

Paper

2/2009

Ripensare l'accessibilità urbana

Barbara Borlini e Francesco Memo

Comitato Scientifico:

Pierciro Galeone, Amministratore Delegato Cittalia – Fondazione Anci ricerche

Alessandro Gargani, Direttore Operativo Associazione Nazionale Comuni Italiani

Silvia Scozzese, Direttore Scientifico Istituto per la Finanza e l'Economia Locale

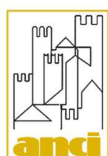
Barbara Borlini, è dottoressa di ricerca in Studi Europei Urbani e Locali. Attualmente è borsista presso SUM - Istituto Italiano di Scienze Umane e svolge attività di ricerca e docenza presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università Milano Bicocca.

Francesco Memo, è dottore di ricerca in Studi Europei Urbani e Locali ed è titolare di Assegno di Ricerca di Ateneo presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università di Milano Bicocca.

Entrambi fanno parte di PeriMetro_Lab (Laboratorio Periferie Metropolitane, diretto da Francesca Zajczyk). Sul sito web del laboratorio www.perimetrolab.it è possibile trovare informazioni sulle loro attività di ricerca e pubblicazioni. Insieme hanno scritto il volume *// quartiere nella città contemporanea* (Bruno Mondadori, Milano, 2008).

Ripensare l'accessibilità urbana

Barbara Borlini e Francesco Memo
Giugno 2009



Il presente Paper, è stato redatto nell'ambito del progetto **"La diffusione delle innovazioni nel sistema delle amministrazioni locali"** realizzato da Cittalia su incarico del Dipartimento della Funzione Pubblica.

Indice

ABSTRACT	6
INTRODUZIONE	8
1. Complessità urbana e frammentazione della vita quotidiana	10
1.1 La riconfigurazione delle attività sociali e la crescita della mobilità	12
1.2 La de-contestualizzazione delle relazioni sociali	14
1.3 La de-standardizzazione dei tempi sociali	15
1.4 Gestire la complessità urbana	17
2. Definire l'accessibilità urbana	19
2.1 Accessibilità a cosa?	19
2.2 Accessibilità di chi?	21
2.3 I vincoli spazio-temporali	22
2.4 Co-presenza e reti sociali	23
2.5 La centralità del soggetto: scelte e percezioni	25
3. Accessibilità ed esclusione	29
3.1 Accessibilità, mobilità, disuguaglianze	31
3.2 Accessibilità ed equità spaziale	33
3.3 Genere e accessibilità	37
4. Migliorare l'accessibilità urbana	41
4.1 Non solo mobilità: ragionare in termini di accessibilità	42
4.2 La pianificazione dell'accessibilità	46
4.3 Azioni per l'accessibilità	48
Riferimenti bibliografici	51

Abstract

Ripensare l'accessibilità urbana

Parole chiave: accessibilità – città – mobilità – inclusione sociale – relazioni urbane sociali

Il paper si occupa delle nuove forme di disuguaglianza nell'accesso alle risorse urbane emergenti tra le persone, i gruppi sociali e i territori della città contemporanea. Inizialmente riferito ai luoghi di destinazione degli spostamenti e ai costi diretti e indiretti sostenuti per raggiungerli, il concetto di accessibilità urbana ha allargato la sua valenza e riguarda oggi le differenziate abilità/possibilità che individui e gruppi sociali hanno di contrattare a proprio favore i tempi e gli spazi della vita quotidiana, in modo da compiere le pratiche e mantenere le relazioni che essi ritengono significative per la propria vita sociale. I vincoli all'accesso alle risorse urbane possono essere analizzati facendo riferimento ad un insieme composito di fattori e concause, che rimandano a forme di disuguaglianza sociale sia classiche (reddito, livello culturale, età, genere...) che inedite (sovranità nell'uso del tempo, capitale di mobilità, residenzialità...), come pure alle caratteristiche del sistema infrastrutturale e di trasporto e all'organizzazione e allocazione spaziotemporale delle attività.

Piuttosto che promuovere acriticamente una crescita della mobilità, gli interventi a favore dell'accessibilità si domandano se i cittadini hanno accesso alle attività a cui devono o vogliono partecipare e si pongono l'obiettivo di portare le risorse più "vicine" alle persone, aumentando i modi alternativi con i quali raggiungerle ed espandendo la scelta tra differenti attività. Lavorare per l'accessibilità significa inoltre lavorare per l'inclusione sociale. Una politica dell'accessibilità non può infatti prescindere dalle difficoltà di accesso sperimentate dai gruppi sociali e dai territori urbani più fragili e vulnerabili e dal miglioramento dell'accesso innanzitutto a quelle risorse che impattano maggiormente sulle chance di vita e sulle opportunità di inclusione sociale.

Rethinking urban accessibility

Key words: accessibility – cities – mobility – social inclusion – urban social relations

This paper deals with the new forms of social exclusion and inequalities emerging in contemporary cities among people, social groups and localities in getting access to urban opportunities. The idea of accessibility we refer to is quite different from the notion of place-based accessibility traditionally used in transport studies, namely related to the costs needed to reach a destination. According to the most recent approaches in sociological and geographical studies, by 'access' we mean the different possibility/ability to negotiate space and time in the everyday life so as to accomplish practices and maintain relations that people take to be necessary for normal social participation.

We examines the complex chains of factors that could produced constrained access to urban opportunities: social inequalities (gender, age, income, cultural resources...), the nature of individual and household time-space organization (time sovereignty, capacity and opportunities of mobility...), the nature of the transport system and the nature of time-space organization of the facilities and opportunities individuals are seeking to access.

Rather than to increase by any means the potential for movement, often without taking into account the externalities of mobility, accessibility-enhancing strategies aim to increase access to needed and desired

activities, by bringing activities closer to people, enhancing the alternatives for reaching those activities, and expanding the choices among activities. Greater accessibility among a society can be seen as a means of achieving greater social inclusion, social justice, and hence social sustainability. Policies which promote accessibility must address the problems of those groups or localities that experience a 'limited' access to urban opportunities, focusing in particular to those resources that have a strong impact to life chances and social inclusion.

Introduzione

Obiettivo del paper è proporre e argomentare una ridefinizione del concetto di accessibilità come strumento essenziale per l'approccio – scientifico ma anche politico-amministrativo – alla città contemporanea. Molti degli strumenti intellettuali esistenti e utilizzati per analizzare il fenomeno urbano sono stati costruiti su un'idea di città profondamente diversa dall'attuale e appaiono inappropriati per cogliere i caratteri dei modelli metropolitani di organizzazione socio-territoriale emersi negli ultimi decenni, e nei quali ormai vive la porzione preponderante degli abitanti del pianeta. Guardare alla città attraverso la lente dell'accessibilità può aiutare ad individuare una nuova griglia di lettura del fenomeno urbano contemporaneo e della complessa morfologia fisica e sociale che lo contraddistingue.

L'auspicio è che a partire da questa nuova griglia di lettura si potrà costruire un telaio di proposte concrete, differenziate ma il più possibile integrate, in grado di affrontare le sfide che l'attuale sviluppo delle città pone sul piano della sostenibilità ambientale e sociale. Siamo infatti convinti che queste sfide non potranno essere affrontate senza mitigare le difficoltà di accesso che un numero sempre più grande di persone incontra quotidianamente nel raggiungere (non solo in senso fisico), le opportunità sociali della propria città (beni, servizi, relazioni). Le politiche volte a migliorare l'accessibilità e fruibilità degli ambienti (fisici e sociali) urbani giocano un ruolo centrale nel favorire una maggiore equità sociale e nel rendere più vivibile la città, non solo ai residenti ma anche alle popolazioni che la abitano in modo temporaneo.

Può sembrare paradossale affermare che la questione-chiave che si trovano oggi di fronte le società urbane sia proprio quella dell'accessibilità. Paradossale perché l'accesso, almeno potenziale, ad un insieme ampio ed eterogeneo di persone, luoghi e attività è uno dei tratti essenziali e irrinunciabili della vita urbana. Anzi, si potrebbe sostenere che la città – insieme al linguaggio, una delle invenzioni più peculiari del genere umano – è emersa nella storia proprio come dispositivo collettivo che permette di raggiungere un grado estremo di accessibilità alle persone, agli oggetti, alle idee. Come ci ricordano tutti i maggiori studiosi del fenomeno urbano, la densità, l'ampiezza, la varietà della popolazione che si riunisce nelle città, insieme ai processi di agglomerazione delle attività di produzione e soprattutto di scambio che vi si svolgono, rendono quello urbano un ambiente sociale unico, per l'intensità dei contatti e delle relazioni che è possibile sperimentarvi e per la capacità di germinazione e diffusione di nuove idee e innovazioni.

Indicare l'accessibilità come il nodo gordiano dell'odierna condizione urbana può apparire paradossale anche per un'altra ragione. Mai come nella società attuale le città sono state immerse in quello che con Castells chiamiamo *spazio*

di flussi, costituito non solo da persone e da oggetti in movimento ma anche da pacchetti immateriali di informazione, che viaggiano in tempi ridottissimi lungo reti tecnologiche sempre più ramificate. L'aumento quantitativo e la diversificazione qualitativa del fenomeno della mobilità (biotica e non), insieme alla diffusione delle possibilità di connettersi sempre ed ovunque alle reti informative e di comunicazione, sembrerebbero processi in grado di annullare di per sé le difficoltà e le disuguaglianze di accesso alle opportunità sociali concentrate nell'ambiente urbano.

Il paradosso è solo apparente. Come vedremo tra breve, l'insieme di trasformazioni che si sono dispiegate negli ultimi decenni a livello urbano – la suburbanizzazione e la diffusione metropolitana; la riorganizzazione e allocazione dei servizi nello spazio metropolitano; i mutamenti nei modelli di relazione e integrazione sociale tra gli abitanti e le altre popolazioni urbane; la crescita di rilevanza soggettiva e oggettiva della mobilità; la differenziazione dei tempi e dei ritmi della vita urbana – ha modificato profondamente l'assetto e la morfologia delle città, rendendole sistemi sempre più complessi e frammentati che faticano a riprodurre una buona ed equa accessibilità.

1. Complessità urbana e frammentazione della vita quotidiana

L'organizzazione della complessità urbana si è a lungo basata sulla coincidenza di una popolazione con un determinato territorio e sulla sovrapposizione delle funzioni e del vivere all'interno di uno spazio limitato, nel quale vigeva una vita comunitaria che ha retto anche nelle prime fasi di espansione della città industriale. Nel corso del XX secolo questo quadro viene stravolto dall'espansione dei moderni sistemi di mobilità e in particolare dalla diffusione dell'automobile, simbolo dello sviluppo fordista e della sua enorme capacità di crescita sia sul lato dell'offerta (rendendo accessibile un bene fino ad allora elitario) sia su quello della domanda (con l'incremento del potere d'acquisto delle famiglie e il diffondersi del consumo di massa). Ciò ha innescato, prima negli Stati Uniti e poi anche in Europa, un processo di crescita metropolitana e di estensione dei sobborghi che appare tuttora in corso, pur assumendo nei decenni forme e significati diversi.

Martinotti (1993, 2004) ha proposto un modello di evoluzione del fenomeno metropolitano che mette a sintesi l'insieme sfaccettato di trasformazioni della morfologia fisica e sociale delle città. Nella prima fase, che si origina negli USA nella prima metà del '900, lo sviluppo metropolitano si fonda su una serie di fattori favorevoli: l'abbondante presenza di territorio "libero" attorno alle città e la diffusione di mezzi di trasporto economici in un contesto di innovazione del sistema di produzione e di disponibilità di energia a basso costo. Le *metropoli di prima generazione* sono costituite da nuclei urbani ancora separati tra loro, con zone periferiche in relazione di dipendenza funzionale dai centri maggiori. Questo tipo di relazioni sono analizzate dal modello elaborato da Christaller (1933) che rappresenta un sistema urbano gerarchico a diversi livelli, nel quale il rango delle città decresce in funzione della distanza dai centri maggiori e dalle funzioni centrali che essi assolvono, mentre specularmente aumenta la dipendenza. Analogamente, per quanto riguarda la mobilità, avendo a che fare con insediamenti sostanzialmente conchiusi, l'analisi origini/destinazioni è sufficiente per interpretare gli spostamenti e pianificare le opportune infrastrutture di trasporto.

La *Car-happy city* identifica il tipo di metropoli che si sviluppa a partire dalla seconda guerra mondiale, in una fase capitalistica molto intensa e di forte crescita urbana. È il periodo del trionfo della società dell'automobile, che segue due processi fortemente intrecciati: da un lato, l'auto diventa un tratto specifico della vita urbana contemporanea, dall'altro, la sua diffusione crea le premesse

per lo sviluppo di ampie aree sub-urbane, che a loro volta determinano la propensione all'utilizzo del mezzo privato. L'espansione delle possibilità di spostarsi e di comunicare a distanza consente la progressiva concentrazione delle funzioni direzionali e gestionali nelle aree centrali delle città, una certa delocalizzazione delle attività produttive e soprattutto l'espansione delle residenze in aree suburbane sempre più distanti. In questa *metropoli di seconda generazione* la mobilità, sospinta dall'individualizzazione e dalla privatizzazione dei mezzi di trasporto, diviene un fine in sé, senza che si impongano all'attenzione pubblica inquietudini relative alle esternalità negative: costi energetici, traffico, inquinamento, consumo del suolo attorno alle città, svuotamento della "vita urbana" del centro-città (specialmente nel caso nord-americano).

L'evoluzione della morfologia della città ha visto di volta in volta presentarsi sulla scena nuove popolazioni urbane, cioè gruppi più o meno folti di individui che frequentano la città in misura diversa per svolgere attività altrettanto differenziate. Se nella città tradizionale la popolazione prevalente è quella degli abitanti, coloro che vi risiedono e lavorano stabilmente, la metropoli di prima generazione è caratterizzata invece dall'afflusso di pendolari dalle aree suburbane. Le metropoli di seconda generazione vedono la presenza non solo di residenti e pendolari, ma anche dei cosiddetti *city users*, intendendo con questo termine i consumatori metropolitani, coloro che utilizzano i servizi della città. L'ultima fase, l'attuale, vede l'emergere di una nuova popolazione metropolitana, composta da *businessmen* e *iperturisti*, individui che provengono da paesi lontani, si fermano in città per un periodo di tempo limitato e vi consumano servizi qualificati (centri congressi, fiere, musei...).

La *metropoli di terza generazione* emerge dal periodo di profonda ristrutturazione economica e urbana degli ultimi decenni del '900, con la trasformazione del sistema produttivo in senso post-industriale e l'imporsi di un capitalismo globale incentrato sulla conoscenza, le informazioni e la finanza. A dispetto di molti falsi profeti, le metropoli sono state protagoniste di questa trasformazione, assumendo il ruolo di nodi strategici per l'organizzazione a rete della nuova economia globale (Sassen 1997; Borja e Castells 2002). Al contrario delle ingenue aspettative iniziali, l'ingresso nell'"era di Internet" non ha prodotto una riduzione degli spostamenti ed un arresto allo sviluppo delle città, ma ha al contrario accresciuto la mobilità e determinato un'ulteriore dispersione delle attività e delle persone su un vasto territorio urbanizzato.

Martinotti – con una nota, forse esagerata, di speranza – ha definito questa fase come quella della *conservationist city* (città ambientalista) per sottolineare la crescente consapevolezza dei frutti amari lasciati in eredità dalle fasi precedenti, a livello sia collettivo (congestione, inquinamento, consumo del suolo, degrado degli spazi pubblici...), che individuale (costi economici, temporali, psicologici...). Nonostante la soluzione dei problemi di

inquinamento, congestione e spreco di energia sia ancora lontana, la qualità della vita, la vivibilità urbana e la ricerca di modelli di sviluppo metropolitani diversi da quelli dell'urbanesimo frammentato (*spintering urbanism*, riprendendo il titolo di un famoso lavoro di Graham e Marvin 2001) cominciano ad emergere in questa fase come *issue* centrali delle politiche urbane (anche nelle strategie di competizione globale tra città).

1.1 La riconfigurazione delle attività sociali e la crescita della mobilità

I processi di evoluzione urbana descritti si accompagnano alla riconfigurazione territoriale e organizzativa delle varie attività sociali – residenza, lavoro, servizio, studio, consumo, svago – che risultano oggi sparse in un territorio ampio e reticolare, che connette e mescola diverse forme di insediamenti (aree centrali, sobborghi, città medie, zone peri-urbane...). Per dirla con Amin e Thrift (2005, pag. 26), “le città odierne certamente non sono sistemi dotati di coerenza interna”.

Benché alcuni servizi tendano a mantenere un attributo di prossimità – è il caso ad esempio dei servizi educativi e per la cura dell'infanzia – la forza dei processi di privatizzazione, razionalizzazione e riallocazione tende a sganciare dalla residenza un numero crescente di attività necessarie alla vita quotidiana. Si pensi, ad esempio, all'incalzante ridimensionamento del commercio di quartiere – il tessuto minuto di negozi a gestione familiare presenti tradizionalmente nelle strade della città – a favore della proliferazione delle grandi strutture distributive, che si caratterizzano per la capacità d'attrazione su un bacino più ampio; ancora, all'offerta di servizi per il tempo libero dei più piccoli (ludoteche, corsi sportivi, di musica...) sempre più spesso entro contesti a pagamento non organizzati su basi di diffusione territoriale e prossimità.

Le zone di insediamento che si estendono oltre i confini municipali, a lungo considerate residuali e marginali, sono divenute man mano spazio della redistribuzione delle unità produttive, dei grandi insediamenti di servizio e delle infrastrutture di mobilità. Più recentemente di nuove strutture commerciali e per il *leisure*, attorno alle quale si sta riorganizzando la morfologia urbana.

Le conseguenze sulla distribuzione delle attività e sul sistema di trasporto sono consistenti, trasformando in modo radicale lo stile di vita delle popolazioni, soprattutto di quelle, sempre più numerose, che abitano le aree periferiche e sub-urbane. Uno degli effetti visibili e misurabili della transizione metropolitana nella vita urbana riguarda l'espansione delle pratiche di mobilità sul territorio (Nuvolati 2007; Colleoni 2008).

La mobilità è diventata un fenomeno sempre più consistente, in termini di crescita del numero di spostamenti, distanze giornalmente percorse, tempo speso a muoversi, soggetti coinvolti (differenze via via meno marcate tra generi, professioni e classi di reddito). Si tratta di spostamenti per lo più di breve e medio raggio, frammentati in diversi episodi giornalieri e reiterati nelle routine di ogni giorno; sempre più necessitati non solo dal lavoro retribuito ma anche dalle esigenze del tempo libero e di riproduzione sociale. Traiettorie che rispetto alla pendolarità regolare e lineare del recente passato (casa-lavoro-casa) appaiono ora pluri-direzionali (non solo dalle periferie verso il centro ma anche in senso opposto e circolare), multiscopo e zigzaganti.

Dall'ultimo Censimento risulta che in Italia oltre 26 milioni e mezzo di persone si spostano ogni giorno per raggiungere il luogo di lavoro o studio: il 47% della popolazione totale. Secondo l'ultima indagine ISTAT sull'uso del tempo, nel biennio 2002-2003 il tempo dedicato agli spostamenti dalla popolazione di 15 anni e più, in un giorno medio settimanale, è stato pari ad un'ora e 22 minuti, con un incremento di 24 minuti rispetto al biennio 1988-1989 (ISTAT 2007). Nonostante gli spostamenti continuino ad occupare meno tempo nella giornata delle donne (un'ora e 10 minuti contro un'ora e 34 minuti degli uomini), il maggiore incremento rilevato per la popolazione femminile (più 29 minuti contro più 17 degli uomini), indica una progressiva riduzione delle differenze di genere. Il forte aumento della frequenza degli spostamenti, associato a quello più contenuto della durata, ha avuto la conseguenza di aumentare il tempo medio impiegato per effettuare ogni spostamento, che nell'ultimo anno è passato da 18,7 minuti a 19,8 minuti e, per alcune categorie sociali come le donne lavoratrici con figli da 20,5 minuti a 23 minuti e per i residenti nelle aree urbane periferiche da 21 minuti a 23,5 minuti (ISFORT 2006). Sempre secondo l'ultimo rapporto ISFORT, mentre gli spostamenti per lavoro sono passati dal 34,7% del 2004 al 32,2% del 2005 e quelli per studio dal 5,3% al 4,2%, gli spostamenti per motivi legati alla gestione familiare e alle attività di svago sono passati rispettivamente dal 30,2% al 32,5% e dal 29,8% a 31,1%.

Ciò che questi dati delineano con nitidezza è la rilevanza assunta dal diritto/dovere di spostarsi per accedere a quelle risorse sociali (beni, servizi, relazioni) necessarie al soddisfacimento di un gran numero di attività (sia discrezionali sia obbligate) della nostra vita quotidiana. Non è esagerato affermare che la quotidianità di molti di noi si sviluppa ormai attraverso una costante attività di coordinamento e programmazione, nello sforzo di raggiungere certi luoghi in certi orari, ovvero nello spostarsi nel tempo e nello spazio.

L'ambito di residenza e quello/i del lavoro, raramente vicini e spesso a molta distanza l'uno dall'altro; i servizi commerciali, organizzati intorno a nodi diffusi; le attività di cura ed educazione dei più giovani, agganciate al contesto locale; le occasioni di svago e di socialità dispiegate tra il centro città e lo

spazio metropolitano; i frammentati periodi di vacanza in seconde case: per passare da un'attività ad un'altra occorre muoversi, e ciò avviene consumando tempo, e il trovarsi in un determinato luogo in un determinato momento influenza la catena di comportamenti successivi e potenziali di un individuo. Si tratta di un lavoro di ricucitura che viene compiuto abitualmente, ma non per questo senza sforzi ed esternalità, rapportandosi a quelli che in senso ampio possiamo chiamare i servizi del territorio e interagendo con le persone che fanno parte della propria rete sociale.

1.2 La de-contestualizzazione delle relazioni sociali

La società contemporanea è investita dal doppio fenomeno di “*receding boundaries*” (recessione dei confini) e di “*weakening bondedness*” (indebolimento dei legami), chiarito utilmente a partire dal doppio senso del termine inglese “*bound*”: “legato”, ma anche “circoscritto”.

Come spiega Giddens (1994), nel passaggio alla modernità viene progressivamente meno la coincidenza fra luogo – con riferimento all'ambiente fisico dell'attività sociale geograficamente situata – e spazio. Se nella società premoderna lo spazio coincide con il luogo poiché le dimensioni spaziali della vita sociale sono dominate dalla presenza, cioè da attività localizzate, la modernità favorisce invece un'organizzazione sociale “stirata” (*stretching*), basata su rapporti tra persone assenti, localmente distanti da ogni data situazione di interazione faccia a faccia. La globalizzazione – in cui la distanziazione spazio-temporale è massima, legando i contesti attraverso una rete di rapporti che avvolge l'intero pianeta – è l'estrema manifestazione di questi processi di interdipendenza.

Assistiamo ad una perdita di identificabilità territoriale e sociale dell'oggetto urbano (Martinotti 1999; Amin e Thrift 2005; Borlini Memo 2008). Se l'idea di città richiama infatti un contesto ancora limitato e riconoscibile nei suoi confini, le dinamiche di diffusione metropolitana non segnano semplicemente un cambio di scala dei processi di insediamento, ma l'integrazione dei sistemi locali in reti e flussi multi-livello (area metropolitana, regione urbana, spazio europeo, sistema urbano mondiale) e la conseguente moltiplicazione delle popolazioni (residenti e non), delle relazioni e delle funzioni che insistono e informano la vita urbana contemporanea. Non è quindi più sostenibile la tendenza al riduzionismo che per lungo tempo ha portato a considerare le comunità locali come sistemi isolati e chiusi, dove contano esclusivamente relazioni “endogene”.

Nel recente passato la madre casalinga era la depositaria dell'integrazione della famiglia nell'ambito locale, mentre passava attraverso il padre *bread-winner* la

più generale integrazione economica, politica e sociale: questo assetto è stato messo in discussione dalla più ampia e prolungata partecipazione delle donne al mercato del lavoro e dalla loro crescente mobilità spaziale, mentre l'istituzionalizzazione e welfarizzazione di una serie di servizi (la cura e l'educazione dei bambini, per esempio) hanno reso le famiglie sempre meno dipendenti dalle risorse un tempo garantite dai legami di vicinato. Nel contempo, i fattori di differenziazione sociale e de-standardizzazione dei comportamenti e delle biografie – con riferimento ad esempio alla moltiplicazione delle forme e dei tempi che il lavoro assume – si esprimono a livello urbano nel moltiplicarsi e nel diversificarsi dei repertori valoriali ed esperienziali degli abitanti e nella necessità di ridefinizione dei meccanismi di coesione e radicamento, tradizionalmente incentrati sull'omogeneità sociale e occupazionale della popolazione residente e su una sostanziale stabilità e coincidenza degli stili di vita.

La crescente eterogeneità sociale, l'esperienza quotidiana della mobilità e le possibilità di mantenere relazioni a distanza (grazie alle nuove tecnologie), hanno scardinato il modello di relazioni sociali basato sulla località, configurandone uno nuovo basato sulla dispersione a rete delle relazioni sociali. L'espansione del raggio d'azione degli individui e degli ambienti con cui essi vengono in contatto fa sì che oggi le relazioni sociali si sviluppino su diverse scale, a seconda di come le opportunità per la loro produzione e riproduzione emergono nel tempo e nello spazio. In modo molto evocativo, Wellman (2001) tratteggia un trend di lungo periodo in cui, a seguito delle innovazioni nel campo della mobilità e della comunicazione, le comunità di quartiere incentrate sui rapporti con vicini (*door to door*) e sulla frequentazione degli spazi pubblici hanno ceduto il passo a stili di vita più "privatizzati" e a rapporti tra persone residenti in luoghi diversi del sistema metropolitano (*place to place*). Più recentemente poi, con i nuovi dispositivi mobili di comunicazione, si assiste all'emergere di forme di connettività personale a distanza (*person to person*) che portano le interazioni a un grado di decontestualizzazione mai sperimentato.

1.3 La de-standardizzazione dei tempi sociali

La città contemporanea si caratterizza per la crescente de-sincronizzazione delle pratiche di organizzazione e gestione temporali. Con questo termine ci si riferisce alla tendenza a differenziare e rendere eterogenei gli stili e i valori di uso del tempo (Gershuny 2000; Colleoni 2004).

Manifestazioni di de-sincronizzazione sono evidenti nel superamento, nel settore della produzione e dei servizi, di modelli collettivi di comportamento temporale rigidi e fortemente uniformi, a favore di una maggiore articolazione degli schemi di orario, così come nella tendenza a collocare le attività

quotidiane in fasce orarie atipiche rispetto a quelle tradizionalmente deputate al loro svolgimento. Si tratta di una trasformazione di grande rilievo, se consideriamo che la città industriale era caratterizzata dalla standardizzazione dei tempi urbani e dall'estensione del tempo dominante della fabbrica. Nella città-fabbrica il tempo della produzione era supportato da quello dei servizi e delle relazioni familiari, al primo subordinati.

Sotto molti aspetti le nostre sono ancora città-fabbriche, ma di imprese e mestieri dai ritmi temporali sempre più destrutturati, de-sincronizzati; in breve, come spesso si dice, sempre più flessibili. Le trasformazioni del sistema produttivo (dal fordismo al post-fordismo), hanno favorito l'affermarsi di attività lavorative dai ritmi più frammentati e multiversi, fortemente connessi al tempo crescente di non lavoro di parte della popolazione e all'aumento del tempo libero che produce lavoro, ovvero che induce domanda di servizi di svago e ricreazione in orari atipici rispetto all'orario di lavoro standard. Una flessibilità che si diffonde dunque dal contesto della produzione a quello della distribuzione e dei servizi, coinvolgendo quote crescenti di lavoratori e consumatori, a quello più vasto della città e delle differenti popolazioni, residenti o temporanee, che la abitano.

Ne *La Metropoli e la vita dello Spirito* Simmel indicava nell'orologio il simbolo della vita urbana: feticcio temuto, nella sua tendenza uniformante, ma anche desiderato, nella sua capacità di offrire una norma e un ordine ai comportamenti sociali (e quindi integrazione sociale). Oggi si potrebbe indicare l'agenda come oggetto che rappresenta la vita degli uomini e delle donne metropolitane. Il coordinamento spazio-temporale della vita quotidiana è infatti tanto più complesso non solo, come già evidenziato, a causa della localizzazione dei servizi e delle funzioni su un territorio più ampio ma anche a seguito della crescente flessibilità lavorativa (frammentazione degli orari e moltiplicazione delle sedi di lavoro), della de-standardizzazione di molti aspetti dell'organizzazione sociale e della dispersione dei *network* sociali.

Si assiste ad un cedimento della prevedibilità di eventi un tempo fortemente cadenzati (l'entrata e l'uscita dal lavoro, gli orari del pranzo e della cena, l'esistenza di momenti e spazi distinti per l'interazione sociale e per il lavoro...) e ad una minore probabilità di incontri casuali e non programmati con gli appartenenti alla propria rete sociale. La conseguenza è che le persone sono forzate a negoziare i tempi e gli spazi di ritrovo con gli altri. Questa operazione di *bricolage* tra **tempi e spazi che non collimano più automaticamente**, ricade sulle spalle di ognuno e benché alcuni possono beneficiare di una maggiore autonomia organizzativa, la conseguenza generale è una sincronizzazione più difficoltosa, riguardando agende sempre più frammentate e individualizzate.

La rapida e ampia diffusione delle tecnologie portatili di comunicazione risponde appunto al bisogno di trovare dispositivi di organizzazione interpersonale integrati nell'esperienza stessa della mobilità, non potendo fare affidamento solo su mezzi statici e non condivisibili (l'agenda cartacea). Se ci si fa caso, una buona fetta delle comunicazioni scambiate giornalmente via telefono cellulare è costituita da segnalazioni del tipo “sto partendo adesso da...”, “sarò lì tra tot minuti...”, “guarda che non faccio in tempo a...”, a dimostrazione dell'incessante sforzo di armonizzare le attività, i movimenti e le presenze vis à vis con le persone con cui siamo in relazione.

La città dei tempi flessibili è anche il contesto in cui si annidano nuove forme di disuguaglianza temporale. La dislocazione delle rigidità temporali riflette oggi le nuove geografie del privilegio e della marginalità sociale. La città permanentemente attiva dei servizi 24h (serale, notturno o fine settimanale) si appoggia sulle basi, instabili, del lavoro de-regolamentato degli operatori del terziario dequalificato. Così come l'utilizzo funzionalmente intercambiabile degli spazi urbani si basa sull'equilibrio fragile delle interazioni, spesso conflittuali, esistenti tra le popolazioni e sulle prevaricazioni esercitate su quelle più deboli.

1.4 Gestire la complessità urbana

Le trasformazioni degli ultimi decenni hanno dunque modificato profondamente l'assetto e la morfologia delle città. Le dinamiche dello sviluppo metropolitano e nuovi fattori di differenziazione a livello sociale e spazio-temporale delineano inedite disuguaglianze connesse alla gestione della complessità e frammentazione insita alla vita urbana, con conseguenze in termini di benessere, qualità della vita e piena e attiva partecipazione sociale.

Nella seconda metà del XX secolo la struttura spaziale dei sistemi urbani è profondamente mutata, come risultato delle innovazioni tecnologiche, della crescita dei livelli di benessere e dei cambiamenti negli stili di vita e nell'organizzazione delle famiglie. La complessità intrinseca alla città contemporanea riguarda sia l'organizzazione urbana nel suo funzionamento routinario (a livello di vita quotidiana delle persone che abitano la città e di funzioni, servizi, risorse necessarie a sostenere la vita quotidiana), sia i grandi processi di cambiamento e di trasformazione del sistema socio-territoriale (l'uso del suolo e l'allocatione delle funzioni metropolitane, l'articolazione del sistema dei trasporti e della rete dei servizi pubblici e privati, i processi di rinnovo e sviluppo urbano). La frammentazione si esprime nel moltiplicarsi di fratture spazio-temporali che segmentano e allontanano gli individui e i gruppi sociali che vivono la città, i luoghi e le attività che la costituiscono e le relazioni tra persone, luoghi e attività.

Come ci ricorda Nuvolati (2007 pag. 17), le nuove condizioni di frammentazione e di crescente complessità della città contemporanea portano a “situazioni più o meno patologiche di incertezza, scarsa trasparenza, inadeguatezza – sia dal punto di vista del sistema nel suo complesso sia da parte dei singoli attori – che rendono meno agevole la mobilità spaziale degli utenti, che allungano i tempi di accesso-fruizione dei servizi, che generano nuove forme di esclusione [...]”. Questi vincoli all’accesso e alla fruizione possono essere analizzati facendo riferimento ad un insieme composito di fattori e concause, che rimandano a forme di disuguaglianza sociale sia classiche (reddito, livello culturale, età, genere...), che inedite (sovranità nell’uso del tempo, capitale di mobilità, residenzialità...), come pure alle caratteristiche del sistema infrastrutturale e di trasporto e all’organizzazione e allocazione spazio-temporale delle attività.

2. Definire l'accessibilità urbana

Quello di accessibilità è un concetto molto usato ma di difficile definizione. La bandiera dell'accessibilità è infatti spesso sventolata nelle dichiarazioni di principio, mentre è raramente usata nella definizione e valutazione di politiche urbane concrete. Questo iato tra retoriche e pratiche discende senza dubbio dalla difficoltà a definire l'accessibilità in termini empirici e misurabili, quello che in ambito metodologico si definisce "operazionalizzazione di un concetto". Il concetto di accessibilità è utilizzato da tempo in economia urbana e soprattutto nelle scienze trasportistiche, ambiti dove il dibattito sul tema è certamente più avanzato e nel quale sono state formulate le definizioni più note di accessibilità. Negli ultimi anni, tuttavia, in relazione al crescente interesse pubblico e scientifico per le nuove forme socio-spaziali dell'esclusione sociale, la questione dell'accessibilità ha prevaricato i confini di queste discipline, raccogliendo sempre più attenzione anche da parte di ricercatori (sociologi, geografi, antropologi...), che si occupano di città e territorio a partire da concezioni meno tecniciste e *project-oriented*. Questo nuovo interesse, che ha portato ad un ampliamento della natura già complessa e multi-dimensionale del concetto di accessibilità, è certamente da salutare positivamente, anche se mancano ancora validi tentativi di sistematizzazione delle diverse definizioni proposte e utilizzate nelle ricerche.

Non è obiettivo del saggio proporre una rassegna delle definizioni e delle misure di accessibilità (si vedano a questo proposito Handy e Niemeier 1997; Kwan 1998; Ocelli 1999), è tuttavia necessario confrontarsi con alcuni nodi problematici. Proprio per le difficoltà di definizione e considerata la sua natura multidimensionale, è importante stabilire a cosa intendiamo riferirci con il termine, chiarendoci innanzitutto accessibilità a cosa e da parte di chi.

2.1 Accessibilità a cosa?

Tradizionalmente la risposta a questa prima domanda è stata una e scontata: accessibilità ai **luoghi**. È ai luoghi della città (quartieri, complessi edilizi, spazi pubblici, singoli edifici...), alle loro caratteristiche morfologiche e alle difficoltà incontrate nel raggiungerli che ci si è riferiti solitamente ragionando di accessibilità. Con accessibilità ad un luogo (*place accessibility*) si intende la facilità con cui è possibile raggiungere un determinato sito geografico, considerate da una parte la struttura delle infrastrutture di connessione di cui gode la località (strade, parcheggi, presenza di punti di ingresso alle reti di trasporto pubblico...) e dall'altra le barriere o fratture spaziali che segnano il tessuto morfologico del e intorno al luogo.

L'accessibilità ad un luogo non è misurabile facendo riferimento solo alle caratteristiche di quel determinato sito, variando con il variare del luogo da cui si accede (origine); inoltre, un luogo di destinazione può essere a sua volta base di partenza verso ulteriori destinazioni e quindi occorre considerare non solo la facilità di raggiungere un sito (in entrata) ma anche quella di abbandonarlo (in uscita). A questo proposito, Ingram (1971) distingue due forme di accessibilità ai luoghi: l'accessibilità relativa (il grado di connessione tra due punti appartenenti alla stessa superficie) e l'accessibilità integrale (il grado di connessione tra un punto e tutti i punti appartenenti alla stessa superficie). Seguendo questa impostazione possono essere calcolate non solo misure aggregate di accessibilità origine-destinazione (che solitamente prendono come punto di origine la zona di residenza), ma anche misure di accessibilità di un luogo al sistema urbano nel suo insieme (ad esempio quelle connesse all'impedenza dei trasporti, in termini di tempo o denaro necessari per spostarsi e raggiungere certe località).

La concezione luogo-centrica è stata via via messa in discussione, tanto che oggi l'attenzione si è spostata dai luoghi alle **attività**, sulla base della considerazione che le persone sono spinte a voler raggiungere certi luoghi dalla necessità o dal desiderio di espletare certe attività. Non si tratta di rivendicare una visione a-spaziale dell'accessibilità – le attività e le opportunità sociali a cui si può accedere sono comunque inscritte nello spazio della città – ma di emanciparsi da una concezione che finisce per concentrarsi esclusivamente sul segmento manifesto dell'accessibilità – raggiungere un luogo – ignorando le motivazioni che precedono e le conseguenze che discendono da quella azione. Riferirsi alle attività permette inoltre di considerare il ruolo che le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione a distanza, ormai pervasivamente presenti nelle nostre vite, sono in grado di esercitare nelle dinamiche di accesso al e nell'ambiente urbano.

Lo spettro di attività che devono essere considerate nelle analisi sull'accessibilità è ampio e mutevole; come vedremo in seguito, esso ricomprende non solo beni e servizi, ma anche le interazioni personali che prendono corpo nei luoghi e che disegnano nel tessuto della città una fitta rete di relazioni sociali. L'approccio all'accessibilità *activity-based* individua diversi tipi di attività, classificate a seconda del tipo di bisogno soddisfatto (fisiologico, lavorativo, istituzionale, obbligazioni personali, relazionale, *leisure* e tempo libero...). Le misure cumulative che derivano da questo approccio consistono in una valutazione del numero o proporzione di attività accessibili a una certa distanza o tempo (misure isocrone) di spostamento da una data località. Queste misure dell'accessibilità localmente disponibile sono molto importanti nella valutazione delle disuguaglianze territoriali interne alla città e permettono di avere un'idea del grado di scelta tra diverse attività a disposizione degli abitanti di un certo territorio.

Mettere al centro le attività significa inoltre introdurre nelle misure di accessibilità una valutazione della capacità di attrazione esercitata dalla quantità e dalla qualità delle attività localmente disponibili. In questo senso le misure gravitazionali di accessibilità, formulate per primo da Hansen (1959), si concentrano sugli attrattori o magneti urbani, assegnando dei pesi differenziati alle attività presenti in territorio sulla base della loro attrattività e al netto dei costi materiali e immateriali (tempo, denaro...) che bisogna sostenere per raggiungerle.

2.2 Accessibilità di chi?

Oltre ad un oggetto a cui accedere, il concetto di accessibilità presuppone un soggetto agente: colui/colei che accede. Un luogo o un'attività possono essere valutati più o meno accessibili solo facendo riferimento all'esperienza (concreta o anche solo potenziale), di definiti attori sociali. Sono gli attori sociali – individui, famiglie, gruppi sociali, dei quali ci occupiamo specificatamente in questo saggio, ma anche organizzazioni collettive come le imprese – a sperimentare maggiori o minori difficoltà di accesso alle risorse materiali e immateriali (servizi, beni, relazioni) offerte dalla città. Ed è analizzando il loro processo di appropriazione alle risorse che possiamo in ultima analisi valutare il grado di accessibilità di un luogo, di un'attività, di una opportunità sociale.

Individui, famiglie e gruppi sociali risiedono in aree differenti del sistema urbano per ragioni di stratificazione o segregazione socio-spaziale (e quindi accedono da diverse origini alle stesse destinazioni e godono di un differente grado di accessibilità integrale alla città); hanno bisogni e stili di vita differenziati (e quindi sono interessati a differenti attività e destinazioni); sono influenzati da diversi vincoli di organizzazione (si pensi ad esempio a vincoli spazio-temporali legati all'ingresso e all'uscita dal lavoro, che variano a seconda del grado di flessibilità lavorativa del soggetto); possono infine contare su risorse differenti (in termini di risorse economiche, competenze e abilità...).

Le misure di accessibilità individuale (chiamate anche disaggregate) tengono conto di queste variabili e sono quindi più sensibili di quelle basate sul luogo, poiché non presuppongono a priori che tutti gli individui che risiedono in una determinata zona (o quartiere) condividono lo stesso grado o gli stessi vincoli di accessibilità. Essendo misurato a livello individuale, il grado di accessibilità è valutabile separatamente per scopo dello spostamento, mezzo di trasporto utilizzato, caratteristiche socio-economiche di individui e famiglie e risorse a loro disposizione (di tempo, economiche, culturali, di mobilità), loro specifici bisogni e preferenze. Tramite misure disaggregate di questo tipo, Kwan (1998) dimostra ad esempio che uomini e donne adulti appartenenti allo stesso nucleo familiare sperimentano nella vita quotidiana livelli diseguali di accessibilità alle opportunità presenti nello spazio della città.

2.3 I vincoli spazio-temporali

Se l'attenzione si sposta dall'accesso ad un luogo alla connessione tra luoghi e attività, un'ulteriore elemento da considerare sono i **tragitti**, ovvero i flussi di persone (ma possono essere presi come unità di analisi anche artefatti umani, sia materiali, quali i veicoli, sia immateriali, quali le informazioni) che connettono i luoghi e le attività tra loro.

Seguendo Vilhelmson (1999) i tragitti possono essere classificati in due categorie, a seconda del loro grado di flessibilità rispetto al tempo e allo spazio. I tragitti "obbligati" sono quelli volti a raggiungere attività dove sia il tempo che la locazione geografica sono fisse e non possono essere cambiate facilmente (ad esempio gli spostamenti per la scuola o il lavoro). I tragitti "non obbligati" si riferiscono a spostamenti nei quali il tempo è flessibile e anche la destinazione può variare. Molte attività di *leisure* (svago e tempo libero) appartengono a questa categoria. Un gruppo intermedio è costituito da spostamenti nei quali il tempo è più o meno definito ma la destinazione cambia o tragitti in cui la destinazione è definita ma il quando può variare.

I tragitti possono essere analizzati tramite l'approccio *activity-based*, distinguendo tra spostamenti mono o multiscopo, sapendo che quest'ultimi sono la norma nella vita reale delle persone. Questa visione strumentale della mobilità è peraltro messa in discussione dalla corrente di studiosi (Urry 2007; Bauman 2001) che sottolineano come la mobilità sia diventata un valore di per sé nella società contemporanea, che viene perseguito anche indipendentemente dalla necessità di soddisfare scopi specifici.

In ogni caso, l'attenzione ai tragitti, porta la riflessione sull'accessibilità ad occuparsi di un'ulteriore dimensione: quella temporale. Il raggiungimento di luoghi e lo svolgimento di attività infatti implica spesso uno spostamento, che viene compiuto nello **spazio** e nel **tempo**. La quotidianità di molti di noi si sviluppa attraverso una costante attività di coordinamento e programmazione, nello sforzo di raggiungere *certi luoghi in certi orari*. Occorre dunque capire come gli spazi e i tempi della città delineano diversi vincoli spazio-temporali – vincoli spaziali all'uso del tempo e vincoli temporali al movimento nello spazio – all'accesso alle opportunità e alle attività che compongono una data società, influenzano la partecipazione delle persone alla vita sociale e la loro possibilità di appartenere a determinate categorie sociali.

La nozione di *spazio di azione*, ossia di un ambito spazio-temporale disponibile a un individuo in relazione alla sua partecipazione alle diverse attività e ai condizionamenti di vario tipo che lo possono limitare, è stata introdotta dalla *time-geography*. Il profilo spazio-temporale è diverso da individuo a individuo, perché differenti sono l'intensità della sua partecipazione alle attività e i condizionamenti familiari, economici e informativi che la possono limitare. Non solo: anche per un medesimo individuo, il profilo temporale può

modificarsi nel corso del tempo in relazione a cambiamenti della sua posizione nel ciclo di vita familiare e della localizzazione del luogo di residenza o del lavoro e in relazione a mutamenti negli stili di vita e all'introduzione di nuove tecnologie di comunicazione che ne consentono l'estensibilità spazio-temporale.

Hagestrand (1970) ha proposto una distinzione tra tre macro-categorie di vincoli spazio-temporali – vincoli di capacità, di autorità e di associazione – che nell'insieme determinano considerevoli limitazioni all'uso e controllo del tempo (la sovranità temporale) da parte delle persone e all'allocazione delle loro attività quotidiane nello spazio della città. I vincoli di capacità (*capability*) includono limitazioni dovute alle diverse capacità biologiche personali (handicap, età...), alle caratteristiche degli strumenti che le persone hanno a disposizione e alle loro abilità nell'uso degli stessi. I vincoli d'autorità comprendono restrizioni che derivano dal dominio di una certa autorità, in termini temporali (quando possono/devono svolgersi certe attività) o spaziali (al movimento o alla stanzialità in determinati luoghi). Esempi di vincoli di autorità sono gli orari e la localizzazione di impiego per i lavoratori dipendenti o per gli studenti, oppure gli orari di apertura e le modalità di accesso ai servizi o alla rete del trasporto pubblico. I vincoli di associazione (*coupling*) riguardano tutte quelle obbligazioni che richiedono agli individui di associarsi in un certo luogo e in un certo momento per comporre insieme cooperativi e coordinati. Essi sono definiti dal dove, il quando e dalla durata temporale delle interazioni in co-presenza con altre persone, al fine di portare avanti relazioni sociali a fini produttivi, di consumo, di scambio, apprendimento o altro.

Attraverso l'uso di applicativi geo-informazionali (GIS), Djist e Kwan (2005) applicano la proposta di Hagestrand agli studi sull'accessibilità, evidenziando la rilevanza della configurazione spaziale delle risorse urbane sulle scelte individuali. Gli autori concepiscono l'accessibilità come lo scenario geografico o il numero di opportunità che gli individui possono raggiungere dati gli attributi spazio-temporali delle loro attività quotidiane e l'esistenza di basi, ovvero attività spazialmente e/o temporalmente fisse (la casa, il lavoro, la scuola...), tra le quali le persone si muovono. Le basi sono attività in un certo senso dominanti, agendo come “ganci” intorno a cui si struttura l'organizzazione delle altre attività quotidiane.

2.4 Co-presenza e reti sociali

Molte definizioni e ricerche sull'accessibilità si concentrano esclusivamente sull'accesso ai servizi, omettendo di valutare il ruolo che le relazioni sociali occupano nei comportamenti di mobilità e nelle difficoltà di accesso che le persone sperimentano quotidianamente. L'analisi dei vincoli spazio-temporali di associazione suggerisce tuttavia di intendere l'accessibilità non solo in

relazione a predefiniti beni e servizi localizzati in pre-determinate località o destinazioni (ospedali, negozi, luoghi di lavoro, uffici postali, scuole, banche...), ma anche relativamente al mantenimento delle reti sociali personali e all'accesso a quelle occasioni di co-presenza ritenute "normali" (desiderate o necessarie) dalle persone e dalla società in cui le persone vivono. La risposta alla prima domanda che abbiamo posto – accessibilità a cosa? – si va dunque ampliando ulteriormente dalle attività alle **relazioni**.

Nonostante la diffusione degli strumenti di comunicazione che permettono di ampliare le possibilità di interazione a distanza, l'importanza dei momenti di co-presenza tra le persone e interazione diretta vis a vis non viene meno nella società contemporanea. Anzi, come messo in luce da una ormai ampia letteratura (Boden e Molotch 1994; Vicari 2004), le interazioni di co-presenza permettono una maggiore densità dello scambio rispetto alle interazioni a distanza e sono dunque preferite e talvolta necessarie per raggiungere certi obiettivi, individuali e delle organizzazioni sociali. Questa densità è data da una possibilità di comunicazione più ricca e complessa, che coinvolge non solo le parole ma anche la comunicazione non verbale (le espressioni, gli sguardi, i gesti, l'intonazione della voce, le pause e i silenzi) e che permette di generare maggiore fiducia e coinvolgimento tra gli interlocutori.

Urry (2002) ha proposto la seguente classificazione di vincoli di co-presenza:

- 1) obblighi legali, economici o familiari che riguardano gli individui o i gruppi: dover andare al lavoro, dover prendere parte a eventi o incontri familiari (matrimoni, feste, funerali...), dover rispondere ad obblighi legali, dover visitare un'istituzione pubblica (tribunale, scuola, ospedale...);
- 2) obblighi sociali: incontrare vis a vis specifiche persone, intenzionalmente o nello svolgimento di altri obblighi, e comunicare con loro nel corso di conversazioni dense e multi-dimensionali che sviluppano relazioni di fiducia;
- 3) obblighi temporali: passare dei momenti di tempo significativi con la famiglia, il partner, gli amici;
- 4) obblighi di luogo: avere esperienza diretta di un luogo o di una tipologia di luoghi, ad esempio passeggiando in una città, visitando un particolare edificio, recandosi al mare;
- 5) obblighi di fruizione diretta: prendere parte ad un evento "live" e non "mediato" (eventi politici, concerti, teatro, evento sportivo, celebrazioni...);
- 6) obblighi da interazione con oggetti: firmare dei contratti, lavorare su o visionare determinati oggetti e tecnologie che hanno una specifica collocazione.

Si è già fatto accenno nell'introduzione alle trasformazioni che hanno reso le reti sociali più diffuse rispetto al passato, meno coerenti al proprio interno (ovvero costituite da individui che solo in piccola parte condividono appartenenze multiple), e con una bassa sovrapposizione spaziale. Da ciò discende che la realizzazione di situazioni di co-presenza richieda maggiore mobilità e maggiore sforzo organizzativo che in passato. Considerare la forma a rete e la dispersione della vita sociale attuale rende la nozione di accessibilità più complessa e meno incardinata solo alla dimensione locale.

2.5 La centralità del soggetto: scelte e percezioni

Un ultimo nodo che l'analisi dell'accessibilità deve considerare riguarda la centralità dei soggetti. Abbiamo già evidenziato come il concetto di accessibilità debba far riferimento a definiti attori sociali che sperimentano maggiori o minori difficoltà di accesso alle risorse e opportunità offerte dalla città. Le maggiori o minori difficoltà di accesso sono influenzate dalle caratteristiche dei soggetti (età, posizione socio-economica, ciclo di vita, disabilità...), in termini di bisogni e di risorse che da queste discendono e dalla posizione che essi occupano nella matrice spazio-temporale urbana (con riferimento alle relazioni tra quartiere di residenza, luogo e tempi di lavoro, luoghi e tempi delle attività per la riproduzione sociale e familiare, accesso a modi e occasioni di mobilità).

L'esistenza di questi vincoli di natura strutturale non deve però far dimenticare che nel rapportarsi all'ambiente urbano e nell'appropriarsi delle risorse offerte da quest'ultimo le persone esercitano sempre delle **scelte**. Scelte che riguardano la selezione delle attività da compiere, ma che sono relative anche al come mettere in pratica le attività selezionate (ad esempio con riferimento al mezzo di trasporto da utilizzare o con chi svolgere una certa attività).

Riconoscere ai soggetti questa capacità di agire e scegliere (quella che Giddens chiama *agency*) è un punto irrinunciabile per una teoria realista dell'accessibilità. Quotidianamente gli attori formulano calcoli e valutazioni relative alla propria condizione, esercitando una riflessività che gli permette di ridefinire i propri stessi interessi e di selezionare, almeno entro certi limiti, i vincoli e le opportunità di cui tenere conto nelle proprie strategie. L'*agency* consiste appunto nel vedere di fronte a sé possibilità finite ma multiple e nello scegliere, sulla base di un ragionamento, quali di queste possibilità perseguire e quali no.

A questo proposito un team di sociologi inglesi, che si occupano da tempo del rapporto tra città, organizzazione sociale e vita quotidiana delle persone, ha proposto una definizione di accessibilità che permette di esplicitare la rilevanza

della dimensione soggettiva e organizzativa nel processo di accesso e appropriazione alle risorse urbane. Secondo Cass, Shove e Urry (2005 pag. 543), l'accessibilità rappresenta la diversa abilità/possibilità che individui e gruppi sociali hanno di contrattare a proprio favore i tempi e gli spazi della città, in modo da compiere le pratiche e mantenere le relazioni che essi ritengono significative per la propria vita sociale.

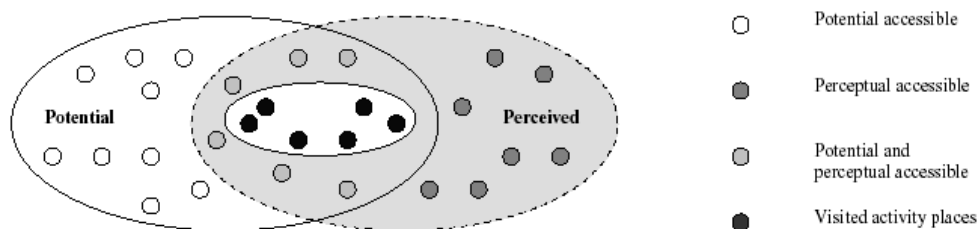
Quello che questa definizione ci dice è che non basta considerare i vincoli strutturali all'accessibilità (ambientali, spazio-temporali, di risorse a disposizione per l'azione), ma bisogna sempre analizzare come quell'insieme di vincoli si relaziona con le capacità individuali (e famigliari) di organizzare le scelte in un corso di azioni coerenti e gestibili. Ad esempio, considerando il proprio stile di vita, le proprie preferenze e i propri bisogni, un soggetto può valutare poco soddisfacente la possibilità di raggiungere agevolmente un'alta proporzione di luoghi della città (stile di vita ad alta mobilità) e favorire invece la possibilità di accedere ad un insieme di attività più ristretto ma spazialmente concentrato (stile di vita a minore mobilità). Ancora, un pendolare potrebbe preferire una maggiore conciliazione tra gli orari del proprio lavoro e quelli dei servizi, piuttosto che una riduzione della distanza che ogni giorno deve coprire tra la propria abitazione e il luogo di lavoro.

In altre parole, ciò che conta in ultima analisi è la capacità che i cittadini hanno di accedere, nelle forme e nei modi che ritengono opportuni, al repertorio di attività, relazioni, valori e beni rispondente alle proprie aspettative e ai propri stili di vita. La dimensione soggettiva sfugge alle misure standardizzate e quantitative di accessibilità, mentre può essere colta e analizzata con strumenti qualitativi integrati con tecniche di rilevazione GIS (*Geographic Information System*), che permettono di indagare il rapporto tra accessibilità e comportamenti quotidiani.

Questi strumenti permettono anche di indagare la **dimensione cognitiva e percettiva** dell'accessibilità. Essa si riferisce al fatto che lo spazio di azione degli individui non può essere inteso semplicemente come spazio di movimento o raggio di azione – opportunità raggiungibili dati certi vincoli spazio-temporali e date le preferenze e le necessità degli attori – ma come mappa mentale che le persone hanno della città e delle opportunità che essa offre, e che fa sì che luoghi accessibili dal punto di vista spazio-temporale non necessariamente rientrino nei repertori di azione dei soggetti. Percezioni di inaccessibilità a determinate destinazioni possono essere indotte dalla mancanza di informazioni e dalla presenza di cesure urbanistiche – come ferrovie, ponti, cavalcavia, strade a rapida percorrenza – o confini simbolici, che rimandano a differenze sociali oppure al grado di sicurezza delle aree che compongono la città.

A questo proposito Dijst (Dijst e Vidakovic 1997) individua tre differenti spazi di azione degli individui (fig. 1): quello potenziale, che corrisponde a quei beni, servizi, attività e relazioni accessibili dal punto di vista spazio-temporale; lo spazio d'azione percepito, che riguarda le opportunità che sono accessibili dal punto di vista percettivo; infine, nell'intersezione tra spazio di azione potenziale e percepito troviamo lo spazio di azione effettivo, che comprende le opportunità di cui una persona ha effettivamente fruito in un periodo temporale dato.

Fig.1 Relazione tra spazio di azione potenziale, percepito ed effettivo



Fonte: Dijst e Vidakovic 1997

A questo schema, e in particolare all'idea di accessibilità come proprietà emergente tra spazio d'azione potenziale e percepito, si può accostare il concetto di *motilità*, che riguarda la capacità/possibilità degli individui di trasformare in comportamenti reali il potenziale di movimento di cui dispongono (Kauffman, Bergman e Joye 2004). Date le possibilità di mobilità possedute dall'attore, Kauffman indica tre fattori che influenzano la motilità:

- 1) l'accesso: le condizioni di utilizzo delle diverse opzioni di mobilità disponibili, ovvero i vincoli contestuali del servizio (quali prezzi, orari, localizzazione...) che si frappongono tra le persone e i mezzi e le occasioni di mobilità;
- 2) le competenze: le abilità necessarie all'uso delle opzioni di mobilità disponibili, ovvero il *savoir-fair* dell'attore in termini di conoscenza acquisita e capacità di organizzare e programmare le attività (cercare informazioni, capacità di adattamento a cambiamenti di breve termine...);
- 3) l'appropriazione cognitiva: la valutazione da parte dell'attore delle opzioni realmente disponibili per i propri progetti e l'appropriazione di una scelta particolare. L'appropriazione cognitiva rimanda alle strategie, i valori, le rappresentazioni e le abitudini, ed è influenzata dalla assimilazione degli standard e dei valori prevalenti nella società.

In conclusione, il riferimento agli attori consente di descrivere l'accessibilità non solo come possibilità di raggiungere più opportunità quanto come capacità di accedere, dato lo spazio di azione, reale o potenziale, dei soggetti, a quelle più significative nelle reti di appartenenza sociale degli stessi.

3. Accessibilità ed esclusione

Il dibattito sull'esclusione sociale è andato progressivamente consolidando una concezione complessa di deprivazione che si è avvalsa, da un lato, dei risultati degli studi sulle reti sociali e il capitale sociale, dall'altro, dell'approccio dinamico e relazionale al tema delle disuguaglianze proposto da Sen (1993). La letteratura sulle reti sociali e il capitale sociale, che documenta l'utilità delle risorse a cui i soggetti hanno accesso in quanto membri di strutture relazionali, ha contribuito a porre l'attenzione sulle disuguaglianze di natura non solo socio-economica, ma anche relazionale (isolamento individuale e povertà delle reti sociali in cui si è inseriti), che si manifestano in una limitata capacità di partecipazione ai vari livelli di articolazione della società. La concettualizzazione di Sen ha invece contribuito a spostare l'attenzione dalla qualità e quantità delle *commodities* (beni e servizi) a disposizione degli attori sociali al processo con cui essi se ne possono appropriare, attraverso l'azione esercitata dalle conoscenze, abilità e pratiche effettivamente messe in atto (*functionings*) e dal grado di libertà di scelta fra le alternative possibili (*capabilities*).

Dovrebbe risultare evidente da quanto esposto finora che la riflessione sull'accessibilità, ossia per l'appunto sul processo di appropriazione da parte di individui e gruppi sociali delle risorse materiali e immateriali (beni, servizi, relazioni) in una data società urbana, presenta forti nessi e può dare un contributo importante allo studio dell'esclusione sociale. La natura processuale e dinamica del concetto di accessibilità è in grado di evidenziare l'interazione e il potenziamento reciproco fra singole condizioni di vulnerabilità che si manifestano nelle diverse sfere sociali e spaziali.

Ricerche recenti e reiterate nel tempo sulla pragmatica urbana – che attiene sostanzialmente all'allocazione geografica delle pratiche e delle attività quotidiane – nei casi di Roma e Lecce evidenziano il nesso tra esclusione sociale e stile di fruizione della città, con particolare riferimento al grado di appropriatezza nell'utilizzo delle varie scale territoriali in cui è organizzata la città (Bonaiuto e Bonnes 2002). Vengono delineati profili diversi sia per caratteristiche socio-demografiche degli abitanti sia per specifiche combinazioni d'utilizzo della città, in un continuum che va da confinamento/uso mono-luogo a integrazione/uso multi-luogo.

Il gruppo dei "confinati", composto prevalentemente da anziani e da casalinghe di livello sociale medio-basso, si caratterizza per un uso esclusivo dell'ambiente residenziale, ristretto per lo più alle attività quotidiane di approvvigionamento e all'uso privato dell'abitazione. Gli "evasivi", per lo più giovani fuori dal mercato del lavoro e con scarse credenziali educative, si

caratterizzano invece per un uso cosiddetto “evasivo a-specifico” (passeggiare, passare il tempo...) del quartiere e del centro città. Alla ristretta gamma di attività propria di questi due gruppi si contrappone l’articolato sistema d’uso di coloro che vivono la città come un insieme integrato di luoghi, in cui le attività svolte in quartiere di residenza si combinano con quelle esperite altrove (il centro per il consumo culturale e specifiche attività ricreative; la periferia per le aree verdi) grazie alla mobilità tra scale e ambiti sociali differenti e alla capacità di selezionare le diverse opportunità presenti nel sistema urbano.

Riscontrare una scarsa accessibilità e appropriatezza d’uso da parte di individui o gruppi sociali ai luoghi o alle attività che possono essere considerate *mainstreaming* (nel senso di normali, comuni, necessarie) in una società, pone inevitabilmente una questione di equità e di integrazione sociale, poiché chi sperimenta un accesso limitato a quelle attività si trova in una condizione oggettiva, oltre che di svantaggio, di esclusione sociale. Ne discende che aumentare il grado complessivo di accessibilità in quella società presuppone il miglioramento delle condizioni di accesso per quei gruppi e soggetti che sperimentano le maggiori difficoltà.

Pur derivando da valutazioni relative a processi di appropriazione che sono necessariamente differenziati e soggettivi, l’accessibilità è una proprietà dell’organizzazione socio-spaziale degli insediamenti urbani che qualifica la società locale nel suo complesso e ne definisce il grado di equità sociale e la qualità della vita per i suoi membri (AA.VV. 2006; Cass, Shove e Urry 2003; Farrington 2007). L’esclusione socio-spaziale riguarda infatti il differente potenziale che si realizza nel rapporto tra oggettivo sistema di risorse presenti nel territorio, accessibilità alle stesse, preferenze, valori e bisogni sulla base dei quali gli individui compiono le loro scelte. Riprendendo quanto emerso nel capitolo precedente, nel valutare questo rapporto dobbiamo considerare l’azione congiunta dei seguenti elementi:

- 1) organizzazione spaziale e temporale della società, che attiene alla distribuzione spaziale delle basi di partenza e delle destinazioni potenziali e all’organizzazione dei tempi e degli orari delle attività che vi si svolgono e che insieme influenzano le possibilità di coordinamento, sincronizzazione e combinazione delle attività;
- 2) componente infrastrutturale, che influenza la facilità con cui le destinazioni potenziali possono essere raggiunte;
- 3) pratiche e obblighi sociali, che impongono co-presenza e bisogno di mobilità;
- 4) componente individuale, che rimanda alle dinamiche della stratificazione sociale, alla capacità di *agency* dei soggetti, alla dimensione cognitiva e percettiva.

3.1 Accessibilità, mobilità, disuguaglianze

Nella società urbana contemporanea la mobilità rappresenta certamente un'irrinunciabile condizione di accesso ai beni e servizi e per la gestione delle varie attività della vita quotidiana. Secondo Bauman, la libertà di movimento (sia reale che virtuale) è un tratto tipico della contemporaneità strettamente connesso alle trasformazioni socio-economiche e culturali indotte dalla globalizzazione e che si impone come imperativo sociale e nella vita quotidiana degli individui. Essa finirebbe così per costituire un nuovo criterio di stratificazione e polarizzazione, che distingue fra chi ottiene mezzi e occasioni di facile mobilità e chi, invece, resta intrappolato in luoghi sempre più marginali. “Gli effetti indotti dalla nuova condizione creano radicali disuguaglianze. Alcuni di noi diventano «globali» nel senso vero e pieno del termine, altri sono inchiodati alla propria «località» – una condizione per nulla piacevole, né sopportabile in un mondo nel quale i «globali» danno il la e fissano le regole del gioco della vita” (Bauman 2001, pag. 5).

Dal percorso di riflessione condotto finora abbiamo tuttavia appreso che, almeno a livello urbano, quello di accessibilità è un processo complesso, che non corrisponde tanto e solo alla possibilità di raggiungere più opportunità, quanto alla capacità di accedere, nelle forme e nei modi desiderati, al repertorio di attività, valori e beni rispondente alle proprie aspettative. Questo approccio ci permette di non cadere nella trappola di credere che fra accessibilità e mobilità esista una relazione semplice, di proporzione diretta: più sono in grado di spostarmi, più accedo. Benché nella società contemporanea implichi necessariamente qualche livello di mobilità, il concetto di accessibilità non corrisponde infatti *tout court* alla facilità con cui gli individui si muovono nella città. Alti livelli di mobilità possono nascondere una **mobilità imposta**, subita dagli individui nei tempi e nei modi e che rischia di tradursi, più che nell'incremento delle opportunità a disposizione, in costi sia a livello individuale (il costo economico per il carburante o l'utilizzo dei mezzi di trasporto, ma anche il costo in termini di tempo sottratto ad altri usi), sia collettivo (pensiamo alla qualità della vita e dell'aria delle nostre città). In altri termini, non solo l'assenza ma anche l'eccesso di mobilità può essere preclusivo ad una piena partecipazione alla vita della città.

È bene preferire il termine **capitale di mobilità** (Kauffman, Bergman e Joye 2004) a quello di mobilità *tout court* poiché esso è più adatto a tener conto del sistema delle risorse di accesso e dei vincoli che ne ostacolano l'utilizzo. Ponendosi come possibile estensione del concetto classico di capitale (fisico, economico, culturale e sociale), il concetto di capitale di mobilità consente di porre attenzione alla mobilità come risorsa per l'azione, a disposizione degli individui per raggiungere i propri fini. In questo senso, non conta solo quanto un individuo è in grado di muoversi ma anche quanto la sua capacità di movimento è adeguata ai propri bisogni e desideri.

Inoltre, al pari delle altre forme di capitale, il capitale di mobilità è distribuito in modo differenziato tra individui e gruppi sociali e si pone quindi come un potenziale fattore di disuguaglianza. Siamo abituati a pensare alla mobilità come all'azione necessaria per raggiungere un punto dello spazio a partire da un altro. Vista in tal senso, essa si connota come una dimensione neutrale dei comportamenti. In realtà, muoversi richiede risorse e capacità, a loro volta incrementate dalla possibilità di essere mobili, laddove ciò interferisce con le opportunità di accesso alle risorse e di più generale integrazione sociale.

Ebbene, una prima forma di esclusione socio-spaziale è associata ad uno scarso capitale di mobilità. È immediatamente comprensibile che limitazioni negli spostamenti, riducendo il raggio d'azione, precludono la possibilità di appropriarsi delle opportunità urbane, specie di quelle rare (come un museo, un ospedale, un evento pubblico) o comunque non agganciate alla prossimità (un grande centro commerciale). Molte ricerche hanno anche documentato l'associazione positiva che esiste tra difficoltà di spostamento (con riferimento alla possibilità ma anche alla qualità della mobilità) e difficoltà di accesso ad una risorsa fondamentale per le *chance* di vita: l'impiego.

La differente disponibilità di capitale di mobilità tra individui e gruppi sociali rimanda a forme definitive o temporanee di inabilità di movimento (anziani, portatori di handicap, donne incinte), alla minore libertà di movimento (bambini, mobilità notturna delle donne...), infine ai fattori classici di differenziazione sociale ed economica. Se è vero che fra le classi di reddito le differenze di mobilità sono sempre più contenute, in termini sia di possesso di autovetture, sia di tempo dedicato agli spostamenti, differenze rilevanti si continuano a riscontrare in relazione alla quota di reddito impiegata nella mobilità (in particolare con mezzi privati), alla qualità degli spostamenti (confort, mezzi impiegati e sicurezza) e alle possibilità di scelta tra mezzi alternativi. Occorre poi tener conto che muoversi richiede oggi competenze maggiori che in passato. Ad esempio, la diffusione dei voli *low cost* favorisce sicuramente l'accessibilità di questo mezzo di trasporto veloce ad ampie fasce della popolazione; tuttavia questi servizi vanno cercati e prenotati on line, il che richiede il possesso di un pc, il saperlo usare e fare ricerche via internet, infine una carta di credito per pagare la transazione. Ancora, le infrastrutture per la mobilità – cresciute per quantità e varietà – formano ormai un sistema complesso e articolato, che integra mezzi diversi, in cui l'orientamento e la selezione dell'opzione più confacente alle proprie esigenze sono spesso condizionate da conoscenze pregresse del territorio, delle interconnessioni e della rete dei trasporti nel suo insieme, da competenze linguistiche e organizzative.

La seconda forma di esclusione socio-spaziale è forse meno intuitiva. Essa si concretizza anche in presenza di elevato capitale di mobilità, quando l'accesso alle risorse desiderate implica una mobilità eccessiva, che tende ad ostacolare

quella possibilità di contrattare a proprio favore i tempi e gli spazi della vita quotidiana sottolineata da Urry. In questo caso, le difficoltà di accesso alla città nascono non tanto dall'inadeguatezza del proprio capitale di mobilità rispetto agli obiettivi, quanto dalla difficoltà organizzativa (dovuta ai vincoli spazio-temporali) di integrare nella propria agenda diverse attività (che richiedono spesso mobilità aggiuntiva).

Le situazioni in cui si registra frequentemente questa seconda forma di esclusione sono quelle caratterizzate da minore controllo sul proprio tempo e/o di maggiore compressione spazio-temporale: è il caso ad esempio dei lavoratori atipici, che svolgono frequenti e frammentati spostamenti per adempiere alle richieste di un'occupazione che si de-standardizza nei luoghi e negli orari di lavoro, e delle donne madri lavoratrici, che ricoprono molteplici ruoli sociali implicanti relazioni di responsabilità nei confronti di più persone (il lavoro, i figli, gli anziani).

Anche l'abitare in aree periferiche scarsamente dotate di servizi e risorse e poco integrate al resto del sistema urbano impatta negativamente. Lo studio condotto da Naess (2006) su un campione di residenti in diverse aree centrali e periferiche e metropolitane di Copenaghen documenta a questo proposito il fenomeno della **distance decay**, ossia la tendenza a rinunciare alle attività (soprattutto a quelle discrezionali, quali lo svago) quando implicano uno spostamento ritenuto eccessivamente costoso, in termini economici o temporali e considerando il trade-off tra tempo speso nel raggiungere una certa attività e tempo che è possibile dedicare allo svolgimento della stessa.

3.2 Accessibilità ed equità spaziale

Ciascuno di noi ha avuto qualche esperienza del fatto che nel tempo (in certi orari) e nello spazio (in certi luoghi) della città si creino nodi di densità e congestione di relazioni e attività. Alcuni di questi nodi si sviluppano eccezionalmente, a seguito di circostanze temporanee e contingenti; altri, quelli che interessano di più la nostra riflessione, esistono in modo ricorrente. Urry (Cass, Shove e Urry 2005) parla a questo proposito di zone calde della città, in opposizione alle zone fredde, caratterizzate dalla rarefazione delle interazioni sociali e delle attività che vi svolgono (*hot and cold spot*). Già negli anni '70 Lynch (1976) aveva proposto una classificazione delle aree della città in base alla ciclicità giornaliera della presenza umana sul territorio: le *incessant areas* sono contraddistinte da un uso continuo ed omogeneo; le aree *empty at night* vedono processi di evacuazione nelle ore notturne; al contrario, le *active especially at night* sono quelle aree che registrano una invasione a partire proprio dalle ore serali; infine, le *shifting from day to night* identificano le zone ad alto ricambio, che vedono un uso continuo e di natura eterogenea. La

distribuzione di *cold e hot spot* è influenzata: a) dalla densità, varietà e desiderabilità delle risorse materiali e immateriali disponibili; b) dal grado di integrazione al sistema urbano e metropolitano; c) dalla molteplicità delle attività che vi si svolgono (ossia delle motivazioni di interazione e co-presenza).

Per quanto concerne la città europea contemporanea, i caratteri peculiari della sua morfologia possono essere sinteticamente indicati nella concentrazione, sebbene non esclusiva, di zone calde nelle aree centrali. Nonostante i segnali di sviluppo policentrico, le città europee conservano infatti generalmente una struttura urbana di tipo gerarchico, in cui i centri presentano maggiori, più varie e più pregiate risorse. Il progressivo trasferimento di funzioni residenziali, produttive e commerciali nelle periferie urbane e metropolitane è stato sì accompagnato dal decentramento di molte opportunità, sempre più specifiche e complementari tra loro, con la conseguenza di aumentare il livello di interdipendenza tra aree periferiche e centrali sempre più connesse in sistemi di *network* trasversali. Tuttavia, i centri politici e amministrativi, i servizi culturali e la maggioranza dei centri direzionali nel settore pubblico e privato continuano a trovare localizzazione privilegiata nelle zone più centrali, che beneficiano della propria eccezionalità artistica, simbolica, rispetto al prestigio degli edifici e al valore dei suoli. Sono concentrate nelle zone centrali molte occasioni lavorative, in particolare quelle a più alto valore aggiunto (si pensi alle attività creative e dell'economia culturale) e, specularmente, i servizi (qualificati e non) a esse necessari.

Né è solo un problema di dotazione, ma anche di fruibilità effettiva dell'offerta, con riferimento sia alla presenza di collegamenti stradali e/o mezzi di trasporto pubblico sia alla qualità e adeguatezza di tali infrastrutture. Le zone centrali presentano generalmente una migliore accessibilità da e per un maggior numero di destinazioni diverse; ulteriori aspetti di cui tener conto sono la velocità, la frequenza e l'estensione oraria, la vivibilità e sicurezza degli ambienti di attesa e di interconnessione.

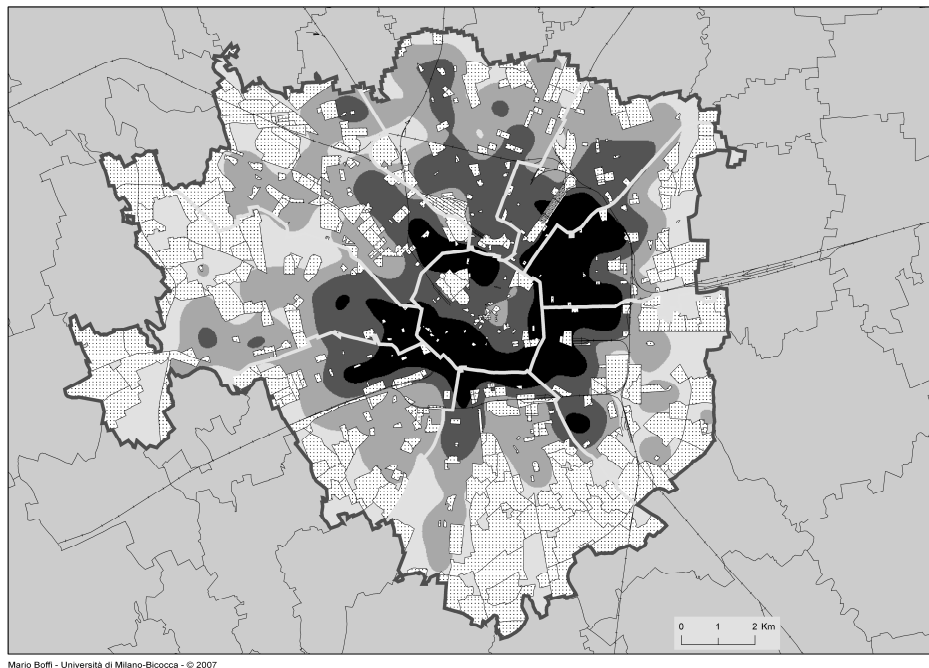
I quartieri più periferici risultano penalizzati da una persistente tendenza all'isolamento e alla monofunzionalità, che deprime la possibilità di porsi come magneti di attrazione per popolazioni diverse, spinti da motivazioni diverse, in diversi orari della giornata. Le aree di frangia delle municipalità sono punteggiate da vecchi e nuovi quartieri-satellite, di fatto estromessi dall'esperienza urbana degli abitanti del resto della città, per i quali si configurano essenzialmente come luoghi di transito e di utilizzo necessario/non discrezionale (Bonaiuto e Bonnes 2002). La periferia è per chi non vi risiede un territorio invisibile e ignoto, percepito come omogeneo sia nella struttura fisica – tipica l'immagine dei “palazzoni tutti uguali” – sia nella composizione sociale, che diviene relativamente facile “etichettare” in senso negativo (Zajczyk, Borlini, Memo, Mugnano 2005). Con riferimento alla dimensione

percettiva, se l'espansione metropolitana tende progressivamente a riempire e urbanizzare porzioni di territorio, ancora oggi il paesaggio di questi quartieri periferici rimane segnato da ampi spazi vuoti – terreni ex aree agricole, aree dimesse – e dalle invadenti infrastrutture per la mobilità (tangenziali, ferrovie...), che paradossalmente contribuiscono a limitare l'accessibilità anche a risorse oggettivamente vicine.

Il fatto che le città presentino al loro interno diversificate condizioni alle quali l'offerta presente nel contesto è effettivamente accessibile pone la questione dell'accessibilità in termini di **equità spaziale**. I quartieri – dunque le basi di partenza (semplificando, i quartieri di residenza) e di arrivo – agiscono come un **filtro** tra i soggetti e il sistema urbano, filtro che definisce soglie d'ingresso differenziate a quella “rete di reti” di relazioni, servizi, opportunità che, secondo l'efficace definizione di Hannerz (1992), è la città. Se in alcuni quartieri le soglie di ingresso sono più basse e gli abitanti necessitano di un capitale di risorse (economiche, culturali, relazionali, organizzative, di mobilità) più limitato per inserirsi spazio-temporalmente in questa rete, in altri l'ingresso richiede la disponibilità e la capacità di mobilitare risorse aggiuntive, senza le quali non è possibile avere accesso alle opportunità sociali.

Ricerche qualitative su quartieri semicentrali ad Amsterdam (Karsten 2003) e Milano (Borlini 2009) evidenziano che il quartiere può rappresentare un tassello centrale per combinare lavoro, cura, *leisure* e socialità, favorendo l'ottimizzazione del tempo a disposizione e offrendo maggiore libertà di scelta e sperimentazione di stili di vita, di mobilità e di fruizione della città più sostenibili dal punto di vista ambientale e della qualità della vita. Ma il quartiere può anche essere un elemento di svantaggio strutturale, in grado di limitare – anche per gruppi non particolarmente deprivati – la possibilità di mettere in atto strategie efficaci, diversificate e soddisfacenti di gestione della complessità urbana. Naess ha dimostrato che gli abitanti delle aree periferiche – con una parziale eccezione per i residenti delle fasce metropolitane che gravitano anche su centri minori – si trovano costretti a viaggiare per più tempo e per distanze più lunghe, sia che si tratti di spostamenti obbligati (lavoro o studio), sia per esigenze familiari (cura dei figli), sia per lo svago e il tempo libero (Naess 2006). Nel caso milanese, emerge la minore libertà di scelta degli abitanti dei quartieri periferici, che mostrano comportamenti più uniformi rispetto sia alle modalità di fruizione della città (difficoltà di utilizzo specializzato, selettivo e combinato del quartiere di residenza con altri luoghi urbani), sia alle attività acquisitive (concentrate nel fine settimana con preferenza per grandi centri commerciali), sia agli stili di mobilità (uso quasi obbligato dell'automobile per qualsiasi tipo di attività).

Fig. 2 La mobilità lenta (a piedi o in bicicletta) a Milano



Fonte: elaborazione LabGis-Mario Boffi su dati Censimento della Popolazione 2001. La mappa mostra la distribuzione della mobilità lenta per raggiungere il luogo di lavoro o studio fra i residenti di Milano. La scala cromatica va dal più scuro (aree dove è più diffusa la mobilità lenta), al più chiaro (aree dove essa è meno diffusa). Le zone puntinate rappresentano aree della città disabitate (in coincidenza con parchi, università, centri direzionali, grandi infrastrutture del trasporto e della produzione, aree dimesse...). Le linee bianche segnano i confini delle nove zone di decentramento amministrativo (l'anello centrale costituisce il centro storico, scarsamente abitato).

Non solo chi abita in periferia vive il rapporto quartiere-città in modo diverso rispetto a chi abita in zone meglio dotate e servite, ma anche tra gli stessi abitanti dei quartieri deprivati alcuni soggetti soffriranno maggiormente dei vincoli territoriali fin qui messi in luce. I giovani sono certamente tra i gruppi sociali maggiormente esposti a questi problemi e alle conseguenze che ne derivano (Memo 2009).

Il territorio – con riferimento all'insieme oggettivo delle risorse, ma anche ai modelli, alle norme e ai valori prevalenti nello stesso – si configura infatti come un elemento centrale che modifica il paniere di opportunità e l'orizzonte di vita delle nuove generazioni. “Desertificazione” e scarsa qualità dei servizi locali, concentrazione di problematiche sociali di varia natura, scarso controllo sui comportamenti e sugli spazi pubblici, non ultimo processi di “stigmatizzazione” da parte degli altri abitanti della città, contribuiscono a isolare i quartieri periferici, rendendoli poco permeabili al resto della società. In assenza di strategie familiari volte a fornire stimoli e occasioni di “uscita” dal quartiere – un'attitudine, questa, fortemente connessa alla posizione sociale, sia per ragioni economiche sia per il diverso valore attribuito al *leisure* dei ragazzi – l'esclusione sociale dei giovani prende la forma di un'eccessiva dipendenza dal contesto locale; dipendenza che si esprime nella restrizione

delle reti sociali e delle esperienze. Il rischio è di trovarsi confinati in territori incapaci di offrire valide occasioni di crescita, con legami tutti interni al quartiere e con possibilità molto limitate di selezionare relazioni più ampie e vantaggiose. Emblematica è l'immagine dei ragazzi di periferia, che "ammazzano" il tempo sulle panchine del proprio quartiere.

Se la città si configura sempre più come un sistema integrato di attività che si svolgono in punti diversi dello spazio urbano, per molti degli abitanti più giovani dei quartieri periferici – che non hanno a disposizione risorse (fisiche, economiche, culturali o relazionali) sufficienti per fronteggiare e superare vincoli e svantaggi territoriali – le opportunità offerte dalla vita urbana si restringono e impoveriscono enormemente. Gli effetti di questo incapsulamento si esprimono, ad esempio, nella difficoltà a proseguire la propria carriera abitativa in una zona più appetibile della città, a causa, certamente, della scarse disponibilità economiche, ma anche della dipendenza psicologica e materiale dai legami consolidati che insistono sul quartiere di origine.

3.3 Genere e accessibilità

La dimensione di genere è rimasta a lungo sottotraccia negli studi sull'accessibilità. Recentemente, tuttavia, grazie allo sviluppo di metodi di analisi sull'esperienza urbana quotidiana e all'attenzione alle dimensioni sociali della mobilità, l'importanza del genere nell'influenzare i livelli di accessibilità e i maggiori rischi per le donne di trovarsi in condizioni di esclusione socio-spaziale sono ormai oggetto di una crescente letteratura (Kwan 1999).

Negli ultimi decenni abbiamo assistito a significativi mutamenti nella condizione e nel ruolo delle donne nella società. La crescente partecipazione femminile al mercato del lavoro è forse la principale, anche se certamente non l'unica, manifestazione della maggiore assunzione di ruoli e responsabilità delle donne nella sfera pubblica ed extra-domestica. Tematizzandolo in chiave spazio-temporale, questo processo di emancipazione (contraddittorio e non ancora compiuto) ha significato l'espansione dei luoghi, dei tempi, delle attività e degli ambiti sociali cui le donne oggi devono/vogliono avere accesso. In altre parole, rispetto al recente passato le esigenze di mobilità femminile si sono sia accresciute che differenziate.

Un primo ordine di problemi legati all'accessibilità femminile è connesso al fatto che le donne, rispetto agli uomini, possono contare su di un **più limitato capitale di mobilità**. Dalle statistiche risulta ad esempio che le donne usano l'automobile meno degli uomini, il che le rende più dipendenti e vulnerabili alle rigidità e disfunzioni della rete del trasporto pubblico, che discendono dalla strategie di pianificazione e dalla consistenza degli investimenti nei mezzi collettivi. I loro comportamenti di mobilità presentano inoltre altre peculiarità:

se infatti, almeno per quanto riguarda le donne occupate, il tempo dedicato complessivamente ogni giorno al “viaggio” risulta ormai molto simile a quello registrato per gli uomini, la mobilità femminile appare più frammentata (maggior numero di spostamenti quotidiani, ciascuno di minore durata, in tutte le fasce orarie e originati da una maggior varietà di motivi), il che denota una certa difficoltà a combinare in pochi spostamenti lo svolgimento di più attività. Un ulteriore aspetto di attenzione riguarda la minore libertà di movimento delle donne, con riferimento sia a fattori di ordine culturale (pensiamo a quelle appartenenze nelle quali è disdicevole che una donna si sposti da sola o non accompagnata da un uomo), sia all’esclusione dai repertori di azione femminili di tempi (la notte) e luoghi della città (spazi bui o isolati, come parcheggi, parchi, luoghi di attesa e via dicendo) considerati insicuri o pericolosi.

La differente propensione all’uso del mezzo privato esprime bene l’esistenza di una **dimensione di genere della mobilità** (Priya Uteng e Cresswell 2008). Il fenomeno sembra infatti mantenersi nel tempo (il dato è confermato per l’Italia anche dall’ultimo Censimento), sebbene il possesso dei requisiti necessari (quali la patente di guida) sia ormai diffuso fra la popolazione femminile e anche gli stereotipi sulla coppia donna/motore si vadano progressivamente riducendo (qualcuno ricorderà il detto “donna al volante pericolo costante”). Ciò chiama in causa tratti peculiari dell’identità maschile e femminile: per esempio, si rileva che l’automobile (simbolo di status, ma anche in riferimento al dominio della velocità) tende a costituire nelle società occidentali uno dei perni intorno a cui ruota la costruzione dell’identità maschile; al contrario, le scelte delle donne (formative, professionali e anche di mobilità) rivelano spesso orientamenti di maggiore responsabilità verso la collettività, con riferimento per quanto riguarda il caso specifico della mobilità ai temi della sostenibilità ambientale. Anche le spiegazioni che evidenziano fattori pratici in realtà implicano spesso precisi modelli e contratti di genere: ad esempio, nei casi in cui la famiglia possiede un solo veicolo, l’uso prioritario da parte dell’uomo potrebbe essere espressione della perdurante visione del lavoro maschile come quello principale.

Un secondo ordine di problemi riguarda gli effetti dei ruoli di genere sui vincoli spazio-temporali (Kwan, Schwanen, Ren 2008). Dobbiamo innanzitutto porre attenzione alla **rigidità della pragmatica femminile**, che rispetto a quella maschile presenta un maggior numero di attività spazialmente e/o temporalmente fisse (basi). Non solo il lavoro, ma anche la cura dei figli (la scuola, le attività extrascolastiche) e degli anziani e le attività necessarie al funzionamento della famiglia (gli acquisti, la preparazione dei pasti...), si svolgono in luoghi e orari definiti, che non possono, o possono in minima parte, essere modificati. La distinzione tra vincoli spazio-temporali individuali (associati alle esigenze del singolo) e relazionali (determinati dalle esigenze di altri), permette di evidenziare che mentre per gli uomini tende a prevalere la prima tipologia, i tempi e gli spazi delle donne sono più fortemente

condizionati da **vincoli relazionali**; in altre parole ad essere più spiccatamente *other-oriented*.

Naturalmente, le peculiarità dei vincoli spazio-temporali femminili possono essere comprese facendo riferimento alle asimmetriche relazioni di genere rispetto alle responsabilità di gestione domestica e cura dei membri più deboli della rete familiare (bambini, anziani, disabili...). A questo proposito, una recentissima ricerca comparativa (Zajczyk e Ruspini 2008) conferma che, certamente in Italia, ma in realtà anche in paesi europei con una più consolidata attenzione e tradizione di intervento nell'ambito delle pari opportunità, la ripartizione delle attività legate alla sfera familiare rimane fortemente sbilanciata a sfavore delle donne, in termini sia di quantità di tempo speso sia rispetto al tipo di compiti svolti. Anche quando gli uomini aderiscono a modelli nuovi di mascolinità e paternità, sono le donne a caricarsi sulla spalla l'onere di "rimettere in fase" ruoli, tempi, spazi che tendono invece ad esplodere in direzioni non congruenti.

Questi processi sono indubbiamente rafforzati dalle dinamiche di diffusione metropolitana evidenziate nel primo capitolo e che rendono sempre più impegnativo il funzionamento della famiglia in ambiente urbano. La gestione familiare appare oggi come una vera e propria sfida che richiede risorse, economiche certamente, ma anche, e forse soprattutto, di tipo organizzativo, proprio per poter combinare le diverse sfere – lavoro, cura, *leisure* – ormai dislocate a livello metropolitano (Mc Dowell, Ward, Fagan, Perrons, Ray 2006; Borlini e Zajczyk 2007). Un'area di particolare criticità è costituita dalla gestione dei bambini, anche a seguito delle trasformazioni dell'ambiente urbano che ne hanno progressivamente ostacolato la mobilità e le possibilità di socialità autonoma: le attività extra-scolastiche finiscono per rivestire un ruolo sempre più rilevante, e i genitori si trovano coinvolti da una nuovi e consistenti impegni per la selezione e l'accesso alle attività più interessanti e stimolanti per i propri figli e per la moltiplicazione delle loro occasioni di contatto con coetanei. Anche la diffusione di eventi che segmentano e allargano la rete familiare (divorzi, separazioni ma anche seconde e terze unioni), caratteristica delle grandi città (Istat 2006), contribuisce a complessificare l'espletamento delle responsabilità nei confronti di figli e altri familiari. Tra le persone legate da legami familiari di tipo nuovo si delineano infatti frequenti negoziazioni su chi deve fare cosa, implicanti anche in questo caso questioni di mobilità e coordinamento spazio-temporale (si pensi alla gestione congiunta dei figli tra genitori separati).

Il risultato è la maggiore complessità dell'organizzazione spazio-temporale quotidiana delle donne, che in questo senso possono essere indicate come il **soggetto emblematico delle crescenti difficoltà di accesso alle risorse sociali urbane nella città contemporanea**. Le maggiori criticità di accesso derivano dalla necessità sociale di fronteggiare una vita quotidiana sempre più

complessa, potendo però contare su risorse più limitate e dovendo tenere conto di vincoli più rigidi rispetto a quelli con cui si confrontano gli uomini.

L'attenzione alla dimensione di genere permette di cogliere la portata degli effetti che una cattiva accessibilità ha sulla quotidianità e le opportunità di vita delle persone. Sperimentare una cattiva accessibilità significa innanzitutto vedersi ridotte le opportunità di scelta e di mobilità sociale. I più forti vincoli spazio-temporali della vita quotidiana delle donne possono ad esempio influenzare le possibilità di carriera, spingendole a scartare occasioni di promozione lavorativa per privilegiare impieghi anche meno soddisfacenti ma più vicini a casa, o implicanti minore mobilità geografica, o meno onerosi in termini di tempo, in altre parole che permettono maggiori opportunità di conciliazione famiglia-lavoro.

Trovarsi in una condizione di maggiore rischio d'esclusione sociale significa sommare nella propria esperienza quotidiana diversi ostacoli e barriere all'accesso alle risorse e alle appartenenze sociali; ostacoli e barriere che si rafforzano reciprocamente creando delle vere e proprie trappole dalle quali è poi difficile uscire. La situazione delle madri sole – indicate dalle ricerche italiane come una delle categorie sociali maggiormente a rischio di povertà (Bimbi e Trifiletti 2006) – è in questo senso paradigmatica. Le madri sole svolgono spesso occupazioni poco qualificate, che producono un basso reddito ma impongono continui spostamenti (pensiamo alle colf ad ore). Il *trade-off* tra limitatezza del reddito disponibile e risorse necessarie alla mobilità si somma alle difficoltà di conciliazione fra impegni lavorativi e familiari e all'abitare in aree periferiche più economiche ma scarsamente dotate di servizi nella prossimità e poco integrate con il resto della città.

4. Migliorare l'accessibilità urbana

La città, ma anche i quartieri che la compongono, possono essere interpretati come specifici contesti ad alta complessità per la verifica delle condizioni alle quali le risorse presenti nel contesto sono effettivamente accessibili alle persone e per la sperimentazione di soluzioni volte a migliorare le condizioni di vita, non solo in termini di possesso di beni, ma di effettiva utilizzabilità degli stessi.

Healey sostiene che “le politiche pubbliche e l'attività di *governance* possono essere valutate in base al loro contributo allo sviluppo umano (*human flourishing*) nei diversi modi in cui le persone crescono e si sviluppano. È chiaro che il luogo in cui è localizzata la vita quotidiana ha un ruolo importante nell'aiutare le persone in questo percorso. Alcuni luoghi sono facili da navigare e ricchi di risorse per sostenere lo sviluppo umano. Altri costituiscono dei percorsi a ostacoli, di natura ambientale e sociale, che minano il benessere psicologico e fisico e lo sviluppo delle aspirazioni. In questi contesti, esclusione sociale può significare essere tagliati fuori dal vivere con persone e in luoghi che sostengano la possibilità di esprimersi secondo le proprie aspirazioni” (Healey 2000 pag. 60).

Quel che si richiede alle politiche urbane oggi è di mettere al centro l'obiettivo di ridurre la frammentazione della vita quotidiana e di aumentare l'accessibilità alle opportunità sociali, attraverso un approccio integrato e inter-settoriale che lega politiche della mobilità e dei trasporti, *planning* territoriale, programmazione della rete dei servizi, interventi contro l'esclusione sociale e politiche temporali e di conciliazione. Questo sforzo congiunto e attivo da parte del governo urbano e dei diversi soggetti della società locale è fondamentale, perché **le condizioni di accessibilità non possono essere demandate alla capacità autoregolativa dei sistemi urbani**. I due successivi esempi presentano delle vere e proprie “trappole” dell'interazione (quelle che gli economisti chiamano “fallimenti del mercato”) che portano gli attori sociali (istituzioni, organizzazioni, famiglie e individui), al di là della loro intenzionalità, a comportarsi in modo tale da rafforzare, piuttosto che indebolire, le proprie e altrui difficoltà di accesso.

Il primo esempio, che traiamo da Musso (2007), riguarda il caso di una città che nel giro di alcuni decenni passa da una situazione A in cui i pendolari utilizzano il trasporto collettivo ad una situazione B ove la maggior parte di loro utilizza l'auto privata, con effetti di congestione che danneggiano sia la mobilità su mezzo pubblico che quella privata. La nuova situazione è il risultato di azioni che, giudicate singolarmente, possono essere definite migliorative – ad esempio, il potenziamento delle strade, la maggiore flessibilità e libertà di scelta nel quando e dove muoversi, la riduzione, in termini reali, dei costi del

trasporto automobilistico – ma che nel complesso portano ad un degrado delle opportunità di accesso per tutti (utenti del trasporto pubblico e della circolazione privata).

Il secondo esempio deriva dal modello proposto da Hotelling all'inizio del '900 per analizzare le conseguenze della competizione spaziale in duopolio, modello che ha avuto una notevole fortuna nelle scienze sociali, tanto da essere applicato a fenomeni piuttosto lontani dall'originale (si veda Boudon 2009). Immaginiamo che un villaggio sia costituito da una serie di case poste una accanto all'altra sul bordo di una strada rettilinea, rappresentabile su un segmento i cui estremi siano A e B. Il paese non ha drogherie e due droghieri decidono nello stesso momento di stabilirvisi. Se gli esercizi hanno qualità comparabili, il criterio della prossimità sarà prevalente e ciascuno degli abitanti del paese si servirà verosimilmente della drogheria più vicina al proprio domicilio. La migliore accessibilità per gli abitanti si avrebbe se le drogherie si localizzassero rispettivamente ad un terzo (C) e due terzi (D) del segmento A-B; tale situazione sarebbe del resto soddisfacente anche per i commercianti, poiché garantirebbe una equa spartizione della potenziale clientela.

Fig. 3



È tuttavia facilmente dimostrabile che entrambi i droghieri mireranno alle posizioni centrali E1 ed E2, poiché esse sono le uniche a garantire che il concorrente non possa scegliere collocazione migliore, che privi l'altro di parte della clientela. La posizione C risulterebbe invece redditizia solo qualora il concorrente scegliesse la D, e viceversa. Il risultato più probabile sarà dunque una localizzazione centripeta delle drogherie, che sarà tuttavia la più svantaggiosa per la popolazione del villaggio, poiché costringe chi abita in periferia (A e B) a percorrere un tragitto due volte più lungo di quello che avrebbe dovuto fare se fosse stata adottata la soluzione un terzo/due terzi. L'esempio mostra in modo semplice come la condizione di migliore accessibilità si ottiene solo in una situazione di scelta cooperativa.

4.1 Non solo mobilità: ragionare in termini di accessibilità

Come abbiamo sottolineato, nella società contemporanea la mobilità, intesa come opportunità potenziale di spostarsi, è una componente irrinunciabile per una partecipazione piena e attiva alla vita sociale. In questo senso, le politiche

urbane volte a rendere più facile e agevole la mobilità – aumentando le possibilità delle persone di raggiungere luoghi e attività – avranno un'influenza in genere positiva sulle condizioni di accesso alle risorse sociali. È possibile tuttavia sperimentare una buona accessibilità anche in presenza di cattive condizioni di mobilità.

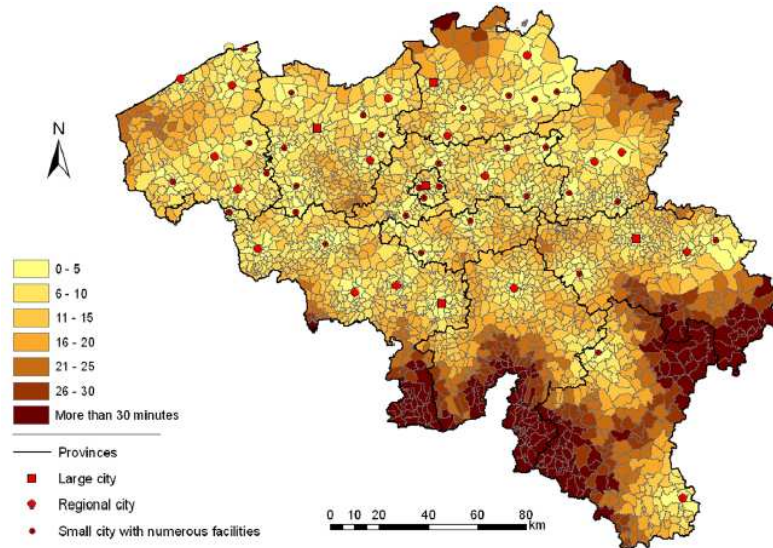
Per esempio, un comune con grossi problemi di congestione, ma i cui abitanti vivono a breve distanza dalle attività necessarie o desiderate, si caratterizza da una cattiva mobilità, ma la popolazione godrà nel complesso di una buona accessibilità. Allo stesso modo, è possibile sperimentare un'accessibilità inadeguata ai propri bisogni anche contando su eccellenti condizioni di mobilità. Pensiamo in questo caso ad un territorio con un sistema viario efficiente e poco congestionato ma che permette di raggiungere un *range* di attività limitato e povero: per i cittadini di quel territorio la facilità di spostarsi non corrisponderà alla possibilità di accedere al repertorio di attività, relazioni, valori e beni rispondente alle loro aspettative e ai loro stili di vita.

Nelle periferie suburbane delle regioni metropolitane i servizi di trasporto sono piuttosto dispersi e le risorse sono collocate generalmente oltre una distanza percorribile a piedi, lasciando i residenti con un'unica alternativa: usare l'automobile. La scelta è ulteriormente limitata dalla crescente omogenizzazione delle destinazioni, si pensi alla proliferazione della grande distribuzione commerciale. Il risultato di questa situazione è il declino dell'accessibilità, innanzitutto per coloro che sono costretti o vogliono spostarsi con mezzi alternativi all'automobile e per coloro che non trovano nei servizi e nelle altre attività presenti nei suburbi un'offerta adeguata ai propri bisogni. Ma a ben vedere, l'accessibilità è minacciata anche per gli abitanti che hanno la possibilità/capacità di guidare. L'accessibilità nel peri-urbano dipende dall'auto, ma questa dipendenza porta ad aumento di coloro che si spostano guidando, e di conseguenza ad un aumento del traffico, che va a detrimento dell'accessibilità della popolazione auto-munita.

A questo proposito, il caso del Belgio è particolarmente interessante perché è stato coinvolto consistentemente dal fenomeno dello *sprawl*. Le seguenti mappe di accessibilità confrontano i tempi di raggiungimento (in automobile) del centro urbano più vicino da tutti i comuni belgi in orari di punta e non. Vediamo innanzitutto che ci sono disuguaglianze di accessibilità piuttosto forti fra diverse aree del paese; in secondo luogo, emerge un significativo e diffuso peggioramento dell'accessibilità a causa della congestione. Durante le ore di punta, infatti, l'accessibilità peggiora sensibilmente anche per quelle aree più vicine alle città che, a causa del traffico, vedono aumentare i propri tempi di accesso fin quasi a raggiungere quelli di comuni ben più remoti. Un aspetto importante messo in luce da questa ricerca, e su cui torneremo seppur rapidamente nel paragrafo 4.3, riguarda inoltre il fatto che proprio in molte zone critiche in termini di accessibilità si sono concentrati processi di

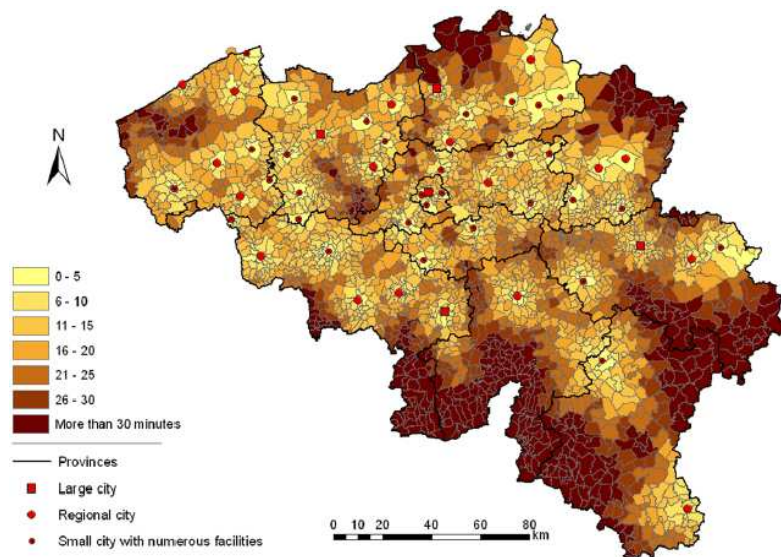
espansione urbana, con effetti deleteri sul piano sia della qualità della vita sia della sostenibilità ambientale (Vandenbulcke, Steenberghen, Thomas 2009).

Fig. 4 Tempo (in minuti) impiegato in automobile per raggiungere la più vicina città in orari non di punta



Fonte: Vandenbulcke, Steenberghen, Thomas (2009)

Fig. 5 Tempo (in minuti) impiegato in automobile per raggiungere la più vicina città in orari di punta



Fonte: Vandenbulcke, Steenberghen, Thomas (2009)

La mobilità non è quindi una condizione né necessaria né sufficiente a garantire una buona accessibilità. In certe circostanze aumentare le possibilità di movimento si traduce in un aumento dei vettori e delle occasioni strumentali di accessibilità, in altre la maggiore mobilità non impatta, o addirittura va a detrimento, dell'accessibilità a disposizione delle persone e dei gruppi sociali.

Soprattutto in una società come la nostra segnata dall'auto-dipendenza (*car-dependancy*) l'obiettivo di accrescere la mobilità non può essere preso a valore normativo, perché non garantisce sempre ciò che promette e finisce spesso per produrre significativi effetti perversi ed esternalità negative (congestione, inquinamento, incidenti, degrado dello spazio pubblico...). Al contrario, migliorare le condizioni di accessibilità non presenta controindicazioni e permette di agire direttamente sulla qualità della vita urbana, poiché una migliore accessibilità si traduce a livello individuale in una più ampia libertà di scegliere tra le attività e le risorse disponibili nel contesto e di organizzare come e quando accedere e quanto tempo dedicare a queste attività.

Le politiche per l'accessibilità si pongono delle domande differenti rispetto a quelle da cui solitamente partono le politiche per la mobilità, che perseguono l'obiettivo di aumentare la capacità dei sistemi infrastrutturali e la velocità degli spostamenti (Handy 2002). Piuttosto che chiedersi se le persone possono muoversi agevolmente, concentrandosi sui mezzi senza preoccuparsi direttamente dei fini, gli interventi a favore dell'accessibilità si domandano se le persone hanno accesso alle attività a cui devono o vogliono partecipare e si pongono l'obiettivo di portare le attività più "vicine" alle persone, aumentando i modi alternativi con i quali raggiungere le attività ed espandendo la scelta tra differenti attività.

Lavorare per l'accessibilità significa inoltre lavorare per l'inclusione sociale. Una politica dell'accessibilità non può infatti prescindere dalle difficoltà di accesso sperimentate dai gruppi sociali e dai territori urbani più fragili e vulnerabili e dal miglioramento dell'accesso innanzitutto a quelle risorse che impattano maggiormente sulle chance di vita e sulle opportunità di inclusione sociale (il lavoro, l'educazione, la salute, le relazioni). Queste difficoltà riguardano la disponibilità, la fruibilità e l'accessibilità della rete dei trasporti pubblici, il design, la localizzazione e l'organizzazione dei servizi non di trasporto e la possibilità di raggiungere tali servizi con mezzi alternativi all'automobile (a piedi o in bicicletta). Come abbiamo visto, l'accessibilità non riguarda solo le barriere fisiche e spaziali, ma coinvolge anche i costi, la percezione di sicurezza e altri deterrenti all'uso di un servizio. Ad esempio, lo stato dei marciapiedi, l'offerta e il design degli attraversamenti e la posizione del sistema di strade sono solo alcuni degli elementi da considerare, perché un ambiente pedonale inaccessibile o scarsamente pianificato può rivelarsi per molti utenti potenziali, inclusi anziani e persone disabili, un grosso ostacolo all'accessibilità minuta.

Per migliorare i livelli di accessibilità locale occorre prendere in considerazione un *range* ampio di servizi e attività spazialmente disponibili sul territorio, servizi che fanno capo ad un insieme composito di istituzioni, agenzie ed organizzazioni, sia pubbliche sia private. Di conseguenza, la premessa di una politica per l'accessibilità urbana è innanzitutto l'identificazione di questa rete

di soggetti responsabili delle dinamiche di sviluppo e organizzazione dei servizi e, secondariamente, il coordinamento tra le azioni e gli interventi (routinari ed eccezionali) che i diversi attori portano avanti.

Ciò implica sia l'“integrazione orizzontale” tra i differenti settori della pubblica amministrazione nei quali le politiche locali sono prodotte e attuate, sia l'“integrazione verticale” nei processi di *governance* e *policy-making* tra il settore pubblico e gli altri *stakeholder* della società locale. Infatti, anche se attori responsabili di differenti settori (i trasporti, la salute, l'educazione, l'urbanistica, i servizi sociali, il commercio, lo sviluppo economico) si ponessero esplicitamente l'obiettivo di aumentare l'accessibilità dei propri servizi, in assenza di una reale integrazione questi diversi sforzi sarebbero probabilmente insufficienti a garantire un miglioramento dell'accessibilità urbana complessiva.

4.2 La pianificazione dell'accessibilità

Nel 2003 l'Unità sull'Esclusione Sociale (*Social Exclusion Unit*) istituita presso il gabinetto del primo ministro inglese ha proposto alle autorità locali l'adozione di un modello di “pianificazione dell'accessibilità” (*accessibility planning*), successivamente sviluppato e implementato in una “Guida alla pianificazione dell'accessibilità” dal Dipartimento dei Trasporti (SEU 2003; DFT 2004). Il processo di “pianificazione dell'accessibilità” incoraggia le istituzioni locali e altre agenzie del territorio a preoccuparsi degli effetti sulla qualità della vita urbana e sulle dinamiche di inclusione/esclusione sociale che discendono dalle difficoltà di accesso al lavoro, ai servizi sanitari, alle opportunità formative e alle altre attività che le persone ritengono importanti per la loro vita sociale. Il punto di partenza da cui nasce la proposta è il riconoscimento della mancanza di chiare responsabilità pubbliche nella presa in carico di questi problemi, e quindi della necessità di promuovere strategie integrate e consapevoli per l'individuazione delle sofferenze di accessibilità e degli interventi da adottare per affrontarle.

Al di là delle indicazioni puntuali e delle sue successive evoluzioni, il modello inglese presenta indubbi elementi di interesse e rappresenta una delle proposte più avanzate in questo campo. Il processo di “pianificazione dell'accessibilità” si articola in quattro macro-azioni:

- 1) Audit sull'accessibilità locale: valutazione critica e sistematica delle condizioni di accesso alle risorse sociali in un dato territorio, volta a costruire una **mappa dell'accessibilità locale**, con riferimento in particolare ai gruppi sociali e alle aree urbane che sperimentano le condizioni più sfavorevoli e le questioni prioritarie su cui intervenire. La mappatura, basata

sull'analisi di dati secondari (già esistenti e a disposizione delle istituzioni e delle altre agenzie del territorio), integrata da ricerche effettuate ad hoc (relative ad esempio alle percezioni e alle aspettative di accessibilità degli abitanti), viene elaborata facendo uso di un *software* per la gestione e la visualizzazione di dati GIS. Le informazioni georeferenziate e incluse nella cartografia sono ad esempio quelle censuarie di tipo socio-demografiche, dati relativi alle condizioni di disagio sociale, accesso o uso dell'automobile e disponibilità di mezzi di trasporto pubblico (costo, destinazioni, durata, frequenza) in relazione alla localizzazione dei servizi dati sugli spostamenti quotidiani. È naturalmente raccomandata la consultazione e partecipazione delle comunità locali, degli operatori che lavorano sul territorio e dei gestori pubblici e privati dei servizi territoriali.

- 2) Audit sulle risorse e gli stakeholder: studio di fattibilità che identifica i **soggetti da coinvolgere e le risorse (finanziarie e organizzative) esistenti e potenziali** che possono permettere di affrontare i problemi di accessibilità individuati. Alcuni aspetti auspicati in questa fase sono: la ricerca della più ampia inter-settorialità tra i comparti della pubblica amministrazione; il coinvolgimento di soggetti pubblici, organizzazioni economiche e del privato sociale; il coordinamento multi-livello per individuare un più efficiente riequilibrio dei costi e dei benefici che possono discendere dagli interventi sull'accessibilità. Un obiettivo centrale dello studio consiste nella valutazione di margini di miglioramento e ri-orientamento di servizi e interventi già in essere, per esempio attraverso la loro integrazione spazio-temporale (ri-collocazione sul territorio o cambiamenti nello schema orari della rete dei servizi).
- 3) Piano di azione che individua un pacchetto di interventi rispondente alle priorità, ai vincoli e alle risorse identificati nelle prime due fasi. Come vedremo fra breve, le opzioni di intervento sono molteplici. Un aspetto centrale riguarda il fatto che benché le autorità preposte al trasporto svolgano in questo processo un ruolo essenziale – in virtù dei nessi tra mobilità e accessibilità – ogni settore coinvolto (politiche sociali, urbanistica, educazione) dovrà essere responsabilizzato per assicurare che le politiche e i programmi settoriali incorporino e implementino le azioni identificate nel piano d'azione per l'accessibilità. Del resto, la segmentazione istituzionale (tra diversi enti e agenzie) e settoriale delle competenze (urbanistica, trasporti, ecc...) è una delle concause della crescente discordanza (*mismatch*) che si riscontra nel modello attuale di sviluppo metropolitano tra espansione residenziale, attività economiche e commerciali, infrastrutture e reti di trasporto.
- 4) Implementazione e monitoraggio dell'efficacia degli interventi, attraverso la costruzione di un *set* di indicatori locali da testare nel tempo per verificare il miglioramento nei livelli di accessibilità.

Le politiche per l'accessibilità necessitano la produzione e integrazione nel processo decisionale di **conoscenza** sulla molteplicità di forme e di modi con cui la città contemporanea è abitata da individui e gruppi sociali e sulle ricadute delle scelte (consapevoli o meno) dei decisori e dei gestori della rete dei servizi territoriali pubblici e privati, al fine di un miglioramento dell'architettura delle scelte (*choice architecture*, Sunstein e Thaler 2009). La ricerca sociale e urbana consente inoltre di individuare forme di auto-organizzazione e di soluzione "spontanea" emergenti nel tessuto sociale della città, che possono essere prese a modello dalle istituzioni per "buone pratiche" da sostenere e riprodurre attivamente.

A partire dalla base conoscitiva prodotta è possibile elaborare nuovi modelli di analisi e rappresentazione delle differenze interne alla città contemporanea in termini di accessibilità alle risorse sociali, riproducibili anche in altri contesti e rispondenti a quattro criteri di innovatività:

- 1) integrazione: capacità di integrare expertise e punti di vista appartenenti ai differenti campi disciplinari degli studi urbani (sociologia, geografia, progettazione urbanistico-architettonica, economia, storia, antropologia);
- 2) sensibilità: capacità di tenere conto di una pluralità di fonti e tecniche di rilevazione dei dati (non solo indicatori di tipo quantitativo ma anche analisi micro-sociali prodotte per mezzo di metodi qualitativi);
- 3) comparabilità: costruzione di una batteria di indicatori per l'analisi dell'accessibilità urbana replicabili nel tempo e applicabili a diversi contesti territoriali;
- 4) leggibilità: capacità di essere interrogabili e leggibili da audience diversificati, tramite modalità di rappresentazione e di disseminazione della conoscenza che facciano uso della cartografia GIS (Geographical Information System) e delle nuove piattaforme legate al web.

4.3 Azioni per l'accessibilità

Come abbiamo visto, quello dell'accessibilità è un concetto multidimensionale, la cui analisi incrocia diverse scale spaziali e dinamiche di stratificazione sociale. Coerentemente, si rileva una molteplicità di interventi e misure, differenti per obiettivi principali e target cui si rivolgono, ma accomunati dall'obiettivo di intervenire sulle **default option** – ossia sulle scelte "scontate" effettuate dai cittadini, dai decisori e a livello organizzativo sulla base di abitudini consolidate e supposizioni di razionalità, efficienza ed efficacia – laddove queste scelte vadano a detrimento del livello di accessibilità complessiva.

- 1) **Migliorare la mobilità:** aumentare le opportunità di spostarsi e ridurre i costi e i disagi materiali e immateriali della mobilità, in particolare per i gruppi sociali che possono contare su scarse disponibilità di capitale di mobilità e sono più esposti alle condizioni oggettive e soggettive di vulnerabilità nell'accedere e utilizzare i mezzi di trasporto. Quest'area contempla gli interventi per favorire l'accessibilità ai servizi con mezzi alternativi all'automobile, aumentando la libertà di scelta modale di individui e famiglie e promuovendo la mobilità sostenibile (a piedi o in bicicletta), ma anche interventi di programmazione dell'espansione urbana che mirino a indirizzare il nuovo sviluppo lungo direttrici con buoni livelli di accessibilità al trasporto collettivo, in modo da rompere la relazione forte tra vita suburbana e dipendenza dall'automobile.
- 2) **Ridurre il bisogno di spostarsi:** attenuare il fenomeno della "mobilità imposta" attraverso la ri-allocazione dei servizi a livello locale (condominio, quartiere, zona) e la densificazione e agglomerazione di attività intorno ai nodi di interconnessione della rete dei trasporti pubblici. Anche l'implementazione di tecnologie che permettono agli utenti di sperimentare nuove forme di mobilità (e prossimità) virtuale ai servizi e alle relazioni rientra in quest'area di interventi.
- 3) **Migliorare la dimensione organizzativa:** ridurre la frammentazione dei tempi e degli spazi della vita urbana, soprattutto nell'esperienza quotidiana delle donne in relazione alle esigenze del lavoro di cura, alle modalità di lavoro per il mercato, all'organizzazione dei servizi territoriali (pubblici e privati). Rientrano in questa area le politiche temporali per il coordinamento degli orari della città e le politiche pubbliche e aziendali per la conciliazione e il *work-and-life-balance*. Contribuiscono a questo obiettivo anche interventi volti a riorganizzare il sistema dei trasporti collettivi, ad esempio orientandolo a connettere non solo località (basi di partenza e destinazioni) ma reti di servizi e attività sparse eppure funzionalmente intellegibili (pensiamo a diverse sedi facenti capo ad una medesima organizzazione pubblica o privata, o ad aree tra loro disconnesse di attrazione per attività collegate, ad esempio turismo o *leisure*).
- 4) **Ridurre l'esclusione sociale:** accrescere le risorse materiali e immateriali e il potenziale di sostegno sociale informale a disposizione dei gruppi vulnerabili per svilupparne l'accessibilità diretta e indiretta ai servizi e alle attività. Rientrano in quest'area gli interventi di *welfare* locale e di *empowerment* di reti sociali di prossimità (per esempio il vicinato per la popolazione anziana).
- 5) **Migliorare la componente informativa:** migliorare e rendere facilmente disponibili le informazioni necessarie ad accedere (spostandosi o meno) a servizi e attività. Le informazioni agiscono favorevolmente ampliando lo

spazio di azione percepito dai soggetti, fornendo loro non solo le conoscenze di base sull'esistenza e le caratteristiche delle risorse urbane ma anche quelle necessarie per il migliore apprendimento delle pratiche di raggiungimento dei luoghi. Il possesso di conoscenze agisce poi favorevolmente sulla mobilità limitando il sentimento di incertezza normalmente associato ai luoghi e alle attività non conosciute.

Riferimenti bibliografici

AA.VV. (2006) "Chapter I. Urban mobility, accessibility and social equity" in Mo.Ve Association (International Forum on Sustainable Mobility in European Metropolitan Areas), *Final technical report*, Venezia <http://www.move-forum.net/upload/users/allegati/Final%20Technical%20Report%20MoVe%202006.pdf>

Amin, A., Thrift, N. (2005) *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna

Bauman Z., (2001) *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze per le persone*, Laterza, Roma-Bari

Bimbi, F., R. Trifiletti (a c. di) (2006), *Madri sole e nuove famiglie. Declinazioni inattese della genitorialità*, Edizioni lavoro, Roma

Boden, D., Molotch, H. (1994) "The compulsion to proximity", in Friedland, R., Boden, D., *Nowhere. Space, time and modernity*, University of California Press, Berkeley

Bonaiuto, M., Bonnes, M. (2002) "Residential Satisfaction in the Urban Environment within the UNESCO MAB Rome Project" in Aragonés, J.I., Francescato, G., Garling T. (eds), *Residential Environments. Choice, Satisfaction and Behavior*, Bergin&Garvey, Westport-London

Borja, J., Castells, M. (2002), *La città globale*, De Agostini, Milano

Borlini (2009) "Il quartiere nell'organizzazione quotidiana della famiglia urbana" in *AIS Giovani sociologi 2008*, Franco Angeli, Milano

Borlini, B., Memo, F. (2008) *Il quartiere nella città contemporanea*, Bruno Mondatori, Milano

Borlini, B., Zajczyk, F. (2007) "Vivere in complexcity. Tempi e spazi delle coppie flessibili milanesi" in Piccone Stella S. (a. c. di), *Tra un lavoro e l'altro. Vita di coppia nell'Italia postfordista*, Carocci, Roma

Boudon, R. (2001) *Il posto del disordine*, Il Mulino, Bologna

Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2003) *Changing infrastructures, measuring social-spatial inclusion/exclusion*, Report for DfT, Lancaster University, Dept of Sociology, Lancaster University, <http://www.lancs.ac.uk/fass/centres/cemore/word%20docs/chime%20report%20dft.doc>

Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005) "Social exclusion, mobility and access" in *The Sociological Review*, Blackwell Publishing Ltd, Oxford, pp. 539-555

Christaller, W. (1933 trad. it. 1980) *Le località centrali della Germania meridionale*, Franco Angeli, Milano

- Colleoni, M. (2004) *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*, Carocci, Roma
- Colleoni, M. (a.c. di) (2008) *La ricerca sociale sulla mobilità urbana. Metodo e risultati di indagine*, Cortina, Milano
- DfT (2006) *Accessibility Planning Guidance: Full Guidance*, Department for Transport <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/accessibility/guidance/gap/accessibilityplanningguidanc3633>
- Dijst, M., Kwan, M-P. (2005) "Accessibility and quality of life: time-geographic perspectives", in Donaghy, K., Poppelreuter, S., Rudinger, G., (eds) *Social Dimensions of Sustainable Transport: Transatlantic Perspectives*, Ashgate, Aldershot, Hants, pp. 109 - 126
- Dijst, M., Vidakovic, V., (1997) "Individual action space in the city", in Ettema, D., Timmermans, J. (eds) *Activity-based Approaches to Travel Analysis*, Pergamon Press, Oxford, pp 117-134
- Farrington, J. H. (2007) "The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography" in *Journal of Transport Geography*, Vol. 15, 5, pp. 319-330
- Gershuny, J. (2000), *Changing times: work and leisure in post industrial society*, Oxford University Press, Oxford
- Giddens, A. (1994) *Le conseguenze della modernità*, Il Mulino, Bologna
- Graham, S., Marvin, S. (2001) *Splintering Urbanism: Network Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, London
- Hagerstrand, T. (1970) "What about people in regional science?" in *Papers of the Regional Science Association*, Vol. 24, pp. 7-21
- Hannerz, U. (1992) *Eplorare la città*, Il Mulino, Bologna
- Handy, S.L. (2002) "Accessibility vs. Mobility: Enhancing Strategies for Addressing Automobile Dependence in the U.S.", *Institute of Transportation Studies*, maggio
- Handy S.L., Niemeier, D.A. (1997) "Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives" in *Environment and Planning*, Vol. 29
- Hansen, W.G. (1959) "How Accessibility Shapes Land-Use", in *Journal of The American Planning Institute*, vol. 25, pp. 73-76
- Healey, P. (2000) "Institutionalist Theory, Social Exclusion and Governance" in Madanipour J., Cars G. e Allen J. (acd) *Social Exclusion in European Cities*, Jessica, London
- Ingram, D.R. (1971) "The concept of accessibility: A search for an operational form" in *Journal Regional Studies*, Vol. 5, pp. 101-107

ISFORT (2006) *Dove vanno a finire i passeggeri? Terzo rapporto sulla mobilità urbana in Italia*, Roma

ISTAT (2006) *Matrimoni, separazioni e divorzi. Anno 2003*, Roma 2006

ISTAT (2007) *L'uso del tempo. Indagine multiscopo sulle famiglie, Anni 2002-2003*, Roma

Karsten L. (2003) "Family Gentrifiers: Challenging the City as a Place Simultaneously to Build a Career and to Rise Children" in *Urban Studies*, vol. 40, n. 12, pp. 2573-84

Kauffman, V., Bergman, M.M, Joye, D. (2004) "Motility: Mobility as Capital" in *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28 (4) pp. 745-56

Kwan, M-P. (1998) "Space-time and integral measures of individual accessibility: a comparative analysis using a point-based framework", in *Geographical Analysis* 30 (3), pp.191- 216

Kwan, M-P. (1999) "Gender and individual access to urban opportunities: A study using space-time measures" in *The Professional Geographer*, vol. 51 (2), pp.210-227

Kwan, M-P., Schwanen, T., Ren, F. (2008) "How fixed is fixed? Gendered rigidity of space-time constraints and geographies of everyday activities" in *Geoforum*, vol. 39 (6), pp.2109-2121

Lynch, K. (1976) *Managing the Sense of a Region*, Mit Press, Cambridge

Martinotti G. (1993), *Metropoli*, Il Mulino, Bologna

Martinotti G. (a c. di) (1999), *La dimensione metropolitana. Sviluppo e governo della nuova città*, Il Mulino, Bologna

Martinotti G. (2004), "The Rise of Meta-Cities. Mobility and the New Metropolitan Europe" in Mo.Ve Association (International Forum on Sustainable Mobility in European Metropolitan Areas), *Final technical report*, Venezia, http://www.moveforum.net/upload/users/allegati/move_2005_final_technical.pdf

McDowell, L., Ward, K., Fagan, C., Perrons, D., Ray, K. (2006) "Connecting Time and Space: The Significance of Transformations in Women's Work in the City" in *Journal of Urban and Regional Research*, vol. 30, n. 1, pp.141-58

Memo, F. (2009) "Il quartiere come trappola? L'esperienza urbana dei giovani abitanti della periferia milanese" in Rauty, R. (a c. di), *La ricerca giovane. Percorsi di analisi della condizione giovanile*, Kurumuny, Calmiera

Musso, E. (2007) "Le politiche del trasporto urbano: un approccio economico" in Musso, E., Burlando, C., Ghiara, H. (a c. di), *La città logistica*, Il Mulino, Bologna, pp. 71-129

Mutti, A. (1992) *Il buon vicino*, Il Mulino, Bologna

Naess, P. (2006) "Accessibility, Activity Participation and Location of Activities: Exploring the Links between Residential Location and Travel Behaviour" in *Urban Studies*, vol. 43, n. 3, pp. 627-652

Nuvolati, G. (2007) *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze University Press, Firenze

Priya Uteng, T., Cresswell, T. (eds) (2008) *Gendered Mobilities*, Ashgate Publishing

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*, Working Paper IRES n. 126, <http://www.ires.piemonte.it/contributi.html>

Sassen, S. (1997) *Città globali*, Utet, Torino

Sen A. (1993) "Capabilities and well-being", in Nussbaum, M., Sen, A., *The quality of life*, Clarendon Press, Oxford

SEU (2003), *Making the Connections: Transport and Social Exclusion. Final Report*, Social Exclusion Unit, ODPM, London http://www.cabinetoffice.gov.uk/media/cabinetoffice/social_exclusion_task_force/assets/publications_1997_to_2006/making_transport_summary_2003.pdf

Sunstein, C. R., Thaler, R. (2009) *Nudge. La spinta gentile*, Feltrinelli, Milano

Urry, J. (2002) "Mobility and proximity" in *Sociology*, vol. 36, no. 2, pp. 255-274

Urry, J. (2007) *Mobilities*, Polity Press

Vicari, S. (2004) *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna

Vandenbulcke, G., Steenberghen, T., Thomas, I. (2009) "Mapping accessibility in Belgium: a tool for land-use and transport planning?" in *Journal of Transport Geography*, vol. 17, pp.39-53

Vilhelmson, B. (1999) "Daily mobility and the use of time for different activities: the case of Sweden", in *GeoJournal*, n.48, pp. 177-185

Wellman, B. (2001) "Physical Place and Cyberplace: the Rise of Personalized Networking" in *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 25, pp. 227-252

Zajczyk, F., Borlini, B., Memo, F., Mugnano, S. (2005) *Milano. Quartieri periferici tra incertezza e trasformazione*, Bruno Mondadori, Milano

Zajczyk, F., Ruspini, E.(acd) *Nuovi padri? Italia ed Europa a confronto*, Baldini e Castaldi Dalai Editore, Milano.

CITTALIA

00186 Roma
Via dei Prefetti 46
www.cittalia.it

ISBN 978-88-6306-009-6