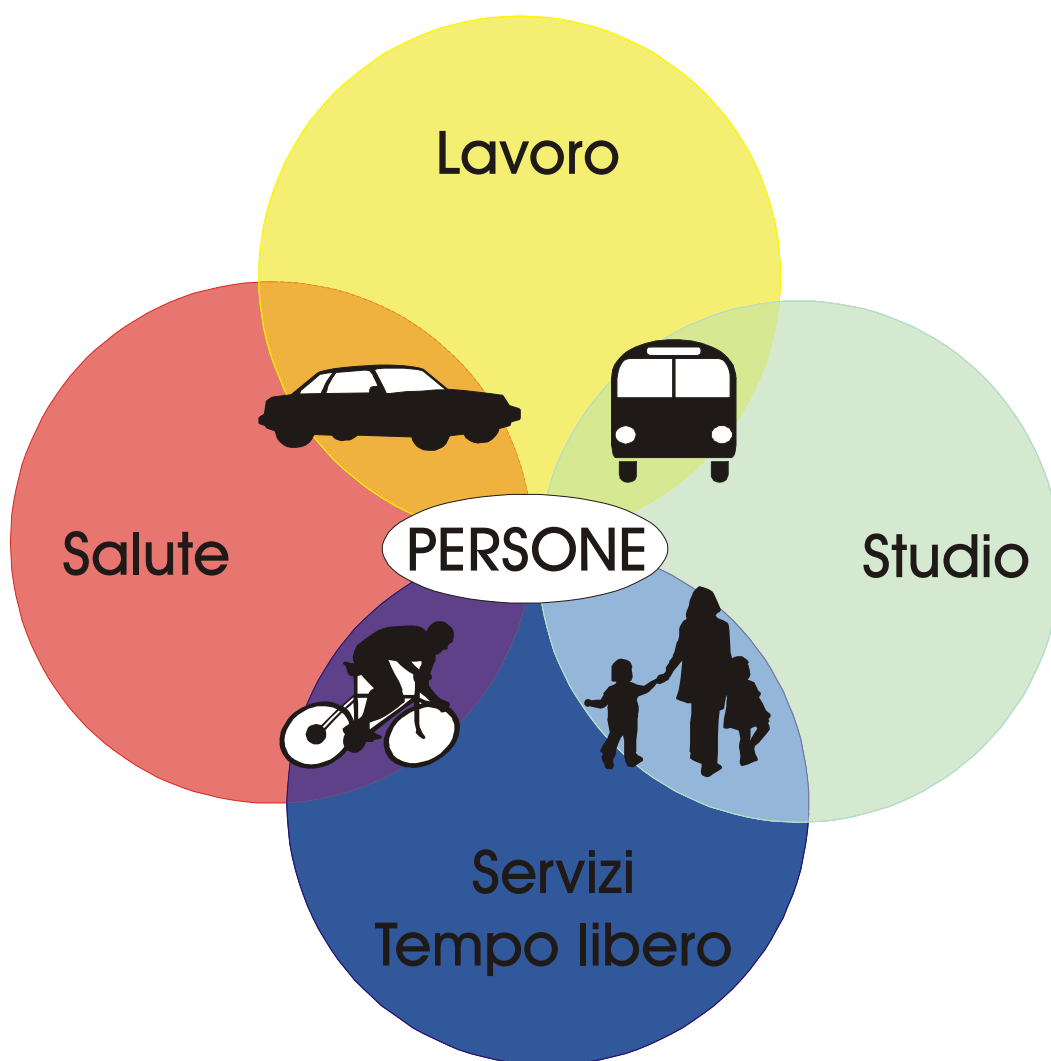


# Mobilità ed esclusione sociale



## PIANIFICARE L'ACCESSIBILITÀ

Metodologia di indagine

Un'applicazione di studio: **B0LOGNA** e il suo territorio

# **Mobilità ed esclusione sociale**

## **PIANIFICARE L'ACCESSIBILITÀ**

### **Metodologia di indagine**

#### **Un'applicazione di studio: B0LOGNA e il suo territorio**

*Lo studio è stato realizzato con il consenso del Comune di Bologna da un gruppo di lavoro della Direzione Studi e Ricerche ACI coordinato dall'Arch. Barbara BARROCCU e composto da: Dr.ssa Francesca BOREA, Dott. Andrea GUERCI, Dr.ssa Lucia PENNISI, Dott. Alessandro VASSEROT.*

*Si ringrazia, inoltre, la Fondazione CARACCIOLO – Centro Studi ACI – per la veicolazione del questionario alla popolazione di Bologna ed il Dott. Paolo BENEVOLO dell'Area Comunicazione Integrata dell'ACI che ha realizzato le interviste agli esperti analizzandone i risultati.*

*Editing a cura del Dott. Leopoldo RICCARDI*

## PREMESSA

La metodologia di ricerca proposta per analizzare fenomeni di esclusione sociale correlati alla mobilità in ambito urbano, è stata avviata con un **Rapporto preliminare**, presentato nella edizione 2005 di MOVE, il Forum internazionale sulla mobilità urbana, basato sulla raccolta, lettura ed interpretazione di studi già effettuati e sull'analisi conoscitiva degli sviluppi socio territoriali in alcune città metropolitane, dove il fenomeno della social exclusion si presenta generalmente in modo più evidente.

Questa prima fase della ricerca ha così delineato come le esigenze di spostamento delle persone per raggiungere i principali luoghi di attività, distribuiti sul territorio, sia esso urbano o rurale, possano essere soddisfatte per i soggetti potenzialmente più a rischio in termini di social exclusion conseguente a problemi di inaccessibilità.

La successiva fase propone di individuare una metodologia il più possibile oggettiva da applicare in ogni contesto urbano (grande/medio/piccolo) nazionale (e non), evidenziando quali indicatori possono meglio di altri descrivere le relazioni esistenti tra necessità di spostamento ed esclusione sociale con una loro applicazione sperimentale in una grande città.

La metodologia di ricerca nel suo complesso si articola nelle seguenti fasi:

1. **Rapporto preliminare** necessario ad inquadrare il problema: che cosa è la social exclusion e come il trasporto può rappresentare motivo di esclusione sociale, delineando quali siano le categorie di utenti potenzialmente più a rischio di esclusione sociale da mobilità e, come accennato, già realizzato;
2. **Analisi socio-territoriale ed economica** da svolgere in aree di studio opportunamente scelte, per verificare gli indicatori prescelti ed evidenziare la relazione tra problemi connessi alla mobilità, accessibilità urbana (limitazioni alla mobilità, offerta di trasporto pubblico non adeguata ecc.) e social exclusion;
3. **N. 2 Questionari** diretti ad evidenziare la dimensione e la natura del problema tra le persone, uno in profondità con interviste dirette ai soggetti direttamente coinvolti nel governo della mobilità; il secondo, sul territorio, veicolato direttamente agli utenti;
4. **Rapporto finale** quale sintesi dei risultati delle fasi precedenti che dovrebbe consentire di individuare l'esistenza o meno di fenomeni di esclusione sociale da mobilità, fornendo ai decisori locali strumenti consapevoli in materia di mobilità urbana ed uso del territorio.



# Indice

## Introduzione

### PRIMA PARTE

1 Una metodologia di indagine	Pag.	10
1.1 Obiettivi dello studio	»	10
1.2 Gli indicatori della domanda	»	11
□ <i>Popolazione</i>	»	11
□ <i>Attività</i>	»	13
□ <i>Mobilità</i>	»	14
□ <i>Sintesi</i>	»	15
1.3 Gli indicatori dell'offerta	»	16
1.4 La zonizzazione del territorio	»	17
1.5 I questionari	»	19

### SECONDA PARTE

2. Un'applicazione di studio: Bologna e il suo territorio	Pag.	32
2.1 Perché Bologna	»	32
2.2 La provincia	»	32
2.3 Bologna città	»	38
2.4 Il sistema della mobilità (offerta)	»	48
2.5 La scala locale: le aree di vicinato	»	53

### TERZA PARTE

3 Risultati del sondaggio: il questionario	Pag.	74
3.1 Interviste agli esperti	»	94
3.2 Analisi dei risultati	»	178
3.3 Considerazioni finali sulla metodologia	»	180

## INTRODUZIONE

Il citato Rapporto preliminare ha in sintesi evidenziato un modello di esclusione sociale da mobilità che riguarda le grandi città e indica quali soggetti più a rischio, i pendolari della città diffusa e dei comuni limitrofi alla città metropolitana, in riferimento ai seguenti fattori:

- reddito medio-basso che costringe ad abitare in aree di minor valore, con rendite fondiari più basse, quindi poco servite dalle reti di trasporto;
- lontananza dalle sedi di lavoro localizzate prevalentemente nel centro urbano o sulla cintura metropolitana;
- isolamento da aree di servizi;
- distanza dai nodi della rete principale del trasporto pubblico su ferro e su gomma;
- necessità di possedere, utilizzare e mantenere un'autovettura privata.

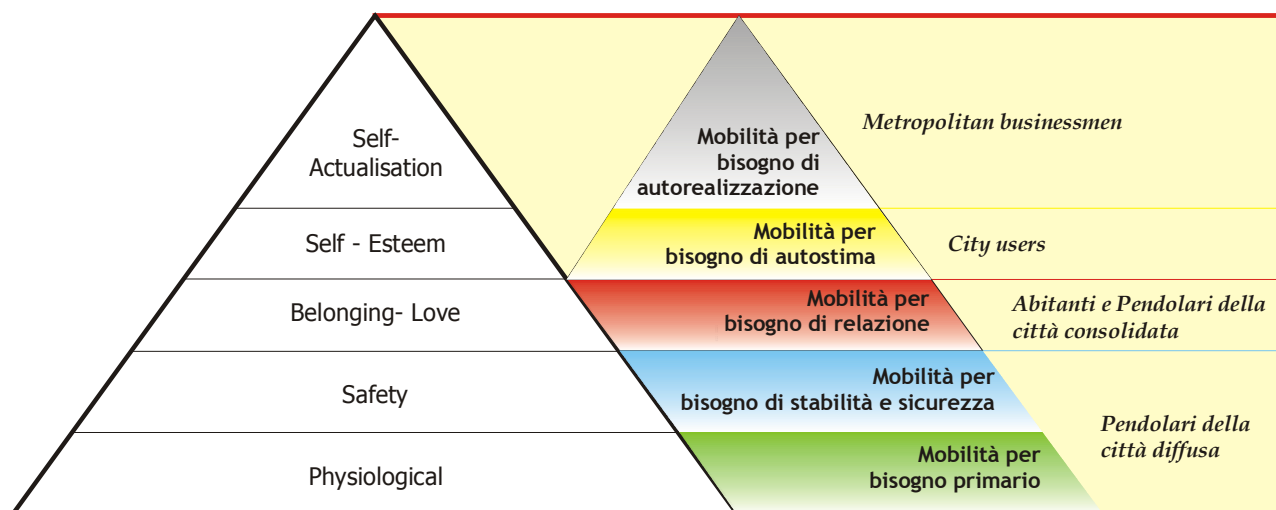
I principali elementi individuati sui quali occorre intervenire per limitare il rischio e consentire a tutte le persone di raggiungere le destinazioni prescelte per motivi di lavoro, di studio e di consumo, in tempi e con costi ragionevoli e in modo umanamente confortevole, sono principalmente due:

- uso del suolo e localizzazione delle residenze rispetto ai principali luoghi di lavoro, di studio e di consumo (DOMANDA);
- disponibilità di un trasporto pubblico locale efficiente e sufficientemente radicato sul territorio, in alternativa all'auto privata (OFFERTA).

A questi si aggiungono:

- il costo del trasporto pubblico e privato;
- la sicurezza durante il viaggio, sulla strada e sul mezzo di trasporto;
- l'esistenza dei principali servizi alla residenza, facilmente raggiungibili a piedi.

Tutto ciò deve tenere conto, inoltre, delle nuove popolazioni in movimento che si suddividono tra coloro che **vivono** la città e coloro i quali invece più semplicemente la **usano** (cfr. Figura 1. "Maslow e bisogni di mobilità") e delle diverse esigenze di mobilità per alcune particolari categorie di persone (donne, anziani, bambini, ...).



**Figura 1. “Maslow e bisogni di mobilità”.**

E' evidente come i principali elementi da cui dipende la esclusione sociale da mobilità, siano gli stessi che dovrebbero riguardare buone pratiche di pianificazione urbana e della mobilità. Al pari dell'inquinamento atmosferico e della incidentalità stradale (per citare soltanto i principali) anche la esclusione sociale da mobilità rappresenta, uno dei tanti effetti conseguenti dalla congestione provocata dal traffico veicolare che investe in modo particolare le grandi città.

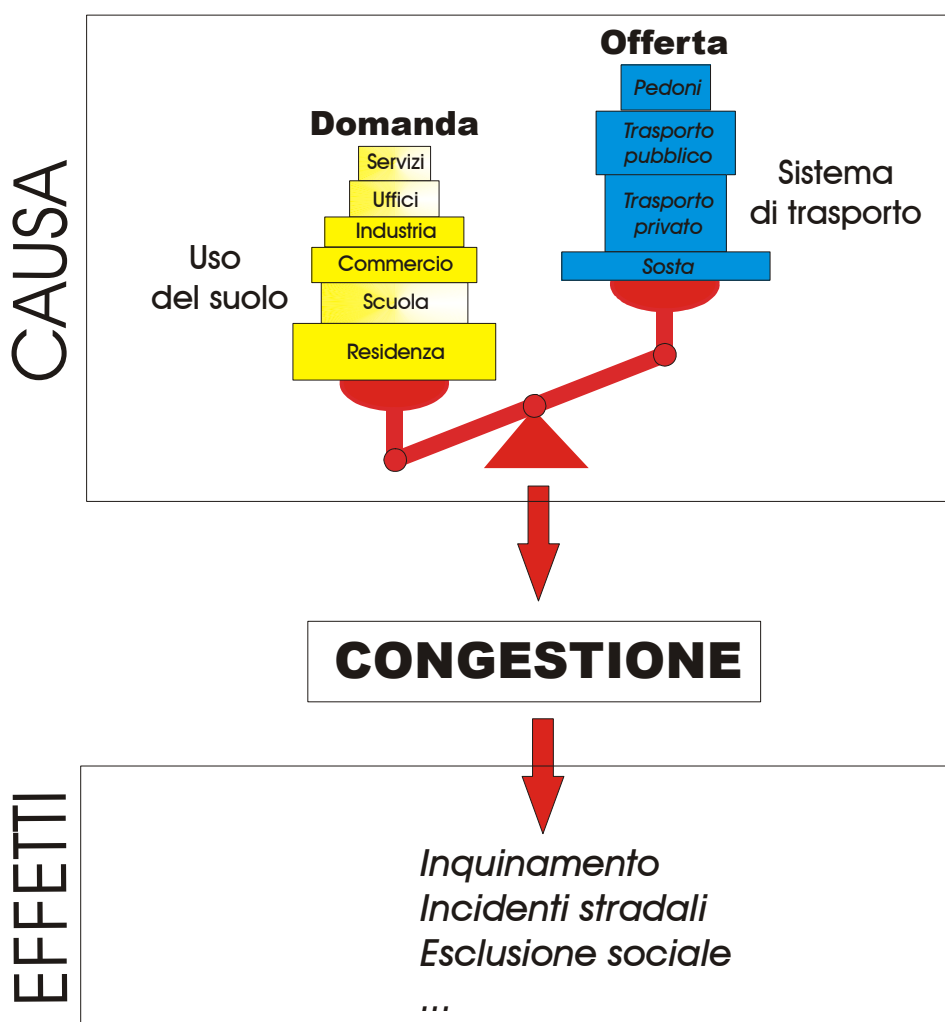
La città contemporanea si muove in automobile e produce smog, congestione, incidenti stradali, stress, ... Gli agglomerati di case, negozi, uffici, mercati, scuole, ospedali, supermercati, servono a soddisfare le necessità di persone che tentano di raggiungerli in tutti i modi possibili. Nell'ansiosa ricerca di trovare soluzione ad uno dei principali problemi del nostro tempo, l'uomo contemporaneo continua a dedicare però troppa attenzione agli **effetti**, senza mai soffermarsi sulle **cause** che sono all'origine di tutto questo movimento.

In realtà le persone si muovono con uno scopo preciso determinato dalla distribuzione delle attività sul suolo (domanda), per raggiungere una meta precisa, un luogo sia esso di lavoro di studio o di consumo. La motivazione dello spostamento incide sul percorso da seguire, sul tempo per effettuarlo e, quindi, sulle modalità di trasporto disponibili (offerta).

Anche la social exclusion da mobilità è, dunque, da considerarsi un effetto negativo dello squilibrio territoriale tra distribuzione delle attività e accessibilità dei luoghi e possibilità offerte di trasporto, tra domanda e offerta di mobilità (cfr. figura 2).

Ciò provoca 'congestione' dalla quale derivano tutta una serie di effetti negativi per l'uomo e l'ambiente in cui vive.

Tra questi si può considerare la social exclusion, quale conseguenza anch'essa della congestione e delle forme di isolamento e affollamento che essa può provocare agli estremi opposti del suo manifestarsi. La troppa congestione rende, infatti, economicamente produttiva la concentrazione di attività; i principali mercati europei sono sostenuti dalla massificazione di persone in un ambito territoriale ristretto, e si avvantaggiano delle economie di scala prodotte da sistemi di prossimità che facilitano le relazioni interpersonali. Le reti di trasporto trovano anch'esse maggiore vantaggio economico a servire queste aree dove la domanda è maggiore e più concentrata.



**Figura 2. Congestione: un principio di causa-effetto.**



Il sistema produce, così, in queste aree un aumento delle rendite fondiarie che espelle l'attività residenziale all'esterno, in zone della città sempre più lontane e sempre più isolate.

Proprio la poca concentrazione di attività e la mancanza di congestione rende improduttiva in queste zone isolate la realizzazione di reti di collegamento collettivo, obbligando gli abitanti all'uso esclusivo della propria autovettura privata (cfr. Rapporto preliminare). Ecco un primo caso di esclusione sociale da mobilità che potremmo definire “*spontanea*” o “*naturale*” o “*indotta*”.

Di contro, gli elevati livelli raggiunti dalla congestione nelle aree generalmente più centrali della città, possono anch'essi provocare fenomeni di non accessibilità e di isolamento. E' il caso questo delle limitazioni alla circolazione poste in essere dagli Amministratori locali per governare l'uso incondizionato dell'autovettura privata all'interno delle aree centrali e, generalmente, più congestionate, quindi meno adeguate a sopportare i carichi di traffico, poiché generalmente coincidenti con le parti più antiche delle città. Le ZTL, le aree pedonali ed altre forme di tariffazione della circolazione come anche la sosta o il road pricing, che possono a loro volta rappresentare una sorta di social exclusion “*imposta*”, che discrimina le persone sulla base delle loro disponibilità economiche. Inoltre, gli abitanti di queste aree, per quanto generalmente facoltosi, possono a loro volta vivere fenomeni di isolamento conseguenti alle limitazioni all'accesso applicate dalla amministrazione locale. Ciò contribuisce all'abbandono delle aree centrali da parte di residenti ed artigiani, sostituiti da attività di consumo che attraggono la popolazione temporaneamente presente, come city users e metropolitan businessmen.

Sarebbe pertanto opportuno in sede di effettuazione di interventi di governo della mobilità, disporre di uno strumento conoscitivo che preventivamente consenta di valutare gli effetti dei provvedimenti sul tessuto sociale del territorio sul quale si intende operare, effettuando una sorta di VALUTAZIONE DI IMPATTO SOCIALE.

È proprio questo lo strumento che ACI intende fornire alle Amministrazioni locali con il lavoro oggetto della presente trattazione.