

*Castrignanò M., Colleoni M., Pronello C. Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea. Milano: FrancoAngeli. 2012.*

Il volume presenta i risultati della ricerca scientifica di rilevante interesse nazionale (PRIN), condotta tra il 2007 e il 2009, sui temi della mobilità quotidiana, dell'accessibilità, e dell'equità sociale.

165

Copyright © FrancoAngeli

N.B: Copia ad uso personale. È vietata la riproduzione (totale o parziale) dell'opera con qualsiasi mezzo effettuata e la sua messa a disposizione di terzi, sia in forma gratuita sia a pagamento.

La ricerca, svolta in tre aree metropolitane (Milano, Torino e Bologna), si è posta l'obiettivo di studiare empiricamente, e con un approccio interdisciplinare, le relazioni che intercorrono tra dei fenomeni di centrale importanza per comprendere la città contemporanea, quali la trasformazione della morfologia urbana in direzione di una città diffusa, la crescente mobilità territoriale delle popolazioni urbane, e il loro differente livello di accesso alle risorse della città.

Nella prima sezione, dopo una precisa ricostruzione dell'evoluzione dei concetti di mobilità e accessibilità nel dibattito scientifico, M. Colleoni sottolinea come, nella città diffusa, l'accessibilità "continua a rappresentare una proprietà del territorio ma la possibilità che essa si concretizzi è sempre più demandata al possesso di risorse individuali di accesso, socio-economiche, relazionali, esperienziali e cognitive" (p.39). L'accessibilità consta quindi di una dimensione spaziale e di una soggettiva, che entrano in relazione tra loro. Dal punto di vista spaziale, è necessario garantire un accesso a beni e servizi che tenga conto dell'iniqua distribuzione territoriale delle risorse, soprattutto nelle aree periurbane, dei differenti tempi della metropoli contemporanea, e della necessità di muoversi per raggiungere una proporzione crescente di *opportunities*; necessità che si manifesta in fenomeni di mobilità sempre più frequenti, differenziati, brevi, diffusi e sempre più dipendenti dall'automobile. Tra le ricerche e le politiche presentate nel volume, di particolare interesse quelle che mirano a costruire un'accessibilità, misurata in base alla *walkability*, ovvero in base al tempo di raggiungimento a piedi dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, e che tentano di diminuire la dipendenza dall'automobile degli stili di mobilità delle popolazioni urbane agendo sulle loro abitudini di spostamento. Dal punto di vista soggettivo, interessante il riferimento al concetto di capitale di mobilità che dimostra l'importanza delle competenze e delle risorse possedute dagli individui, con particolare attenzione alle componenti relazionali e cognitive, nell'influenzare gli stili di mobilità e di accessibilità alle *opportunities*.

Il secondo capitolo, curato da M. Boffi, rappresenta per il ricercatore un'utile cassetta degli attrezzi, in cui poter trovare le definizioni di accessibilità proposte da diverse discipline e approcci, gli indicatori maggiormente utilizzati per la misurazione dell'accessibilità, e la sua operativizzazione, con interessanti riferimenti a varie tecniche di rappresentazione grafica, che fanno parte dei software GIS (*Geographic Information System*).

Nella seconda sezione sono presentati i risultati di una survey condotta su di un campione composto di famiglie nucleari con almeno un figlio di età inferiore ai 16 anni e residenti in zone centrali, periferiche e periurbane delle aree metropolitane di Milano, Bologna e Torino. Come evidenziato da M. Castrignanò e C. Melzi la ricerca conferma, a livello italiano, molti risultati empirici emersi nel dibattito internazionale, e non rileva sostanziali differenze tra le tre città considerate. Seppure la dipendenza dall'automobile sia estesa a tutte le aree e a tutti i gruppi sociali, gli abitanti delle aree periferiche e periurbane usano maggiormente l'auto, percorrono distanze più lunghe, e viaggiano per più tempo per accedere al luogo di lavoro e ai servizi. I servizi, se di prossimità, presentano una buona distribuzione territoriale, mentre quelli più rari (sanitari, *leisure*) si concentrano ancora nelle aree centrali. Il luogo di lavoro è giudicato il meno accessibile, con alcune differenze di genere, perché le donne tendono a trovare il lavoro più vicino a casa. Oltre agli abitanti delle fasce periurbane, presentano delle difficoltà di accesso anche le famiglie numerose, che fanno fatica a coordinare i differenti spostamenti dei vari membri della famiglia, e chi fa uso del trasporto pubblico.

Rispetto a questo ultimo punto, interessante l'approfondimento dell'unità di ricerca di Torino, coordinata da C. Pronello, sugli effetti prodotti dall'introduzione della metropolitana. Un mezzo di trasporto percepito come efficiente e molto apprezzato dagli abitanti, che secondo gli autori dovrebbe suggerire politiche di investimento nella qualità del trasporto pubblico, che servono sia a migliorare il livello di accessibilità degli "utenti per necessità" (p.147), sia a disincentivare l'uso del mezzo privato.

La parte empirica è completata da una ricerca qualitativa su di una popolazione, residente in un comune della provincia di Bologna, caratterizzata dall'aver abbandonato la città compatta per andare ad abitare nel periurbano. In questo capitolo, F. Mantovani sottolinea come gli intervistati siano consapevoli della minore accessibilità ai servizi dovuta alla localizzazione periurbana, che li costringe a muoversi di più e a prediligere l'automobile. Dietro alle motivazioni di tipo economico della scelta periurbana, l'autrice, però, scorge il desiderio di approdare a un nuovo stile di vita, essenzialmente "anti-urbano", segno di una più generale mutazione antropologica di soggetti disposti a perdere i vantaggi legati all'effetto città per inseguire l'utopia di una vita sociale in un contesto spaziale più sicuro, omogeneo, immerso nel verde.

Il volume si chiude con una sezione operativa, in cui vengono presentati i casi di Bologna e Madrid come esemplificativi di politiche di pianificazione dell'offerta di mobilità nella metropoli contemporanea. A completare le prospettive di analisi, la prefazione di G. Pietretti che sottolinea i lati più oscuri legati all'emergenza dei processi di mobilità: consumo di suolo, cementificazione, sprawl e sviluppo disordinato del territorio. Il punto di forza di questa pubblicazione è proprio il suo carattere interdisciplinare e la diversità di approcci, che riescono a delineare una panoramica completa dei recenti sviluppi avvenuti nel dibattito sulla mobilità per quanto riguarda gli aspetti teorici, empirico-metodologici e operativi, rendendo il libro un punto di riferimento fondamentale per quei ricercatori e studiosi che intendono affrontare i temi dell'accessibilità e della mobilità urbana.

*Luca Daconto*