilità non è dovuta, come si è approfondito nel terzo capitolo, a dei limiti intrinseci al modello utilizzato che, in via ipotetica, permette sia di analizzare la variabilità dell'accessibilità nel tempo, nello specifico producendo delle mappe per ogni intervallo temporale prescelto, sia di considerare il livello di attrattività dell'opportunità, in particolare pesando i servizi in base alla loro capienza e al loro bacino d'utenza potenziale. L'impossibilità di approdare attraverso l'indice a una visione multidimensionale dell'accessibilità è legata alla difficoltà di raccolta sistematica delle informazioni temporali relative alle singole opportunità considerate, dovuta alla mancanza di database temporali.

Queste considerazioni sono valide anche per l'indice di accessibilità all'ambito dei trasporti, anche se in questo caso i dati temporali, in particolare gli orari teorici di passaggio dei mezzi pubblici ad ogni fermata, sono stati rilasciati in formato open quando la fase di analisi spaziale si era già conclusa. Pur non potendo sintetizzare i dati temporali in un indice, in questo paragrafo si cercherà di raccogliere informazioni sulla variabilità nel corso della giornata e della settimana del servizio di trasporto pubblico che, come si comprenderà nella presentazione dei risultati della parte qualitativa della ricerca, gioca un ruolo fondamentale nel garantire accessibilità.

Innanzitutto, nei due casi di studio¹⁴ l'offerta di trasporto pubblico può essere suddivisa in gruppi secondo la tipologia del mezzo. Seguendo questi criteri, in generale, l'offerta a Milano e Lione si compone di:

- una rete metropolitana;
- una rete di tram;
- una rete di bus;
- una rete ferroviaria suburbana;

Queste tipologie si caratterizzano in entrambi i casi di studio per differenti orari di servizio. Così, a Milano, la rete metropolitana è attiva all'incirca dalle ore 06:00 fino a 00:30. I tram presentano una maggior variabilità perché nella maggior parte delle linee il servizio inizia alle ore 06:00 e termina entro l'01:00 o le 02:00, mentre altre linee sono attive già dalle 04:00/04:30 e concludono il servizio più tardi, verso le 02:30. Anche la rete dei bus presenta una forte variabilità interna. Ad esempio, le linee 90 e 91 (le circolari esterne) hanno un servizio continuativo, 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, mentre le altre linee circolano, in generale, tra le 05:30/06:00 e 00:30/01:45. Inoltre, alcuni bus urbani e la totalità di quelli extra-urbani sono attivi di giorno e non la sera e la notte. In altri termini, queste linee offrono un servizio strettamente legato agli spostamenti tipici dei pendolari, un'offerta che non sembra tenere conto, ad esempio, del dato sul lavoro notturno in Europa che, coinvolgendo il 18% dei lavoratori dipendenti, dimostra come nella città ipermoderna la notte non sia più un deserto, ma uno spazio-tempo vissuto dai suoi abitanti (Gwiazdzinski 2007; 2014). Un altro servizio che privilegia la mobilità sistematica, che comunque continua a rappresentare una parte consistente della domanda di mobilità, è offerto dalla rete ferroviaria urbana (il Passante ferroviario) e suburbana di Milano. In questo caso, il servizio comincia intorno alle 05:00 e finisce verso 00:30, soprattutto nelle stazioni del passante ferroviario.

In realtà, la questione della mobilità notturna si sta progressivamente affermando nell'agenda politica, soprattutto del comune di Milano. Innanzitutto, come è già emerso, un'importante direttrice di mobilità come la circonvallazione esterna di Milano è sempre servita sia nei giorni feriali che festivi. Inoltre, dal 2011 è attiva una rete notturna¹⁵, 15 linee servite da bus che, durante le notti di venerdì, sabato e quelle prefestive, dalle 00:30

¹⁴ I dati che verranno presentati sono stati raccolti direttamente dai siti internet delle aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale nei due casi di studio, in particolare ATM (<http://www.atm.it>) e Trenord (<http://www.trenord.it>) per Milano e TCL (<http://www.tcl.fr/>) e Sytral (<http://www.tcl.fr/>) per Lione, visti il 23 marzo 2015.

¹⁵ Per approfondimenti sulla Rete Notturna di Milano si rimanda alla pagina dedicata sul sito internet dell'Azienda Trasporti Milanesi: <http://www.atm.it/it/ViaggiaConNoi/Pagine/Retenotturna.aspx>, visto il 23 marzo 2015.

alle 06:00, garantisce il servizio di trasporto pubblico lungo i percorsi di tre linee della metropolitana e quelli delle principali tratte di collegamento centro/periferia del comune di Milano. Visto il funzionamento della rete nel weekend, è chiaro come il tema della mobilità notturna sia declinato a Milano privilegiando la sfera dello svago e del tempo libero. Infine, in generale, una miglior accessibilità temporale al trasporto pubblico si ha nei giorni feriali (da lunedì a venerdì) e nella stagione invernale, visto che l'offerta diminuisce durante le festività e i mesi estivi: ad esempio, la rete notturna non è attiva nel mese di agosto.

Il caso di Lione pur presentando tratti comuni con quello di Milano se ne differenzia per vari aspetti. Innanzitutto, la rete metropolitana entra in funzione un'ora prima rispetto a Milano, ovvero alle 05:00, e termina il servizio intorno a 00:30, come nel caso milanese. La rete dei *tramway* presenta gli stessi orari di quella metropolitana e, quindi, si differenzia da quella di Milano per garantire un'accessibilità temporale più ristretta, in media di 30 minuti all'inizio del servizio e di 1-2 ore nelle fasce serali e notturne. Invece, come a Milano, le linee di bus sono attive in media dalle 05:00 fino all'01:00, soprattutto le tratte forti servite dalle linee forti denominate C. Comunque, la variabilità dell'accessibilità temporale dei bus è molto alta visto che alcune linee non effettuano servizio dopo la fascia pomeridiana, per esempio. In sintesi, come per Milano, anche a Lione si conferma un'offerta di trasporto pubblico legata ai tempi della mobilità sistematica. Infine, un'offerta notturna è presente a Lione a partire degli anni 2000 e si è progressivamente sviluppata fino a includere 3 linee di bus, denominate *Pleine Lune*¹⁶, che circolano nelle notti di giovedì, venerdì e sabato, dall'01:00 alle 04:00. Una quarta linea *Pleine Lune*, che serva l'area sud-est della metropoli, è attiva solo il venerdì e il sabato ed effettua meno corse rispetto alle altre. Inoltre, questo servizio non è attivo nei mesi estivi di luglio e di agosto. A Lione, quindi, l'offerta notturna è più estesa rispetto a Milano sia perché la rete *Pleine Lune* funziona un giorno in più, sia perché le linee metropolitane iniziano un'ora prima. Un elemento condiviso è la presenza del servizio notturno solo nei fine settimana, una caratteristica che fa emergere come la questione della mobilità notturna sia a Milano che a Lione sia stata pensata per rispondere al problema della guida in stato di ebbrezza, in particolare dei giovani. Un confronto tra i due casi per quanto riguarda le variabili temporali del trasporto pubblico fin qui analizzate è osservabile nella Tab.4.5.

¹⁶ Per approfondimenti si rimanda al sito internet dell'iniziativa *Pleine Lune*: <http://www.tcl.fr/Decouvrir-TCL/Tous-les-services-TCL/Les-lignes-Pleine-Lune>, visto il 22 marzo 2015.

Variabile temporale	Mezzo	Milano	Lione
Orari	metro	06:00 - 00:30	05:00 - 00:30
	tram	04:00/04:30 - 02:00/02:30	05:00 - 00:30/01:30
		06:00 - 01:00/02:00	
	bus	05:30 - 00:30/01:45	05:00 - 01:00
		diurni	diurni
Notte	bus	venerdì - sabato	giovedì - venerdì - sabato
		00:30 - 06:00	01:00 - 04:00
	90-91	24/24 - 7/7	-

Tab.4.5 – Co
pubblici (Fon

Un'altra importante dimensione dell'accessibilità temporale dei trasporti, oltre all'orario di attività del servizio, riguarda la sua frequenza. In altri termini, la già segnalata diseguale distribuzione delle opportunità di mobilità si differenzia ulteriormente prendendo in considerazione il ritmo dell'offerta di trasporto pubblico. Su questo aspetto, in entrambe le città, la giornata è suddivisa in ore di punta e in ore di morbida che si caratterizzano per una diversa frequenza del servizio. In generale, dall'inizio del servizio fino alle 09:00/10:00 la frequenza è maggiore, per poi diminuire nelle fasce centrali della giornata e aumentare nuovamente a partire dalle 16:00 fino alla sera. Come si può notare, il ritmo del trasporto pubblico segue i ritmi del pendolarismo legato alle attività produttive, studio e lavoro. L'accessibilità temporale del trasporto pubblico è quindi migliore nelle tradizionali fasce orarie del primo mattino e del tardo pomeriggio.

La frequenza del servizio dipende non solo dall'orario, ma anche dal tipo di mezzo considerato. Infatti, sono le linee forti, innanzitutto metropolitana e tram, ad avere un ritmo di passaggio più sostenuto in ogni momento in cui il servizio è attivo. Con i dati a disposizione, questa variabilità è stata rappresentata in Fig.4.21 e Fig.4.22, assegnando a ogni fermata della rete di trasporti un'importanza diversa in base alla frequenza media di passaggio che si è ipotizzata per ciascun tipo di mezzo. In particolare, per rappresentare nella mappa la frequenza di passaggio dei mezzi pubblici (da minore a maggiore) si sono usate due scale, una dimensionale (da un cerchio piccolo a un cerchio grande) e una cromatica (da chiaro a scuro).

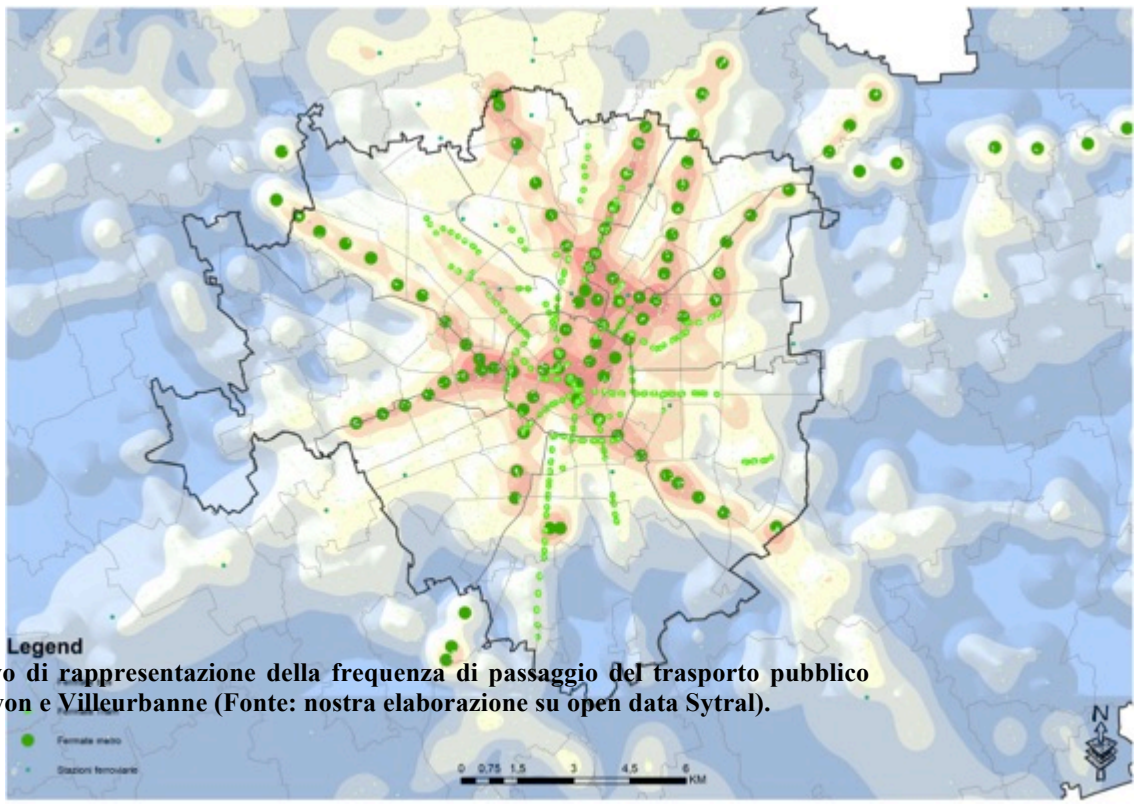
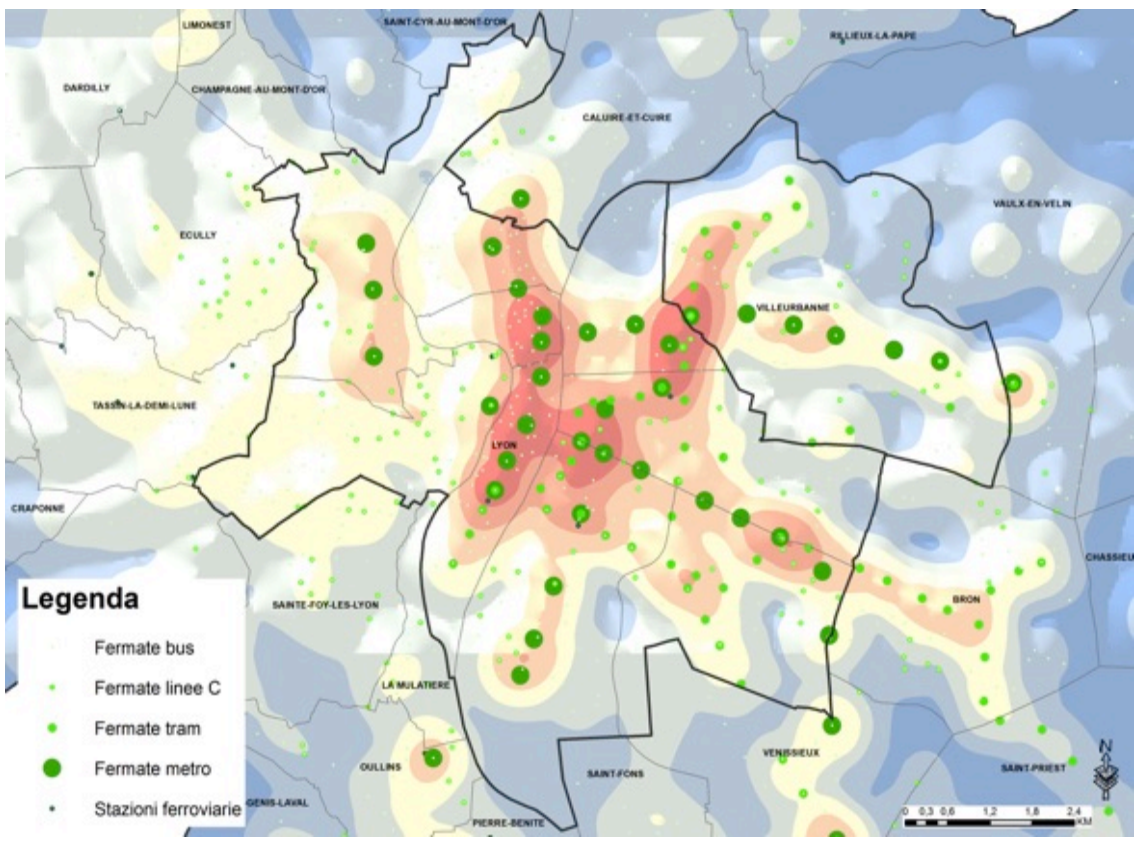


Fig. 4.22 - Un tentativo di rappresentazione della frequenza di passaggio del trasporto pubblico locale nei comuni di Lyon e Villeurbanne (Fonte: nostra elaborazione su open data Sytral).



Data la mancanza di una differenziazione delle linee di bus e, in generale, vista la poca precisione delle informazioni, le figure possono essere definite dei tentativi di rappresentazione, che riescono comunque a mettere in luce alcuni cambiamenti nell'offerta di accessibilità dovuti alla dimensione temporale. Rispetto al quadro già in nostro possesso, le modificazioni più evidenti nei due casi avvengono all'interno delle classi medie e alte dell'indice di accessibilità al trasporto pubblico. A Milano, sia a nord-ovest che a sud-ovest ci sono ampie aree con un valore medio dell'indice che sono attraversate solo dalla rete dei bus. In particolare, seguendo l'ipotesi che essere serviti solamente dai bus si lega a una diminuzione dell'accessibilità temporale del trasporto pubblico, le zone che escono più penalizzate dalla considerazione della dimensione temporale oltre che di quella spaziale si trovano nelle zone di decentramento 7 (Quarto Cagnino, Quarto Romano, Baggio), 8 (Quarto Oggiaro), 6 (Lorenteggio e Bande Nere) e 9 (parte di Bovisasca). Gli stessi cambiamenti, in direzione di un restringimento dell'accessibilità dovuto alla considerazione della dimensione temporale, si riscontra anche a Lione. Nel caso lionese, ad uscire più penalizzati dall'analisi del ritmo del trasporto pubblico sono il 5ème arrondissement (Ménival-Battières-La Pleine, Champvert-PoInt du Jour-Jeunet), il 9ème (Valvert, St. Rambert, La Duchère) e il 4ème (Croix Rousse-Saône).

4.3.3 L'accessibilità economica: politiche di mobilità, politiche sociali e tariffe

Fino a questo momento, come si è visto, sono emersi più gli elementi in comune che gli aspetti peculiari dei due casi di Lione e di Milano, un fatto che conduce all'ipotesi dell'esistenza di un modello metropolitano europeo, almeno per quanto concerne la struttura urbana e, in particolare, la distribuzione spaziale e temporale delle opportunità. In questo paragrafo si sposterà l'attenzione su di un campo che, invece, fa emergere le prime significative differenze tra i due casi, quello delle politiche. Nello specifico, questa divergenza tra i due modelli riguarda il tema della mobilità e dell'accessibilità delle popolazioni precarie e la dimensione economica dell'accesso, in particolare al sistema di trasporto pubblico (ma non solo), garantita dalle politiche tariffarie e sociali presenti nelle due città.

In primo luogo, il servizio di trasporto pubblico è organizzato in maniera differente nei due casi. Nella metropoli di Lione, per esempio, vi è un'unica autorità organizzatrice dei trasporti, il Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

(Sytral)¹⁷, che attraverso una delega di servizio pubblico ha attribuito la gestione della rete TCL¹⁸ (Transports en commun lyonnais) a un unico operatore: la società Keolis Lyon¹⁹. Nella città metropolitana di Milano, invece, pur essendo presenti gli stessi fenomeni di attribuzione, da parte delle autorità pubbliche, dell'esercizio del trasporto pubblico a società private, è presente una pluralità di operatori economici: l'azienda trasporti milanesi (ATM)²⁰, che si occupa del servizio nel capoluogo e in 54 comuni dell'ex provincia di Milano e altre sette società a cui l'ente provinciale ha affidato la gestione del servizio nei 6 lotti in cui ha suddiviso la rete di trasporto pubblico su gomma²¹. Questa frammentazione gestionale del servizio di trasporto pubblico, che si traduce in un'eterogeneità di titoli di viaggio, tariffe, tipologie di mezzi, qualità del servizio, ecc., è però compensata dall'integrazione, almeno delle tariffe, in un unico sistema: il SITAM (Sistema Integrato Trasporti Area Milanese)²².

Nonostante questo sistema integrato, Milano si differenzia da Lione per la presenza di un sistema tariffario in cui i prezzi dei titoli di viaggio aumentano progressivamente spostandosi dal centro del comune di Milano. In particolare, per l'individuazione delle tariffe il territorio della Città metropolitana è stato suddiviso in aree urbane (due anelli, uno interno e uno esterno alla circonvallazione esterna, che corrispondono al territorio del comune di Milano) e interurbane (un'organizzazione dell'ex territorio provinciale in aree circolari concentriche divise in più parti chiamate zone o semizone). Rispetto a Lione, dove il sistema tariffario è unico in tutta la metropoli, a Milano l'accessibilità economica del trasporto pubblico diminuisce nelle fasce più periferiche della città metropolitana, i cui abitanti, o city-users, devono far fronte a costi di trasporto più elevati.

Se incrociato con gli studi di economia urbana sulla teoria della rendita e sul principio di accessibilità (Camagni 1993), che evidenziano un significativo aumento dei valori dei suoli e dei prezzi delle abitazioni nel comune di Milano rispetto alle corone provinciali della Città metropolitana (Molignoni & Dondi 2011), questo dato porta a ipotizzare una

¹⁷ Per approfondimenti si rimanda al sito <http://www.sytral.fr/>, visto il 24 marzo 2015.

¹⁸ Per approfondimenti si rimanda al sito <http://www.tcl.fr/>, visto il 24 marzo 2015.

¹⁹ Per approfondimenti si rimanda al sito <http://www.keolis.com/>, visto il 24 marzo 2015.

²⁰ Per approfondimenti si rimanda al sito <http://www.atm.it/>, visto il 24 marzo 2015.

²¹ Nello specifico, quello che rappresentava il territorio provinciale è suddiviso nei seguenti lotti o aree: 1) nord ovest, gestito dalla società Air Pullman (<http://www.airpullmanspa.com>); 2) nord, in cui opera l'azienda Brianza Trasporti (<http://www.brianzatrascporti.it>); 3) nord est, gestito dalla compagnia Nord Est Trasporti (<http://www.nordestrasporti.it>); 4) sud est, attribuito a Milano Sud Est Trasporti (<http://www.milanosudest-trasporti.it>); 5) sud ovest, un lotto a sua volta suddiviso in due gruppi: 5A, in cui opera la compagnia Stav (<http://www.stavautolinee.it>) e 5B, affidato alla Pavia Milano Trasporti (<http://www.pmtsrl.it>); 6) ovest, gestito dalla società Movibus (<http://www.movibus.it>). I siti internet sono stati consultati il 24 marzo 2015.

²² Per approfondimenti si rimanda alla pagina internet dedicata al SITAM sul sito di ATM: <http://www.atm.it/it/ViaggiaConNoi/Abbonamenti/Pagine/SITAM.aspx>, visto il 24 marzo 2015.

forte disegualianza socio-territoriale dell'accessibilità rispetto alla dimensione economica: infatti, chi ha meno potere di acquisto è costretto a vivere in zone più esterne in cui i biglietti dei mezzi (per recarsi in centro città) sono più cari. A Lione, invece, almeno per quanto riguarda le tariffe, vi è una maggiore equità socio-territoriale. Queste evidenze fanno della città metropolitana di Milano un modello più vicino a Parigi che a Lione, in quanto anche nella capitale francese è in vigore un sistema tariffario zonale che, però, con l'affermazione della metropoli di Parigi è stato cambiato, almeno per quanto riguarda gli abbonamenti, in direzione di una tariffa unica. Inoltre, questa diversità tra i due casi di studio è giustificabile proprio facendo riferimento alla frammentazione della gestione del servizio a Milano, legata anche alla storica suddivisione delle funzioni amministrative tra Comune e Provincia che solo dal 2015 è stata superata, e all'esistenza nel caso lionese di un'organizzazione metropolitana (Établissement Public de Coopération Intercommunale du Grand Lyon) del trasporto pubblico anche prima dell'instaurazione della metropoli di Lione.

Una seconda importante distinzione concerne la tariffazione sociale del trasporto pubblico. Innanzitutto, sia in Italia che in Francia, esistono riduzioni del costo degli abbonamenti per specifiche categorie di popolazione, come gli studenti, i giovani, gli anziani, le persone con disabilità, le famiglie e le famiglie numerose. In secondo luogo, su questo tema hanno trovato conferma le ipotesi, approfondite nel secondo capitolo, che individuavano nella Francia un Paese in cui la questione dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità si è affermata da più tempo e con più forza nell'agenda politica rispetto al caso italiano (Lucas 2004).

Così, in Francia, la riflessione sul costo di trasporto legato alla mobilità lavorativa (residenza-luogo di lavoro) ha portato il legislatore a inserire una norma all'interno del codice del lavoro²³ che obbliga il datore di lavoro (pubblico o privato) a farsi parzialmente carico, di solito il 50%, delle spese legate alla mobilità lavorativa nel caso in cui il tragitto domicilio-lavoro venga effettuato con i mezzi pubblici. Questa misura, che riguarda tutti i lavoratori dipendenti, incentivando un cambiamento nella ripartizione modale della domanda di mobilità in favore del trasporto pubblico, risponde innanzitutto a finalità legate alla sostenibilità ambientale. A queste, però, si associano anche finalità di sostenibilità sociale, in particolare attraverso il miglioramento dell'accessibilità economica all'ambito

²³ In particolare la norma è inserita nell'articolo L3261-2 del codice del lavoro. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al testo del codice del lavoro accessibile sul sito <http://www.legifrance.gouv.fr/>, visto il 24 marzo 2015.

del trasporto pubblico, che rappresenta la modalità di spostamento privilegiata dalle popolazioni precarie, come si è visto nel secondo capitolo.

Questo tipo di politica non esiste nel caso italiano. L'unica iniziativa focalizzata sulla mobilità lavorativa si ritrova nel decreto del 1998 sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane²⁴ che, sullo sfondo del dibattito sull'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo, istituisce la figura del mobility manager aziendale e d'area. Questa misura, però, coinvolge solamente il lavoro delle grandi aziende (più di 300 dipendenti per unità locale oppure 800 in sedi diverse), che sono le sole ad avere l'obbligo di definire un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'automobile e di favorire modalità di trasporto a minor impatto ambientale. In altri termini, le politiche per la mobilità sostenibile in Italia creano una disparità all'interno della forza lavoro, favorendo i lavoratori delle grandi aziende, che possono accedere a queste misure: un aspetto che emergerà nel prossimo capitolo quando si studierà il caso di un lavoratore precario che grazie agli incentivi legati al mobility management riesce ad accedere a un'auto nuova, altrimenti insostenibile, alimentata a GPL.

In realtà, questo diritto differenziato alla mobilità è presente in misura minore anche in Francia, dove i lavoratori indipendenti, che pur rappresentano parte del lavoro precario, non possono beneficiare di queste politiche. Il riconoscimento, nel caso francese, dell'importanza della mobilità nel garantire accesso (inclusione) alla sfera lavorativa è inoltre dimostrato dagli aiuti economici che i centri per l'impiego (Pôle emploi) riconoscono alle fasce più vulnerabili dei disoccupati per sostenere le spese di trasporto legate alle attività di ricerca di un lavoro²⁵. Spostando l'attenzione alla scala metropolitana, a Lione esistono specifiche tariffe sociali ideate per favorire l'accessibilità economica alla rete di trasporto pubblico. In particolare, si segnalano degli abbonamenti, mensili o annuali, a prezzo ridotto per le persone a *faibles ressources*, un gruppo di cui fanno parte tredici diverse categorie di beneficiari di interventi sociali²⁶.

A queste tariffe sociali previste dalle politiche dei trasporti si aggiungono, in Francia e a Lione, interventi di aiuto alla mobilità, complementari alle politiche tradizionali di trasporto, che sono implementati in particolare dagli attori istituzionali che operano nel campo sociale, del reinserimento lavorativo e delle politiche attive per il lavoro (Féré

²⁴ Il Decreto Ministeriale del 27 marzo 1998 del Ministero dell'ambiente (GU n.179 del 3-8-1998).

²⁵ Per ulteriori informazioni su questa politica si rimanda alle pagine del sito internet ufficiale dell'amministrazione pubblica <http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/F1640.xhtml> e <http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/F1011.xhtml>, visti il 24 marzo 2015.

²⁶ Per approfondire i vari interventi di sostegno alla mobilità si rimanda al sito http://www.multitud.org/tarif/?rub_code=7, visto il 24 marzo 2015, e alla tesi di dottorato sul rapporto tra politiche di mobilità sostenibili e sociali di Cécile Féré (2011).

2011). Nella metropoli di Lione, questo è il caso della Plateforme mobilité emploi insertion de l'agglomération lyonnaise²⁷, guidata dall'associazione Uni-Est²⁸ e di cui fanno parte varie istituzioni sia pubbliche che del Terzo settore, che propone diversi interventi per favorire attraverso la mobilità l'inserimento lavorativo delle persone in situazione di precarietà come:

- il servizio di trasporto a chiamata Tomeo, per recarsi a un colloquio di lavoro o ad un nuovo lavoro, localizzato in aree non o mal servite, sia in senso spaziale che temporale, dal trasporto pubblico²⁹;
- il servizio di noleggio di veicoli motorizzati (automobili e scooter) a prezzi sociali³⁰, per i lavoratori che non hanno a disposizione l'automobile;
- il servizio di auto-scuola sociale, che propone una pedagogia adatta a un pubblico con diverse difficoltà (analfabetismo, stress, scarse risorse economiche, ecc.) che sia già beneficiario di interventi legati alle politiche di reinserimento lavorativo e per il quale l'ottenimento della patente di guida è necessario per poter lavorare³¹;
- il servizio di bici-scuola (vélo-école)³² e varie formazioni alla mobilità che rappresentano un'offerta volta a favorire l'acquisizione di competenze di mobilità necessarie all'autonomizzazione e al miglioramento delle «capabilities» (Nussbaum & Sen 1993) degli individui nel campo della mobilità.

In sintesi, nel caso lionese esistono numerose e differenziate iniziative politiche che, pur fuoriuscendo dall'ambito dell'accessibilità economica (in particolare del trasporto pubblico), sono però adottate per favorire il miglioramento dell'accessibilità alla mobilità delle popolazioni più precarie ed escluse dal lavoro. Seguendo la classificazione proposta da Féré (2011), queste nuove politiche possono essere divise in due gruppi: da un lato, in un'offerta di trasporto individualizzata pensata per rispondere a specifici bisogni di spostamento, dall'altro lato, in un'offerta che pur essendo individualizzata punta più a una «mise en capacité» generale.

Nel caso di Milano, si sono già evidenziate forme tradizionali di tariffazione sociale del trasporto pubblico di cui beneficiano specifici gruppi, come gli anziani, gli studenti, le

²⁷ Per approfondimenti si rimanda al sito <http://www.mobilite-vers-lemploi.org/>, visto il 24 marzo 2015.

²⁸ <http://www.mobilite-vers-lemploi.org/>, visto il 24 marzo 2015.

²⁹ Il servizio Tomeo è gestito dall'associazione Entreprise Ecole di Saint Fons. Per ulteriori informazioni si veda il sito <http://www.entrepriseecole.com/>, visto il 24 marzo 2015.

³⁰ Anche questo servizio è gestito da Entreprise Ecole.

³¹ Nella metropoli di Lione sono presenti due autoscuole sociali gestite dall'associazione Innovation et Développement (<http://www.innovationetdeveloppement.fr/>) e dall'Union Régionale pour l'Habitat des Jeunes Rhône Alpes (<http://urhaj-ra.org/>), visti il 24 marzo 2015.

³² La scuola di bici è gestita dall'associazione Pignon sur Rue: <http://www.pignonsurrue.org/velo-ecole/>, visto il 24 marzo 2015.

famiglie numerose, ecc. Oltre a queste misure, però, non è presente un ventaglio di politiche così numeroso e vario come a Lione e più generale in Francia. L'unica eccezione è un'iniziativa del Comune di Milano denominata Milano Viaggia Con Te³³ che assegna abbonamenti annuali ATM gratuiti per disoccupati e lavoratori precari. In primo luogo, questa politica si applica solo ai residenti del Comune di Milano ed esclude gli altri abitanti della città metropolitana. In secondo luogo, non tutti i disoccupati e i precari possono beneficiare di questo intervento. Soprattutto per quanto riguarda i lavoratori precari, il bando individua dei requisiti necessari alla presentazione della domanda che concernono l'età (18-35 anni), il reddito (ISEE inferiore o uguale ai 20.000 euro) e la tipologia contrattuale (infatti, vengono considerati solo i contratti a tempo determinato, a progetto, di inserimento, di apprendistato e i titolari di borse di dottorato e gli assegni di ricerca). Inoltre, i fondi stanziati, che variano di anno in anno, sono dedicati per il 75% ai disoccupati e per il 25% ai precari. Un accesso differenziato a questa misura avviene non solo in base al profilo degli individui, ma anche per le caratteristiche del bando: infatti, date le insufficienti risorse economiche disponibili per poter rispondere a tutte le domande, al bando possono partecipare solo le persone che non hanno già beneficiato l'anno precedente di questa misura e, inoltre, le domande possono essere presentate solo in un determinato giorno e in un intervallo temporale di 6 ore.

In altri termini, questa politica volontaristica, che riconosce il ruolo della mobilità e in particolare della sua accessibilità economica per favorire l'inclusione sociale, entra in tensione con i reali bisogni degli individui che pur avendo i requisiti necessari potrebbero non beneficiare di questo intervento a causa dei ridotti fondi a disposizione dai Comuni per implementare nuove politiche, principalmente dovuto ai tagli finanziari con cui le amministrazioni locali devono sempre di più confrontarsi.

Dal quadro che è stato delineato emerge una netta differenza tra Milano e Lione per quanto riguarda sia la tariffazione sociale del trasporto pubblico, sia le politiche di aiuto alla mobilità per le popolazioni precarie: a Lione, infatti, sono in essere molti e più variegati interventi che si indirizzano a specifici bisogni dei cittadini. Ciò non deve indurre a un'interpretazione secondo la quale la Metropoli di Lione è, su in questo campo, "migliore" rispetto alla Città metropolitana di Milano, perché più categorie di persone possono accedere a queste misure. Come messo in evidenza dalla tesi di Féré (2011), in primo luogo, l'accesso all'offerta di tariffazione sociale, che dovrebbe essere automatico, si rivela nei fatti molto complesso a causa delle numerose certificazioni amministrative

³³ Per approfondimenti si rimanda alla pagina dedicata all'iniziativa sul sito internet del Comune di Milano <https://www.comune.milano.it/>, visto il 24 marzo 2015.

richieste per poterne beneficiare, come emergerà nel prossimo capitolo. In secondo luogo, anche le politiche di mobilità per l'inclusione lavorativa delle persone non sono diritti automatici ma condizionali, in quanto la loro attivazione dipende dagli operatori sociali che decidono in merito all'eleggibilità dei potenziali beneficiari. Infine, durante colloqui con alcuni responsabili di associazioni³⁴ coinvolte in queste politiche, anche per il caso lionese è emersa una tensione di queste politiche rispetto alle situazioni di reale bisogno delle persone dovute principalmente alla difficoltà a reperire fondi per finanziare i progetti e ai limiti temporali dell'intervento che non sempre sono sufficienti a far uscire le persone dalla loro situazione di bisogno.

4.4 Conclusioni

In questo capitolo abbiamo cominciato ad analizzare alcune dimensioni più strutturali dell'accessibilità alle opportunità, alla mobilità e al lavoro. In particolare, ci siamo soffermati sulla diseguale distribuzione del potenziale di accesso a vari ambiti sociali nella città metropolitana di Milano e nella metropoli di Lione. La considerazione di questi aspetti più strutturali, che fanno principalmente riferimento alle caratteristiche della struttura urbana e socio-economica, al sistema di trasporti e alle politiche urbane e sociali, ha già evidenziato alcuni aspetti interessanti, che poi verranno incrociati con i risultati dell'analisi qualitativa delle interviste ai precari per poter produrre un discorso scientificamente fondato sul rapporto tra mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale.

Dal punto di vista delle attività produttive, Milano si è rivelata un'economia relativamente più globale e metropolitana rispetto a Lione, ma in generale entrambi i casi hanno subito gli effetti della riorganizzazione post-fordista e metropolitana dell'economia e, soprattutto, della crisi economica del 2008. Il primo aspetto in comune è la terziarizzazione dell'economia e l'affermazione del settore dei servizi alle imprese e alle persone e del commercio. Il mercato del lavoro in queste economie si caratterizza per essere sempre più flessibile e precario soprattutto nei settori trainanti dell'economia. Inoltre, i fenomeni di esclusione del lavoro coinvolgono un numero crescente di individui,

³⁴ In particolare, durante il campo di ricerca è stato possibile colloquiare sui temi della ricerca con responsabili, che ringraziamo per la disponibilità accordata, dell'auto scuola sociale gestita dall'associazione Innovation et Développement di Saint-Fons e della cellula mobilità dell'associazione Entreprise Ecoles di Saint-Fons, che gestisce i servizi di trasporto a chiamata Tomeo e di noleggio di veicoli motorizzati.

soprattutto giovani, e in alcuni territori sono anche dovuti, come si è visto, al mancato incontro tra domanda e offerta di lavoro, in particolare legata alla discrepanza tra posti di lavoro offerti e i profili della popolazione residente. Queste considerazioni sono state declinate nei due casi di studio per poter evidenziare traiettorie socio-territoriali differenziate in termini produttivi e occupazionali, che possono influenzare la mobilità e l'accesso degli individui, in particolare dei precari.

L'analisi dell'accessibilità spaziale potenziale alle opportunità facenti parte di ambiti rilevanti per l'inclusione sociale ha rivelato aspetti in comune tra Milano e Lione: entrambe città fortemente mono-centriche, in cui l'offerta di opportunità è concentrata nelle aree centrali, che garantiscono alla maggior parte della popolazione una medio o alto livello di accessibilità. Questa si struttura principalmente diffondendosi dal nucleo centrale e seguendo i principali corridoi di mobilità, ma sono presenti isole a più alta offerta di opportunità anche nelle fasce periferiche. Le aree a bassa accessibilità sono anche a bassa densità abitativa e si caratterizzano per essere territori agricoli e periurbani, come il Magentino e l'Abbiatense a Milano e il Mont d'Or a Lione. In questo caso, si segnala una differenza nel livello di urbanizzazione del territorio, più alto nella metropoli di Lione e più agricolo a Milano. Come visto, la problematica dell'accessibilità assume particolare rilevanza nelle zone che, nei due casi, sono molto abitate e hanno una basso-media densità di opportunità. Ad una scala metropolitana, questo è il caso del Castanese, del Legnanese e dell'Adda Martesana a Milano, mentre a Lione questa è una caratteristica di alcune porzioni di territori comunali a est e sud (Jonage, Meyzieu, Chassieu, Feyzin, Corbas, Vénissieux) e a ovest (Craponne, Francheville, Marcy-l'Étoile). Alla scala dei Comuni centrali delle città metropolitane, a Lione sono alcuni quartieri del 7ème e del 9ème arrondissement e di Villeurbanne, in particolare Buers/Croix-Luizet a nord-est e Cyprian/Les Brosses, ad essere più densamente abitati e a presentare una bassa offerta di opportunità, mentre a Milano questo è il caso di Figino, Gratosoglio Ticinello, Parco Molué-Ponte Lambro.

Nelle due città circa il 20% della popolazione risiede in aree a bassa o basso-media accessibilità. Per quanto riguarda la popolazione anziana (over 75), più esposta a difficoltà di mobilità e di accesso, si evidenzia una loro minor presenza nelle aree a bassa accessibilità in entrambi i casi di studio. In generale, le due città presentano molti elementi in comune, come evidenziato da altre ricerche (Colleoni 2009), e le differenze emergono maggiormente all'interno dei singoli territori. L'unica eccezione è rappresentata dalla distribuzione della popolazione straniera che è più presente nelle aree ad alta accessibilità

di Milano e più in quelle a medio-bassa offerta di Lione, un fatto dovuto alla maggior presenza della popolazione straniera nei Comuni con bassa offerta di opportunità a sud e a est dell'agglomerazione lionese e alla loro localizzazione nei quartieri periferici di Milano che hanno una medio-alta offerta di opportunità.

L'andamento dell'accessibilità al trasporto pubblico segue sostanzialmente quello dell'indice totale, ma con un'offerta che si concentra soprattutto nelle aree centrali e che diminuisce in gran parte del territorio. Avendo un più difficile accesso spaziale al trasporto pubblico, queste popolazioni sono quelle più esposte ai fenomeni di dipendenza dall'automobile (Dupuy 1999; Urry 2004), in particolare quando la bassa accessibilità al trasporto pubblico si associa alla bassa presenza di opportunità.

Spostando lo sguardo alla dimensione temporale, molte aree vedono il proprio livello di accessibilità diminuire se si considera la continuità e frequenza del servizio, che si struttura intorno alla mobilità sistematica. Limitando l'analisi ai Comuni centrali dei due casi di studio, si è visto come a Milano siano alcune aree delle zone di decentramento 7, 8 e 6 più penalizzate in quanto servite prevalentemente dai bus, che hanno una più bassa frequenza, mentre a Lione sono alcune zone del 5ème e del 9ème arrondissement. Inoltre, nei due casi è la notte il tempo urbano a essere meno accessibile con il trasporto pubblico. In entrambe le città si sta progressivamente affermando un servizio di mobilità notturno, ma che riguarda solamente le notti del weekend, legandosi così principalmente alla sfera dello svago e del tempo libero. Come si vedrà, l'inaccessibilità notturna del trasporto pubblico può rappresentare un vincolo per chi può recarsi al lavoro solo con i mezzi pubblici in questi orari notturni, che però caratterizzano molte professioni dell'economia metropolitana.

Infine, l'analisi dell'accessibilità economica del trasporto pubblico ha permesso di sottolineare la maggior frammentazione del sistema tariffario di Milano rispetto a quello di Lione e la presenza, in entrambe le città, di tariffazioni sociali dirette alle popolazioni più vulnerabili delle società, anziani, disabili, bambini e giovani. A Lione sono emerse anche innumerevoli politiche di mobilità legate al lavoro o al reinserimento lavorativo. Innanzitutto, in Francia c'è una maggior sostegno alle spese finanziarie legate ai costi della mobilità casa-lavoro. Inoltre, a Lione la mobilità è riconosciuta dagli attori pubblici come un ambito cui dover garantire accesso, soprattutto per le popolazioni più precarie, in quanto fattore centrale per l'inclusione sociale, in particolare per l'inserimento lavoro. Queste politiche non si limitano a una tariffazione sociale del trasporto pubblico, ma riguardano anche la mobilità privata e motorizzata e le attitudini e competenze di mobilità.

A Milano, invece, il riconoscimento della mobilità come fattore legato all'inclusione lavorativa e sociale si è affermato più recentemente e si traduce in politiche più circoscritte. È nel campo delle politiche che le peculiarità dei due casi sono più marcate, un aspetto di cui si analizzerà le conseguenze e la portata nel prossimo capitolo, quando si farà riferimento alle interviste con precari che hanno beneficiato di queste politiche.

5. L'accesso alla città dei precari a Milano e Lione

In questo capitolo saranno presentati i risultati della fase qualitativa della ricerca che ha coinvolto, nei due casi di studio, un totale di cinquantuno persone in situazione di precarietà legata al lavoro o perché escluse da questo ambito oppure perché il loro inserimento in questa sfera è precario in termini di stabilità dell'impiego e/o di soddisfazione ottenuta nel e dal lavoro. L'analisi delle interviste permetterà di evidenziare le caratteristiche individuali che influenzano le possibilità e le pratiche di mobilità e accesso e, integrandosi alle informazioni raccolte nel capitolo precedente, di rispondere agli interrogativi di ricerca sul rapporto tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale, con particolare riferimento al caso dei precari.

Prima di potersi soffermare sull'interpretazione dei risultati di ricerca è necessario descrivere il campione degli intervistati in termini di caratteristiche socio-economiche, condizione lavorativa, opzioni e condizioni d'accesso e peculiarità del contesto socio-territoriale di residenza. In seguito, si comincerà a presentare i risultati dell'analisi e, allo stesso tempo, a rispondere alle domande di ricerca. Come si vedrà, le interviste hanno evidenziato che le differenti condizioni di precarietà influenzano varie dimensioni dell'(in)accessibilità e che quest'ultima possa tradursi, in certi casi, in più alti rischi di esclusione sociale. In una cornice in cui emergono più vincoli che opportunità, gli intervistati hanno manifestato di possedere una pluralità di risorse e competenze per superare i vincoli d'accesso e che contribuiscono a garantire accessibilità anche in una situazione di precarietà. A rendere più complesso il quadro sarà l'analisi del ruolo che le politiche urbane e sociali adottate nelle due metropoli hanno nell'influenzare il grado di accessibilità degli individui, un aspetto in cui si sono rese più evidenti le diversità tra i casi di studio.

5.1 Il campione degli intervistati

Come approfondito nella parte metodologica del presente lavoro, la selezione degli intervistati è stata effettuata tramite la tecnica dello *snowball sampling* seguendo due principali criteri: da un lato, il fatto di risiedere in zone differenti delle metropoli, caratterizzate da diversi gradi di accessibilità alle opportunità; dall'altro lato, la diversa condizione occupazionale e di precarietà esperita dagli individui.

Il criterio territoriale è stato introdotto considerando sia il livello di accessibilità spaziale potenziale alle opportunità (l'indice di accessibilità rilevato tramite GIS), sia l'appartenenza delle aree a diverse fasce concentriche³⁵ (es. centro, prima cintura e seconda cintura), che indica la differente distanza dal centro delle due metropoli, ovvero dal comune di Milano, per il caso italiano, e dai comuni di Lyon e Villeurbanne, per quello francese. L'utilizzo congiunto di questi due parametri è stato adottato per poter, in seguito, valutare attentamente il ruolo che il territorio e lo spazio esercitano sull'accessibilità degli individui. Infatti, farsi guidare nel processo di selezione delle aree solamente dai risultati dell'indice GIS, che sintetizza la differente offerta di opportunità disponibile nella prossimità delle aree di residenza, oppure dalla localizzazione nell'arcipelago metropolitano e dalla distanza rispetto a un ipotetico centro funzionale, non ci sembrava sufficiente per garantire un'approfondita disamina delle caratteristiche territoriali. Unite alla disponibilità delle persone a partecipare alla ricerca, queste considerazioni hanno portato a effettuare le interviste con persone in situazione di precarietà che risiedono nelle aree illustrate dalle Figg.5.1 e 5.2.

³⁵ Nello specifico il comune di Milano e i comuni di Lyon e Villeurbanne rappresentano il "centro" dei due casi di studio. La "prima cintura" include tutti i comuni confinanti con il "centro" e la "seconda cintura" tutte le altre municipalità delle due metropoli che confinano con la "prima cintura".

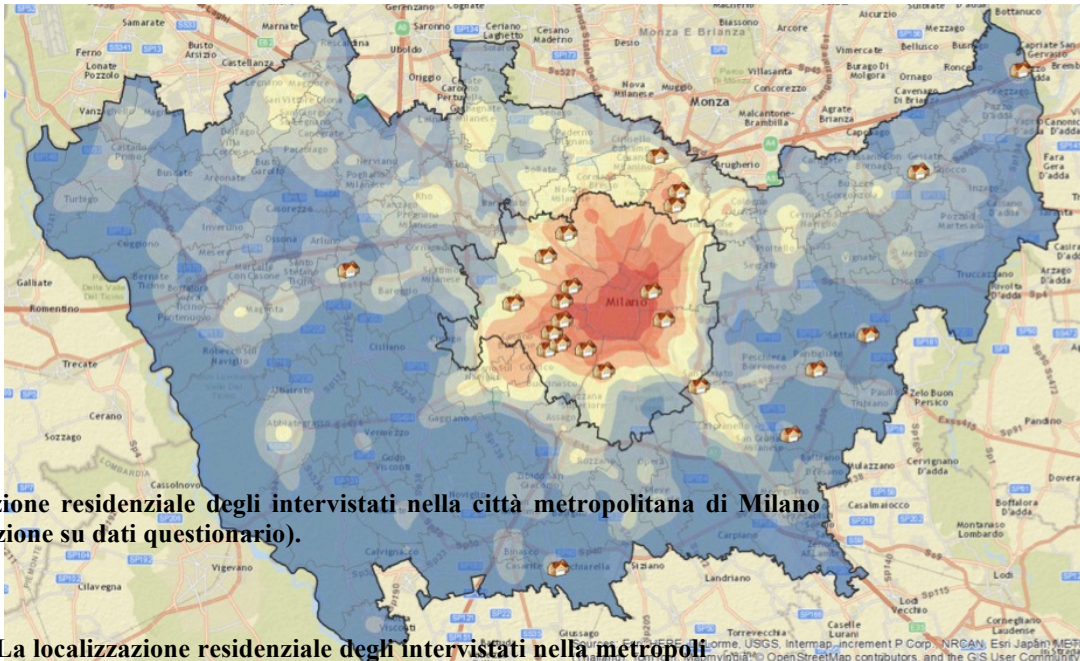
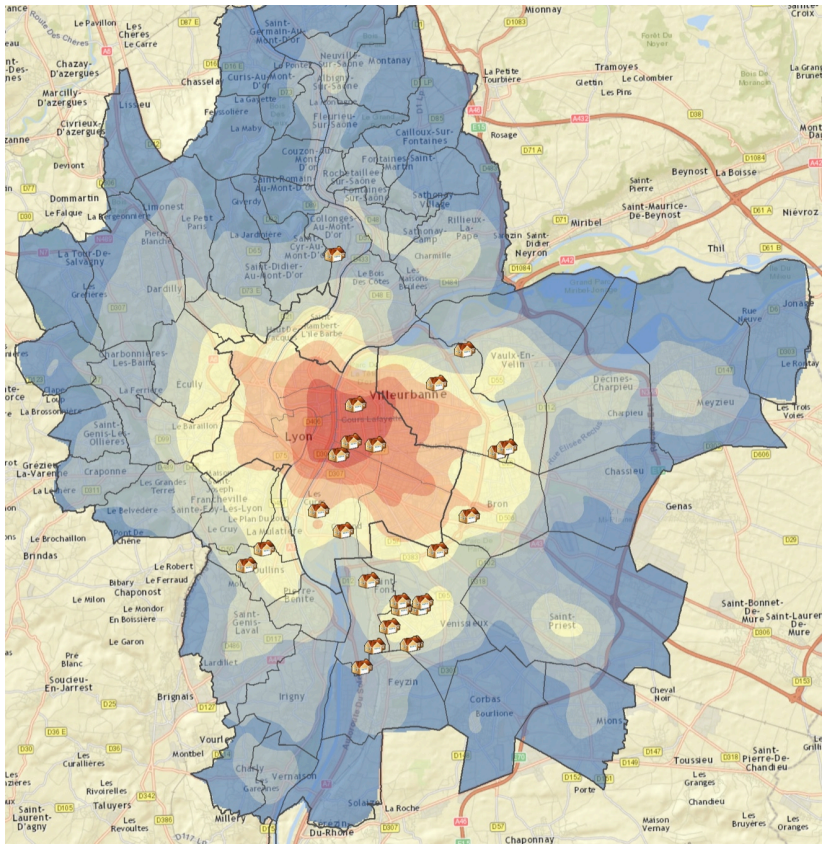


Fig.5.1 – La localizzazione residenziale degli intervistati nella città metropolitana di Milano (Fonte: nostra elaborazione su dati questionario).

Fig.5.2 – La localizzazione residenziale degli intervistati nella metropoli di Lione (Fonte: nostra elaborazione su dati questionario).



Nelle tabelle 5.1 e 5.2 è possibile approfondire le caratteristiche della localizzazione residenziale degli intervistati, un fattore che nel quadro teorico della ricerca riveste un

ruolo importante nell'influenzare la mobilità e l'accesso degli individui. Nella prima (Tab.5.1), le residenze delle persone intervistate sono state suddivise in base al valore dell'indice di accessibilità spaziale potenziale alle opportunità. Per integrare l'analisi spaziale quantitativa presentata nel capitolo precedente con quella qualitativa, infatti, abbiamo selezionato individui che abitassero in aree appartenenti alle differenti classi di accessibilità individuate, in modo da poter comprendere l'effetto di questa variabile sull'accesso alla città degli individui. Nella Tab.5.2, inoltre, gli intervistati sono stati suddivisi per Comune di residenza e cerchia metropolitana. Nella tabella abbiamo inserito anche la classe di valori dell'indice GIS in cui l'indirizzo degli intervistati ricade e, come si può osservare, emerge l'importanza di aver considerato i risultati dell'analisi spaziale nel processo di selezione, visto che le situazioni interne alla singola cerchia o al singolo Comune sono differenti.

Tab.5.1 – Le residenze degli intervistati suddivise in base al valore dell'indice GIS di accessibilità spaziale potenziale (Fonte: nostra elaborazione su dati questionario).

Classe di accessibilità spaziale potenziale (GIS)	Milano	Totale
Bassa	8	9
Media	10	12
Alta	8	4
Totale	26	25

Tab.5.2 – La suddivisione del campione per cerchia metropolitana, Comune di residenza e classe di accessibilità spaziale potenziale (Fonte: nostra elaborazione su dati questionario).

Cerchia	Comune di residenza	Indice GIS (3 classi)	
		v.a.	v.a.
Centro	Milano	alta	8
		media	5
	Cinisello Balsamo	1	1
I corona	San Donato Milanese	1	1
	Sesto San Giovanni	3	3
	Gessate	1	1
II corona	Lachiarella	1	1
	Mediglia	1	1
	Pantigliate	1	1
	Sedriano	1	1
	Settala	2	2
	Trezzo d'Adda	1	1
	Centro	Lyon	alta
media			2
Villeurbanne		media	3
		bassa	1
I corona	Bron	1	1
	Oullins	2	1
	Roanne	1	1
	Saint-Pons	1	3
II corona	Vénissieux	media	4
		bassa	4
II corona	Collonges au Mont d'Or	1	1

Per quanto riguarda le proprietà individuali, il campione si suddivide innanzitutto in individui che sono inclusi in maniera flessibile nel mercato del lavoro oppure che sono esclusi da esso. In generale, inoltre, la flessibilità lavorativa si associa a dei bassi redditi garantiti dall'attività professionale, che però non sempre sono il segno di una precarietà economica, in quanto in molti casi questa è controbilanciata dalle maggiori risorse disponibili ad altri componenti del nucleo familiare, che essi siano coniugi, compagni, familiari o altri conviventi.

Visto che tra gli intervistati ci sono sia disoccupati, sia lavoratori flessibili che vivono qualche forma di precarietà oltre a quella lavorativa, si può affermare che il campione si caratterizza comunque per una preponderanza delle situazioni di vulnerabilità sociale, soprattutto nel caso lionese, in cui l'accesso agli intervistati è avvenuto principalmente tramite organizzazioni del Terzo settore o i servizi attivi del lavoro. Partendo da questa suddivisione legata alla sfera economica e lavorativa, l'obiettivo è stato poi quello di differenziare internamente il campione individuando dei casi eterogenei rispetto ad alcune

Tab.5.3 – Alcune caratteristiche del campione totale (Fonte: nostra elaborazione sui questionari).

Tab.5.4 - Le caratteristiche di base del campione nei due casi

variabili socio-anagrafiche (di base, quali l'età, il sesso, la composizione del nucleo familiare, il titolo di studio).

Nella Tab.5.3 è illustrata la divisione del campione totale per alcune variabili, mentre nella Tab.5.4 le stesse proprietà sono considerate a livello di singolo caso di studio. Come si può osservare, in generale il campione presenta una più grande proporzione di individui residenti nelle aree più centrali e di donne, soprattutto a Lione, mentre a Milano più dei due terzi degli intervistati vive in una casa di proprietà (propria o di un familiare).

	v.a.	%
Milano	26	51
Lione	25	49
Occupato	27	53
Disoccupato	23	45
Maschio	23	45
Femmina	28	55
20-29 anni	7	14
30-34 anni	11	22
35-44 anni	13	25
45-49 anni	11	22
50 anni e più	8	16
Solo/a	6	12
Coppia	12	23
Coppia con figli	15	30
Mono-genitore	6	12
Con altri	12	23

	Milano		Lyon		Tot.
	v.a.	%	v.a.	%	
Occupato	13	50	14	56	27
Disoccupato	13	50	10	40	23
Maschio	14	54	9	36	23
Femmina	12	46	16	64	28
Solo/a	4	15	2	8	6
Coppia	6	23	6	24	12
Coppia con figli	8	31	7	28	15
Mono-genitore	2	8	4	16	6
Con altri	6	23	6	24	12
20-29 anni	3	11	4	16	7
30-34 anni	6	23	5	20	11
35-44 anni	8	31	5	20	13
45-49 anni	3	11	8	32	11
50 anni e più	6	23	2	8	8
Affitto	6	23	20	80	26
Proprietà	20	77	1	4	21
Affitto sociale	0	0	3	12	3

Per descrivere ulteriormente le caratteristiche del gruppo degli intervistati, nei successivi sotto-paragrafi si farà riferimento ai risultati dell'analisi dei dati raccolti tramite questionario³⁶, le cui sezioni andavano a indagare dimensioni centrali, quali il tipo e grado di precarietà esperita e le opzioni di mobilità e d'accesso disponibili e le condizioni d'accesso a queste opzioni. Nonostante questa fase sia per molti versi ancora descrittiva, essa costituisce la base per arrivare alla fase interpretativa, nel momento in cui si uniranno a queste considerazioni con quelle derivanti dall'analisi delle interviste semi-strutturate.

5.1.1 La precarietà lavorativa

Nel questionario sono state inserite quattro domande sulla precarietà lavorativa che hanno permesso di rilevare il posizionamento degli intervistati lungo i due assi della precarietà: da un lato, quello della stabilità/instabilità dell'impiego e, dall'altro, quello della soddisfazione/insoddisfazione lavorativa. In particolare, nel gruppo di domande sulla flessibilità del lavoro, due fanno riferimento all'esperienza d'instabilità occupazionale, in particolare alla durata dell'attuale contratto e al periodo di lavoro con contratti atipici, mentre la terza indaga le prospettive lavorative future, chiedendo tra quanto tempo si ritiene di dover cercare nuovamente lavoro. La quarta domanda, invece, fa riferimento alla percezione della propria condizione lavorativa, che può essere più o meno soddisfacente, in particolare chiedendo di definire con un'espressione il proprio lavoro (es. un lavoro di squadra; un inferno; una giungla; una passione; una corsa a ostacoli; un vicolo cieco; una routine; un'avventura).

Dalle risposte a queste domande è stato possibile giungere alla definizione di gruppi che si distinguono per una differente tipologia di precarietà. In primo luogo, i valori delle variabili sull'instabilità occupazionale («anni attuale lavoro»; «anni di lavoro con contratti atipici») e sulle prospettive lavorative future («nuova ricerca di lavoro») sono stati ricodificati in modo da ottenere nuove variabili con uno stesso intervallo (0-5) di valori, che sono state poi sommate in un indice di instabilità del lavoro, a sua volta ricodificato in tre classi ordinali di valori (alto, medio, basso) per esprimere il diverso grado di flessibilità esperita dagli individui.

Una simile operazione di ricodifica è stata effettuata anche per la variabile sulla percezione della propria condizione lavorativa, in modo da disporre di un indice di insoddisfazione del lavoro. Dopo aver incrociato l'indice relativo all'instabilità del lavoro

³⁶ Per poter visionare il questionario utilizzato si rimanda all'appendice del presente lavoro. Le domande sulla precarietà lavorativa sono contrassegnate dai codici A.6A, A.10, A.11 e A.12.

con quello sull'insoddisfazione lavorativa, abbiamo costruito una tipologia di precarietà legata al lavoro che è rappresentata in Tab.5.5. È da sottolineare che ai disoccupati è stato attribuito il valore di massima precarietà per ogni indice, essendo i disoccupati delle persone escluse dal lavoro che non possono quindi trovare soddisfazione nel e dal lavoro.

Tab.5.5. Le diverse situazioni di precarietà lavorativa con l'analisi delle variabili presenti nel campione (Fonte: nostra elaborazione). In oltre, rispetto alla suddivisione «emersa» è stato aggiunto il gruppo «inserimento lavorativo», che in Francia³⁷ è una tipologia contrattuale che si rivolge alle fasce della popolazione maggiormente escluse dal lavoro e più precarie in senso sociale, la cui situazione si differenzia dalle altre.

Come si osserva, il campione lionese si caratterizza per avere un maggior numero di intervistati in situazione di alta precarietà (in inserimento) e quello milanese per una proporzione superiore di lavoratori mediamente instabili o insoddisfatti.

Tipologia precarietà lavorativa	Milano	Lione	Totale
Stabili, soddisfatti	1	0	1
Instabili, soddisfatti	6	7	13
Mediamente instabili e insoddisfatti	6	1	7
Disoccupati, instabili e soddisfatti	13	11	24
In inserimento	0	6	6
Totale	26	25	51

Un altro elemento descrittivo della condizione lavorativa degli intervistati è deducibile dalla Tab.5.6 in cui il tipo di precarietà è stato incrociato con il principale ambito economico in cui lavorano, o hanno lavorato per l'ultima volta, gli intervistati. Innanzitutto, si nota che gli intervistati si caratterizzano per un rapporto precario o per un'esclusione da mercati del lavoro che fanno riferimento a settori trainanti le economie metropolitane, come quello dei servizi alle imprese, della cultura e della conoscenza, del commercio, del terziario. In entrambe le città, inoltre, la maggior parte dei lavoratori nel sociale o nel settore della cultura e conoscenza si caratterizza per un'instabilità del lavoro e una soddisfazione per il lavoro, mentre i facchini per instabilità dell'impiego e disoccupazione, come il settore industriale. Interessante notare che i lavori *en insertion* si concentrano nel campo dei servizi alle imprese a bassa qualifica (pulizie), un fatto che

³⁷ Per approfondire il tema dei contratti *en insertion* in Francia si rimanda alla pagina <http://www.emploi.gouv.fr/thematiques/insertion-par-activite-economique>, vista il 31 marzo 2015.

rispecchia l'offerta di lavori a bassa qualifica tipica del settore dell'economia sociale e solidale.

Tipologia di precarietà lavorativa per macro-settore di attività	Commercio	Terziario	Sociale	Industria	Edilizia	Conoscenza, cultura	Pulizie	Facchini	Totale
TOTALE									
Stabili, soddisfatti			1						1
Instabili, soddisfatti	1		6	1		3	1	1	13
Mediamente instabili e insoddisfatti	1	3	1			1	1		7
Disoccupati, instabili e insoddisfatti	3	6	1	6	1	3	1		23
In inserimento			1	1			4	2	6
Totale	5	9	10	8	1	7	7	3	50
MILANO									
Stabili, soddisfatti			1						1
Instabili, soddisfatti	1		2			2		1	6
Mediamente instabili e insoddisfatti		3	1			1	1		6
Disoccupati, instabili e insoddisfatti	2	5	1	2		1		2	13
Totale	3	8	5	2		4	1	3	26
LIONE									
Instabili, soddisfatti			4	1		1	1		7
Mediamente instabili e insoddisfatti	1								1
Disoccupati, instabili e insoddisfatti	1	1		4	1	2	1		10
In inserimento			1	1			4		6
Totale	2	1	5	6	1	3	6		24

ab.5.6 – Le
'onte: nostr

Per quanto riguarda i disoccupati, a Milano essi si ritrovano senza occupazione da un lungo periodo³⁸, magari interrotto da qualche breve attività lavorativa, oppure hanno perso il lavoro dopo lunghi periodi di attività nelle stesse imprese, soprattutto per gli effetti della crisi del 2008, che in alcuni casi ha condotto al fallimento dell'impresa. Tra chi è stato escluso dal mercato del lavoro in tempi più recenti, molti sono impiegati, in particolare nel settore privato, ma anche rappresentanti o addetti alle vendite. Inoltre, il gruppo di disoccupati è prevalentemente adulto, mentre quello degli occupati è sensibilmente più giovane. Chi ha un lavoro nel settore sociale (es. operatori sociali, educatori), della conoscenza (es. ricercatori) o della cultura (es. fotografi) deve spesso svolgere più attività

³⁸ Si ricorda che gli istituti statistici Eurostat, Insee e Istat convergono nel definire come disoccupati di lunga durata le persone in cerca di occupazione da più di 12 mesi. Per approfondimenti si rimanda alle pagine http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Long-term_unemployment, <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/chomeur-de-longue-duree.htm>, http://www3.istat.it/cgi-bin/glossario/voce.pl?Person_1, visti il 2 aprile 2015.

lavorative, anche in settori diversi. In particolare, i precari del sociale e della cultura hanno una forte mobilità geografica legata al lavoro (es. più sedi di lavoro in una giornata).

A Lione, come accennato, vi è un gruppo di occupati *en insertion* che si caratterizza per una più forte precarietà sociale e per essere assistiti dalle istituzioni del welfare. Queste persone sono per lo più adulte, ma ci sono anche dei giovani. I lavori svolti sono a bassa qualifica e hanno una diversa mobilità geografica: infatti, chi è nel settore delle pulizie ha anche più sedi di lavoro, ma tutte all'interno del comune di residenza, mentre i lavoratori dell'edilizia o dell'industria hanno il luogo di lavoro in nuove zone di attività (es. Saint-Priest, Décines-Charpieu) localizzate al di fuori dei centri urbani e spesso poco servite dal trasporto pubblico. Gli altri occupati, invece, sono più giovani e si concentrano nel settore sociale, nel commercio o nel terziario. Infine, c'è un gruppo di persone senza lavoro che però nel momento in cui si è svolta l'intervista era in un periodo di formazione professionale nel settore industriale (es. operai specializzati) o nel settore dei servizi alle imprese (es. pulizie).

5.1.2 Le opzioni di mobilità e di accesso a disposizione dei precari

A più riprese si è fatto riferimento alla necessità di considerare l'attore individuale, con i suoi obblighi, risorse, competenze, abitudini e progetti, per comprendere appieno la relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale. In questo paragrafo si inizierà ad esaminare uno di questi fattori, ovvero quello della disponibilità di mezzi di trasporto e di comunicazione. Attraverso il questionario, infatti, è stato possibile raccogliere molti dati sul potenziale di mobilità degli individui.

Innanzitutto, data la dipendenza dall'automobile che caratterizza le città contemporanee, ci si è focalizzati sulla disponibilità di mezzi di trasporto motorizzati, ovvero di automobili, moto e scooter, all'interno del nucleo familiare. Per tenere conto, non solo della presenza, ma anche delle condizioni d'accesso ai mezzi motorizzati, la quantità di auto e moto disponibile in famiglia, è stata rapportata al numero di patenti di guida valide³⁹. In Fig.5.3 la disponibilità di mezzi di trasporto motorizzati, ricodificata in una variabile⁴⁰ ordinale a tre stati (bassa, media, alta), è stata incrociata con altre caratteristiche individuali come il

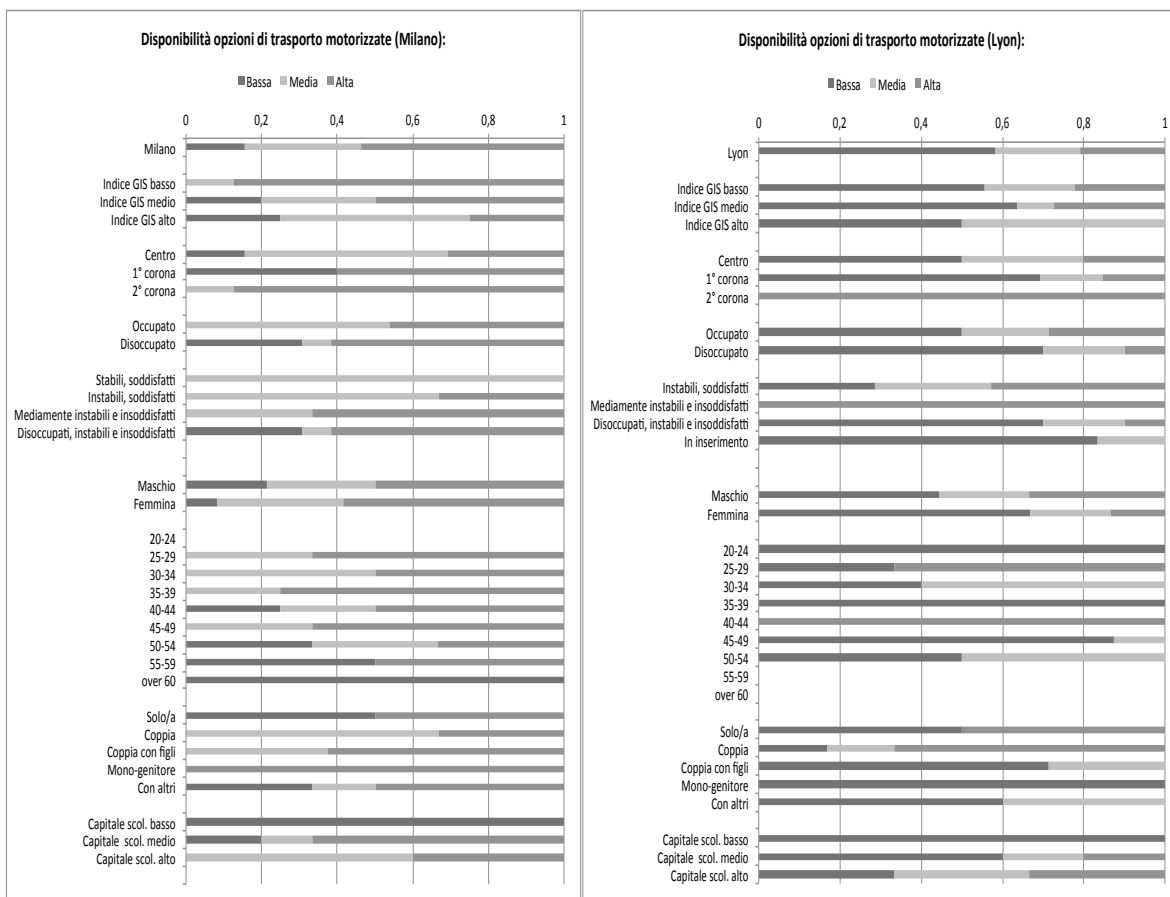
³⁹ Per sintetizzare i dati raccolti con il questionario nell'indice tipologico "disponibilità di mezzi di trasporto" si è seguita una procedura già proposta da Melzi (2011). Nello specifico, questa procedura è stata applicata per la disponibilità di mezzi motorizzati, alternativi (trasporto pubblico e bicicletta) e totale.

⁴⁰ La procedura di costruzione dell'indice di potenziale d'accesso è spiegata in appendice al presente lavoro al punto 1 della sezione metodologica «Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi».

livello di opportunità offerto nella prossimità della residenza, la condizione occupazionale, il tipo di precarietà esperita e altre variabili socio-anagrafiche di base.

Pur restando a un livello descrittivo, la figura riesce a evidenziare che il potenziale di mobilità si distribuisce in modo ineguale tra i precari intervistati. Nel complesso le persone incontrate a Milano hanno una disponibilità maggiore di opzioni motorizzate rispetto a quelle di Lione, dove più della metà degli individui ha una bassa disponibilità. Inoltre a Milano, coloro che risiedono in aree a bassa offerta di opportunità e più lontane dal centro hanno a disposizione più mezzi di trasporto motorizzati, mentre a Lione ciò è vero solo nel caso di chi abita nella seconda cintura. Nei due casi, è interessante notare che le persone che si trovano in una situazione di più alta precarietà, disoccupati, instabili, insoddisfatti e in inserimento, o che hanno un titolo di studio più basso si distinguono per avere a disposizione una minor gamma di mezzi motorizzati rispetto agli altri intervistati, un dato che evidenzia che, potenzialmente, questo gruppo potrebbe caratterizzarsi per una vulnerabilità non solo lavorativa, ma anche di mobilità. Infine, è da segnalare che

fig.5.3 – Le opzioni di trasporto motorizzate disponibili ai precari a Milano (a sinistra) e a Lione (a destra) suddivise per alcune proprietà demografiche, lavorative e socio-anagrafiche (l'anzianità del lavoro è il colore scuro). Le persone che hanno una disponibilità bassa è maggiore rispetto agli altri.



Con il questionario è stata rilevata anche la disponibilità di opzioni di trasporto alternative, ovvero trasporto pubblico e biciclette. In questo caso, il numero di abbonamenti, almeno mensili, al trasporto pubblico è stato sommato alla quantità di biciclette funzionanti e successivamente rapportata al numero di componenti del nucleo familiare⁴¹. In questo caso, all'interno del nostro campione non si evidenziano peculiarità tranne per Milano, dove la disponibilità di mezzi alternativi aumenta per gli intervistati che risiedono nelle aree centrali della città metropolitana.

Successivamente, questi due indici sono stati incrociati per costruire un indice⁴² tipologico di disponibilità totale di mezzi di trasporto (Fig.5.4). Osservando la distribuzione di queste opzioni si nota che i precari incontrati a Milano si caratterizzano per una disponibilità più alta rispetto a Lione. Inoltre, si vede che nei due casi di studio alcuni individui tra i più precari hanno a disposizione minori opzioni di trasporto, così come parte delle persone con un capitale scolastico più basso. Pur non potendo inferire statisticamente al di fuori del nostro campione, questi dati fanno emergere la presenza tra le persone incontrate di soggetti che cumulano delle vulnerabilità nell'ambito del lavoro, della mobilità e dell'accessibilità: per esempio, questo è il caso di cinque precari, la maggior parte di Lione, che risiedono in zone a bassa offerta di opportunità e che hanno una minor disponibilità di mezzi di trasporto per poter accedere ai servizi e alle attività localizzate in altre aree della metropoli, oppure di sette persone che hanno a disposizione poche opzioni di trasporto e che sperimentano le più forti situazioni di precarietà.

⁴¹ La procedura di costruzione dell'indice di potenziale d'accesso è spiegata in appendice al presente lavoro al punto 2 della sezione metodologica «Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi.

⁴² La procedura di costruzione dell'indice di potenziale d'accesso è spiegata in appendice al presente lavoro al punto 3 della sezione metodologica «Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi.

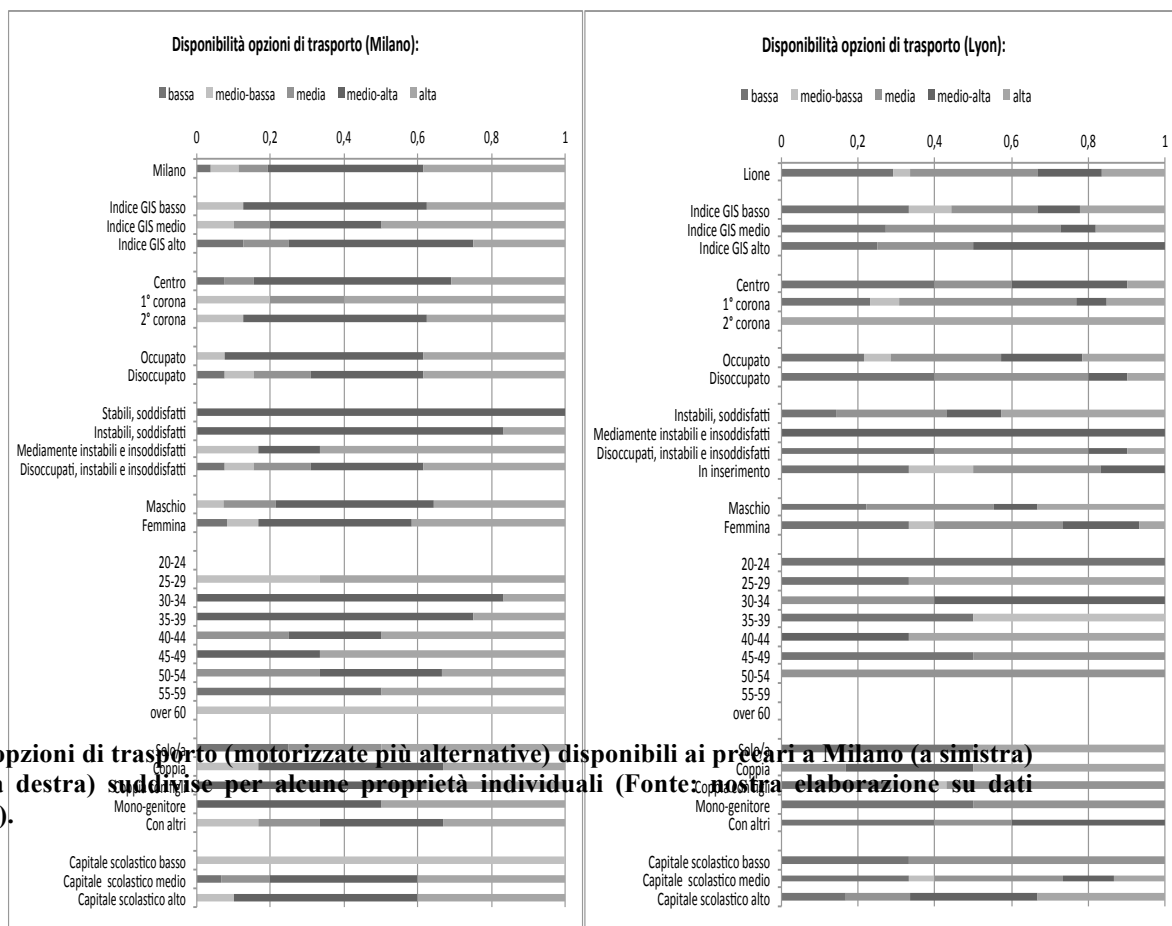


Fig.5.4 - Le opzioni di trasporto (motorizzate più alternative) disponibili ai precari a Milano (a sinistra) e a Lyon (a destra) suddivise per alcune proprietà individuali (Fonte: nostra elaborazione su dati del questionario).

Considerando la disponibilità di mezzi di comunicazione⁴³, l'immagine del potenziale di mobilità dei precari che è stata delineata viene parzialmente ridefinita, visto che la quasi totalità delle persone con minori opzioni di trasporto si caratterizza per disporre di una più ampia gamma di opzioni di mobilità virtuale, ossia pc, reti internet, telefoni, cellulari e smartphone: solo un caso, infatti, si distingue per risiedere in un'area con bassa offerta di opportunità e per avere basse opzioni di trasporto e di comunicazione, mentre un altro ha una bassa disponibilità di mezzi di trasporto e di comunicazione, ma vive in una zona con un valore alto dell'indice GIS.

Un altro tema che è stato possibile indagare attraverso i dati raccolti con il questionario è quello delle condizioni d'accesso alle opzioni di trasporto e di comunicazione, visto che il solo disporre di una risorsa non dice nulla sulla facilità o difficoltà di un suo utilizzo. Alcune condizioni d'accesso sono già all'interno degli indici che abbiamo presentato: ad esempio, i mezzi di trasporto motorizzati sono stati rapportati al numero di licenze di guida

⁴³ La procedura di costruzione dell'indice di potenziale d'accesso è spiegata in appendice al presente lavoro al punto 4 della sezione metodologica «Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi».

presenti nel nucleo familiare, mentre i mezzi alternativi e quelli di comunicazione al numero di componenti della famiglia. Nel questionario altre due domande, che chiedevano se e con quale frequenza nell'ultimo mese si fossero incontrate delle difficoltà a usare i mezzi di mobilità perché utilizzati da altri componenti della famiglia, hanno permesso di rilevare le condizioni d'accesso alle opzioni. In generale, è un quarto del campione che dichiara di aver avuto difficoltà ad accedere alle opzioni di mobilità e la maggior parte riguarda i mezzi di trasporto motorizzati. Le situazioni problematiche sono però sporadiche (una volta al mese o una volta ogni due settimane), mentre sono solo due i casi che dichiarano di incontrare quotidianamente delle difficoltà, nonostante abbiano a disposizione un livello medio o medio-alto di opzioni. In altri termini, nell'analisi del potenziale di mobilità si conferma proficuo tenere contemporaneamente conto sia delle opzioni che delle condizioni di accesso alle opzioni.

5.1.3 Il potenziale d'accesso a disposizione dei precari

Fino a questo momento si sono considerate alcune componenti del potenziale di mobilità o motilità. Come si è visto nella parte teorica, però, l'accessibilità non si limita a una questione di mobilità: infatti, nel caso in cui si abitasse in un isolato con un'offerta di opportunità che riesca a soddisfare i bisogni degli individui, i mezzi di trasporto non sarebbero più necessari e sarebbe sufficiente muoversi a piedi per un intervallo temporale che di solito non viene rilevato dalle survey (che considerano gli spostamenti a piedi superiori ai 15-20 minuti).

Per arrivare a un quadro maggiormente sintetico sul potenziale d'accesso che tenesse conto della relazione tra mobilità e prossimità, è stato costruito un indice additivo⁴⁴ che risulta dalla combinazione delle opzioni di mobilità (trasporto + comunicazione)⁴⁵ con le opzioni di accesso alle opportunità (indice GIS). Inoltre, per includere la dimensione temporale dell'accessibilità nell'analisi del potenziale di accesso, che altrimenti avrebbe incluso solo una stima dell'accessibilità spaziale potenziale, nella costruzione dell'indice sono stati uniti anche le informazioni relative ai tempi di accesso a piedi alle più vicine fermate/stazioni del trasporto pubblico (bus, tram, metro, treno) e ai tempi di accesso a piedi a una serie di servizi/opportunità (supermercato, alimentari, medico generalista,

⁴⁴ La procedura di costruzione dell'indice di potenziale d'accesso è spiegata in appendice al presente lavoro al punto 7 della sezione metodologica «Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi.

⁴⁵ La procedura di costruzione dell'indice di potenziale d'accesso è spiegata in appendice al presente lavoro al punto 5 della sezione metodologica «Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi.

farmacia, ospedale, scuole, poste, biblioteca, centro sportivo o ricreativo e giardino pubblico)⁴⁶.

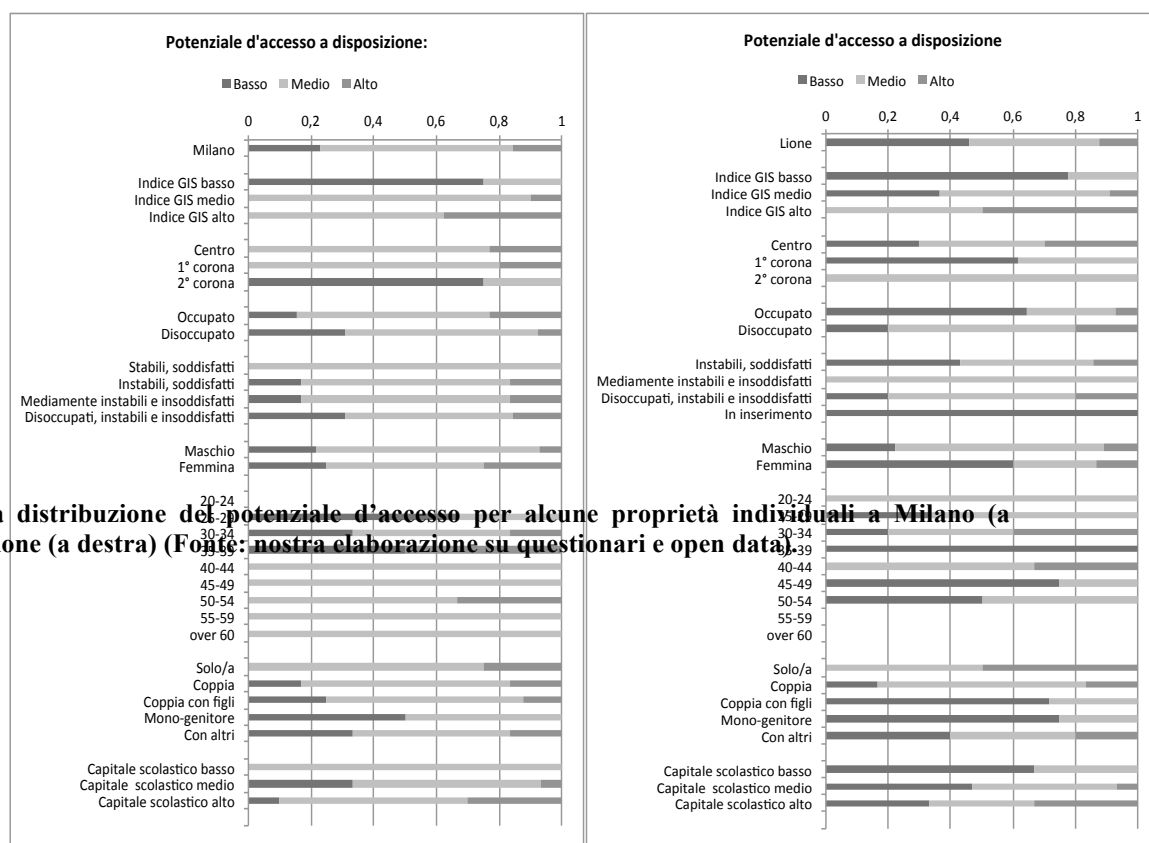


Fig.5.5 – La distribuzione del potenziale d’accesso per alcune proprietà individuali a Milano (a sinistra) e Lione (a destra) (Fonte: nostra elaborazione su questionari e open data).

In Fig.5.5 l’indice relativo al potenziale d’accesso individuale è stato incrociato con alcune variabili di base. In generale, la considerazione di molteplici dimensioni fa diminuire il potenziale disponibile agli intervistati. Una differenza sta nel fatto che, nel caso degli intervistati di Milano, chi abita nelle aree centrali vede aumentare il proprio potenziale d’accesso, mentre a Lione vede diminuirlo. Sempre in riferimento alla localizzazione residenziale, il gruppo di chi abita nella seconda corona milanese si caratterizza per una diminuzione del potenziale d’accesso e i lionesi della prima corona vedono il proprio potenziale aumentare. Inoltre, dalla figura si nota che tra gli occupati di Lione vi sia una consistente proporzione di persone con potenziale d’accesso basso che corrisponde in parte ai lavoratori in inserimento. A Milano, infine, con la considerazione di più dimensioni gli intervistati più anziani (55 anni e più) vedono il proprio potenziale

⁴⁶ La procedura di costruzione dell’indice di potenziale d’accesso è spiegata in appendice al presente lavoro al punto 6 della sezione metodologica «Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi».

migliorare. In una prospettiva legata al tema della vulnerabilità, sono otto i casi che associano un basso potenziale di accesso a una forte precarietà lavorativa, di cui quattro sono lavoratori *en insertion*, mentre nel caso di Milano chi presenta queste caratteristiche è giovane e risiede nelle fasce più periferiche della città metropolitana. Sono due, invece, le persone che hanno anche un basso capitale scolastico e quindi cumulano scarse risorse in ogni dimensione fin qui considerata.

In questo paragrafo si sono descritte le principali caratteristiche degli intervistati per quanto riguarda la condizione lavorativa e di precarietà, e si è analizzata la distribuzione e diversificazione del potenziale di mobilità e di accesso nel gruppo di precari, facendo principalmente uso dei dati del questionario. Altri fattori e processi sono invece stati analizzati grazie al materiale raccolto tramite le interviste semi-strutturate. Nei prossimi paragrafi, i risultati dell'analisi del contenuto di queste interviste verranno integrati a quelli finora evidenziati per poter iniziare a dare risposte agli interrogativi di ricerca.

5.2 L'(in)accessibilità alla città dei precari

La descrizione delle caratteristiche del campione ha fatto emergere una diversità di condizioni che si nasconde sotto la comune appartenenza al mondo dei lavoratori flessibili o degli esclusi dal lavoro. Rispetto al tema dell'accessibilità, si è visto come la considerazione di molteplici fattori, dall'offerta di opportunità del territorio alle risorse individuali di mobilità, evidenzia una diversificazione interna al gruppo di precari intervistati. Nell'ottica della ricerca, questa eterogeneità ha offerto la possibilità di concentrarsi sulla relazione tra accessibilità e precarietà e di cogliere i differenti modi in cui la mobilità e l'accesso si associano alle situazioni di precarietà e, viceversa, su come la precarietà, lavorativa e sociale, influenzi la mobilità e l'accesso alla città degli individui. Inoltre, questa diversità ha permesso di comprendere come i diversi contesti socio-territoriali, le differenti risorse, competenze e definizioni della situazione si traducano in diversificate difficoltà d'accesso, cui i precari rispondono in modo peculiare.

Per restituire questa complessità, nei sotto-paragrafi che seguono si inizierà ad esaminare il ruolo della mobilità e dell'(in)accessibilità nel garantire la possibilità di partecipare ad ambiti importanti in un'ottica di inclusione sociale, in particolare quello del lavoro. Successivamente, si analizzeranno le modalità in cui le differenti situazioni di

precarietà influenzino le pratiche di mobilità e varie dimensioni⁴⁷ dell'accesso alla città degli individui.

5.2.1 L'accessibilità alle opportunità e ai legami sociali

Il tema dell'accessibilità ai servizi di prossimità o essenziali è stato affrontato da più punti di vista nel corso delle interviste, in particolare andando a indagare la loro distanza in termini spaziali e temporali, la percezione che gli individui hanno della varietà e qualità dei servizi offerti, le difficoltà incontrate per raggiungerli. Approfondendo questo aspetto lo scopo era quello di capire quanti e quali bisogni di accesso potessero essere soddisfatti nella prossimità della residenza, a prescindere dal livello di motorizzazione degli individui.

Nella quasi totalità dei casi è emerso che i contesti territoriali in cui risiedono gli intervistati, pur variando per l'offerta di opportunità, riescono comunque a garantire un buon accesso di base, con particolare riferimento ai servizi che sono stati considerati dalla ricerca come approssimazioni dell'accessibilità ad ambiti centrali per l'inclusione, quali la salute, l'educazione, il commercio e il tempo libero:

Poi fortunatamente per fare le commissioni... tutti i servizi, farmacia, medico, poste, banca, ci sono a Lachiarella... Che poi qui in 10 minuti a piedi sei dall'altra parte del paese (L., uomo, 46 anni)

Tutto sommato siamo abbastanza serviti... I servizi ci sono tutti (F., donna, 43 anni)

È un paese tranquillo, ma comunque c'è tutto: la scuola, la banca, la posta...le cose di base ci sono (V., uomo, 33 anni)

J'ai tout sur place [...] on a tout quoi (A., donna, 47 anni)

On a ce qu'il faut ! (O., uomo, 52 anni)

Anche nei contesti più sprovvisti di servizi, le opportunità sono percepite come accessibili, anche se in alcuni casi viene sottolineata la necessità di spostarsi per poter soddisfare i propri bisogni di accessibilità:

Vers chez moi il y a rien! Il faut se déplacer, chez moi il y a rien! [...] De toute façon, je suis pas loin de partout: en 10 minutes je suis à la crèche, à 15 minutes il y a l'école primaire, c'est pareille pour le PIVO...20 minutes de marche et je suis partout, parce que Oullins est bien desservi (S., donna, 37 anni)

⁴⁷ Nel corso dell'analisi si è fatta particolare attenzione alle dimensioni dell'accessibilità che sono emerse nel capitolo 2 paragrafo 2.4 del presente lavoro. Per una sintesi si veda la Fig.2.7.

La qualité des services est moyenne parce qu'on habite à côté d'une grande ville [...] à vol d'oiseau c'est pas loin, mais en termes de temps c'est long, pour aller au supermarché, à faire l'essence, à la poste. Bon, après c'est pas une longueur invivable (V., uomo, 28 anni)

Les services sont bien, mais pas dans notre quartier, franchement, quand on a des courses c'est catastrophique (N., donna, 46 anni)

Il livello di servizi direi scarso [...] non c'è quasi niente [...] questo è uno dei posti peggiori d'Italia, io conosco altre città, ho girato, qua non c'è offerta, è un paese dormitorio, tutti vanno a Milano a lavorare e tornano a dormire. C'è un bar ma alle 19:30 è chiuso (M., uomo, 32 anni)

Se la garanzia di un'accessibilità di base è una caratteristica che accomuna i contesti territoriali, in seguito l'offerta di opportunità si distribuisce in maniera diseguale e la percezione di chi abita nelle aree più centrali evidenzia l'importanza della varietà e densità di opportunità nel garantire alti livelli di accesso:

Mon quartier est top, très, très bien ! J'habite le quartier le mieux de Lyon, parce que je suis à côté de la Gare Part-Dieu, j'ai la ligne A du métro ou la ligne B, si je marche jusqu'au Brotteaux. J'ai beaucoup des possibilités. J'al le parc, je suis pas loin de l'Hôtel de Ville, avec tous les équipements culturels qui sont là (T., donna, 31 anni)

Dove vivo io è una posizione ottima perché è attaccata a Centrale [...] sono vicinissimo alla fermata della metro perché ho sia la Verde che la Rossa...sono 5 minuti a piedi. In 15 minuti a piedi sono ai giardini pubblici, uno dei parchi più grandi di Milano [...] sono in una zona buona! (L., uomo, 37 anni)

Del mio quartiere sono soddisfatta perché è ben servito... E comunque l'ho scelto anche per questo: perché è servito dai mezzi e perché ci sono molti servizi (A., donna, 36 anni)

Moi je crois qu'on habite le plus beau quartier de Lyon, donc...Il y a quand même beaucoup des commodités, on a pas mal des équipements culturelles, cinéma, théâtre, il y a plein des petites épiceries, librairies, bibliothèques, il y a Jean Macé juste à côté. Non, je trouve que Lyon 7ème est bien desservi (M., donna, 30anni)

In generale, il fatto che sia a Milano che a Lione venga garantito un buon accesso alle opportunità definibili come essenziali è un risultato che trova conferma in un'altra ricerca condotta in Francia e in Gran Bretagna (Coutard *et al.* 2002), che ha evidenziato l'esistenza di un differente modello di città nei due Paesi. Da un lato, le città anglosassoni, in cui l'accessibilità è fortemente dipendente dall'automobile, dall'altro, le città francesi, dove la dipendenza è più locale per il minor bisogno di spostarsi dovuto alla minor dispersione delle opportunità. Visto che Milano presenta su questo aspetto le stesse

caratteristiche di Lione, si può affermare che dai risultati della ricerca anche il caso di Milano faccia parte del modello di città a dipendenza locale.

L'accessibilità si differenzia in base alle opportunità e agli ambiti che vengono presi in considerazione. Così l'immagine di un'offerta nel complesso sufficiente a soddisfare i bisogni d'accesso nasconde alcune difficoltà che si manifestano per singoli servizi:

Oui, les autres activités elles sont centralisées parce que à coté il y a tout... Quand même ici on a pas des boucheries, traiteurs, charcuteries... (M., donna, 44 anni)

Per i servizi sanitari, commercio, non c'è nulla di cui lamentarsi [...] è tutto a portata di mano, però come tutta la fetta sud-ovest di Milano anche Quarto Cagnino soffre di una carenza di opportunità socio-aggregative sia di matrice privata che pubblica (M., uomo, 26 anni)

Le bureau de poste c'est loin, en temps surtout. Médecin et pharmacie ça va. Supermarché, le plus proche est à Caluire et effectivement on met un peu de temps (V., uomo, 28 anni)

Questa differenziazione nella distribuzione dell'accessibilità⁴⁸ ai singoli ambiti sociali si evidenzia anche analizzando i tempi di accesso alle opportunità dichiarati dagli intervistati. Ad esempio, se si prendono in considerazione solamente i servizi di vicinato e tenendo come punto di riferimento una soglia temporale alta di accessibilità pedonale, ovvero tra i 10-12 minuti, le opportunità che sono più frequentemente distanti, anche tra i 20-30 minuti, sono il medico generalista, l'ufficio postale, la biblioteca, i centri sportivi o socio-ricreativi. I precari che percepiscono i servizi come più lontani abitano prevalentemente nella banlieue o nell'ex territorio provinciale, ma ci sono anche casi di residenti nei comuni centrali, in aree con un valore dell'indice GIS relativamente più basso.

In un caso, un alto tempo di accesso alla scuola è dovuto agli effetti delle geografie prioritarie applicate in ambito scolastico e all'impossibilità di iscrivere propria figlia alla scuola media più vicina a casa:

Ma fille, aussi, pour aller au collège. Il y a un collègue à coté de chez moi, mais l'on pas acceptée, parce qu'il y a les zones, donc elle doit venir ici. L'autre collègue c'est à 3minutes à pied et là elle fait 5 arrêts de bus pour venir ici, c'est à l'inverse. Et elle marche 15 minutes à pied pour prendre le bus et après elle le trouve ou le trouve pas (N., donna, 46 anni)

⁴⁸ Per una visione dell'accessibilità spaziale potenziale a ogni singolo ambito alla scala della città metropolitana di Milano e della metropoli di Lione si rimanda alla sezione cartografica presente in appendice.

Le difficoltà incontrate per accedere a questi servizi fanno riferimento più a vincoli di natura temporale, soprattutto legati, come si vedrà, all'attività lavorativa (che più spesso si associa alla percezione di mancanza di tempo), alla non conciliazione tra orari del servizio e il proprio orario lavorativo. Se questo aspetto verrà approfondito nel paragrafo sugli effetti che la precarietà lavorativa ha sulle pratiche di mobilità e di accesso, è interessante accennare che episodi di rinuncia alle attività sono stati rilevati in riferimento all'ambito della salute. In particolare, sono le visite mediche che vengono più spesso rimandate per mancanza di tempo e ciò è principalmente dovuto alla non conciliazione tra tempi produttivi e tempi di cura della casa e dei figli, e riguarda soprattutto le donne, oppure all'impossibilità di assentarsi dal luogo di lavoro, o ancora perché i tempi lavorativi si espandono in altri tempi della vita quotidiana. Un altro ambito cui è più difficile accedere per mancanza di tempo è quello del tempo libero, ovvero le attività sportive, ricreative e culturali, e la sfera della reciprocità, ossia uscite con gli amici, visite ai genitori o ai parenti.

Sul tema del mantenimento dei legami forti (amici e familiari) attraverso forme di compresenza (Boden & Molotch 1994; Urry 2003), le persone con una rete di legami forti dispersa spazialmente e che risiedono nei piccoli centri urbani della periferia delle due città metropolitane possono fare meno affidamento sull'accessibilità indiretta, ovvero sulla possibilità di raggiungere i membri della propria rete senza spostarsi ma facendo spostare gli altri, a differenza di chi abita nelle aree centrali altamente accessibili con il trasporto pubblico che, invece, può mantenere i propri legami senza spostarsi attraverso un'accessibilità diretta:

Io a Lachiarella ho due amici...con cui esco, gli altri sono a Milano e nell'hinterland, ma è molto difficile che vengano a trovarmi. Se glielo propongo mi dicono "ma sei fuori?!" Poi sì, a volte d'estate vengono qui a farsi una cena, ma spesso sono io a dovermi muovere (L., uomo, 46 anni)

Abito vicino a Centrale, sono 15 minuti a piedi e infatti ci sono molti amici che passano da casa perché arrivano in Centrale e si appoggiano qui (L., uomo, 37 anni)

Per gran parte degli intervistati, comunque, la rete di legami forti è concentrata spazialmente, nel quartiere, nelle aree o nei comuni confinanti, quindi facilmente accessibile. La concentrazione dei legami forti nella prossimità è una caratteristica delle persone che abitano da più tempo nel quartiere oppure si è trasferito recentemente scegliendo consapevolmente il quartiere per la vicinanza alle amicizie e la non lontananza con i genitori. In entrambe le città, tra questo gruppo ci sono dei giovani adulti che

possono essere definiti come radicati nel quartiere non solo perché esso rappresenta un centro di attività e relazioni, ma anche perché queste persone fanno parte di associazioni, gruppi, cooperative, collettivi basati nel quartiere. Inoltre questo gruppo si caratterizza per un uso della città che avviene su più scale, dal quartiere alla città metropolitana, confermando una logica di accumulazione di pratiche (chi fa più attività nel quartiere fa anche un uso più elevato della città) già evidenziata da altre ricerche (Authier *et al.* 2001).

Nel gruppo di coloro che si distingue per avere i propri legami forti localizzati a prossimità delle aree di residenza ci sono anche casi di adulti oltre i 40-50 anni che vivono ancora con i genitori o i familiari, quindi con mobilità residenziale nulla. Lo spazio-tempo di attività di queste persone, che è stato possibile dedurre dalla narrazione delle attività settimanali, si caratterizza per un numero inferiore di attività e per uscite sporadiche dal comune di residenza. Sia a Milano che a Lione, inoltre, sono emersi dei casi che per la fragilità relazionale, la bassa mobilità e le scarse attività sembrano corrispondere alla figura dell'*insulaire* definita da Le Breton (2005). Questi soggetti maggiormente vulnerabili, che non superano le quattro unità, sono uomini adulti (oltre i 50 anni) e disoccupati, oppure donne, adulte, sole con figli. In generale, a Lione chi svolge meno attività, sia nel quartiere che altrove, sono soprattutto i disoccupati e le donne, tra i 35 e i 55 anni, con figli, mentre gli occupati, i giovani e i radicati svolgono più attività, come nel caso di Milano, dove in genere sono i disoccupati adulti ad avere uno spazio-tempo di attività meno esteso e vario.

5.2.2 L'accessibilità al e con il trasporto pubblico

L'ambito che risulta meno accessibile tra quelli considerati è quello del trasporto pubblico, a parte quello del lavoro. Una causa delle difficoltà d'accesso che è emersa nelle interviste riguarda le caratteristiche del sistema di trasporto pubblico, in particolare per quei precari che sono sprovvisti di mezzi motorizzati e della patente di guida. In molti casi, infatti, se gli intervistati dichiarano di avere un buon accesso ai servizi nella prossimità, allo stesso tempo evidenziano maggiori problematiche con il trasporto pubblico:

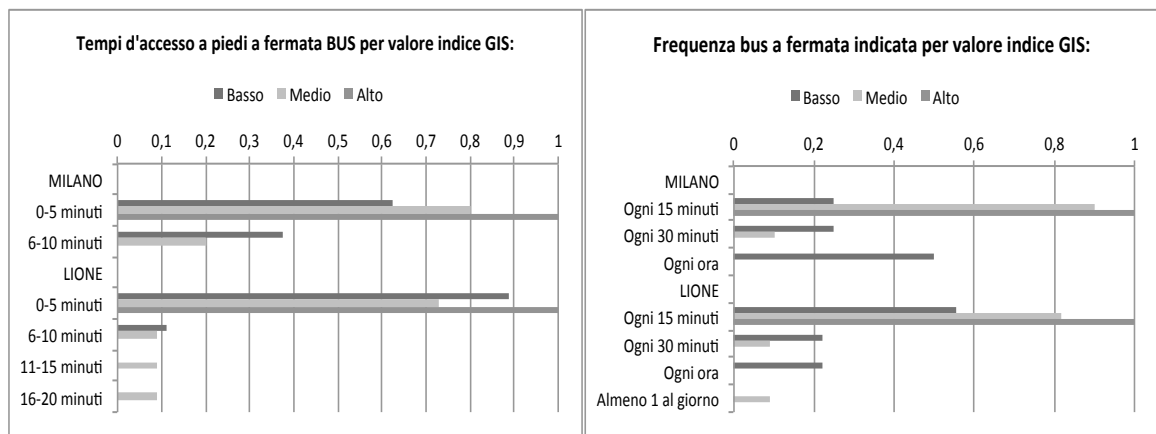
Le niveau des équipements est bien... Pour le bus il y a le temps d'attente, de fois on attend 10 minutes, de fois 30... (B., donna, 46 anni)

Le niveau des services est bon. L'offre de transports en commun c'est moyen parce qu'il n'y a pas souvent (R., uomo, 31 anni)

In linea di massima c'è tutto, ma per il trasporto pubblico, soprattutto i bus, il servizio non è affidabile (V., uomo, 33 anni)

Gli intervistati distinguono all'interno della rete di trasporti i mezzi più efficienti, metropolitana e tram, da quelli meno idonei a rispondere alle proprie esigenze di mobilità, i bus. Così, se l'accessibilità spaziale al trasporto pubblico, ad esempio alla fermata del bus, è buona, dove ovunque GIS è alta, l'opportunità di spostarsi è alta e così i mezzi pubblici per accedere ad altri servizi e aree della metropoli non è sempre disponibile nel corso della giornata, soprattutto nelle zone a bassa accessibilità spaziale potenziale (Fig.5.6), in cui ci sono individui che dichiarano che la frequenza del servizio è di un bus ogni 30 minuti, un'ora o di almeno uno al giorno.

Fig.5.6 – Tempi dichiarati di accesso a piedi alla fermata più vicina del bus e frequenza di passaggio alla fermata indicata per valore indice GIS (dati di natura aggregata e non di natura individuale del questionario).



In generale, in tutte le dimensioni dell'accessibilità che sono state approfondite nel secondo capitolo abbiamo riscontrato delle problematiche riferite all'ambito del trasporto pubblico. È bene sottolineare che queste difficoltà, che comunque non portano mai a situazioni di esclusione sociale tout court, non distinguono i precari dalle altre popolazioni urbane, dato che le stesse barriere d'accesso caratterizzano in generale i trasporti (Church *et al.* 2000). Se le peculiarità dei precari rispetto alla mobilità e l'accesso verranno analizzate più avanti, anche queste limitazioni d'accesso legate al trasporto pubblico possono rappresentare ulteriori vulnerabilità che si inseriscono in un quadro precario.

Le maggiori difficoltà sono espresse da chi è più dipendente dal trasporto pubblico perché non in possesso dell'automobile, non potendo permettersela, oppure da coloro che, pur avendo a disposizione l'automobile, la usano sporadicamente a causa dei costi ad essa associati, oltre che per il traffico, la carenza e il costo dei parcheggi e le limitazioni della

circolazione automobilistica che disincentivano il suo uso. A evidenziare alcuni fattori d'inaccessibilità attraverso la rete dei trasporti non sono solo i precari residenti in aree in cui l'offerta è più distante, ma l'insieme del campione, dimostrando la discrepanza generale tra i gradi di accesso garantiti dal sistema di trasporto pubblico e la domanda di mobilità espressa dagli abitanti nelle città contemporanee. Questo disequilibrio tra offerta e domanda di mobilità, inoltre, si evidenzia in due città che nei contesti nazionali di riferimento si distinguono per avere un sistema di trasporto pubblico tra i più efficienti (ISTAT 2012; SYTRAL 2015).

Varie dimensioni dell'inaccessibilità legata al trasporto pubblico sono state messe in luce durante le interviste. Innanzitutto, alcune difficoltà sono legate alla dimensione spaziale dell'accesso, visto che la rete del trasporto pubblico non permette di raggiungere tutte le destinazioni desiderate e spesso trasforma distanze percepite come spazialmente vicine in elevate distanze temporali:

È per questo che la macchina è più comoda in provincia. Perché non riesci a girartela con i mezzi, perché poi tutti i bus vanno verso Milano quindi se devi muoverti in altre direzioni è troppo un casino, ci sono troppi cambi... Ci metti una vita! (M., uomo, 32 anni)

Il y a des coins pas desservis [...] Par exemple, où j'habite c'est plus facile d'aller à Sainte-Foy qu'à aller à Feyzin, à Corbas ou à Saint Priest. À Saint Priest il y a le tramway, mais il y a des coins qu'ils sont pas accessible ! Aller à Lyon, dans le centre ça va, mais aller dans l'est, c'est pas ce pratique que ça (G., uomo, 51 anni)

Au centre de Lyon c'est vrai que c'est bien desservi, mais dehors... Mon compagnon, par exemple, quand il était en activité, il travaillait à Feyzin, donc c'est juste à coté... Et il mettait 45 minutes/1 heure au peu près, alors qu'en voiture c'est 10 minutes quoi, mais c'est une zone qui est extrêmement mal desservi (M., donna, 44 anni)

Se potessi arrivare in linea d'aria ci metterei meno di 5 minuti, ma devo superare il naviglio, quindi dal Giambellino devo andare fino in Barona, quindi faccio una C con i tratti paralleli molto lunghi e con i mezzi ci metto mezz'ora. Il ritorno è ancora più faticoso perché non c'è nulla che mi riporti indietro [...] spostarsi in linea d'aria di 500 m e dover prendere 3 mezzi è stressante, il movimento che esprime lo stress è quello: salire, fare 3 fermate, scendere, correre, salire, fare tre fermate, scendere... (S., uomo, 31 anni)

In linea d'aria non è lontanissimo ma con i mezzi ci metti 30 minuti mentre in auto ce ne vogliono 6 [...] Comunque fa strano perché hai la percezione che sia vicino e poi ci impieghi tantissimo... (M., uomo, 26 anni)

Moi, je l'utilise peu parce que avec les transports en commun j'y mets 2-3 fois plus de temps, mais sinon pour aller à Lyon c'est bien desservi (A., donna, 27 anni)

Altre problematiche si manifestano rispetto alla dimensione temporale dell'accessibilità. In primo luogo, l'essere dipendenti dal trasporto pubblico non permette un facile accesso alle attività notturne che queste siano lavorative, come si vedrà nel prossimo paragrafo, o legate alla sfera del tempo libero. In quest'ultimo caso sono i giovani senza auto a vivere maggiori difficoltà, mentre chi può disporre risponde all'inaccessibilità con il trasporto pubblico con l'accesso garantito dall'auto:

Per tornare la sera, l'ultimo bus da Milano credo sia mezzanotte, quindi non riesci a fare niente, o fai l'aperitivo e torni subito, oppure non puoi (M., uomo, 32 anni)

Il y a pas de bus 24/24. C'est un peu ça la merde. Après des fois si t'as pas la voiture ou le vélo tu sors pas ou tu dois payer le taxi ou sinon, des fois, j'ai raté le dernier métro et je suis revenu à pied, de Bellecour, à pied ! (J., uomo, 24 anni)

La macchina la uso di sera, se devo andare lontano, perché è molto scomodo rientrare con i mezzi, perché ci sono meno, i tempi di attesa sono più lunghi, quindi per un tragitto che di solito ci metti un quarto d'ora durante il giorno ce ne vogliono il doppio e poi devi essere molto attento a prendere il cambio, l'ultima metro! (A., donna, 36 anni)

Le soir si je rentres que il y a plus TCL, je préfère prendre ma voiture pour aller le soir au centre de Lyon... Ou on fait du covoiturage, ou alors ça peut arriver qu'on prend le taxi aussi... Si on a bu un verre (A., donna, 27 anni)

Il trasporto pubblico di notte si associa anche a un'inaccessibilità del contesto dovuta a una percezione di insicurezza, espressa soprattutto dalla popolazione femminile, ma di cui sono consapevoli anche gli uomini:

Au niveau de sécurité je crois qu'il n'y a beaucoup de sécurité, il y a trop monde et pas beaucoup de sécurité en fait [...] La seule chose est la sécurité (Y., donna, 51 anni)

Et après le TCL aussi la nuit c'est pas sur (A., donna, 27 anni)

J'aime pas les transports en commun parce qu'il y a beaucoup de monde et le soir il y a des gens pas corrects, surtout le vendredi soir, le samedi soir... Et il va vite à dégénérer, tu vois ce que je dis, donc si ma mère prend le métro le samedi soir c'est dangereux pour elle...pour moi ç'est bon, mais pour un père, une mère de famille non, avec ses enfants, il faut pas que voie ça en fait, ces passent des choses de fous (J., uomo, 24 anni)

Anche il tema delle informazioni sul servizio di trasporto pubblico è stato toccato da qualche intervistato. Oltre a sottolineare le difficoltà organizzative legate alle mancate informazioni sui ritardi, nel territorio dell'hinterland milanese, in cui il servizio non è

gestito da ATM, sono emerse delle carenze nella corretta informazione sugli orari di passaggio dei bus, che contribuiscono a rendere inaffidabile il servizio:

In realtà ci sono dei problemi con le indicazioni degli orari e delle fermate ma da parte dell'azienda dei trasporti! A Pantiliante passano tutti i pullman che arrivano da Crema, Paullo e da diverse zone fuori Milano. Ecco, magari c'è il cartello della fermata sulla Paullese Vecchia e i bus passano dall'altra parte; oppure c'è dall'altra parte e passa dalla Paullese Vecchia [...]

L'altro problema c'è quando c'è il cambio degli orari da estivi a invernali e viceversa, perché soprattutto il primo periodo del cambio non sai mai a che ora possono passare perché magari ci sono i nuovi orari ma alla fermata trovi quelli vecchi... Insomma, non è affidabile il servizio! (V., uomo, 33 anni)

In due casi, uno a Milano e uno a Lione, sono emerse difficoltà legate alla dimensione fisica/pratica che si associano ai problemi fisici e di deambulazione di queste persone e ad alcune barriere architettoniche (come le scale, i dislivelli tra mezzo e marciapiede/sede stradale), che rendono la fruizione del trasporto pubblico più faticosa.

Altre problematiche si sono evidenziate a proposito della dimensione economica dell'accessibilità al trasporto pubblico che, insieme a quella temporale, è l'aspetto che con più forza è emerso nelle interviste. Visto che questo tema si lega maggiormente alla condizione di precarietà degli individui, la dimensione economica dell'accessibilità ai trasporti, ma più in generale alle opportunità, verrà approfondito più avanti, quando si analizzeranno le modalità in cui la precarietà influenzi le pratiche di mobilità e l'accessibilità degli intervistati.

5.2.3 L'inaccessibilità al lavoro: le occupazioni dipendenti dall'automobile

Questo paragrafo sarà dedicato agli effetti che le difficoltà di mobilità e di accesso hanno nei processi di inclusione nel mercato del lavoro. L'eterogeneità degli intervistati ha consentito di mettere a fuoco diversi modi in cui specifiche caratteristiche e condizioni lavorative incrociandosi con quelle individuali, innanzitutto il potenziale di accesso, possono determinare situazioni di esclusione dal lavoro.

Nel corso delle interviste è stato chiesto se, nell'ultimo anno, fosse capitato di rifiutare un posto di lavoro o deciso di non fare domanda anche se interessati, a causa di problemi legati agli spostamenti e ai trasporti ed è quasi la metà del nostro campione che ha risposto affermativamente. In entrambe le città è interessante notare che nel gruppo dei disoccupati e dei lavoratori *en insertion* più dei due terzi dichiara però di non aver incontrato delle

difficoltà di questo tipo, segno che sono altri i fattori che incidono nella situazione di precarietà in cui si trovano. In generale, le persone che hanno dei problemi di accesso si distribuiscono nei vari gruppi di precarietà che abbiamo individuato. Inoltre, la stragrande maggioranza non ha presentato domanda anche se interessato, ma ci sono anche casi di rifiuto di un'offerta di lavoro. Inoltre, sono soprattutto i mediamente instabili e insoddisfatti che si distinguono per non avere sperimentato un'inaccessibilità al lavoro legata alla mobilità.

Guardando ai settori di attività delle persone che hanno avuto dei problemi di accesso al lavoro, sono offerte nel commercio, nell'industria, nei servizi alle imprese e nel settore della conoscenza e cultura che rendono difficile per gli intervistati l'accesso alla sfera lavorativa. A Milano si riscontrano più problematicità per le occupazioni nel campo delle pulizie rispetto a Lione, dove gli intervistati in questo settore sono per lo più in inserimento, ovvero sono impiegati da agenzie locali e lavorano nel comune di residenza. In generale, le professioni nel settore industriale e nell'edilizia, ma anche del commercio legato alla grande distribuzione sono localizzate al di fuori delle zone centrali maggiormente servite dal trasporto pubblico e possono anche caratterizzarsi per orari lavorativi atipici, notturni, su turni, sfasati, che possono rendere più difficile l'accesso della forza lavoro da un punto di vista temporale. C'è poi tutta una serie di professioni, come gli addetti alle pulizie, ai catering, gli operatori sociali, gli educatori che hanno alte esigenze di mobilità legate a un lavoro che si svolge in più sedi e con più datori di lavoro. Altri lavori si caratterizzano invece per una mobilità più sistematica, gli impiegati e i lavoratori del terziario, o per basse esigenze di mobilità. Infine, vi sono delle professioni come quelle creative (es. fotografo) in cui nascono alte esigenze di mobilità in specifiche stagioni (es. servizi fotografici matrimoniali in primavera/estate), lasciando invece la possibilità di lavorare anche da casa in altri periodi.

La causa che più spesso viene evocata come fonte di difficoltà d'accesso è l'inadeguatezza del trasporto pubblico che non arriva nella zona in cui è localizzato il posto di lavoro e perciò costringerebbe a percorrere lunghi o lunghissimi tratti a piedi, visto che i luoghi di lavoro sono per lo più nell'hinterland. Il servizio di trasporto pubblico è inadeguato anche perché i tempi di percorrenza sono troppo elevati, soprattutto nel caso dei posti di lavoro non centrali e per gli intervistati che dovrebbero fare degli spostamenti periferia-periferia, che li costringerebbe prima a passare dal centro. L'inaccessibilità al lavoro con i mezzi pubblici o a piedi genera quindi una dipendenza dall'automobile, che rende più difficile l'inclusione lavorativa di coloro che non hanno a disposizione

un'automobile, non hanno la patente di guida, non vogliono guidare, ma anche di chi non ritiene accettabili le esternalità negative legate all'uso dell'auto per gli spostamenti casa-lavoro: congestione, costo del carburante, insicurezza stradale.

Il principale motivo di inaccessibilità al lavoro legato alla mobilità è quindi l'esistenza di quelli che possono essere definiti come *car-dependent jobs*, ovvero la forte dipendenza dall'auto che caratterizza alcuni lavori e che mette in una posizione di svantaggio coloro che per vari ordini di motivi non possono utilizzarla. Quanto appena detto emerge con forza nelle parole degli intervistati. Innanzitutto ci sono lavori in cui occorre per forza essere automuniti, come quello del rappresentante commerciale, che deve poter visitare aziende diffuse sull'intero territorio metropolitano:

La macchina era indispensabile per il lavoro e la mia vita è cambiata radicalmente da quando non ho più avuto l'auto... Nonostante proposte di lavoro interessanti, ciò che mi stava bloccando era il fatto di non aver un mezzo di trasporto autonomo. [...] L'automobile è la causa principale perché il discorso del lavoro che potrei fare a tavolino, come segretaria o consulente interno, non mi è stato proposto, mentre mi sono state proposte queste, come consulente esterno, in cui bisogna essere automuniti per visitare le aziende (M., donna, 59 anni)

À partir de mardi je cherche désespérément une petite voiture, en fait [...] Je suis en recherche active, je dois éventuellement voir d'autres aujourd'hui, mais voilà quoi... Je peux me retrouver mardi sans voiture. Donc le but c'est de trouver une le plus rapidement possible parce qu'il faut travailler (M., donna, 44 anni)

In generale, però, l'importanza dell'auto è emersa anche in altri settori e occupazioni ed è percepita come un problematicità legata alla propria inclusione:

Ouais, avant d'avoir la voiture je perdais beaucoup de temps, c'était fatigant ! [...] Je dépense 320 euros par mois. C'est beaucoup, mais sans la voiture on fait quoi ? [...] Maintenant je vais au chantier tranquillement (R., uomo, 31 anni)

Moi, j'aime bien conduire, mais le permis c'est cher. Je veux une voiture parce que, par exemple, j'avais trouvé en travail, mais il fallait aller en voiture. T'as beaucoup difficultés si t'as pas le permis de conduire (J., donna, 45 anni)

J'ai jamais eu les moyens pour le passer [le permis de conduire] [...] Moi, j'aimerais bien, mais de toute façon j'ai pas les moyens, donc... [...] Disons que quand vous... on vous aide à passer le permis, après forcément, ça vous aide à trouver un métier plus intéressant, qui paie mieux (I., donna, 49 anni)

Per esempio, io domani inizio questo lavoro a Rho e ci vado in macchina. Però se anche mio fratello inizia a lavorare a Castano, là non ci sono mezzi che lo portano, quindi dovrebbe andarci in macchina... anche perché dopo deve girare in altre città. Ecco, io se non ho la macchina per andare a Rho a lavoro devo arrivare fino in stazione e fare 20 minuti, prendere un treno che ci mette 15 minuti, ma poi quando arrivo in stazione a

Rho devo fare 40 minuti a piedi. Quindi ci metterei 1 ore e mezza ad andare e un'ora e mezza a tornare quando in macchina ci vogliono 10 minuti, quindi potrebbe diventare un problema (M., uomo, 32 anni)

La dipendenza dall'auto del lavoro e la dipendenza dal trasporto pubblico degli individui hanno l'effetto di restringere il bacino territoriale di ricerca di un'attività lavorativa, soprattutto di coloro che abitano nelle fasce esterne della metropoli, che devono fare dei tragitti periferia-periferia:

Par exemple, où j'habite, c'est plus facile d'aller à Sainte Foy qu'aller à Feyzin, à Corbas ou à Saint Priest. À Saint Priest il y a le tramway, mais il y a des coins qu'ils sont pas accessible ! Aller à Lyon dans le centre ça va, mais aller dans l'est, c'est pas ce pratique que ça. [...] Castorama, à côté de l'ancien aéroport de Bron, en voiture c'est 6 minutes, en transport en commun vous mettez 45 minutes, avec la correspondance des bus, c'est toute suite... Et moi pour chercher l'emploi j'évite Saint-Priest, Corbas, j'évite et je me concentre plutôt sur Lyon... Après les horaires, c'est toute suite problématique (G., uomo, 51 anni)

L'automobile è necessaria non solo per accedere ai luoghi di lavoro lontani e in zone non o poco servite dal trasporto pubblico, ma anche per recarsi al lavoro in orari notturni o comunque sfasati:

Nell'ultimo periodo ho dovuto rifiutare alcune offerte di lavoro per problemi di spostamento. Recentemente, mi hanno chiamato dalla Manpower per lavorare in un supermercato, al Carrefour, a Mazzo di Rho, per fare la mansione di ausiliario di sala, o comunque carico-scarico della merce. Un'altra volta mi hanno proposto a marzo degli orari assurdi, perché iniziavo a lavorare nella fascia pomeridiana, ma si trattava di finire di inventariare, così si finiva piuttosto tardi, verso mezzanotte o dopo, e a quell'ora non ci sono più collegamenti, neanche navette sostitutive, quindi sarebbe stato un problema grosso. Allora dopo hanno ripiegato sulla zona di Baggio, ma dovevi essere lì alle 6 del mattino. Ora, come si può pensare che io possa essere lì alle 6 del mattino se la metropolitana inizia alle 6. Al massimo posso prenderla alle 6:10, ma arriverei... altro che le 6, alle 7. Quindi purtroppo ho dovuto dire di no (E., uomo, 52 anni)

Par exemple, avant si vous vous souvenez il m'est sonné le portable et c'était mon frère... Parce que je dois commencer un stage pour 2 semaines, et il me prêtera sa voiture, parce que pour aller là où je dois faire le stage, c'est pas loin, mais c'est l'heure : je dois partir, je dois être là bas à 5 h du matin (S., uomo, 34 anni)

Quelli che si sono appena presentati sono le esperienze di persone per le quali le difficoltà incontrate nel campo della mobilità contribuiscono a metterli in una situazione di esclusione dal lavoro, ma lo stesso processo che lega lavoro e auto-mobilità è stato riscontrato anche per gli occupati, a differenza che questi ultimi hanno potuto contare sulla

disponibilità dell'auto, sulla proposta di altre offerte di lavoro e accessibili con altri stili di mobilità, o su di altre risorse, innanzitutto relazionali come si vedrà più avanti, che rendono possibile l'accesso al lavoro, nonostante l'esistenza dei vincoli legati alla dipendenza dall'automobile.

5.2.4 Mobilità, accessibilità e vulnerabilità sociale

Prima di passare all'analisi degli effetti della precarietà sugli stili di mobilità e sull'accesso alla città degli intervistati è importante fare una precisazione rispetto al tema della relazione tra mobilità e inclusione nel lavoro. Se dai risultati che si sono appena presentati emerge il ruolo attivo che l'auto-mobilità gioca nelle possibilità di essere inclusi nel mercato del lavoro, è allo stesso tempo vero che il poter accedere a questi lavori rappresenterebbe comunque un inserimento precario nella sfera del lavoro, essendo quelli offerti dei lavori altamente flessibili. In altri termini, anche nel caso in cui non si avessero problemi di accessibilità, l'inserimento garantito da questo tipo di lavoro non permetterebbe la fuoriuscita dalla condizione di precarietà.

Questa precisazione consente di affrontare un tema molto complesso come quello della relazione tra mobilità ed esclusione sociale. Come si è visto nella parte teorica, la bassa mobilità delle popolazioni povere o vulnerabili è interpretata da alcuni autori (Orfeuil 2004; Le Breton 2005) come la principale causa della segregazione degli individui e della loro esclusione, innanzitutto lavorativa. In queste analisi sembra quasi emergere il ruolo preponderante dell'immobilità e dell'inaccessibilità nelle situazioni di vulnerabilità sociale. In realtà questa tesi si basa in particolare sulle competenze di mobilità, un tema che sarà affrontato più avanti, ma in questa sede è già possibile dare un contributo in merito all'interpretazione della relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale.

Nella ricerca abbiamo avuto la possibilità di incontrare delle persone che, a posteriori, possiamo definire come individui che attraversano una fase, più o meno protratta, di forte vulnerabilità sociale, a causa dell'accumulazione di diverse forme di precarietà: economica, lavorativa, familiare, fisica. Innanzitutto, come si è visto, non tutti questi precari si percepiscono come vulnerabili sotto il profilo della mobilità e dell'accessibilità e si trovano in una condizione di precarietà lavorativa per altre cause: ad esempio la chiusura dell'impresa in cui si lavorava da tempo, il mancato rinnovo di un contratto, la difficoltà ad inserirsi nel mercato del lavoro in età adulta, il contesto socio-economico sfavorevole, che come visto nel precedente capitolo vede un'impennata del fenomeno della disoccupazione.

Inoltre, anche nei casi in cui è più evidente il ruolo delle difficoltà di mobilità nella condizione di vulnerabilità, questa influenza è comprensibile solo se si fa a riferimento ad altre dimensioni. In altri termini, i risultati dell'analisi confermano la multidimensionalità della vulnerabilità e che è fondamentale prestare attenzione alle traiettorie individuali per comprendere i processi di vulnerabilità sociale. Per chiarire questo passaggio si farà riferimento a degli estratti di intervista, che commenteremo successivamente, di due casi (uno di Milano e l'altro di Lione) in cui le difficoltà di mobilità e di accesso portano a una condizione di precarietà sociale perché si relazionano con altre forme di vulnerabilità.

Moi, je suis dans un cas particulier parce que je travaillais pour ... [...] et les conditions de travail qu'ils m'avaient proposé au début se sont pas révélées pas du tout la réalité de la suite. Du coup j'ai eu des promesses à l'aire, et moi je me suis investi beaucoup sur le plan personnel et financier et physiquement quoi ! Et donc financièrement [...] c'était tout à mes frais, aucune indemnité [...] Juste la semaine dernière j'ai demandé aide à mes parents pour le loyer, parce que moi je me suis investi beaucoup sur le plan financier pour ce travail, pour me retrouver à la fin du mois avec un salaire de misère quoi ! [...] Au bout d'un moment on s'enterre et donc il fallait que je aille voir ma famille, à 25 km de Lyon, pour demander de l'aide parce que j'arrivais pas. [...]

J'ai eu des gros problèmes de santé...qu'est qu'il fait que, en 2011, j'ai été licenciée pour inaptitude physique [...] Et de 2011 j'ai des problèmes, parce que j'ai du mal à me reconverter, j'ai du mal à avoir des aides [...]

À partir de mardi je peux plus louer à un prix social la voiture et je cherche désespérément une petite voiture pour maintenir le boulot [...] Ils m'ont proposé un micro-crédit [...] Donc j'ai un budget de 3000 euros pour trouver une voiture mais avec l'assurance dedans. Les voitures à 2000/2100 euros vont très vite. Donc je suis en recherche active, je dois éventuellement voir d'autre aujourd'hui, mais voilà quoi, c'est que je peux me retrouver mardi sans voiture. Donc le but c'est de trouver une le plus rapidement possible.

L'automobile l'ho dovuta vendere dopo che ho perso il lavoro. Poi non ho nessun abbonamento al trasporto pubblico. Lo uso ma non pago...sinceramente non ho soldi per pagare le bollette che arrivano e si pretende che io possa pagare?! L'anno scorso ho avuto l'abbonamento gratuito attraverso il Comune, ma quest'anno non posso presentare domanda perché ne ho già beneficiato [...] Quindi adesso faccio il biglietto ogni tanto, quando sono costretto a prendere la metro, però se posso uso i mezzi di superficie e non faccio il biglietto, poi se capita il controllore vediamo, ma io non ce la faccio! Che poi cerco di utilizzarlo il meno possibile e faccio tante tratte e piedi [...] perché comunque mi rendo conto... è vero che non pago, cioè non pago per necessità, e cerco di utilizzarlo quando necessario [...] Camminare mi piace, lo faccio volentieri perché mi rendo conto che mi fa bene, però entro certe distanze, diversamente quando cammino troppo la mia gamba alla sera mi dice che non avrei dovuto fare quella cazzata con i miei problemi di deambulazione, però lo faccio... ecco è diventata una cosa normale [...]

Mentre sabato sono andata al supermercato e ho fatto 1,5 chilometri ad andare e 1,5 chilometri a tornare perché lì c'è la Lidl e l'ho fatto a piedi, andata e ritorno, per non prendere il bus, che poi ti fanno anche problemi se hai il carrello della spesa.

Come si evince, nel primo caso, la rottura nella traiettoria di vita è un incidente fisico e i conseguenti problemi di salute, che si traducono nella perdita del lavoro e nel ritrovarne uno che, oltre ad essere fortemente dipendente dall'automobile, non garantisce un salario sufficiente a soddisfare i propri bisogni, perché nel contratto di lavoro non è previsto alcuna indennità o rimborso delle spese di viaggio. L'intervistato riesce a rispondere a questa situazione grazie alle politiche sociali di aiuto alla mobilità, che si sono approfondite nel precedente capitolo, ma essendo un intervento che, seguendo le logiche di *workfare*, è circoscritto temporalmente, la tappa finale di questo percorso potrebbe essere la perdita del lavoro.

Nel secondo caso, è la perdita del lavoro che causa l'ingresso in un periodo di precarietà economica e la conseguente vendita dell'auto e, quindi, si associa a maggiori difficoltà di ingresso nel lavoro, che aumentano ancor di più la vulnerabilità finanziaria. Le scarse risorse, unite ai limiti degli interventi di sostegno alla mobilità, non permettono un facile accesso al trasporto pubblico da un punto di vista economico, il che costringe a utilizzarlo senza titolo di viaggio, ma soprattutto a percorrere a piedi molte distanze, un fatto che determina un peggioramento delle proprie condizioni di salute.

La precarietà sociale emerge come un processo su cui agiscono molteplici fattori, tra cui quelli legati alla mobilità (es. potenziale di mobilità disponibile, sistema di trasporto, politiche sociali), che effettivamente possono rappresentare delle barriere importanti per l'inclusione degli individui. Però, anche nei casi in cui la questione della mobilità sembra assumere una significativa rilevanza, le cause "originarie" dell'attuale condizione di precarietà si trovano altrove e, soprattutto, il processo non può che essere compreso analizzando le interdipendenze tra i diversi fattori: ad esempio, nei due casi analizzati l'esito della traiettoria potrebbe essere diverso se si avesse una diversa età, un differente contratto lavorativo o un migliore stato di salute.

5.2.5 L'influenza della precarietà sull'accesso alla città degli individui

Uno degli obiettivi della ricerca è di comprendere gli effetti che la condizione di precarietà lavorativa o sociale ha sui modi di spostarsi e sul grado di accessibilità alle opportunità. In questo paragrafo, quindi, l'attenzione verrà spostata sul versante opposto della relazione tra mobilità, accessibilità e vulnerabilità che abbiamo analizzato in precedenza, ovvero sui vincoli e sulle opportunità che il lavoro (precario) e il non-lavoro forniscono per accedere alla città. Come si è visto, il campione degli intervistati si

suddivide in precari del lavoro, in persone che essendo in cerca di occupazione sono in una situazione di maggiore vulnerabilità sociale e in individui che pur lavorando si caratterizzano per una più significativa precarietà, ovvero i lavoratori *en insertion*. Nel corso dell'analisi gli effetti verranno quindi differenziati in base al tipo di precarietà esperito dagli individui.

Per il gruppo di lavoratori sono varie le dimensioni dell'accesso alla città su cui agisce il lavoro precario. In primo luogo, per i lavoratori flessibili altamente mobili, ovvero per gli individui che, come si è visto, hanno più alte esigenze di mobilità legate alla natura dell'attività lavorativa (es. operatori del sociale, addetti alle pulizie) dovute allo svolgimento delle proprie mansioni in più sedi di lavoro nel corso della giornata, emerge il tema dell'(in)accessibilità economica. Questi lavori, infatti, pur fondandosi sulla mobilità geografica della forza lavoro, che deve essere in grado di raggiungere i diversi clienti o utenti dell'impresa o della cooperativa, spesso si accompagnano a tipi di contratti che non prevedono indennità finanziarie per gli spostamenti effettuati durante l'attività lavorativa, lasciando a carico del lavoratore l'incombente delle spese di mobilità, che devono essere sottratte a redditi da lavoro bassi. Ciò è vero a prescindere dalla propria qualifica o dal livello di formazione: come si vedrà, infatti, sono sia gli addetti alle pulizie, tendenzialmente con basse qualifiche e più basso capitale scolastico, sia gli educatori e gli operatori sociali, per lo più laureati e in continua formazione, a faticare per mettere insieme un reddito da lavoro sufficiente alle proprie esigenze. Inoltre, i bassi redditi sono anche dovuti all'alta flessibilità che contraddistingue questi lavori, che è legata a forme contrattuali di lavoro a termine, a tempo parziale, occasionale.

Tornando all'(in)accessibilità economica dei lavoratori flessibili altamente mobili, dalle nostre interviste emerge il ruolo giocato dal non riconoscimento di tutte le spese affrontate dai lavoratori durante l'attività lavorativa:

Quattro anni fa lavoravo per la stessa impresa a Sesto [...] e sono stata lì per un anno e mezzo. Dopo hanno cominciato a spostarmi e facevo mezz'ora da una parte, un'ora dall'altra, poi mi spostavo ancora... Per riuscirci dovevo spostarmi in macchina, anche se i posti non era lontanissimi, però per spostarsi velocemente... Dovevo usare la macchina... Poi ho fatto una vertenza... Non è stata una vera e propria vertenza nel senso che ho contattato il sindacato che si è interessato e tutto si è risolto subito. [...] Poi mi hanno spostato qui in ... e faccio 3 ore e mezza qui. Prima era insostenibile, per cercare parcheggio era un problema, poi spostarsi in cinque luoghi diversi da Cologno, a Milano, giravo tantissimo! E poi tutti i costi, benzina, parcheggi spettavano a me (L., donna, 43 anni)

Nell'ultimo anno non ho accettato un'offerta di lavoro per problemi legati allo

spostamento, ma non ho accettato e mi hanno fatto un'altra proposta. [...] Non ho accettato, ma ho anche detto che non mi sarei ridotta le ore, e devo dire che quel braccio di ferro per me ha funzionato, mentre ad altri colleghi hanno fatto solo quella proposta. Comunque nel mio caso era più un sondaggio ufficioso, senza raccomandate, ecc... Era una proposta per un lavoro di educazione di strada nel Varesotto più profondo e ho rifiutato, anche perché non ti pagavano l'ora e mezza per tornare a Milano. [...]

Devo dire che sto lavorando sulla questione “dovete riconoscermi tutte le ore”, infatti ho consegnato il mio foglio ore, dove io conto da quando arrivo in stazione Garibaldi a quando torno a casa, perché io lo considero come tempo di lavoro, che però non ti pagano di solito. Metto dentro anche il biglietto, perché poi già non ti pagano come mediatrice linguistica ma come educatore, quindi invece di darti 20 euro l'ora non ti danno praticamente niente, quindi io ho deciso di mettere anche le ore di spostamento... Però è un esperimento perché non so come reagiranno (G., donna, 34 anni)

Ça ma cout plus cher aujourd'hui travailler pour de gens comme ça que ce que ma rapporte. Pour vous donner un exemple, le mois dernier j'ai fait 400 euros de salaire, donc là pour moi ça devient plus compliqué de se mettre à travailler pour de gens comme ça et donc cet après-midi également, j'ai un rendez-vous, mais pour faire une chose complètement différent, on me propose de faire la garde d'enfants. Et voilà, je suis obligée de me réorienter sur un autre profil que c'est pas du tout le mien, si je veux m'en sortir financièrement (M., donna, 43 anni)

Come risulta chiaro, quindi, alcune tipi di lavoro flessibile nelle metropoli contemporanee possono associarsi a difficoltà di accesso alla città legate alla dimensione economica, ovvero le basse risorse economiche assicurate dal lavoro possono vincolare l'accesso a certe localizzazioni residenziali (es. costo dell'affitto elevato) e alle attività in generale, visto che la partecipazione ai vari ambiti sociali implica un costo economico.

Dalle interviste è emersa anche un'(in)accessibilità di natura temporale espressa in misura maggiore dai lavoratori instabili e scontenti che lavorano nel campo sociale, oppure dagli individui che per svolgere un'attività corrispondente al proprio profilo e alle proprie aspettative, in certi periodi devono svolgere un altro lavoro, solitamente a più bassa qualifica, o ancora dai lavoratori, per lo più coppie e coppie con figli, che sperimentano una relativa desincronizzazione temporale e difficoltà nella conciliazione dei tempi. Nel primo caso, quello dei lavoratori scontenti ma instabili, ciò che si riscontra è un'espansione del tempo produttivo nella vita quotidiana che porta gli individui sia a lavorare al di fuori delle ore retribuite, sia a occuparsi di lavoro anche durante lo svolgimento di altre attività, un fatto che alcune volte rende difficile la distinzione tra tempi produttivi e tempo libero. In generale, si può affermare che questa inaccessibilità temporale dovuta al lavoro derivi da un processo che in letteratura è stato definito come trappola della passione (Murgia *et al.* 2012). Per queste persone, infatti, il lavoro costituisce una passione, nell'accezione di piacere e di coinvolgimento attivo dovuto al

carattere relazionale del lavoro, che però si trasforma in una passione, intesa come sacrificio di altri tempi della vita quotidiana e come sentimento di stress e di fatica, che si associa ai continui cambiamenti di ruolo nell'attività lavorativa:

Spesso ho incontrato difficoltà a conciliare lavoro, che è una passione, con lo svago. Nel senso che la bellezza delle attività lavorative, la passione, ti spinge a fare cose legate a questa passione anche nel tempo libero. Quindi ti trovi un po' sempre a lavorare, che poi in questo periodo un lavoro vero e proprio non ce l'ho neanche... (M., donna, 31 anni)

La mattina ho lavorato a casa perché dovevo preparare una formazione. Il pomeriggio avevo questo incontro di formazione al Barrios [...] Giovedì, però non è lavoro, faccio una scuola di psicoterapia in Porta Venezia... E la sera sono andata a un incontro di formazione che c'entra con il lavoro, che è in centro [...] Sabato altro seminario di formazione, sempre della scuola, però in piazza Cavour [...] Poi negli ultimi sette giorni sono andata a un incontro in libreria, che però era sempre sul tema dei giovani... e va beh... è sempre un po' legato all'attività lavorativa... è difficile scindere! [...]

Diciamo che le cene e quant'altro si lasciano alla sera. Altrimenti nel fine settimana, anzi la domenica perché il sabato faccio la formazione o lavoro [...] Avendo un orario lavorativo che sfiora in orari serali mi capita abbastanza frequentemente che devo rinunciare che ne so ad andare al cinema, piuttosto che a teatro o bere una birra. Quindi magari li raggiungo quando finisco, però magari non riesco perché subentra anche un fattore stanchezza, per cui se finisci alle 23 e il giorno dopo ti alzi alle 7 dici "no". Diciamo che questo capita medio-tanto... (C., donna, 31 anni)

Inizio a lavorare alle 8 se sono alla scuola media e alle 8:30 se sono a quella elementare. E finisco, beh non conto le ore effettive, ma quando saluto i colleghi e finisco alle 19:30/20:00, ma non tutti i giorni. [...]

Quando finisce l'orario lavorativo e rientriamo in sede, andare a bere una birra con i colleghi diventa un'occasione di programmazione, valutazione, rielaborazione. Non sono ore retribuite, ma sono indispensabili. Intanto consolidano l'equipe di lavoro e poi non essendoci l'utenza sono anche momenti in cui sei più libero di dirti delle cose... [...]

Quando finisce l'orario lavorativo e rientriamo in sede, andare a bere una birra con i colleghi diventa un'occasione di programmazione, valutazione, rielaborazione. Non sono ore retribuite, ma sono indispensabili. [...]

Molto è cambiato da quando il lavoro è fatto di molti pezzettini... quindi anche il tempo di uscire dalla mentalità lavorativa, di scaricare, di liberarsi, di organizzare, di avere l'energia mentale [...] per quanto mi riguarda cala... [...]

Secondo me l'identità professionale influenza l'identità, perché molto spesso esci da un ruolo ed entri in uno diverso e quindi il tempo che hai per cambiare abito è il tempo che ti serve per raggiungere l'altro luogo di lavoro, quindi veramente molto difficile! C'è una ridefinizione continua, perché magari vedi tre utenze diverse e quindi sei un po' quello, un po' questo, un po' l'altro... E poi devi tirare le somme perché devi dare un feedback e quindi anche organizzare altre attività diventa difficile (S., uomo, 34 anni)

Nel secondo gruppo, quello dei doppio lavoristi, la precarietà economica dovuta ai redditi associati a un'attività lavorativa che appassiona, ma che non permette sempre di

arrivare a un salario dignitoso, costringe a svolgere più lavori in periodi temporali circoscritti (settimane, mesi) con la conseguente quasi completa colonizzazione del tempo di lavoro sugli altri tempi della vita quotidiana, anche quelli fisiologici, come il sonno:

Ad esempio, per un mese facevo due lavori, perché lavoravo in un albergo, ed ero il re della mobilità [...] Se finivo a mezzanotte, mezzanotte e mezza, arrivavo a casa per l'una/l'una e mezza. [...]

L'attività cui rinunciavo di più per mancanza di tempo era l'attività sportiva, perché andando lungo con gli orari serali, mi capitava di saltare l'attività sportiva che avevo programmato. Pensandoci bene, l'attività cui rinunciavo frequentemente era il rapporto con la famiglia, perché molte volte non tornavo a casa a mangiare per stare direttamente fuori e fare altre attività, perché mi avrebbe preso troppo tempo tornare a casa e riuscire. Quindi rinunciavo al tempo familiare. Poi, l'altra cosa a cui rinunciavo erano le ore di sonno, perché per non rinunciare a vedere l'amico o uscire, torni a casa tardi, ma il mattino dopo devi svegliarti. Comunque la mancanza di tempo è una percezione che ho, la sensazione di non aver mai tempo per fare le cose (M., uomo, 26 anni)

Questa è una caratteristica che è stata riscontrata nel caso dei lavoratori della conoscenza (es. ricercatori, formatori) e creativi (es. fotografo). La flessibilità tipica di queste professioni, però, solitamente offre l'opportunità di poter gestire autonomamente i propri tempi, di avere più tempo a disposizione e, quindi, di dover rinunciare a meno attività:

In generale io penso di avere una vita tranquilla nel senso che mi posso gestire gli orari. Ci sono periodi in cui lavoro molto, ma ci sono anche dei periodi in cui lavoro o molto poco o comunque di meno, quindi riesco gestirmi i tempi. [...] Posso lavorare da casa e per spostarmi riesco a usare la bicicletta, che secondo me è un mezzo molto semplice a Milano, anche per lavorare. Poi, tendenzialmente, io faccio una vita da single (L., uomo, 37 anni)

Moi, quand-même, c'est un peu particulier parce que je travaille que trois jours par semaine, donc j'ai beaucoup de temps, tu vois [...] On a pas eu des problèmes avec mon compagnon, parce qu'il fait le libraire et le dimanche et le lundi il travaille pas et moi non plus, du coup il y a pas trop soucis, c'est plus moi que je m'adapte à son rythme parce que étant précaire j'ai moins argent mais plus de temps... c'est mon credo! (M., donna, 30 anni)

Comunque è una pausa pranzo un po' strana...perché comunque in quell'orario in piscina c'è affollamento, quindi io anticipo il tutto e ci vado in mezzo alla giornata, diciamo. [...] Delle volte devo rinunciare a qualcosa, ma in genere non capita tante volte perché riesco a organizzarmi visto che sono molto flessibile sul lavoro, quindi posso organizzarmi con facilità (A., donna, 36 anni)

Come emerge da alcuni estratti dell'intervista, la sovranità temporale degli individui non dipende solo dalle caratteristiche del lavoro, ma anche da quelle del nucleo familiare.

Così, sono le coppie e le coppie con figli in cui entrambi lavorano, che hanno più difficoltà a sincronizzare le attività con gli altri membri della famiglia e sono le donne a rinunciare maggiormente alle attività, perché vedono aumentare il loro tempo vincolato, ovvero quello da dedicare al mantenimento della casa e della famiglia attraverso il lavoro domestico e di cura:

Difficoltà a sincronizzarsi con il mio compagno? ... Questo è uno dei temi caldi!!! Nel senso che lavorando entrambi nel sociale quindi con rischi, possibilità di sfiorare la sera, capita, e sembra incredibile, di essere liberi a sere alterne, ad esempio lui il martedì e il mercoledì e io il giovedì e il venerdì. Per cui, sì, capita che non riusciamo a organizzarci per fare delle cose insieme. Poi entrambi facciamo delle formazioni nel fine settimana quindi anche lì è difficile organizzarsi (C., donna, 31 anni)

Io poi lavoro part-time ed è difficile dire quando la mia giornata lavorativa finisce... Perché... Teoricamente finisce intorno alle 15:30, però ci sono un sacco di variabili che intervengono: riunioni a cui partecipano in cui bisogna star di più quindi sto anch'io; incontri già preventivati inizialmente...quindi almeno due o tre volte a settimana l'orario sfora le 15:30. [...] Poi ho rinunciato ad alcune uscite serali a causa della conciliazione tra marito e moglie per chi deve stare a casa, perché mio marito viaggia molto per cui molte volte non c'è... E poi, sì, analisi del sangue, cose mediche, a volte saltano perché mie... [...] Io faccio il part time per questo; perché non sarebbe altrimenti possibile conciliare. È un lavoro complesso, nel senso che i bambini, sono piccoli eh! Uno è alle elementari e l'altro è alla materna e quello che va alle elementari ha già una serie discreta di cose da fare: facendo sport, facendo gli scout ha già tantissimi appuntamenti durante la settimana per cui è abbastanza complesso. Però, ecco, nel fine settimana i carichi si dividono in 2, mentre durante la settimana no! (F., donna, 41 anni)

In questa seconda parte del paragrafo, focalizzandosi in particolare sugli intervistati che si trovano in disoccupazione o in una condizione di maggior vulnerabilità, si identificheranno alcuni effetti che la precarietà, in questo caso sociale, ha sulle pratiche di mobilità e sul tipo di accesso alla città di questo gruppo. Innanzitutto, tra i disoccupati e le persone che vivono una situazione più o meno grande di difficoltà economica si evidenzia una minore mobilità e una rinuncia maggiore alle attività:

Nell'ultima settimana non ho fatto grossi spostamenti, mi sono mosso sempre nella zona intorno a casa...Che poi da quando sono disoccupato mi sposto di meno (D., uomo, 54 anni)

Milano? Milano è carissima... Non è solo l'affitto... avrà tanta offerta rispetto ad altre città ma se non te la puoi permettere... è uguale a non averla, se non peggio, se non hai soldi per permettertela, non è tutto sto granché! (M., uomo, 32 anni)

Mia figlia devo accompagnarla a scuola al mattino, poi a prenderla ci va la baby-sitter... E questo è un altro 10% del nostro budget. [...] Poi visto che abbiamo queste spese non possiamo permetterci di farle fare altre attività se non quelle strettamente legate alla scuola (V., uomo, 31 anni)

Après pour sortir il faut de sous. Si on a pas des sous on peut pas sortir! Parce que ça coute cher... Ça donne envie mais après ça vaut pas la peine (C., uomo, 40 anni)

Pour l'instant c'est pas une grande dépense, parce que je suis en recherche d'emploi... Sinon, l'abonnement c'est 255 euro, à peu près, pour moi, donc je prends de carnet de 10.

La dépense c'est beaucoup surtout pour l'essence, presque que le 30-40% du budget, mais des fois j'arrête la voiture et je vais à pied. (A., donna, 45 anni)

Oltre a sperimentare un'inaccessibilità alle attività legata alla dimensione economica, gli intervistati che abitano nelle aree centrali della metropoli, il Comune capoluogo, esprimono, anche con un linguaggio sociologico, il timore di non potersi più permettere il costo dell'affitto in zone che percepiscono come sempre più care:

Ça a été par la force des choses [...] c'était seulement l'opportunité d'un appartement à 611 euros par mois pour 39 m²... mais je cherche à déménager, ailleurs, pas à Lyon... La vie devient beaucoup plus chère à Lyon, les impôts locaux sont très chers, et le cout de la vie quotidienne c'est cher. Et après avec le tram, j'ai peur que les impôts vont faire mal cette année. Donc le projet c'est d'aller dans un périmètre de 20 km de Lyon où les loyers sont moins chers (M., donna, 44 anni)

Un moment on a réfléchi si partir de La Guillotière parce que les prix augmentent... C'est une zone en cours de boboïsation, comment s'appelle... Il y a un processus de gentrification, du coup on avait du mal à trouver quelque chose, du coup j'ai dit à mon copain de chercher ailleurs, dans le 3^{ème}, par exemple, mais lui, vu qu'il travaille ici, c'est plus commode. Moi aussi j'aime ce quartier mais un moment j'ai hésité parce que financièrement c'était compliqué. Après moi et mon compagnon nous sommes aussi ceux qui font monter les prix, nous aussi nous sommes de bobo, c'est bête mais c'est comme ça (M., donna, 30 anni)

Nonostante nei fatti questi due intervistati riescano ancora a trovare abitazioni economicamente accessibili, i timori avvertiti fanno emergere un principale effetto della precarietà economica sull'accessibilità, quello di restringere le opzioni di localizzazione residenziale a disposizione degli individui: in particolare, come dimostra la teoria economica (Camagni 1993), le più basse risorse economiche possono trasformarsi in una localizzazione residenziale in aree a bassa accessibilità, ovvero con una minor offerta di opportunità.

L'approfondimento delle pratiche di mobilità dei precari consente inoltre di sfumare la

tesi che delinea il “povero” come un soggetto immobile, con scarse capacità a muoversi nello spazio-tempo. Se il tema delle competenze di mobilità sarà oggetto del prossimo paragrafo, in questa sede è già possibile sottolineare che è emersa una stretta relazione tra condizione di precarietà sociale e mobilità. In altri termini, per superare i vincoli all’azione e adattarsi alla situazione di precarietà, i poveri e le persone vulnerabili sono obbligate a muoversi. Lo spostamento nello spazio-tempo è necessario per reperire risorse, che permettono agli intervistati che stanno attraversando un periodo di vulnerabilità, innanzitutto economica, di soddisfare i propri bisogni. Le popolazioni precarie, infatti, devono costruire un circuito della sopravvivenza (Bergamaschi 1999), ossia dei punti di riferimento spaziali e temporali in cui è possibile reperire le risorse di cui si necessita. Se Bergamaschi individua questo circuito studiando delle persone in situazione di povertà estrema (i senza dimora), con i dovuti distinguo questo processo è stato rilevato anche nel nostro campione di intervistati, in cui comunque la povertà, anche se non estrema, è presente.

Partendo dalle più lievi forme di mobilità obbligata, nelle interviste un tema ricorrente è stato quello della necessità di accedere a beni di consumo a basso costo e, quindi, ai centri commerciali e ai discount, che sono spesso localizzati al di fuori dei centri urbani o comunque più rari, e quindi richiedono nella maggior parte dei casi spostamenti più lunghi. Il tema della grande distribuzione, e della sua importanza, è emerso di continuo: quando si è domandato di narrare lo spazio-tempo delle attività settimanali, di indicare le occasioni in cui viene usata l’automobile e i motivi per cui si è chiesto aiuto alla propria rete sociale per superare i vincoli d’accesso. Le uniche eccezioni sono i casi in cui il centro commerciale è percepito come un non-luogo (Augé 1992) oppure un luogo che non piace o poco educativo:

Spiacevoli no, però con i bambini non li frequento. Da sola un giro me lo faccio volentieri, ma i bambini non mi piace portarli lì anche per scelta familiare. Ci vado ogni tanto [...] perché così ottimizzo le cose che devo comprare, anche se non guidando, i centri commerciali sono difficilmente raggiungibili, per cui sono molto legata a chi mi ci accompagna (F., donna, 41 anni)

L’importanza di accedere ai centri commerciali spinge anche i nuclei familiari che dispongono dell’automobile, ma che solitamente si spostano a piedi, con il trasporto pubblico o in bicicletta, a utilizzare il mezzo privato. Questo aspetto richiama il tema della *forced car ownership* (Currie *et al.* 2009), ovvero quello del possesso costretto dell’auto, dovuto alla necessità di garantirsi accessibilità in contesti dipendenti dall’automobile.

Altre forme di mobilità obbligata, più rare e sintomo di situazioni di precarietà sociale più forti, sono emerse con riferimento agli spostamenti per recarsi alle mense sociali oppure ai tragitti per raggiungere ospedali e ambulatori dove, in particolari giorni, vengono effettuate delle visite mediche gratuite, spesso in occasione di giornate dedicate a qualche problema di salute. Un'altra forma di mobilità obbligata riguarda invece quello che, sempre richiamandosi al lavoro di Bergamaschi (1999) e con i dovuti distinguo, può definirsi come circuito dell'assistenza. Si è evidenziata, infatti, una mobilità necessaria a poter beneficiare degli interventi di welfare e a garantirsi la fruizione di certi diritti. In questo caso la mobilità obbligata deriva dal dover recarsi in diversi uffici per ottenere dei certificati, che in seguito vanno consegnati ad altri enti per presentare domande e poter beneficiare dei sostegni sociali:

On est tellement pris par les administrations qu'on pense pas « allez, aujourd'hui j'arrête et je vais me promener ». Je trouve que les administrations nous bouffent notre temps. T'as même pas le temps pour chercher un boulot... Par exemple, ce matin je suis allée au Pole Emploi⁴⁹ et maintenant je vais partir à la CAF⁵⁰. Parce que toujours papiers, papiers sur papiers, c'est pas là, il faut aller là, il faut ce papier... Moi je dis, internet ça sert à quoi ?!?! (J., donna, 49 anni)

In generale, queste pratiche si legano al possesso di competenze fini, come si vedrà tra poco, che dimostrano come la figura del povero, del precario sociale, non possa esaurirsi a quella del soggetto immobile, incapace a muoversi. Come si nota dall'estratto di intervista, a volte può essere l'"incompetenza" delle amministrazioni (es. non comunicazione tra enti, mancato sfruttamento delle potenzialità di internet) che fa problema e che viene percepita come un ostacolo alla ricerca attiva del lavoro.

5.2.6 Competenze, dimensioni socio-cognitive di mobilità e risposte ai vincoli di accesso

Quello delle competenze di mobilità è, come si è visto, un tema che si è progressivamente affermato negli studi sulla mobilità e sull'accessibilità, in particolare nei lavori che analizzano la relazione tra (im)mobilità-(in)accessibilità ed esclusione sociale. Alcune ricerche, infatti, hanno evidenziato come gli individui definiti come poveri, precari, marginali, vulnerabili o esclusi, siano sprovvisti delle competenze necessarie a spostarsi

⁴⁹ È il corrispettivo del centro per l'impiego in Italia. Per approfondimenti, <http://www.pole-emploi.fr/>, visto il 6 aprile 2015.

⁵⁰ Caisse d'allocations familiales, è l'ente che ha il compito di versare gli aiuti finanziari familiari o sociali previsti dal sistema di sicurezza sociale francese. Per approfondimenti, <https://www.caf.fr/>, visto il 6 aprile 2015.

secondo le esigenze di un mondo, in particolare del lavoro, sempre più mobile (Boltanski & Chiapello 1999; Mincke & Montulet 2010). Partendo da qui, un obiettivo che ci si è posti di raggiungere è di focalizzarsi sulle competenze di mobilità dei precari per comprendere se effettivamente le popolazioni precarie manchino di queste capacità, che insieme alle opzioni d'accesso e ai processi di appropriazione socio-cognitiva formano la motilità degli individui, e se esse rappresentino dei vincoli d'accesso.

I risultati dell'analisi permettono di fornire più ordini di risposta a questo interrogativo, perché il ruolo delle competenze è duplice, costituendo sia un fattore di inaccessibilità che d'accesso, e poiché sono molteplici le competenze coinvolte: pratiche, organizzative, conoscitive, attitudinali. Se si è riscontrata l'effettiva importanza delle competenze, il loro ruolo nei processi di inaccessibilità è comprensibile solo facendo riferimento a tutta un'altra serie di fattori: obblighi sociali, localizzazione residenziale, caratteristiche del lavoro e sistema di mobilità, per fare degli esempi.

Come fattori di inaccessibilità sono più spesso emerse le competenze legate al *savoir-faire*, ovvero alle capacità pratiche di uso dei mezzi di trasporto, in particolare l'automobile e, quindi, al non saper guidare. Il non possesso della patente di guida è più frequente tra gli intervistati di Lione rispetto a quelli di Milano e tra le donne. I motivi del non possesso fanno riferimento innanzitutto alla mancanza di risorse finanziarie sufficienti a permettersi il costo di una scuola guida o comunque dell'esame per ottenere la patente. Gli altri motivi sono invece legati alla percezione negativa dell'automobile, a problemi di salute o alla dominazione maschile (Bourdieu 1999) che caratterizza il sistema automobile (Furness 2010).

Parce que j'arrive pas. J'ai essayé, j'ai fait beaucoup, beaucoup d'heures, j'ai dépensé beaucoup d'argent. Et, en France, une fois qu'on a le code, on a trois ans pour avoir le permis. On a le code de la route et il faut réussir le permis dans trois ans et j'ai pas réussie. J'ai testé deux fois et j'ai pas réussie et j'ai abandonné.
Et mon conjoint il n'a jamais essayé. Il a un autre mode de vie, je pense. C'est tabou, il ne veut pas trop en parler, c'est bizarre (R., donna, 30 anni)

Moi, j'aime bien conduire, mais le permis c'est cher [...] Je veux une voiture parce que, par exemple, j'avais trouvé en travail, mais il fallait aller en voiture. T'as beaucoup des difficultés si t'as pas le permis de conduire (J., donna, 45 anni)

J'ai pas de permis parce que mon père et mon mari ils ont tout fait pour que je le passe pas et j'ai jamais les moyens pour le passer [...] moi j'aimerais bien (I., donna, 49 anni)

Je voudrais bien, avec le permis et la voiture j'ai peux sortir, parce que j'ai envie... partir ailleurs part... et après pour les courses aussi... par contre pour le boulot la voiture c'était pas toujours nécessaire (S., donna, 38 anni)

Avevo l'opportunità di farla quando ero a militare, ma non volevo, non mi piaceva... e poi non ho più avuto le possibilità e i mezzi...in qualche caso sento la mancanza, ma comunque ormai sono abituato a spostarmi con le mie gambe (G., uomo, 60 anni)

No, la patente non ce l'ho. Non mi è mai piaciuto guidare perché trovo il traffico molto pericoloso, è pieno di gente distratta, quindi è un attimo e ti succede qualcosa... E poi comunque ho dei grossi problemi di vista che mi sconsigliano di guidare (E., uomo, 52 anni)

Dagli estratti si comprende che i vincoli d'accesso legati all'incompetenza pratica, il non possesso della patente, sono in realtà causati da altri fattori, quali le risorse economiche, le condizioni d'accesso al sistema automobile e aspetti che fanno riferimento a dimensioni socio-cognitive e alla rappresentazione che si ha dell'automobile. In generale, quindi, risulta difficile stabilire un ordine di importanza tra le competenze di mobilità, il cui ruolo è comprensibile solo alla luce di altri fattori. Inoltre, è interessante notare che ci sono tre casi che pur dichiarando di non avere una patente valida a disposizione, in realtà nell'ultimo anno hanno guidato, anche se raramente. In altri termini, la patente di guida è lo stato istituzionalizzato della competenza pratica di uso dei mezzi di trasporto (essere riconosciuti legalmente competenti a guidare l'automobile) e la sua assenza non implica un'effettiva incapacità di guida:

La patente non è che non ce l'ho, ma mi è scaduta e non l'ho più rinnovata. Però delle volte mi è capitato di guidare.

L'utilizzo dell'automobile è, come è stato evidenziato, la pratica di mobilità che causa più difficoltà legate alle competenze. Questi vincoli, però, non sono solo dovuti alla mancanza della patente di guida, ma si associano spesso ai processi di appropriazione socio-cognitiva dei mezzi e dell'ambiente stradale:

L'auto è nervosa, perché io guido in modo nervoso, non è un mezzo che vivo con relax, mai. Sono sempre molto attento e anche un po' in ansia, perché non so come guidano gli altri.

La bicicletta dipende dove. Se vado in giro in bici per fare la gita, bellissima. Se la uso, come facevo, per andare a lavoro, è come la macchina, anzi devi stare più attento. E' un mezzo molto comodo, leggero, arrivi dove vuoi, indipendente, tonificante, però per come sono considerati i ciclisti...l'ambiente influenza (S., uomo, 34 anni)

Il sistema automobile ha anche effetti sulla percezione degli altri mezzi di trasporto: ad esempio, in molti casi gli intervistati hanno espresso difficoltà ad usare la bicicletta perché

percepiscono, e a ragione stando ai dati sull'incidentalità stradale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2014; ONISR 2015), come insicuro il traffico urbano; una percezione che non sempre ostacola l'uso effettivo della bicicletta.

Un ruolo significativo dei processi di appropriazione cognitiva del contesto e dei mezzi di trasporto si è riscontrato nel caso di un intervistato nato in Marocco, ma che vive in Italia da 19 anni e con nazionalità italiana, che percepisce il trasporto pubblico come un luogo ostile in quanto si sente discriminato per la propria origine:

Il trasporto pubblico lo uso poco e non mi piace. All'inizio lo usavo, ma adesso non mi piace perché appena sali tutti ti guardano male e cominciano a tenersi i portafogli. Le signore mettono la borsa davanti e gli uomini si mettono la mano in tasca [...]
All'inizio mi piaceva, era molto bello, adesso il quartiere è pericoloso... E poi in generale anche le persone sono abbastanza cambiate, adesso tutti ti guardano male. Prima trovavi persone per bene, adesso è cambiato, la gente è più cattiva, perché perde il lavoro... qui se sei povero resti povero, non è un paese che risolve le situazioni (A., uomo, 45 anni)

Come si deduce dall'estratto dell'intervista, questa inaccessibilità dovuta alla percezione negativa del contesto si estende dai luoghi della mobilità alla città in generale. Questo come altri casi richiamano l'importanza dell'accessibilità socio-cognitiva (Ramadier 2011) e dello spazio di azione percepito (Golledge & Stimson 1997): è infatti con riferimento a questo aspetto che si sono evidenziate i maggiori vincoli d'accesso, dopo quelli legati all'uso dell'auto. Inoltre, un'inaccessibilità legata a specifici schemi cognitivi degli individui si riscontra soprattutto nelle madri sole e si manifesta non solo rispetto allo spazio, il quartiere (spesso stigmatizzato), ma anche al tempo, in particolare la notte, come si è già visto:

Le quartier il me plaît pas du tout! Je suis attachée? J'habite là de la fin des années 50, mais il me plaît pas. J'ai accepté ça parce que s'était près de mes parents, mais je n'aime pas [...] Mais oui, le logement c'est bien, je suis bien dedans, mais bon, j'attends d'avoir accès à un bon salaire et après je veux partir! C'était pour trouver un toit avec mon fils que j'avais accepté ce quartier! [...] Je sais pas dans quel quartier je veux déménager, mais il doit être un quartier calme, dans une petite maison au rez-de-chaussée avec un petit jardin... maintenant c'est pas un quartier calme, il y a un peu de la racaille, maintenant la situation est plus tranquille avec le Ramadan, mais il y a des gens très violents (S., donna, 38 anni)

Là bas j'aime pas, c'est Minguettes, c'est pas bien d'habiter avec les enfants, mais j'avais pas le choix... mais là bas c'est pas bien pour les enfants parce qu'il y a des gens qui sont... qui font... drogue, tout ça, pour jouer on s'est pas si ça passe dehors (J., donna, 45 anni)

Altre difficoltà emerse, in particolare per i lavoratori flessibili e per i nuclei con figli, ovvero i gruppi più sensibili alle pressioni del tempo, riguardano le competenze di gestione dell'imprevisto (es. sciopero), che possono suscitare sentimenti di stress:

Se è una situazione di un paziente che ha un appuntamento settimanale e quindi non vederlo significa rimandare a 15 giorni, beh, è diverso, vado molto più in ansia, perché comunque influenza anche la relazione [...] Ecco, saltare quegli appuntamenti lì, che sarà successo un paio di volte, mi ha causato un'ansia molto elevata. E se succedeva perché la macchina non partiva, o succedeva qualcosa all'ultimo, devo dire che andavo particolarmente in ansia. Soprattutto perché quello era un lavoro con una relazione uno a uno (S., uomo, 34 anni)

J'ai eu un problème à organiser mes déplacements en occasion de la grève, parce qu'il y avait seulement un train qui circulait, du coup... D'habitude on se lève vers 6 :15 pour prendre le train à 7 :30h, mais là, je sais pas à quelle heure était, mais plus tôt, et c'était la merde ! J'aurais pu prendre la voiture de mon ami, mais j'aime pas conduire, après j'ai jamais fait la route jusqu'à Villefranche, donc je sais pas où il faut passer, et après il y a beaucoup de bouchons quand il y a la grève de la SNCF... et après le soir, le train a été annulé et on attendait à la gare, on est rentrés vers 19-20h, c'était très chiant... Des fois on demandait de terminer plus tôt, mais après il faut rattraper les heures, du coup... Et la grève est duré deux semaines, donc c'est vrai que c'était un peu contraignant : tu rentrais à 19:30-20:00 h quand tu finissais à 17h (M., donna, 30 anni)

No! Assolutamente! Mi servirebbe una giornata di 48 ore... C'è sempre qualcosa da fare è stressante [...] Poi spesso abbiamo tavoli di lavoro, coordinamenti e situazioni che non sono necessariamente nelle due sedi, il comune di Milano, i Servizi sociali, per cui insomma capita che mi muova... Mi piace parecchio, eh, ma è faticoso però... Ieri riflettevo con un'amica, mentre ero sul treno, sul fatto che è faticoso! Perché a volte penso che su un sette ore di lavoro, due sono sui mezzi. [...] La sera sono talmente stanca che ci resto volentieri! A volte mi piacerebbe uscire di più, con mio marito, cosa che è veramente difficile riuscire a fare, non usciamo quasi mai... (F., donna, 41 anni)

Tra le varie competenze che possono contribuire a una diminuzione dell'accessibilità, dall'analisi delle interviste non è invece emerso con chiarezza il ruolo delle attitudini, ovvero della disposizione innata o acquisita a spostarsi, che alcune ricerche individuano come un fattore importante nello spiegare l'inaccessibilità, innanzitutto al lavoro, dei precari sociali: il vivere la mobilità come una fatica, uno stress, una cosa da evitare il più possibile (Orfeuill 2004). Da un lato, infatti, sono presenti casi di persone, in particolare disoccupate, che si caratterizzano per uno spazio-tempo di attività più ristretto, che corrisponde per lo più al Comune di residenza, e per lo svolgimento di minori attività, soprattutto ricerca del lavoro e cura della casa e dei figli. Dall'altro lato, però, questa relativa immobilità rispecchia la diminuzione degli obblighi sociali di compresenza dovuta alla cessazione dell'attività lavorativa e nasconde in realtà il desiderio di spostarsi di più,

se solo ne avessero i mezzi, oppure non esprime una situazione di stress perché si basa sulla mancata utilità (necessità) della mobilità legata al soddisfacimento dei propri bisogni nella prossimità:

Oui, j'aimerais bouger davantage la ville! Maintenant j'y vais pas parce que j'ai pas... comme on dit...l'utilité ! (B., donna, 49 anni)

Juste Vénissieux parce que ça vaut pas la peine d'aller là bas, il y a tout (J., donna, 45 anni)

Una problematicità rispetto al tema delle attitudini alla mobilità si è particolarmente evidenziata per alcune persone adulte, con più di 45 anni, che uniscono una disoccupazione di lunga durata a un'immobilità residenziale caratterizzata non tanto dalla permanenza nello stesso appartamento bensì nel medesimo contesto relazionale, ovvero da una convivenza con i genitori, i fratelli o le sorelle. In questi casi emerge effettivamente una minor attitudine a spostarsi dovuta a un'insufficiente socializzazione alla mobilità che si evidenzia in più ambiti: residenziale, lavorativo, relazionale e quotidiano. In altri termini, questa molteplice e prolungata immobilità non consente di ricevere gli stimoli necessari a trovare le motivazioni per muoversi e di acquisire le competenze necessarie a praticare la mobilità. È questo il profilo che più corrisponde alla definizione di esclusione sociale legata alla mobilità data da Kenyon *et al.* (2002, pp.210-211), ovvero l'inaccessibilità alle opportunità, ai servizi e alle reti sociali dovuta a un'insufficiente mobilità in una società costruita attorno all'assunta di un'elevata mobilità: queste persone, infatti, sembrano essere meno attrezzate ad adattarsi all'ingiunzione alla mobilità (Bacqué & Fol 2007) che caratterizza il mondo contemporaneo (Boltanski & Chiapello 1999; Mincke & Montulet 2010).

È importante sottolineare che questo profilo costituisce un sotto-gruppo dei precari intervistati, anche di quelli più vulnerabili in senso sociale e con un minor potenziale d'accesso e un'offerta di opportunità disponibile. Ad esempio, ci sono degli intervistati che non legano la loro vulnerabilità alla mancanza di mobilità, anzi il fatto di essere mobili ma allo stesso tempo di essere esclusi dal lavoro è vissuto come un problema:

Et il y a quelqu'un qui refuse un emploi à cause de l'essence, mais moi, je me déplace une heure et demie et je m'en sort pas! Donc ça je comprends pas, ça me dépasse (I., donna, 49 anni)

Par exemple, j'ai fait une formation à Givors et je suis allée à pied à la gare, après j'ai pris le TER, et après, quand je suis arrivée à Givors, j'ai pris le bus... Donc je suis mobile! Je bouge! (S., donna, 38 anni)

Nel resto dei casi non sono emerse particolari problematiche rispetto al tema delle competenze. Nell'intervista semi-strutturata abbiamo indagato la capacità a effettuare tragitti inter-modali e multi-scopo, le competenze legate all'orientamento nel trasporto pubblico e alla conoscenza del territorio e delle sue opportunità, le attitudini e le competenze organizzative degli individui e la gran parte delle persone ha dimostrato di possedere molteplici capacità e di sapersi spostare: in altri termini, il tema delle competenze si è rivelato più un fattore di accessibilità.

Ciò è dovuto in parte alle competenze relative al sapere teorico, ovvero all'alto livello di conoscenza del territorio, legato a una prolungata socializzazione territoriale ai luoghi in cui si vive attualmente che è dimostrata, innanzitutto, dal fatto che il 60% degli intervistati abita da più di tre anni nel medesimo domicilio e che quasi la metà del nostro campione risiede nella stessa abitazione da quattro anni o più. Com'è già parzialmente emerso, una fine conoscenza del territorio, dei luoghi e dei modi in cui poter raggiungere le opportunità, deriva anche dalla condizione di precarietà in cui si trovano gli individui. Per fare un esempio, dal seguente estratto si comprende come la dipendenza dal trasporto pubblico esperita da un intervistato si associ a una fine conoscenza della rete del trasporto pubblico, dei vari modi in cui poter raggiungere un'area, dei vari fattori da prendere in considerazione per spostarsi:

Io prendo la 73, che è la tratta che va all'aeroporto di Linate ma che passa anche dal centro [...] Un'altra linea molto usata è la 27 che dalla periferia sud-est della città va da in fondo a viale Ungheria, collega fino a piazza Sei febbraio, quindi passa tutto il centro della città, anche se, si cammina bene fino a che c'è la preferenziale, perché dopo piazza Cinque giornate, sul corso di Porta Vittoria, è una paralisi [...]

Per esempio, adesso sto sperimentando la 57 per vedere se è meglio. Ma è meglio fino a un certo punto [...]

Comunque siamo abbastanza ben serviti, anche se eravamo serviti meglio quando, paradossalmente, c'erano dei lavori che facevano deviare la 12, quindi la 12 per un periodo di tempo passava da lì, quindi con tre mezzi a disposizione, o uno l'altro o l'altro, la soluzione si trova, anche nei giorni di festa. Altrimenti devo fare un bel pezzetto a piedi, per esempio, per la circonvallazione 90-91, devo fare un tragitto di una decina di minuti a piedi, che con l'età diventano anche 15, poi i tempi di attesa per quella linea sono notevoli. Oppure se voglio andare più verso Città Studi e prendere la 54, ci vogliono 15 minuti [...] In quella zona lì vado con la 54 e o faccio il pezzo a piedi o posso usare anche il 27 o la 73, scendo a Piazza Cinque Giornate e poi aspetto il 9 o prendo al volo il 23. [...] Per arrivare a Quarto Oggiaro è un disastro [...] prendo la linea 12, che devo attraversare l'intera città, e poi ora ci sono i lavori di Expo e la linea

si interrompe... C'è una navetta sostitutiva, i cui tempi di attesa sono enormi... Perché tu arrivi ed è sempre appena passata, quindi esco di casa prima delle otto per essere sicuro di arrivare lì per le 10. Quindi a questo punto io preferisco fare il giro sulla circonvallazione interna. Quindi da casa mia prendo il 27 o il 73, scendo, attraverso la strada prendo un altro bus e faccio tutto il giro arrivando fino all'altezza di piazzale Lugano, poi scendo e prendo l'altra linea della 90-91 e poi devo cambiare altri tre bus (E., uomo, 52 anni)

Questo intreccio di conoscenze e di capacità organizzative, pratiche e innovative («adesso sto sperimentando la 57») è comune a molti intervistati. Anche quando non è possibile fare affidamento sulla propria conoscenza del territorio perché occorre recarsi in luoghi nuovi, è la disponibilità dei mezzi di comunicazione (es. internet, smart-phone), che caratterizza gran parte degli intervistati (es. l'80% degli intervistati fa uso quotidiano di internet), e il possesso delle competenze per usarli, che assicura l'accessibilità:

En général, les transports en commun sont bien indiqués et après s'il y a des problèmes j'utilise mon smartphone et je calcul mon itinéraire... Mais dans les autre villes je perds mon sens d'orientation, du coup j'ai plus de mal (A., donna, 27 anni)

Il faut juste connaître et sinon tu regarde sur internet... Par exemple, la semaine dernière je devais aller à Decines et je connaissais pas et donc j'ai regardé sur internet, sur mon smart-phone, avec le GPS, et je suis allé en bus. Il me fallait le GPS parce que pour trouver le bâtiment, c'est mal indiqué en fait (J., uomo, 24 anni)

Le segnalazioni non le guardo nemmeno perché già so dove devo andare, perché ormai ho imparato a guardare sul sito di ATM prima di uscire... Così mi faccio già un'idea e so come muovermi (M., donna, 59 anni)

Può succedere se non conosco la zona, oppure mi capita ancora in stazione Centrale... che è un porto di mare, soprattutto adesso che ci sono i lavori in corso [...]
Poi usando i mezzi ho scoperto certe zone, certe vie, che prima non conoscevo... Se poi non conosco una zona, una via, uso google, il sito dell'ATM, oppure mi porto lo stradario cartaceo perché non ho i telefoni i-phone, i... ma un computer fisso. Però mi porto lo stradario e la via la raggiungo comunque (L, uomo, 48 anni)

Ecco. Di base io ho un senso dell'orientamento abbastanza pietoso! Per cui nelle zone che frequento abitualmente non ci sono problemi e mi muovo benissimo senza difficoltà. Poi però mi capita di sbagliare strada e perdere tempo a girare intorno alla zona, che magari non conosco benissimo.

Quando mi capita, adesso che ho questo fantastico strumento [smart-phone] lo utilizzo, ma a volte non funziona, ci sono delle barriere urbane che non considera. Mi è capitato 2 settimane fa, [...] per cui ho imprecato un po' contro lo smart-phone che non funzionava, però ho usato la mappa, cioè non ho usato il navigatore che non andava, ma solo la mappa e poi mi sono trovata. Prima usavo il Tuttocittà per orientarmi... Tra l'altro ce l'ho ancora in macchina per sicurezza (C., donna, 31 anni)

Anche la considerazione delle competenze organizzative temporali, di sincronizzazione della propria agenda con quella del proprio nucleo familiare non ha evidenziato particolari problematiche. Si conferma, infatti, che la condizione di precarietà e i vincoli strutturali di accesso portino allo sviluppo di raffinate capacità organizzative, come dimostra il caso di un giovane lavoratore nel settore sociale:

Sì, noi facciamo una pianificazione almeno settimanale. Siccome succede che si sposta l'appuntamento con il paziente, o viene annullato [...] allora cerchiamo un minimo di prevenire questa cosa, quindi il weekend... Diciamo che ormai consociamo gli impegni, almeno quelli fissi, per quanto gli incarichi che abbiamo non sono proprio stabili... Comunque ormai quello che ci comunichiamo sono le eccezioni. Ad esempio, "questa settimana ho bisogno della macchina il mercoledì", "ma come di solito no", "eh sì, perché mi hanno spostato...". Poi comunque ormai so che le serve la macchina al pomeriggio, quindi la prendo al mattino, poi gliela lascio, poi la riprendo e così via [...]
(S., uomo, 34 anni)

In sintesi, il possesso di molteplici competenze sembra essere influenzato anche dalla condizione di precarietà attraversata dagli intervistati. In altri termini, queste competenze sono il segno di più generali forme di risposta e di adattamento a un contesto precario che pone vincoli di diversa natura all'azione individuale.

Per indicare questo tipo di agire in sociologia si fa spesso riferimento al termine di strategia (Crow 1989), che solitamente implica un agire consapevole e razionale in vista del raggiungimento di un obiettivo, e nel caso delle risposte/reazioni a una condizione di vulnerabilità a quello di *coping strategies* (Gerhardt 1979), un concetto sviluppato in particolare dalla psicologia sociale e dalla sociologia medica che indica le risposte individuali a situazioni di stress e malattia. Il verbo inglese *to cope with* , infatti, significa letteralmente "fronteggiare", "destreggiarsi", "cavarsela", "farcela" (BWED) e corrisponde all'uso pronominale riflessivo del verbo *s'(en) sortir de* impiegato nella letteratura e nella lingua francese per indicare la fuoriuscita da una situazione difficile, il superamento dei vincoli (TLFi). Nella presente ricerca questa terminologia è potenzialmente problematica perché, nonostante alcune ricerche abbiano evidenziato il senso di azioni apparentemente irrazionali (Goffman 2010), il suo uso implicherebbe,

[to] impute objectives which the actors to whom they are imputed would not recognize and may even object to. Thus, for example, the terms 'coping strategies' and 'survival strategy' are both open to the interpretation of being somewhat patronising by those

individuals or households supposedly practicing them, since neither obviously make sense as something sufficient to aim for (Crow 1989, p.20)

Ciò che fa problema non è tanto l'intenzionalità o la razionalità dell'agire dei precari intervistati, che non si mette in dubbio, bensì la possibilità di inferire su di esse partendo dal materiale raccolto nella ricerca. Per precauzione, quindi, privilegeremo l'uso dell'espressione "forme di adattamento/risposta alla precarietà" e si segnalerà i casi in cui questo adattamento lascia ipotizzare la presenza di un agire di tipo razionale.

In primo luogo, sono emerse delle modalità di adattamento dovute ai vincoli posti da un contesto caratterizzato da dipendenza dall'automobile e che riguardano sia gli individui non motorizzati, i dipendenti dal trasporto pubblico, sia i possessori dell'auto costretti (*forced car owners*), che per permettersi l'accessibilità garantita dall'automobile, circoscrivono il suo uso a particolari situazioni di bisogno:

Il trasporto pubblico è conveniente, perché poi con la macchina devi aggiungere la benzina, l'assicurazione, il mantenimento, devi spendere metà dello stipendio per la macchina. Il trasporto pubblico è conveniente, chiaro che l'automobile è più comoda, solo che è una necessità che non mi posso permettere. Io la uso solo per gli spostamenti che non posso fare altrimenti e che sono strettamente necessari, perché da dove abito io non puoi andare a piedi all'Esselunga sulla Statale, e lì non ci arrivi neanche coi mezzi [...]

Quando c'è sciopero andiamo in macchina fino a San Donato, poi di solito parto 3 ore prima e ti fai a piedi da San Donato a Rogoredo sperando che passi un passante ferroviario. Se neanche il passante arriva, allora aspetti i mezzi di superficie, l'84, e comunque ti devi spostare negli orari garantiti, perché se scioperano loro, devi scioperare anche tu perché altrimenti non puoi muoverti perché con la macchina per entrare in centro devi pagare 5 euro poi c'è il parcheggio, 2 euro all'ora (V., uomo, 31 anni)

Oui j'ai la voiture, mais pour aller au centre, à chercher l'emploi, j'y vais en bus parce que c'est plus économique [...] La voiture je la prends pour faire mes courses et pour aller chez mes enfants, à Chassieu. Sinon je prend le bus ou je vais à pied [...] La voiture c'est chère et après aussi pour se garer... (V., donna, 45 anni)

In altri casi, i comportamenti di mobilità non sono solo forme di adattamento alla propria condizione di precarietà economica e ai vincoli d'accesso posti dall'ambiente, ma rivelano una dimensione più strategica. È questo il caso di un intervistato che per un periodo sceglie razionalmente di rinunciare all'accessibilità garantita dall'automobile, per avere il tempo di accumulare le risorse necessarie per acquistare un'auto nuova, o almeno non vecchia, un obiettivo che si vuole raggiungere per superare le difficoltà finanziarie e d'accesso legate all'abitudine di disporre di macchine con più di dieci anni:

Oui, je veux acheter une voiture, mais si je vais acheter une voiture je veux une nouvelle, parce que j'ai eu des voitures de second main, des voitures d'occasion, mais ... maintenant, si je commence à travailler j'achète une nouvelle voiture qui pollue pas... parce que j'ai toujours eu des voitures de 10 ans, 12 ans... [rire] parce qu'après ça coute cher avec les réparations, tout ça, il est mieux acheter une nouvelle ou au moins 2 ans, 3 ans, ça c'est bon.

C'est pour ça que je sens pas le besoin de la voiture, parce que c'est toujours en panne, donc je me suis dit, il faut arrêter avec la voiture. (S., uomo, 34 anni)

Alcune forme di adattamento alla precarietà si riscontrano rispetto ai vincoli temporali legati all'attività lavorativa dei lavoratori flessibili con un'alta mobilità legata al lavoro:

Sul mezzo pubblico sono combattuto perché spostarsi in linea d'aria di 500 m e dover prendere tre mezzi è stressante. Invece, se è una tratta lunga, puoi leggere e perderti nel libro, è bellissimo! Quindi stressante, ma anche personalizzabile (S., uomo, 34 anni)

Con i mezzi pubblici pensavo fosse una scommessa, perché non li prendevo... Ecco adesso che sono entrata nel magico mondo dei mezzi pubblici, pensavo di faticar molto di più, ma invece ho dovuto ricredermi! Sì, comunque hai sempre i tempi di attesa, ma me li prendo per me, perché comunque col passante devi aspettare... almeno, fisso, 10 minuti di ritardo, poi arrivi lì prima che arrivi... Comunque mi prendo quel tempo lì come tempo di lavoro per preparare la lezione, perché io faccio... a Seggiano faccio la mediatrice linguistica, cioè insegno italiano come seconda lingua ad adulti stranieri, e quindi uso quel tempo per programmare. Dovessi andarci in macchina impazzirei! (G., donna, 34 anni)

L'elevata e frammentaria mobilità richiesta da alcuni tipi di lavori, ad esempio quelli nel settore sociale e dei servizi alle imprese, porta anche a una risposta di tipo rivendicativo volta al riconoscimento di alcuni diritti, in questo caso il riconoscimento delle spese di viaggio o un piano lavorativo più sostenibile:

Dopo hanno cominciato a spostarmi e facevo mezz'ora da una parte, un'ora dall'altra, poi mi spostavo ancora [...] Poi ho fatto una vertenza, non è stata una vera e propria vertenza nel senso che ho contattato il sindacato e poi mi hanno spostato (L., donna, 43 anni)

Devo dire che sto lavorando sulla questione "dovete riconoscermi tutte le ore", infatti ho consegnato il mio foglio ore, dove io conto da quando arrivo in stazione Garibaldi a quando torno a casa, perché io lo considero come tempo di lavoro, che però non ti pagano di solito. Metto dentro anche il biglietto [...] però è un esperimento, perché non so come reagiranno: quando ho consegnato il foglio ore non mi hanno detto niente, quindi credo sia andata! (G., donna, 34 anni)

Questi estratti evidenziano anche una diversità di condizioni, tra lavoratori che possono fare affidamento sulla forza dell'azione collettiva sindacale e quelli che invece non possono contare sull'azione del sindacato e la cui azione rivendicativa individuale porta a un esito più un certo («credo sia andata»).

La condizione di precarietà si associa inoltre a una modificazione dei comportamenti di mobilità degli individui in direzione delle forme dolci di mobilità, in particolare verso la bicicletta:

Adesso mi sposto molto in bicicletta, adesso che non ho lavoro [...] La bici... mi piace andarci, è molto utile per spostarsi soprattutto per i viaggi non lunghi, perché ti muovi molto più facilmente. Poi non ci sono piste ciclabili come dovrebbero essere, però comunque è il nuovo mezzo di trasporto (D., uomo 54 anni)

La bicicletta è sicuramente economica, perché non ha la benzina da mettere, e quest'estate andavo a lavorare qui vicino e ci andavo tutte le mattine con la bicicletta, ci mettevo 20 minuti ad arrivare, anche se pioveva. Con la bici è tutto un guadagno, poi è comoda. Veloce dipende, dal traffico, può essere anche veloce, e poi mi piace (M., uomo, 24 anni)

In generale, io mi sposto sempre in bicicletta. Con la bici ho la certezza di sapere quando arrivo, ed il tempo che impiego è esattamente uguale a quello previsto. Poi con la bici non dipendo da nulla, da ritardi, ingorghi, non dipendo da niente e sono indipendente! Poi non devo neanche trovare parcheggio, quando sono arrivato a destinazione non sono costretto a girare mezz'ora per parcheggiare (G., uomo, 55 anni)

Avant j'avais la voiture et je l'ai vendue, parce que l'assurance était très élevée. J'ai acheté un voiture 7 places et nous on est 3, donc j'étais obligée à la vendre [...] Ça fait trois mois que je suis en train de faire du vélo parce que avant je le faisais pas. J'ai fait l'école [...] Avant je faisais du vélo mais quand je voyais une voiture qui vient ou un truc... Pum! Je tombe, clairement, je lâche mon vélo et je tombe. Mais maintenant ça va (N., donna, 49 anni)

Je fais beaucoup, beaucoup vélo et c'est très dangereux ! J'ai eu deux accidents de vélo, des accidents très violents, des portes, aujourd'hui j'ai encore mal, deux ans après. Les voitures font pas très attention aux cyclistes. Mais j'aime le vélo, parce qu'en fait... par exemple, là j'ai pris la carte TCL, l'abonnement, parce que je travaille loin, mais si je travaillais pas loin je prendrai le vélo [...] Oui, je l'utilise pour les petits déplacements aussi parce que j'ai un vélo de mauvaise qualité. Je pense que si j'aurais un vélo de bonne qualité je pense que je l'utiliserai pour le longs déplacements, mais c'est un vélo de second main, acheté à 50 euros (R., donna, 30 anni)

Moi, je n'ai pas l'impression d'être contrainte parce que avec mon vélo je vais partout, franchement je vais partout, ouais [...] Moi, je prends tout le temps le vélo. J'aime bien la sensation de rouler et après j'ai l'impression que tu gagne du temps (M., donna, 30 anni)

La modificazione delle abitudini di mobilità, in particolare dall'auto alla bicicletta, è dovuta all'ingresso in una situazione di precarietà economica che rende relativamente insostenibile il costo delle forme di spostamento cui si è abituati. Questo vincolo porta a un cambiamento delle abitudini di mobilità, che permette agli intervistati di utilizzare un mezzo di trasporto di cui si scoprono le qualità positive in termini di tempi di percorrenza, costi, piacere, effetti sulla salute, grado di indipendenza negli spostamenti.

Facendo dialogare questi risultati con gli studi sulle scelte modali e le abitudini di mobilità (Gärling & Axhausen 2003; Garvill *et al.* 2003; Fujii & Kitamura 2003) presentati in Colleoni (2012), emergono interessanti spunti di riflessione rispetto al tema della mobilità sostenibile. Queste ricerche, infatti, evidenziano che è l'abitudine a influenzare in misura maggiore il comportamento di mobilità e che la scoperta dei vantaggi associati al cambiamento di un'abitudine non porta a una modificazione duratura delle proprie scelte modali se non si dà il tempo ad un attore di abituarsi ai cambiamenti e di strutturarli all'interno dello schema più generale di azione. In questa prospettiva, l'ingresso nella precarietà sembra rappresentare un vincolo che spinge ad adottare stili di mobilità più sostenibili da un punto di vista ambientale⁵¹ e sociale, considerate le basse risorse necessarie per accedere alla bicicletta. Ciononostante, permangono difficoltà legate all'uso della bicicletta nei contesti urbani, in particolare dovute alla percezione di insicurezza, che sono state espresse da tutti gli intervistati che si spostano con la bici. In altri termini, un fattore contestuale, l'insicurezza degli utenti deboli della strada, potrebbe sia rappresentare un incentivo a modificare nuovamente la propria abitudine, sia costituire un elemento di insostenibilità sociale, in quanto esporrebbe a maggiori rischi di incolumità le popolazioni più precarie vincolate alla mobilità dolce.

5.2.7 La rete di legami sociali: una risorsa precaria per i più precari

Durante le interviste semi-strutturate si è deciso di inserire alcune domande che hanno verificato se i legami forti della rete sociale individuale offrono agli intervistati risorse per superare i vincoli d'accesso cui devono far fronte. In altri termini, l'obiettivo è stato quello di rilevare altre forme di risposta ai vincoli contestuali di mobilità e accesso, che però questa volta si basano sulle risorse relazionali che derivano dall'appartenenza, dal mantenimento e dall'attivazione della rete di legami sociali in cui gli individui sono

⁵¹ Un fatto che, come visto nel primo capitolo, trova conferma nell'analisi della domanda di mobilità, in particolare europea, che dimostra che dall'inizio della crisi economica del 2008 l'uso dell'automobile è calato, così come la mobilità in generale.

inseriti. L'interesse per il tema deriva dall'affermazione negli studi sulla mobilità, ma in generale di quelli territoriali, di un'ipotesi che afferma che la segregazione e l'esclusione sociale derivino da una bassa mobilità e da reti sociali prevalentemente formate da legami forti che ostacolano l'accesso ad altri mondi sociali.

Tra gli intervistati è chi non dispone dell'auto a chiedere maggiormente aiuto alla propria rete familiare e amicale per potersi spostare e per accedere alle opportunità, mentre chi è in possesso dell'auto è più indipendente ed è il punto di riferimento delle reti di supporto alla mobilità, il contatto a cui più spesso viene chiesto aiuto, soprattutto dai familiari:

Io non ho mai chiesto aiuto a familiari e amici per essere accompagnato, mentre invece è capitato spesso che parenti e amici, soprattutto amici, mi abbiano chiesto aiuto quando, ad esempio, c'è brutto tempo, c'è lo sciopero, oppure quando ci sono da spostare delle cose voluminose e ingombranti (G., uomo, 55 anni)

Per le pratiche d'accompagnamento, io tutti giorni, alle cinque del mattino, accompagno in macchina mia moglie alla fermata della metro di San Donato, perché con i mezzi non ce la farebbe ad arrivare a lavoro, visto che deve andare a Nosate e già così ci mette un sacco di tempo [...] Poi capita che accompagni amici o familiari a fare la spesa, soprattutto nel fine settimana, il sabato o la domenica, quando devi andare al supermercato, quello dove trovi tutti i prodotti, perché non puoi farcela andando solo dal panettiere sotto casa. Non è che vado apposta, ma magari ci devo andare anch'io e allora andiamo assieme, cerchiamo di organizzarci e andiamo (V., uomo, 31 anni)

In generale, l'automobile è la risorsa più ricercata e per motivi innanzitutto legati all'attività lavorativa, al suo svolgimento e alla sua ricerca e a quelle di acquisto di beni, come recarsi al centro commerciale e poter caricare maggiori pesi. In questi casi, sono i precari non motorizzati a chiedere in prestito l'auto o a domandare di essere accompagnati, oppure le coppie in cui entrambi i membri lavorano e che hanno a disposizione una sola auto. Altre attività per le quali si sono rilevate forme di reciprocità legate all'auto sono quelle di cura della persona e, in particolare, riguardano l'accompagnamento di familiari, spesso anziani, ad effettuare visite e cure mediche. I più giovani e le donne che non hanno a disposizione l'auto attivano più spesso la propria rete di legami per svolgere attività sociali, ricreative e culturali notturne, un tempo in cui si sperimentano difficoltà d'accesso dovute alla dipendenza dal trasporto pubblico oppure all'insicurezza percepita:

Oui, oui, oui, je demande ! Par exemple, avant si vous vous rappelez il m'est sonné le portable et c'était mon frère, parce que je dois commencer un stage pour 2 semaines, et il me prêtera sa voiture, parce que pour aller là où je dois faire le stage, c'est pas loin,

mais c'est l'heure : je dois partir, je dois être là bas à 5 h du matin. Donc il va me laisser sa voiture pour faire le stage.

Mais c'est la première fois que je demande la voiture. Sinon si je dois faire de courses et je n'ai pas de transport public, j'appelle mon frère et il m'emmène... Et il est toujours disponible et s'il est pas disponible il y a l'autre frère. Le petit habite à côté de chez moi et l'autre, celui qui m'a porté la voiture, il est à 15 minutes vers la campagne (S., uomo, 34 anni)

Vivendo con lavori a incastro, perché finisci da una parte e devi subito andare da un'altra parte... Questo significa chiedere alle due famiglie, se quel giorno hanno la disponibilità a prestarci l'auto. Questa è una pianificazione che non è strutturatissima, è occasionale, però va prevista almeno con un giorno di anticipo. Quindi, di solito nel fine settimana ci diciamo "quali giorni usi la macchina tu? Quali giorni ne puoi fare a meno?" e così ci organizziamo per chiedere eventualmente la macchina. Ad esempio, nell'ultimo mese ce n'è bastata una sola, mentre altri mesi, come dicembre e gennaio, abbiamo usato molto spesso le macchine non nostre, sia quella di mio padre che quella di sua madre, anche per tutta una settimana: usi quella, poi la riporti, poi vai a prendere quell'altra... sì, è successo (S., uomo, 34 anni)

Il giovedì invece sono a Gorgonzola e ci arrivo con la macchina da Seggiano, mi portano lì perché anche se vicini non c'è un collegamento. Lì c'è la linea per Poltello, che poi va verso Cassano d'Adda o Treviglio, e poi 'è la metropolitana che arriva fino a gessate, ma in mezzo non c'è niente!!! [...] Devo dire che poi chi mi dà il passaggio non è proprio un'amica, ma una collega che abita lì a Seggiano, un posto dove sono stati tutti molto gentili e disponibili, quindi mi hanno accolto come la povera marziana che atterra nei luoghi sperduti dell'hinterland milanese, e sono state molto gentili da questo punto di vista, molto disponibile soprattutto la persona che mi accompagna. Comunque è un percorso che deve fare comunque in macchina e quando ha sentito che volevo farla in bicicletta, mi ha detto "sei matta, vieni con me!" (G., donna, 34 anni)

Mi è capitato di guidare perché magari trovo qualcuno che mi presta la macchina... degli amici o dei colleghi, che al momento sono disponibili...quindi ogni tanto... Però devo sempre dipendere dagli altri, loro sono disponibili eh, ma non sempre possono e poi io cerco di non chiedere però è capitato... Per dei colloqui di lavoro, perché con i mezzi era impossibile, ti faceva fare dei giri strani [...] Anche sabato una mia amica mi ha accompagnato a un colloquio a San Donato (M., donna, 59 anni)

Pour moi c'est dur aller à l'aéroport, donc si je dois aller à l'aéroport je dois demander que quelqu'un m'accompagne. Parce que des fois je suis allé à Paris avec Ouigo, le TGV pas cher, mais c'est chiant parce qu'il départ de Saint Exupéry. Et je demande toujours à des copains (P., donna, 30 anni)

In generale, come mobilità sono molto indipendente, nel senso che ho la macchina e questo mi dà molta indipendenza, quindi è molto difficile che io chieda di essere accompagnato.

Succede spesso che io accompagni i miei nonni, come stamattina, a fare delle visite perché devono fare delle terapie continuate ed essere sempre monitorati. Quindi mi capita spesso di accompagnarli con il mezzo privato, (M., uomo, 26 anni)

La seule personne à laquelle je demande et c'est quand je rentre tard, le soir, c'est mon ex-mari qui vient me chercher. Parce que le soir en rentrant de Saint Priest, Dardilly, Saint Genis... 1) c'est long ; 2) c'est dangereux (I., donna, 49 anni)

L'ultimo anno che non avevo la macchina ho avuto delle difficoltà a raggiungere dei luoghi e chiedevo o ai mie amici o ai miei di accompagnarmi. Per esempio, tutte le serate erano i miei amici a prendermi, oppure andavo in centro in pullman e a fine serata mi riaccompagnavano loro. Quindi succede più per uscire alla sera [...] Se non c'è la possibilità con i mezzi, o rimandi o rinunci. Mi è spesso capitato, per esempio, di dover attendere per far la spesa che mio padre tornasse a casa da lavoro e poter prendere la macchina. Che poi lui abita a Vittuone, quindi devi andar fino lì o lui venire fino a qui (M, uomo, 32 anni)

Le reti di legami sociali forniscono varie risorse d'accesso, che contribuiscono al superamento di vincoli che sono legati alla mobilità, ma anche al tempo. Da un lato, attraverso la rete sociale si può acquisire una competenza di cui si è carenti, ad esempio di quelle informatiche e di orientamento. Dall'altro lato, nel caso delle madri sole con figli piccoli (meno di dieci anni) le risorse più ricercate all'interno della rete sociale sono quelle temporali necessarie alla conciliazione dei tempi e a superare le difficoltà di gestione e sincronizzazione delle attività. In questi casi il supporto prende la forma dell'accompagnamento, della custodia e della cura dei figli:

Moi, je demande au conducteur où je dois descendre, je lui dis l'adresse... Sinon mes enfants regardent sur internet et ils me disent le parcours à faire, où je dois descendre, parce que moi je utilise pas trop internet, parce que je le connais pas trop, mais mes enfants avec le GPS, ils me disent tu dois aller là, prendre ce bus là, descendre là... (V., donna, 45 anni)

Je sais que il y a toujours ma mère qui peut garder mon fils, du coup j'ai pas de problèmes quand je me déplace sur Lyon, pour une entretien, pour faire des autres activités... Et elle habite pas loin de chez moi, c'est super! Mais d'habitude je me débrouille toute seule [...]

Aussi avec les amis il arrive que je garde le gamin de ma copine ou que je vais avec elle à faire les courses, par exemple, la semaine dernière nous sommes allées à l'IKEA, à Saint-Priest, mais, en général, je me débrouille toute seule (S., donna, 38 anni)

La giornata inizia con l'accompagnamento dei bambini a scuola. Ho un nonno che porta a scuola uno dei due bambini, tutti i giorni, fortunatamente! [...] Generalmente quando ci sono attività in contemporanea chiedo sempre aiuto ai nonni: i nonni portano uno da una parte e io porto l'altro dall'altra, perché sono in due posti un po' lontani [...] Oppure si porta il bambino a casa di un amico, com'è successo in settimana [...] Una cosa che non riesco a fare io, che delego, una volta al mese, è la spesa, che delego ai miei genitori che vanno per loro, perché andare con i bambini è impensabile andare a fare la spesa quella un po' più sostanziosa [...] Per cui in questi casi i nonni sono davvero presenti. Poi sono figlia unica quindi questo aiuta anche molto! [...] Oppure anche qua c'è un sostegno tra il gruppo di amici, succede per il recupero a scuola, oppure per il tamponamento di alcuni momenti in cui io non ci sono [...] Funziona che

ci si ricambia il favore. Questa volta lo prendi tu, la prossima volta che non ci stai dentro lo prendo io e lo tengo a casa mia finché tu non ti liberi (F., donna, 41 anni)

Da questi estratti si comprendono già alcune caratteristiche delle forme di reciprocità nel campo della mobilità e dell'accesso dei precari. Innanzitutto, i legami che vengono più spesso attivati sono quelli familiari, soprattutto i genitori o i fratelli e le sorelle, ma si ottiene supporto anche da amici e in misura minore dai colleghi. In secondo luogo, le forme di supporto più continue nel tempo si associano a reti sociali più concentrate spazialmente e in molti casi gli intervistati abitano nello stesso quartiere dei genitori, o nelle aree circostanti. Inoltre, la vicinanza con i familiari è un criterio importante nella scelta della localizzazione residenziale. La prossimità geografica con i familiari più stretti è un elemento evidenziato anche dagli studi demografici e dalla sociologia della famiglia che hanno individuato l'esistenza di un modello sud-europeo di famiglia definito forte (Reher 1998), in cui i vicini sono spesso anche i parenti (Bonvalet 1993):

Moi, j'ai ma famille à Saint Fons, sinon je serais parti (B., donna, 49 anni)

J'ai pas choisi d'habiter dans ce quartier [...] mais comme ma maman habitait ici... Elle était une personne âgée et elle était seule... Ça fait que moi je me suis installé ici et les enfants ont grandi là et donc je vais pas les emmener ailleurs, puis on est bien et après on sais qu'on perd mais pas ce qu'on va trouver, donc je veux pas quitter le quartier (A., donna, 45 anni)

Dall'analisi delle interviste emerge che l'importanza della vicinanza tra i membri che compongono la rete permette una più facile attivazione dei legami e quindi una più elevata possibilità di trovare le risorse e il supporto di cui si necessita. Questo è un fatto che trova conferma in altre ricerche che hanno studiato la relazione tra povertà, precarietà e le reti di supporto (Grieco 1995; Fol 2010) ed indica la necessità di contare su altre risorse, ad esempio quelle della prossimità, per sopperire a quelle precarie di cui si dispone. Questo dato, inoltre, conferma l'importanza di distinguere i casi di concentrazione o dispersione della vulnerabilità già individuata da altre ricerche che adottano una prospettiva più legata all'offerta di trasporto (Hine & Grieco 2003). Nel primo caso, infatti, è più facile trovare supporto perché il costo di spostamento necessario a mantenere ed attivare la rete è inferiore mentre, nel secondo caso, l'attivazione dell'aiuto fornito dalla rete sociale può avvenire solo affrontando un costo maggiore, soprattutto per individui che hanno minori opzioni di trasporto a disposizione. Per comprendere questo passaggio basta confrontare le risposte fornite dalle due madri citate in precedenza, con quelle date da una precaria

lavorativa che per la lontananza, il non possesso dell'auto e il desiderio di indipendenza, non riesce ad andare a trovare i genitori:

Ils habitent à Chaponost et nous sommes à Lyon 6^{ème}, du coup on va jamais les voir, parce qu'il faudrait prendre le métro jusqu'à Oullins et après il faut que mon maman, elle vient nous chercher avec la voiture à Oullins, mais comme elle vient nous chercher, on demande pas. Elle est très triste, par exemple. Elle dit « je viens vous chercher, ça me dérange pas », mais pour nous, pour moi, au bout d'un moment, c'est la honte, quoi (R., donna, 30 anni)

Riprendendo la teoria del dono proposta da Mauss (1923), lo scambio di risorse tra componenti della rete implica tre fondamentali atti: quello del dare, del ricevere e del ricambiare. La ricerca ha indagato anche i modi di ricambiare il favore che si instaurano in occasione dello scambio di risorse. In particolare, quando è stato chiesto agli intervistati se e in che modi ricambiassero il favore dopo aver ricevuto aiuto, la loro prima risposta è stata un'espressione di stupore, dovuta principalmente alla difficoltà ad associare gli obblighi sociali legati allo scambio di beni, servizi e risorse all'ambito familiare e amicale. In sintesi, il supporto della rete sociale prende la forma del dono, della reciprocità, in cui pur permanendo l'obbligo di restituire il favore, non ci sono garanzie per il donatore sui modi e i tempi del ricambio, perché il supporto si basa su una relazione affettiva e di fiducia e gli individui coinvolti nello scambio accettano gli obblighi legati a questo tipo di relazioni, tra cui la non precisa definizione temporale delle modalità di contraccambio del supporto:

Come forma di ricambio c'è l'amicizia, che è una cosa molto importante, quindi niente di definito e stabilito. Poi so che se dovesse servire a me un giorno, potrò contare sul supporto della mia rete (G., uomo, 55 anni)

Entraide, si quelqu'un a besoin on est là. Par exemple, je vais chercher son fils au collègue (N., donna, 49 anni)

«Tanto ammore!» No, diciamo che non c'è una forma precisa di scambio... Qualche volta capita che faccio la spesa per me e gli porto qualcosa (C., donna, 31 anni)

Per le forme di ricambio del favore siamo una famiglia unita quindi quella è la macchina familiare e la usa la famiglia. Poi ogni tanto io aiuto mia madre [...] però non sono forme contrattualizzate (L., uomo, 37 anni)

Queste forme di reciprocità generalizzata (Sahlins 1972) si riscontrano meno nel caso del prestito dell'auto che invece sembra prevedere obblighi più stretti legati alla ricezione del supporto, come il riportare l'automobile, il fare rifornimento:

Ma... È abbastanza scontato che la benzina che usiamo la facciamo noi. E la restituisci almeno con la benzina che c'era. Poi ci scambiamo altri favori che però non riguardano la mobilità, perché siamo molto legati (S., uomo, 34 anni)

La gratuità che caratterizza le forme di supporto nel campo della mobilità ricevute dagli intervistati può essere spiegata, oltre che dalla fiducia, anche dal fatto che il più delle volte la risorsa richiesta non rappresenta un carico eccessivo per i donatori, soprattutto nei casi in cui la risorsa è sì necessaria, ma in un momento che può essere definito successivamente, lasciando la possibilità di organizzarsi e conciliare la richiesta con gli impegni pregressi. Inoltre, la maggior parte delle situazioni in cui occorre attivare la propria rete di legami per superare i vincoli d'accesso ha un carattere di eccezionalità e di sporadicità e quindi non costituisce un peso per il donatore. Ad ogni modo la possibilità di fare affidamento sulle risorse della rete di legami richiede la disponibilità di competenze organizzative e dipende anche dal tipo e dalla quantità di risorse presenti all'interno della rete.

Per gli intervistati, comunque, affrontare le difficoltà che limitano l'accessibilità alle opportunità attraverso una forma di risposta fondata sull'attivazione della rete sociale significa esporsi a un'altra forma di dipendenza che potenzialmente porta a percepire la propria condizione come ancora più precaria. Se la vulnerabilità, come visto, è una condizione di vita caratterizzata da una perdita dell'autonomia e della capacità di autodeterminazione dei soggetti, il dover chiedere aiuto, anche ai legami più forti della propria rete, rappresenta per molti degli intervistati un'ulteriore diminuzione della propria indipendenza, che porta in generale a privilegiare una risoluzione autonoma e più difficoltosa delle situazioni di inaccessibilità:

Per spostarmi non ho mai chiesto aiuto perché ho sempre cercato di farlo in base alle mie possibilità (D., uomo, 54 anni)

Io non ho mai chiesto o aiuto o di essere accompagnato. Se c'è un problema vado con i mezzi, anche perché familiari e amici so che hanno tutti una macchina sola e la usano per andare a lavoro, quindi so che li metterei in difficoltà (A., uomo, 45 anni)

Mais d'habitude je me débrouille toute seule (S., donna, 38 anni)

Je suis assez autonome... j'ai une voiture, à mon âge c'est bien ça! (V., uomo, 25 anni)

Queste barriere che ostacolano l'accesso alle risorse relazionali sono state individuate nella quasi totalità degli intervistati, ma è solo per i più precari che questa barriera diventa insormontabile e si trasforma in inaccessibilità al supporto offerto dalla rete sociale:

Chaque fois que j'ai besoin j'appelle mon amie et elle vient. Maintenant, j'ai lui demande de me déposer ici pour faire l'entretien. Je prends même sa voiture, je prends les clés, hier, j'avais la voiture toute la journée [...] Mais je demande seulement à elle. Aux autres je demande pas parce que je honte, je peux pas, j'ai pas le courage d'aller chez quelqu'un (N., donna, 49 anni)

Ça arrive d'être accompagné. Des fois pour aller au travail, des fois pour rentrer chez moi. Mais moi je demande pas, c'est eux qu'ils me voient, par exemple, à l'arrêt du bus et ils me disent « tu vas où ? » (I., donna, 49 anni)

Io di solito uso la bici, ma adesso è un periodo che non ce l'ho perché si è rotta... Dovrei solo metterla a posto, è che non sono molto bravo a riparare. Di solito ho un amico che me lo fa, però dopo 6-7 volte che lo chiedo, scoccia sempre chiedere, perché sembra che uno sia dipendente, allora per lo più faccio un piccolo sacrificio e per ora non la uso... Poi adesso non è nemmeno la bella stagione [...] Io non ho mai chiesto aiuto ad amici o famigliari per essere accompagnato, questo mai, perché piuttosto esco tre ore prima, vado con i mezzi o a piedi (E., uomo, 52 anni)

Je demande à ma soeur des fois, mais je trouve que c'est pénible de demander aux gens (J., donna, 45 anni)

Je trouve que j'ai 30 ans et tout le temps demander, demander, demander, c'est embêtant (R., donna, 30 anni)

Mais maintenant je prend plus Ouigo, parce que tu paie moins le billet du train, mais pour arriver à Saint-Exupéry ou tu fais chier toute le monde ou tu prends la navette que ça coute beaucoup. J'ai arrêtée de prendre le train low-cost parce que c'était trop compliqué. (P., donna, 30 anni)

L'atto del chiedere aiuto viene associato da questi intervistati al sentimento della vergogna e alla sensazione di impotenza legata ad un contesto precario in cui la capacità di decidere e orientare le proprie azioni diventa più problematica. L'inaccessibilità alle risorse della rete sociale caratterizza due gruppi distinti di precari. In primo luogo, le persone che cumulano una serie di svantaggi, la disoccupazione di lunga durata, una forte vulnerabilità economica, l'indebolimento dei legami sociali, legati al processo di squalificazione sociale che originano dall'esclusione dalla sfera lavorativa (Paugam 1991), e in alcuni casi anche da episodi di rottura nella traiettorie familiare degli individui, come il divorzio. Per il caso di Milano, questa inefficacia delle reti sociali per i gruppi maggiormente vulnerabili è stata evidenziata anche da altre ricerche (Andreotti 2006).

Per questi precari, che non rappresentano però la totalità né dei disoccupati, né dei “poveri”, dimostrando l’importanza di ragionare in termini di processo e secondo una logica multidimensionale, la rete sociale è una risorsa precaria, che non rappresenta una valida e percorribile alternativa per superare i vincoli di mobilità e di accesso. Inoltre, da alcune interviste è emerso che gli intervistati preferiscono riservare le risorse che si possono ottenere attraverso l’attivazione della propria rete sociale per situazioni che non riguardano le difficoltà di mobilità e di accesso (es. il pagamento di una bolletta, il prestito di denaro), rendendo la mobilità un ambito meno importante e problematico nelle condizioni di precarietà sociale da loro esperite.

In un caso, però, è rispetto alla mobilità che si manifesta la fragilità delle capacità di supporto delle reti di legami delle persone maggiormente vulnerabili:

Mio marito si è stufato ed ha venduto la macchina, perché venivano sempre a chiedercela! [...] Adesso sono due mesi che non ce l’abbiamo e nessuno busca più alla porta (Z., donna, 47 anni)

In questo caso, una famiglia numerosa con più di cinque figli, le scarse risorse di mobilità disponibili nella rete generano un sovraccarico, una situazione di stress, che portano alla definitiva perdita della risorsa automobile, che non è più disponibile ad alcun componente della rete. Le risorse relazionali, quindi, non sembrano offrire un adeguato supporto necessario a superare i vincoli che si instaurano non solo rispetto agli spostamenti e all’accessibilità.

Il sentimento di vergogna e di dipendenza suscitato dal trovarsi nella situazione di domandare supporto alla propria rete sociale non caratterizza solo i soggetti in una situazione più estrema di vulnerabilità, ma anche i precari in senso lavorativo, per lo più giovani. In questo caso, la reticenza a chiedere aiuto è legata a un fattore generazionale ed è espressa da persone che potremmo definire come socializzate alla precarietà, innanzitutto del lavoro. Ad esempio, le ultime due risposte citate più sopra sono state fornite da due giovani adulti che all’età di trenta anni hanno già fatto esperienza di lunghi periodi di precarietà lavorativa, nello specifico dodici e sei anni. Il non chiedere in questo caso, più che un segno della vulnerabilità relazionale, significa non confermare la propria dipendenza e la propria incapacità ad affermarsi nella società come un individuo autonomo. Il “cavarsela da soli”, pur tra difficoltà di diversa natura, è l’elemento che permette di mantenere autonomia e una capacità di scelta, oltre a rappresentare la base su cui fondare le proprie strategie e il perseguimento dei propri obiettivi di vita.

Questa diversità di situazioni porta a concludere che i legami forti possono rappresentare in certi casi e sotto certe condizioni (es. risorse e geografia della rete, competenze organizzative individuali, frequenza del supporto) una risorsa d'accesso per i precari, ma che questa diventa più precaria nei casi in cui l'esperienza della precarietà, sia lavorativa che sociale, intacca maggiormente il senso di indipendenza e di autonomia degli individui.

5.2.8 Le politiche di mobilità a Milano e Lione: un accesso diseguale ai diritti e la tensione rispetto ai bisogni dei precari

Fino a questo momento, nella presentazione dei risultati della fase qualitativa della ricerca non sono state evidenziate particolari differenze dovute al ruolo giocato dalle unità territoriali oggetto di studio, un fatto che può essere spiegato sia dal fatto che in entrambi i casi di studio si sono rilevati i medesimi processi, sia dalla maggior importanza assunta da altre variabili rispetto all'appartenenza alla città metropolitana di Milano o alla metropoli di Lione, come la localizzazione interna alla metropoli, l'accessibilità del luogo di lavoro, gli orari di lavoro, la motilità, la composizione del nucleo familiare, per fare qualche esempio.

L'analisi ha permesso però di evidenziare una differenziazione territoriale che si lega alle differenti politiche di sostegno alla mobilità adottate nelle due città metropolitane. Nel capitolo precedente, si sono analizzate da una prospettiva macro le principali caratteristiche delle politiche di tariffazione sociale del trasporto pubblico e degli interventi di sostegno alla mobilità, in particolare di quella finalizzata al reinserimento lavorativo, di Milano e Lione. In questo paragrafo, il focus si sposterà sugli effetti che questa differente configurazione delle politiche nei due casi di studio ha sull'accessibilità degli intervistati. Quello che si evidenzierà è una differenziazione nel riconoscimento dei diritti e delle protezioni nel campo della mobilità e dell'accesso, che non sempre si basa su una reale diversità di condizioni.

A Milano, come si è visto, c'è solo un intervento di aiuto alla mobilità che si rivolge ai precari e ai disoccupati (Milano viaggia con te) ed è portato avanti all'interno delle politiche attive per il lavoro di un solo comune della città metropolitana: quello di Milano. Questa misura, che distribuisce abbonamenti annuali gratuiti sulla rete ATM, si caratterizza per il riconoscimento di un sostegno che dipende, oltre dai criteri di assegnazione previsti dal bando (disoccupazione o ISEE, età e tipo di contratto per i

precari), dai fondi stanziati per questa iniziativa. Così se nel 2014 sono stati erogati 2000 abbonamenti gratuiti stanziando una somma di 460 mila euro, mentre nel 2015 gli abbonamenti saranno solo 1000, visto che il Comune, in un contesto di tagli alla spesa pubblica, è riuscito ad accantonare per questa politica meno della metà della cifra dell'anno precedente, ovvero 215 mila euro. Inoltre, come si è visto, altre barriere all'accesso a questo sostegno si trovano nella possibilità di effettuare la domanda solamente nell'arco di una giornata e nel non poter partecipare al bando se si è beneficiato dell'abbonamento l'anno precedente.

In sintesi, condizioni e situazioni di bisogno simili accedono in modo diseguale a questa protezione sociale e l'aver le caratteristiche ritenute sufficienti dall'amministrazione per il riconoscimento di un aiuto non corrisponde all'ottenimento di questo aiuto:

Sì, ho fatto la richiesta come lavoratore precario a marzo e a luglio/agosto mi hanno risposto, quindi da settembre 2013 a settembre 2014 ho il tesserino ATM gratuito. Se esce il nuovo bando ci riproverò! (S., uomo, 34 anni)

L'anno scorso avevo l'abbonamento del Comune di Milano, quest'anno no perché diciamo che essendo stati inclusi l'anno scorso, quest'anno non potevamo usufruire, ho partecipato, ma è chiaro che hanno preferito darlo a persone nuove. Adesso per venire qua, devo fare un normale biglietto, oppure vengo con la bicicletta. Adesso mi sposto molto in bicicletta, adesso che non ho lavoro. [...] Sì, rispetto al periodo in cui avevo l'abbonamento mi sposto di meno (D., uomo, 54 anni)

Poi non ho nessun abbonamento al trasporto pubblico. Lo uso ma non pago...sinceramente non ho soldi per pagare le bollette che arrivano e si pretende che io possa pagare?! L'anno scorso ho avuto l'abbonamento gratuito attraverso il Comune, ma quest'anno non posso presentare domanda perché ne ho già beneficiato [...] Quindi adesso faccio il biglietto ogni tanto, quando sono costretto a prendere la metro, però se posso uso i mezzi di superficie e non faccio il biglietto, poi se capita il controllore vediamo, ma io non ce la faccio! (M., donna, 59 anni)

Un altro caso, invece, non può accedere a questa misura di sostegno per poter accedere a un lavoro. Questa è la situazione di un'educatrice sociale, ma anche psicologa, che per esercitare quest'ultima professione, nello specifico per accettare un'offerta di lavoro, è obbligata ad aprire una partita IVA e, passando allo status di lavoratore indipendente, una categoria meno protetta rispetto al lavoro dipendente (Ranci 2012), il sostegno che prima le veniva riconosciuto si interrompe, anche se la sua situazione non è di molto cambiata e nonostante alla fine abbia dovuto rinunciare al posto di lavoro:

No, prendo il biglietto perché di solito non faccio più di 2 viaggi a settimana. Uso il carnet. L'anno scorso avevo avuto l'abbonamento in omaggio dal Comune di Milano,

quello per precari e sfigati vari... Poi siccome ho dovuto aprire una partita IVA per accettare un lavoro in neuropsichiatria all'ospedale... E da lì sono stata "non più precaria", anche se dopo quel lavoro poi l'ho perso. Quindi non ho più potuto fare richiesta... (C., donna, 31 anni)

Un'altra differenziazione dei precari dipende dalla grandezza dell'impresa in cui si lavora. Come si è visto nel capitolo precedente, infatti, in Italia la legislazione prevede la figura del mobility manager solo per le grandi aziende, permettendo così solo a questi lavoratori di accedere a degli incentivi per la mobilità sostenibile, che si trasformano anche in misure di sostegno economico indiretto:

Io cerco di abbattere la spesa della macchina acquistando o trasformando tutte le macchine in GPL. Poi a Ikea abbiamo il mobility manager che dà degli incentivi e dei bonus per spostarsi con mezzi alternativi all'auto... per andare a lavoro o comunque per diminuire l'impatto ambientale [...] Io ho preso da dieci giorni una macchina nuova a GPL con il bonus che mi ha dato Ikea. Ma questi bonus/incentivi li fornisce se prendi lo scooter o i mezzi elettrici oppure se fai l'abbonamento con i mezzi di trasporto pubblico. Io con il GPL abbatto tantissimo il costo (L., uomo, 46 anni)

Infine, nel caso milanese sono emerse delle barriere di accesso che si legano non tanto alle politiche di aiuto alla mobilità, ma a quelle per la mobilità sostenibile, in particolare il bike-sharing. Nello specifico, un intervistato ha espresso il desiderio di utilizzare il servizio di bike-sharing del comune di Milano Bike-Mi, ma il sistema di pagamento basato sul possesso della carta di credito gli impedisce di accedere a questa opportunità, visto che ha a disposizione solo una carta di debito, ovvero le carte di credito ricaricabili che non devono essere associate a un conto bancario:

Bicicletta, se ci fossero le piste ciclabili sarebbe una gran figata... Mi sarebbe piaciuto fare il bike-sharing, ma purtroppo non accettano la postepay... Cioè la puoi prendere una tantum ma è un giro dell'oca... (L., uomo, 48 anni)

Nella metropoli Lione, come si è visto, il riconoscimento della mobilità e dell'accessibilità come dimensioni fondamentali dell'inserimento lavorativo e, in generale, dell'inclusione sociale si è affermato da più tempo nel dibattito pubblico e ha portato all'adozione di politiche che vanno ad affrontare tematiche diverse: dal sostegno per gli abbonamenti al trasporto pubblico a interventi più mirati legati ai diversi bisogni di mobilità e d'accesso degli individui. Questa maggior presenza di politiche di mobilità indirizzate ai lavoratori e ai precari, nel nostro campione si manifesta innanzitutto con un accesso più frequente al rimborso delle spese sostenute per la mobilità casa-lavoro:

Oui, j'avais l'abonnement ILLICO solidaire et j'ai aussi ma carte Oûra : la moitié de mon abonnement qui est pris en charge par mon entreprise, la municipalité de Villefranche. [...] Avec la carte Oûra, le weekend, je paie pas le 75% du ticket, donc si je veux aller à Grenoble, je paie 2,5 euros plus ou moins, c'est presque le ticket d'un tram, ça c'est bien ! Et la carte est régionale (M., donna, 30 anni)

Moi, je trouve que c'est cher : 57,50 euros par mois, c'est cher. Après c'est bien parce que la moitié c'est remboursée par l'employeur, donc si on a un employeur c'est très bien, voilà [...] Oui, je paie et l'employeur me rembourse à la fin du mois sur la fiche de paie et tous les employeurs en France s'ont obligés à faire ça, mais quand-même je pense que c'est cher (R., donna, 30 anni)

Nonostante una maggior presa in carico da parte delle amministrazioni locali e delle istituzioni di welfare dei bisogni di accesso dei cittadini, dalle interviste si trova conferma di alcuni limiti di queste politiche. Innanzitutto, si rileva una difficoltà legata alla certificazione della propria situazione di bisogno, che si manifesta, da un lato, nell'esclusione dal pubblico di beneficiari di persone che pur presentano significative difficoltà economiche e di mobilità e, dall'altro, nella difficoltà ad ottenere tutte le certificazioni necessarie, ovvero in una relativamente alta soglia d'accesso, che spinge a rinunciare alla fruizione di un diritto. In secondo luogo, l'assegnazione degli aiuti alla mobilità dipende dal possesso di determinate caratteristiche, un aspetto che si traduce per alcuni intervistati nell'ottenimento di un sostegno intermittente alla mobilità pur non mutando la propria condizione di bisogno. Ciò è anche legato al fatto che questi interventi operano all'interno di una logica di workfare, che mira all'attivazione dell'individuo attraverso sostegni circoscritti nel tempo:

Par contre ça reste cher, ça reste très cher, il faut être vraiment dans la misère pour pouvoir bénéficier d'une réduction de 50% sur l'abonnement. L'abonnement mensuel c'est 55 euros par mois, si vous prenez un abonnement à l'année.

Il faut remplir des conditions. Il faut être demandeur d'emploi depuis un certain temps, toucher moins de 700 euros par mois, il me semble, et aussi que l'avis d'imposition non dépasse un certain somme. Mais en fait au début, Mélanie m'avait dit vous devez vous renseigner près de la TCL parce que vous devrez recevoir une réduction, mais finalement non... c'est très, très restrictif (M., donna, 43 anni)

J'ai plus droit, non, même en tant que chercheur d'emploi j'ai plus droit. Oui, avant faisant partie du PLIE, oui, mais là non.

J'ai un référent au Pole Emploi qui m'a donné un papier, mais je même pas compris les démarches que je devais faire pour avoir droit à ma réduction pour avoir les trajets à 8 euros par mois. Ça ma coutait plus de tickets de bus pour prendre ma réduction bus que aller la chercher là où j'allais la chercher pour le PLIE [...] Je devais aller à la Maison du Département et je savais pas où elle est, enfin, bref, j'avais pas compris comment

faire. Parce qu'une fois je suis allée à chercher mon abonnement à Bonnevay mais ils m'ont dit « c'est pas là, il faut aller d'une autre côté à chercher un papier »... résultat : j'ai renoncé, je me suis dit laisse tomber et achète des tickets, c'était trop compliqué (I., donna, 49 anni)

Là oui, j'ai droit parce que je suis demandeur d'emploi, mais quand j'étais avec Estime, la boîte intérim, ils m'ont dit que j'avais pas droit.

J'ai droit pour trois fois, là j'ai fait la deuxième, puis je ferai la troisième et après, si je travaille pas, je prendrai un abonnement pour chercher, mais j'espère de trouver avant, parce que moi je suis assistante maternelle à la maison (V., donna, 45 anni)

Pour l'instant c'est pas une grande dépense, parce que je suis en recherche d'emploi. Sinon, l'abonnement c'est 255 euro, à peu près, pour moi, donc je prends de carnet de 10 (S., donna, 38 anni)

Oui, la dépense pour les déplacements est chère parce que je travaille pas depuis 2006 et que avec mon 200-300 euros, on est trois, et on a aucun aide et on a seulement une paie pour 3 personnes. Et il faut donner déjà 200 euros pour les transports. Du coup c'est trop cher. Moi j'étais sans abonnement et maintenant je l'ai parce que je suis venue ici, avec Sylvie, et j'ai fait un contrat aidé et pour ça je bénéficie d'un abonnement, je paie pas 57 euros, je paie 16 euros.

Sinon je marche à pied (N., donna, 49 anni)

In sintesi, i due casi di studio si distinguono per una diversa importanza data al tema della mobilità e dell'accessibilità nelle politiche per l'inclusione sociale e per il differente riconoscimento di alcune situazioni di bisogno nell'ambito della mobilità e dell'accesso, in particolare al lavoro, che quindi si traduce in diversi livelli di protezione sociale nelle due città metropolitane. Questa diversità tra i due modelli di città lascia lo spazio per la presenza di alcuni elementi in comuni che si evidenziano in una differenziazione interna alla popolazione dei precari rispetto all'accesso alle politiche di sostegno nel campo della mobilità e che è problematica in quanto non si basa su una discriminazione delle situazioni di bisogno che rispecchia le reali condizioni di vulnerabilità esperite dagli individui.

5.3 Conclusioni: mobilità precarie

Fino a questo momento, i risultati dell'analisi sono stati presentati prendendo in considerazione i modi in cui mobilità, accessibilità e precarietà si relazionano in ciascuna delle dimensioni indagate nella ricerca. In questo paragrafo conclusivo, ricomporremo i risultati fin qui presentati per offrire un quadro di sintesi che evidenzi i principali meccanismi sociali che legano il tema della mobilità e dell'accessibilità ai processi di vulnerabilizzazione sociale, così come sono emersi dall'analisi del materiale raccolto

attraverso le interviste svolte con individui, residenti in due città metropolitane europee, accomunati da un inserimento instabile o da un'esclusione dal mercato del lavoro.

Per comprendere il ruolo giocato dalla mobilità e dall'accessibilità nei processi di precarizzazione, ci sembra si possa fare riferimento a tre grandi modi in cui la mobilità e l'accessibilità entrano in relazione con la condizione di precarietà, che condensano la molteplicità di esperienze espresse dagli intervistati.

La prima modalità è osservabile in un gruppo che può essere definito come quello dei precari *protetti dai rischi legati all'(in)accessibilità*. In questo caso, non si evidenziano delle particolari difficoltà, per intensità e frequenza, di accesso agli ambiti rilevanti per l'inclusione sociale e alle attività ritenute significative dal singolo individuo. Innanzitutto, ciò dipende dal risiedere in contesti socio-territoriali in cui è garantita un'accessibilità spaziale pedonale a una gamma base di opportunità, che permette di soddisfare una serie di bisogni a prossimità della propria abitazione. Se questa forma di relativa dipendenza dalla prossimità (Coutard *et al.* 2002) è una qualità su cui, grossomodo, possono contare anche gli altri gruppi di precari, l'assenza di vincoli d'accesso dipende anche dall'aver obblighi di compresenza (Urry 2002) nello spazio e nel tempo, che possono essere soddisfatti in maniera adeguata attraverso il potenziale di mobilità (mezzi di trasporto e di comunicazione) disponibile, che può essere utilizzato perché si è in possesso delle competenze necessarie a muoversi, anche con l'ausilio della tecnologia informatica, attraverso spostamenti intermodali e multiscopo. In questo caso, l'incrocio tra vincoli e opportunità riferibili al contesto socio-territoriale e all'individuo, non rende quello della mobilità un ambito particolarmente problematico, anche nei casi delle persone escluse dal lavoro. Un elemento di vulnerabilità si ritrova nei bassi redditi legati alla precarietà lavorativa o alla disoccupazione, ma in molti casi la situazione si sfuma prendendo in considerazione la situazione familiare nel complesso.

Fanno parte di questo gruppo gli individui che hanno perso il lavoro più per il fallimento dell'impresa che per inaccessibilità, che hanno difficoltà a reinserirsi nel mercato del lavoro a causa della sfavorevole congiuntura economica e di alcune caratteristiche individuali che si associano a difficoltà maggiori di inserimento, età adulta, donna con figli. Per il fatto di attraversare un periodo di disoccupazione, le attività svolte diminuiscono in numero e in estensione geografica, ma ciò non è emerso come un fattore di vulnerabilità sociale, come invece viene evidenziato da altre ricerche (Schönfelder & Axhausen 2003). I lavoratori, invece, si caratterizzano per svolgere un'attività flessibile che non richiede un'alta mobilità spaziale e che soprattutto non pone particolari vincoli

temporali d'accesso, visto che il più delle volte si tratta di lavori part-time o autonomi, che offrono l'opportunità di gestire più facilmente l'allocazione dei tempi della vita quotidiana. Inoltre, non si riscontrano particolari difficoltà di accesso perché si abita nelle aree centrali della metropoli caratterizzate da una più alta offerta di opportunità e dalla possibilità di utilizzare una rete di trasporto pubblico efficiente. Chi abita in aree a più alta dipendenza dall'automobile, ha a disposizione il mezzo motorizzato, di cui riesce a sostenerne i costi perché sono suddivisi tra i componenti del nucleo familiare, le cui caratteristiche non pongono particolari vincoli d'accesso di natura temporale: i figli sono relativamente più autonomi, si è single, non vi sono problemi nella sincronizzazione dei tempi familiari.

Il secondo gruppo, composto da precari *mobili a precaria accessibilità dovuta al lavoro*, si distingue principalmente per il fatto di dover fronteggiare più forti vincoli d'accesso che originano dalle caratteristiche del lavoro. Innanzitutto, sono professioni che si associano a un'offerta di posti atipici e altamente flessibili, sia per durata del contratto sia per gli orari. Da un lato, sono posti di lavoro localizzati in spazi e in tempi, che rendono obbligatorio l'uso dell'automobile e non praticabili altri stili di mobilità, dall'altro lato, è una professione che si compone di diversi luoghi di lavoro e obbliga a spostarsi molto e in maniera frammentata e asistemica, e che si associa a una fluidificazione dei tempi di lavoro con gli altri tempi della vita quotidiana, innanzitutto il tempo libero, e a una maggior de-sincronizzazione delle attività familiari.

Queste caratteristiche sono state riscontrate principalmente nelle professioni non qualificate nel commercio e nei servizi alle imprese e in quelle qualificate nel settore sanitario e sociale. Gli individui che fanno parte di questo gruppo si adattano a questo contesto vincolato in maniere differenti, che dipendono principalmente dal potenziale di accesso a loro disposizione. In primo luogo, delle persone sono escluse dal lavoro perché non riescono ad accedere ad alcuni posti di lavoro, perché non dispongono dell'auto e della patente di guida. La condizione di questi individui è particolarmente precaria perché la dipendenza dall'auto è un elemento ricorrente dei posti di lavoro cui cercano di accedere e perché questa difficoltà può associarsi ad altri elementi di vulnerabilità. Altri individui riescono ad adattarsi alla situazione perché hanno l'auto o perché possono accedere al lavoro in altri modi, innanzitutto, con il trasporto pubblico e la bicicletta. Un'altra differenziazione interna a questo gruppo fa riferimento ai diversi livelli di protezione sociale su cui si può contare per quanto riguarda il sostegno economico alla mobilità e, in particolare, alla mobilità legata al lavoro, un aspetto che può diventare problematico per dei redditi da lavoro relativamente bassi. Un'altra risposta è fornita dagli individui che

svolgono una professione che appassiona, in cui sono evidenti le funzioni latenti del lavoro (Jahoda 1981), e che sono disposti e riescono a sopportare i vincoli legati a una crescente segmentazione temporale e fluidificazione delle attività, che tendono a sfumare le proprie caratteristiche intrinseche l'una dentro l'altra (il lavoro che è anche un'attività sociale o culturale; l'attività sociale che è anche lavoro), che ha anche importanti effetti in termini di stati di stress, fatica dovuti ai continui cambiamenti di ruolo e a una più difficile sincronizzazione con i membri della famiglia, solitamente il proprio partner.

Il terzo gruppo, quello dei *mobili della precarietà*, evidenzia le maggiori difficoltà nell'ambito della mobilità e dell'accessibilità alle opportunità. Anche questo è un gruppo composito in cui le situazioni sono parzialmente diverse. Fanno parte di questo gruppo gli individui con una mobilità legata prevalentemente alla propria condizione di precarietà sociale e che corrispondono maggiormente alla figura dell'*insulaire* descritta dalle ricerche sull'esclusione sociale legata alla mobilità (Le Breton 2005), in cui disoccupazione di lunga durata, fragilità relazionale e i vincoli legati allo spazio-tempo percepito, si traducono nell'accesso a uno spazio-tempo in cui le attività sono poche, avvengono in specifici contesti relazionali (welfare, legami forti) e localizzate nella prossimità. In questo caso, le difficoltà di accesso sono più importanti perché riguardano molteplici dimensioni della mobilità e dell'accessibilità sociale (economica, del contesto e delle informazioni, pratica) e sembrano più conseguenza dei processi di vulnerabilizzazione sociale che contraddistinguono le biografie di queste persone. È importante sottolineare che non tutte le persone esposte a più dimensioni della vulnerabilità sociale fanno parte di questo gruppo, visto che le persone più precarie si ritrovano anche nei due gruppi precedenti. La scarsa mobilità che caratterizza i mobili della precarietà sembra quindi maggiormente legata alla specifica traiettoria intrapresa all'interno dei processi di vulnerabilizzazione, più che alla precarietà sociale in sé.

Conclusioni

6.1 Una sintesi del percorso di ricerca

In questa ricerca di dottorato siamo partiti dall'individuare alcune trasformazioni sociali e territoriali associate all'affermazione della città post-fordista, che hanno fatto assumere rilevanza, nell'analisi dei processi di esclusione sociale delle società urbane a capitalismo avanzato, al tema della mobilità quotidiana, ovvero degli spostamenti degli individui che avvengono su di una temporalità corta (le 24 ore) e all'interno del proprio contesto di vita (Gallez & Kaufmann 2009), e a quello dell'accessibilità, ossia della capacità delle persone a raggiungere e partecipare ad attività e opportunità (Farrington 2007) che permettono di soddisfare le necessità elementari e i bisogni di identità, di relazione e di partecipazione degli individui (Kwan 1999; Dijst *et al.* 2002).

Come visto nel primo capitolo, queste trasformazioni coinvolgono l'organizzazione spaziale e temporale delle società e vanno a modificare il contesto fisico, relazionale e culturale in cui si collocano le azioni sociali (Zajczyk 2004). I fenomeni di diffusione urbana si accompagnano al decentramento delle attività produttive rispetto alle residenze e alla relativa diminuzione della prossimità spaziale dei luoghi in cui svolgere le attività e dei rispettivi tempi quotidiani. Rispetto alla dimensione temporale, l'accelerazione dei ritmi quotidiani (Rosa 2010) si associa all'addensamento degli episodi di azione e, dal punto di vista soggettivo, alla percezione della scarsità del tempo (Paolucci 1986), legata alla segmentazione temporale delle attività, ossia alla riduzione della durata di esecuzione delle singole attività e della loro frequente ripetizione (Colleoni 2004). Inoltre, assistiamo alla relativa desincronizzazione dei tempi sociali come dimostra, ad esempio, l'affermazione della problematica della città continua, 24 ore su 24 (Gwiazdzinski 2003).

La conseguente frammentazione e segmentazione degli spazi e dei tempi della vita quotidiana ha avuto l'effetto di incrementare la domanda di mobilità necessaria a connettere i vari ambiti di vita. La centralità della mobilità quotidiana, inoltre, è stata

confermata anche dall'analisi della mobilità virtuale, che induce un aumento dei bisogni di mobilità fisica delle persone, a causa della compulsione alla prossimità (Boden & Molotch 1994) che persiste nonostante siano possibili forme di accesso deterritorializzate (es. comunicazione e acquisti attraverso internet). Nella città contemporanea, quindi, la capacità a spostarsi nello spazio-tempo urbano diventa necessaria per lo svolgimento degli obblighi sociali (Urry 2002), l'accesso alle opportunità (Schönfelder & Axhausen 2003) e per il mantenimento, sviluppo e attivazione delle reti sociali in cui gli individui sono inseriti (Larsen *et al.* 2006), anche nel contesto attuale in cui a causa degli effetti della crisi economico-finanziaria si assiste alla contrazione della domanda di mobilità (EPRS 2014; ISFORT 2014).

Vista l'impraticabilità, oltre una certa distanza, dello spostamento a piedi o in bicicletta e l'inadeguatezza del sistema di trasporto pubblico nel soddisfare una domanda di mobilità asistemica, segmentata e diffusa sul territorio, si è visto che il soddisfacimento dei propri bisogni di accesso è, nella città contemporanea, dipendente dall'automobile (Dupuy 1999): un fatto che spinge a interrogarsi sulla sostenibilità ambientale e sociale dell'attuale modello di sviluppo urbano, in cui le possibilità di accesso alle opportunità sono strettamente legate a una mobilità che, da un lato, ha effetti negativi in termini di preservazione dell'ambiente e delle sue risorse e, dall'altro, si basa sulla disponibilità di una risorsa (l'auto) che è distribuita in modo diseguale nella popolazione, in particolare in quella a basso reddito a causa delle spese per acquistare, noleggiare, mantenere, mettere in regola il veicolo.

Le trasformazioni socio-territoriali analizzate nel primo capitolo hanno evidenziato i primi legami che il tema della mobilità/accessibilità intrattiene con la questione dell'esclusione sociale, ovvero del problema dell'accesso a risorse e possibilità, non solo materiali (come nel caso della povertà), che permettono di esercitare una piena cittadinanza sociale (Madanipour *et al.* 1998). In altri termini, in società in cui le trasformazioni socio-occupazionali post-fordiste (Castel 1995), le trasformazioni socio-demografiche, in particolare la seconda transizione demografica (Lesthaeghe 1991) e le trasformazioni dei sistemi di welfare (Kazepov & Mingione 1994), hanno già l'effetto di diffondere processi di precarizzazione sociale, causati dalla minor protezione garantita dai principali sistemi di inclusione e di distribuzione delle risorse, la mobilità e l'(in)accessibilità alle opportunità possono rappresentare dei nuovi fattori di vulnerabilità e legarsi all'esclusione sociale.

L'individuazione di un legame tra mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale ci ha condotto, nel secondo capitolo, a delimitare il campo d'indagine

focalizzandoci maggiormente sul tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'(in)accessibilità. Per poter studiare questa relazione nel successivo lavoro empirico, si è fatto riferimento a vari filoni di ricerca di diverse discipline territoriali (dagli studi sui trasporti e la mobilità a quelli sul tempo e le attività, passando dalle ricerche sull'accessibilità, in particolare pedonale) e si è individuato nell'accessibilità (Farrington 2007) il concetto che permettesse di far dialogare i vari contributi.

Nel quadro analitico costruito, l'(in)accessibilità rappresenta una dimensione spaziale e temporale dell'inclusione/esclusione sociale ed è formata da varie componenti (spaziale, temporale, economica, delle informazioni, del contesto, fisica/pratica), interrelate tra loro, che vanno a influenzare l'accessibilità sociale effettiva. Su queste componenti dell'accessibilità si possono installare vincoli e difficoltà che vanno a intaccare la capacità degli individui di raggiungere rilevanti attività e opportunità (lavoro, servizi, relazioni sociali, ecc.), in tempi appropriati e facendo uso di un sistema di trasporto integrato e senza essere limitati da vincoli di natura fisica, finanziaria, sociale, temporale o di altra natura. Inoltre, si è evidenziato che per comprendere le dinamiche di (in)accessibilità bisogna tenere conto, allo stesso tempo, di una serie di vincoli e opportunità d'accesso che derivano dalla relazione tra caratteristiche socio-territoriali (uso del suolo, sistema di trasporto, organizzazione temporale dei servizi, politiche) e proprietà individuali (localizzazione residenziale, bisogni di compresenza, potenziale di mobilità e competenze disponibili, abitudini e appropriazione cognitiva).

Dopo aver definito questo quadro analitico, si è deciso di svolgere un'indagine empirica in due città metropolitane europee con l'obiettivo di rilevare il livello di accessibilità a dei servizi afferenti ad ambiti rilevanti per l'inclusione sociale (in particolare i trasporti, la salute, l'educazione, il commercio e il tempo libero) e di studiare la relazione tra accessibilità e processi di esclusione sociale nel caso di una popolazione, quella delle persone in situazione di precarietà perché disoccupate o perché si caratterizzano per un inserimento instabile nel mercato del lavoro. La scelta di questo profilo è dovuta alla possibilità di comprendere le difficoltà di accesso di soggetti la cui vita sociale può essere caratterizzata da basso reddito, assenza di un mezzo di trasporto privato, plurimi lavori part-time ed esigenze lavorative che impongono continui spostamenti e orari flessibili, ma soprattutto lo studio dei precari permette di concentrarsi sugli effetti che la mobilità e l'accessibilità hanno sulle possibilità di partecipazione a una sfera fondamentale come quella del lavoro e, viceversa, sull'influenza che la precarietà ha sui modi di spostarsi e sull'accesso alle opportunità dei precari.

Inoltre, l'analisi dell'(in)accessibilità al lavoro ha offerto la possibilità di contribuire a un dibattito che contrappone, da un lato, i sostenitori della mobilità come pilastro dell'integrazione sociale, che individuano nell'incapacità dei precari a sapersi spostare nello spazio-tempo metropolitano la causa principale della loro vulnerabilità e, dall'altro, coloro che evidenziano le criticità di un'ipotesi che sembra rappresentare un'ingiunzione alla mobilità, in quanto considera la mobilità come un valore, in particolar modo legato al discorso neoliberale sulla flessibilità, e che manifesta un più generale passaggio dalle politiche di welfare a quelle di workfare, in cui una dimensione fondamentale del reinserimento professionale è svolta dall'attivazione dei soggetti e dall'acquisizione delle competenze necessarie a competere nel mercato del lavoro.

6.2 I principali risultati della ricerca

Per riuscire a rispondere agli interrogativi di ricerca definiti nel terzo capitolo, nella fase empirica l'obiettivo è stato quello di raccogliere informazioni sui principali fattori che, in base al quadro teorico costruito, giocano un ruolo significativo nell'influenzare l'accessibilità. I dati raccolti, che fanno riferimento, da un lato, alle caratteristiche socio-territoriali e, dall'altro, alle proprietà individuali, hanno permesso di poter comprendere i vincoli e le opportunità che derivano dalla relazione tra questi due poli, in ciascuna delle componenti dell'accessibilità individuate. L'analisi dei dati, effettuata con tecniche sia quantitative che qualitative, ha portato a una serie di risultati che saranno sistematizzati in questo paragrafo.

6.2.1 Un'accessibilità spaziale differenziale alle opportunità

Un interrogativo centrale della ricerca concerne il grado di accessibilità assicurata nelle due città metropolitane europee ad ambiti rilevanti per l'inclusione sociale. Nella ricerca è stato possibile rilevare in maniera sistematica una componente, quella spaziale e potenziale, dell'accessibilità a una serie di opportunità, che hanno indicato in modo indiretto anche l'accessibilità a degli ambiti importanti in una prospettiva di inclusione/esclusione sociale. L'analisi delle mappe presentate nel quarto capitolo e in appendice ha permesso quindi di effettuare una diagnosi dell'accessibilità spaziale

potenziale ad una scala metropolitana, che ha condotto a due principali risultati che dipendono dal punto di vista dal quale si osserva il problema.

In primo luogo, alla scala delle città metropolitane e considerando la totalità dei servizi mappati nei due casi di studio, la ricerca ha evidenziato che Milano e Lione condividono molti aspetti in tema di ripartizione territoriale dell'offerta di opportunità. Questa è distribuita iniquamente sul territorio e concentrata nei Comuni centrali, che si caratterizzano per un più ampio ventaglio di opportunità tra cui poter scegliere a una distanza percorribile a piedi, mentre nei Comuni periferici, escluse alcune municipalità in particolare della prima cerchia che intrattengono una più stretta relazione funzionale, geografica e infrastrutturale con i nuclei centrali, l'offerta diminuisce progressivamente e l'impedenza dello spostamento è superiore. Entrambe le città metropolitane, quindi, hanno una struttura monocentrica, in cui l'offerta di opportunità si diffonde dai centri storici e geografici, seguendo i principali corridoi di mobilità, ma in cui sono presenti anche delle concentrazioni di servizi nelle zone dell'hinterland. Incrociando la distribuzione spaziale delle opportunità con quella degli abitanti, però, è emerso che entrambe le città si caratterizzano per offrire un livello adeguato (indice GIS medio-alto) di opportunità alla maggior parte della popolazione, anche se circa un quinto risiede in aree con una più bassa disponibilità e potrebbe quindi essere maggiormente dipendente dall'automobile per soddisfare i propri bisogni di accesso. Inoltre, è stato possibile individuare in entrambi i casi di studio delle aree in cui il tema dell'(in)accessibilità assume particolare rilevanza per la bassa presenza di servizi e opportunità e l'alto numero di abitanti. Altrimenti, l'unica significativa differenza tra le due città si ritrova nella maggior presenza della popolazione straniera in aree a più bassa offerta di opportunità a Lione rispetto a Milano. In sintesi, però, ad una scala metropolitana di analisi, ciò che si evidenzia è la maggior importanza della differenziazione interna dell'offerta di opportunità, più che le diversità tra i due casi di studio, i cui punti in comune invece confermano il carattere monocentrico delle città europee, nonostante i fenomeni di metropolizzazione e di diffusione urbana.

In secondo luogo, un interessante risultato emerge considerando la ripartizione sul territorio di ciascun gruppo di servizi, che è rappresentata nella sezione cartografica in appendice. L'offerta di opportunità afferenti a ciascun ambito, infatti, assume una specifica distribuzione spaziale pur inserendosi nei trend generali evidenziati più sopra. Così le opportunità culturali sono localizzate quasi esclusivamente nelle aree centrali dei Comuni centrali, mentre le opportunità della salute si distribuiscono più equamente sul territorio. Vi sono anche opportunità, come gli impianti sportivi di Milano, che si concentrano

maggiormente nella prima periferia del Comune centrale, discostandosi così dall'andamento generale dell'offerta di opportunità. Al di là delle peculiarità dei due casi di studio, ciò che è interessante notare è che l'analisi della distribuzione sul territorio dell'offerta del singolo servizio o gruppo di opportunità può condurre a una miglior pianificazione dei servizi, se incrociata con le caratteristiche della popolazione residente. In altri termini, la considerazione di ciascun ambito può evidenziare delle diversità che si celano all'interno dell'offerta totale di servizi e può suggerire differenti interventi nei casi in cui, ad esempio, una bassa offerta di scuole si presenta in aree con un'alta presenza di bambini o dove la popolazione è per lo più adulta.

6.2.2 Automuniti e flessibili: lavoro, dipendenza dall'automobile e tempi quotidiani

La possibilità di avere un lavoro costituisce un aspetto cruciale nel garantire l'inclusione sociale degli individui (Jahoda 1981; Castel 1995) e lo studio delle difficoltà di mobilità e di accesso legate al lavoro ha rappresentato un fulcro della nostra analisi. L'aver considerato sia i disoccupati che i lavoratori precari ha permesso di giungere a dei risultati che non si limitassero alle barriere d'ingresso nel mercato del lavoro legate alla mobilità e all'accessibilità, ma che includessero anche le difficoltà di mobilità e di accesso causate dal difetto di partecipazione al mercato del lavoro.

Innanzitutto, è emersa la dipendenza dall'automobile del lavoro, ovvero avere a disposizione il mezzo motorizzato e la patente consente un inserimento più facile in specifici settori ed occupazioni delle economie metropolitane. In altri termini, disporre della risorsa automobile e della certificazione della capacità a usarla, è una condizione necessaria all'occupabilità (Hillage & Pollard 1998; McQuaid & Lindsay 2005), come dimostra il caso di alcuni disoccupati che devono rifiutare concrete offerte di lavoro. Per alcuni posti di lavoro o per i precari che svolgono più di un'attività, avere a disposizione l'automobile è l'unica soluzione per poter adattarsi all'alta flessibilità oraria e geografica che il tipo di lavoro impone. Nonostante i precari possano riuscire a farsi carico dell'alta domanda di mobilità legata al lavoro, ciò che va sottolineato è l'imposizione di un costo aggiuntivo su dei nuclei già precari dovuta alla mancanza di altre opzioni di trasporto e alla necessità di ottenere un livello di accessibilità che solo l'auto può garantire. In altri termini, un risultato della ricerca è la conferma del fenomeno della *forced car ownership* (Currie 2011), che si lega nel nostro caso alla dipendenza dall'auto che contraddistingue

alcune occupazioni, indipendentemente dalla localizzazione residenziale degli individui e del posto di lavoro, visto che sono emersi anche vincoli di natura temporale.

Un secondo risultato riguarda gli effetti che particolari tipi di lavoro hanno sulla gestione dei tempi quotidiani. Infatti, gli individui che svolgono professioni nel settore della cura e dell'assistenza, che devono continuamente formarsi per essere occupati e competere nel mercato del lavoro, si caratterizzano per una fluidificazione dei confini tra le attività svolte nella giornata, in particolare attraverso l'espansione dei tempi di lavoro al di fuori delle ore retribuite e una caratterizzazione lavorativa delle attività del tempo libero e di quelle sociali. Come già evidenziato questo dato supporta la tesi della trappola della passione emersa negli studi su i lavoratori altamente qualificati (Murgia & Poggio 2012), per i quali l'elevato investimento in termini cognitivi ed emotivi nel lavoro comporta la rinuncia ad altri tempi e attività.

6.2.3 Mobilità precarie

Uno degli obiettivi della ricerca è quello di contribuire al dibattito nato all'interno dei *mobilities studies* sul ruolo che la bassa mobilità dei precari gioca nei processi di esclusione sociale, in cui al momento sono presenti evidenze contraddittorie che, da un parte, sostengono il ruolo attivo giocato dalla mobilità e, in particolare, dalle capacità di mobilità (Le Breton 2005), e, dall'altro, sottolineano come queste popolazioni possano trovare importanti risorse nella prossimità, rendendo quindi lo spostamento non sempre necessario (Fol 2010).

Dai risultati della ricerca entrambe queste posizioni potrebbero essere confermate, poiché il legame tra mobilità e processi di esclusione è, come visto, ambivalente, essendo il ruolo svolto dalla mobilità comprensibile solo facendo riferimento ad altri fattori, che devono essere considerati insieme per capire i possibili effetti della mobilità. Dalla nostra ricerca sono emersi tre principali effetti della mobilità sulla vulnerabilità sociale. In primo luogo, un *effetto nullo o lieve* (tipico del gruppo che abbiamo definito dei protetti dai rischi legati all'(in)accessibilità), in cui le difficoltà di accesso legate ai vincoli di mobilità non producono effetti significativi perché riequilibrata da altri fattori, come la localizzazione residenziale in aree con un'offerta di opportunità sufficiente a soddisfare i propri bisogni, degli obblighi sociali di compresenza maggiormente locali, la disponibilità di risorse, anche relazionali, che seppure precarie riescono a garantire accessibilità. In secondo luogo, la mobilità è emersa come *concausa secondaria* all'interno di un ciclo auto-rinforzante

della vulnerabilità. È questo il caso dei mobili della precarietà, come visto, in cui la mobilità rappresenta effettivamente un ambito che pone vincoli di vario tipo all'azione degli individui, legati sia alla mancanza di risorse e di competenze d'accesso, ma le difficoltà a spostarsi, soprattutto in contesti relazionali altri rispetto a quelli familiari e dell'assistenza, sono più dovute a una generale diminuzione dell'autonomia individuale che è legata alla lunga disoccupazione e alla fragilità relazionale, un fatto che conferma il nesso tra disoccupazione ed esclusione sociale evidenziato da altre ricerche (Ambrosini 2006; Ambrosini *et al.* 2014). Un ciclo auto-rinforzante della vulnerabilità, dove la mobilità gioca un ruolo pur non rappresentando la frattura originaria, è stata individuata in alcune persone del gruppo che abbiamo definito dei mobili a precaria accessibilità legata al lavoro, per le quali l'obbligata mobilità a piedi o in auto comporta degli effetti peggiorativi, rispettivamente, sulle condizioni di salute e finanziarie. Infine, è emerso un *effetto diretto* della mobilità sulle possibilità di inclusione degli individui in singoli ambiti sociali, in particolare in quello del lavoro. È questo il caso, come visto, dei soggetti non motorizzati costretti a rifiutare alcuni posti di lavoro altamente dipendenti dall'automobile, in cui l'assenza dell'automobile produce un'esclusione dal mercato del lavoro. Anche in questa eventualità, però, la causa non è solo l'incapacità a spostarsi con un determinato stile di mobilità, ma si ritrova all'intersezione tra vincoli e opportunità legati all'individuo e alle caratteristiche socio-territoriali.

Un altro contributo che la ricerca può apportare, riguarda più in particolare il tema delle competenze di mobilità e del loro ruolo nell'inaccessibilità e nei processi di esclusione sociale, che costituisce la questione centrale attorno alla quale si struttura il dibattito più sopra citato. Innanzitutto, le competenze non sono emerse come il principale ostacolo di mobilità che ha effetti sull'inclusione in specifici ambiti e sulla vulnerabilità degli individui. Infatti, nonostante il campione sia quantitativamente contenuto, sono pochi i precari incontrati che hanno evidenziato delle problematiche rispetto al tema delle capacità di mobilità, mentre la maggioranza degli intervistati ha le competenze necessarie ad attivare le risorse disponibili, anche relazionali, e quindi per arrivare a un'effettiva capacità di spostamento nello spazio-tempo urbano. Se si conferma l'importanza delle competenze di mobilità, quelle che sono emerse in pochi casi come fattori di inaccessibilità fanno principalmente riferimento alle attitudini e al sapere pratico (le cosiddette *skills*), in particolare legato all'automobile: ad esempio la patente di guida. Nel nostro campione, la minore rilevanza delle difficoltà di accesso legate alle competenze può essere spiegata dalla conoscenza che i precari intervistati hanno del territorio e del sistema di trasporto,

che è dovuta al fatto di risiedere da un periodo medio-lungo nel quartiere o nel Comune dove si abita attualmente. Questo aspetto dimostra l'importanza della conoscenza, che dalla ricerca si è rivelata come una competenza che rende possibile sopperire alla carenza di altre capacità e superare i vincoli legati alla condizione di precarietà.

Le varie forme di adattamento a un contesto precario, che pone vincoli di diversa natura all'azione individuale che si sono identificate attraverso la ricerca, consentono di affermare che l'immagine, veicolata da alcune ricerche, dei precari come una popolazione immobile, relegata in uno spazio ristretto (il quartiere o la prossimità) dal quale è difficile fuoriuscire a causa di legami sociali vincolanti e inefficaci, è estremamente riduttiva perché non riesce a collocare al suo interno i casi dei soggetti mobili ma precari, degli "immobili" ma inclusi. In altri termini, l'eterogeneità di condizioni, le molteplici competenze e soprattutto, la capacità di adattamento a una situazione vincolata, che può anche precludere la possibilità di contare sul supporto della propria rete sociale, dimostrano la complessità della questione e invitano, più in generale, a una ridefinizione del rapporto fra mobilità ed inclusione/esclusione sociale.

6.2.4 Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale: una ridefinizione della problematica

Ciò che è emerso con forza sia nella parte teorica sia in quella empirica della tesi è la complessità della problematica dell'accesso alle opportunità sociali che, lontano dall'essere un tema legato solo ai trasporti, coinvolge altri aspetti, quali l'organizzazione spazio-temporale della città, le politiche urbane e sociali, le caratteristiche del contesto e quelle individuali, come si è visto. Questa complessità rende l'accessibilità, come già evidenziato da Gould (1969, p.64), «a slippery notion» molto difficile da definire e da rilevare empiricamente. Nella parte teorica abbiamo cercato di restituire questa complessità proponendo un quadro analitico che tenesse contemporaneamente conto dei principali fattori che influenzano l'accessibilità nelle sue varie componenti. Il tenere al centro dell'analisi il concetto di accessibilità e il fatto di indagare più le interconnessioni tra fattori, che gli effetti di una singola variabile, deriva dalla volontà di testare un approccio multidimensionale all'accessibilità che si è affermato nelle scienze sociali dagli inizi degli anni 2000 (Kenyon *et al.* 2002; Cass *et al.* 2005; Farrington & Farrington 2005; Farrington 2007; Lucas 2012; Fol & Gallez 2013).

Se già a un livello teorico è emerso il valore euristico di tale approccio, in grado di far dialogare i contributi provenienti da varie discipline e prospettive di analisi, la ricerca empirica ha confermato la validità di questo modello e la complessa relazione che lega mobilità, accessibilità e processi di vulnerabilizzazione sociale. Per comprendere il rapporto alla mobilità e i modi di accedere al lavoro e più in generale alla città, infatti, è stato necessario fare riferimento alle caratteristiche delle attività produttive, del mercato del lavoro, della distribuzione spaziale dei servizi, delle politiche di supporto alla mobilità, delle risorse, competenze e abitudini degli individui, solo per fare alcuni esempi. Se non è stato possibile approfondire tutte le interconnessioni fra le dimensioni dell'accessibilità rilevate nella ricerca, il quadro che è comunque emerso evidenzia i vantaggi di un approccio multidimensionale all'accessibilità.

Innanzitutto, il riferimento all'accessibilità ha permesso di considerare congiuntamente mobilità e prossimità e di sottolineare come nella quasi totalità dei casi, nelle due città metropolitane europee analizzate, la prossimità è un luogo in cui poter trovare servizi e opportunità e, come visto, rappresenta anche una qualità che facilita l'attivazione del supporto della propria rete sociale. In generale, la considerazione delle opzioni di accesso legate sia alla mobilità che alla prossimità consente di comprendere quale sia l'effettivo potenziale di accesso a disposizione degli individui. Nella nostra ricerca, ad esempio, le città metropolitane di Milano e Lione sono emerse come contesti in cui viene garantita un'accessibilità adeguata a una serie di servizi di base, con l'effetto di diminuire la domanda di mobilità. Tuttavia, la mobilità riveste un ruolo cruciale nel garantire accessibilità, come dimostrano le difficoltà di accesso ai luoghi di lavoro, che sono state espresse a prescindere dal livello di opportunità offerto dal proprio quartiere.

In secondo luogo, l'approccio adottato nella ricerca ha evidenziato che, se le competenze di mobilità giocano un ruolo nei processi di esclusione dal lavoro, l'influenza preponderante è quella della dipendenza dall'automobile che caratterizza alcuni lavori, del non disporre del mezzo motorizzato (una risorsa non una competenza) oppure di doverne sostenere i costi perché la mobilità lavorativa non è protetta, del non poter contare su un sistema di trasporto pubblico adatto ai ritmi del lavoro nelle metropoli contemporanee. Inoltre, per comprendere la relazione tra mobilità e precarietà non è sufficiente studiare le competenze e le pratiche di mobilità, ma occorre fare riferimento, come si è visto, alla traiettoria dell'individuo, ai modi in cui le difficoltà di accesso possono associarsi ad altre vulnerabilità (e viceversa), alle rappresentazioni che le persone hanno del contesto, alle reti

di protezione su cui possono contare i precari e ai costi percepiti legati all'attivazione delle reti.

Una tendenza che caratterizza gli studi sull'esclusione sociale legata alla mobilità è quella di riconoscere un ruolo primario ai fattori legati allo spostamento. L'analisi delle attività produttive e del mercato del lavoro effettuata nel quarto capitolo ha restituito un quadro molto sfavorevole per quanto riguarda l'inclusione nel mercato del lavoro, soprattutto con l'inizio della crisi finanziaria nel 2008, che ha comportato aumento della disoccupazione, fallimenti di imprese e crisi di territori, precarietà dell'inserimento lavorativo (a termine) in settori centrali nelle economie metropolitane, come quello dei servizi alle imprese, della conoscenza e della cultura. Le interviste hanno confermato che, al di là dei problemi di accesso, l'inserimento precario nella sfera lavorativa e i processi di vulnerabilizzazione che ne derivano, riguardano principalmente la difficoltà a trovare un impiego pur cercandolo attivamente e la condizione di disoccupazione dipende, spesso, dall'aver perso il posto di lavoro per il fallimento dell'impresa in cui si lavorava e dalle difficoltà a trovare un nuovo impiego a causa delle caratteristiche strutturali del mercato del lavoro, che penalizzano determinate professioni, i più giovani, le donne, le persone con più di 44 anni.

È questo lo sfondo in cui si inserisce la nostra analisi della mobilità e dell'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà, uno sfondo che torna in primo piano, nel momento di interpretare le principali cause dei processi di vulnerabilizzazione sociale. Dai risultati della ricerca, infatti, emerge che con riferimento ai processi di vulnerabilizzazione sociale, in particolare di quelli legati all'inserimento lavorativo, la problematica della mobilità entra in gioco successivamente a quella delle dinamiche del mercato del lavoro e di fattori dell'occupabilità degli individui non legati alla capacità a spostarsi. In altri termini, l'attenzione alle interconnessioni tra fattori e componenti dell'accessibilità nello spazio-tempo deve essere accordata anche ai legami che la dimensione spaziale e temporale intrattiene con altri fattori. Se quindi l'analisi del ruolo della mobilità e dell'accessibilità apporta dei contributi allo studio dei processi di esclusione sociale in ambiente urbano, è vero anche il contrario, ovvero che gli studi sull'esclusione sociale possono illuminare quelli sulle ineguaglianze e l'esclusione sociale nel campo della mobilità e dell'accessibilità. Ad esempio, un risultato importante è quello di legare la minor mobilità e capacità a spostarsi, che si è evidenziata in alcuni casi, con gli effetti della disoccupazione di lunga durata, che sembra intaccare più di altri fattori l'attitudine a spostarsi. Inoltre, se la ricerca ha evidenziato i molteplici ruoli che la capacità a spostarsi

nello spazio-tempo ha sulle possibilità di accesso ad ambiti importanti della vita sociale, in un'ottica di inclusione/esclusione sociale, resta da chiedersi che protezione contro i rischi di esclusione sociale può garantire agli individui l'accesso a un lavoro che, come si è visto sia nell'analisi di sfondo che in quella delle interviste, è altamente instabile e in alcuni casi non assicura un salario sufficiente a soddisfare i propri bisogni.

In sintesi, l'analisi della relazione tra mobilità quotidiana, accessibilità e precarietà che è stata proposta in questa ricerca, ha mostrato alcuni vantaggi di un approccio complessivo al tema dell'accesso alla città delle popolazioni precarie, che deve affermarsi nel campo delle politiche pubbliche, urbane e sociali, oltre che nel campo accademico. Come si è visto, infatti, il tema dell'accesso alla città coinvolge vari ambiti d'intervento delle politiche, da quelle urbanistiche e di trasporto a quelle temporali, del lavoro e sociali. Come dimostrano le interconnessioni evidenziate nella ricerca, per comprendere e agire contro le diseguaglianze d'accesso alle opportunità urbane occorrono approcci e strumenti multidimensionali, che devono integrare le diverse dimensioni e componenti dell'accessibilità e non limitarsi a un settore di intervento, ad esempio puntando solo al miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico e all'aumento della mobilità quotidiana degli individui e delle loro capacità a spostarsi, fattori che comunque sono importanti.

6.2.5 Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: l'importanza del contesto

Più che nell'analisi spaziale e nell'analisi dei questionari e delle interviste, la comparazione internazionale ha evidenziato soprattutto differenze rispetto alla presa in considerazione nelle agende politiche, urbane e nazionali, della mobilità e dell'accessibilità come ambiti che possono ostacolare la possibilità di essere inclusi, innanzitutto nel mercato del lavoro. In generale, si può affermare che nel contesto francese il tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità si sia affermato prima e con maggior forza rispetto all'Italia, dove a parte una politica volontaristica adottata da un singolo Comune, il tema è declinato quasi esclusivamente nell'ambito del trasporto pubblico e in riferimento al costo economico del servizio. Anche nel caso del *mobility management*, sono solo alcune categorie di lavoratori che sono toccate da questi incentivi per la mobilità sostenibile. A Lione, invece, è in vigore una legislazione nazionale che redistribuisce il costo della mobilità lavorativa non solo sul lavoratore, ma anche sull'imprenditore. Inoltre, nel caso dei precari, le politiche di supporto alla mobilità, pur non coinvolgendo tutta la

popolazione dei precari, si fanno carico anche dei bisogni individuali di mobilità, non sempre soddisfabili con il trasporto pubblico, e della formazione degli individui alla mobilità.

Queste differenze si traducono per i precari in una maggior protezione dai rischi di esclusione sociale legati all'inaccessibilità del lavoro rispetto alla metropoli di Milano, garantita da vari attori pubblici, nazionali e locali, e dal Terzo settore. Ciò conferma che, nonostante si assista a una convergenza dei modelli di welfare dei due Paesi, la Francia mostri un maggiore interventismo rispetto all'Italia. In altri termini, si conferma la maggior importanza della politica nel contesto francese che è stata evidenziata nella letteratura sui regimi capitalistici a un livello più generale (Paci 2009). Per spiegare questa differenza occorre tenere presente che in Francia il tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità si è affermato prima nel dibattito pubblico e nelle politiche, agli inizi degli anni '90 del secolo scorso e che il tema dell'esclusione e della coesione sociale assume una rilevanza significativa nel modello integrazionista repubblicano francese. Inoltre, la problematica dell'esclusione legata alla mobilità si è associata, in Francia, a quella del ruolo giocato dalla dimensione spaziale e temporale nell'esclusione: un altro tema centrale nell'agenda politica nazionale e locale rispetto all'Italia, almeno in termini di politiche implementate.

In altri termini, nell'analisi della relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale occorre prestare attenzione al contesto sociale e politico in cui si studia questo rapporto. Infatti, un diverso riconoscimento nel dibattito pubblico nazionale o locale sul ruolo della mobilità e dell'accesso può associarsi a una diversa protezione sociale, ossia a differenti vincoli e opportunità che i precari hanno a disposizione per accedere alla città. È da sottolineare, però, che la maggior rilevanza accordata al tema della mobilità, in particolare a quello delle competenze di mobilità dei precari, può accompagnarsi alla messa in secondo piano di altri fattori e dimensioni comunque centrali: ad esempio, gli studi francesi che si sono occupati di queste politiche di mobilità (Fol 2009; Féré 2011), le associano ai più generali processi di individualizzazione delle politiche pubbliche, segno del passaggio da un sistema di welfare a uno di workfare, in cui l'importanza accordata alla mobilità può in molti casi rappresentare un'ingiunzione allo spostamento, ovvero slegata dagli effettivi bisogni di mobilità e dalle pratiche di accesso di queste popolazioni spesso basate sulla prossimità, come si è anche visto dai risultati della nostra ricerca.

6.3 Proseguire nell'analisi

La ricerca ha evidenziato i vantaggi di un approccio multidimensionale dell'accessibilità e, quindi, ci sembra che la prima pista da seguire nell'analisi dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'(in)accessibilità sia, come già evidenziato, quella di ridefinire la problematica facendo attenzione alle relazioni che la mobilità e l'accesso alla città dei precari ha con altri fattori, che possono anche fuoriuscire dalle componenti legate allo spostamento degli individui nello spazio-tempo. Un compito non certo facile, ma sul quale si segnalano importanti sperimentazioni come quella dell'*accessibility planning* nel Regno Unito (SEU 2003), che nonostante alcune criticità (Preston & Rajé 2007), punta a integrare almeno i fattori urbanistici con quelli dei trasporti.

Una seconda pista da seguire per meglio comprendere i processi di vulnerabilizzazione e le diseguaglianze nel campo della mobilità e dell'accesso alla città è sicuramente lo studio del carattere potenziale della mobilità, dell'accesso che, come visto, permette di comprendere i modi in cui gli individui si appropriano di questi potenziali per soddisfare i propri bisogni e, soprattutto, di sottolineare gli scarti tra questa potenzialità e i comportamenti o le pratiche degli individui, che possono mettere in mostra i vincoli che ostacolano la capacità effettiva di usufruire delle opzioni a disposizione. Questo è un tema che, naturalmente, si riallaccia ai lavori di A. Sen sulla giustizia sociale, in particolare l'approccio delle *capabilities* (Sen 1993).

Il tema dei dati aperti e del loro uso nella ricerca scientifica appare come un'altra pista che è interessante approfondire. Nella nostra ricerca questa fonte di informazioni ha permesso di georeferenziare, a una scala metropolitana, una pluralità di opportunità che ha consentito una valutazione dell'accessibilità spaziale più completa, ma comunque non esaustiva. Inoltre, non è da sottovalutare altri due elementi dei dati aperti, ovvero la loro certificazione da parte di amministrazioni pubbliche e gratuità, che contribuiscono a rendere quella degli open data una strada di ricerca promettente. È comunque da evidenziare che rimangono grandi ostacoli da superare per un più diffuso utilizzo di questo tipo di dati nella ricerca e che riguardano, ad esempio, la disomogeneità delle informazioni provenienti da differenti amministrazioni, che nel nostro caso ha impedito l'utilizzo di certi dati per esigenze di comparabilità, e l'aggiornamento delle banche dati. Come evidenziato nel terzo capitolo, però, la continua evoluzione di questo settore è un elemento che può

portare al superamento di alcuni dei vincoli che impediscono od ostacolano l'utilizzo di queste ricche fonti di dati nella ricerca scientifica.

Un'ulteriore pista, che non è stato possibile approfondire nella ricerca, riguarda il rapporto tra sostenibilità ecologica e sociale delle politiche di mobilità. Come si è visto, la mobilità sostenibile è un paradigma che si è affermato nelle agende politiche urbane e alcune ricerche (Féré 2011) hanno già evidenziato la difficile conciliazione tra sostenibilità sociale e ecologica, visto che le misure di aiuto alla mobilità individuale dei precari individuate nel caso lionese, ad esempio, basandosi sull'auto-mobilità possono produrre degli effetti in termini di sostenibilità sociale, ma non ecologica, in quanto il soddisfacimento dei bisogni di auto-mobilità ha un forte impatto ambientale sia a un livello intra-generazionale, che inter-generazionale. Nel caso della metropoli di Milano, invece, sono emerse delle ambivalenze rispetto alle politiche della mobilità sostenibile, che meriterebbero ulteriori approfondimenti con ricerche ad hoc. Infatti, alcuni intervistati hanno espresso l'impossibilità di utilizzare alcuni servizi della mobilità sostenibile. Da un lato, i metodi di pagamento previsti per il bike-sharing non sono accessibili a tutte le popolazioni urbane, occorrendo una carta di credito. Dall'altro lato, il servizio di car-sharing, così come quello di bike-sharing, è limitato al Comune di Milano, un fatto che tenendo conto dei prezzi delle abitazioni nelle aree centrali fa emergere l'insostenibilità sociale di questa misura, che però se ampliata all'intera città metropolitana di Milano diventerebbe insostenibile economicamente, come affermato dall'assessore alla mobilità del Comune di Milano durante un colloquio. In generale, vista la centralità assunta dal tema della mobilità sostenibile è interessante analizzare come le diverse componenti della sostenibilità si relazionano nelle politiche della mobilità sostenibile.

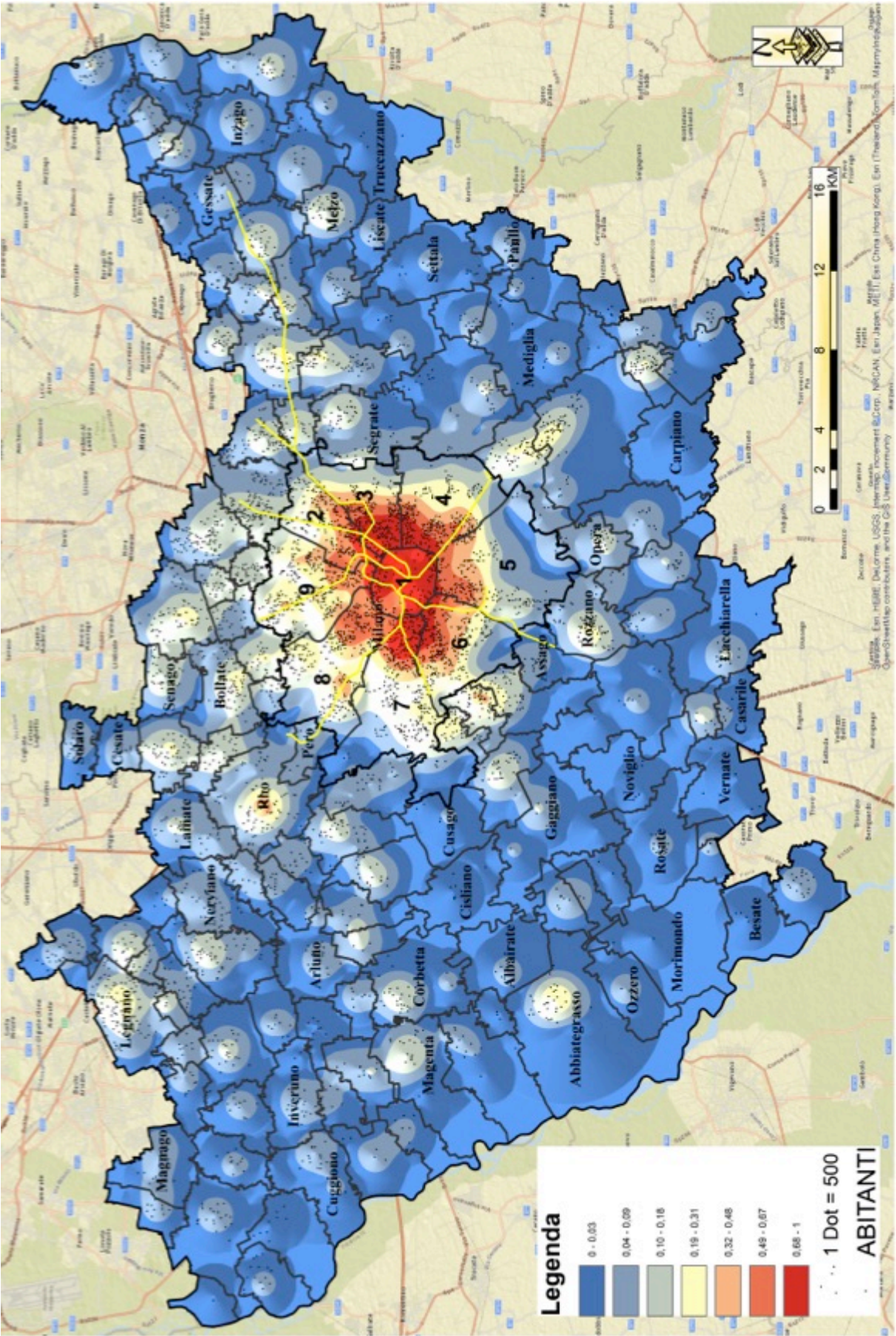
Appendice

Sezione cartografica: - le mappe d'accessibilità spaziale potenziale alle opportunità;

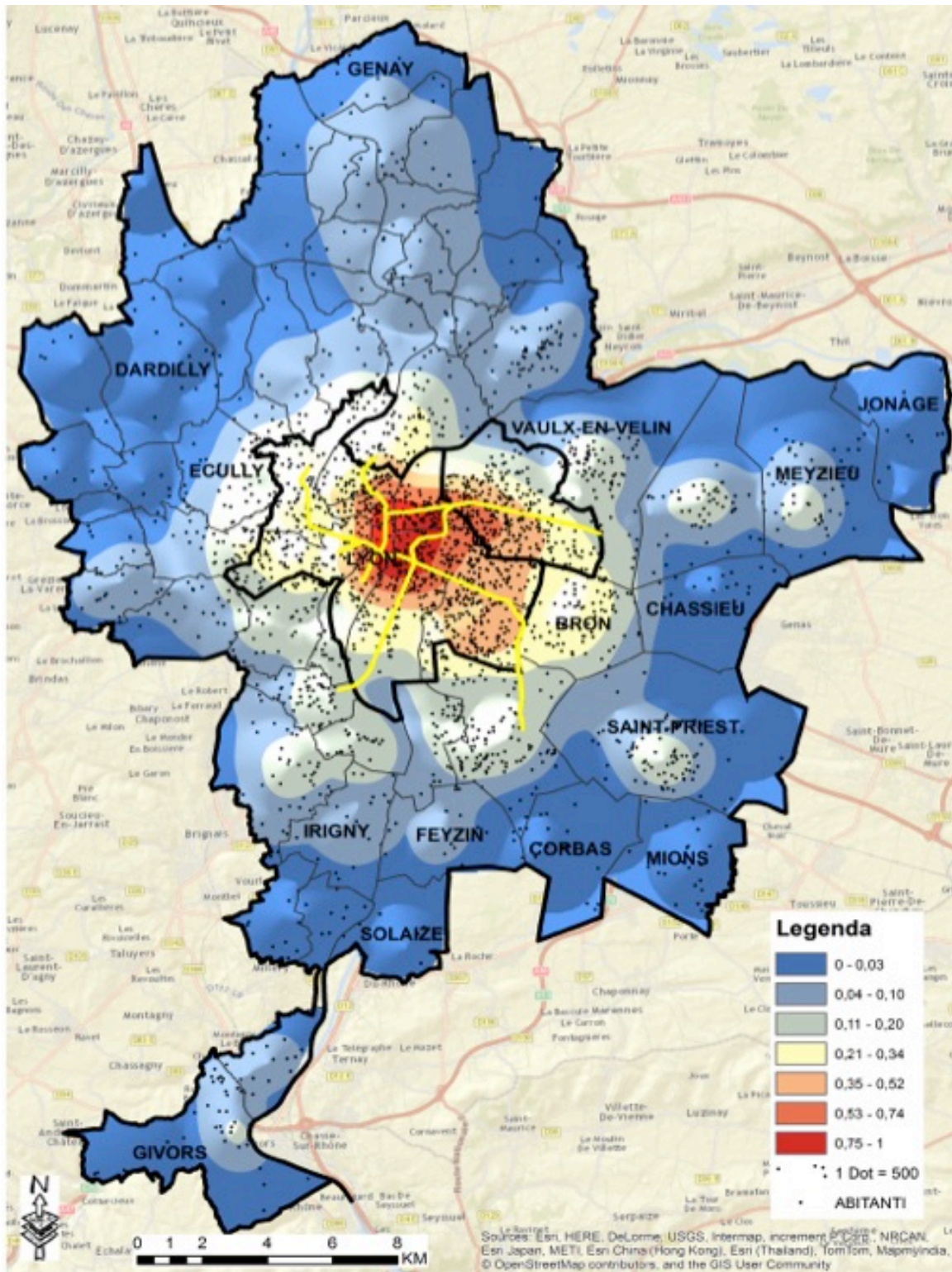
Sezione metodologica: - le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi;

- il questionario e la griglia dell'intervista semi-strutturata;

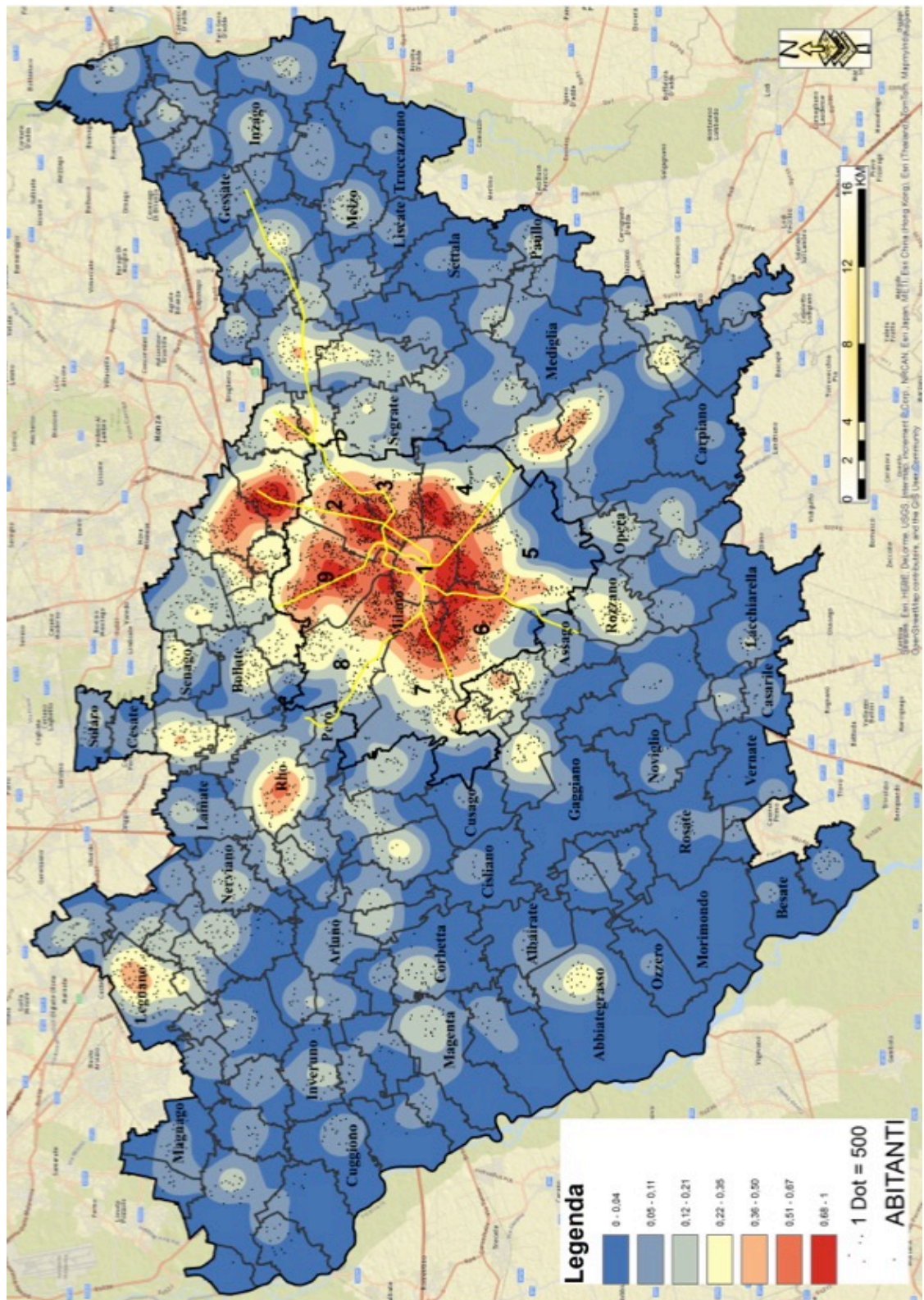
Indice di accessibilità all'ambito della salute nella città metropolitana di Milano. Modello Kernel density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



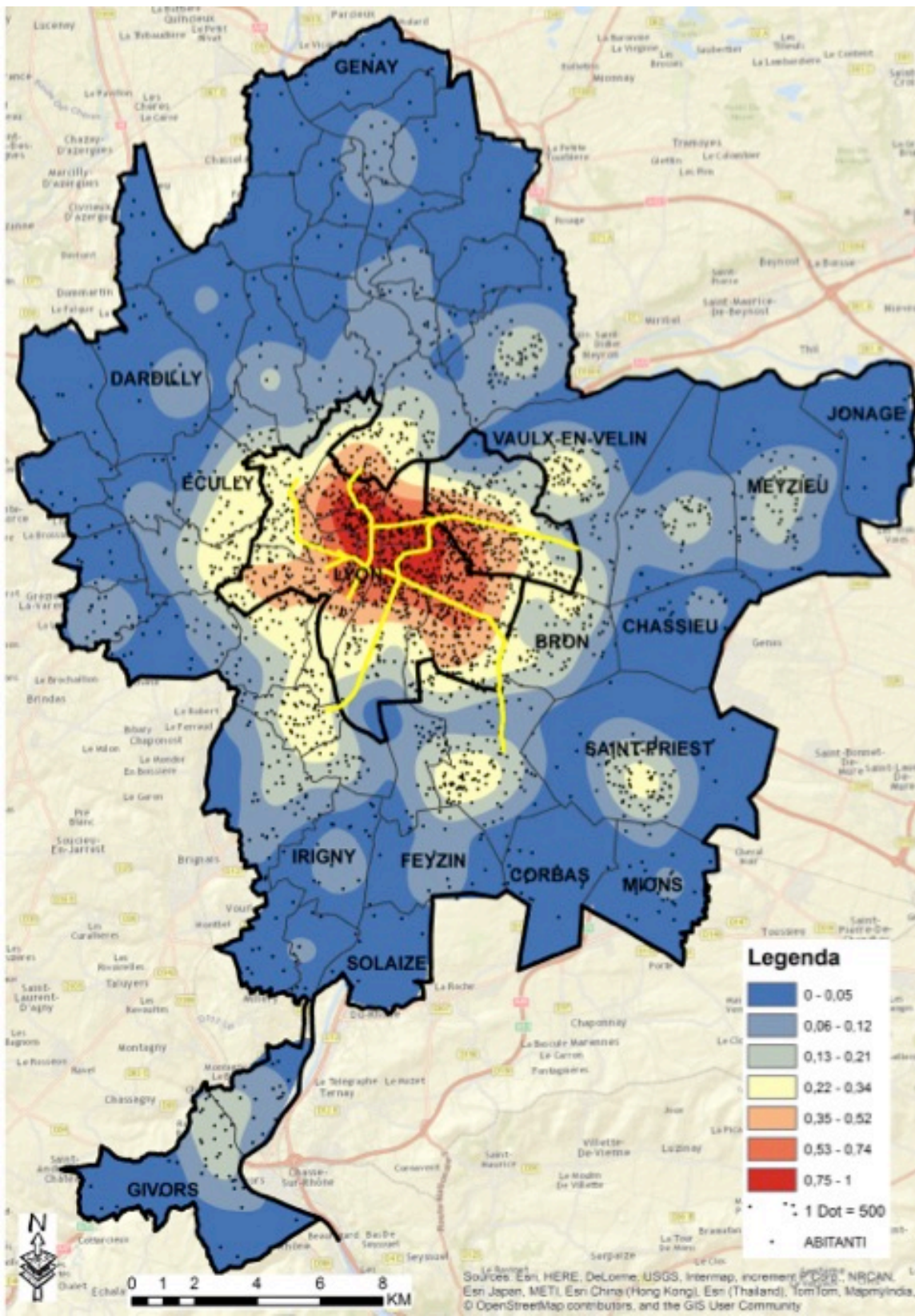
L'indice di accessibilità all'ambito della salute nella metropoli di Lione. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



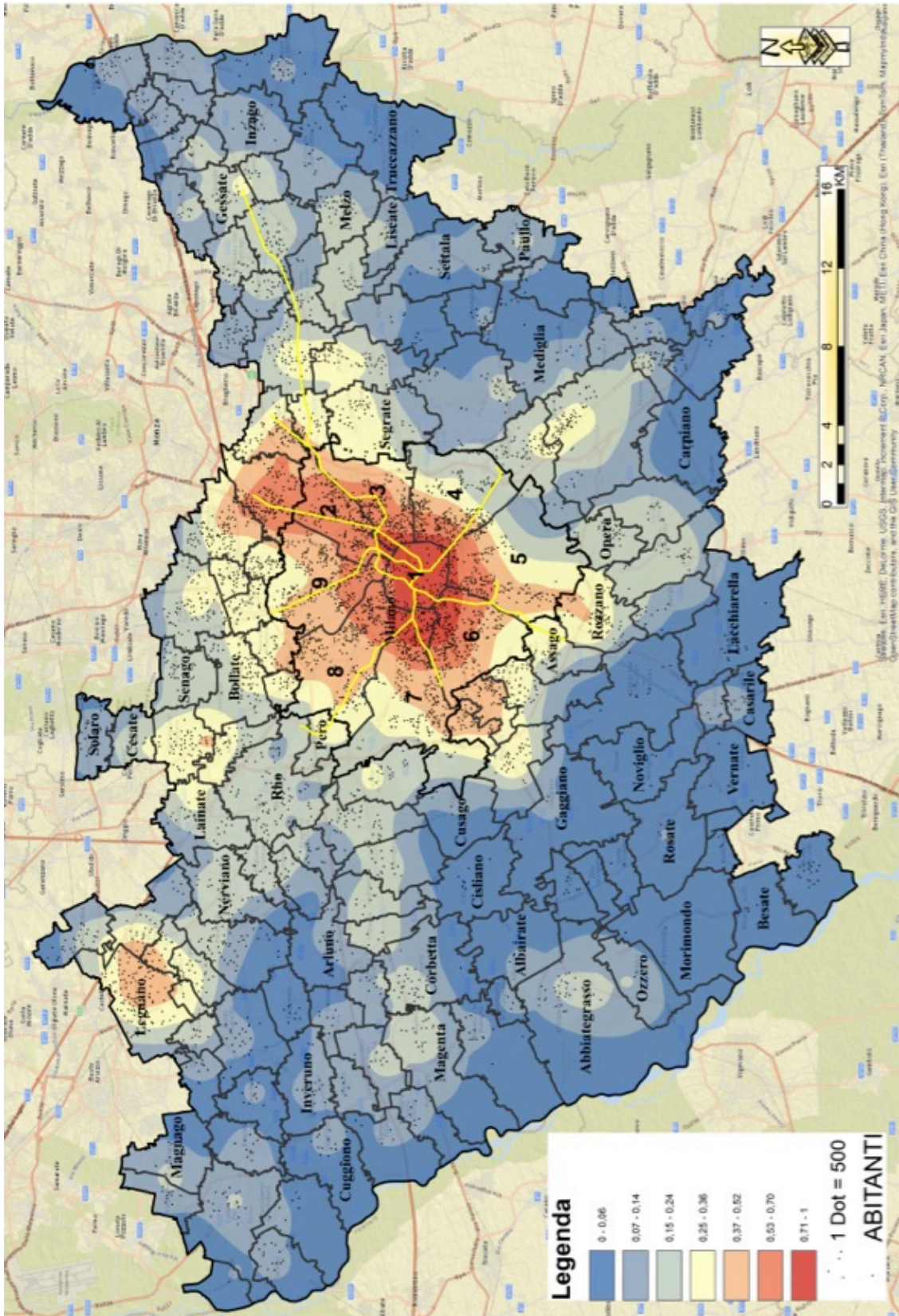
L'indice di accessibilità all'ambito dell'educazione nella città metropolitana di Milano. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



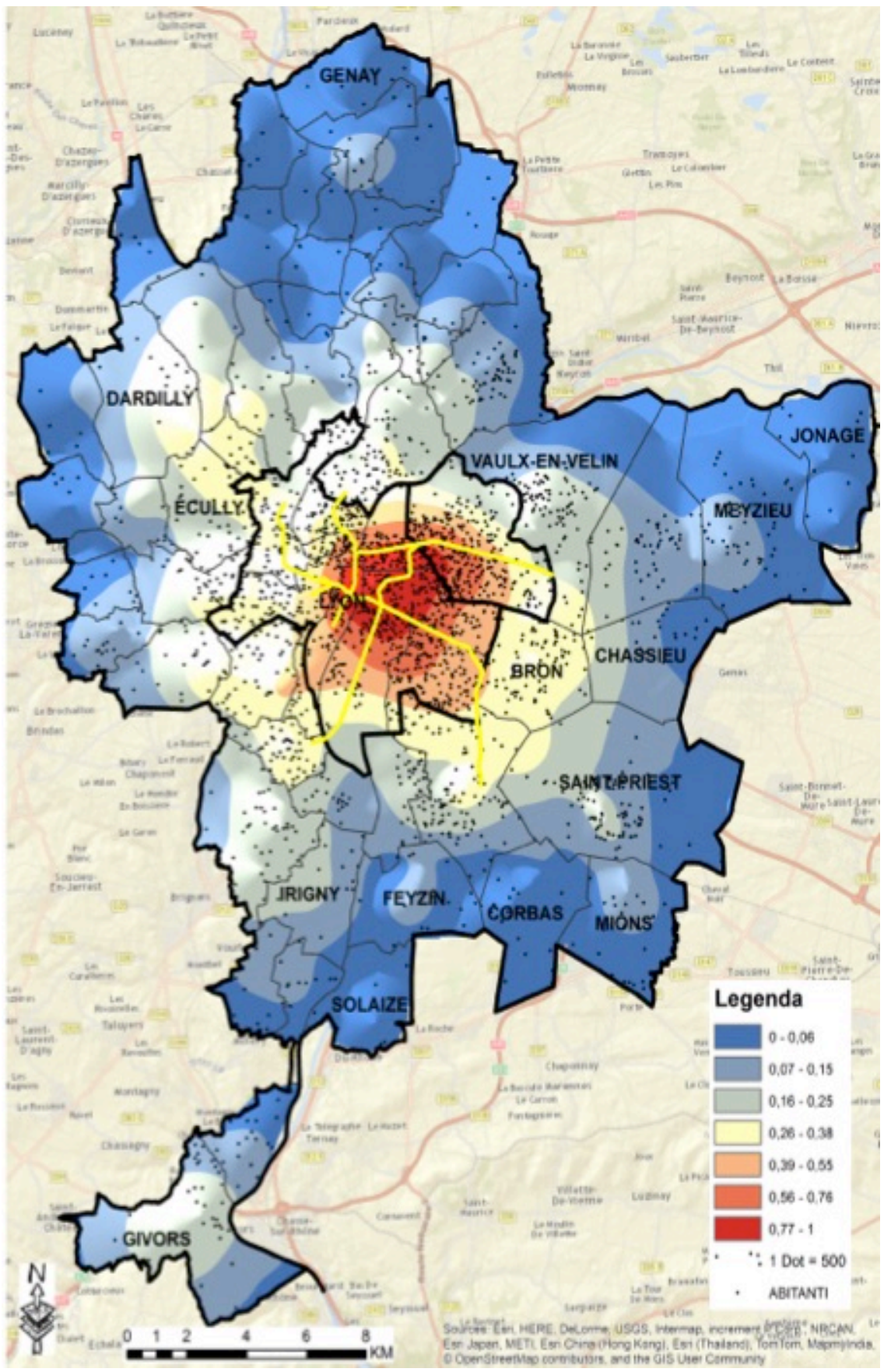
L'indice di accessibilità all'ambito dell'educazione nella metropoli di Lione. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



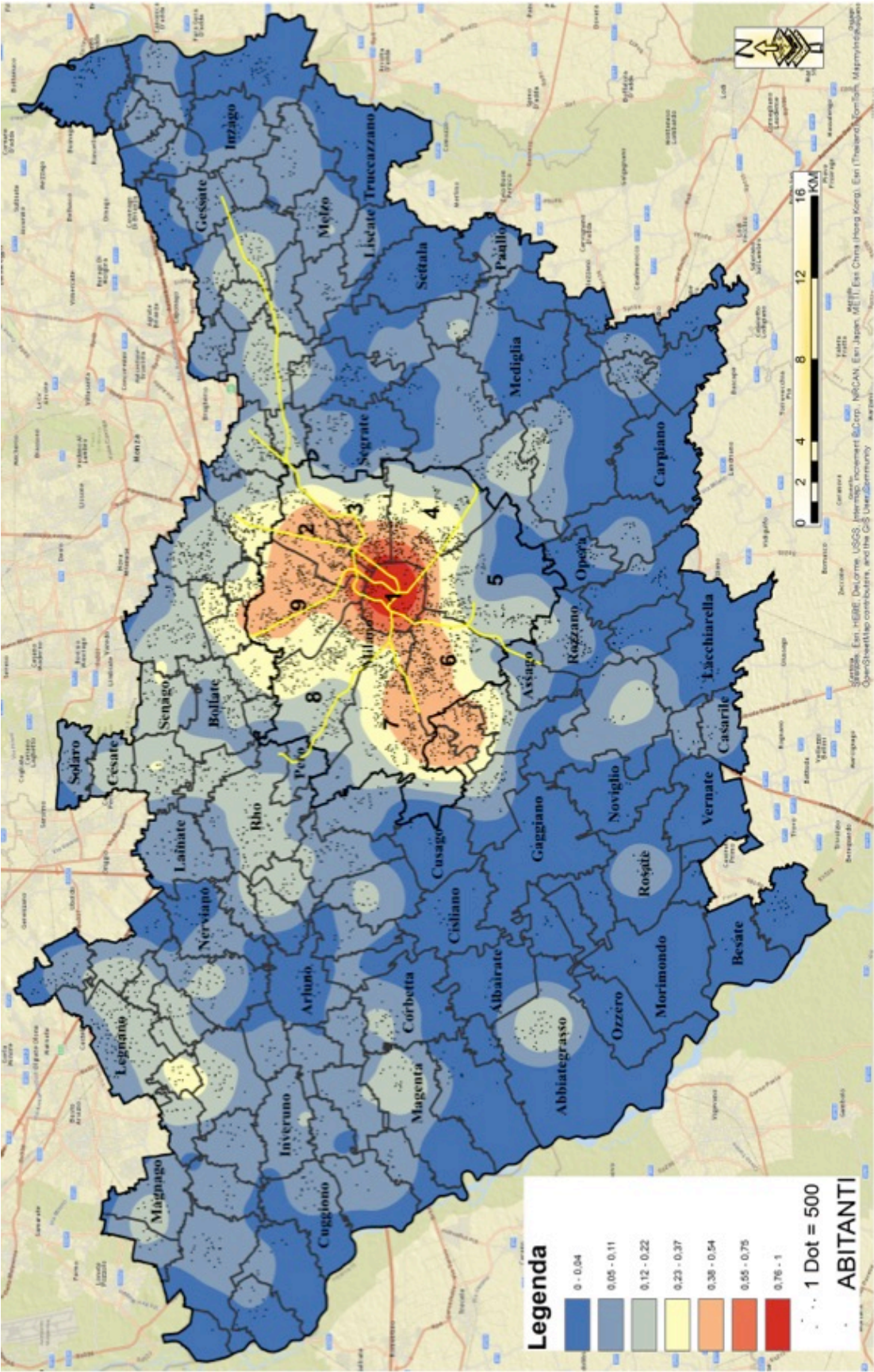
L'indice di accessibilità all'ambito nella città metropolitana di Milano. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



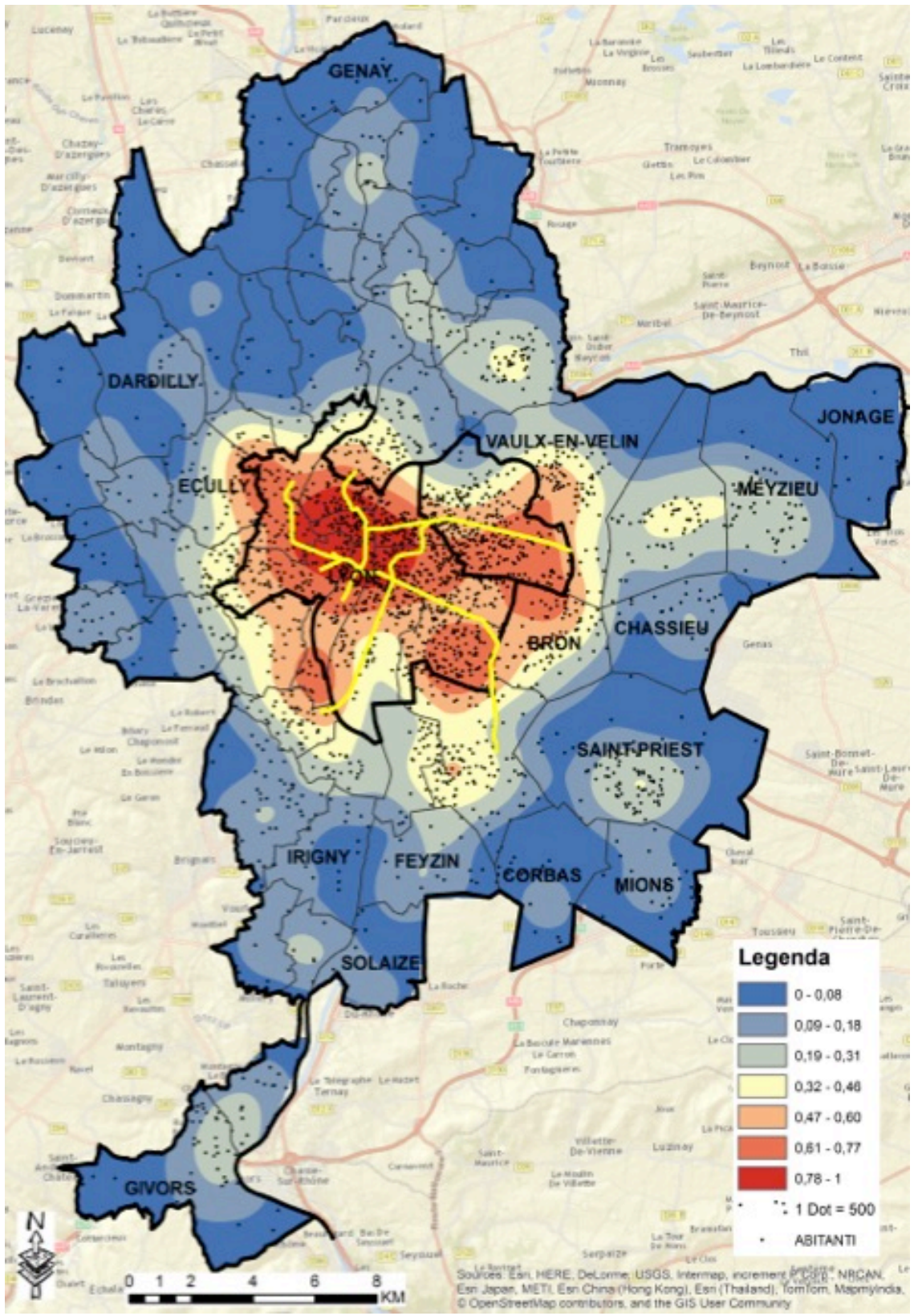
La mappa di accessibilità all'ambito del commercio nella metropoli di Lyon: modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



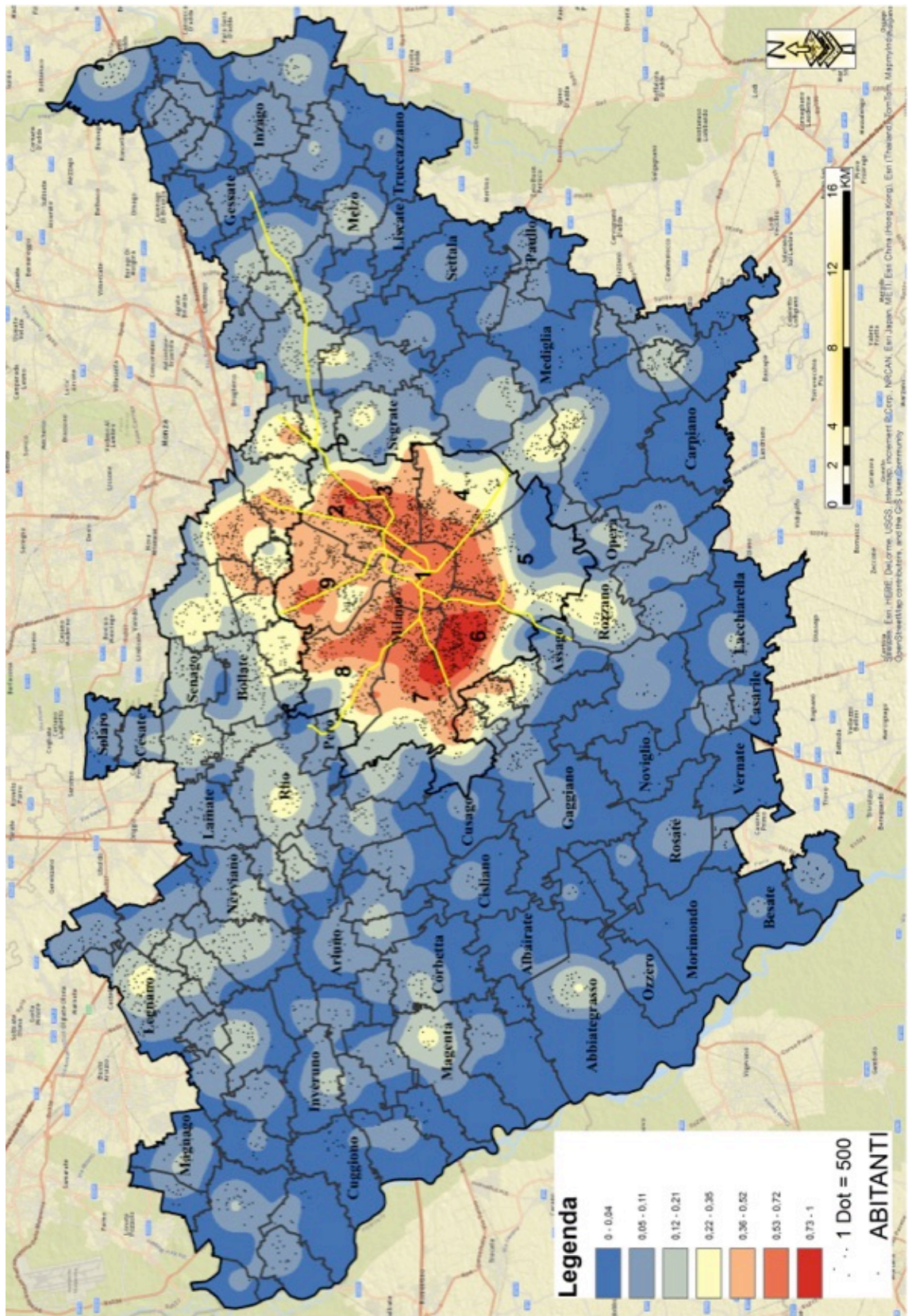
indice di accessibilità in ambito del tempo libero nella città metropolitana di Milano. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



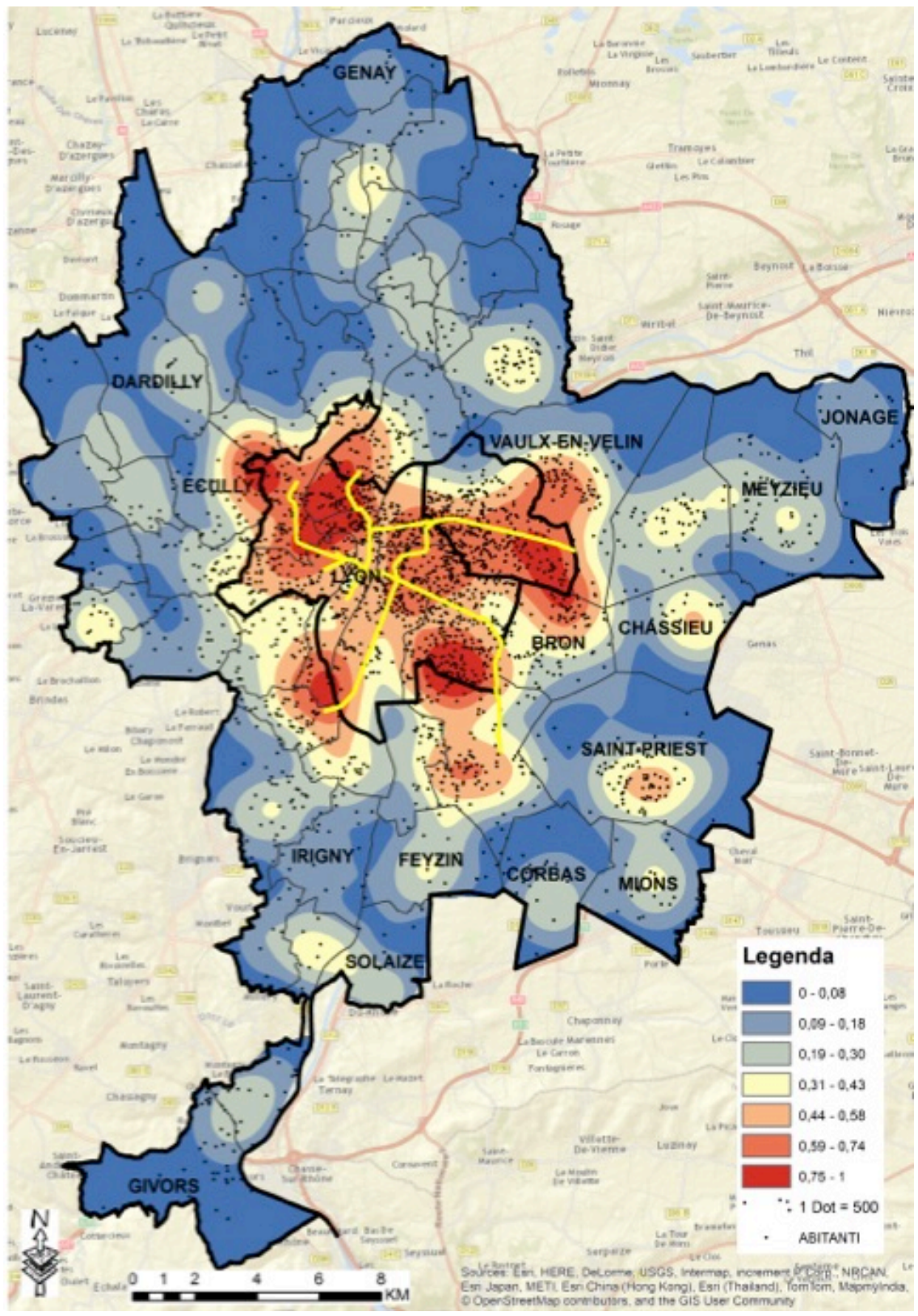
L'indice di accessibilità all'ambito del tempo libero nella metropoli di Lione. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



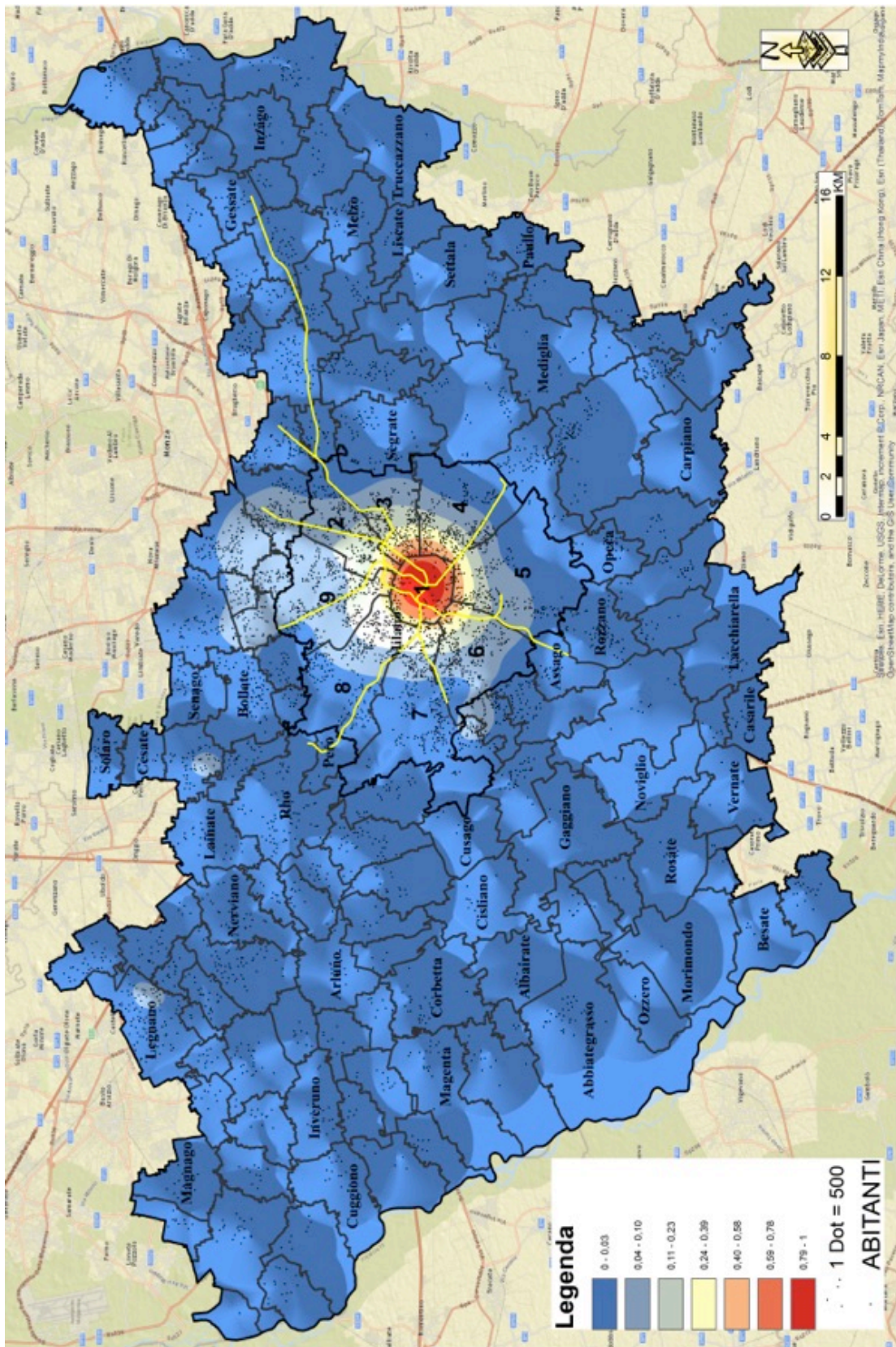
L'indice di accessibilità alle opportunità sportive nella città metropolitana di Milano. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.

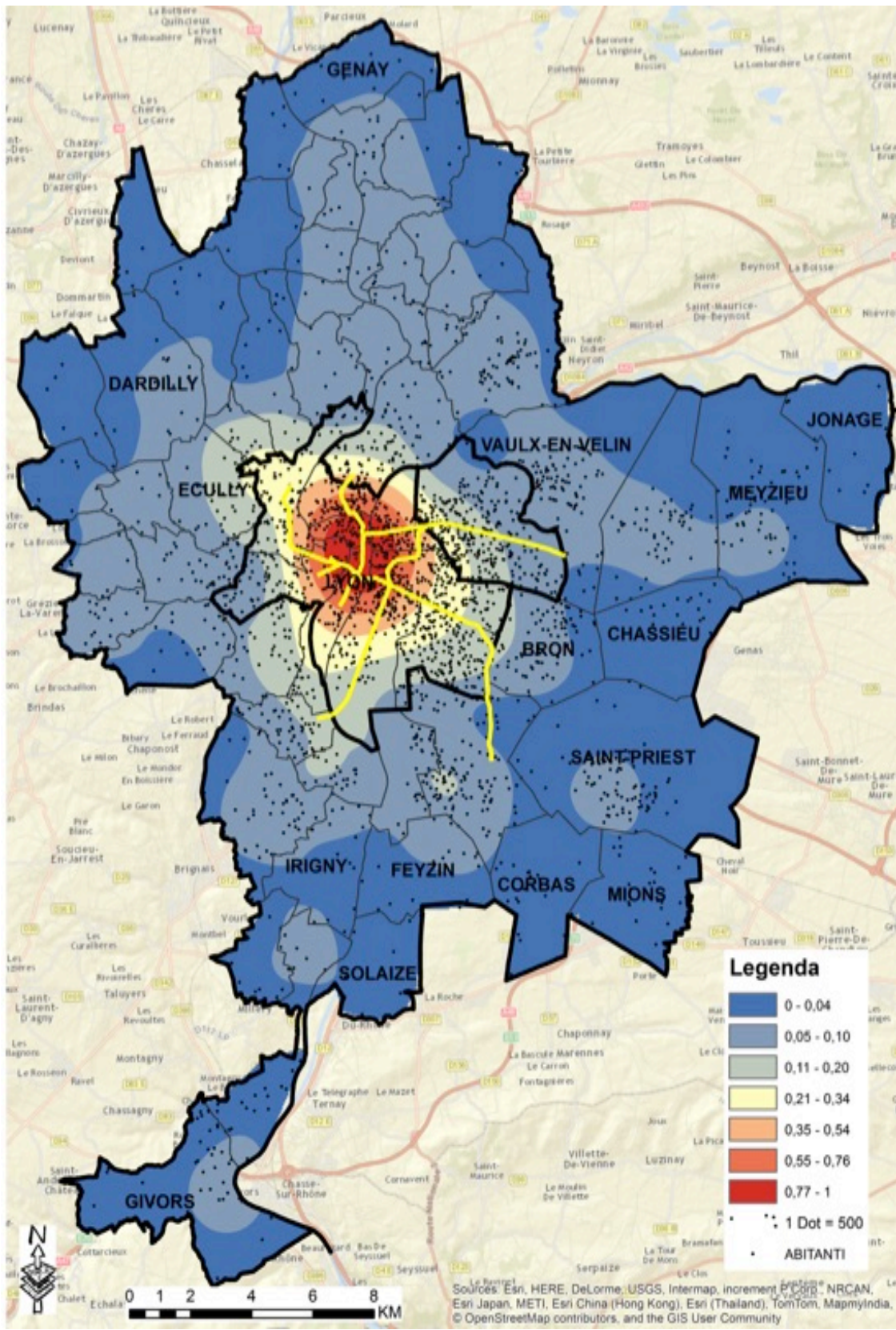


La mappa di accessibilità alle opportunità sportive nella metropoli di Lyon, Francia. È una stima basata sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.



Indice di accessibilità alle opportunità culturali nella città metropolitana di Milano. Modello Kernel Density Estimation basato sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico. Fonte: nostra elaborazione su open data.





Le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi

1. L'indice di disponibilità di mezzi di trasporto motorizzati

Variabili impiegate: n° auto, n° moto e n° patenti disponibili all'interno del nucleo familiare.

$$\text{Formula: } \text{disp_mtm} = \frac{\text{n}^\circ \text{patenti}}{\text{n}^\circ \text{auto} + \text{n}^\circ \text{moto}}$$

I risultati di questa formula sono stati riclassificati per ricavare una variabile ordinale a tre classi: alta, media, bassa. In particolare, seguendo una procedura già proposta in Melzi (2011), si è classificato con disponibilità alta i nuclei che hanno più mezzi motorizzati disponibili che patenti, come disponibilità media quella in cui il rapporto patenti/mezzi è tra 1 e 1,5 e come disponibilità bassa, quei nuclei familiari che hanno più patenti che mezzi disponibili o che non hanno a disposizione patenti o mezzi motorizzati.

2. L'indice di disponibilità di mezzi di trasporto alternativi

Variabili impiegate: n° componenti nucleo familiare, n° biciclette e n° abbonamenti al trasporto pubblico locale (almeno mensili) disponibili all'interno del nucleo.

$$\text{Formula: } \text{disp_mta} = \frac{\text{n}^\circ \text{componenti}}{\text{n}^\circ \text{abbonamenti} + \text{n}^\circ \text{biciclette}}$$

I valori risultanti da questa equazione sono stati riclassificati per ottenere una variabile ordinale nel modo seguente: una disponibilità “alta” è stata assegnata ai nuclei familiari che hanno a disposizione più di un mezzo alternativo a persona; una disponibilità “media” è stata riconosciuta ai nuclei familiari in cui il rapporto tra numero di membri e mezzi

alternativi è tra 1-1,5; una disponibilità “bassa” è stata infine assegnata ai nuclei che hanno meno di un mezzo alternativo a persona.

3. L'indice di disponibilità totale di mezzi di trasporto

Dagli indici di disponibilità di mezzi di trasporto motorizzati e di mezzi alternativi è stato possibile ricavare un indice di disponibilità di mezzi di trasporto (disp_mt) combinando gli stati di ogni singola variabile nel modo illustrato nella seguente tabella:

	Disp_mta		
Disp_mtm	BASSA	MEDIA	ALTA
BASSA	<i>bassa</i>	<i>bassa</i>	<i>media</i>
MEDIA	<i>bassa</i>	<i>media</i>	<i>alta</i>
ALTA	<i>media</i>	<i>alta</i>	<i>alta</i>

4. L'indice di disponibilità di mezzi di comunicazione

Variabili impiegate: disponibilità telefono fisso, disponibilità cellulare, disponibilità smartphone, disponibilità internet, disponibilità computer.

Queste variabili dicotomiche (si (1)/no (0)) sono state utilizzate per ricavare un indice additivo di disponibilità di mezzi di comunicazione ($disp_mc = disp_tel + disp_cel + disp_smartph + disp_int + disp_pc$) con una scala di valori da 0 a 5, dove il valore 0 indica una disponibilità nulla e il valore 5 una disponibilità massima.

5. L'indice di disponibilità di opzioni di mobilità

Questo indice (disp_opz_mob), che sarà utilizzato per ricavare l'indice di potenziale d'accesso individuale (v. *infra*), risulterà dalla combinazione degli indici di disponibilità di mezzi di trasporto e di mezzi di comunicazione. Nello specifico, la disponibilità di mezzi di comunicazione (0-5) è stata trasformata in una variabile ordinale a cinque stati (bassa, medio-bassa, media, medio-alta, alta), visto che nessun intervistato ha una disponibilità di mezzi di comunicazione nulla (valore indice uguale a 0). Avendo a disposizione due variabili ordinali che indicano le opzioni di trasporto (disp_mt) e di comunicazione

(disp_mc) disponibili, esse sono state incrociate e gli stati di ogni variabili ricodificati nel modo illustrato nella seguente tabella:

	Disp_mt		
Disp_mc	BASSA	MEDIA	ALTA
BASSA	Bassa	Bassa	Media
MEDIO-BASSA	Bassa	Media	Media
MEDIA	Bassa	Media	Alta
MEDIO-ALTA	Media	Media	Alta
ALTA	Media	Alta	Alta

6. L'indice di accessibilità temporale alle opportunità

La costruzione di questo indice rappresenta una tappa intermedia in vista del calcolo dell'indice potenziale d'accesso individuale (v. *infra*).

Variabili impiegate: tempi di accesso a piedi al trasporto pubblico (più vicina fermata bus, frequenza passaggio bus alla fermata indicata, tram, metro, stazione ferroviaria e frequenza passaggio treni alla stazione indicata) e ai servizi della salute (farmacia, medico generalista, ospedale), del commercio (alimentari, supermercato, ufficio postale), dell'educazione (asilo nido/scuola infanzia, scuola elementare, scuola secondaria di primo grado) e del tempo libero (biblioteca, centro sportivo, parco/giardino).

Innanzitutto, abbiamo ricodificato gli stati delle variabili relative ai tempi di accesso al trasporto pubblico, che in origine possono assumere nove modalità (0-5 minuti; 6-10; 11-15; 16-20; 21-30; 31-40; 41-50; 51-60; più di 60 minuti), in nuove variabili ordinali a tre stati per indicare il grado di accessibilità temporale alla singola opportunità di mobilità (alta, media, bassa). Gli stati delle differenti variabili sono stati ricodificati in maniera differente, seguendo un criterio di rarità/ordinarietà. In particolare, i tempi di accesso a piedi alle fermate del trasporto pubblico sono stati riclassificati nel seguente modo:

Accessibilità temporale	Alta	Media	Bassa
Bus	0-5 minuti	6-10 minuti	11 minuti e più
Metro	0-5 minuti	6-20 minuti	21 minuti e più
Tram	0-5 minuti	6-20 minuti	21 minuti e più
Treni	0-15 minuti	16-30 minuti	31 minuti e più

Per i bus e i treni è stato possibile considerare anche la variabile “frequenza di passaggio alla fermata/stazione indicata”. Nello specifico, questo dato è stato ricodificato per ottenere

una nuova variabile (freq_bus/treni) ordinale a tre stati (alta, media, bassa) nel modo seguente:

Frequenza di passaggio	Alta	Media	Bassa
Bus	Ogni 15 minuti	Ogni 30 minuti	Ogni ora Almeno 1 al giorno
Treni	Almeno 1 all'ora	Almeno 1 all'ora nelle ore di punta	Poco frequenti

In seguito, abbiamo combinato le variabili sui tempi di accesso alla fermata del bus (acc_temp_bus) e alla stazione ferroviaria (acc_temp_treni) con quelle sulla frequenza di passaggio (freq_bus; freq_treni) nel seguente modo:

	Freq_bus/treni		
Acc_temp_bus/treni	BASSA	MEDIA	ALTA
BASSA	<i>Bassa</i>	<i>Bassa</i>	<i>Bassa</i>
MEDIA	<i>Bassa</i>	<i>Media</i>	<i>Media</i>
ALTA	<i>Bassa</i>	<i>Media</i>	<i>Alta</i>

Infine, considerando le variabili ordinali a tre stati (alto, medio, basso) come quasi-cardinali (1-3), è stato possibile calcolare un indice additivo di accessibilità temporale al trasporto pubblico (acc_temp_tras) attraverso la seguente formula:

$$\text{acc_temp_tras} = \text{acc_temp_bus} + \text{acc_metro} + \text{acc_bus} + \text{acc_temp_treni}$$

Le modalità di questa variabile sono state poi aggregate per formare una nuova variabile a tre classi (alta, media, bassa). In particolare, i valori tra 4 e 6 sono stati riclassificati nella modalità “bassa”, quelli tra 7 e 9 in “media” e quelli tra 10 e 12 in “alta”.

La stessa procedura di riclassificazione dei tempi di accesso è stata eseguita per ogni singolo servizio/opportunità considerato seguendo il seguente schema:

	Alta	Media	Bassa
Accessibilità a piedi	0-5 minuti	6-15 minuti	16 minuti e più

In seguito, queste nuove variabili ordinali, che possono essere considerate quasi-cardinali, sono state sommate a quelle relative all'accessibilità temporale del trasporto pubblico per costruire un indice di accessibilità temporale totale alle opportunità (acc_temp_opp). La formula che abbiamo utilizzato è la seguente:

$acc_temp_opp = acc_temp_tras + acc_temp_a\ lim + acc_temp_superm + acc_temp_poste +$
 $+ acc_temp_farma + acc_temp_med + acc_temp_osped + acc_temp_nido + acc_temp_elem +$
 $+ acc_temp_second + acc_temp_biblio + acc_temp_sport + acc_temp_parco$

I valori di questo indice sono stati aggregati per costruire una variabile ordinale con tre classi: bassa (valori da 13 a 21), media (valori da 22 a 30) e alta (valori da 31 a 39).

7. L'indice additivo di potenziale d'accesso individuale

Indici impiegati:

- accessibilità spaziale potenziale (indice GIS) a tre classi;
- disponibilità opzioni di mobilità (disp_opz_mob) a tre classi;
- accessibilità temporale alle opportunità (acc_temp_opp) a tre classi;

Considerando queste variabili ordinali come quasi-cardinali, abbiamo calcolato un indice additivo di potenziale d'accesso individuale (potenz_acc). La formula seguita è:

$potenz_acc = indiceGIS + disp_opz_mob + acc_temp_opp$

Per riottenere una variabile ordinale, che è stata poi utilizzata nelle tavole di contingenza proposte nel capitolo 5 del presente lavoro, abbiamo aggregato i valori di questo indice in tre classi: basso (valori 3 e 4), medio (valori da 5 a 7) e alto (valori 8 e 9).

Questionario sulla Disponibilità dei mezzi di trasporto e di comunicazione e sull'accesso ai servizi

Sezione A - Informazioni di base

A.1 - Chi abita con lei?

[Indicare con una X]

- | | |
|-----------------------|-------|
| 1. Vivo da solo/a | _____ |
| 2. Coniuge/convivente | _____ |
| 3. Primo figlio | _____ |
| 4. Secondo figlio | _____ |
| 5. Terzo figlio | _____ |
| 6. Quarto figlio | _____ |
| 7. Altri componenti | _____ |
| 8. Non risponde | _____ |

A.2 - Se con lei abitano "altri componenti", chi sono?

[Indicare il numero per ogni categoria]

- | | |
|--------------------|-------|
| 1. Genitore/i | _____ |
| 2. Altri familiari | _____ |
| 3. Non familiari | _____ |
| 4. Non risponde | _____ |

A.3 - Potrebbe indicare l'anno di nascita di ogni componente del suo nucleo familiare?

- | | |
|---------------------------|-------|
| 1. Rispondente | _____ |
| 2. Coniuge/convivente | _____ |
| 3. Primo figlio | _____ |
| 4. Secondo figlio | _____ |
| 5. Terzo figlio | _____ |
| 6. Quarto figlio | _____ |
| 7. 1° "Altro componente" | _____ |
| 8. 2° "Altro componente" | _____ |
| 9. 3° "Altro componente" | _____ |
| 10. 4° "Altro componente" | _____ |
| 11. Non risponde | _____ |

A.4 - Lei è...

[Indicare con una X]

- | | |
|----------------------|-------|
| 1. Occupato/a | _____ |
| 2. Disoccupato/a | _____ |
| 3. Casalingo/a | _____ |
| 4. Studente/ssa | _____ |
| 5. Pensionato/a | _____ |
| 6. Inabile al lavoro | _____ |
| 7. Non risponde | _____ |

A.5 - Qual è la sua professione?

[In caso di più impieghi fare riferimento a quello principale]

A.6 - Ora vorremmo sapere approssimativamente la localizzazione del suo posto di lavoro. Qual è l'indirizzo, il nome della strada, luogo storico, monumento, punto di riferimento più vicino?

[Se in altro comune, specificarlo]

A.6A - Da quanto tempo lavora lì?

[Specificare numero di anni, mesi, ecc.]

A.7 - Il suo/a coniuge/convivente è...

[Indicare con una X]

- | | |
|----------------------|-------|
| 1. Occupato/a | _____ |
| 2. Disoccupato/a | _____ |
| 3. Casalingo/a | _____ |
| 4. Studente/ssa | _____ |
| 5. Pensionato/a | _____ |
| 6. Inabile al lavoro | _____ |
| 7. Non risponde | _____ |

!

"

A.8 - Qual è la professione del suo/a coniuge/convivente?

[In caso di più impieghi, fare riferimento a quello principale]

A.9 - Ora vorremmo sapere approssimativamente la localizzazione del posto di lavoro del suo/a coniuge/convivente. Qual è l'indirizzo, il nome della strada, luogo storico, monumento, punto di riferimento più vicino?

[Se in altro comune, specificarlo]

A.9A - Da quanto tempo, il suo coniuge/convivente lavora lì?

[Specificare numero di anni, mesi, ecc.]

A.10 - Da quanto tempo lavora con contratti atipici (a tempo determinato, cococo, interinale/somministrato, partita IVA, parasubordinato, a progetto, part-time, ecc.)?

[Specificare numero di anni, mesi, ecc.]

A.11 - Ritiene realisticamente di dover cercare un altro lavoro...?

[Indicare con una X]

1. Sì, tra 6 mesi _____
2. Sì, tra 1 anno _____
3. Sì, tra 2 anni _____
4. Sì, tra 5 anni _____
5. Sì, tra più di 5 anni _____
6. No _____
7. Non so _____
8. Non risponde _____

A. 12 - Quali delle espressioni seguenti caratterizzano la sua situazione professionale attuale?

[Indicare con una X][Se necessario, selezionare più di una risposta]

1. Un lavoro di squadra _____
2. Un inferno _____
3. Una giungla _____
4. Una passione _____
5. Una corsa a ostacoli _____
6. Un vicolo cieco _____
7. Una routine _____
8. Un'avventura _____

A.13 - Qual è il suo titolo di studio?

[Indicare con una X]

1. Nessuno _____
2. Licenza elementare _____
3. Licenza media inferiore _____
4. Licenza media superiore _____
5. Laurea _____
6. Non risponde _____

A.14 - E il titolo di studio del suo/a coniuge/convivente?

[Indicare con una X]

1. Nessuno _____
2. Licenza elementare _____
3. Licenza media inferiore _____
4. Licenza media superiore _____
5. Laurea _____
6. Non risponde _____

A.15 - Dov'è nato/a?

[Indicare il Comune di nascita]

A.16 - E il suo/a coniuge/convivente?

[Indicare il Comune di nascita]

A.17 – La sua abitazione è...

[Indicare con una X]

1. In affitto _____
2. Di proprietà _____
3. In affitto sociale _____
4. Altro _____
5. Non risponde _____

A.18 – Qual è l'indirizzo della sua abitazione?

[Se in altro comune, specificarlo]

A.19 – Da quanti anni vive nella sua attuale abitazione?

B.1.4 - La sua famiglia dispone di motociclette o ciclomotori?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.1.5 - Se sì, quante/i motociclette o ciclomotori possiede?

[Se no, indicare con numero 0]

B.1.6 - Di quante biciclette funzionanti dispone la sua famiglia?

[Se non si possiedono biciclette funzionanti, indicare con 0]

Sezione B - Mezzi di trasporto e di comunicazione disponibili

B.1 - Veicoli e caratteristiche

B.1.1 – La sua famiglia possiede, noleggia o ha la possibilità di usare regolarmente automobili?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.1.2 - Se sì, quante?

[Se no, indicare con numero 0]

B.1.3 - Quanti anni ha/hanno la/e automobile/i?

[Se non si possiedono automobili, passare alla domanda successiva]

Auto 1: _____

Auto 2: _____

Auto 3: _____

Auto 4: _____

B.2 - Patente

B.2.1 - Lei possiede una patente di guida valida per guidare un'automobile o un motociclo?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.2.2 – E il suo/a coniuge/convivente?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.2.3 – Negli ultimi 12 mesi, le è mai capitato di guidare?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

!

\$

B.2.4 - Nel caso lei abbia una patente valida e non le sia mai capitato di guidare negli ultimi 12 mesi, perché al momento non guida?

[Indicare con una X] [Se necessario, selezionare più di una risposta]

1. Familiari o amici possono accompagnarmi quando necessario _____
2. Ho a disposizione altre opzioni per gli spostamenti _____
3. Per il costo dell'assicurazione _____
4. Per il costo dell'automobile _____
5. Per ragioni ambientaliste _____
6. Per motivi di sicurezza/nervosismo _____
7. A causa di inabilità/disabilità fisiche, problemi di salute, ecc. _____
8. Perché non ho un'automobile _____
9. Perché non mi piace guidare _____
10. Per le strade troppo trafficate/congestionate _____
11. Altri motivi _____
12. Non risponde _____

B.2.5 - Nel caso non possedesse una patente valida, perché?

[Indicare con una X] [Se necessario, selezionare più di una risposta]

1. Familiari o amici possono accompagnarmi quando necessario _____
2. Ho a disposizione altre opzioni per gli spostamenti _____
3. Per il costo dell'assicurazione _____
4. Per il costo dell'automobile _____
5. Per ragioni ambientaliste _____
6. Per motivi di sicurezza/nervosismo _____
7. A causa di inabilità/disabilità fisiche, problemi di salute, ecc. _____
8. Perché non ho un'automobile _____
9. Perché mi è stata sospesa/ritirata/ecc. _____
10. Perché non mi piace guidare _____
11. Perché è scaduta _____
12. Altro _____
13. Non risponde _____

B.2.6 - Nel caso lei avesse posseduto la patente o nel caso lei non abbia più guidato, che età aveva l'ultima volta che ha guidato?

B.2.7 - Chi altro della sua famiglia possiede una patente di guida valida?

[Indicare "coniuge/convivente", "figlio", "altro familiare", "altro non familiare"]

- Componente 1: _____
Componente 2: _____
Componente 3: _____
Componente 4: _____
Componente 5: _____
Componente 6: _____

B.3 - Trasporto pubblico

B.3.1 - Lei, o qualcuno nella sua famiglia, possiede un abbonamento (almeno mensile) ai mezzi di trasporto pubblico urbano?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.3.2 - Se sì, chi possiede l'abbonamento?

[Indicare "coniuge/convivente", "figlio", "altro familiare", "altro non familiare"]

- Componente 1: _____
Componente 2: _____
Componente 3: _____
Componente 4: _____
Componente 5: _____
Componente 6: _____

B.4 Mezzi di comunicazione disponibili

B.4.1 - La sua famiglia ha a disposizione almeno un telefono fisso?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.4.2 - La sua famiglia ha a disposizione dei telefoni cellulari? Se sì, quanti?

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____
4. Quantità _____

B.4.3 - In casa, lei ha accesso a una connessione internet?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.4.4 - Se sì, che tipo di connessione ha a disposizione?

[Indicare con una X]

1. Dial Up, ISDN, ISDL, T-1/DS-1, E-1, T-2/DS-2 (da 56 kbit/s a 6,5mbit/s) _____
2. ADSL (8 mbit/s) _____
3. Fibra ottica (10 mbit - 100 mbit/s) _____
4. Sì, ma non so/ricordo il tipo _____
5. Non risponde _____

B.4.5 - La sua famiglia dispone di computer?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.4.6 - Se sì, quanti?

[Se non dispone di computer, indicare con 0]

B.4.7 - E smartphones?

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

B.4.8 - Se sì, quanti?

[Se non dispone di smartphones, indicare con 0]

Sezione C - Accessibilità al sistema dei trasporti e ai mezzi di comunicazione

Ora, vorremmo farle qualche domanda sul servizio di trasporto pubblico e sui mezzi di comunicazione.

C.1.1 - Prendendo in considerazione il suo domicilio, quanto tempo impiega a piedi per raggiungere la più vicina fermata del bus?

[Considerare la più vicina, anche se non è quella che si usa principalmente]

C.1.2 - Qual è la frequenza dei bus che passano dalla fermata che ha indicato?

[Indicare con una X]

1. Meno di uno al giorno _____
2. Almeno uno al giorno _____
3. Ogni ora _____
4. Ogni mezzora _____
5. Ogni quarto d'ora _____
6. Non risponde _____

C.1.3 - Considerando il servizio ferroviario, quanto tempo impiega a piedi per raggiungere la più vicina stazione?

[Considerare sempre la più vicina, anche se non è quella che si usa principalmente]

C.1.4 - La più vicina stazione ferroviaria è...

[Indicare con una X]

1. Una stazione con treni frequenti (almeno uno all'ora) _____
2. Una stazione con treni frequenti, ma solamente nelle ore di punta (almeno uno all'ora) _____
3. Una stazione con treni poco frequenti _____
4. Non risponde _____

C.1.5 - Quanto tempo impiega a piedi per raggiungere la stazione metro più vicina?

[Considerare la più vicina, anche se non è quella che si usa principalmente]

C.1.6 - Quanto tempo impiega a piedi per raggiungere la fermata del tram più vicina?

[Considerare la più vicina, anche se non è quella che si usa principalmente]

C.1.7 – Negli ultimi 12 mesi, ha mai usato internet?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

C.1.8 – Se sì, con quale frequenza?

[Indicare con una X]

1. Quotidianamente _____
2. Più di 3 volte a settimana _____
3. Una volta a settimana _____
4. Una volta ogni 15 giorni _____
5. Una volta al mese _____
6. Non risponde _____

C.1.9 – Nell'ultimo mese, ha incontrato delle difficoltà ad usare i mezzi privati di trasporto (es. automobile, moto/scooter, bicicletta) perché utilizzati da altri componenti della sua famiglia?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

C.10 - Se sì, con quale frequenza?

[Indicare con una X]

1. Quotidianamente _____
2. Più di 3 volte a settimana _____
3. Una volta a settimana _____
4. Una volta ogni 15 giorni _____
5. Una volta al mese _____
6. Non risponde _____

C.11 - Nell'ultimo mese, ha incontrato delle difficoltà ad usare il computer o internet perché utilizzati da altri componenti della sua famiglia?

[Indicare con una X]

1. Sì _____
2. No _____
3. Non risponde _____

C.12 - Se sì, con quale frequenza?

[Indicare con una X]

1. Quotidianamente _____
2. Più di 3 volte a settimana _____
3. Una volta a settimana _____
4. Una volta ogni 15 giorni _____
5. Una volta al mese _____
6. Non risponde _____

Sezione D - Accessibilità al lavoro e ai servizi

D.1.1A – Che mezzo di trasporto utilizza di solito per raggiungere il suo posto di lavoro?

[Indicare con una X]

1. Auto come conducente _____
2. Auto come passeggero _____
3. Treno _____
4. Metropolitana _____
5. Mezzo pubblico urbano _____
6. Mezzo pubblico extra-urbano _____
7. Motocicletta o ciclomotore come conducente _____
8. Motocicletta o ciclomotore come passeggero _____
9. Bicicletta _____
10. A piedi _____
11. Non risponde _____

D.1.1B – Quanto tempo impiega per raggiungere il suo posto di lavoro con il mezzo di trasporto che utilizza di solito?

D.1.1C – Il suo/a coniuge/convivente che mezzo di trasporto utilizza di solito per raggiungere il suo posto di lavoro?

[Indicare con una X]

1. Auto come conducente _____
2. Auto come passeggero _____
3. Treno _____
4. Metropolitana _____
5. Mezzo pubblico urbano _____
6. Mezzo pubblico extra-urbano _____
7. Motocicletta o ciclomotore come conducente _____

- 8. Motocicletta o ciclomotore come passeggero _____
- 9. Bicicletta _____
- 10. A piedi _____
- 11. Non risponde _____

D.1.1D – Il suo coniuge/convivente quanto tempo impiega per raggiungere il suo posto di lavoro con il mezzo di trasporto che utilizza di solito?

Ora vorremmo farle qualche domanda su quanto tempo impiega per raggiungere, a piedi o con il trasporto pubblico, alcuni luoghi e servizi.

D.1.2 - Quanto tempo impiega per raggiungere il supermercato più vicino (anche se non è quello in cui va abitualmente)?

D.1.3 - Quanto tempo impiega per raggiungere il negozio di alimentari (negozio dove si può comprare pane, latte, caffè, prodotti in scatola, ecc.) più vicino (anche se non è quello in cui va abitualmente)?

D.1.4 - Quanto tempo impiega per raggiungere l'ambulatorio del medico di base più vicino (anche se non è quello in cui va abitualmente)?

D.1.5 - Quanto tempo impiega per raggiungere l'ospedale più vicino (anche se non è quello in cui va abitualmente)?

D.1.6 - Quanto tempo impiega per raggiungere la farmacia più vicina (anche se non è quello in cui va abitualmente)?

D.1.7 - Quanto tempo impiega per raggiungere l'asilo nido o scuola d'infanzia (anche se non sono quelle frequentate da uno dei suoi figli) più vicino/a?

[Se non ha figli, passi alla domanda D.1.10]

D.1.8 - Quanto tempo impiega per raggiungere la scuola elementare (anche se non è quella frequentata da uno dei suoi figli) più vicina?

D.1.9 - Quanto tempo impiega per raggiungere la scuola media inferiore (anche se non è quella frequentata da uno dei suoi figli) più vicina?

D.1.10 - Quanto tempo impiega per raggiungere l'ufficio postale più vicino (anche se non è quello in cui va abitualmente)?

D.1.11 - Quanto tempo impiega per raggiungere la biblioteca più vicina (anche se non è quella in cui va abitualmente)?

D.1.12 - Quanto tempo impiega per raggiungere il centro sportivo/culturale/ricreativo più vicino (anche se non è quello in cui va abitualmente)?

D.1.13 - Quanto tempo impiega per raggiungere il parco o giardino pubblico più vicino (anche se non è quello in cui si va abitualmente)?

!

(

D.2 – Barriere e difficoltà legate ai trasporti

D.2.1 - Negli ultimi 12 mesi, ha mai rifiutato un posto di lavoro, o deciso di non fare domanda anche se interessato/a, a causa di problemi legati ai trasporti/spostamenti?

[Indicare con una X]

1. Sì, ho abbandonato un posto di lavoro _____
2. Sì, non ho fatto domanda anche se interessato _____
3. No _____
4. Non risponde _____

D.2.2 - Se ha rifiutato un posto di lavoro o deciso di non fare domanda per problemi legati ai trasporti/spostamenti, che tipo di problemi erano?

[Indicare con una X] [Se necessario, selezionare più di una risposta]

1. Troppo lontano _____
2. Non automunito _____
3. Patente non disponibile _____
4. Costo carburante _____
5. Mancanza di parcheggi _____
6. Congestione / traffico _____
7. Trasporto pubblico inadeguato _____
8. Costo trasporto pubblico _____
9. Problemi fisici / disabilità _____
10. Problemi di sicurezza _____
11. Altro _____
12. Non risponde _____

D.2.3 – Ha mai avuto qualche difficoltà a viaggiare verso/da il luogo del suo attuale o ultimo lavoro? [Indicare con una X] [Se necessario, selezionare più di una risposta]

1. No, nessuna difficoltà _____
2. Troppo lontano _____
3. Non automunito _____
4. Assenza patente _____
5. Costo carburante _____
6. Mancanza di parcheggi _____
7. Congestione / traffico _____
8. Trasporto pubblico inadeguato _____
9. Costo trasporto pubblico _____
10. Problemi fisici / disabilità _____
11. Problemi di sicurezza _____

12. Altro _____

13. Non risponde _____

D.2.4 - Adesso supponiamo che per qualche ragione lei non possa più utilizzare l'automobile o il ciclomotore per recarsi a lavoro. Quanto facile o difficile sarebbe fare questo percorso con altri mezzi? [Indicare con una X]

1. Molto facile _____
2. Abbastanza facile _____
3. Né facile, né difficile _____
4. Abbastanza difficile _____
5. Difficile _____
6. Non so _____
7. Non risponde _____

!)

D.2.5 – Negli ultimi 12 mesi, ha mai incontrato delle difficoltà per recarsi nei seguenti luoghi? Se sì, di che tipo?
[Indicare con una X][Se necessario, selezionare più di una risposta]

	Medico di base	Farmacia	Ospedale/ Poliambulatorio	Accompagnare figli a scuola	Parco/ Area gioco	Impianti sportivi	Casa di amici/parenti	Super- mercato, Negozzi	Cinema, Teatri, Biblioteca	Attività sociali
Troppo lontano / tragitto lungo										
Tragitto non possibile con il trasporto pubblico										
Inaffidabilità del trasporto pubblico										
Costo del trasporto pubblico										
Scarse informazioni sul trasporto pubblico										
Patente non disponibile										
Costo del carburante										
Disabilità/mabilità fisiche										
Problemi di sicurezza										
Congestione / traffico										
Manca di tempo										
Orari del servizio/attività non coincidono con la propria agenda										
Altro										
Nessuna										
Non risponde										

Traccia intervista semi-strutturata

1. Condizioni d'accesso alle opzioni di trasporto e di comunicazione

- 1.1. Quanto incide la voce di spesa mobilità/spostamenti sul suo/vostro budget? Tanto o poco? Riesce a dirmi una percentuale?
- 1.2. Beneficia di misure/interventi di aiuto/supporto alla mobilità (es. UNDER26 e STUDENTI; ABBONAMENTO FAMIGLIE NUMEROSE; MILANO VIAGGIA CON TE (precari e disoccupati) ecc.)

2. Pratiche di mobilità e di accesso (giornata tipo lavorativa e settimanale)

Adesso prenda in considerazione gli scorsi 7 giorni.

Mi può indicare sulla mappa i luoghi in cui è stato nell'ultima settimana? Quali attività vi ha svolto? Come li ha raggiunti? In che orario? Con chi era?

3. Competenze/Risorse

3.1 Tratto personalità

- 3.1.1 Rispetto alle sue abitudini quotidiane, le piacerebbe poter girare maggiormente la città? Scoprire nuovi luoghi e nuove persone?
- 3.1.2 Quando torna a casa le piace restarci? O preferisce uscire? Nel quartiere o in altre parti della città? La sua risposta sarebbe diversa prendendo in considerazione vari tipi di attività (sociale, culturale, ecc.)?

3.2 Saper-fare (focus pratica)

- 3.2.2 Negli ultimi 12 mesi, ha mai avuto difficoltà ad orientarsi in una stazione dei treni, della metro? Nello stesso periodo, ha incontrato difficoltà nel leggere la segnaletica (ad es. gli orari, le fermate, il percorso) presente alle fermate del bus, del tram, nelle stazioni della metropolitana o ferroviarie? Se sì, di che tipo? Con quale frequenza?
- 3.2.3 Negli ultimi 12 mesi, ha utilizzato (combinandoli) più mezzi di trasporto per raggiungere un'attività, un luogo? In quali occasioni, con quale frequenza? Invece, Negli ultimi 12 mesi, le è capitato di fare più attività durante un singolo tragitto (es. accompagnamento figli-spesa; tempo libero-spesa, ecc.)? In che occasioni, con quale frequenza?

3.3 Conoscenza territorio e opportunità

3.3.4 Quali servizi presenti nel quartiere utilizza?

3.3.5 Invece, quali servizi/opportunità presenti nel suo quartiere non utilizza? Per quali motivi?

3.3.6 Come reputa il livello di servizi e delle opportunità offerte dal suo quartiere? La loro vicinanza? E la loro qualità (nel caso non emerga chiedere esplicitamente delle scuole, farmacie, medici, alimentari, ecc.)?

3.3.8 È soddisfatto del servizio di trasporto pubblico presente nel suo quartiere? Lo ritiene affidabile?

3.3.9 Sa cosa sono o ha utilizzato negli ultimi 12 mesi dei servizi di car-sharing o car-pooling?

3.4 Organizzative e pianificatorie

3.4.1 Negli ultimi 12 mesi, ha mai incontrato difficoltà nell'organizzare la sua agenda e/o i suoi spostamenti? In quali occasioni? Con quale frequenza? Perché? Come ha reagito?

3.4.2 Negli ultimi 12 mesi e prendendo in considerazione il suo nucleo familiare, con quale frequenza avete incontrato difficoltà nel sincronizzare le attività/spostamenti dei vari componenti? In quali occasioni? In questi casi, come vi comportate?

3.4.3 Negli ultimi 12 mesi, con quale frequenza le è capitato di dover riprogrammare alcune attività o spostamenti a causa di imprevisti dell'ultim'ora?, ovvero di modificare la sua agenda o percorso abituale? Se sì, in quali occasioni? Perché? Come ha reagito?

3.4.4 Generalmente, lei è una persona puntuale, in anticipo o in ritardo?

3.5 Abitudini, socializzazione

3.5.1 Può dirmi 2 aggettivi che le sembrano più adatti per qualificare: l'auto, il trasporto pubblico, la bicicletta e l'andare a piedi?

3.5.2 Di solito utilizza il (auto, metro, tram, bus)? Perché non utilizza il...?

3.5.2 Quali luoghi della città e del quartiere le piace frequentare? Quali attività svolge in questi luoghi? In che modo le piace raggiungere questi luoghi (con quali mezzi di trasporto)?

3.5.3 Quali sono invece i luoghi della città e del quartiere che non le piace frequentare, o che considera spiacevoli, pericolosi? Lo dice per esperienza o impressione? Perché?

3.6 Progetti, significazione

3.6.1 Che attività le piacerebbe fare se avesse più tempo a disposizione o non avesse difficoltà a spostarsi e a raggiungerle?

3.6.2 Perché avete scelto di vivere in questo quartiere? Le piace? Si sente attaccata al quartiere? È stata una scelta oppure siete stati quasi obbligati? E in questa casa, in particolare?

3.6.3 Pensa che questa sia la sua sistemazione definitiva? Realisticamente, ha intenzione di trasferirsi a breve o le piacerebbe rimanere qui? In caso desideri trasferirsi, quale quartiere sceglierebbe? Perché? A cosa aspira?

4. Social networks e capitale sociale

4.1. Negli ultimi 12 mesi, avendo delle difficoltà a raggiungere qualche luogo o attività, le è capitato di chiedere aiuto a familiari e/o amici? Con quale frequenza? In che occasioni? Perché? Chi e in che modo le ha fornito aiuto?

4.2. Dopo aver ricevuto aiuto, ricambia il favore? In che modo? In particolare verso chi?

- 4.3. Sempre considerando gli ultimi 12 mesi, in quali occasioni, invece, non è riuscito/a a trovare aiuto? Con quale frequenza? Come mai?
- 4.4. Sempre con riferimento agli ultimi 12 mesi, le è capitato di avere delle difficoltà ad andare a trovare familiari e/o amici, o a svolgere qualche attività, e i suoi familiari e/o amici sono venuti loro a trovarla, oppure hanno svolto al posto suo le attività? Con quale frequenza? In che occasioni?
- 4.5. Negli ultimi 12 mesi, ci sono state occasioni in cui ha incontrato delle difficoltà e non ha pensato a chiedere aiuto? Con quale frequenza? Come mai?
- 4.6. Sempre negli ultimi 12 mesi, le è invece capitato che qualcuno tra i suoi familiari e amici le abbia chiesto aiuto per svolgere qualche attività e/o essere accompagnato in qualche luogo? Con quale frequenza? Chi era? Perché le ha chiesto aiuto?

Bibliografia

- Aas, D., 1982. Designs for large scale time use studies of the 24 hour day. In Z. Staikov, a cura di. *It's About Time: Proceedings of the International Research Group on Time Budgets and Social Activities*. Sofia: Institute of Sociology at the Bulgarian Academy of Sciences, pp.17-53.
- Ben-Akiva, M., Lerman, S.R., 1979. Disaggregate travel and mobility choice models and measures of accessibility. In D. A. Hensher, P. R. Stopher, a cura di. *Behavioural travel modelling*. London: Croom Helm, pp.654–679.
- Agenzia per l'Italia Digitale (AgID), 2011. Dati aperti. Available at: <http://www.dati.gov.it> [Consultato febbraio 7, 2015].
- Albrechts, L., 2004. Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and Planning B*, 31, pp.743–758.
- Allemand, S., 2008. *Apprendre la mobilité : Les ateliers mobilité, une expérience originale*, Paris: Editions Le Cavalier Bleu.
- Ambrosini, M. a cura di., 2006. *Alla ricerca del lavoro perduto. Storie di adulti disoccupati nel contesto milanese*, Brescia: CGM.
- Ambrosini, M., Coletto, D. & Guglielmi, S., 2014. *Perdere e trovare il lavoro*, Bologna: il Mulino.
- Amin, A., 2008. *Post-Fordism: a reader*, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Andreotti, A., 2009. *Che cos'è il capitale sociale* Le Bussole, Roma: Carocci.
- Andreotti, A., 2006. Coping Strategies in a Wealthy City of Northern Italy. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(2), pp.328–345.
- Andreotti, A., 2006. Milan: Urban Poverty in a wealthy city. In S. Musterd, A. Murie e C. Kesteloot, a cura di. *Neighbourhoods of poverty; Urban social exclusion and integration in comparison*. Bristol: Palgrave MacMillan , pp.87–112.
- Andreotti, A., Mingione, E. e Polizzi, E., 2012. Local Welfare Systems: A Challenge for Social Cohesion. *Urban Studies*, 49(9), pp.1925–1940.
- Armano, E., Murgia, A., 2013. The precariousnesses of young knowledge workers: a subject-oriented approach. *Global Discourse*, 3(3-4), pp.486–501.

- Ascher, F., 1998. «La fin des quartiers?». In N. Haumont, a cura di. *L'Urbain dans tous ses états. Faire, vivre, dire la ville*. Paris: L'Harmattan, pp. 183–201.
- Atkinson, A.B., 2000. *La povertà in Europa*, Bologna: Il Mulino.
- Atkinson, R., Flint, J., 2001. Accessing hidden and hard-to-reach populations: Snowball research strategies. *Social research update*, 33(1), pp.1–4.
- Atkinson, R., Kintrea, K., 2001. Disentangling area effects: evidence from deprived and non-deprived neighbourhoods. *Urban studies*, 38(12), pp.2277–2298.
- Augé, M., 1992. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris: Seuil.
- Authier, J.-Y. et al. a cura di, 2001. *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris: Anthropos.
- Authier, J.-Y., 2007. La question des «effets de quartier» en France. Variations contextuelles et processus de socialisation. In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué e F. Guérin-Pace, a cura di. *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Recherches. Paris: La Découverte, pp. 206–216.
- Authier, J.-Y. et al., 2010. *Sociologie de Lyon*, Paris: La Découverte.
- Axhausen, K.W., 2005. Social networks and travel: Some hypotheses. *Social Dimensions of Sustainable Transport: Transatlantic Perspectives*, pp.90–108.
- Axhausen, K.W., 1995. *Travel diaries: an annotated catalogue* 2nd ed., Innsbruck: Institut für StraBenbau und Verkehrsplanung, Leopold-Franzens-Universität.
- Azmi, D.I., Karim, H.A. e Ahmad, P., 2013. Comparative Study of Neighbourhood Walkability to Community Facilities between Two Precincts in Putrajaya. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 105, pp.513–524.
- Bacqué, M.-H., Fol, S., 2007. Effets de quartier: enjeux scientifiques et politiques de l'importation d'une controverse. In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué, & F. Guérin-Pace, a cura di. *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Recherches. Paris: La Découverte, pp.181–193.
- Bacqué, M.H., Fol, S., 2007. L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction. *Revue suisse de sociologie*, 33(1), pp.89–104.
- Baldi, G., Pini, G., 2006. *Pedestrian Level of Service. Un modèle d'évaluation pour l'espace piéton, un outil de planification pour l'aménagement urbain*. Lausanne: UNIL.
- Barel, Y., 1990. Le grand intégrateur. *Connexions*, 56(2), pp.85–100.
- Barton, H., Grant, M. e Guise, R., 2003. *Shaping Neighbourhoods: A Guide for Health, Sustainability and Vitality*, New York: Spoon Press.
- Bauder, H., 2012. The International Mobility of Academics: A Labour Market Perspective. *International Migration*, 53(1), pp.83–96.
- Benassi, D., a cura di., 2005. *La povertà come condizione e come percezione. Una survey a Milano*, Milano: Franco Angeli.
- Benassi, D., Alberio, M., 2013. Povertà urbana. In S. Vicari, a cura di. *Questioni urbane. Caratteri e problemi della città contemporanea*. Bologna: Il Mulino, pp.169-200.

- Bergamaschi, M., 1999. *Ambiente urbano e circuito della sopravvivenza*, Milano: Franco Angeli.
- Blackden, M., Wodon, Q., 2006. Gender, time use, and poverty: introduction. In M. Blackden e Q. Wodon, a cura di. *Gender, Time Use, and Poverty in sub-Saharan Africa*. pp.1–10.
- Boden, D., Molotch, H., 1994. The compulsion of proximity. In R. Friedlen e D. Boden, a cura di. *Nowhere: Space, Time and Modernity*. Berkeley: University of California Press, pp.101–105.
- Boffi, M., 2012. Metodo e misurazione dell'accessibilità urbana. In M. Castrignanò, M. Colleoni, e C. Pronello, a cura di. *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: FrancoAngeli.
- Boffi, M., 2004. *Scienza dell'informazione geografica. Introduzione ai GIS*, Bologna: Zanichelli.
- Boffi, M., Palvarini, P., 2011. Flussi di mobilità e definizione delle aree metropolitane. *Sociologia urbana e rurale*, 33(94), pp.62–85.
- Boffi, M., Tornaghi, C., 2007. *Atlante sociale di Milano. Il contributo sociologico alla Costruzione del Piano dei Servizi del Comune di Milano*, Milano: Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale - Università di Milano-Bicocca.
- Boltanski, L., Chiapello, È., 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris: Gallimard.
- Bolt, G., Burgers, J. e Kempen, R. van, 1998. On the social significance of spatial location; Spatial segregation and social inclusion. *Netherlands journal of housing and the built environment*, 13(1), pp.83–95.
- Bonnet, M., Desjeux, D. a cura di., 2000. *Les territoires de la mobilité*, Paris: Presses universitaires de France.
- Bonvalet, C., 1993. Proches et parents. *Population*, 48(1), pp.83–110.
- Borja, S., Courty, G. e Ramadier, T., 2012. La mobilità serait un capital : doutes et interrogations. *Forum Vies Mobiles | Préparer la transition mobile*. Available at: <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488> [Consultato aprile 3, 2013].
- Borlini, B., Memo, F., 2008. *Il quartiere nella città contemporanea*, Milano: Mondadori.
- Borlini, B., Memo, F., 2009. Ripensare l'accessibilità. *Cittalia, Fondazione Anci Ricerche*.
- Bourdieu, P., 2010. *Sul concetto di campo in sociologia*, Roma: Armando Editore.
- Bourdieu, P., 1999. *Il dominio maschile*, Milano: Feltrinelli.
- Bourdieu, P., 1986. The Forms of Capital. In J. G. Richardson, a cura di. *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*. Westport, CT: Greenwood Press, pp. 242–258.
- Boyce, C., 2010. Walkability, Social Inclusion and Social Isolation and Street Redesign. *Built Environment*, 36(4), pp.461–473.
- Brackertz, N., 2007. Who is hard to reach and why? ISR working paper, Kawthorn: Swinburne Institute for Social Research.
- Bruce, S., Yearley, S., a cura di, 2006. *The Sage dictionary of sociology*, London: Sage.

- Brundtland, G.H., 1987. *Report of the World Commission on environment and development: «our common future»*, United Nations.
- Burchardt, T., 2008. *Time and income poverty*, Centre for Analysis of Social Exclusion, London: London School of Economics.
- Burchardt, T., Le Grand, J. e Piachaud, D., 1999. Social Exclusion in Britain 1991—1995. *Social Policy and Administration*, 33(3), pp.227–244.
- Burns, L.D., 1979. *Transportation, temporal, and spatial components of accessibility*, Lexington: Lexington Books.
- BWED, 2015. Cope. *British & World English Dictionary*. Available at: <http://www.oxforddictionaries.com/fr/definition/anglais/cope>.
- Byrne, D., 2005. *Social Exclusion* 2nd ed., Berkshire: McGraw-Hill International.
- Camagni, R., 1993. *Principi di economia urbana e territoriale*, Roma: La Nuova Italia Scientifica.
- Cameron, A., 2006. Geographies of welfare and exclusion: social inclusion and exception. *Progress in Human Geography*, 30(3), pp.396–404.
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J., 2005. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological review*, 53(3), pp.539–555.
- Castells, M., 1998. *End of Millenium*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M., 1997. *The Power of Identity*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M., 1996. *The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell.
- Castel, R., 1996. Le insidie dell'esclusione. *Assistenza sociale*, 2, pp.37–51.
- Castel, R., 1995. *Les métamorphoses de la question sociale: une chronique du salariat*, Librairie Fayard.
- Castrignano, M., 2004. *La città degli individui. Tra crisi ed evoluzione del legame sociale*, Milano: FrancoAngeli.
- Castrignanò, M., 2008. Sostenibilità, densità e sviluppo urbano. *Sociologia urbana e rurale*, 85, pp.93–103.
- Castrignanò, M., Colleoni, M. e Pronello, M. a cura di, 2012. *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*, Milano: FrancoAngeli.
- CCM, 2014. *Milano produttiva 2014. 24° Rapporto della Camera di Commercio di Milano*, Milano: Camera di Commercio di Milano.
- Cervero, R., 1998. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*, Washington: Island Press.
- Chiesi, A.M., 1989. *Sincronismi sociali: l'organizzazione temporale della società come problema sistemico e negoziale*, Bologna: Il Mulino.
- Christaller, W., 1933. *Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

- Church, A., Frost, M. e Sullivan, K., 2000. Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), pp.195–205.
- Colleoni, M., 2004. *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*, Roma: Carocci.
- Colleoni, M. a cura di., 2008. *La ricerca sociale sulla mobilità urbana. Metodo e risultati di indagine*, Milano: Cortina.
- Colleoni, M., 2012. Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento. In M. Castrignano, M. Colleoni e C. Pronello, a cura di. *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.
- Colleoni, M., 2011. Mobilità e società urbane contemporanee. *Sociologia urbana e rurale*, 33(94), pp.16–29.
- Colleoni, M., 2013. Mobilità urbana. In S. Vicari, a cura di. *Questioni urbane. Caratteri e problemi della città contemporanea*. Bologna: Il Mulino, pp. 227–256.
- Colleoni, M., 2009. Mobilità urbana, accessibilità e equità sociale. Uno studio comparato in quattro aree metropolitane europee. In M. Bergamaschi, M. Colleoni e F. Martinelli, a cura di. *La città: bisogni, desideri, diritti. Dimensioni spazio-temporali dell'esclusione urbana*. Milano: Franco Angeli.
- Colleoni, M., 2011. Urban Mobility, Accessibility and Social Equity. A Comparative Study in Four European Metropolitan Areas. In G. Pellegrino, a cura di. *The Politics of Proximity: Mobility and Immobility in Practice*. London: Ashgate, pp.121-132.
- Colleoni, M., Caiello, S., 2013. Il peri-urbano e i suoi caratteri socio-territoriali. Una proposta analitica e empirica in Lombardia. *Sociologia urbana e rurale*, 102, pp.97-115.
- Corbusier, L., 1957. *La charte d'Athènes*, Paris: Éditions de Minuit.
- Courgeau, D., 1988. *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale: migrations internes, mobilité temporaire, navettes*, Paris: Ined.
- Coutard, O., Dupuy, G. e Fol, S., 2002. La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile? *Espaces et sociétés*, 108(109), pp.155–76.
- Crow, G., 1989. The Use of the Concept of 'Strategy' in Recent Sociological Literature. *Sociology*, 23(1), pp.1–24.
- Currie, G. et al., 2009. Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—Preliminary results. *Transport Policy*, 16(3), pp.97–105.
- Currie, G., 2011. *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research*, Bingley, UK: Emerald Group Publishing.
- Currie, G., Delbosc, A., 2010. Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), pp.953–966.
- Currie, G., Senbergs, Z., 2007. Exploring forced car ownership in metropolitan Melbourne. In *30th Australasian transport research forum*, pp. 25–27.
- Daconto, L., 2012. Le potenzialità dell'urbano in Henri Lefebvre. In G. Solano, F. Sozzi, a cura di. *I maestri delle scienze sociali*. Villasanta: Limina Mentis.

- Dalvi, M.Q., Martin, K.M., 1976. The measurement of accessibility: Some preliminary results. *Transportation*, 5(1), pp.17–42.
- Damon, J., 2009. *L'exclusion*, Paris: Presses universitaires de France.
- Delaunay, D., Fournier, J.-M. e Contreras, Y., 2011. Peut-on mesurer le capital de mobilité pour évaluer ses différenciations sociodémographique et intra-urbaine? Le cas des habitants de la zone métropolitaine de Santiago du Chili. In *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF*, Grenoble : France.
- Della Porta, A., Gitto, A., 2014. *La riforma del trasporto pubblico locale in Italia nella prospettiva aziendale. Il difficile compromesso tra economicità aziendale ed efficacia sociale*, Milano: FrancoAngeli.
- Derudder et al., 2003. Hierarchical Tendencies and Regional Patterns in the World City Network: A Global Urban Analysis of 234 Cities. *Regional Studies*, 37(9), pp.875–886.
- Dijst, M., 2004. ICTs and accessibility: an action space perspective on the impact of new information and communication technologies. In M. Beuthe et al., a cura di. *Transport developments and innovations in an evolving world*. Berlin: Springer-Verlag, pp. 27–46.
- Dijst, M.J., Kwan, M.P., 2005. Accessibility and quality of life: time-geographic perspectives. In K.P. Donaghy, S. Poppelreuter e G. Rudinger, a cura di. *Social Dimensions of Sustainable Transport*, Aldershot: Ashgate, pp.109–126.
- Dijst, M.J., Schenkel, W. e Thomas, I., 2002. *Governing cities on the move: functional and management perspectives on transformations of European urban infrastructures*, Aldershot: Ashgate.
- Dobbs, L., 2005. Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport. *Transport Policy*, 12(3), pp.266–278.
- Doherty, P., Stott, A. e Kinder, K., 2004. Delivering services to hard to reach families in On Track areas: definition, consultation and needs assessment. *Development and Practice Report*, 15.
- Dubois-Taine, G., Chalas, Y., 1997. *La ville émergente: Résultats de recherches*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- Dugundji, E., Páez, A. e Arentze, T., 2011. Social networks, choices, mobility, and travel. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(6), pp.956–960.
- Dupuy, G., 1999. *La dépendance automobile: Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris: Anthropos.
- Dureau, F. et al., 2011. Mutations urbaines et inégalités d'accès aux ressources de la ville : quelques enseignements d'une collecte biographique sur les mobilités à Bogotá (Colombie). In *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF*, Grenoble : France.
- Duxbury, L.E., Higgins, C.A., 2001. *Work-life balance in the new millennium: where are we?: where do we need to go?*, Ottawa: Canadian Policy Research Network Ottawa.
- EEA, 2010. Urban Atlas. Available at: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas>.

- EEA, 2006. *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Luxembourg.
- EPRS, 2014. *Urban mobility. Shifting towards sustainable transport systems*, Bruxelles: European Union.
- Esping-Andersen, G., 1990. *The three worlds of welfare capitalism*, Harvard: Harvard University Press.
- ESRI, 1998. *ESRI Shapefile Technical Description. An ESRI White Paper*, New York: ESRI.
- Eurostat, 2014. *Eurostat regional yearbook 2014*, Luxembourg: Eurostat.
- Eurostat, 2011. *Urban Audit*. Luxembourg: Eurostat.
- Ewing, R., Cervero, R., 2001. Travel and the Built Environment: A Synthesis. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1780(-1), pp.87–114.
- Farrington, J., Farrington, C., 2005. Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, 13(1), pp.1–12.
- Farrington, J.H., 2007. The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), pp.319–330.
- Fassin, D., 1996. Exclusion, underclass, marginalidad: Figures contemporaines de la pauvreté urbaine en France, aux Etats-Unis et en Amérique latine. *Revue Française de Sociologie*, 37(1), p.37-75.
- Féré, C., 2011. *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*. Lyon: Université Lumière - Lyon II.
- Fisher, K., Robinson, J., 2011. Daily Life in 23 Countries. *Social Indicators Research*, 101(2), pp.295–304.
- Flamm, M., Kaufmann, V., 2006. Operationalising the concept of motility: a qualitative study. *Mobilities*, 1(2), pp.167–189.
- Fol, S., 2009. *La mobilité des pauvres: pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris: Belin.
- Fol, S., 2010. Mobilité et ancrage dans le quartiers pauvres: les ressources de la proximité. *Regards Sociologiques*, 40, pp.27–43.
- Fol, S., Dupuy, G. e Coutard, O., 2007. Transport Policy and the Car Divide in the UK, the US and France: Beyond the Environmental Debate. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), pp.802–818.
- Fol, S., Gallez, C., 2013. Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville. In *Actes. Colloque International Futurs urbains: Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*.
- Fol, S., Gallez, C., 2012. The role of social data in investment assessment: current practice and potential improvements. In *Volvo Research and Education Foundations (VREF) Workshop: Financing Urban Access*.

- Fontanes, M. et al., 2006. *Transport and social exclusion Phase 2. Evaluating the contribution of transport projects to welfare to work: an international study. French national report*, London: FIA Foundation for the Automobile and Society.
- Foucher, R., Petterson, N. e Naji, A., 2003. *Répertoire de définitions Notions de compétence individuelle et de compétence collective*, Montréal: Ecole des sciences de la gestion, Université du Québec.
- Frank, L.D. et al., 2010. The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study. *British Journal of Sports Medicine*, 44(13), pp.924–933.
- Frank, L., Engelke, P. e Schmid, T., 2003. *Health and Community Design: The Impact Of The Built Environment On Physical Activity*, Washington: Island Press.
- Frei, A., Axhausen, K.W. e Ohnmacht, T., 2009. Mobilities and social network geography: Size and spatial dispersion: The Zurich case study. In T. Ohnmacht, H. Maksim, e M. M. Bergman, a cura di. *Mobilities and inequality*. Farnham: Ashgate, pp. 99–120.
- Fritze, J., 2007. *You might as well just stay at home: Young mums and transport in Victoria*, Melbourne: Victorian Council of Social Services.
- Fujii, S., Kitamura, R., 2003. What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. *Transportation*, 30(1), pp.81–95.
- Fullin, G., 2002. Instabilità del lavoro e vulnerabilità: dimensioni, punti di equilibrio ed elementi di fragilità. *Rassegna Italiana di Sociologia*, 4, pp.553-586.
- Furness, Z., 2010. *One less car: Bicycling and the politics of automobility*, Philadelphia: Temple University Press.
- Gaffron, P., Hine, J.P. e Mitchell, F., 2001. *The Role of Transport in Social Exclusion in Urban Scotland - Literature Review*, Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.
- Gallez, C., Kaufmann, V., 2009. Aux racines de la mobilité en sciences sociales. In *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, pp. 41–55.
- Gallie, D., Paugam, S., 2000. *Employment Precarity, Unemployment, and Social Exclusion*, Oxford: Oxford University Press.
- Gallie, D., Paugam, S. e d'Ocupació, D.G., 2003. *Social precarity and social integration*, Report for the European Commission Based on Eurobarometer 56.1, Brussels: Office for official publications of the European communities.
- Gärling, T., Axhausen, K.W., 2003. Introduction: Habitual travel choice. *Transportation*, 30(1), pp.1–11.
- Garvill, J., Marell, A. e Nordlund, A., 2003. Effects of increased awareness on choice of travel mode. *Transportation*, 30(1), pp.63–79.
- Gehl, A., 2004. *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life - London 2004*, London: Gehl Architects.
- Gerhardt, U., 1979. Coping and social action: theoretical reconstruction of the life-event approach. *Sociology of Health & Illness*, 1(2), pp.195–225.

- Gershuny, J., 2011. *Time-use surveys and the measurement of national well-being*, Swansea, UK: Office for National Statistics.
- Geurs, K.T., Krizek, K.J. e Reggiani, A., 2012. *Accessibility Analysis and Transport Planning: Challenges for Europe and North America*, Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Giddens, A., 1994. *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna: Il Mulino.
- Glennerster, H. et al., 1999. *Poverty, Social Exclusion and Neighbourhood: Studying the area bases of social exclusion*, Centre for Analysis of Social Exclusion, London: London School of Economics.
- Goffman, E., 2010. *Asylums. Le istituzioni totali: i meccanismi dell'esclusione e della violenza*, Torino: Einaudi.
- Golledge, R.G., Stimson, R.J., 1997. *Spatial Behavior: A Geographical Perspective*, New York - London: The Guilford Press.
- Gould, P.R., 1969. *Spatial Diffusion*, Washington, DC: Association of American Geographers.
- Graham, S., Marvin, S., 2002. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London: Routledge.
- Granovetter, M.S., 1973. The strength of weak ties. *American journal of sociology*, 78, pp.1360–1380.
- Grieco, M., 1995. Time pressures and low-income families: the implications for 'social' transport policy in Europe. *Community Development Journal*, 30(4), pp.347–363.
- Guagliardo, M.F. et al., 2004. Physician accessibility: an urban case study of pediatric providers. *Health & Place*, 10(3), pp.273–283.
- Guagliardo, M.F., 2004. Spatial accessibility of primary care: concepts, methods and challenges. *International Journal of Health Geographics*, 3, pp.3.
- Guidez, J.M., Racineux, N., 1999. *Mobilité et exclusion. Eléments de synthèse à partir d'une petite bibliographie chronologique*, Lyon: CERTU | CETE de l'Ouest.
- Gwiazdzinski, L., 2014. Métropole durable : quand la nuit éclaire le jour. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Metropole-durable-quand-la-nuit.html> [Consultato marzo 23, 2015].
- Gwiazdzinski, L., 2007. *Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières*, Belfort: UTBM Editions.
- Gwiazdzinski, L., 2005. *La nuit, dernière frontière de la ville*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- Gwiazdzinski, L., 2003. *La ville 24 heures sur 24*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube-DATAR.
- Hägerstrand, T., 1970. What about people in regional science? *Papers in Regional Science*, 24(1), pp.6–21.
- Handy, S.L., 2002. *Accessibility vs Mobility. Enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US*. Institute of Transportation Studies, Berkeley: University of California.

- Handy, S.L., Niemeier, D.A., 1997. Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives. *Environment and Planning A*, 29(7), pp.1175 – 1194.
- Hansen, W.G., 1959. How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), pp.73–76.
- Harvey, A.S., 2003. Time-space diaries–Merging traditions. *Transport survey quality and innovation*, Pergamon/Elsevier, New York, pp.151–180.
- Harvey, A.S., Mukhopadhyay, A.K., 2007. When Twenty-Four Hours is not Enough: Time Poverty of Working Parents. *Social Indicators Research*, 82(1), pp.57–77.
- Harvey, D., 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Haumont, N., Lévy, J.-P. a cura di., 1998. *La ville éclatée: quartiers et peuplement*, Paris: L'Harmattan.
- Heran, F., 2001. La réduction de la dépendance automobile. *CLES. Cahiers lillois d'économie et de sociologie*, (37), pp.61–86.
- Hillage, J., Pollard, E., 1998. *Employability: developing a framework for policy analysis*, London: DfEE.
- Hine, J., Grieco, M., 2003. Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. *Transport Policy*, 10(4), pp.299–306.
- Hine, J., Mitchell, F., 2001. Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion. *Urban Studies*, 38(2), pp.319–332.
- Hine, J.P., Mitchell, F., 2001. *The Role of Transport in Social Exclusion in Urban Scotland*, Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.
- Hirsch, F., 1981. *I limiti sociali allo sviluppo*, Torino: Bompiani.
- Hochschild, A.R., 1997. *The time bind: When home becomes work and work becomes home*, New York: Henry Holt and Company.
- Horner, M.W., Downs, J., 2014. Integrating people and place: A density-based measure for assessing accessibility to opportunities. *Journal of Transport and Land Use*, 7(2), pp.23–40.
- Horton, F.E., Reynolds, D.R., 1971. Effects of Urban Spatial Structure on Individual Behavior. *Economic Geography*, 47(1), pp.36–48.
- Indovina, F., a cura di., 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano: Franco Angeli.
- Indovina, F. et al., 2002. *La città diffusa*, Venezia: DAEST.
- Ingersoll, R., 2004. *Sprawl town*, Roma: Meltemi.
- Ingram, D.R., 1971. The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies*, 5(2), pp.101–107.
- INSEE, 2010a. *Grand Lyon : la précarité reste concentrée à l'est de l'agglomération*, Lyon: INSEE Rhone-Alpes.

- INSEE, 2010b. Recensement de la population 2010 exploitations principale et complémentaire.
- INSEE, 1998. Inventaire Communal 1998.
- Iorio, G., 2001. *La povertà: analisi storico-sociologica dei processi di deprivazione*, Roma: Armando Editore.
- ISFORT, 2014. *Città metropolitane: Mobilità, crisi e cambio modale*, Roma: Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti.
- ISFORT, 2011. *La domanda di mobilità degli italiani. Rapporto congiunturale di fine anno*, Roma: ISFORT.
- ISTAT, 2013. Indagine sulle forze di lavoro.
- ISTAT, 2012. Dati ambientali nelle città - Mobilità urbana.
- ISTAT, 2011. 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni.
- Jahoda, M., 1981. Work, employment, and unemployment. Values, theories, and approaches in social research. *American Psychologist*, 36(2), pp.184–191.
- Jemelin, C. et al., 2007. Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes. *projet de recherche Predit*, 3.
- Jessop, B., 2005. The Regulation Approach on Economic and Social Development. *DEMOLOGOS WPI Discussion Papers*. Available at: <http://demologos.ncl.ac.uk> [Consultato aprile 30, 2013].
- Jouffe, Y., 2007. *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Julien, P., 2002. *Onze fonctions pour qualifier les grandes villes*, INSEE.
- Kain, J.F., 1968. Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization. *The Quarterly Journal of Economics*, 82(2), pp.175–197.
- Kaufmann, V., 2011. Un droit au changement et à la diversité - Métropolitiques. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Un-droit-au-changement-et-a-la.html> [Consultato luglio 20, 2014].
- Kaufmann, V., 2002. *Re-thinking mobility: contemporary sociology*, Farnham: Ashgate.
- Kaufmann, V., Maksim, H., 2012. « La Mobilité comme capital ? », Forum Vies Mobiles. Consulté le 9 Mars 2015, URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>.
- Kaufmann, V., Montulet, B., 2008. Between social and spatial mobilities: The issue of social fluidity. In W. Canzler, V. Kaufmann, & S. Kesselring, a cura di. *Tracing mobilities: Towards a cosmopolitan perspective*. Aldershot: Ashgate, pp. 37–55.
- Kaufmann, V., Bergman, M.M. e Joye, D., 2004. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), pp.745–756.
- Kazepov, Y., Mingione, E. a cura di., 1994. *La cittadinanza spezzata. Dibattito teorico e metodologico in esclusione sociale e povertà*, Messina: Armando Siciliano Editore.

- Kellerman, A., 2012. Potential mobilities. *Mobilities*, 7(1), pp.171–183.
- Kenyon, S., 2006. The ‘accessibility diary’: Discussing a new methodological approach to understand the impact of Internet use upon personal travel and activity participation. *Journal of Transport Geography*, 14(2), pp.123–134.
- Kenyon, S., Lyons, G. e Rafferty, J., 2002. Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), pp.207–219.
- Kenyon, S., Rafferty, J. e Lyons, G., 2003. Social Exclusion and Transport in the UK: A Role for Virtual Accessibility in the Alleviation of Mobility-Related Social Exclusion? *Journal of Social Policy*, 32(03), pp.317–338.
- King, L.J., Golledge, R.G., 1978. *Cities space and behaviour: the elements of urban geography*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Kish, L., 1991. Taxonomy of elusive populations. *Journal of Official Statistics*, 7(3), pp.339–347.
- Korsu, E., Wenglenski, S., 2010. Job Accessibility, Residential Segregation and Risk of Long-term Unemployment in the Paris Region. *Urban Studies*, 47(11), pp.2279–2324.
- Krizek, K., Horning, J. e El-Geneidy, A., 2012. Perceptions of accessibility to neighbourhood retail and other public services. In K. Geurs, K. Krizek, & A. Reggiani, a cura di. *Accessibility and Transport Planning: Challenges for Europe and North America*. London: Edward Elgar, pp. 96–117.
- Krizek, K.J., 2003. Operationalizing Neighborhood Accessibility for Land Use-Travel Behavior Research and Regional Modeling. *Journal of Planning Education and Research*, 22(3), pp.270–287.
- Kwan, M.-P., 2000. Interactive geovisualization of activity-travel patterns using three-dimensional geographical information systems: a methodological exploration with a large data set. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 8(1–6), pp.185–203.
- Kwan, M.P., 1999. Gender and individual access to urban opportunities: a study using space–time measures. *The Professional Geographer*, 51(2), pp.211–227.
- Lamont, D., Kenyon, S. e Lyons, G., 2013. Dyslexia and mobility-related social exclusion: the role of travel information provision. *Journal of Transport Geography*, 26, pp.147–157.
- Larsen, J., Axhausen, K.W. e Urry, J., 2006. Geographies of Social Networks: Meetings, Travel and Communications. *Mobilities*, 1(2), pp.261–283.
- Lau, J.C.Y., 2006. Accessibility and the coping behaviour of the non-employed people in Hong Kong. *Habitat International*, 30(4), pp.1047–1055.
- Le Breton, É., 2005. *Bouger pour s’ en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris: Armand Colin.
- Lee, P. & Murie, A., 1999. *Literature review of social exclusion*, Edinburgh: Central Research Unit.
- Lefebvre, H., 1978. *La produzione dello spazio*, Milano: Moizzi.
- Lefebvre, H., 1968. *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos.

- Legros, M., 2004. Against Poverty: A Common Measure. *International Review of Administrative Sciences*, 70(3), pp.439–453.
- Lenntorp, B., 1976. Paths in space-time environments: A time-geographic study of movement possibilities of individuals. *Lund Studies in Geography Series B Human Geography*, (44), pp.329-324.
- Lenoir, R., 1974. *Les exclus: un Français sur dix*, Paris: Edition du Seuil.
- Lesthaeghe, R., 1991. *The second demographic transition in Western countries: an interpretation*, IPD Working Paper, Brussels: Interuniversity Programme in Demography.
- Levitas, R., 1998. *The inclusive society? Social exclusion and New Labour*, Basingstoke: Macmillan Press.
- Lévy, J., 2011. La mobilité comme bien public - Métropolitiques. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public.html> [Consultato luglio 20, 2014].
- Lévy, J., 2003. Capital spatial. In J. Lévy, M. Lussault, a cura di. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin. Paris: Belin, pp. 124–126.
- Lévy, J.-P., Dureau, F., a cura di., 2002. *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris: L'Harmattan.
- Leyden, K.M., 2003. Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *American Journal of Public Health*, 93(9), pp.1546–1551.
- Lin, N., 1999. Building a network theory of social capital. *Connections*, 22(1), pp.28–51.
- Lipietz, A., 1978. *La dimension régionale du développement du tertiaire*, Paris: Centre d'études prospectives d'économie mathématique appliquées à la planification.
- Litman, T., 2003. Economic Value of Walkability. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1828, pp.3–11.
- Loo, B.P.Y., Lam, W.W.Y., 2012. Geographic accessibility around health care facilities for elderly residents in Hong Kong: a microscale walkability assessment. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 39(4), pp.629 – 646.
- Lo, R.H., 2009. Walkability: what is it? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2(2), pp.145–166.
- Lucas, K. et al., 2006. *Moving from welfare to work: the role of transport*, London: FIA Foundation for the Automobile and Society.
- Lucas, K., 2004. *Transport and Social Exclusion: A survey of the Group of Seven Nations*, London: FIA Foundation for the Automobile and Society.
- Lucas, K., 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20(0), pp.105–113.
- Lucas, K., Grosvenor, T. & Simpson, R., 2001. *Transport, the environment and social exclusion*, York: Joseph Rowntree Foundation.
- Mackett, R.L., Achuthan, K. & Titheridge, H., 2008. AMELIA: A tool to make transport policies more socially inclusive. *Transport Policy*, 15(6), pp.372–378.

- Madanipour, A., Cars, G. e Allen, J., a cura di, 1998. *Social exclusion in European cities: processes, experiences, and responses*, London - Philadelphia: Jessica Kingsley Publishers.
- Maksim, H.N., 2011. *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*. Lausanne: EPFL.
- Malthus, T.R., 1798. *An essay on the principle of population, as it affects the future improvement of society with remarks on the speculations of Mr. Godwin, M. Condorcet, and other writers*, London: St. Paul's Church-Yard.
- Manaugh, K., 2013. *Incorporating issues of social justice and equity into transportation planning and policy*. Montréal: McGill Univeristy.
- Marcucci, E., Rotari, L. e Danielis, R., 2010. Environmental quality and accessibility trade-offs in household residential location choice. *Scienze Regionali*, 9(2), p.25-45.
- Marshall, T.H., 1950. *Citizenship and social class: And other essays*, Cambridge: University Press.
- Martinelli, F., 2005. Services and the Post-Industrial Society. Theories and Implications for Socioeconomic Development. *DEMOLOGOS WPI Discussion Papers*. Available at: <http://demologos.ncl.ac.uk>.
- Martinotti, G., 1999. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, Bologna: Il Mulino.
- Martinotti, G., 1993. *Metropoli. La nuova morfologia della città*, Bologna: Il Mulino.
- Massey, D.S., Denton, N.A., 1993. *American apartheid: Segregation and the making of the underclass*, Cambridge: Harvard University Press.
- Mauss, M., 1923. Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques. *L'Année sociologique (1896/1897-1924/1925)*, 1(1923-1924), pp.30-186.
- McQuaid, R.W., Lindsay, C., 2005. The Concept of Employability. *Urban Studies*, 42(2), pp.197-219.
- MdEF & UrbaLyon, 2012. *Document d'analyse 2ème semestre 2012*, Lyon: UrbaLyon.
- MdEF & UrbaLyon, 2015. *Document d'analyse Edition janvier 2015*, Lyon: MdEF.
- Meadows, D.H., Goldsmith, E. e Meadow, P., 1972. *The limits to growth. A report to The Club of Rome*, New York: Universe books.
- Mees, P., 2000. *A very public solution: transport in the dispersed city*, Carlton South, Vic.: Melbourne University Press.
- Meissonnier, J., 2011. Pour un accès aux ressources urbaines plus équitables: la piste du covoiturage dynamique sur le territoire d'un PRU. In Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF, Grenoble : France.
- Melzi, C., 2011. *Qualità della vita ed equità socio-territoriale nelle aree metropolitane di Bologna, Milano e Torino. Uno studio empirico sulla mobilità territoriale e l'accessibilità ai servizi di prossimità*. Tesi di dottorato. Milano: Università degli Studi di Milano-Bicocca.
- Miller, H.J, 2006. Social exclusion in space and time. In K.W. Axhausen. *Moving through nets: The Physical and Social Dimensions of Travel. Selected papers from the 10th International*

- Conference of Travel Behaviour Research H. Elsevier Science Publishing Company. Citeseer, pp. 353–380.*
- Miller, H.J., 1999. Measuring Space-Time Accessibility Benefits within Transportation Networks: Basic Theory and Computational Procedures. *Geographical Analysis*, 31(1), pp.1–26.
- Miller, H.J., 1991. Modelling accessibility using space-time prism concepts within geographical information systems. *International journal of geographical information systems*, 5(3), pp.287–301.
- Mincke, C., Montulet, B., 2010. L'ideologie mobilitaire. *Politique. Revue de débats*, 64, pp.12-16.
- Mingione, E., 2004. Poverty and social exclusion in European cities: diversity and convergence at the local level. *City*, 8(3), pp.381–389.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014. *Programmazione strategica 2014. Obiettivo operativo: statistiche sull'incidentalità nei trasporti. Rapporto finale*, Roma: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Molignoni, E., Dondi, L., 2011. La geografia immobiliare e la geografia urbana: interrelazioni tra mercato e forma urbana. In *Il ruolo delle città nella economia della conoscenza - XXXII Conferenza scientifica annuale dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali*. Torino.
- Moseley, M.J., 1979. *Accessibility: the rural challenge*, London: Methuen.
- Murgia, A., Poggio, B., 2012. La trappola della passione. Esperienze di precarietà dei giovani highly skilled in Italia, Spagna e Regno Unito. In G. Cordella, S. E. Masi, a cura di. *Condizione giovanile e nuovi rischi sociali. Quali politiche?*. Roma: Carocci, pp. 105–123.
- Murgia, A., Poggio, B. e Torchio, N., 2012. Italy: precariousness and skill mismatch. In M. Samek Lodovici, R. Semenza, a cura di. *Precarious Work and High-Skilled Youth in Europe*. Milano: Franco Angeli, pp. 71–111.
- Musterd, S., Murie, A. e Kesteloot, C., a cura di., 2006. *Neighbourhoods of poverty; Urban social exclusion and integration in comparison*, Bristol: Palgrave MacMillan.
- Musterd, S., Ostendorf, W., 2005. Social Exclusion, Segregation, and Neighbourhood Effects. In Y. Kazepov, a cura di. *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Oxford: Blackwell Publishing, pp. 170–189.
- Næss, P., 2006. *Urban structure matters*, London: Routledge.
- Newman, P.G., Kenworthy, J.R., 2006. Urban Design to Reduce Automobile Dependence. *Opolis: An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies*, 2(1), pp.35-52.
- Newman, P.G., Kenworthy, J.R., 1999. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Washington: Island Press.
- Newman, P.G., Kenworthy, J.R., 1989. *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Sydney: Gower Technical.
- Newsome, T.H., Walcott, W.A. e Smith, P.D., 1998. Urban activity spaces: Illustrations and application of a conceptual model for integrating the time and space dimensions. *Transportation*, 25(4), pp.357–377.
- Nussbaum, M.C., Sen, A.K., 1993. *The quality of life*, Oxford: Clarendon Press.

- Occelli, S., 1999. *Accessibilità ed uso del tempo nella città post-fordista. Un'analisi empirica dell'accessibilità in alcuni comuni dell'area metropolitana di Torino*, Torino: IRES Piemonte.
- OECD, 2013. Urban population in OECD countries. In *OECD Regions at a Glance*. Organisation for Economic Co-operation and Development, pp. 26–29.
- OECD, 2001. *Ageing and Transport*, Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris: OECD.
- OECD, 1996. *The knowledge-based economy*, Paris: OECD.
- Ohnmacht, T., Maksim, H. e Bergman, M.M., a cura di., 2009. *Mobilities and inequality*, Farnham: Ashgate.
- Ong, P., Blumenberg, E., 1998. Job Access, Commute and Travel Burden among Welfare Recipients. *Urban Studies (Routledge)*, 35(1), pp.77–93.
- ONISR, 2015. *L'accidentalité routière en 2014 Bilan sommaire (estimations janvier 2015)*, Observatoire national interministériel de la sécurité routière.
- OPALE, 2015. *Regard sur l' Economie et les Entreprises Lyonnaises*, Lyon: UrbaLyon.
- OPALE, 2014a. *Le chômage ralentit sa progression dans un marché du travail qui reste fragile*, Lyon: UrbaLyon.
- OPALE, 2014b. *Les territoires de l'économie lyonnaise*, Lyon: UrbaLyon.
- Oppenchain, N., 2011. *Mobilité quotidienne, socialisation et ségrégation : une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de zones urbaines sensibles*. Paris: Université Paris-Est.
- ORES, Europolis, 2013. *L'esclusione sociale in Lombardia. Quarto Rapporto - 2011*, Milano: ORES.
- Orfeuill, J.-P., 2011. Dix ans de «droit à la mobilité», et maintenant ? - Métropolitiques. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html> [Consultato luglio 20, 2014].
- Orfeuill, J.-P., 2010. La mobilità, nouvelle question sociale? *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, Available at: <http://sociologies.revues.org/3321> [Consultato novembre 20, 2013].
- Orfeuill, J.-P., a cura di., 2004. *Transports, pauvretés, exclusions: Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- Osti, G., 2010. *Sociologia del territorio*, Bologna: Il Mulino.
- Paci, M., 2009. Il regime corporativo di welfare tra resistenze e cambiamento. Alcune riflessioni sui casi italiano e francese. *Rassegna italiana di sociologia*, 50(2), pp.279-300.
- Panella, G., Zatti, A., 2007. *Città: per uscire dal labirinto. Politiche per una mobilità sostenibile*, Roma: Carocci.
- Paolucci, G., 1986. *Il disagio del tempo: la metafora della scarsità di tempo nella vita quotidiana*, Roma: IANUA.

- Parker, S., 2006. *Teoria ed esperienza urbana*. S. Vicari, a cura di., Bologna: Il Mulino.
- Parkes, D., Thrift, N., 1980. *Times, spaces, and places: A chronogeographic perspective*, Chichester - New York - Brisbane - Toronto: John Wiley & Sons.
- Park, R.E., Burgess, E.W. e Mckenzie, R.D., 1925. *The City*, Chicago: University of Chicago Press.
- Parra, C., 2013. Social sustainability: a competing concept to social innovation? In F. Moulaert et al., a c di. *The International Handbook on Social Innovation: Collective Action, Social Learning and Transdisciplinary Research*. Cheltenham - Northampton: Edward Elgar Publishing.
- Paugam, S., 2007. *Le salarié de la précarité. Les nouvelles formes de l'intégration professionnelle*, Paris: PUF.
- Paugam, S., 1996. *L'exclusion, l'état des savoirs*, Paris: La Découverte.
- Paugam, S., 1991. *La disqualification sociale: essai sur la nouvelle pauvreté*, Paris: PUF.
- Paulhiac, F., Kaufmann, V., 2006. Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juin(1), pp.49–80.
- Pirie, G.H., 1979. Measuring accessibility: a review and proposal. *Environment and Planning A*, 11(3), pp.299 – 312.
- Pitot, M. et al., 2006. Land Use & Public Transport Accessibility Index (LUPTAI) tool : the development and pilot application of LUPTAI for the Gold Coast. In C. Grainger, a cura di. *ATRF06 Forum Papers (CD-ROM and online)*. 29th Australian Transport Research Forum Conference (ATRF06) : Transport - making the most of it. Surfers Paradise, Gold Coast: Planning and Transport Research Centre (PATREC).
- Polanyi, K., 1974. *La grande trasformazione*, Torino: Einaudi.
- Portes, A., 1998. Social capital: Its origins and applications in modern sociology. *Annual Review of Sociology*, 24, pp.1–24.
- Power, A., 2012. Social inequality, disadvantaged neighbourhoods and transport deprivation: an assessment of the historical influence of housing policies. *Journal of Transport Geography*, 21, pp.39–48.
- Pratschke, J., 2007. L'articolazione territoriale dello svantaggio sociale in Italia: una nuova misura multidimensionale per piccole aree geografiche. In A. Brandolini, C. Saraceno, a cura di. *Povert  e Benessere: Una Geografia delle Disuguaglianze in Italia*. Bologna: il Mulino, pp. 113–136.
- Preston, J., Raj , F., 2007. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), pp.151–160.
- Provincia di Milano, 2012. *Gli anni dell'incertezza. Economia e mercato del lavoro in provincia di Milano Rapporto 2010-2011*, Milano: Franco Angeli.
- Provincia di Milano, 2011. *Milano in Cifre. Dinamiche ed eccellenze produttive nell'area metropolitana milanese*, Milano: Provincia di Milano - Settore Sviluppo Economico.

- Provincia di Milano, 2010. *Tempi difficili. Economia e lavoro in provincia di Milano Rapporto 2009-2010*, Milano: Franco Angeli.
- Provincia di Milano, 2008. *L'arcipelago del lavoro milanese. Rapporto 2007 sul mercato del lavoro e le politiche del lavoro in provincia di Milano*, Milano: Franco Angeli.
- Provincia di Milano, 2007. *Territori in movimento. Rapporto sui mercati locali del lavoro in provincia di Milano*, Milano: Franco Angeli.
- Rajé, F., 2003. The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. *Transport Policy*, 10(4), pp.321–338.
- Rajé, F. et al., a cura di., 2004. *Transport, demand management and social exclusion. The need for ethnic perspectives*, Aldershot: Ashgate.
- Ramadier, T., 2011. L'accessibilité socio-cognitive. In *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF*, Grenoble : France.
- Ramadier, T., 2007. Mobilité quotidienne et attachement au quartier: une question de position? In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué e F. Guerin-Pace, a cura di. *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Paris: La Découverte, pp. 127–138.
- Ramadier, T., Petropoulou, C. e Bronner, A.-C., 2008. Quelle mobilité quotidienne intra-urbaine sans la voiture ? Le cas des adolescents d'une banlieue de Strasbourg. *Enfances, Familles, Générations*, (8).
- Ranci, C., 2002. *Le nuove disuguaglianze sociali in Italia*, Bologna: il Mulino.
- Ranci, C., 2012. *Partite Iva*, Bologna: il Mulino.
- Reher, D.S., 1998. Family Ties in Western Europe: Persistent Contrasts. *Population and Development Review*, 24(2), pp.203–234.
- Remy, J., Voyé, L., 1992. *La ville: vers une nouvelle définition?*, Paris: L'Harmattan.
- Renahy, N., 2010. Classes populaires et capital d'autochtonie. Genèse et usages d'une notion. *Regards sociologiques*, 40, pp.9–26.
- Ricardo, D., 1817. *On the Principles of Political Economy, and Taxation*, London: John Murray.
- Riganti, P., 2003. *Trasformazione urbana e mobilità. Una guida alla valutazione dei progetti*, Milano: FrancoAngeli.
- Ripoll, F., 2012. Attention, un espace peut en cacher un autre. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 195(5), pp.112–121.
- Ripoll, F. & Veschambre, V., 2005. Sur la dimension spatiale des inégalités. Contribution aux débats sur la 'mobilité' et le 'capital spatial'. In S. Arlaud, Y. Jean e D. Royoux, a cura di. *Rural - Urbani. Nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes: PUR, pp.467-483.
- Ritzer, G., a cura di, 2007. *The Blackwell encyclopedia of sociology*, Oxford: Blackwell.
- Rosa, H., 2010. *Accélération: Une critique sociale du temps*, Paris: La Découverte.
- Ross, W., 2000. Mobility and accessibility: the yin and yang of planning. *World transport policy and practice*, 6(2), pp.13–19.

- Rowntree, B.S., 1941. Poverty and progress. A second social survey of York. *Poverty and progress. A second social survey of York*.
- Rowntree, B.S., 1901. *Poverty: a study of town life*, London: Macmillan.
- Saelens, B.E., Sallis, J.F. e Frank, L.D., 2003. Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine*, 25(2), pp.80–91.
- Sahlins, M., 1972. *Stone Age Economics*, Chicago & New York: Aldine - Atherton.
- Sassen, S., 1994. *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks : Pine Forge Press.
- Schönfelder, S., Axhausen, K.W., 2003. Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10(4), pp.273–286.
- Schwanen, T., 2008. Managing uncertain arrival times through sociomaterial associations. *Environment and planning. B, Planning & design*, 35(6), pp.997–1011.
- Scott, A.J., 2008. Resurgent metropolis: economy, society and urbanization in an interconnected world. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(3), pp.548–564.
- Scott, A.J., 2008. *Social Economy of the Metropolis. Cognitive-Cultural Capitalism and the Global Resurgence of Cities*, Oxford: Oxford University Press.
- Scott, J. & Marshall, G. a cura di, 2005. *Oxford dictionary of sociology*, Oxford: Oxford University Press.
- Sen, A., 1993. Capability and well-being. In M. C. Nussbaum, A. Sen, a cura di. *The Quality of Life*. Oxford: Oxford University Press.
- SEU, 2003. *Making the connections: Final Report on Transport and social exclusion*, London: Social Exclusion Unit - Office of the Deputy Prime Minister.
- Sgritta, G.B., 2010. *Dentro la crisi. Povertà e processi di impoverimento in tre aree metropolitane*, Milano: FrancoAngeli.
- Sheller, M., Urry, J., 2000. The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), pp.737–757.
- Sheller, M., Urry, J., 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), pp.207 – 226.
- Shergold, I., Parkhurst, G., 2012. Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies*, 28(4), pp.412–421.
- Silverman, B.W., 1986. *Density Estimation for Statistics and Data Analysis*, London - New York: Chapman & Hall.
- Simmel, G., 1903. *Die Großstädte und das Geistesleben*, (tr. it. *Le metropoli e la vita dello spirito*, Armando Editore, Roma, 1995).
- De Smith, M.J., Goodchild, M.F. e Longley, P.A., 2015. *Geospatial Analysis. A Comprehensive Guide to Principles, Techniques and Software Tools* 5th - online., Available at: <http://www.spatialanalysisonline.com/HTML/index.html>.
- Sorokin, P.A., 1927. *Social mobility*, New York: Harper and Brothers.

- Spencer, J., Angeles, G., 2007. Kernel density estimation as a technique for assessing availability of health services in Nicaragua. *Health Services and Outcomes Research Methodology*, 7(3-4), pp.145–157.
- Spinney, J., Millward, H., 2010. Time and Money: A New Look at Poverty and the Barriers to Physical Activity in Canada. *Social Indicators Research*, 99(2), pp.341–356.
- SYTRAL, 2015. Le réseau TCL - Sytral.
- Taylor, P.J., 2004. *World city network: a global urban analysis*, London: Routledge.
- Thériault, M., Des Rosiers, F. e Dubé, J., 2007. Testing the temporal stability of accessibility value in residential hedonic prices. *Scienze Regionali*, 6(3), pp.5-46.
- Tissot, S., Poupeau, F., 2005. La spatialisation des problèmes sociaux. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 159(4), pp.4.
- TLFi, Sortir. *Le Trésor de la Langue Française informatisé*. Available at: <http://www.cnrtl.fr/definition/sortir>.
- Touraine, A., 1991. Face à l'exclusion. *Esprit*, (169), pp.7–13.
- Townsend, P., 1979. *Poverty in the United Kingdom: a survey of household resources and standards of living*, Oakland: Univ of California Press.
- Tsakloglou, P., Papadopoulos, F., 2002. Aggregate level and determining factors of social exclusion in twelve European countries. *Journal of European Social Policy*, 12(3), pp.211–225.
- Turner, B.S., a cura di, 2006. *The Cambridge dictionary of sociology*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Turner, J., Grieco, M., 2000. Gender and Time Poverty: The Neglected Social Policy Implications of Gendered Time, Transport and Travel. *Time & Society*, 9(1), pp.129–136.
- UN, 2004. *World Urbanization Prospects, the 2003 Revision. Data Tables and Highlights*, New York: Population Division - Department of Economic and Social Affairs.
- UN, 2014. *World Urbanization Prospects, the 2014 revision*, New York: Population Division - Department of Economic and Social Affairs.
- UrbaLyon, 2012. Les inégalités sociales et territoriales dans l'agglomération lyonnaise. *Observatoire partenarial Cohésion sociale et territoriale*, (Cahier n° 6).
- Ureta, S., 2008. To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2), pp.269–289.
- Urry, J., 2007. *Mobilities*, Cambridge: Polity Press.
- Urry, J., 2002. Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), pp.255–274.
- Urry, J., 2003. Social networks, travel and talk. *The British journal of sociology*, 54(2), pp.155–175.
- Urry, J., 2004. The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), pp.25–39.
- Vicari, S., 2004. *La città contemporanea*, Bologna: Il Mulino.

- Vickerman, R.W., 1974. Accessibility, attraction, and potential: a review of some concepts and their use in determining mobility. *Environment and Planning A*, 6(6), pp.675 – 691.
- Vickery, C., 1977. The Time-Poor: A New Look at Poverty. *The Journal of Human Resources*, 12(1), pp.27–48.
- Wacquant, L., 2008. *Urban outcasts: a comparative sociology of advanced marginality*, Cambridge: Polity Press.
- Wade, T., Sommer, S., a cura di, 2006. *A to Z GIS: An Illustrated Dictionary of Geographic Information Systems* 2th ed., Redlands, Calif: Esri Pr.
- Walker, R.A., 1985. Is there a service economy? The changing capitalist division of labor. *Science & Society*, 49(1), pp.42–83.
- Webber, M.M., Dyckman, J.W. e Foley, D.L., 1968. *Indagini sulla struttura urbana*, Milano: Il Saggiatore.
- Wenglenski, S., 2006. Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien. *les Cahiers Scientifiques du Transport*, 49, pp.103–127.
- Wilson, W.J., 1987. *Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy*, Chicago: Chicago University Press.
- Wixey, S. et al., 2005. *User Needs Literature Review*, London: Transport Studies Group - University of Westminster.
- Wong, D.W.S., Shaw, S.L., 2011. Measuring segregation: an activity space approach. *Journal of geographical systems*, 13(2), pp.127–145.
- Yago, G., 1984. *The Decline of Transit: Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Zajczyk, F., 2003. *La povertà a Milano. Distribuzione territoriale servizi sociali e problema abitativo*, Milano: Franco Angeli.
- Zajczyk, F. et al., 2005. *Milano. Quartieri periferici tra incertezza e trasformazione*, Milano: Mondadori.
- Zajczyk, F., 2004. Presentazione. In M. Colleoni, *I tempi sociali: teorie e strumenti di analisi*. Roma: Carocci.
- Zajczyk, F., 2000. *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Milano: FrancoAngeli.
- Zhang, X., Lu, H. e Holt, J.B., 2011. Modeling spatial accessibility to parks: a national study. *International Journal of Health Geographics*, 10(1), p.31.