



**POLITECNICO  
MILANO 1863**

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI



**DIPARTIMENTO  
D'ECCELLENZA  
FRAGILITÀ TERRITORIALI  
2018-2022**

**Ricomporre i divari  
Politiche e progetti territoriali  
contro le disuguaglianze**

Milano, 17-18/2/2020

**Quarta sessione – *La mobilità***

# **Geografie della mobilità e disuguaglianze sociali**

**Matteo Colleoni, Luca Daconto**

Università di Milano - Bicocca

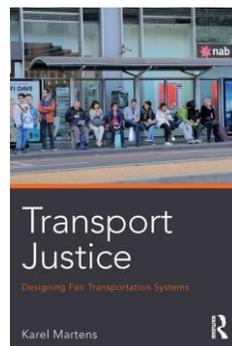
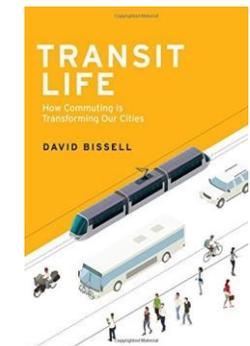
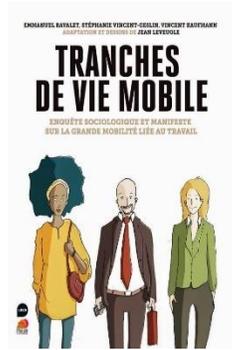
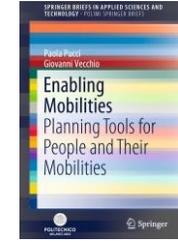
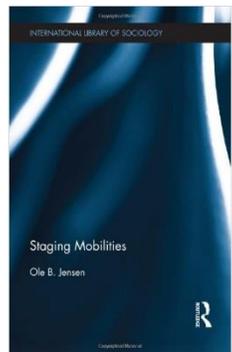
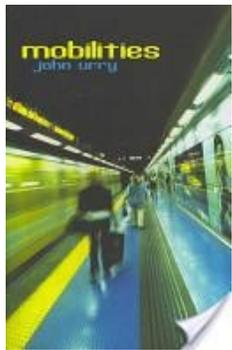
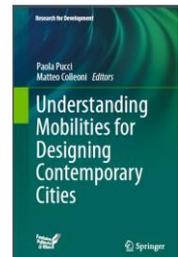
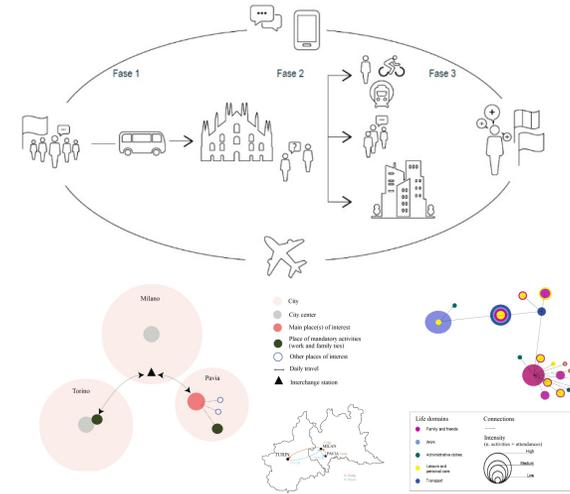
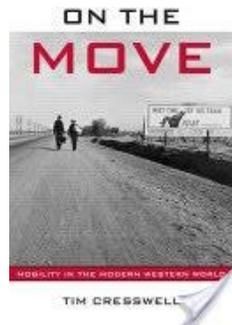
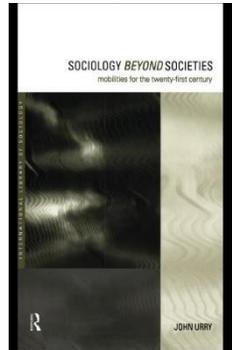


**DIPARTIMENTO DI  
SOCIOLOGIA E RICERCA SOCIALE**

**Paola Pucci, Bruna Vendemmia, Giovanni Lanza, Maud Lab**

Politecnico di Milano

Le nostre riflessioni si poggiano su una **letteratura** consolidata e sui risultati di **nostre esperienze di ricerca applicata**

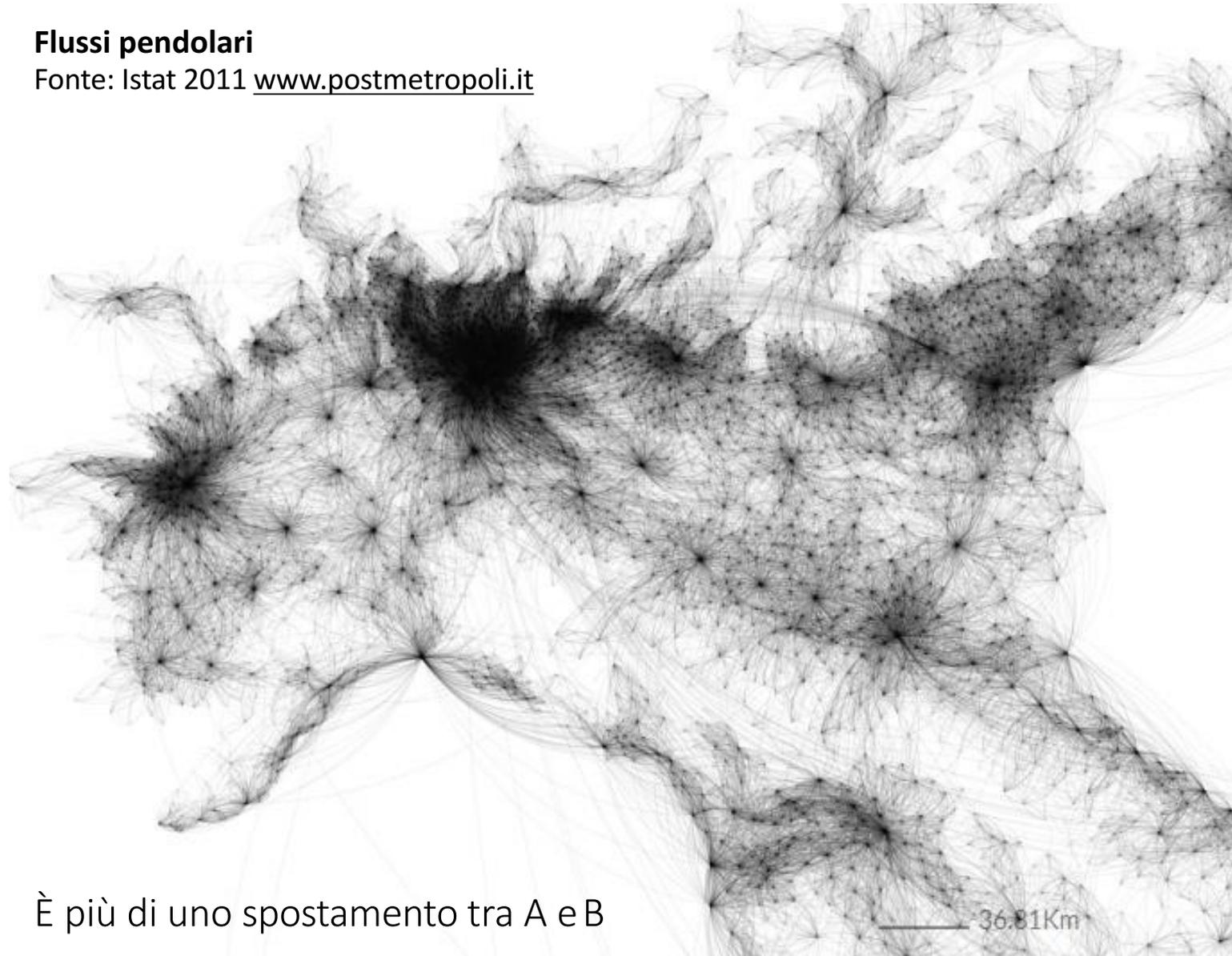


**FrAM**  
 Mobility and Accessibility to deal with Territorial Fragilities



## Flussi pendolari

Fonte: Istat 2011 [www.postmetropoli.it](http://www.postmetropoli.it)



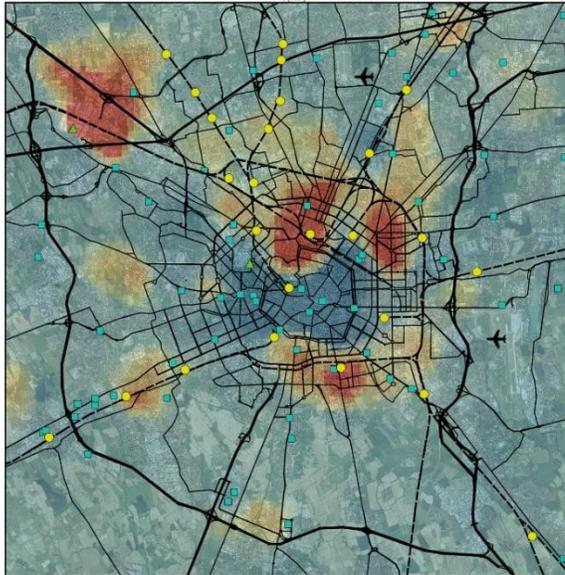
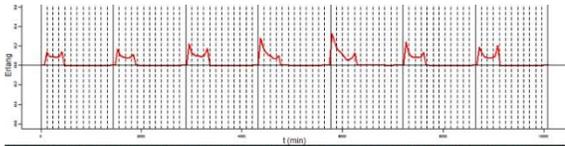
Descrive la **variabilità spatio-temporale** delle pratiche urbane e con essa le **trasformazioni della città contemporanea**.

# La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

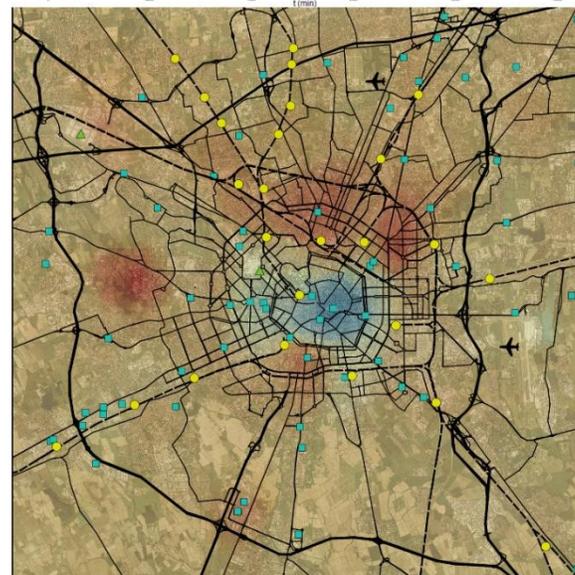
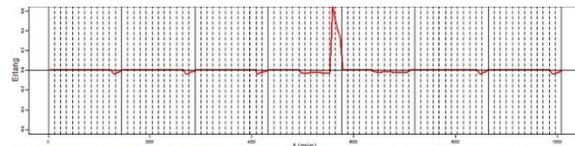
La mobilità racconta **come i luoghi sono costruiti e vissuti ...**

**e le domande e i bisogni di chi li abita**

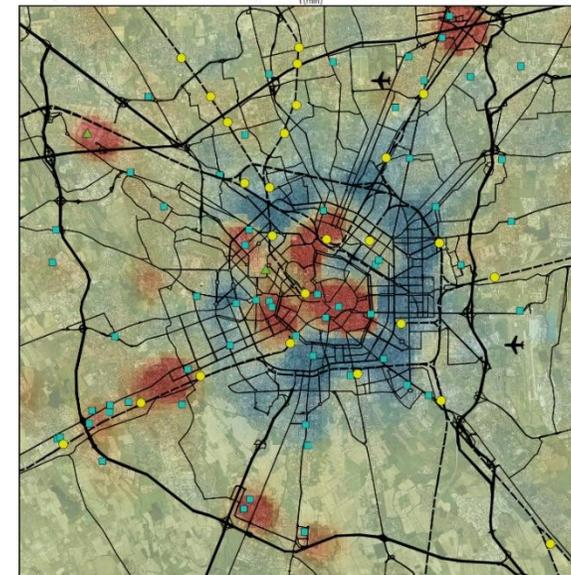
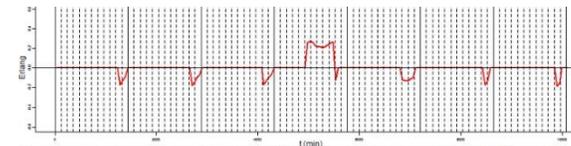
## Ritmi urbani



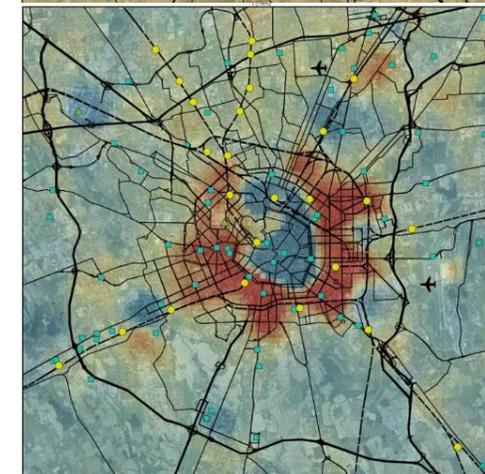
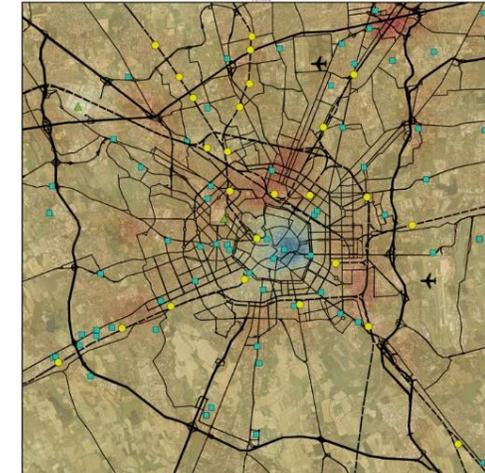
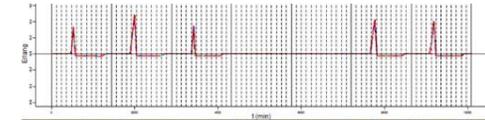
Nella notte



Nella notte del sabato



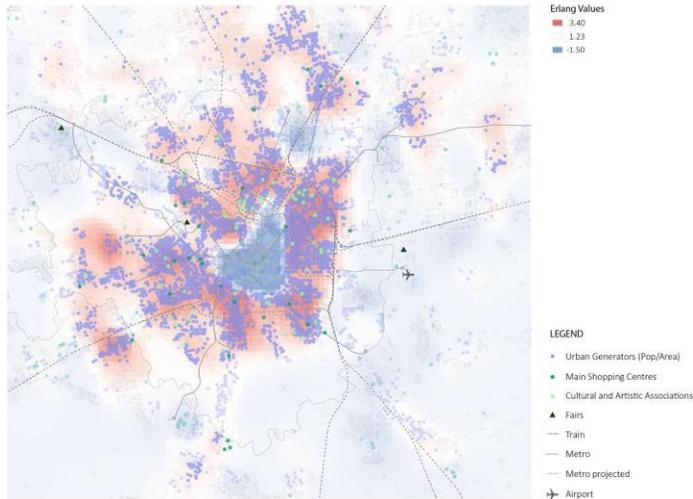
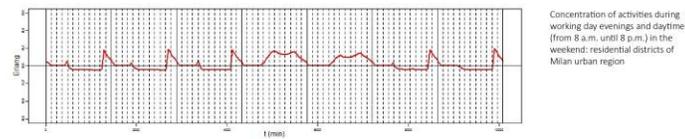
Durante il giorno del sabato



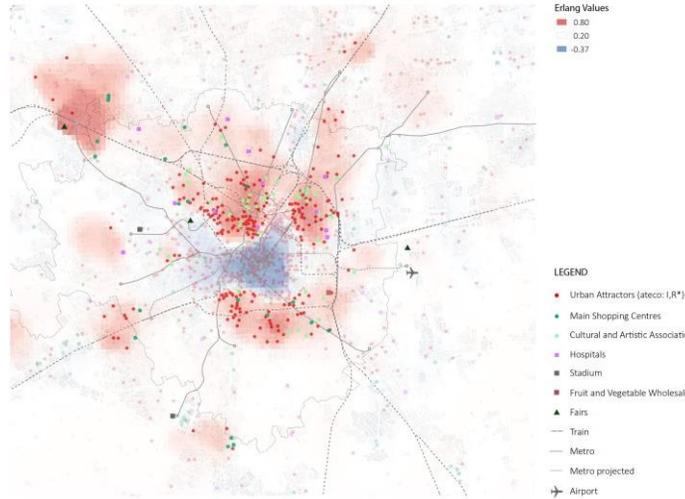
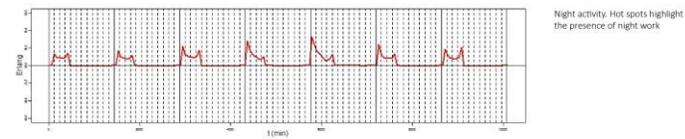
Nelle ore di punta la mattina e la sera

# La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

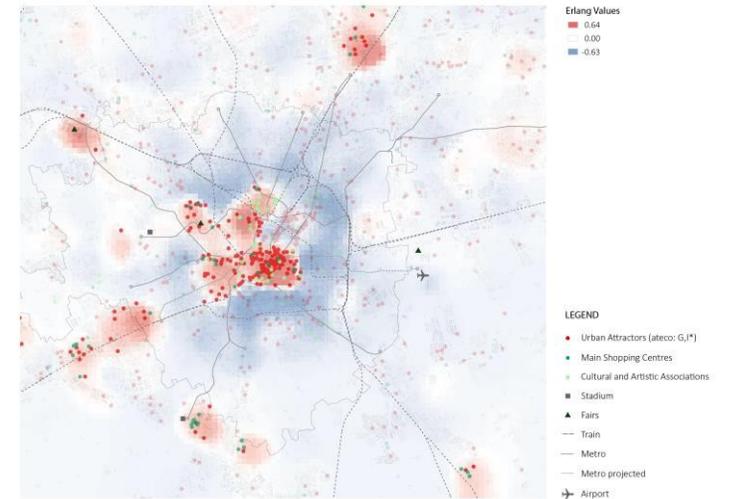
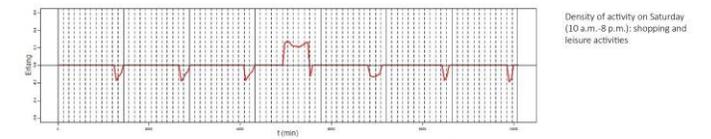
## La mobilità consente di riconoscere le diverse popolazioni urbane e i territori delle loro pratiche



*Territori della residenza*



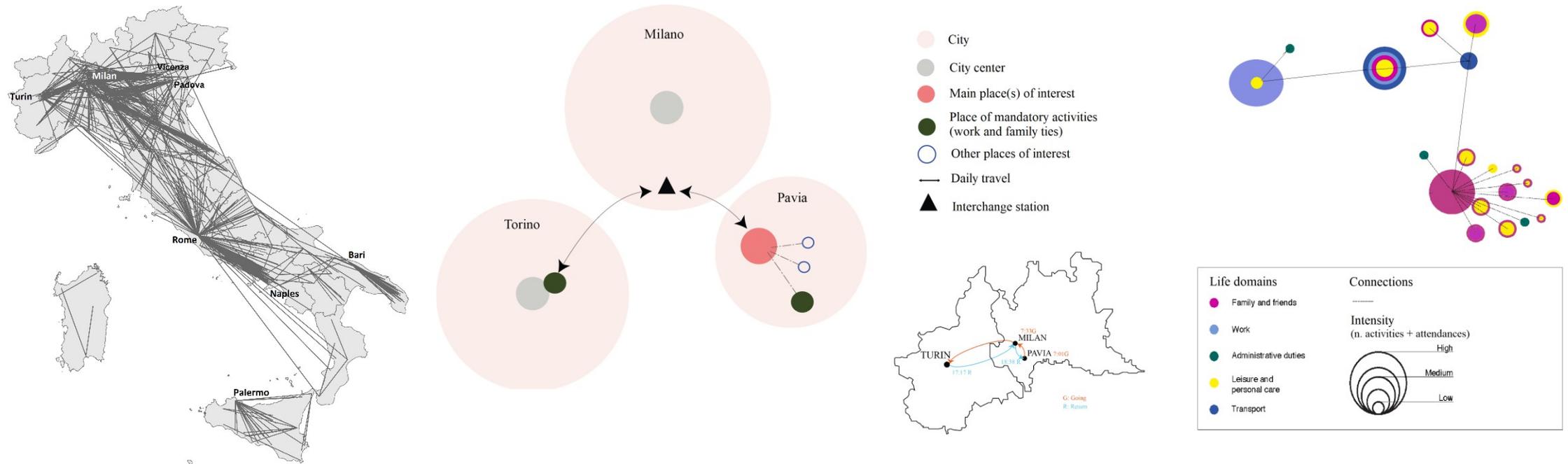
Territori del lavoro notturno



*Territori dello shopping (sabato)*

# La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

La mobilità racconta **le trasformazioni nelle forme di lavoro, nella vita familiare, nel sistema di preferenze e nelle abitudini** che si riflettono nei modi con cui ciascuno costruisce i propri programmi giornalieri di mobilità e/o di immobilità

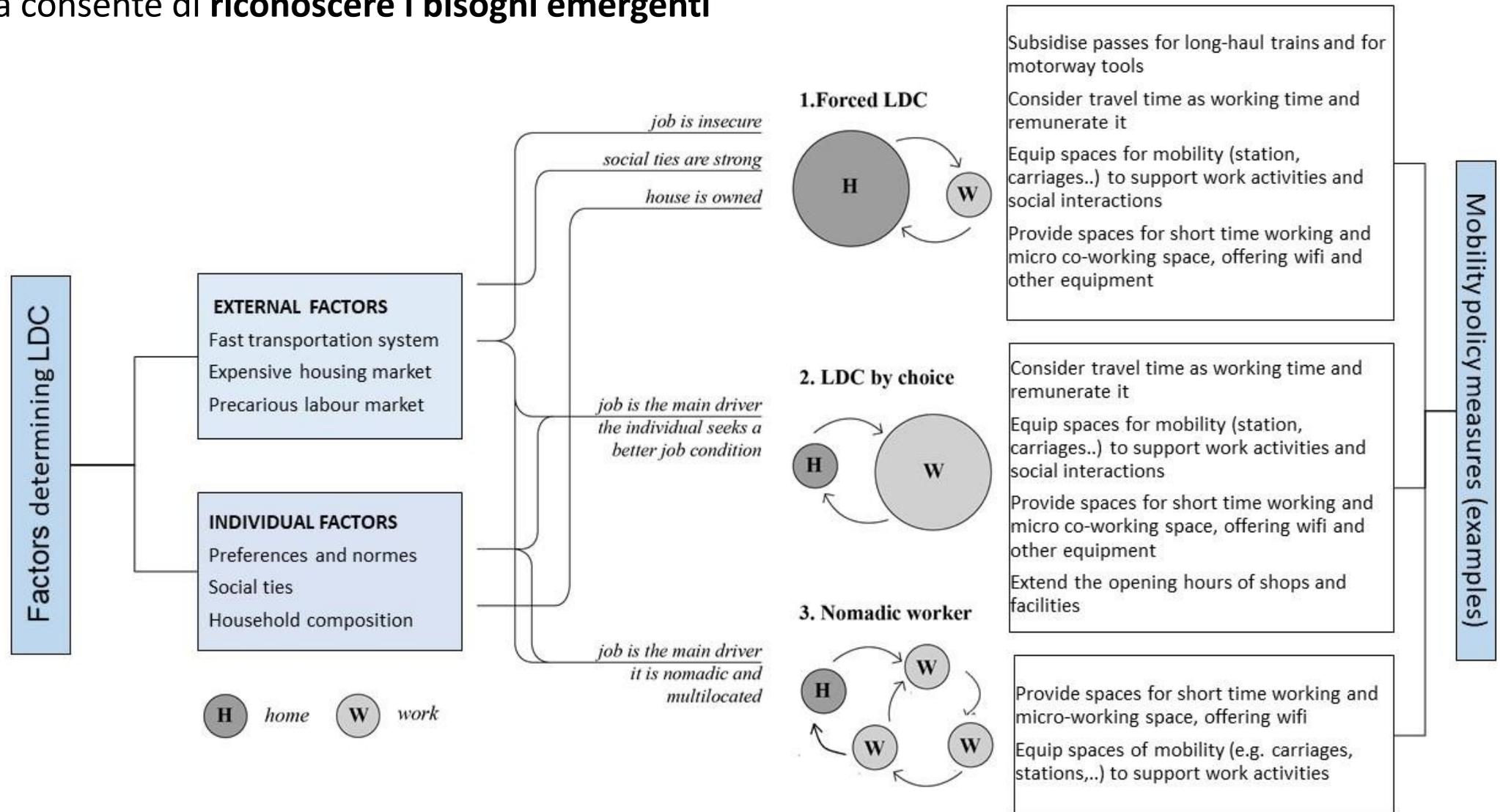


Pendolari giornalieri di lunga distanza: precarietà del lavoro, disponibilità di servizi di trasporto veloci & vincoli familiari, rigidità del mercato immobiliare

(Fonte: Pucci e Vecchio 2019; Vendemmia, 2015)

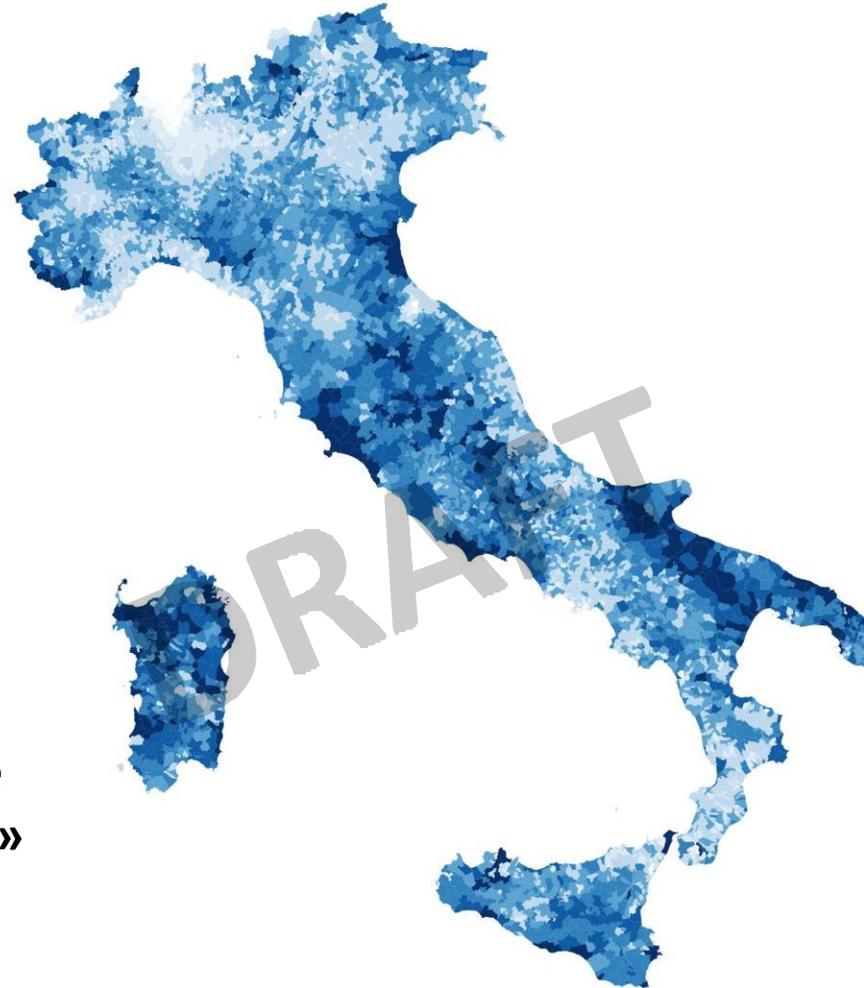
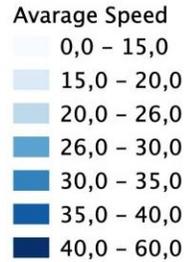
# La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

## La mobilità consente di riconoscere i bisogni emergenti



# La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

La mobilità **dipende dalla qualità** delle dotazioni e dai servizi a disposizione .....



Indice di dotazione infrastrutturale  
(fonte: Prin Post metropoli)

La velocità media come  
«potenziale di mobilità»



(Fonte: FRAM\_DASStU Dip. Di Eccellenza  
Beria, Pucci, Vendemmia, 2020 & MAUDlab)

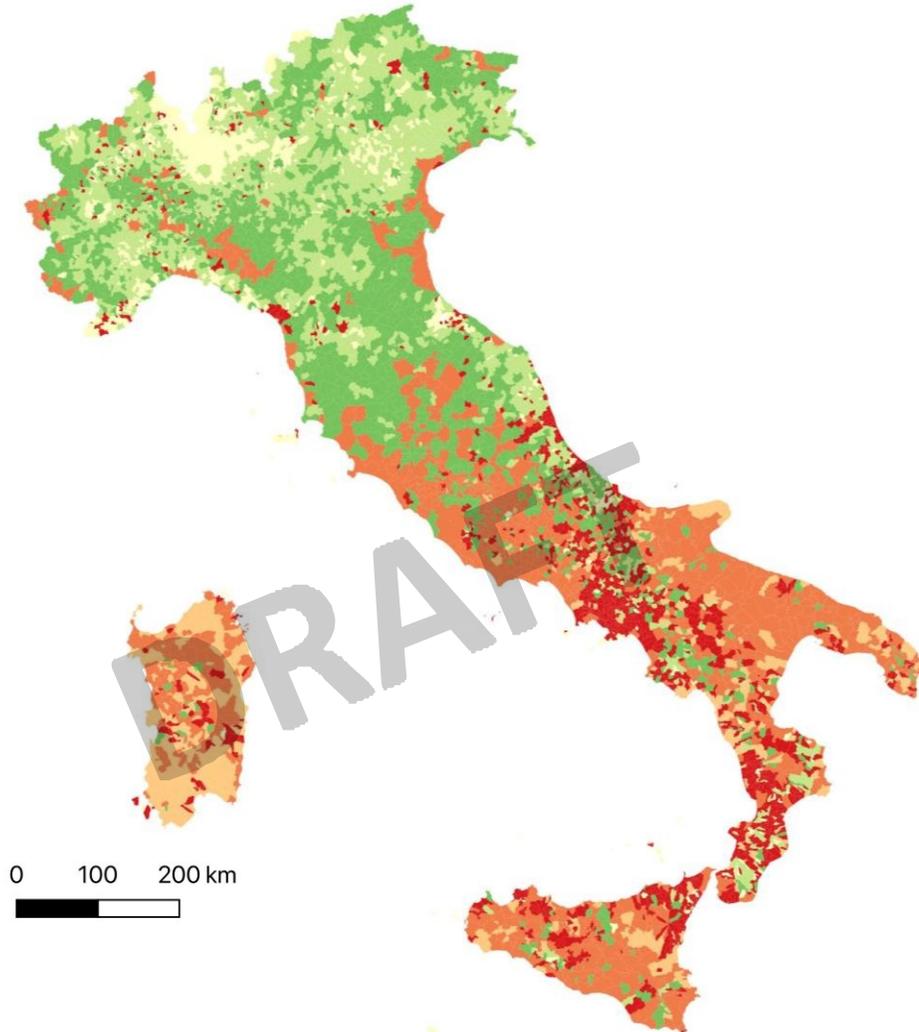
**Ma anche ...**

dalle competenze, capacità e possibilità  
individuali, dagli obblighi sociali, dal....

.

# La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

Per questo la mobilità rappresenta una risorsa distribuita **non omogeneamente**

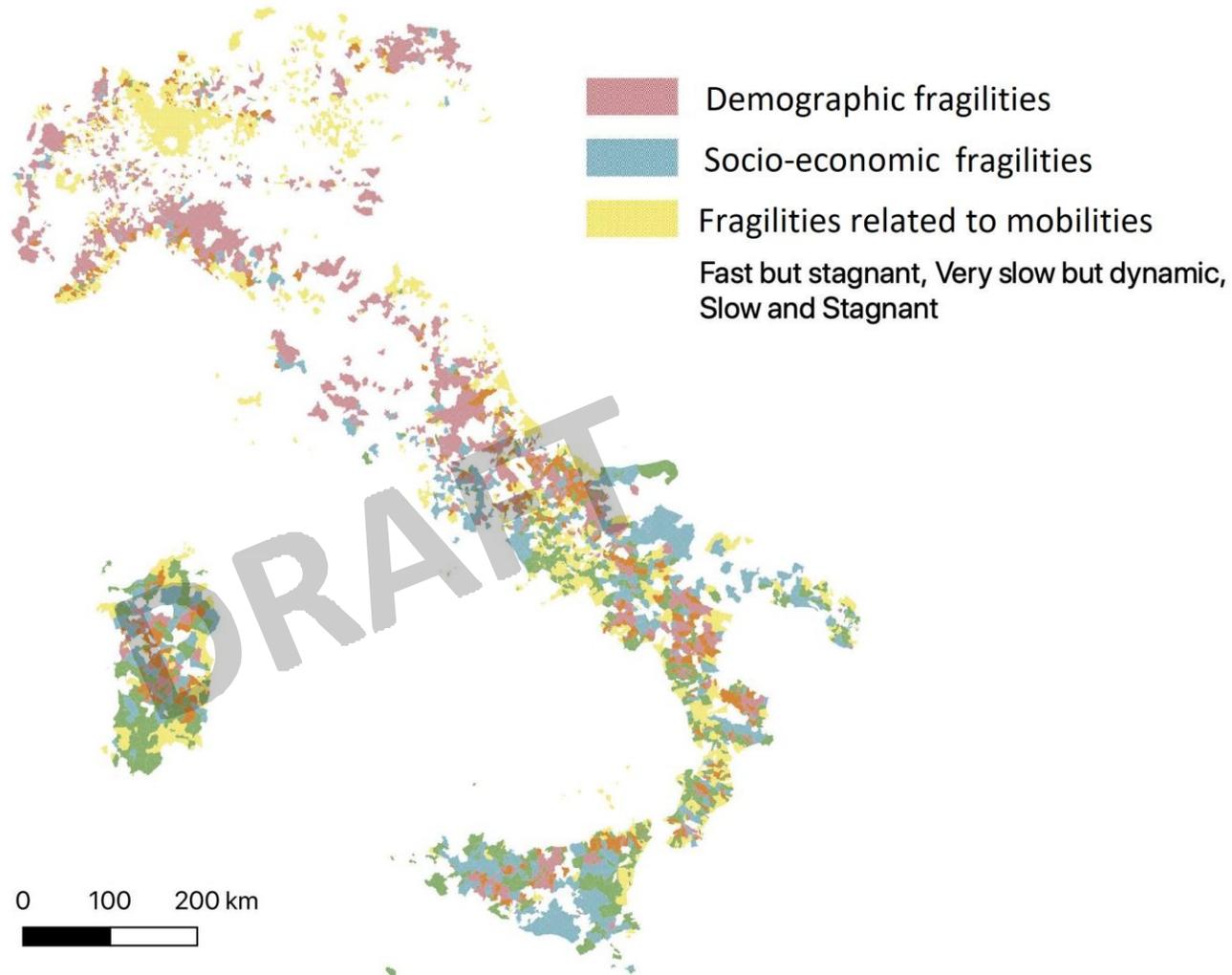


- 4 - Dynamic  
Highly attractive, fast  
and low unemployment rate
- 5 - Fast and barely dynamic  
Attractive, fast and  
low unemployment rate
- 3 - Very slow but dynamic  
attractive, very slow,  
low unemployment rate
- 1 - Fast but unemployed  
Attractivity on average, very fast  
high unemployment rate
- 2 - Fast but stagnant  
Attractive, very fast  
high unemployment rate
- 0 - Slow and stagnant  
low attractiveness, slow, average distances  
and high unemployment rate

Variabili considerate: indice di attrattività (E-U/pop attiva), velocità media di spostamento, distanza media di spostamento e tasso di disoccupazione

# La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

Per questo la mobilità rappresenta una risorsa distribuita **non omogeneamente**



(Fonte: SNAI 2014)

### La mobilità ha un carattere ambivalente

Rappresenta una **risorsa e un valore** per garantire accesso alle opportunità di un territorio  
È un prerequisito per l'inclusione sociale

Produce al contempo **forme di disuguaglianza** legate  
alle risorse, alle competenze individuali, alle conoscenze acquisite  
alle capacità organizzative disponibili per muoversi di ogni persona  
alle caratteristiche dei contesti urbani di riferimento

.....può diventare capitale individuale e sociale attraverso **l'accessibilità**

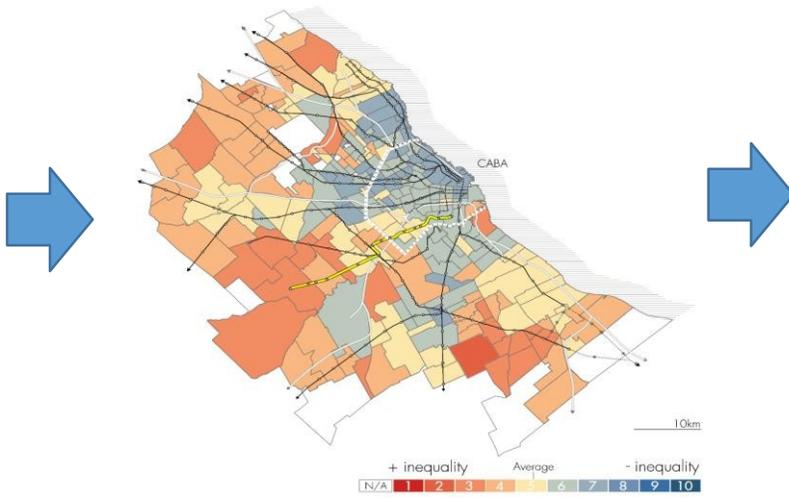
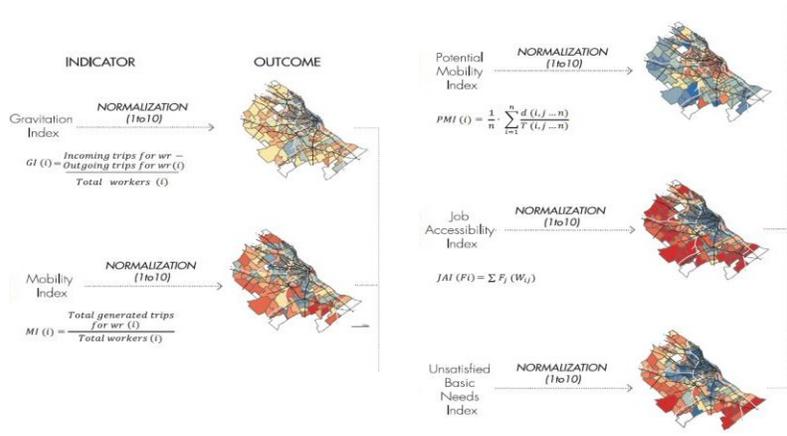
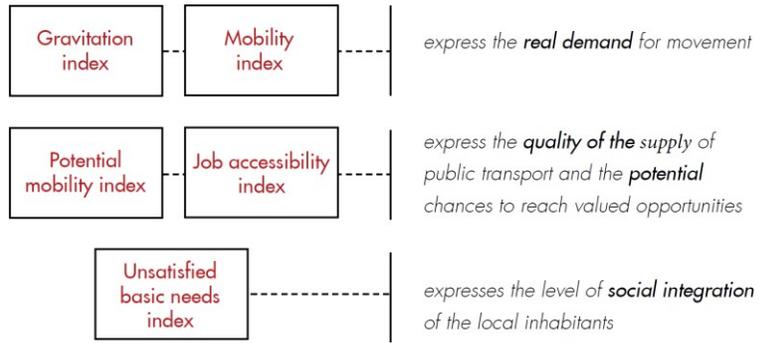
## La mobilità come (pre)requisito per l'inclusione sociale

La mobilità diventa capitale individuale e sociale attraverso **l'accessibilità**

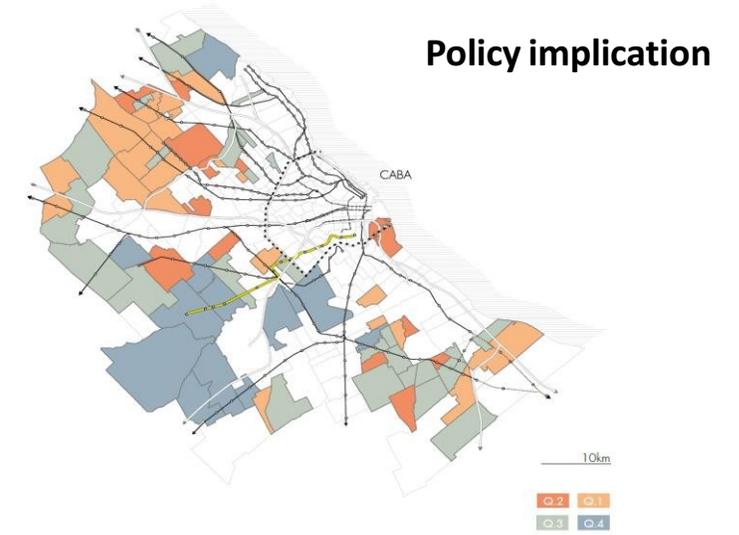
- Riguarda il funzionamento di un sistema di trasporto e si basa su parametri trasportistici e prestazionali, legati alle dotazioni e all'offerta di trasporto, ai tempi, ai costi e alle distanze per raggiungere attività distribuite nel territorio
- È un indicatore della capacità di ogni individuo di accedere alle opportunità e quindi di partecipare alla vita sociale e alle attività di un territorio
- È condizione per garantire il diritto alla mobilità riducendo il dispendio di risorse (Accessibility by proximity).

- Spostare l'attenzione dalle dotazioni all'accessibilità, dalla domanda di mobilità letta in base agli spostamenti di chi già si sposta ai **bisogni di mobilità** per promuovere interventi altri rispetto alla offerta di infrastrutture
- Definire quali bisogni richiedano interventi prioritari da parte delle politiche pubbliche, quindi **superare "logiche distributive"** nelle politiche per la mobilità per promuovere azioni finalizzate a produrre **"positive discriminations"** privilegiando cioè politiche in grado di dare risposta ai bisogni di quei soggetti che hanno maggiori difficoltà nell'accesso alle opportunità e ai servizi di un territorio, in base alla loro condizione socio-economica, di genere, età, o disabilità.
- Lavorare in una ottica di «**policy packaging**»
  - Dare valore aggiunto a investimenti statali/regionali e di alcune agenzie pubbliche o semipubbliche di scala territoriale, già attivati e/o a progetti implementati, costruendo localmente attorno a questi progetti occasioni di sviluppo locale.
  - Sostenere, valorizzare e diffondere le iniziative promosse dal **"basso"** anche da nuovi soggetti che operano nell'offerta di servizi di mobilità con diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali

# Spostare l'attenzione dalle dotazioni all'accessibilità



**Indice di disuguaglianza nell'accesso alle opportunità di lavoro**



(Fonte: Pucci, Vecchio, Lanza, Bocchimuzzi, 2019)

# Superare “logiche distributive” nelle politiche per la mobilità per promuovere azioni finalizzate a produrre “positive discriminations”

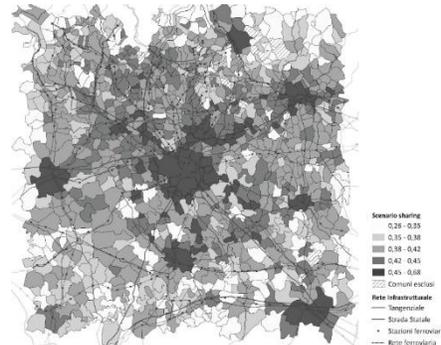
## I territori della mobilità elettrica

High density /  
Good public transport supply

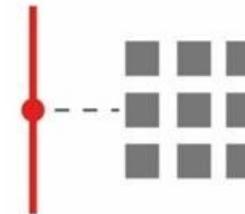


Reducing the car ownership  
Incentive for Sharing EV

**Scenario mobilità condivisa**

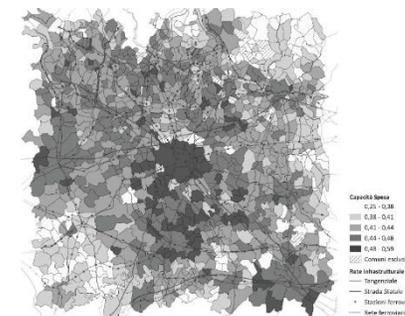


Medium\_Low density /  
Last mile problem



Connecting

**Scenario capacità di spesa**

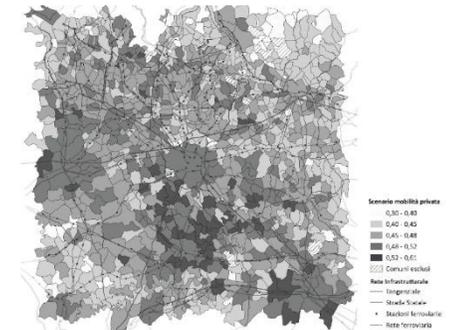


Low density /  
high car dependency



De-Carbonizing:  
incentive for Evs

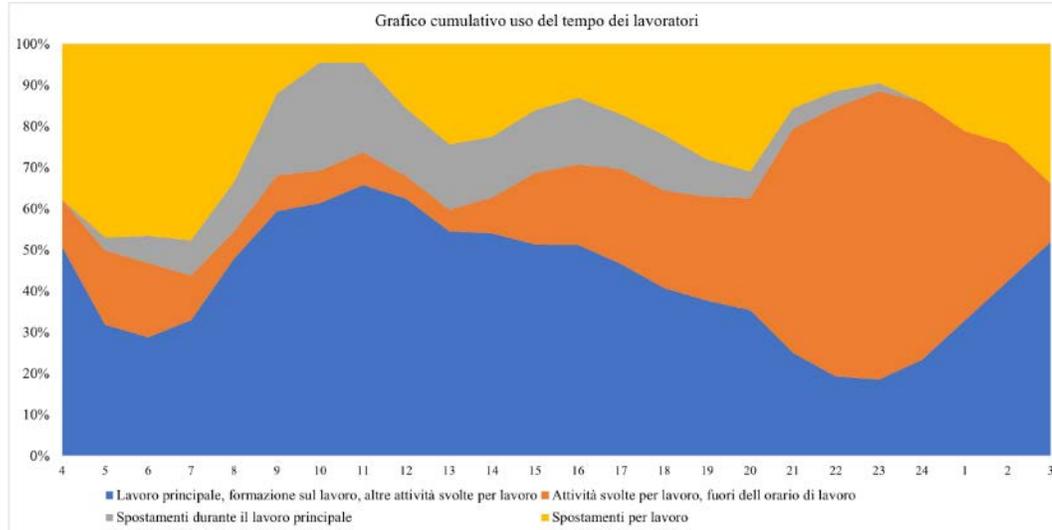
**Scenario mobilità privata**



# Spostare l'attenzione dalla domanda di mobilità ai bisogni di mobilità

Riconoscere i **bisogni** in particolare delle popolazioni più fragili

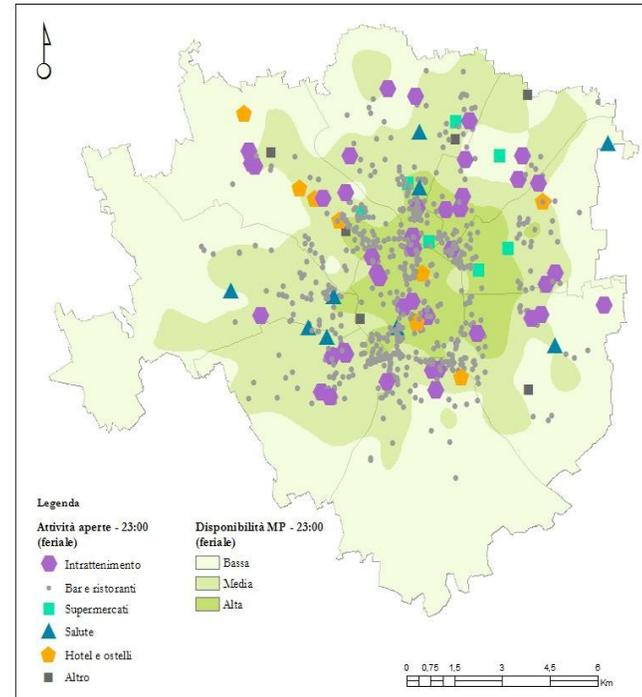
## Lavoratori e lavoratrici della notte



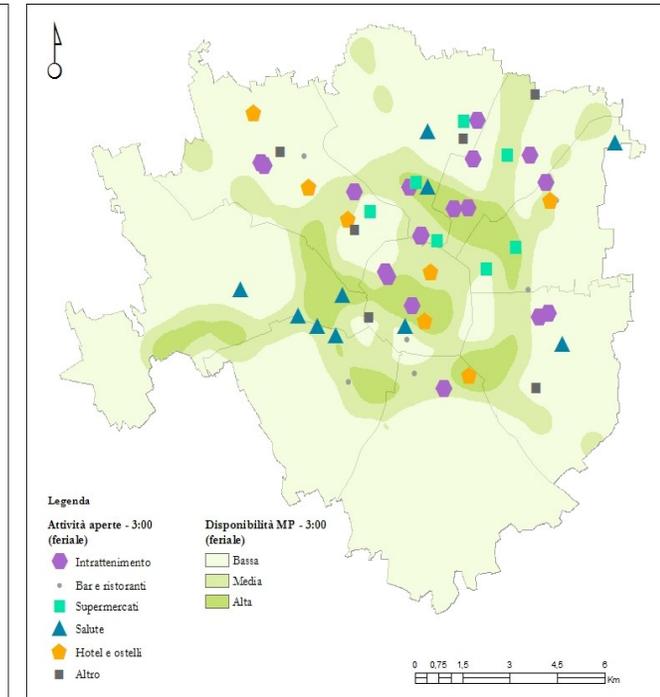
	2005	2007	2009	2011	2013	2015
<b>Night workers</b>	2.460.521	2.497.206	2.353.108	2.324.027	2.374.934	2.430.181
<b>% on employees</b>	11	10,9	10,4	10,3	10,7	10,8

	Low income	Medium income	High income
<b>Night workers</b>	+22,6%	+6,1%	-4,3%
<b>Total workers</b>	+1,8%	-2,3%	+0,1%

## Attività notturne e Offerta trasporto pubblico notturna



**Martedì ore 23**

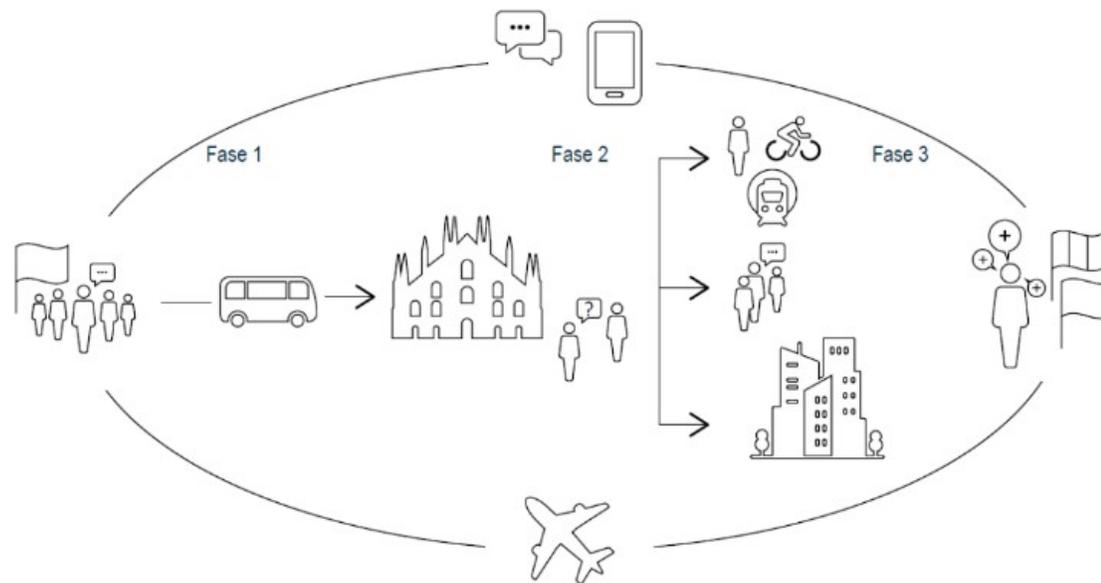


**Martedì ore 3**

# Spostare l'attenzione dalla domanda di mobilità ai bisogni di mobilità

Riconoscere i **bisogni** in particolare delle popolazioni più fragili

## Risorse, competenze e strategie delle donne migranti multilocali



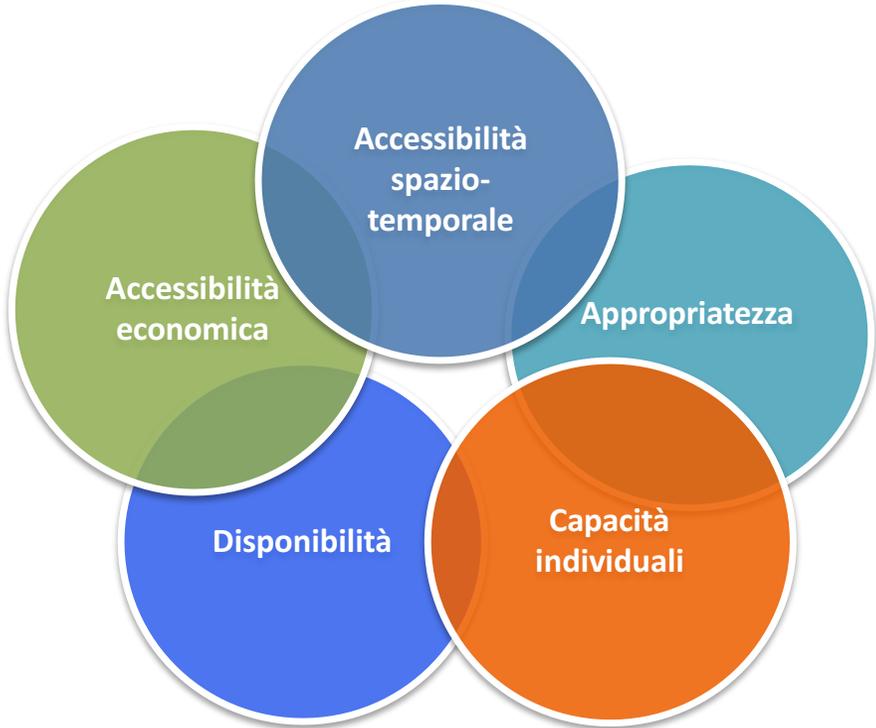
**R: Mi rende felice sentire mio figlio perché quando faccio ritorno in Ucraina ci vediamo come se ci fossimo visti ieri, perché ci sentiamo in videochiamata. Se non riesce a dormire, se è successo qualcosa, mi può chiamare anche all'1 di notte. Anzi io sono felice perché ha bisogno in quel momento di me, ha grandissima fiducia in me. Un bambino che ha bisogno della mamma, da chi va altrimenti? È importante che ci tengano a te.**

**I: Come sei arrivata qui?**

**R. Ucraina 29 anni: con un pullman. È stato un viaggio molto stressante, durato 24 ore. Avevo anche paura perché avevo il visto per la Repubblica Ceca e avevo paura che mi fermassero in Italia con questo. E da lì ho sempre avuto questa paura di essere fermata, però alla fine è andata bene.**

# Superare "logiche distributive" nelle politiche per la mobilità Per promuovere azioni finalizzate a produrre "positive discriminations"

## L'accessibilità al cibo delle popolazioni anziane



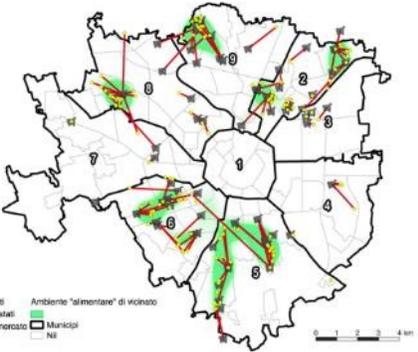
**Potenziali Food Desert**  
Ronchetto sul Naviglio, Gratosoglio - Ticinello, Forze Armate, Mecenate, Stadera, Lorenteggio



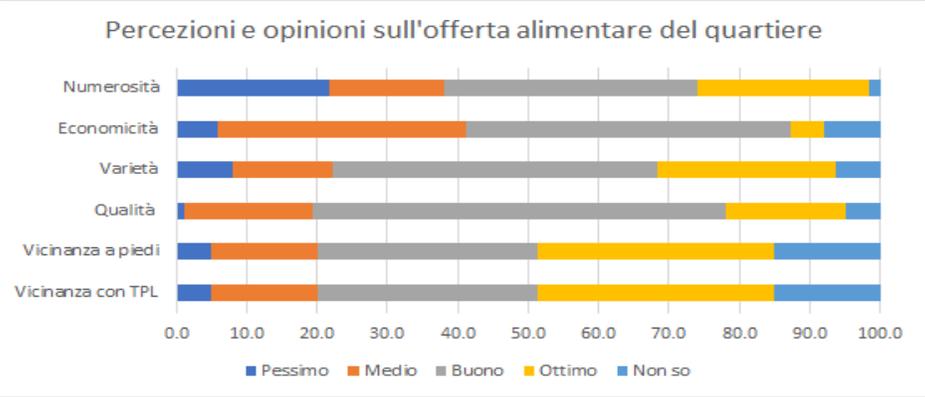
**Potenziali Food Mirage**  
Villapizzone, Lodi - Corvetto, Gallarate, Bruzzano, Comasina, Quarto Oggiaro



**Potenziali Food Oasis**  
• Quartieri che ringiovaniscono



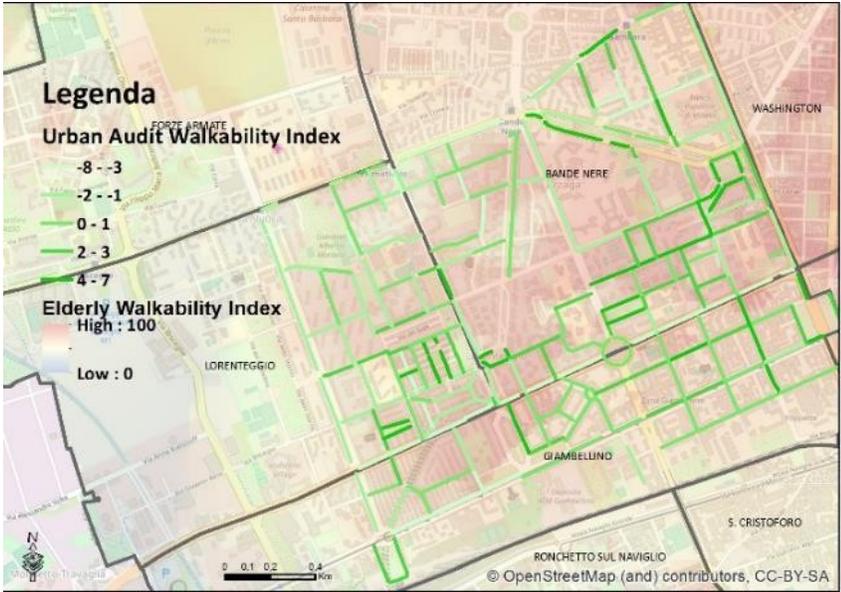
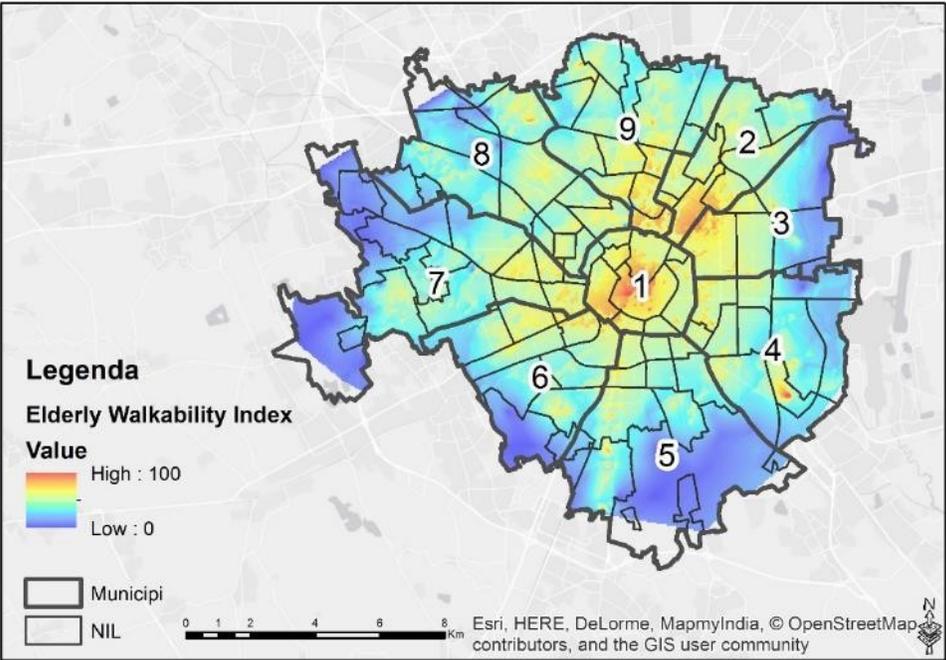
Legenda  
Residenze intervistati  
Supermercati intervistati  
Tragitto casa-supermercati  
Ambiente "alimentare" di vicinato  
Municipi  
NI



(Fonte: Daconto, 2017)

# Superare “logiche distributive” nelle politiche per la mobilità Per promuovere azioni finalizzate a produrre “positive discriminations”

## La mobilità pedonale delle popolazioni anziane

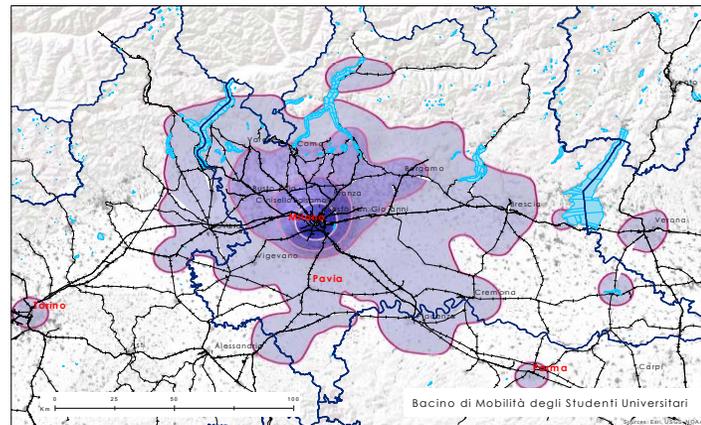
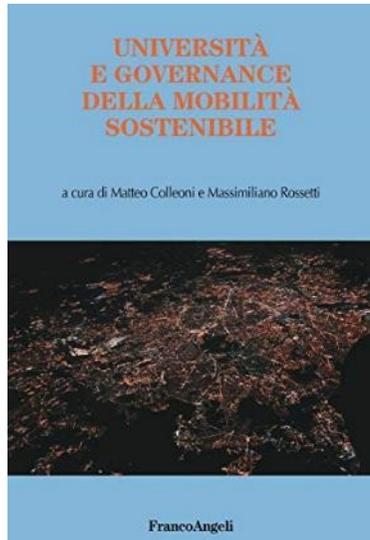
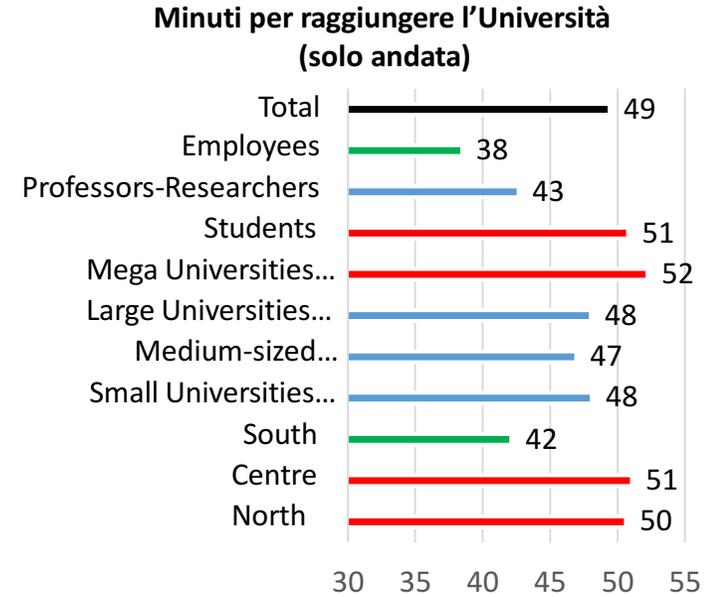
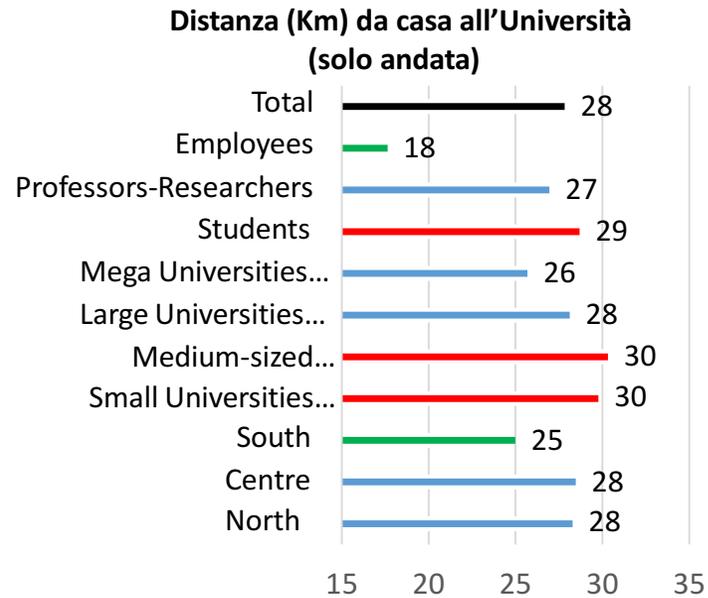


Property	Relation with perceived walkability
Walkability Index	+
Sex	M > F
Age	-
Education	+
Family structure	> With partner/with children*

(Fonte: Colleoni, Daconto e Caiello, 2019)

# Superare “logiche distributive” nelle politiche per la mobilità Per promuovere azioni finalizzate a produrre “positive discriminations”

## L’accessibilità degli studenti universitari



Bacino di mobilità degli studenti universitari milanesi

<i>Bacino</i>	<i>Indice di OdV normalizzato</i>
Bologna	100
Siena	98
Pavia	80
Cagliari	70
Milano	51
Parma	51
Torino	46
Genova	43
Venezia	34
Firenze	30
Bari	18
Roma	8
L'Aquila	0
Media	41

(Fonte: Colleoni, Rossetti, 2019)



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI



**DIPARTIMENTO**  
**D'ECCELLENZA**  
FRAGILITA' TERRITORIALI  
2018-2022

**Ricomporre i divari**  
**Politiche e progetti territoriali**  
**contro le disuguaglianze**

Milano, 17-18/2/2020

# Grazie per l'attenzione

**Matteo Colleoni e Paola Pucci**

[matteo.colleoni@unimib.it](mailto:matteo.colleoni@unimib.it), [paola.pucci@polimi.it](mailto:paola.pucci@polimi.it)

**con: Luca Daconto, Bruna Vendemmia, Giovanni Lanza, Maud Lab**