

Marco Castrignanò,
Matteo Colleoni, Cristina Pronello

Muoversi in città

Accessibilità e mobilità
nella metropoli contemporanea



**Sociologia
urbana e rurale**

FrancoAngeli

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Marco Castrignanò,
Matteo Colleoni, Cristina Pronello

Muoversi in città

Accessibilità e mobilità
nella metropoli contemporanea

Scritti di M. Boffi, E.J. Calderón, C. Camusso, C. Carlini, F. Mantovani,
C. Melzi, G. Pieretti, V. Rappazzo



**Sociologia
urbana e rurale**

FrancoAngeli

Il volume presenta i risultati della ricerca Prin 2007 dal titolo “Mobilità territoriale, accessibilità ed equità sociale. Uno studio empirico interdisciplinare comparato nelle aree metropolitane di Milano, Torino e Bologna”.

Il volume è stato pubblicato con il contributo finanziario del Dipartimento di Sociologia dell'Università degli Studi di Bologna.

Copyright © 2012 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Presentazione. Per una mobilità sostenibile , di <i>Giovanni Pieretti</i>	pag.	7
Introduzione , di <i>Matteo Colleoni</i>	»	15
Prima parte Riferimenti teorici e metodologici		
Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento , di <i>Matteo Colleoni</i>	»	19
Metodo e misurazione dell'accessibilità urbana , di <i>Mario Boffi</i>	»	43
Seconda parte Uno studio comparato su tre aree metropolitane in Italia		
Il disegno della ricerca , di <i>Cristina Pronello, Cristian Camusso</i>	»	61
Capitale di mobilità e comportamenti di mobilità nelle tre aree metropolitane , di <i>Marco Castrignanò, Clara Melzi</i>	»	67
Profili di mobilità ed accessibilità , di <i>Cristina Pronello</i>	»	99
Percezione dell'accessibilità nel periurbano bolognese , di <i>Francesca Mantovani</i>	»	117
Stili di mobilità: il caso di Torino , di <i>Cristina Pronello, Cristian Camusso</i>	»	133
Studio quantitativo e qualitativo degli effetti prodotti dall'introduzione della metropolitana nella città di Torino , di <i>Cristina Pronello, Valentina Rappazzo, Cristian Camusso</i>	»	139

Terza parte
Alcuni studi di caso

Progettare l'accessibilità attraverso i piani dei trasporti a Bologna , di <i>Cleto Carlini</i>	pag. 159
Progettare l'accessibilità attraverso i piani dei trasporti a Madrid , di <i>Enrique J. Calderón</i>	» 175
Riferimenti bibliografici	» 189
Gli autori	» 199

Presentazione. Per una mobilità sostenibile

di *Giovanni Pieretti*

1. Mobilità e *sprawl*

Nel ragionare del volume che qui presentiamo non riuscirei a evitare un certo fastidio se mi limitassi a commentare, in modo asettico e affettivamente neutrale, i risultati della ricerca sui temi della mobilità, dell'accessibilità e dell'equità sociale. Tre gruppi di ricerca così diversi tra loro hanno dato vita ad un esperimento interessante. Il gruppo torinese ha portato solide cognizioni tecniche che spesso mancano a noi sociologi dell'ambiente e del territorio, il gruppo di Milano Bicocca la cumulatività di anni e anni di ricerca sulla mobilità e il gruppo di Bologna la propria propensione a studiare il territorio da vicino soprattutto con metodi e tecniche di matrice ecologico chicagheese. E infatti quello che poteva dire questa ricerca ha detto, per ciò che riguarda il rapporto tra mobilità ed accesso alle opportunità.

Eppure l'ora è fuggita, per così dire, e non possiamo ignorare che discutere di mobilità ed accesso alle opportunità significhi solo ragionare, che so, di capitale sociale senza considerare lo stupro del territorio che le forme periurbane, la città diffusa e lo *sprawl* hanno comportato e comportano nel nostro paese. Senza *sprawl*, infatti, parlare di mobilità sostenibile è possibile, con lo *sprawl* appare mistificante.

Dopo anni (cito il vecchio Giorgio Bocca degli anni sessanta) di rapalizzazione selvaggia è venuta la cervellatiana villettropoli a provocare la violenza finale al territorio italiano. Siamo in fase terminale, ormai, e le terapie necessarie perché si salvi il salvabile sono poche e certamente intensive e drastiche. Allora dobbiamo cominciare a indicare di quali terapie si tratta (e poi a somministrarle), nel convincimento profondo che *The Age of Stupid* necessita di una svolta radicale non soltanto per ciò che riguarda le forme e i modi dell'abitare e del costruire, e la mobilità conseguente, ma anche per ciò che afferisce ciò che chiamavamo modello di sviluppo e che in realtà potremmo definire una questione antropologica.

Lo *sprawl*, e la mobilità connessa, è il segno del punto di non ritorno della *cultura del surplus* e della crisi irreversibile del modello di sviluppo che ad essa è connesso. Si tratta, a mio avviso, di ritrovare non solo un mo-

dello di sviluppo diverso da quello vigente, ma anche una idea di territorio e del valore simbolico di esso del tutto peculiare e che potrebbe rappresentare una via di uscita, o per lo meno qualcosa cui ispirarsi, dal punto di non ritorno rappresentato dalla città diffusa e dal modello di mobilità ad essa collegato.

2. *Sprawl* e modello di sviluppo

La trasformazione culturale degli ultimi decenni implica un nuovo concetto di spazio, emerge in generale una città frastagliata e sempre meno legata a luoghi specifici in grado di produrre appartenenza e radicamento: in questo quadro il territorio sta subendo profonde trasformazioni che rendono obsolete le dicotomie tradizionali.

Il sistema della comunicazione dell'attuale società globalizzata riesce infatti a far credere come realizzabile l'utopia di una forma abitativa priva di limiti, entro una dimensione spaziale che produce individualismo e antisocialità.

Urban *sprawl*, consumo di suolo, pianificazione e progettazione urbanistica spesso sconsiderate, egemonia e crescita esponenziale del mercato immobiliare e delle costruzioni, mancato collegamento tra andamenti demografici e sviluppo urbano e residenziale sono i fattori che hanno determinato la situazione attuale.

Come sottolineato da Richard Ingersoll (2004) e da Edoardo Salzano (Gibelli, Salzano, 2006), con *sprawl* si intende un insediamento "sdraiato sul territorio"¹. Si parla di *urban sprawl* indicando con questo termine una forma di città, a volte detta città diffusa che si sviluppa verso l'esterno in modo incrementale e che si caratterizza per una bassa densità residenziale. È chiaro che parlare di *sprawl* in Italia, se si ha presente quello degli Stati Uniti, può apparire inproprio. Eppure usando, forse non del tutto a proposito, questo termine, vogliamo sottolineare la perdita di *appeal* della città che abbiamo conosciuto e la tendenza ad abbandonarla.

Un modello insediativo, quello dello *sprawl* in Italia che mostra «bassa densità, opportunità di espansione illimitata, specializzazione e segregazione degli usi del suolo, sviluppo discontinuo, assenza di pianificazione di area vasta, prevalenza del trasporto su gomma, frammentazione amministrativa e pianificatoria, divari nel prelievo fiscale locale, grandi strutture commerciali, scoraggiamento implicito delle abitazioni per gruppi a basso

¹ In particolare Salzano preferisce usare il termine «insediamento sguaiatamente sdraiato» sul territorio per sottolineare che il fenomeno pur di origine urbana genera un insediamento che «non ha i titoli per essere definito città» (Salzano, 2007).

reddito» (*Ibidem*). Eppure il diffondersi dello *sprawl* è stato visto, almeno fino a qualche tempo fa, come una sorta di valore aggiunto; nel nostro paese l'espansione urbana è stata lodata da più parti.

Diversi sono gli elementi che caratterizzano l'impatto della diffusione dello *sprawl* in termini ambientali e socio-economici; basti pensare, sul piano ambientale, all'aumento dei consumi di energia legati alla diffusione delle abitazioni mono e bi familiari disperse sul territorio, al trasporto dei materiali utilizzati per le costruzioni, o alla produzione massiva di inquinamento dovuta all'implementazione della mobilità privata e automobilistica intrinsecamente connessa a questa particolare forma di sviluppo urbano² e ovviamente al consumo di suolo, soprattutto agricolo. Sul piano socio-economico vanno sottolineati i problemi legati alla congestione del traffico, i costi legati alla costruzione di infrastrutture che si rendono necessarie per servire tali insediamenti, così come i costi, sia monetari sia "di tempo", legati agli spostamenti casa-lavoro³.

La suburbanizzazione, voglio dire, dobbiamo considerarla una modalità per certi versi taylorista e fordista dello sviluppo del territorio, cui è sotteso un capitalismo rapinoso e una visione della vita di sapore texano, il cui modello è stato veicolato da decenni di rampantismo reaganiano e da una vita da telefilm genere Dallas o Dynasty.

Allora: basta con la suburbanizzazione e con le più o meno deliranti e improponibili forme di mobilità che essa si porta dietro: e non solo perché essa è quanto di più ecologicamente scorretto possa esistere, ma anche perché è destinata, a tempi corti, a uccidere definitivamente ogni forma di socialità e di relazionalità autentica che non è stata ancora uccisa da tutte le solipsistiche diavolerie tecnologiche che ci vengono propinate e senza le quali dovremmo, secondo la dominante cultura del surplus, sentirci perduti.

Io mi sento indignato nei confronti della suburbanizzazione, ma vorrei ragionarci un po' sopra e non semplicemente comunicare un moto dell'animo o esprimere l'insopportabile cappa di violenza che ci coarta.

Per capire che cosa è la suburbanizzazione dobbiamo, prima, capire che cosa è stata. Di seguito un po' di storia, che traggio dalla voce suburbaniz-

² Come sostiene Richard Rogers «I sistemi di trasporto pubblico sono presenti soltanto là dove esiste una densità sufficiente a supportarli, perciò coloro che si trasferiscono fuori da tali ambiti devono con ogni probabilità contare sull'uso dell'automobile per la maggior parte delle loro esigenze di spostamento» (R. Rogers 2006: 82).

³ Proprio in riferimento a tali costi Richard Florida (2008) in un articolo reperibile sul sito <http://eddyburg.it> sostiene che «nell'economia attuale spinta dalle idee, la cosa che conta davvero è il costo del tempo. Con la pressione costante ad essere più efficienti e a innovare, ha poco senso sprecare quantità illimitate di ore in pendolarismo»; ciò favorirebbe secondo Florida un possibile ritorno alla città compatta.

zazione che ho scritto per *Encyclopedia of Quality of Life Research* (in corso di pubblicazione) e, poi, qualche riflessione che ci riporterà al tema della mobilità e delle opportunità di accesso.

3. Per una nozione di suburbanizzazione

Suburbanizzazione descrive il processo di crescita e riorganizzazione spaziale della città contemporanea. I suburbi sorgono fuori dai confini urbani storicamente definiti, rimanendo spesso funzionalmente connessi alla città attraverso flussi di pendolarismo.

Sebbene si riscontrino tracce di suburbanizzazione più antiche, è a partire dal primo dopoguerra che i moderni suburbi iniziarono a prendere forma in America. Già a partire dall'ultimo decennio dell'800, lo sviluppo di trasporto ed infrastrutture posero le basi della moderna suburbanizzazione. La successiva massificazione dell'automobile e l'implementazione del sistema stradale permisero a molte famiglie benestanti di fuggire dalle grandi città sporche e congestionate per godere dei benefici estetici e salubri delle campagne in cui sorgevano i suburbi. Ma è dopo la Seconda Guerra Mondiale che la suburbanizzazione esplose: quello che venne definito *baby boom* creò una domanda abitativa mai vista, proprio durante il fermento economico dell'industria edilizia fra le altre. Le diverse forme della suburbanizzazione - *gated communities*, *edge cities* su tutte - sono progressivamente divenute elementi comuni rintracciabili in molte regioni urbane del globo, con diverse specificità legate alle condizioni nazionali in cui i suburbi sorgono.

La suburbanizzazione residenziale è legata alla fuga delle classi medie e medio-alte verso desiderabili aree residenziali, alla ricerca di un'abitazione mono o bi familiare di proprietà, in un contesto ambientale meno congestionato della città, dove vivere e dove crescere i propri figli con tutti i vantaggi di una vita tipicamente urbana, in nome di un *white flight* o di un *flight from blight*. A tal proposito K.T. Jackson parla di "*urban population deconcentration*" per descrivere la migrazione di individui urbani fuori dalla città. Nella sociologia americana, il suburbio rappresenta uno dei volti dell'American Dream, e la cultura suburbana è spesso ricondotta ad un peculiare stile di vita. È a partire dagli studi suburbani degli anni '50 e '60 che venne introdotta l'idea del suburbio come portatore di uno stile di vita *sui generis*, in riferimento ai modelli di vita sociale e di lavoro tipicamente riconducibili alla middle-class, omologati e conformanti. Furono Gans e Berger a mettere in discussione la correlazione fra suburbio e stile di vita,

evidenziando le variazioni considerevoli di classi di età e di modelli di vita all'interno delle diverse aree suburbane.

La più famosa incarnazione del suburbio è senza dubbio *Levittown*, frutto della produzione di massa di abitazioni e di quartieri preconfezionati ad opera di due fratelli statunitensi, William ed Alfred Levitt, che costruirono all'incirca 17.000 case che ospitarono più di 80.000 persone. Diverse furono le critiche a Levittown e agli altri suburbi da parte di sociologi, urbanisti ed architetti.

Sulle cause della suburbanizzazione, molte sono le teorie sociologiche esistenti. Per gli ecologisti e per molti economisti urbani è lo sviluppo del mercato a rendere attraente l'insediamento suburbano. Il mercato dei terreni urbani è il meccanismo che ha portato allo spostamento verso l'esterno delle attività commerciali e residenziali che non possono più permettersi una localizzazione centrale.

È proprio su questi elementi di preferenze personali che si concentrano altre ricerche. Per Guest e Nelson (1978) i suburbi risultano vantaggiosi rispetto alla città per la disponibilità di stock abitativo nuovo, di terreni meno costosi e per l'accessibilità ad autostrade ed aeroporti.

Altri studi si sono concentrati in particolare sulle caratteristiche che compongono un quartiere suburbano: la densità di popolazione, la composizione familiare e lo status socioeconomico degli abitanti che scelgono questa soluzione abitativa.

Dalle ricerche frutto dei diversi approcci teorici emerge con forza come in molte regioni metropolitane (statunitensi ed europee) la popolazione residente in città sia in media meno ricca rispetto a quella dei suburbi circostanti. A tal proposito c'è un ampio dibattito riguardo la natura della segregazione naturale che sembra esulare dalla classe sociale degli abitanti. La domanda è se essa sia il frutto del libero mercato oppure se le sue cause siano più di ordine politico-istituzionale.

Tuttavia, per definire cosa un suburbio sia (o non sia), gli elementi suddetti non sono sufficienti. A tal proposito John R. Logan (1992) fornisce due esempi molto eloquenti sulla natura equivoca del termine: piccoli centri urbani investiti dall'espansione di città più ampie possono o meno considerarsi suburbi? E se una città estende i propri confini all'esterno di quelli tradizionali, i nuovi insediamenti suburbani che sorgeranno all'interno dei nuovi confini possono essere definiti suburbani? Per una definizione completa e condivisibile del termine suburbio molti ricercatori, a partire da quelli statunitensi, ricorrono ad alcune definizioni convenzionali stabilite dagli uffici del censimento: un'area suburbana è innanzitutto una porzione dell'area metropolitana che si colloca fuori dal centro. Ma i concetti con-

venzionali qui utilizzati, “area metropolitana” e “centro (città)”, sono in continua evoluzione, non possono essere stabiliti una volta per tutte. Al fine di mettere a fuoco il termine suburbio può pertanto essere utile ricorrere ad elementi direttamente misurabili come la distanza dal centro città, l’età dell’insediamento, la densità residenziale e i flussi di pendolarismo che lo investono.

Ora mentre Herbert Gans e Bennet Berger, come detto, nei loro studi sulla composizione di classi ed età nei suburbi, e sui modelli della vita sociale, dimostrano che gli stili di vita suburbani e le relazioni sociali non sono determinati dalla location suburbana e che pertanto l’idealtipo suburbano sembra dunque essere un mito io resto convinto del contrario. Continuo a pensare ad una sorta di “uomo suburbano”, che si è lasciato convincere quanto alla possibilità di ottenere, finalmente, la botte piena e la moglie ubriaca: vale a dire la città e la non città nello stesso tempo, magari a prezzi ragionevoli e, sottolineo, magari senza inconvenienti o difficoltà. È il meccanismo, perverso e polimorfo, che associa suburbanizzazione e *upgrading* di ceto ciò che, in realtà spiega la diffusione del fenomeno.

4. Suburbanizzazione e *sprawl*: verso l’uomo suburbano?

Quindi credo che il primo punto di cui dobbiamo prendere evidenza è costituito dalla tendenza della città di oggi a diventare città sdraiata. Questa tendenza va contrastata finché siamo in tempo. Lo *sprawl* è popolato però da persone che vogliono vivere come in città, perché qui è il paradosso più forte, persone che hanno abbandonato la città, si sono spostate in altri territori, ma hanno la pretesa e il convincimento di poter mantenere uno stile di vita urbano.

Si tratta di popolazioni che cercano l’omogeneità sociale, nella corsa verso il periurbano; Louis Wirth, nel suo articolo famosissimo *Urbanism As A Way of Life* (1938), afferma che la città è il melting pot, è il luogo delle differenze, il luogo della eterogeneità. Oggi invece siamo davanti a fasce di popolazione che scappano dalla città nella speranza di trovare una certa qual *gentrification*, di trovare delle popolazioni omologhe, di abbandonare il conflitto che è tipico della città.

Inoltre è di qualche interesse considerare come si sta muovendo negli ultimi anni il mondo dell’architettura: esso appare sempre più autoreferenziale: poche sono le voci che si stiano battendo all’interno del mondo dell’architettura contro la tendenza allo *sprawl*.

Credo che il mondo dell'architettura stesso potrebbe provare forse da questo punto di vista a uscire dalla propria autoreferenzialità. In realtà con lo *sprawl* siamo davanti a una catastrofe antropologica prima e ambientale poi, e questo è un allarme che va lanciato con molta forza.

L'uomo dello *sprawl* (uomo suburbano) fa parte di un percorso che ben conosciamo e che prevede la corsa alla gentrification come obbligo e la mancata realizzazione di essa come stigma di incapacità personale e fallimento sociale. Non ci spiegheremmo altrimenti il tramonto del valore simbolico delle periferie delle città italiane e la straordinaria attrattività che luoghi come quelli periurbani hanno esercitato ed esercitano.

Chi costruisce nello *sprawl* cerca di attirare i propri potenziali clienti con slogan di tipo ambientalistico, senza considerare che per raggiungere il punto dello *sprawl* in cui andranno ad abitare le persone saranno costrette ad utilizzare l'automobile, così come per fare la spesa, per portare i figli a scuola e via dicendo. E sapere che gli incidenti automobilistici nello *sprawl* sono il triplo rispetto a quelli in città, anche questi sono dati su cui si dovrebbe riflettere.

Non è possibile raggiungere i punti dello *sprawl* con nessun trasporto pubblico, è impossibile oggi e lo sarà domani. Se pensiamo alla trasformazione della vita delle persone che lì vivono, ci dobbiamo ricordare da cosa è accompagnato lo *sprawl*: individualizzazione crescente della vita, perdita sostanziale di socialità e soprattutto stupro del territorio. Queste persone sono fuggite dalla periferia della città perché il consumismo dilagante è riuscito a convincerli che abitare in periferia significasse venire stigmatizzati come proletari.

Le periferie italiane sono andate progressivamente deteriorandosi e soprattutto sono sempre meno presentabili per una popolazione, composta un tempo da appartenenti dichiarati ai ceti subalterni, che non ha più voglia di dimostrare tale appartenenza e che è venuta borghesizzandosi e hanno decretato la fine, peraltro ingloriosa, di appartenenza fiera al proletariato, di ogni autenticità e concretezza a favore di un modello di *suburban way of life* di matrice anglosassone ove i casermoni di periferia, anche laddove ben costruiti e vivibili, diventavano un marchio di Caino dai quali fuggire al più presto possibile e, potremmo dire, quasi a qualsiasi costo.

Si tratta della fine dell'idillio tra un gruppo sociale che la periferia l'aveva amata e la periferia stessa: non già perché essa era diventata invivibile (era forse migliore di quella di prima) bensì perché il marchio delle periferie era diventato intollerabile. L'esodo dalle periferie delle città italiane si spiega a partire dal tramonto dell'appartenenza sociale, economica, poli-

tica, ideologica e antropologica, e quindi spaziale, dei gruppi sociali subalterni a se stessi.

Dobbiamo allora considerare tutto ciò come irreversibile, potremmo chiederoci? La risposta è no: nell'aria i segni del cambiamento si avvertono, e possiamo iniziare a ragionarci a partire dalla crisi, economica prima di tutto, che ha colpito e colpisce i paesi occidentali. È proprio il modello di sviluppo a fare tilt, a rivelarsi insostenibile non solo per le economie e per i macrosistemi ma anche per la vita concreta degli individui concreti. È il momento di cercare vie alternative o altre.

Introduzione

di Matteo Colleoni

Sono sempre più numerosi gli studi che, negli ultimi due decenni, si sono interessati al tema delle interazioni tra caratteristiche spaziali e morfologiche delle città, struttura socio-economica delle società che le abitano e mobilità delle popolazioni. Molti di questi studi hanno concluso che nelle società urbane la mobilità è sempre più consistente, con divergenze meno marcate tra generi, professioni e classi di reddito, e che sono soprattutto le aree sub-urbane, e le popolazioni che le abitano, ad esserne interessate (Mogridge, 1985; Newman and Kenworthy, 1999; Naess *et al.*, 1995; Fouchier, 1998; Mo.Ve, 2005).

Le spiegazioni rimandano ai cambiamenti intercorsi nel mercato del lavoro, nel sistema socio-economico più generale e nella morfologia urbana, in special modo alla progressiva concentrazione dei luoghi di lavoro (in particolare delle funzioni direzionali e gestionali) e delle *opportunities* (risorse urbane, servizi e beni) nelle aree centrali delle città e alla localizzazione delle residenze in aree sub-urbane sempre più distanti e sparse (Martinotti, 1999; Schwanen *et al.*, 2001; Stead and Marshall, 2001; Naess and Jensen, 2004; Naess, 2006). La diffusione spaziale e sociale della mobilità che ne è conseguita è stata descritta come la conseguenza della graduale acquisizione del diritto a muoversi da parte di gruppi sociali sempre più numerosi, e la condizione, a sua volta, per la loro migliore accessibilità agli spazi e alle *opportunities* urbane.

Tuttavia, per quanto la mobilità rappresenti un'irrinunciabile condizione di accesso ai beni e servizi urbani e un imprescindibile fattore di integrazione sociale e urbana, essa non è equamente distribuita tra gli individui e i gruppi sociali e, soprattutto, non presenta ovunque la stessa qualità in relazione alle risorse impiegate e ai vincoli che ne limitano l'utilizzo. Le disuguaglianze rimandano sia alla differente distribuzione sociale delle risorse di accesso (*resource access*, urbane, socio-economiche culturali e temporali) sia alla presenza di vincoli (*constraints access*, spazio-temporali e sociali) che ostacolano l'utilizzo delle stesse.

Il volume presenta i risultati dello studio empirico realizzato nel triennio 2007-2009 dall'Università di Bologna, dall'Università di Milano e dal Politecnico di Torino nell'ambito del Progetto di ricerca scientifica di rilevante interesse nazionale (Prin) dal titolo "Mobilità territoriale, accessibilità ed equità sociale. Uno studio empirico interdisciplinare comparato nelle aree metropolitane di Bologna, Milano e Torino".

La ricerca è finalizzata ad analizzare il modo in cui:

- la struttura urbana delle aree residenziali influenzi la presenza, la disponibilità e il livello di specificità delle *opportunities*;
- la localizzazione delle aree residenziali e delle *opportunities*, combinata con il differente possesso di capitale di mobilità da parte dei residenti (insieme delle *risorse individuali e urbane di accesso*), ne influenzi gli stili di mobilità, l'accessibilità ai beni e servizi e, quindi, il livello di inclusione urbana e sociale.

Il volume si articola in una sezione teorica, in una empirica e, in conclusione, in una parte operativa. La prima è finalizzata a descrivere la relazione che esiste tra mobilità, accessibilità ed equità sociale mentre la seconda ad analizzare empiricamente, in termini interdisciplinari e comparati, l'interazione tra localizzazione residenziale, stili di mobilità, accesso alle *opportunities* e livello di inclusione urbana e sociale nelle aree metropolitane di Milano, Torino e Bologna. La sezione operativa, che completa il volume, presenta i casi studio delle città di Bologna e di Madrid esemplificativi, rispettivamente, di politiche per la mobilità e l'accessibilità nazionali e internazionali.

Prima parte

Riferimenti teorici e metodologici

Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento

di *Matteo Colleoni*

Premessa terminologica e semantica

Sebbene nella letteratura sui trasporti i termini mobilità e accessibilità siano utilizzati in modo intercambiabile, essi si riferiscono a concetti differenti. Come noto, la mobilità rappresenta la capacità di un individuo, o di un oggetto, di compiere spostamenti nello spazio mentre l'accessibilità identifica la caratteristica di chi o di ciò che è accessibile. Entrambi i concetti riguardano proprietà, ma mentre la mobilità è una caratteristica che un soggetto o un oggetto possiede in sé, in tal senso è una proprietà individuale, l'accessibilità rinvia anche alle caratteristiche di altri attori, configurandosi come una proprietà relazionale. Detto in altre parole, se la mobilità di un soggetto si esplicita nella sua capacità e volontà di spostarsi, l'accessibilità - per esempio di un luogo o di un servizio - si declina nella possibilità che esso ha di essere raggiunto da un attore e nel modo in cui ciò si verifica. Il fatto che, di solito, per accedere occorra muoversi, dà ai due concetti il segno di una comune appartenenza semantica. Tuttavia per accedere ad un luogo o ad un servizio del territorio non è sufficiente muoversi poiché, similmente ad altre proprietà relazionali, l'accessibilità chiama in causa tutti gli elementi coinvolti nella relazione: le caratteristiche del soggetto che si muove, il modo in cui lo fa e le proprietà del bene o servizio del territorio che viene raggiunto.

Il primo elemento di premessa che, quindi, occorre tenere in considerazione è il fatto che gli studi sull'accessibilità non coincidono necessariamente con quelli sulla mobilità sebbene, spesso, essi includano entrambi gli oggetti. Mentre gli studi e le ricerche sulla mobilità descrivono le caratteristiche degli spostamenti sul territorio, quelli sull'accessibilità ne analizzano le potenzialità in termini di possibilità di accesso ai luoghi e ai servizi ritenuti rilevanti per soddisfare i bisogni degli attori sociali (Hansen, 1959). Nei suoi studi sulle città statunitensi, Hardy mostra che vi sono situazioni caratterizzate da buona accessibilità e scarsa mobilità, ad esempio nelle aree in cui i residenti abitano a breve distanza dai beni e servizi desiderati,