

Giampaolo Nuvolati

# Mobilità quotidiana e complessità urbana



GIAMPAOLO NUVOLATI

*Mobilità quotidiana  
e complessità urbana*

FIRENZE UNIVERSITY PRESS

2007

Mobilità quotidiana e complessità urbana / Giampaolo  
Nuvolati. – Firenze : Firenze University Press, 2007

<http://digital.casalini.it/9788884536303>

ISBN 978-88-8453-630-3 (online)

ISBN 978-88-8453-629-7 (print)

307.216

© 2007 Firenze University Press

Università degli Studi di Firenze  
Firenze University Press  
Borgo Albizi, 28, 50122 Firenze, Italy  
<http://epress.unifi.it/>

*Printed in Italy*

## SOMMARIO

INTRODUZIONE di Guido Martinotti	1
1. La recessione dei confini	5
2. Lo sviluppo delle NRP (Non Resident Populations)	8
3. La doppia ermeneutica	10
CAPITOLO PRIMO	
LE TRASFORMAZIONI URBANE E LE NUOVE POPOLAZIONI	15
1. Complessità urbana e mobilità spazio-temporale	15
2. Le popolazioni metropolitane	21
3. La struttura del testo	24
CAPITOLO SECONDO	
ALCUNI DATI SULLA CONSISTENZA NUMERICA DELLE QUATTRO POPOLAZIONI	27
1. Mobilità e traffico nel mondo	27
2. Gli abitanti	32
3. I pendolari	34
4. I city users	42
5. Gli uomini d'affari metropolitani	44
6. I ritmi della città	45
CAPITOLO TERZO	
LE PRATICHE DI MOBILITÀ	51
1. Il lavoro dietro l'angolo	56
2. Disagi e privilegi dei pendolari	61
3. Le associazioni di pendolari	72
4. La mobilità zigzagante dei city users	79
5. Globalizzazione e uomini d'affari	85
6. I businessmen di passaggio a Milano	87

CAPITOLO QUARTO	
VIVERE IN CITTÀ: SPOSTAMENTI, CONFLITTI E POLITICHE	99
1. L'accessibilità ai servizi	106
2. I conflitti	112
3. City marketing e voting by feet	121
4. Le politiche temporali	126
5. Mobilità e genere	129
CAPITOLO QUINTO	
IL RAPPORTO CON LO SPAZIO	137
1. Gli abitanti: la crisi del rapporto di identificazione con la città	139
2. I pendolari: un rapporto strumentale	143
3. City users, businessmen e flâneurs: forme diverse di esplorazione della città	151
4. Una breve nota sugli immigrati	160
5. Una tipologia di sintesi delle popolazioni metropolitane	162
CAPITOLO SESTO	
CONCLUSIONI E PROSPETTIVE DI ANALISI	167
Dallo status allo stile di vita	167
La mobilità	168
Le carriere di mobilità	169
La decontestualizzazione	170
Le reazioni alla globalizzazione	171
Mobilità, razionalizzazione e reti sociali	175
APPENDICI	
QUESTIONI DI METODO PER LO STUDIO DELLA MOBILITÀ E DELLE POPOLAZIONI DI PASSAGGIO NELLA CITTÀ	179
APPENDICE A	
TERRITORIO DI RIFERIMENTO E INDICATORI	181
1. Analisi ecologica	181
2. Survey	187
APPENDICE B	
QUADRO COMPLESSIVO DEI METODI PER LA MISURAZIONE DELLE POPOLAZIONI METROPOLITANE	195
1. Tipologia dettagliata di popolazioni metropolitane	195
2. Tipologia dei quartieri	196
3. Una simulazione	198
4. Problemi di quantificazione delle popolazioni	199
BIBLIOGRAFIA	211

## INTRODUZIONE

*Guido Martinotti*

La mobilità è senza dubbio un elemento centrale della vita contemporanea. La nostra cultura è così incline alla mobilità che quasi non vediamo le correnti secondarie che spingono verso l'accettazione e l'uso della mobilità come valore in sé. Nelle sue varie forme e connotazioni, la mobilità è un fenomeno sociale dominante ma, mentre il movimento delle popolazioni attraverso la superficie del pianeta è una delle caratteristiche più antiche della specie umana, non c'è dubbio che la città, in particolare la città contemporanea, fornisca l'ambiente fisico e culturale in cui il sistema di mobilità si è sviluppato al suo massimo.

Quando parliamo di un *sistema di mobilità* ci riferiamo sia ai sistemi tecnologici, quali le infrastrutture a sostegno della mobilità, sia al fatto che tali sistemi non sono soltanto limitati all'infrastruttura fisica – l'*hardware*, per così dire – ma includono anche componenti economiche, culturali e sociali – il *software*. Questo punto è stato pienamente sottolineato da numerosi autori, ma in modo particolarmente esemplare da Alain Gras con il suo concetto di *macrosystème*. Sfortunatamente questo concetto non è entrato nella pratica corrente. Anche se a tale approccio potrebbe essere difficile controbattere su un piano concettuale, quest'ultimo non è infatti stato accolto in quello quotidiano relativo ai problemi dei sistemi di trasporto e della mobilità metropolitana, limitandone così il controllo. Gli aspetti sociali e culturali, e perfino quelli economici, sono spesso trattati come variabili residue, riunite sotto un'unica voce (vagamente definita) di *domanda* di mobilità, dimenticando di suggerire l'aspetto complementare della mobilità, vale a dire l'accessibilità, un bisogno dominante e altamente stimato delle organizzazioni sociali contemporanee<sup>1</sup>.

La cultura della mobilità è interconnessa alla diffusione delle tecnologie ICT, *Information and Communication Technologies*. Contrariamente alle

<sup>1</sup> Ma a ciò si arrivati perché vi è stato anche un radicale mutamento culturale, aiutato da ben individuabili movimenti artistici e filosofici, tra i quali soprattutto il Futurismo, che hanno lasciato l'impronta della loro proclività al dinamismo sull'immagine della città; Milano in particolare è la metropoli che più di ogni altra si identifica con il discorso Futurista.

aspettative ampiamente annunziate, la diffusione degli strumenti d'informazione accessibili *da casa* non ha condotto le città a un *playback tecnologico* della rivoluzione industriale, trasformandole in una costellazione diffusa di *cottage tecnologici per telelavoratori*. Le nostre case si sono, in effetti, trasformate in una piattaforma per una miriade di macchine ICT, ma contemporaneamente, paradosso non ancora completamente spiegato, le città continuano a svilupparsi ed i sistemi di trasporto sono sottoposti a pressioni inesorabili, malgrado (o piuttosto in concomitanza con) la diffusione delle reti di informazione. L'analisi di ciò che accade nelle grandi aree metropolitane urbane e nel mondo può aiutare a chiarire tale paradosso. A partire dall'inizio del terzo millennio le aree urbane ospitano la maggioranza della popolazione di questo pianeta e, in molti paesi, la maggior parte vive nelle loro immediate vicinanze.

L'aspetto più rilevante della realtà urbana contemporanea riguarda dunque i *cambiamenti nella morfologia fisica e sociale delle città* intervenuti nel corso del XX secolo. Risulta ormai evidente che in ogni parte del mondo la città tradizionale e la *metropoli di prima generazione*, che hanno caratterizzato la vita urbana nella porzione centrale del secolo scorso, hanno ceduto il passo a un tipo del tutto diverso di morfologia urbana, che sta producendo una serie di quelle che i rapporti ufficiali delle Nazioni Unite chiamano Grandi Regioni Urbane (MUR, *Mega Urban Regions*) in cui forme diverse di insediamenti umani si mescolano inestricabilmente, fino a costituire una entità urbana nuova, ma non ancora ben definita. Per varie ragioni analitiche ho suggerito di chiamare questa nuova entità la *meta-città*<sup>2</sup>. Nel triplice senso che questa entità è andata al di là (*meta*) – e persino ben al di là – della classica morfologia fisica della *metropoli di prima generazione* che ha dominato il XX secolo con il suo *core* e suoi *rings* (polo e fasce); al di là (*meta*) del controllo amministrativo tradizionale di enti locali sul territorio e al di là (*meta*) del prevalente riferimento sociologico agli abitanti, con lo sviluppo delle *metropoli di seconda (e terza) generazione* sempre più dipendenti dalle NRP (*Non Resident Populations*).

Per definire questa situazione Manuel Castells parla di *società dei flussi* ci sono state anche definizioni più evocative come *la società liquida*, *il mondo piatto*, ma quella di Castells è analiticamente più solida. È molto discutibile la relazione tra questa condizione di mobilità e la democrazia. La democrazia più è diffusa più corre i rischi di controllo demagogico (*totalitarian democracy*). È chiaro che sono all'opera spinte e contropinte. Più che di democrazia parlerei di capacità di organizzazione di azioni diffuse. La rete diminuisce il costo d'accesso alla mobilitazione. Per cosa e con

<sup>2</sup> Uso il termine con un significato analitico diverso da quello che gli viene dato da François Ascher cui devo riconoscere una primogenitura del termine che mi era sfuggita. Ringrazio Jean Paul Hubert del DRAST per la segnalazione.

che effetti non è semplice dirlo: sono spinte e contropunte. Per un sistema di trasformazioni così complesso è persino inutile usare il concetto di contraddizione. Nella rete c'è un po' di tutto ed è certamente impossibile dire se a prodotto maturo il risultato sarà una società più libera e aperta o una più controllata<sup>3</sup>.

Contrariamente a quanto si pensa le tecnologie informative non hanno diminuito la domanda di mobilità, ma l'hanno aumentata, contemporaneamente, permettendo la formazione e il mantenimento di legami a distanza, hanno ampliato l'area di insediamenti a bassa densità (*urban sprawl*) collegati tra loro anche da una crescente mobilità erratica individuale. Non vi sono segni che queste tendenze siano in fase di recessione, anche se una diffusa crisi energetica e una crescente consapevolezza ambientalistica stanno creando correnti culturali in senso contrario e iniziative parziali verso la ricentralizzazione. Cambiano però i modi di monitoraggio e controllo. Alcuni esempi, per capirci. Il governo olandese sta pensando a un piano nazionale di comunicazione via *wireless* e Gps di ciascun veicolo circolante per ragioni di regolazione del traffico e di imposizione fiscale, che potrebbe poi veicolare molti altri messaggi. Qualcosa di simile si verifica nelle assicurazioni, ma a favore dell'utente. Come noto nelle assicurazioni automobilistiche il rischio è proporzionale al numero di chilometri viaggiati e alla pericolosità delle strade. Pertanto gli assicurati che fanno un basso chilometraggio su strade sicure sovvenzionano quelli che viaggiano molto su strade a rischio. Già una dozzina di assicurazioni hanno adottato lo schema PAYD (*Pay As You Drive*) che permette di monitorare via Gps i veicoli assicurati tracciando il singolo veicolo. Il risultato positivo è di riduzioni dell'ordine da 7 sterline mensili a 20, per chi viaggia su strade con guard rail e bassi limiti di velocità, ma ovviamente il proprietario del veicolo deve rinunciare alla propria *privacy*, così come avviene del resto per gli schemi di *car sharing*. Non è difficile pensare che generalizzandosi, questi schemi avranno bisogno di un sistema di controllo gigantesco, detto *cyberinfrastructure*.

Le trasformazioni di cui si occupa Nuvolati generano inquietudini che ho sintetizzato in tre inquietudini capitali o delle capitali, visto che si parla di città. È facile oggi trovare in libreria pubblicazioni dai titoli roboanti come *La morte delle distanze* (Frances Cairncross), *Il mondo è piatto* (Thomas L. Friedman), per non parlare dello strapazzato *Non luoghi* (Marc Augè). In generale si tratta di concetti con scarso fondamento teorico, ma la loro proliferazione richiama ovviamente l'attenzione su un comune problema

<sup>3</sup> Nella prefazione al libro di Castells, *La città delle reti*, ho parlato dell'avanzata delle nuove tecnologie dell'informazione come un'onda gigantesca, che si fa via via più grande man mano che si avvicina. Non è un cambiamento rumoroso ma subdolo quello che viaggia sulla spina dorsale delle reti telematiche, con tutta una serie di pericoli che vanno dall'invasività delle tecnologie alla scarsa attendibilità delle informazione immesse nel circuito.



reale: la transizione da sistemi economici e sociali dominati da quella che gli economisti del territorio chiamavano “la tirannia dello spazio” a sistemi economici e sociali in cui questa tirannia è moderata, se non eliminata dallo sviluppo indipendente, ma convergente, di due *traiettorie tecnologiche* (e uso la terminologia tecnica di Alain Gras, a ragion veduta): i macrosistemi tecnologici della mobilità e quelli dell’informazione. I mutamenti sociali collegati a queste tecnologie sono molto profondi e, non sorprendentemente, creano altrettanto profonde inquietudini, vissute soprattutto nei centri del sistema, le capitali del mondo in cui gli effetti di questi processi sono osservabili d vicini ed sperimentati, per così dire, nell’esperienza quotidiana. Ciò non vuol dire che ai margini del sistema non si vivano conseguenze anche più catastrofiche dei cambiamenti che avvengono oggi su scala planetaria, ma solo che nei grandi centri urbani la coscienza di questi cambiamenti è più acuta e la riflessione più diffusa. Non dimentichiamo che le stime sull’andamento demografico a cavallo dei secoli XX e XXI indicano che proprio in questo periodo si sta verificando un fenomeno di portata planetaria: per la prima volta da quando ha fatto la sua comparsa, come prodotto fisico della organizzazione umana da 50 a 120 secoli orsono, la popolazione urbana del pianeta è diventata maggioranza sulla terra. E salvo imprevisti eventi di gigantesche dimensioni, guerre, epidemie, catastrofi naturali, sempre possibili anche se non molto probabili o prevedibili, questa proporzione è destinata a crescere e a crescere soprattutto nelle regioni meno sviluppate del mondo. Il fatto macroscopico è che nel corso del XX secolo la popolazione umana sul pianeta è raddoppiata due volte. Da 1,6 miliardi circa nel 900, a circa 3 miliardi nel 1970, a circa 6 trent’anni dopo, con una progressione geometrica la cui accelerazione è percepibile con mano se si osserva che il raddoppio precedente aveva richiesto 150 anni, cioè dal 1900 agli albori della società industriale. E occorre aggiungere che ogni raddoppio porta sulla superficie del pianeta una massa geometricamente crescente di persone: l’ultimo della serie 3 miliardi in più, il prossimo, se si manterrà questo ritmo, ipotesi non condivisa da tutti gli studiosi, 6 miliardi in metà dell’ultimo lasso di tempo. Questi numeri si traducono in bocche, ma anche in corpi fisici, ciascuno dei quali lascia una impronta variabile sul territorio. Il contadino autosufficiente sopravvive su pochi metri quadri, l’abitante delle grandi metropoli occidentali (ma ora anche di altre aree del pianeta) *nessita* a volte di migliaia di chilometri quadri. A Parigi si possono comperare regolarmente fagiolini freschi del Kenya o prezzemolo da Israele, per citare due derrate dal valore così veniale che non sembrerebbe neppur lontanamente conveniente il trasporto giornaliero. Non parliamo dell’energia, petrolio, gas, elettricità, la cui origine non è evidente alla pompa o al contatore, ma che vengono convogliate in reti che avvolgono tutto il pianeta. Questi macrofenomeni hanno dato origine a una amplissima letteratura sul luogo o *locale* che non ha molto chiarito i problemi essendo perlopiù coniugata in termini poli-

tico-ideologici, come nel famoso motto *think global act local* degli attivisti dei movimenti mondialisti. Non è qui il luogo per addentrarci in una disamina delle fallacie di questo tipo di espressioni, che ovviamente hanno una loro verità: in fondo al *locale* c'è sempre almeno una persona, ma la retorica localistica sfuoca il problema facendo coincidere *locale* con *piccola comunità*, un errore ideologico che distorce fortemente in molti campi la comprensione del rapporto delle società insediate in un certo *luogo* e il resto del sistema sociale. Locale è anche Milano, così come il professore chiamato da una commissione *locale* (invece di un concorso *nazionale*) non è sempre dell'università di Canicatti: anche Harvard fa concorsi *locali*.

Il punto che mi interessa sottolineare è che le inquietudini *capitali* del nostro tempo, si sono facilmente trasformate in inquietudini *delle capitali* che sono la sede della elaborazione e della narrativa del nostro tempo, acquistando via via, come una crescente valanga mediatica, una coloritura sempre più emergenziale che si riflette anche nel titolo di opere non necessariamente rivolte solo al grande pubblico, ma si ritrova soprattutto nella narrazione artistica. Visti dall'osservatorio del mondo urbano i macroprocessi che contribuiscono alle inquietudini sono prevalentemente tre:

- La recessione dei confini
- Lo sviluppo delle NRP (*Non Resident Populations*)
- La doppia ermeneutica

### 1. *La recessione dei confini*

Si tratta di un processo molto generale<sup>4</sup> che riguarda sia i fenomeni fisici che l'ampliamento delle conoscenze e della coscienza dei limiti. I confini recedono lungo molte dimensioni, dai confini dell'universo visibile (e abitabile), a quelli della cosmogonia, a quelli dell'infinitamente piccolo, ma più di recente anche all'interno del nostro corpo e della nostra mente, senza dimenticare la recessione dei confini territoriali a partire appunto da quelli dell'area urbana. Per limitarci a questi ultimi vediamo come vari processi interagiscano per stimolare la recessione dei confini della nuova città. La città tradizionale aveva ben precisi confini e una ben definita popolazione, sia pure in entrambi i casi con qualche variabilità attorno a queste definizioni, ma il concetto era chiaro e condiviso. La coincidenza di una popolazione con un territorio ben delimitato è al tempo stesso il portato fondativo dell'urbanizzazione antica, largamente basata sull'idea di città-stato cioè della sovrapposizione tra *polis* e *astu*, tra la città sociale

<sup>4</sup> Non ho il tempo di elaborare qui questo concetto di *recessione dei confini*, che ho presentato nei due convegni organizzati dal SUM, a Roma presso i Lincei il 26-28 Ottobre 2006 e a Firenze, *Il sé globale*, Palazzo Strozzi, Firenze, 24-25 Novembre 2006, ma credo che si tratti di un processo fondamentale per comprendere la società contemporanea.

e la città costruita, e il rafforzamento che di questa coincidenza si è avuto con la razionalizzazione del territorio a fini amministrativi sostenuto dalla diffusione dello stato moderno. Anche linguisticamente, benché non così chiaro in italiano, *Bond*, *Boundary*, *Boundedness*, *Bondage*, tutti termini derivati dal tedesco *Bund* descrivono sia la definizione spaziale di una data unità sociale sia la sua coesione interna, e in questo senso va anche interpretata la dizione *Schaft*, come in *Gemeinschaft*, che rimanda egualmente a una idea di tronco o pilastro. L'idea weberiana di *Verband*, o meglio *Politische Verband*, rimanda a questa idea di comunità, che, curiosamente, nella lingua italiana non ha nulla di simile, anche se il termine *confine* si riferisce a una restrizione, ma soprattutto in termini negativi di perdita della libertà piuttosto che di acquisto di solidarietà. Confinare, confinamento, *al confino*, che era spesso anche al confine, sono tutte versioni negative di un termine che chiaramente nella lingua italiana (ma non sono abbastanza buon linguista per trarne conclusioni significative) denotano soprattutto aspetti negativi.

A partire dai primi decenni del XX secolo questa identificazione o sovrapposizione comincia a venire meno: la città reale si configura come un'area metropolitana cioè una entità territoriale funzionale costituita da una unità centrale, *core* e da una area circostante *periphery* (o *rings*, *fascie*, *hinterland*, *periurbain*). L'unità funzionale è essenzialmente un bacino di pendolarità, che è stato a volta a volta chiamato, DUS (*Daily Urban System*) o FUR (*Functional Urban Region*). L'aspetto importante di questo sviluppo che ha interessato prima gli Stati Uniti e poi anche l'Europa, è lo svincolamento della unità urbana *funzionale* da una precisa delimitazione territoriale. L'area centrale (*core*) è normalmente definita da un confine amministrativo ben definito, ma l'area metropolitana non è facilmente definibile perché è un concetto appunto *funzionale* non territoriale, per di più variabile nel tempo. I confini del sistema recedono, si allontanano e, anche perdono di precisione, sono meno definibili, anche se non del tutto inesistenti. Con sbalorditiva intuizione, nel 1902 Herbert George Wells ha scritto, "le città giganti generate dalla ferrovia (...) con tutta probabilità [sono] destinate ad un tale processo di dissezione e diffusione da arrivare quasi alla distruzione (...) nello spazio calcolabile di qualche anno. Queste città future (...) rappresenteranno una nuova ed interamente nuova fase di distribuzione umana (...). La città si allargherà fino a che non occuperà zone considerevoli ed assorbirà molte delle caratteristiche di quello che ora definiamo paese (...). La campagna stessa avrà caratteristiche cittadine. La vecchia antitesi (...) finirà, le frontiere spariranno interamente". La città si perde dunque in uno spazio incerto che ha eccitato la fantasia della popolarizzazione iperbolica: *città continente* o addirittura *città mondo* e persino *città infinita* in un crescendo tronitruante inversamente proporzionale alla chiarezza delle idee. È difficile trattare di questi argomenti, che si occupano di fenomeni che spesso cambiano sotto i nostri occhi, usan-

do un vocabolario accademico aulico, ammesso che esista ancora. D'altro canto sono decisamente ostile alla *mediatizzazione* del linguaggio scritto. Che si traduce in due opposti estremi. Termini con scarso o punto contenuto analitico, ma forte suono evocativo e sempre sopra il rigo, usati per convincere e confondere piuttosto che per spiegare e far capire. Oppure termini banali, prodotto della convinzione radicata in ogni *anchorperson* (e purtroppo anche in molti autori) che il proprio pubblico sia composto di idioti, o meglio dal *gonzo virtuale* tipo ideale preso a pretesto per la diffusione di prodotti dozzinali. Nel caso della nuova forma urbana la definizione corretta, in buon italiano, l'ha proposta Michele Sernini nel suo eccellente *Terre sconfinare*.

Nella vulgata corrente prevale ancora la visione ottocentesca della contrapposizione tra città e campagna, ma questa contrapposizione è fittizia ed è il prodotto di concezioni obsolete, anche se tuttora ampiamente diffuse nell'opinione pubblica. Il geografo svedese Staffan Helmfrid nota che "gli abitanti delle città desidererebbero trovare nel paesaggio il prodotto di una società rurale che vive in armonia con se stessa e con la natura, immutabile e per sempre congelata in una mitica Età dell'Oro". E rimproverano agli agricoltori di contaminare questa natura con le loro pratiche agricole sempre più meccanizzate, dipendenti dall'impiego di prodotti chimici e distruttive del tessuto rurale tradizionale. Ma è proprio la crescita impetuosa delle città che, in duecento anni, con un ritmo progressivamente accelerato, ha invertito i termini del rapporto tra popolazione rurale e popolazione urbana, portandolo dalla cifra di 90% e 10% – rapporto di 58 dei 60 secoli che marciano l'insediamento agricolo europeo – al 10% dell'attuale popolazione rurale in questo continente, a richiedere una sempre maggior produttività agricola. La quale a sua volta, porta alla devastazione dell'insediamento rurale tradizionale.

Il fenomeno apparente della fuga verso le campagne altro non è che un aspetto della crescita metropolitana che è continuata indisturbata anche negli ultimi anni. Se si fa una semplice analisi della distribuzione dei comuni esterni ai confini delle aree metropolitane del 1991, che hanno visto crescere la propria popolazione si vedrà che sono in grandissima parte comuni adiacenti alle precedenti aree metropolitane, oppure comuni in aree con una specifica vocazione turistica. L'Italia metropolitana cresce e la tradizionale campagna si spopola. Questo fenomeno è chiarissimo in Emilia, dove nel corso dell'ultimo decennio intercensuale la meta-città emiliana si è diffusa creando una saldatura tra le precedenti aree metropolitane e un unico corridoio urbanizzato, come avviene in tutta Europa.

Contribuiscono a questo fenomeno di recessione dei confini vari processi legati ai differenziali di rendita urbana, alle trasformazioni dell'uso delle abitazioni e agli stili di vita, oltre che alla diffusione delle tecnologie dell'informazione che permettono e anzi impongono di passare una crescente parte del proprio tempo in casa. Questo fa sì che a parità di al-

tri fattori, reddito, composizione familiare, stile di vita, occupazione, ci sia una pressione verso la ricerca di abitazioni più spaziose, e che, sempre a parità di altri fattori, queste abitazioni si trovino nelle aree esterne delle grandi metropoli. Il risultato è che le città crescono in territorio molto più rapidamente che in popolazione.

“In antichità – scrive Anthony Giddens – non era possibile separare il luogo dallo spazio-tempo”. Neppure gli dei potevano farlo: prendete il punto di svolta nell’*Odissea*, quando Atena, traendo vantaggio dal pigro risveglio di Zeus, lo convince ad annullare la dannazione imposta al suo protetto Odisseo da Poseidone, vale a dire il perenne viaggiare. Zeus decide di mandare Hermes, il messaggero, all’isola in cui Odisseo, essendosi innamorato della Ninfa Calipso, è rimasto per sette anni, interrompendo il lungo viaggio verso casa. Nell’era di Internet, l’ordine arriverebbe istantaneamente, ma nell’età dell’unità del luogo e del tempo della narrativa teatrale, persino l’immaginazione doveva seguire determinate regole. Hermes poteva viaggiare a velocità di sogno, ma si doveva comunque spostare fisicamente. “Volò il potente Argheifonte... piombò dal cielo sul mare; e si slanciò sull’onde, come il gabbiano che negli abissi paurosi del mare instancabile, i pesci cacciando, fitte l’ali bagna nell’acqua salata; simile a questo, sui flutti infiniti Ermete correva” (Od, V, 50). Successivamente Hermes si lamenta della fatica del viaggio: “E chi volentieri traverserebbe tant’acqua marina, infinita? Non è neppure vicina qualche città di mortali che fanno offerte ai numi, elette ecatombe” (Od, V, 101). In breve, si tratta di un lungo viaggio senza pause pranzo. Nessun *McDonald*, nessun *Burger King*, né *Pizzarite*, *Pavesini* o *International Houses of Pancake* e neppure il profumo dei sacrifici. La storia è davvero interessante perché spiega chiaramente che anche nel mondo fantasmagorico dell’*Odissea*, viaggiare doveva essere reale, confermando l’intuizione sociologica della natura *radicata* delle società contemporanee, in cui la mobilità è non soltanto una dinamica sociale importante, ma anche una caratteristica culturale dominante. Si va dall’implicito dileggio del viaggio nel bellissimo verso di Orazio che tutti i liceali italiani hanno studiato a memoria, alla affermazione di Blaise Pascal: “Il problema degli uomini è che non sono capaci di stare tranquilli nella loro stanza”, entrambe frutto di culture in cui il viaggiare era raro, faticoso, costoso e pericoloso all’inversione completa del punto di vista incorporata nel famoso logo della Cunard Lines: *going there is half of the fun*.

## 2. Lo sviluppo delle NRP (Non Resident Populations)

Tale sviluppo provoca un indebolimento dei legami tra popolazioni e spazio e contribuisce alla situazione emergenziale nelle nuove forme urbane. Nella città tradizionale, su cui tutto lo stato attuale delle conoscenze della vita urbana è ancora in gran parte modellato, gli abitanti, o la popolazione

*che vive* nella città ha coinciso quasi interamente con la popolazione *che lavora* nella città. I limiti della città hanno incluso entrambe le popolazioni su un unico territorio; per secoli, e fino agli ultimi tempi, questo spazio è stato circondato da mura ed è stato ordinatamente separato dal resto del territorio. La rivoluzione industriale non ha molto cambiato questa situazione; la produzione delle merci nel settore secondario richiede principalmente lo spostamento delle materie prime, delle merci manufatte e del capitale, mentre gli operai e gli imprenditori rimangono in gran parte concentrati nelle aree urbane. Soltanto il ventesimo secolo ha determinato un cambiamento radicale. Osservando la forma della città nella prima metà di questo secolo, notiamo come il pendolarismo abbia influenzato la scena urbana in termini di infrastruttura, di creazione di nuove e distintive zone residenziali e di cambiamenti radicali nei vecchi centri. Il risultato è ciò che definisco *metropoli di prima generazione*, caratterizzata da una città-nucleo e da vaste zone circostanti, principalmente basate su *regioni urbane funzionali* o su *bacini di pendolarità giornaliera*. Non c'è nessun dubbio che quel che è stato denominata *un'area metropolitana standard*, dopo un numero considerevole di studi, culminati nei tardi anni 60, sia, di fatto, una nuova razza di *animale urbano*. Come Norman Gras ha detto una volta, "la grande città, la città eccezionale... si è sviluppata lentamente verso la metropoli economica" ma la metropoli economica è appunto un nuovo spazio fisico non facilmente determinabile, senza particolari segni ai confini: nella città si entra, mentre nella metropoli si arriva. E spesso non riusciamo bene a cogliere la caratteristica della nuova forma urbana. Nel migliore dei casi, quando se ne parla, la si immagina come un'area del tutto autonoma dalla città, commettendo un grave errore, sottolineato con forza da Deyan Sudjic che critica vivacemente questa immagine errata. "Immaginate – scrive Sudjic – il campo di forza attorno a un cavo dell'alta tensione, scoppietante di energia e lì lì per scaricare un lampo a 20.000 volts in uno qualsiasi dei punti della sua lunghezza, e avrete una idea della natura della città contemporanea". Il richiamo di Sudjic all'energia elettrica offre un felice accostamento per un raccordo con il tema delle nuove tecnologie. Infatti, di pari passo con la diffusione della motorizzazione privata, lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione ha dato una spinta decisiva alla formazione della nuova città. Da un lato cambiando l'organizzazione del lavoro che si deistituzionalizza e distribuisce nello spazio, secondo un modello ormai largamente noto che va sotto il nome di economia post-fordista. Dall'altro per i cambiamenti indotti dalle *macchine per l'abitare*. In parte si è trattato di un processo simile a ciò che è avvenuto in fabbrica, con l'avvento di macchine *time and labour saving*, cioè strumenti che servono a far risparmiare lavoro e tempo, soprattutto alle donne. Ora però questo tempo viene impiegato da beni *time consuming*, tutte quelle macchine che servono a consumare il tempo liberato e di cui noi ci riempiamo progressivamente la casa. Primo tra tutte il più grande mangiatore di tempo che è la te-

levisione, ma anche l'alta fedeltà, le macchine fotografiche e il calcolatore e così via. Le abitazioni diventano più comode, ma contemporaneamente richiedono più spazio e a parità di reddito lo spazio maggiore si trova più lontano dai centri tradizionali. Così una nuova città, indistinta, confusa, temuta e poco conosciuta cresce attorno al nucleo tradizionale delle città industriali, si intrufola negli interstizi lasciati liberi dalla deindustrializzazione, li penetra e modifica esattamente come circa mille anni orsono la città medievale è sorta attorno ai castelli feudali in disuso, li ha inglobati e sostituiti dando vita alle città che rappresentano il modello urbano europeo originale, che oggi deve fronteggiare la nuova città diffusa, disordinata e disarmonica, ma *scoppiettante di energia*. Va da sé che questo scoppiettio è costoso proprio in termini di consumo energetico.

Come accadde con tutti i luoghi comuni (molte scuse per l'inevitabile gioco di parole) di successo, la ripetizione ossessiva dell'idea di *non-luogo*, lanciata da Melvin Webber e popolarizzata da Marc Augé, rivela la sua inerente debolezza analitica proprio dalla sua diffusione. Capiamo istintivamente cosa siano i *non-luoghi* quali i parcheggi, gli aeroporti, i *terrains vagues*, i supermercati, centri commerciali e *malls*. Ma lo capiamo così bene, non perché siano dei *non-luoghi*, termine evocativo, quanto superficiale e senza senso a una seconda lettura, ma piuttosto perché sono proprio i luoghi della città in cui oggi viviamo. I cosiddetti *non-luoghi* sono niente altro che i luoghi tipici della città contemporanea che ci paiono astratti, impersonali, anonimi e forse anomici, perché ideologicamente confrontati con i luoghi della nostalgia, che, come scrivono Ash Amin e Nigel Thrift, sono colpiti dalla mercificazione (*commodification*), dalla materializzazione (*thingsification*), dalla velocizzazione (*speed up*) e dalle comunicazioni di massa (mass media). E, ancora una volta, la nuova struttura sociale non è irrilevante per la morfologia fisica, se si guarda l'area di Milano si può vedere che l'area metropolitana non è solo una più grande Milano. È una nuova struttura funzionale in forte interazione funzionale con la tradizionale città comunale.

### 3. La doppia ermeneutica

La doppia ermeneutica deriva da una caratteristica specifica di quella che Giddens chiama *modernità radicale* e che definisce come *ordinamento e riordinamento riflessivo dei rapporti sociali*. Nessuna epoca, dice Giddens, ha mai avuto i mezzi e l'inclinazione diffusa per ragionare su se stessa come la nostra. Tuttavia diversamente dalla posizione positivista: *savoir, pour prévoir, pour pouvoir*, che ha retto l'impostazione universale sulla plasmabilità della società da Comte al Gosplan e oltre, oggi sappiamo che la sequenza è erronea, perché la conoscenza opera un continuo *spiralling in and out* dalla realtà sociale provocando una doppia interazione (la doppia ermeneutica).

Un caso ben noto sono i sondaggi, che sono in grado il più delle volte di misurare con molta precisione lo stato dell'opinione al momento  $T_x$ , ma che spesso mancano il *prevoir* perché nel momento stesso in cui i risultati vengono conosciuti, gli attori interagiscono con la realtà: il sapere entra ed esce dalla realtà mutandola. Ma ovviamente il fenomeno è molto più vasto del sondaggio e spiega la crescente smisurata importanza assunta dai *mass media*. In sintesi l'analisi prodotta dalle varie discipline accademiche insegue una realtà fuggevole, troppo fuggevole per lasciarci riposare tranquillamente alla luce delle (vaghe) certezze acquisite.

Accanto agli abitanti, ai *city users* e agli uomini d'affari, il libro di Nuvolati introduce anche una nuova categoria: i *flâneurs*<sup>5</sup>. Viene spontaneo parlando di questa figura chiederci in che misura il suo approccio, a metà tra la riflessione antropologica e l'espressività artistica, può considerarsi come quello più adatto per interpretare la città. Una città fatta di pietre ma anche di significati che si sovrappongono in continuazione e nello stesso tempo rimandano ad una idea di *genius loci*.

Sotto molti punti di vista, la città è un fenomeno intrigante: è là, esplicita e spudorata in modo che ogni umano la riconosce con immediatezza. Fiumi d'inchiostro sono stati tuttavia consumati nella ricerca di una definizione capace di raccogliere un vasto consenso. La città è indubbiamente il luogo e la sede dell'espressione più avanzata di civilizzazione umana e allo stesso tempo temuta e odiata perché distruttore d'umanità. È il manufatto protettivo più importante contro le avversità della natura per tutti gli esseri umani, ma allo stesso tempo è percepita come l'ambiente più malsano in cui vivere, il luogo della *malaria urbana*. Queste antinomie sono antiche quanto la città stessa e non sono facilmente risolvibili, poiché esprimono la nostra contraddizione perenne di fronte alla società in cui viviamo. La città risulta dunque essere allo stesso tempo intima e arcana esat-

<sup>5</sup> L'Autore sa che ho sempre avuto qualche dubbio sull'utilità di questa categoria, non per acribia accademica relativamente allo schema originario delle quattro popolazioni, ma perché penso che *flâneur* non sia una quinta popolazione quanto un atteggiamento, un modo di essere di qualsiasi popolazione urbana. Flaniamo anche quando possiamo nel nostro quartiere fuori orario e la città ci appare diversa e ci incuriosisce. Flana il pendolare che sulla 7 va da Manhattan a Flushing nel Queens e guardando dal finestrino della subway vede passare un mare multicolore di insediamenti etnici diversi. Comunque le mie riserve cadono di fronte al dato di fatto che *flâneur* piace ed evidentemente questo avviene perché come nell'originario universo balzacchiano la città chiede ancora di essere riscoperta e interpretata. Il libro di Giampaolo Nuvolati edito da il Mulino nel 2006, *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire ai postmoderni* – libro in cui sviluppa compiutamente le idee tracciate nella prima edizione del volume qui introdotto – ha avuto ottima, e in questo caso anche meritata, sorte, avendo riportato all'attenzione il concetto di *flâneur* che molto colpisce l'immaginazione e che, evidentemente, centra una preoccupazione contemporanea perché contemporaneamente o subito dopo la prima edizione di questo volume sono fioriti saggi e studi sui *flâneurs*.



tamente come tutta la società, e noi siamo incastonati in essa. In ogni era, i molteplici strati della sua complessa realtà rimangono in gran parte celati: ciò che avviene nella *piazza*, direbbe un Guicciardini, non corrisponde a quello che si decide nel *palazzo*, e immagino che questa contrapposizione sia perfettamente comprensibile per chi, come l'urbanista, si trova a dover conciliare quotidianamente l'interesse e le dichiarazioni pubbliche con le dinamiche non sempre trasparenti della decisione politica.

Tutto questo risulta ancora più vero per quanto riguarda la cruciale intersezione tra la città *fisica*, od osservabile, con la città sociologica che non può essere osservata con alcuno strumento basato su radiazioni di onde fisiche, quali che sia la loro lunghezza. È questo il principale puntatore critico che dobbiamo tenere presente nella comprensione del concetto e del fenomeno urbano nel suo insieme. Infatti, da un lato noi vediamo la città fisica e non vediamo quella sociale, ma dall'altro la città fisica è il prodotto della città sociale, senza la quale non esisterebbe, e soprattutto non esisterebbe nelle forme con le quali noi riconosciamo non solo la città - *eist enpòlis*, là è la città - ma *quella* specifica città, "Istanbul": e contrariamente dall'antico paesano bizantino che di città ne conosceva solo una, la distinguiamo da Venezia o da Ujung Padang, benché, come si dirà, anche questa identificazione subisce qualche affievolimento della forma contemporanea.

Dall'altro ancora, quell'oggetto, la città fisica, ha influenza cruciale sulla città non osservabile, della quale rappresenta l'habitat. Il punto critico di questo aspetto centrale sta nella circostanza che le regole dell'intersezione, le matrici di transizione o i protocolli di traduzione, comunque si vogliano chiamare, sono ben lontani dall'essere chiari. Mentre esiste una buona tradizione consolidata, che viene dalla storia sociale dell'architettura, di collegamenti plausibili tra forme economico-sociali e forme architettoniche, la conoscenza dei rapporti nell'altro senso riposa ancora sul terreno scivoloso degli assunti non provati degli effetti dell'architettura e della pianificazione sulla *buona società*. La scarsità di studi empirici sul tema ha lasciato il campo al filosofare incontrollato su *architettura e felicità*, a volta a volta dominato dalla moda culturale del momento.

La città racchiude numerose immagini che ci sono familiari. I nostri occhi ci mostrano costruzioni, vie, automobili e perfino persone, ma non la società urbana. Anche qualsiasi tipo di lente, all'infrarosso, radar o a risonanza magnetica (o di ogni altra specie di sensori di onde o di prodotti chimici), che ci potrebbe senza dubbio aiutare a vedere strati e strati di rappresentazione estremamente dettagliata della realtà fisica, non ci rivelerà mai la società urbana. Per vedere realmente la società urbana, come società in generale, dobbiamo usare un tipo differente di obiettivo o di lente, un obiettivo intellettuale, capace di rilevare simboli, norme e comportamenti simbolici o espressivi, cioè per usare il termine classico di Weber, una lente capace di comprendere (*Verstehende*)

Quale tipo di prodotto è allora la città, e con quali categorie possiamo distinguersela da altri sistemi complessi? In un breve saggio sulla produzione di organismi mutanti, il biologo Glauco Tocchini-Valentini fornisce un'interessante analisi che chiarisce la differenza tra un sistema vivente complesso, sia esso un batterio o un uomo, e altri sistemi complessi che esistono in natura. Soltanto gli organismi hanno la caratteristica essenziale di possedere una descrizione o un progetto interno. Questa è la differenza tra organismi e ambiente. Per esempio, il tempo atmosferico è un sistema complesso che può essere descritto dalle leggi della fisica, e queste leggi ci permettono di fare previsioni sull'evoluzione del sistema. Ma in nessun luogo, all'interno del sistema meteorologico, si riuscirà a trovare il suo *progetto*.

Le città sono entità complesse che possono essere classificate al tempo stesso come sistemi viventi e grandi sistemi fisici. Nessuna città ha al suo interno un DNA che descriva in modo riflessivo il suo futuro sviluppo, sebbene alcune città, al tempo della loro fondazione, siano state progettate e si sviluppino secondo un *piano*. E l'evoluzione di nessuna città può essere descritta da leggi strettamente fisiche, sebbene esistano limitazioni strutturali che anche gli insediamenti più spontanei sono costretti ad accettare.

Per quanto questi continui cambiamenti siano profondi e radicali, non bisogna aspettarsi che la vecchia città si sbricioli come le rappresentazioni hollywoodiane vorrebbero farci credere. “La città – dice Giddens – mostra una falsa continuità con gli ordini sociali preesistenti”. I cambiamenti sono continui, si presentano come un accrescimento stalagmitico, e ne sperimentiamo le conseguenze immediate sulla nostra pelle, in particolare modo quando questi riguardano le nostre pratiche urbane quotidiane, sempre più insopportabili ed irrinunciabili allo stesso tempo. Il ritmo del cambiamento, che è comunque veloce, è misurato da campioni storici: dove i fenomeni procedono in modo non uniforme, i risultati finali diventano percettibili soltanto a balzi. Come osserva Herbert Simon, è facile, guardando all'indietro, vedere quanto questi cambiamenti si sono susseguiti inesorabilmente l'un l'altro, e quanto *naturali* fossero le loro conseguenze: *suburbia*, per fare un esempio, è il risultato di un mezzo di trasporto privato poco costoso. La questione cambia se ci si chiede fino a che punto è possibile prevedere queste catene di eventi o aiutare a evitare alcuni dei loro risultati più indesiderabili. Il problema non è che manchino i profeti – sono stati numerosi in quasi tutte le epoche e i luoghi, ma piuttosto il contrario: quasi tutto ciò che è accaduto, e il suo esatto contrario, è stato profetizzato. Il vero problema è sempre stato selezionare e scegliere fra le imbarazzanti quantità di futuri suggeriti in alternativa: in questo, le società umane non hanno dimostrato alcuna gran capacità.

In conclusione, lo spazio non è stato ucciso, ma si sono aggiunti altri spazi la cui esplorazione è appena cominciata con la diffusa inquietudine di chi si avventura in un territorio ignoto. E in questo forse il *flâneur*, o meglio il *flâneurismo*, ci può aiutare moltissimo.



## CAPITOLO PRIMO

### LE TRASFORMAZIONI URBANE E LE NUOVE POPOLAZIONI

#### 1. *Complessità urbana e mobilità spazio-temporale*

Chiunque voglia oggi analizzare i caratteri della città contemporanea si trova ad affrontare una contraddizione di fondo. Nel momento in cui i confini della città sembrano dissolversi, nel momento in cui lo sviluppo tecnologico pare mettere in crisi i modelli più consolidati di sfruttamento e organizzazione dello spazio, ebbene, proprio in questi momenti, la città tende a riaffermare prepotentemente se stessa. Dura a morire ma in continua trasformazione, la città si ripropone come luogo privilegiato per la gestione coordinata delle risorse disponibili, per la rappresentazione fisica e simbolica delle istituzioni e dei centri di potere, per la formazione e la crescita culturale delle popolazioni, per l'offerta di servizi sofisticati. In sintesi, la città tende a rinnovarsi sia nella sua morfologia sia nelle sue funzioni ma non scompare.

La città di oggi è senza mappa – per alludere al titolo di un libro di Daniele [1994] sul tema dei paesaggi urbani e del racconto postmoderno in America –, è un'entità per certi versi paradossale: nell'essere pur senza essere immediatamente identificabile o, viceversa, nell'essere virtuale e, dunque, rappresentata pur senza esistere. “I luoghi di cui trattano i narratori postmoderni non corrispondono mai a topografie riconoscibili, alle città *visibili* rappresentate nella tradizione letteraria urbana vera e propria: si tratta, piuttosto, di agglomerati periferici, di vuote aree di transito automobilistico, di incesti geografici, prodotti dalla nuova configurazione ipertesa e cosmopolita che sta prendendo la città tecnologica del nuovo immaginario urbano” [Daniele 1994, 7].

I caratteri urbani sono talmente vaghi e soggetti a mutamenti da risultare difficilmente codificabili facendo ricorso alle categorie classiche della scuola di Chicago ma anche a quelle della più recente scuola di Los Angeles fondata sulla estensione in chiave policentrica del tessuto urbano [Flusty e Dear 1999]. La necessità di catturare il senso più profondo della città postmoderna ha, peraltro, portato al fiorire di numerosi neologismi: *technopo-*

*lis, cosmopolis, megalopolis, heteropolis, exopolis, cyburbia*, solo per citare alcune delle più recenti definizioni. Molti autori riconoscono di essere vittime di una sorta di *neologorrhea*, cioè dell'impossibilità di capire e rappresentare la nuova città se non attraverso metafore o invenzioni terminologiche che, a ben vedere, non fanno che rivelare difficoltà esegetiche nell'analizzare uno sviluppo urbano sempre più complesso e contraddittorio<sup>1</sup>.

In un rimando continuo tra la (in)concretezza delle sue forme e il dissolversi/ricoagularsi dei suoi significati, la città risulta ancorata al suo passato quanto proiettata verso il futuro e l'esercizio della fantascienza affiancato a quello della logica scientifica sembra svolgere una funzione sempre più significativa nella interpretazione di una metropoli in rapida trasformazione [Nigrelli 2001]. In questo scenario mutevole il cittadino tende ad assumere connotati culturali, sociali, di mobilità spaziale e temporale sempre più dinamici e fluttuanti, sempre meno legati a modelli di convivenza o insediamento definitivi e ciò avviene nonostante un forte bisogno di identità e senso di appartenenza ancora caratterizzi l'essere umano, almeno nei suoi *desiderata*.

Le trasformazioni urbane sono oggi causa e conseguenza soprattutto di radicali cambiamenti nell'organizzazione della vita quotidiana. Il rapido variare dei contesti relazionali, la rinnovata articolazione delle pratiche di mobilità ed uso dei servizi impongono agli individui forme inedite di adattamento e di interrogazione del sistema. La fruizione di servizi sempre meno finiti o in forma di *self-service* e la necessità di disporre di competenze specifiche per goderne nel modo più appropriato [Gershuny e Miles 1983; Gershuny 1993], fanno del cittadino moderno un soggetto perennemente impegnato nella risoluzione delle questioni quotidiane di carattere tecnologico, logistico-organizzativo che richiedono livelli differenziati di *expertise*.

Il concetto stesso di qualità della vita – e qualità della vita urbana, più in particolare [Nuvolati 1998a] – è andato nel tempo modificandosi fino alle più recenti riflessioni di Sen [1987; 1993] in merito alle *functionings* e alle *capabilities*. In particolare, l'attenzione si è spostata dalla quantità e qualità degli *inputs* e degli *outputs* del benessere – i primi in termini di una oggettiva equa distribuzione dei beni primari secondo una prospettiva neocontrattualista, i secondi in termini di una soddisfazione soggettiva

<sup>1</sup> Esempio di queste contraddizioni è il recente libro di Donald J. Waldie: *Holy Land* (Terra promessa) del 1998. Lo scrittore californiano ambienta i suoi racconti nella *griglia suburbana* di Los Angeles e, in particolare, a Lakewood, quartiere della *middle class* americana a prima vista anonimo ma in realtà, come sostiene Waldie, già caratterizzato da forme manifeste di attaccamento, memoria e senso di appartenenza al luogo da parte delle famiglie che vi abitano da più generazioni. È, dunque, questa, una prospettiva in controtendenza rispetto all'opinione comune che vuole le città moderne quasi *inesistenti* nella loro estensione illimitata o quantomeno sguanrite di forti nessi storici e urbanistici orientativi.

espressa dalle persone nel rispetto di un approccio utilitarista – alle questioni di *processo*, cioè all'insieme delle funzioni e capacità reali attribuibili agli individui nello sfruttamento pieno e libero delle risorse stesse.

La città è così diventata uno specifico contesto ad alta complessità per la verifica del livello di *capabilities*, per la sperimentazione di soluzioni spaziali, relazionali e tecnologiche volte a migliorare le condizioni generali di vita non solo in termini di possesso di beni ma di effettiva utilizzabilità delle stesse ed in accordo ad uno specifico orizzonte valoriale. Il superamento dei modelli di produzione e riproduzione cosiddetti *fordisti* ha trasferito l'analisi dai problemi di completezza della offerta – sia per quanto concerne il mercato del lavoro che per quanto attiene al sistema dei servizi – alle questioni inerenti l'*accessibilità* della offerta stessa. Le 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 le nuove forme di esclusione, costituiscono un ambito specifico della riflessione sociologica urbana moderna.

Più in generale, è l'analisi del rapporto dell'individuo con la complessità metropolitana – anche per come tale rapporto può essere mediato da una dimensione tecnologica più *a misura d'uomo* che, in sostanza, non ne determini sudditanza e, anzi, lasci spazio alla sua *inventività, intuizione analitica e creatività* [Guidicini 1982, 147-148] – a reclamare l'attenzione tanto degli studiosi quanto degli operatori delle politiche urbane. Una complessità che trova espressione più nelle forme del relazionare che nei contenuti rimanda, peraltro, a strategie di intervento e di comunicazione orientate a concentrarsi maggiormente sui processi di sincronizzazione dei momenti di produzione, consumo e vita quotidiana piuttosto che sulla semplice verifica della consistenza e qualità delle risorse in gioco. Non a caso, nel quadro della evoluzione delle politiche pubbliche a livello urbano, tra le varie questioni che emergono, quella temporale, sia in termini di gestione a livello individuale o familiare della risorsa tempo, sia in termini di organizzazione in chiave collettiva degli orari, tende ad assumere un ruolo preminente. Il tempo e le relative modalità d'uso costituiscono, infatti, dimensioni fondamentali nel ridefinire una distribuzione più funzionale delle attività familiari sul territorio ma anche nel modificare le traiettorie di emancipazione e partecipazione che caratterizzano lo sviluppo sociale e culturale di un'intera comunità.

Come noto, la ricerca sociologica sull'uso del tempo ha visto come nucleo originario gli studi di *time budget analysis* degli anni '60 fondamentalmente orientati all'analisi degli stili di vita e delle differenze di genere, classe e nazionalità [Szalai 1972]. Sebbene questa matrice non abbia completamente esaurito la sua valenza – anzi si sia arricchita di contributi che hanno cercato di mettere in relazione la distribuzione del tempo con il

livello di soddisfazione per le attività svolte nelle varie frazioni [Juster e Stafford 1985] – oggi è in corso una evoluzione della ricerca in direzione di un'analisi sociologica combinata sull'uso del tempo e dello spazio rispetto alle particolarità morfologiche e funzionali del territorio [Zajczyk 2000]<sup>2</sup>. Diverse delle ricerche condotte o tuttora in corso nel nostro paese risultano, peraltro, preliminari alla progettazione delle politiche temporali sviluppatasi in Italia a partire dagli anni '90 nel quadro della predisposizione dei cosiddetti PRO (Piani regolatori degli orari) e di cui si parlerà più avanti nel presente volume.

L'assunto di partenza da cui muove l'odierna riflessione sociologica è che la caratterizzazione spaziale e temporale dell'individuo – rispetto all'organizzazione familiare e occupazionale, alla localizzazione dei servizi e alla articolazione delle reti sociali – possa risultare cruciale nella determinazione del suo stile e della sua qualità di vita [Mandich 1996]. Adottare questa prospettiva non significa necessariamente abbandonare la disanima delle più classiche componenti socioeconomiche del benessere per spiegare le disparità in ambito urbano. Piuttosto suggerisce di valutare la consistenza e la forma dei nessi esistenti tra la mobilità sul territorio, l'uso del tempo, il livello di socializzazione con le nuove tecnologie e la divisione per classi della società. Se l'ecologia umana della scuola di Chicago, attraverso l'individuazione delle *aree naturali*, si poneva l'obiettivo di segmentare il territorio in base alle dinamiche di adattamento socio-residenziale che seguivano il modello corroborato di invasione-succezione-segregazione, oggi sembra concretizzarsi un percorso interpretativo che fa delle pratiche e opportunità di spostamento quotidiano sul territorio una dimensione analitica altrettanto importante per studiare le città. Il filone ecologico della sociologia urbana si è sempre occupato di rilevare una morfologia della città e dei quartieri in base alle caratteristiche dei residenti, mentre oggi la città cambia continuamente anche in funzione dei flussi e dei cicli temporali corrispondenti che vedono di volta in volta popolazioni esterne confluire a vario titolo – lavoro, acquisti, turismo, ecc. – nel *core* delle aree metropolitane sconvolgendone gli equilibri interni<sup>3</sup>. Da qui l'esigenza di concentrare maggiormente l'attenzione sulle popolazioni *transeunti* oltre

<sup>2</sup> Tale approccio deriva, dalla crescente necessità di osservare con maggiore precisione tanto l'evoluzione dei sistemi urbani non soltanto in termini di *stock* ma anche di flussi [Martellato e Sforzi 1990; Ercole 1995; Nuvolati e Schweikart 1997] quanto le caratteristiche sociologiche della mobilità spaziale in ambito metropolitano [Martinotti 1993; 1999a].

<sup>3</sup> Questo, naturalmente, non significa che la Scuola di Chicago non abbia contemplato nel proprio quadro analitico la dimensione della mobilità giornaliera degli abitanti per descrivere alcuni tratti sociologici della città. Basti leggere alcune pagine di Burgess [in Rauty 1995, 70-72] sulle dinamiche di sviluppo della metropoli. Ma è evidente che la quantità e la qualità degli spostamenti che caratterizzano le città contemporanee richiedono oggi sforzi descrittivi e interpretativi di ben altro rilievo.

che su quella degli *abitanti* e, più in particolare, di diversificare le forme di uso e consumo della città. Come afferma Guidicini [1998, 21] “la città va segmentandosi e stratificandosi non più sulla base di appartenenze più o meno significative e radicate all’interno di certe sub-aree spazialmente delimitate e definite, bensì partendo da quelle che sono differenziate modalità di fruizione del territorio nella nuova ridefinizione funzionale. Dove al concetto di *identificazione* va ora sostituendosi il concetto di *fruibilità*”.

Anche la contrapposizione tra modelli di vita urbani e rurali oggetto dell’analisi wirthiana risulta oggi quasi completamente superata, sia a causa di una *contaminazione* in chiave urbana degli stili di vita [Paquot 1999, 86-87] che in seguito ad un inarrestabile processo di *ricomposizione* quotidiana dei due poli attraverso forme diversificate di pendolarismo per motivi di lavoro, consumo o affari. Di fatto, la mobilità crescente delle popolazioni tende a caratterizzare i luoghi in base a specifiche funzioni, a proiettarli in circuiti territorialmente articolati e dai nodi fortemente correlati e complementari, mentre l’obsoleta antitesi urbano-rurale rimane sempre più sfumata sullo sfondo delle pratiche di vita. La contaminazione tra l’urbano e il rurale è in continua evoluzione e si estrinseca in processi paralleli di *diffusione* e *concentrazione* delle funzioni e delle risorse. Come rileva Finocchiaro [1999, 96] “il territorio acquisisce una nuova fisionomia dal momento che il fenomeno urbano si articola in maniera diffusa nello spazio, senza rinunciare del tutto a talune sue peculiarità”. Dalla città fisica si è pertanto passati al modello urbano e all’instaurarsi di nuove forme di interdipendenza tra i grandi centri e le aree periferiche più o meno rurali e che comunque non tendono ad alterare il primato della metropoli.

Alla stratificazione sociale e abitativa ancora presente nel tessuto metropolitano moderno si sovrappone così una maglia particolarmente fitta di flussi di popolazione in grado di rimettere in discussione il sistema dei privilegi e delle opportunità. Prendono consistenza sia nuovi conflitti tra residenti e pendolari che nuove forme di cooperazione interclassiste monotematiche riguardanti, ad esempio, la costituzione di movimenti di pendolari. Si tratta, in questo ultimo caso, di gruppi organizzati non riconducibili ad alcuna matrice politica o elettorale come è, invece, tradizione dei movimenti sociali urbani descritti da Castells [1974; 1978]<sup>4</sup>, ma che, comunque, rappresentano fette consistenti di popolazione dai bisogni specifici, partecipano attivamente ai tavoli di concertazione con l’amministrazione locale ed i rappresentanti delle Ferrovie dello stato, oltre a promuovere azioni di protesta, anche eclatanti, finalizzate al miglioramento dei servizi di trasporto locale.

<sup>4</sup> Sebbene lo stesso Castells [1983] riconosca successivamente una evoluzione dei movimenti urbani in chiave più spontaneista e contingente che non all’interno di strategie politiche di più ampia portata e finalità.



Per Saunders [1989], la città passa da luogo di produzione e disuguaglianza di classe a teatro di consumo. Consumo generalizzato, non facilmente interpretabile e *demonizzabile* attraverso le categorie marxiste, ma che conosce percorsi differenziati e praticabili anche dai ceti sociali meno abbienti se supportati dall'intervento statale. "L'esperienza di dominazione e di alienazione, che inevitabilmente caratterizza l'organizzazione della produzione attuale, può in qualche modo essere controbilanciata nella sfera del consumo, dove la gente ha la possibilità reale di esercitare un certo grado di controllo sulla propria vita quotidiana. Questa possibilità può realizzarsi, tuttavia, solo se il ruolo dello stato venga fondamentalmente ristrutturato in modo da rendere possibile, piuttosto che comprimere, l'autodeterminazione individuale e collettiva"; e ancora: "È chiaro che la determinazione della capacità di consumo delle famiglie non può essere letta solo nella partecipazione dei membri al sistema formale di produzione, essendo il servizio pubblico soggetto, in parte almeno, a una logica politica che non riflette necessariamente la logica economica del mercato" [Saunders 1989, 379-380]. In pratica, produzione e consumo restano processi distinti e la verifica della posizione di classe di un individuo o famiglia non è sufficiente per definirne il ruolo nella sfera dei consumi. Oggi, ancor più, la varietà delle traiettorie nell'accesso ai beni e ai servizi è diventata una prerogativa di un sistema urbano contraddistinto da crescenti opportunità partecipative, anche di carattere tecnologico, che si fondano sulle capacità di interrogazione del sistema da parte degli individui e non solo sulla appartenenza ad una classe. Il già accennato utilizzo diffuso e variegato di servizi più o meno sofisticati, seppure non sempre finiti, lo scambio in rete di informazioni per la definizione di strategie di completamento dei servizi stessi costituiscono in sintesi, occasioni importanti tanto per la partecipazione alla vita collettiva di una comunità quanto per l'emancipazione di larghe fette di popolazione. Per converso, il mutamento dei processi di impoverimento e la crisi del welfare nelle sue forme più classiche di stampo paternalista e universalista [Mingione 1996, 19-20] sembrano rimandare ad una maggiore autonomia e responsabilizzazione del cittadino-utente-cliente nell'interagire e fruire della filiera di servizi pubblici e privati presenti sul territorio o, in alternativa, nel mantenere in vita reti informali e allargate di reciprocità. A fronte della frammentazione, qualificazione e innovazione delle prestazioni offerte vengono così a definirsi prassi di accesso e utilizzo dei servizi sempre più basate su di un aggiornamento, un'informazione, un'iniziativa e una competenza individuale che non sempre ricalcano il sistema classico delle disuguaglianze sociali, né tantomeno seguono le regole del mercato o di una ormai superata filosofia assistenzialista.

I cambiamenti in atto sembrano, peraltro, allargarsi dalla sfera dei consumi a quella della produzione, sempre più caratterizzata da una crescente flessibilità e ricollocazione spazio-temporale delle attività lavorative nel

settore del terziario, anche ai livelli medio-bassi – ne è un esempio il *tele-lavoro* –, così come da una gestione degli orari di lavoro tendenzialmente meno rigida rispetto alla fase precedente di industrializzazione e che interessa porzioni sempre più ampie di popolazione occupata.

In sintesi, il continuo riassetto territoriale delle funzioni urbane vede l'incrociarsi quotidiano tanto di messaggi virtuali quanto di persone in carne ed ossa impegnate in uno sforzo di adattamento e sfruttamento pieno delle risorse disponibili concentrate nella metropoli. Nuove forme di inclusione/esclusione, di cooperazione e conflitto tendono dunque a strutturarsi non soltanto in relazione alla segmentazione sociale della comunità ma anche rispetto alla possibilità di mobilità spaziale, all'utilizzo della strumentazione tecnologica, alla flessibilità oraria delle attività lavorative.

## 2. Le popolazioni metropolitane

Se l'attenzione verso gli stili di vita del ceto impiegatizio, che trova residenza nei sobborghi residenziali alla ricerca di una migliore qualità della vita ed è, pertanto, disposto a sopportare tempi più lunghi per recarsi al lavoro, è già chiaramente rinvenibile nelle descrizioni mumfordiane [Magnier 1997, 171], oggi tali categorie concettuali, soprattutto quella del pendolare, non sono più sufficienti a descrivere compiutamente la quantità e la qualità dei flussi di mobilità che contraddistinguono le moderne aree metropolitane. Come rileva Martinotti in *Metropoli* [1993, 143-152], l'evoluzione 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. Alla *città tradizionale* contraddistinta dalla corrispondenza tra popolazione diurna e notturna – chi lavora risiede anche nella stessa città – si è andata nel tempo sostituendo la *città di prima generazione* caratterizzata dall'afflusso di pendolari dalle aree periurbane della metropoli in concomitanza con il processo di industrializzazione della economia. Questa seconda fase è iniziata negli anni '20 negli Stati Uniti trovando la sua piena maturità nel secondo dopoguerra in corrispondenza dello sviluppo della tecnologia dei trasporti. Ma l'aumento del reddito e la disponibilità di tempo libero conseguente alla crescita delle società più avanzate sono, di fatto, alla base dei flussi in direzione contraria: dalla città verso i luoghi di villeggiatura o verso altre città in grado di offrire amenità paesaggistiche, architettoniche, culturali e ricreative. Ci troviamo in questo caso di fronte al fiorire di *città di seconda generazione* che vedono la presenza non solo di residenti e pendolari ma anche di cosiddetti *city users*, intendendo con questo termine i turisti, gli ospiti di passaggio nella città, coloro che ne utilizzano i servizi più sofisticati, facendo un uso spesso barbaro della città. Agli abitanti, pendolari e consumatori metropolitani si aggiunge

infine una quarta e ultima popolazione, rappresentata da coloro che si recano in città per affari o scambi. Parliamo dei *businessmen*, individui che vengono spesso da altri paesi, si fermano in città per un periodo di tempo limitato, per riunioni d'affari, incontri, convegni, ecc. e che concorrono alla nascita delle *città di terza generazione*. Città dai connotati ancora in fase di costituzione ma che già lasciano intravedere forme preoccupanti di omologazione dei consumi e di polarizzazione sociale. Queste quattro popolazioni, pur mostrando alcuni caratteri comuni, svolgono attività e rivelano comportamenti sostanzialmente differenziati rispetto alla metropoli e riassunti nella tabella seguente.

Tabella 1.1. – Attività svolte dalle popolazioni nella metropoli.

Popolazioni	Attività		
	Abitare	Lavorare	Consumare
Abitanti	Sì	(Sì/No)	Sì
Pendolari	No	Sì	(Sì)
<i>City users</i>	No	No	Sì
<i>Businessmen</i>	No	Sì	Sì

Note:

(Sì/No) perché alcuni abitanti possono lavorare fuori dalla città di residenza.

(Sì) perché anche i pendolari seppure in misura più modesta dei *city users* e dei *businessmen* consumano nella città dove si recano giornalmente a lavorare.

Fonte: Martinotti [1993, 152].

Questo libro intende dettagliare e ampliare ulteriormente<sup>5</sup> lo schema proposto da Martinotti attraverso una descrizione quantitativa e qualitativa delle quattro popolazioni, cercando di porne in rilievo le caratteristiche prevalenti soprattutto in termini di:

- pratiche di mobilità e
- rapporto di identificazione con lo spazio.

In particolare, prendendo spunto dalla distinzione tra i concetti di accessibilità di un luogo: *accessibility*, e sfera d'azione di una persona: *reach* [Dijst e Vidakovic 1997], l'attenzione sarà spostata dalla prima alla seconda, cioè dall'analisi della città a quella dell'individuo, considerando come

<sup>5</sup> Vedremo, infatti, come a queste quattro popolazioni sia possibile affiancare un gruppo più ristretto ma con caratteristiche precipue ed etichettabile con il termine di *nomadi d'élite* o nuovi *flâneurs*.

più significativo l'insieme di relazioni, non solo spaziali, che l'individuo stesso intrattiene con i luoghi (città) circostanti (prospettiva B), piuttosto che l'insieme di relazioni che la città intrattiene con individui differenti (prospettiva A).

Figura 1.1. – Accessibilità di un luogo (A) e influenza di azione di una persona (B).

Prospettiva A					Prospettiva B				
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L
I	I	L	I	I	L	L	I	L	L
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L

I = Individuo

L = Luogo (città)

Fonte: elaborazioni su Dijst, Jayet e Thomas [1999].

Partire dall'analisi dei comportamenti di mobilità degli individui significa soprattutto cogliere la molteplicità dei ruoli, dei processi di identificazione, delle pratiche di uso strumentale e diversificato del territorio d'origine e destinazione, delle strategie temporali che i soggetti tendono oggi a porre in atto in sintonia con i bisogni e gli stili di vita emergenti. Le prospettive di completamento della dotazione infrastrutturale, di modernizzazione e accessibilità dei servizi, di formazione diffusa all'uso della tecnologia, di sviluppo di politiche urbane, soprattutto in ambito temporale, come variabili che interessano l'amministrazione, l'organizzazione e la promozione della città – soprattutto in termini di *city marketing* – restano in questo libro solo sullo sfondo dell'analisi o solo accennate, pur venendo ad esse riconosciuta una valenza cruciale non solo nel promuovere la qualità della vita ma anche nel ridurre le forme di esclusione più o meno gravi.

Dopo che negli ultimi anni anche nel nostro paese si è assistito ad una crescita della autonomia economica, politica e amministrativa delle città, sembra oggi emergere con chiarezza la necessità di sincronizzare le azioni di governo locale svolte dalle singole unità urbane rispetto ad un territorio più ampio che vede lo scambio quotidiano di popolazione. Sia tale territorio una area metropolitana, una regione metropolitana, una rete distrettuale con vari livelli di gerarchia, la sua gestione non potrà prescindere dal riconoscimento dei caratteri della mobilità, per quantità e qualità, degli individui che lo abitano, vi lavorano e consumano<sup>6</sup>. Questo non

<sup>6</sup> Ad esempio, McCaffrey [1981] e Goodchild e Janelle [1984], puntualizzano come l'offerta sia dei servizi pubblici che di quelli privati dovrebbe tenere in forte considerazione

significa certo spostare il fuoco da *issues* centrali nella tradizione della sociologia urbana – ci si riferisce, in particolare, alla questione degli alloggi per come è stata tematizzata soprattutto a partire da Rex e Moore [1967] – ma inquadrarli in un più vasto spettro di necessità e risorse che caratterizzano il cittadino della metropoli contemporanea e delle città satelliti; sia dal punto di vista della domanda – si veda l'emergere di inedite pratiche familiari e occupazionali fondate sui livelli di mobilità spazio-temporale degli individui – che, naturalmente, della offerta – si guardi alla distribuzione territoriale dei servizi di prima e seconda necessità in grado di ampliare la possibilità di scelta e ridurre i tempi di accesso –.

Anche le problematiche inerenti la concentrazione urbana dei fenomeni di degrado ambientale, di povertà e la promozione di politiche di sviluppo e di welfare di livello locale non possono che essere rilette alla luce dei fenomeni di passaggio e conflitto delle popolazioni urbane, così come dei processi di trasformazione ed espropriazione che interessano vasti quartieri delle metropoli contemporanee. In sintesi, la *sostenibilità* nelle aree urbane come processo risultante dalla integrazione di tre coordinate di sviluppo – promozione dell'equità sociale, sviluppo della competitività economica e salvaguardia dell'ambiente, cioè quello che viene comunemente chiamato il modello delle 3e: (*social*) *equity, economy, environment* [ALG 1998, 27] – sembra perseguibile soltanto se associata ad un approccio di governo e *governance* in grado di riconoscere l'emergere di nuovi problemi nelle metropoli contemporanee, alcuni dei quali legati ad una crescente mobilità spaziale e temporale dei cittadini. Si tratta, più in generale, di questioni riconducibili alle diverse e spesso inconciliabili velocità e scale che segnano ora i processi *macro* di globalizzazione della economia e delle comunicazioni, ora quelli *intermedi* di organizzazione e messa in rete delle risorse locali, ora quelli *micro* di percezione e adattamento dei singoli individui o dei nuclei familiari alle trasformazioni in corso.

### 3. La struttura del testo

Oltre a questo primo capitolo introduttivo, il testo si compone di altri cinque capitoli. Nel secondo vengono presentati alcuni dati sulla consistenza delle popolazioni metropolitane. In particolare, si parte da dati e considerazioni riguardanti la mobilità a livello mondiale per poi mirare l'attenzione sul caso italiano e più specificatamente lombardo e milane-

la variazione per composizione demografica ed occupazionale della popolazione presente nei vari quartieri della città nei vari momenti della giornata e non basarsi esclusivamente sui dati statistici desunti dal censimento riguardanti la popolazione cosiddetta notturna, cioè che risiede in zona ma magari lavora altrove.

se. Ambito per il quale è stato più facile recuperare informazioni statistiche anche alla luce delle ricerche già condotte. Nonostante la crescente attenzione delle fonti nazionali e locali per questi temi, la complessità delle problematiche, la sostanziale asistematicità delle rilevazioni, la difficile comparabilità dei dati, la differente unità territoriale di analisi – tutti aspetti in parte riconducibili ad una mancata tradizione di studi e ricerche sociologiche in questo settore – rendono il quadro complessivo di non facile lettura. Ma l'intento del capitolo è quello di fornire riferimenti utili per una quantificazione complessiva dei fenomeni ulteriormente approfondibili rispetto a specifici contesti di studio. Obiettivo più generale è invece quello di mostrare come le città *cambino pelle* quotidianamente anche a seconda delle popolazioni che si succedono e delle funzionalità urbane richieste.

Nel terzo capitolo l'attenzione si sposta sulle motivazioni e sulle pratiche di mobilità delle varie popolazioni metropolitane mettendone in rilievo gli aspetti caratterizzanti anche nelle strategie di uso e consumo del contesto urbano. Uno specifico paragrafo viene dedicato ad una ricerca condotta sugli uomini d'affari Milano: categoria per la quale a tutt'oggi scarseggiano informazioni sia di carattere quantitativo che qualitativo, soprattutto per quanto concerne le presenze straniere.

Il quarto capitolo concerne, invece, i problemi legati al vivere in città soprattutto in termini di evoluzione dei modelli di mobilità. In particolare, si insiste tanto sulla molteplicità dei ruoli e delle condotte che uno stesso individuo può adottare in circostanze e cicli di vita differenti quanto sulle forme di conflitto più o meno latente che tendono a contrapporre le popolazioni nelle fasi di accesso in chiave spazio-temporale a risorse urbane limitate. Rientrano in questo capitolo anche un accenno sulle politiche temporali e di *citymarketing* come strategie di intervento a (s)vantaggio di specifiche fasce di popolazione, oltre ad alcune riflessioni riguardanti il tema della mobilità in una prospettiva di genere.

La crescente mobilità delle persone rende spesso molto fragile e frammentato il rapporto che l'individuo instaura con i luoghi. Il quinto capitolo tende, pertanto, ad indagare la corrispondenza tra le caratteristiche delle popolazioni metropolitane e i processi di frequentazione, integrazione ed esclusione delle stesse con la città. In questa parte trova descrizione anche la figura del *flâneur* da intendersi proprio come un soggetto in grado di ribaltare le più tradizionali forme di identificazione con la realtà urbana. Conclude il capitolo una tipologia delle popolazioni che, pur con tutti i problemi propri delle classificazioni, cerca comunque di formalizzare in chiave schematica e in una prospettiva spaziale le considerazioni sviluppate nei capitoli precedenti.

Ad un sesto capitolo che riporta osservazioni di sintesi fanno, infine, seguito due appendici di carattere più tecnico-metodologico. Nella prima appendice vengono illustrati i principali criteri di delimitazione delle aree

metropolitane e i percorsi di analisi, sia ecologica che di *survey*, praticabili per sviluppare la ricerca sul tema delle popolazioni. Nella seconda si propone una simulazione di conteggio delle popolazioni per un quartiere ed un quadro critico dei metodi utilizzabili per tale computo.

## CAPITOLO SECONDO

### ALCUNI DATI SULLA CONSISTENZA NUMERICA DELLE QUATTRO POPOLAZIONI

#### *1. Mobilità e traffico nel mondo*

La mobilità urbana, soprattutto in termini di tempi e mezzi per recarsi al lavoro, è un tema di analisi centrale nel quadro della riflessione sulla qualità della vita e la crescita sostenibile delle aree urbane nel mondo. Oggi sappiamo che la popolazione mondiale impiega mediamente circa 30 minuti per recarsi al lavoro. Nei paesi più industrializzati o dall'indice di sviluppo più elevato, il tempo è inferiore, seppur di poco, a quello registrato nei paesi più poveri. Ciò è, peraltro, associato al più massiccio ricorso all'automobile e all'ingente spesa per il mantenimento della rete stradale urbana, mentre, se si escludono i paesi dell'Est europeo e dell'America Latina, piuttosto modesto risulta l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Come noto, la disponibilità alla mobilità da parte di una massa ingente di individui è all'origine di un'elevata densità del traffico. Negli Stati Uniti – paese dall'alto tasso di sviluppo ed in cui la crescente mobilità quotidiana costituisce un esito pressoché scontato di un modello di urbanizzazione a maglie sempre più larghe e dai confini incerti –, il problema del traffico resta sempre preoccupante, soprattutto per quanto concerne i livelli di vivibilità nelle metropoli<sup>1</sup>. In base ai dati emersi in occasione della ricerca del Texas Transportation Institute [1999] relativa a 68 aree urbane nord-americane, emerge, ad esempio, che i tempi di viaggio nelle ore di punta ed i ritardi accumulati tendono ad allungarsi assai più nelle città molto grandi (cioè con oltre 3 milioni di abitanti) che non in quelle di dimensioni grandi, medie o piccole. In particolare, tra le metropoli con le situazioni più preoccupanti sull'indice di traffico troviamo: Los Angeles (1.51), Seattle-Everett (1.43), San Francisco-Oakland (1.42), Washington DC (1.41)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Il traffico, naturalmente, costituisce un problema anche per le tipologie urbanistiche europee, italiane in particolare, caratterizzate dalla presenza di centri storici antichi inadeguati ad accogliere ingenti flussi di traffico veicolare [Cervellati 1984, 146].

<sup>2</sup> In Italia, in base ai dati dell'indagine Aci-Censis Servizi del 1995, il 26,6% degli automobilisti che si spostano nelle aree metropolitane è coinvolto tutti i giorni o quasi in ingorghi o code con punte più elevate a Firenze (40,7%) e Napoli (43,6%) [Censis 1996].



Tabella 2.1. – Misure di tempi di viaggio per recarsi al lavoro nelle città\*.

	Tempo e mezzi utilizzati					Auto per 1.000 <sup>b</sup>	Spese strad. <sup>c</sup> (\$)	Persona per ettaro
	Minuti	Auto (%)	Trasp. pubb <sup>a</sup> (%)	Moto (%)	A piedi o bici (%)			
Paesi								
Africa	37,3	11,82	30,6	8,4	44,9	32,4	5,82	146,0
Latino America	36,6	25,17	54,5	2,0	26,2	101,1	15,36	149,8
Est Europa	35,8	18,42	63,5	1,9	19,4	177,6	55,49	126,2
Asia Pacifico	31,9	9,01	29,0	18,7	38,4	78,9	2,50	247,2
Stati Arabi	31,9	27,37	32,1	4,3	21,3	63,3	32,65	252,0
Industrializzati	25,0	54,86	24,1	2,2	23,3	423,5	115,67	82,4
Hdi <sup>d</sup>								
Basso	34,0	10,00	22,5	1,0	43,2	41,1	4,00	190,4
Medio	39,0	18,40	50,8	9,5	19,4	78,6	32,00	158,5
Alto	28,0	45,10	31,7	10,2	18,7	354,4	81,00	98,8
Cdi <sup>e</sup>								
Molto basso	36,0	10,30	32,6	9,8	48,8	23,8	4,00	146,8
Basso	32,0	11,70	28,2	15,7	44,0	38,1	4,00	189,8
Medio	38,0	15,40	51,7	3,8	26,4	58,7	9,00	211,1
Alto	37,0	22,20	45,5	2,0	19,9	137,4	15,00	127,7
Molto alto	31,0	50,40	25,0	3,5	16,4	356,5	107,00	74,5
(N=247)	34,4	21,89	37,1	8,2	34,2	144,6	32,69	154,0

(a) Viaggi di lavoro con trasporti pubblici: autobus o minibus, treni e tram. Sono escluse auto collettive, taxi, *ferry*, *rickshaw*, animali.

(b) Auto private utilizzate solo per trasporto personale incluse le automobili americane chiuse a 4 posti, compreso quello del conducente.

(c) Spesa pro-capite in dollari per le strade (media su tre anni). Le spese includono spese capitali e di mantenimento per tutte le strade nell'area urbana. Nel caso di strade di carattere nazionale è stato fatto ricorso a stime per il tratto urbano.

(d) HDI: *Human Development Index* del paese di appartenenza.

(e) CDI: *City Development Index* dell'area metropolitana degli agglomerati urbani di riferimento.

(\*) Gli indicatori e i dati sono raccolti per gli agglomerati urbani (definiti in base alla continuità edificata o alla densità della popolazione e contenenti la città centrale, i suburbii e le aree di gravitazione dei pendolari). Alcuni indicatori sono a livello di area metropolitana.

Fonte: UNCHS (Habitat), *Global Urban Indicators Database*, 1996.

Se, peraltro, sono le metropoli a soffrire maggiormente per le condizioni del traffico, le tendenze in atto mostrano consistenti cambiamenti in negativo anche per i centri urbani di dimensioni medie e piccole dove le ore di ritardo annualmente accumulate quintuplicano tra il 1982 e il 1997. In pratica, le città di provincia dei paesi più industrializzati iniziano ad essere interessate da situazioni crescenti di affollamento dettate dalla riproduzione a livello locale di alcune dinamiche metropolitane così come da un processo esteso e pluricentrico di urbanizzazione del territorio, con

quanto ne consegue in termini di fruibilità spesso congestionata se non conflittuale delle risorse e dei servizi locali da parte delle popolazioni residenti e di quelle in transito.

Dati più aggiornati calcolati su 85 aree urbane mostrano un generalizzato peggioramento dei valori nei primi anni del 2000 rispetto agli anni '90, sebbene il fenomeno del traffico cresca con tassi inferiori a quelli che hanno caratterizzato il decennio precedente.

Tabella 2.2. – Indice del traffico e ore annuali di ritardo stimate per guidatore dal 1982 al 1997 nelle aree urbane statunitensi per dimensione.

	1982	1986	1990	1992	1995	1996	1997
<i>Indice del traffico*</i>							
Molto grandi: > 3 milioni	1.21	1.29	1.35	1.34	1.36	1.37	1.38
Grandi: 1-3 milioni	1.07	1.12	1.17	1.18	1.22	1.23	1.25
Medie: 500.000-1 milione	1.05	1.07	1.11	1.12	1.15	1.16	1.17
Piccole: <500.000	1.01	1.02	1.03	1.04	1.04	1.05	1.05
Totale	1.14	1.19	1.25	1.25	1.27	1.28	1.29
<i>Ore annuali stimate di ritardo per guidatore</i>							
Molto grandi: > 3 milioni	24	36	45	47	49	51	54
Grandi: 1-3 milioni	10	17	25	33	35	37	40
Medie: 500.000-1 milione	7	10	18	24	26	28	31
Piccole: <500.000	2	3	5	8	8	9	10
Totale	16	27	34	39	40	43	45

(\*) Questo indice si basa sul calcolo della velocità del traffico nelle ore di punta. Un indice pari a 1.30 significa che in una situazione di traffico congestionato il viaggio nella città di riferimento dura un 30% in più rispetto al tempo comunemente impiegato: ad esempio, un viaggio di 20 minuti diventa di 26.

Fonte: Texas Transport Insitute [1999].

Tabella 2.3. – Indice del traffico e ore annuali di ritardo stimate per guidatore dal 1982 al 2003 nelle aree urbane statunitensi per dimensione.

	1982	1993	2002	2003
<i>Indice del traffico</i>				
Molto grandi: > 3 milioni	1.18	1.38	1.49	1.48
Grandi: 1-3 milioni	1.07	1.19	1.28	1.28
Medie: 500.000-1 milione	1.05	1.11	1.18	1.18
Piccole: <500.000	1.03	1.06	1.10	1.10
Totale	1.12	1.28	1.37	1.37
<i>Ore annuali stimate di ritardo per guidatore</i>				
Molto grandi: > 3 milioni	23	55	62	61
Grandi: 1-3 milioni	9	28	36	37
Medie: 500.000-1 milione	5	15	24	24
Piccole: <500.000	4	9	13	13
Totale	16	40	47	47

Fonte: Texas Transport Insitute [2005].

Per quanto più specificatamente riguarda l'Europa, una ricerca comparativa promossa a metà degli anni '80 dalla European Science Foundation [Nijkamp *et al.* 1990] e comprendente anche gli Stati Uniti e Israele, ha posto in luce alcune macro Tendenze comuni a più paesi in materia di traffico, comunicazioni e mobilità. Tra queste tendenze risulta particolarmente segnalato il processo di decongestionamento spaziale degli insediamenti con il conseguente aumento dei viaggi e le trasformazioni nella struttura della domanda di trasporti e comunicazioni.

Tabella 2.4. – Principali tendenze in materia di TCM (traffico, comunicazioni e mobilità) in alcuni paesi Europei, Israele e Stati Uniti.

	N° di paesi sul totale di 19* che hanno posto in luce le tendenze nei loro reports
Aumento dei viaggi (per lavoro e altre attività)	14
Crescita delle automobili	12
Cambiamenti nella struttura della domanda di trasporti	14
Cambiamenti nei trasporti delle merci	7
Crescente domanda per le telecomunicazioni	14
Decongestionamento spaziale degli insediamenti	19

(\*) Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Israele, Italia, Olanda, Norvegia, Portogallo, Regno Unito, Spagna, Stati Uniti, Svezia, Turchia, Jugoslavia.

Fonte: Wegener [1990, 62].

Tali aspetti sono collegabili, in forma biunivoca, di causa ed effetto, tanto ai processi di urbanizzazione diffusa e di trasformazione dell'assetto produttivo-infrastrutturale che hanno interessato molti paesi europei negli ultimi decenni, quanto ad una maggiore articolazione della domanda di mobilità conseguente alle trasformazioni in campo demografico, sociale, trasportistico e tecnologico. Camagni *et al.* [1990, 246-247], illustrando il caso italiano, osservano in particolare come le mutate caratteristiche del contesto socioeconomico, congiuntamente con l'inarrestabile processo della innovazione, abbiano sostanzialmente determinato quattro trends:

- una crescita degli insediamenti nelle aree suburbane<sup>3</sup> con un aumento

<sup>3</sup> Peraltro, diverse città italiane si caratterizzano anche per processi di segno contrario quali la rinascita dei centri storici ed il recupero degli edifici a scopi non soltanto commerciali o per attività terziarie, più in generale, ma anche per fini residenziali. Questo fenomeno non sembra però segnare una netta inversione di tendenza rispetto ad un processo di decentramento residenziale in atto [Wegener 1990, 65].

corrispondente della mobilità a livello intra-suburbano ma anche in direzione inter-suburbana e rispetto a regimi orari più elastici,

- una diffusa attenzione per la qualità dei servizi di trasporto connessa alla maggiore disponibilità economica degli individui,
- uno sviluppo della mobilità spaziale urbana e interurbana corrispondente al prevalere delle occupazioni nel settore del terziario,
- una centralità crescente degli *information systems* nell'influenzare la mobilità delle persone e delle merci.

Ma, come già accennato, il processo di redistribuzione territoriale delle infrastrutture e la conseguente mobilità spaziale della popolazione non è solo sinonimo di decentramento, modernizzazione e benessere. Facilmente identificabili sono i problemi odierni legati al passaggio frequente di pendolari e *city users* sul territorio metropolitano: si pensi all'inquinamento ambientale, alla congestione nelle fasi di approccio e utilizzo dei servizi, alle rapide trasformazioni del tessuto urbano, solo per citare i problemi più ricorrenti. La complementarità e, nello stesso tempo, la contrapposizione tra i bisogni dei residenti e dei transeunti oggi rinviano di fatto a forme di cooperazione e di conflitto sempre meno latenti e che necessitano di nuove e più mirate strategie di programmazione e intervento da parte degli amministratori dei comuni rientranti nelle aree metropolitane di riferimento. In Europa, molta della ricerca finora condotta in ambito geografico e sociologico ha concentrato la propria attenzione quasi esclusivamente sui livelli di dotazione e accessibilità delle città<sup>4</sup>, mentre assai meno frequenti sono state le riflessioni teoriche e le indagini empiriche sui risvolti negativi legati alle circostanze di arrivo e compresenza sul suolo urbano di popolazioni diverse in termini di stili di vita e capacità d'accesso alle risorse. Più correttamente, si può forse affermare che si è assistito alla mancanza di un approccio comparativo sistematico in grado di definire le nuove dinamiche di esclusione ed inclusione legate alla mobilità spazio-temporale di persone con varia motivazione e provenienza presenti nelle diverse realtà metropolitane. Anche nel nostro paese, sebbene vada crescendo un interesse multidisciplinare da parte di urbanisti, trasportisti e sociologi nei confronti di queste problematiche non risulta ancora disponibile un modello analitico capace di stimare non solo reale la consistenza delle popolazioni di passaggio nelle città ma anche le traiettorie articolate di mobilità poste in essere così come le ricadute in termini di nuove forme di ricomposizione dell'assetto urbanistico, socioeconomico e culturale delle città stesse.

<sup>4</sup> Si veda la tradizione di studi che va da Brunet [1989] a Kunzmann e Wegener [1991], da Irer [1988; 1993] a Sellez [1993], e i cui risultati sono stati recentemente sintetizzati in Nuvolati [1999] e Conti e Salone [2000].

## 2. Gli abitanti

Nel 2001 la popolazione italiana residente nei comuni centrali delle 13 principali aree metropolitane è pari a circa 9,1 milioni con un decremento di circa 676.000 unità rispetto al Censimento 1991.

È questa, dunque, la popolazione che potrebbe corrispondere agli abitanti delle metropoli secondo la definizione di Martinotti. In realtà volendo identificare quella parte della popolazione residente che è effettivamente interessata da fenomeni di incontro e scontro con le popolazioni transeunti tale quota verrebbe a ridursi contemplando esclusivamente gli abitanti che vivono e lavorano nelle zone centrali o più funzionali della città, soprattutto nei quartieri turistici, fieristici e commerciali, mentre verrebbero esclusi coloro che risiedono nelle periferie. Questi ultimi potrebbero addirittura cambiare condizione divenendo pendolari o *city users* del centro.

Nel 1991, la popolazione degli abitanti dei comuni centrali delle principali aree metropolitane italiane è di circa 9,8 milioni di persone e si trova ad impattare con un numero potenziale di pendolari e *city users*, residente nei comuni di prima e seconda corona, pari a oltre 6 milioni e mezzo di unità. Nel 2001 a fronte di 9,1 milioni di persone residenti nei comuni centrali troviamo oltre 7 milioni di abitanti delle corone. Questa ultima cifra sale ulteriormente se si applicano criteri più *estensivi*, come ad esempio quello di Cecchini, per la definizione delle aree metropolitane [Melis 1999, 291-292].

La diminuzione della popolazione residente nel *core* della area metropolitana è in pratica compensata dall'aumento della popolazione della prima e della seconda corona a dimostrazione del continuo allargamento della maglia metropolitana.

Tabella 2.5. – Popolazione residente nei comuni centrali delle aree metropolitane italiane, 1991, 2001.

Città	1991	2001	differenza
Roma	2.733.908	2.546.804	-187.104
Milano	1.369.295	1.256.211	-113.084
Napoli	1.067.365	1.004.500	-62.865
Torino	962.507	865.263	-97.244
Palermo	698.556	686.722	-11.834
Genova	678.771	610.307	-68.464
Bologna	404.378	371.217	-33.161
Firenze	403.294	356.118	-47.176
Bari	342.309	316.532	-25.777
Catania	333.075	313.110	-19.965
Venezia	298.532	271.073	-27.459
Verona	255.824	253.208	-2.616
Messina	231.693	252.026	20.333
Totale	9.779.507	9.103.091	-676.416

Fonte: Istat, *Censimento*, 1991, 2001.

Tabella 2.6. –Variazione della popolazione residente tra i due censimenti 2001-1991.

	Comune centrale (%)	Prima corona (%)	Seconda corona (%)
Roma	-6,8	13,5	18,3
Napoli	-8,3	-1,6	1,0
Milano	-5,9	4,5	14,1
Torino	-10,1	0,4	4,7
Palermo	-1,7	18,0	5,5
Genova	-10,1	-1,0	-1,5
Bologna	-8,2	2,8	15,3
Firenze	-11,7	-2,8	5,2
Bari	-7,5	4,6	5,4
Catania	-6,0	7,1	5,5
Venezia	-9,2	2,3	5,7
Verona	-1,0	12,4	10,5
Messina	8,8	3,5	0,9
Totale	-6,9	4,4	7,1

Fonte: elaborazioni su Istat, *Censimento*, 1991, 2001.

Ma il rapporto muta ulteriormente se, come sopra accennato, l'attenzione si concentra sugli abitanti della città residenti nei quartieri centrali e, quindi, maggiormente interessati dall'impatto della popolazione proveniente da altri quartieri o dall'esterno. Ad esempio, nel caso di Milano si avrebbero i risultati illustrati nelle tabelle che seguono con un incremento del rapporto transeunti/abitanti da 0,8  $[1.168 / (610 + 806)]$  a 3,2  $[(806 + 1.168) / 610]$ . È chiaro che tale rapporto tende ad ampliarsi ulteriormente  $[(722 + 1.164) / 534 = 3,5]$  in corrispondenza del prosciugarsi della popolazione del capoluogo riscontrata per il 2001.

Applicando, seppur arbitrariamente, questi valori, cioè calcolando in un 43% circa la percentuale di popolazione dei 13 capoluoghi metropolitani residenti nei quartieri centrali, si arriva ad un ammontare complessivo, per la realtà italiana, di circa 4 milioni individui ascrivibili a pieno titolo alla categoria degli abitanti nel senso sopra indicato, cui corrisponde una massa di potenziali pendolari e consumatori che vivono nelle immediate vicinanze, quartieri periferici e comuni di prima e seconda corona, pari a oltre 12 milioni di unità.

Si tratta, naturalmente, di cifre molto indicative che non tengono conto, ad esempio, della effettiva consistenza della gravitazione (per entità, motivo e frequenza) delle popolazioni periurbane verso il centro, della distribuzione dei vari poli di attrazione sul territorio, dei flussi in uscita dal centro, dei flussi di più lontana origine (pendolari da altre province, turisti, uomini d'affari, ecc.) ma che, in qualche modo, ci forniscono una prima idea circa l'ordine di grandezza dei fenomeni a livello metropolitano. Più facilmente quantificabili sono forse le popolazioni residenti e di *city users* nelle aree a funzione prevalentemente turistica, nonostante anche in questi

Tabella 2.7. – Popolazione residente nelle circoscrizioni centrali o funzionali di Milano, nelle fasce esterne della città e nell'area metropolitana (prima e seconda corona), 1991.

	in migliaia	%
Popolazione residente nei quartieri centrali o funzionali del comune di Milano (circoscrizioni 1,2,3,4,5,6,7,11) al 31/12/1991	610	43,1
Popolazione restante del comune di Milano (circoscrizioni 8,9,10,12,13,14,15,16,17,18,19,20) al 31/12/1991	806	56,9
Totale comune di Milano al 31/12/1991	1.416	100,0
Popolazione residente nei comuni di prima e seconda corona al Censimento 1991	1.168	

Fonte: Comune di Milano, *Milano Statistica*, 1991; elaborazioni su Istat, *Censimento*, 1991.

Tabella 2.8. – Popolazione residente nelle circoscrizioni centrali o funzionali di Milano, nelle fasce esterne della città e nell'area metropolitana (prima e seconda corona), 2001.

	in migliaia	%
Popolazione residente nei quartieri centrali o funzionali del comune di Milano (circoscrizioni 1,2,3,4,5,6,7,11) al Censimento 2001	534	42,5
Popolazione restante del comune di Milano (circoscrizioni 8,9,10,12,13,14,15,16,17,18,19,20) al Censimento 2001	722	57,5
Totale comune di Milano al Censimento 2001	1.256	100,0
Popolazione residente nei comuni di prima e seconda corona al Censimento 2001	1.164	

Fonte: Comune di Milano, Settore statistica, *I Censimenti 2001 a Milano*, 2006.

contesti il segmentarsi delle tipologie e dei periodi di vacanza determini qualche incertezza nella rilevazione precisa delle presenze.

### 3. I pendolari

Il pendolarismo in Italia ha seguito l'evoluzione dei modelli di localizzazione delle attività economiche. Alla fase di concentrazione della industria e della popolazione degli anni '60 ha fatto seguito quella di una crescita diffusa degli insediamenti produttivi e residenziali soprattutto nelle fasce più esterne delle aree metropolitane. Dai processi migratori si è, dunque, passati

ad un aumento del pendolarismo sia in termini quantitativi – disponibilità ad accettare spostamenti quotidiani anche di raggio medio-lungo pur di continuare a risiedere nelle zone d'origine – che qualitativi – incremento del mezzo privato per rispondere ai nuovi bisogni di mobilità policentrica [Pazienti 1986, 71-73] –. Questo trend in direzione del decentramento ha visto, tra l'altro, aumentare negli anni '80 le scelte residenziali dettate da un livello più elevato e diffuso di benessere, dalla ricerca di abitazioni più ampie e collocate in contesti di qualità, dal progresso nel campo delle comunicazioni a distanza. Il pendolarismo è aumentato e soprattutto ha interessato forme di mobilità non necessariamente legate al lavoro ma anche ai consumi. Le regioni del Centro e Nord-est del paese sono quelle che, anche storicamente, per struttura urbana e produttiva [Bagnasco 1977], sembrano oggi maggiormente investite da un processo di polverizzazione degli insediamenti abitativi e da forme di pendolarismo multidirezionale. Mentre le aree del Triangolo Industriale e quelle del Mezzogiorno vedono ancora la prevalenza di modelli di mobilità concentrica.

In base ai dati rilevati dall'Istat attraverso l'*Indagine multiscopo sulle famiglie* e pubblicati nel *Rapporto annuale*, 1998, sono circa 31 milioni gli italiani che ogni giorno si spostano per motivi di studio o lavoro, con un aumento di oltre 200.000 unità tra il 1995 ed il 1998. Gran parte della mobilità avviene all'interno del comune di residenza (59,6%), o al massimo tra i comuni della stessa provincia (27,8%). La tabella che segue pone inoltre in luce come i comuni centro delle aree metropolitane (Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Catania, Cagliari) e quelli meno popolati o rurali siano caratterizzati da un minore flusso in uscita, mentre quelli periferici dell'area metropolitana o di dimensione media presentino le percentuali più elevate a testimonianza della loro maggiore gravitazione in direzione del *core*.

Tabella 2.9. – Pendolari che si muovono fuori dal comune di residenza per tipo di comune, Italia, 1998.

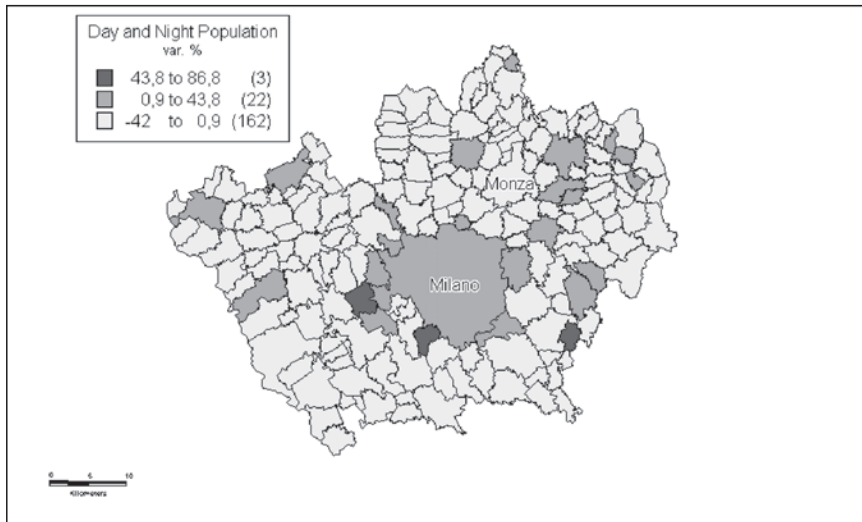
	%
Comuni centro area metropolitana	12,8
Comuni periferia area metropolitana	54,5
Comuni con oltre 50.000 abitanti	67,2
Comuni da 10.001 a 50.000 abitanti	53,5
Comuni da 2.001 a 10.000 abitanti	42,4
Comuni fino a 2.000 abitanti	22,9

Fonte: Istat, *Rapporto annuale*, 1998.

Sono i comuni centrali o della prima fascia delle aree metropolitane che tendenzialmente attirano più popolazione pendolare determinando



Figura 2.1. – Popolazione diurna e notturna dei comuni della provincia di Milano, 1991.



Fonte: elaborazioni su Istat, *Censimento*, 1991 [Boffi in Boffi e Nuvolati 2002].

una sostanziale differenza tra la popolazione diurna e quella notturna<sup>5</sup>, come dimostra la mappa relativa al caso milanese.

In base ai dati dell'Atm (Azienda trasporti milanese) nella città di Milano nel 1995 si registravano giornalmente 4,9 milioni di spostamenti<sup>6</sup>, di cui il 51% circa generato dai residenti che si muovevano all'interno della città ed il restante 49% da persone che entravano o uscivano dalla città. Rispetto al 1984 non solo cresce di circa mezzo milione il numero complessivo di spostamenti, ma si registra anche una diminuzione dei viaggi interni a Milano ed un aumento consistente dei viaggi di scambio, con una crescita in valore assoluto anche dei viaggi in uscita da Milano a dimostrazione di come i flussi di pendolarismo non risultino solo convergenti verso il *core* dell'area metropolitana ma rinviino ad assi di mobilità *bidirezionali*.

Naturalmente, un'unica persona pone in atto più spostamenti e non tutti gli spostamenti riguardano attività di lavoro o studio, nonostante

<sup>5</sup> Comunemente, si intende con il termine di popolazione diurna quella che risiede in città e se lavora o studia non lavora o studia fuori dalla città, più quella che lavora o studia in città pur provenendo da altri comuni; con popolazione notturna quella che risiede in città.

<sup>6</sup> I dati dell'Atm indicano inoltre un ammontare complessivo di spostamenti che interessano l'area di Milano-*hinterland*-esterno di oltre 8 milioni, con una percentuale di residenti che si sposta giornalmente pari a quasi il 70% e con un numero medio di circa 4 viaggi al giorno. Di questi 8 milioni di spostamenti il 63% riguarda direttamente Milano.

Tabella 2.10. – Mobilità giornaliera complessiva a Milano e incidenza percentuale delle diverse direzioni di mobilità, 1984, 1995.

	1984	1995
spostamenti (in migliaia)		
Spostamenti interni a Milano: generati dai residenti	2.647 (61%)	2.481 (51%)
Viaggi di scambio con Milano:	1.667 (39%)	2.418 (49%)
di cui:		
- generati dai residenti in Milano	451 (27%)	535 (22%)
- generati dai residenti fuori città	1.216 (73%)	1.883 (78%)
Totale	4.314 (100%)	4.899 (100%)

Fonte: Comune di Milano – Atm, *La mobilità delle persone nell'area milanese*, 1997.

queste ultime restino le motivazioni principali. Se, allora, anziché al numero di spostamenti guardiamo al numero di individui che viaggia per motivi di lavoro e studio si arriva in base ai dati forniti dalla Regione Lombardia ad una stima per tutto il territorio lombardo pari a circa 2 milioni di pendolari, il 23% della popolazione residente, più della metà dei quali usano i mezzi pubblici. Come prevedibile, l'ammontare più consistente di mobilità viene espresso a livello dell'area metropolitana milanese mentre, tra le altre province, sono quelle di Varese e Bergamo che al 1999 contano il maggior numero di pendolari in uscita. Sia le statistiche nazionali che quelle di livello locale – nonostante i problemi di metodo che ancora condizionano una rilevazione precisa e sistematica di un fenomeno articolato e mutevole come quello della mobilità – lasciano dunque chiaramente intendere una notevole consistenza delle popolazioni in movimento e di conseguenza l'importanza crescente che assumono per molte famiglie le questioni legate alla capillarità e alla efficienza dei trasporti locali.

Analizzando in chiave comparativa i dati del Censimento Istat del 1991 si osserva inoltre che Milano è la città italiana che richiama il maggior numero di pendolari per motivi di lavoro o studio. Il capoluogo lombardo è anche quello che presenta il flusso più elevato di pendolari in uscita a dimostrazione del suo carattere di area metropolitana vasta e multinodale. Più *isolate* e di impianto *monocefalico* risultano invece le altre città, soprattutto quelle centro-meridionali del paese.

Se oltre ai luoghi di origine-destinazione si analizza anche il tempo necessario agli spostamenti, si rileva che, a livello nazionale, tra il 1995 ed

Tabella 2.11. – Pendolari nella regione Lombardia per mezzo di trasporto, 1999\*.

	In uscita dalla provincia v.a.	In auto (%)	In treno o autobus (%)	Totale (%)
Varese	47.795	48,1	51,9	100.0
Bergamo	41.294	48,6	51,4	100.0
Como	36.435	47,4	52,6	100.0
Brescia	36.365	47,2	52,8	100.0
Lecco	28.067	48,1	51,9	100.0
Pavia	27.777	46,3	53,7	100.0
Cremona	26.840	47,2	52,8	100.0
Lodi	22.125	48,0	52,0	100.0
Sondrio	12.384	49,6	50,4	100.0
Mantova	4.448	48,3	51,7	100.0
Totale	283.530			

(\*) Esclusa la provincia di Milano.

Fonte: Regione Lombardia, 2000.

Tabella 2.12. – Popolazione che si sposta verso e da i grandi comuni per motivi di studio o lavoro, 1991.

	In entrata	In uscita
Roma	191.913	37.481
Milano	470.331	95.892
Napoli	207.427	31.609
Torino	202.745	70.348
Palermo	38.257	11.239
Genova	47.447	8.905
Bologna	101.191	34.881
Firenze	113.244	26.075
Bari	89.332	11.232
Catania	70.118	10.231
Venezia	69.388	18.047
Verona	52.288	19.866
Totale	1.653.681	375.806

Fonte: elaborazioni su Istat, *Censimento*, 1991.

il 1998 è leggermente calata la quota di coloro che impiegano meno di 15 minuti per recarsi al lavoro o a scuola (da 54,8% a 53,0%) ed è aumentata quella di chi impiega più di 60 minuti – dunque, due ore tra andata e ritorno – (da 6,9% a 7,8%) a testimonianza di un allungamento, seppur modesto, dei tempi di viaggio. È salita anche la percentuale di coloro che dichiarano tempi variabili. L'Istat (*Indagine multiscope*) attribuisce quest'ultima variazione alla crescente difficoltà e imprevedibilità degli spostamenti che, peraltro, testimoniano modelli di mobilità multidirezionale. Infine

l'auto resta il mezzo principale utilizzato: il 44,7% ne fa uso come conducente, il 13,9% come trasportato.

In base a dati di altro tipo più recenti (Istat, Censimento 2001)<sup>7</sup>, il 47% della popolazione italiana si sposta dal luogo di dimora abituale per recarsi a scuola o al lavoro e tra questi il 36,2% (pari a circa 10 milioni di individui) si muove verso un altro comune, mentre il 13,0% impiega da 31 a 60 minuti e il 3,5% più di un'ora.

Tabella 2.13. – Popolazione residente che si sposta giornalmente per motivo e luogo di destinazione, Italia, 2001.

Luogo di destinazione	Motivo dello spostamento		
	Studio (%)	Lavoro (%)	Totale (%)
Stesso comune di dimora abituale	74,5	57,7	63,8
Altro comune della stessa provincia	21,3	35,1	30,1
Altro comune della stessa regione	3,5	5,7	4,9
Province di altre regioni	0,7	1,2	1,0
Estero	0,0	0,3	0,2
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istat, *Censimento*, 2001.

Tabella 2.14. – Popolazione residente che si sposta giornalmente per motivo e tempo impiegato, Italia, 2001.

Tempo impiegato in minuti	Motivo dello spostamento		
	Studio (%)	Lavoro (%)	Totale (%)
Fino a 15	66,3	54,5	58,7
Da 16 a 30	19,6	27,8	24,8
Da 31 a 45	7,0	9,3	8,5
Da 46 a 60	3,9	4,8	4,5
Oltre 60	3,2	3,6	3,5
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istat, *Censimento*, 2001.

È ancora una volta nelle grandi città che i flussi di pendolari assumono le dimensioni più consistenti. La percentuale più elevata di lavoratori e studenti

<sup>7</sup> Da rilevare è che non sempre i dati raccolti in occasione del Censimento dell'Istat mostrano tendenze simili a quelle riscontrati in occasioni di indagini specifiche svolte dall'Istat stesso.

Tabella 2.15. – Popolazione residente nei comuni di maggior dimensione demografica che si sposta giornalmente per motivi di studio o di lavoro all'interno, in entrata o in uscita, 2001.

Comuni	Spostamenti all'interno (%)	Spostamenti in entrata (%)	Spostamenti in uscita (%)	Totale (%)
Roma	82,5	14,4	3,1	100,0
Milano	50,9	40,9	8,2	100,0
Napoli	61,5	32,3	6,2	100,0
Torino	58,8	29,7	11,5	100,0
Palermo	84,2	13,3	2,5	100,0
Genova	83,9	12,9	3,2	100,0
Bologna	53,7	33,4	12,9	100,0
Firenze	51,6	37,9	10,5	100,0
Bari	59,5	34,6	5,9	100,0
Catania	57,8	37,1	5,1	100,0
Venezia	57,7	33,1	9,2	100,0
Verona	58,2	30,9	10,9	100,0
Messina	82,6	13,9	3,5	100,0
Totale	66,4	27,0	6,6	100,0

Fonte: Istat, *Censimento*, 2001.

in entrata sul totale dei movimenti si riscontra a Milano (40,9%), seguono Firenze (37,9%) e Catania e (37,1%); viceversa la percentuale più consistente di pendolari in uscita si registra a Bologna (12,9%) e a Torino (11,5%).

In valori assoluti, ogni giorno entrano nelle grandi città del nostro paese complessivamente oltre un milione e mezzo di persone e ne escono circa 385.000. I restanti quasi 4 milioni di spostamenti sono interni ai comuni, ma in molti casi si tratta di viaggi del tutto assimilabili a quelli in entrata o uscita, quantomeno in termini di tempo necessario per raggiungere il luogo di lavoro o studio. Interessante rispetto ai dati del 1991 è osservare un aumento della popolazione in uscita e in entrata a Roma a dimostrazione della tendenza della città a configurarsi come centro di un'area metropolitana. Tale risultato non poteva che essere l'esito dell'aumento della popolazione residente nei comuni di prima e seconda corona precedentemente riscontrato per la capitale.

Le difficoltà che ostacolano la mobilità residenziale di famiglie intere così come l'intensità dei legami affettivi esistenti tra i componenti delle famiglie stesse, hanno recentemente determinato anche la formazione di un nuovo tipo di pendolari: si tratta, appunto, dei pendolari della famiglia che si *dividono* su due abitazioni per periodi più o meno regolari. In base ai dati Istat, del *Rapporto annuale*, 1998 essi sono circa 3 milioni e mezzo, pari al 4,5% della popolazione italiana; pertanto, una quota non trascurabile. Rientrano in questa categoria le persone che si spostano per raggiungere i familiari bisognosi, ma anche per motivi di salute personale, gli studenti cosiddetti *fuori sede*, coloro che si trasferiscono in altre città per motivi di lavoro

Tabella 2.16. – Popolazione residente nei comuni di maggior dimensione demografica che si sposta giornalmente all'interno, in entrata o in uscita, 2001.

Comuni	Spostamenti all'interno	Spostamenti in entrata	Spostamenti in uscita
Roma	1.228.538	214.352	46.309
Milano	542.571	436.097	87.985
Napoli	350.282	183.804	35.675
Torino	352.517	178.407	68.840
Palermo	284.409	44.797	8.507
Genova	263.793	40.760	9.987
Bologna	145.145	90.220	34.854
Firenze	139.446	102.319	28.286
Bari	125.975	73.199	12.473
Catania	116.604	74.982	10.348
Venezia	108.538	62.222	17.414
Verona	107.251	56.912	20.214
Messina	101.692	17.096	4.356
Totale	3.866.761	1.575.167	385.248

Fonte: Istat, *Censimento*, 2001.

o stanno svolgendo il servizio militare. In questo testo non ci si occuperà specificatamente dei pendolari della famiglia – se non per quanto concerne alcune caratteristiche degli studenti fuori sede – pur riconoscendone una certa importanza dal punto di vista sia della consistenza numerica sia della peculiarità delle pratiche di mobilità e di relazione con i luoghi.

Se guardiamo ai consumi delle famiglie italiane scopriamo che una delle voci più significative è proprio costituita dalle spese per i trasporti che negli ultimi anni (2002-2004) si attesta attorno al 14% della spesa complessiva annualmente sostenuta. Seppure sia impossibile verificare quale parte di questo denaro venga speso per la mobilità quotidiana dei pendolari, resta comunque evidente che i costi dei trasferimenti incidono fortemente sul bilancio familiare, soprattutto per quelle famiglie che fanno prevalente ricorso al mezzo privato per muoversi. Sempre il Censimento segnala peraltro come gli italiani si spostino prevalentemente con l'automobile (come conducenti 44,3%, come passeggeri 14,4%). Solo il 12,9% ricorre al mezzo pubblico.

Pendolare non solo accomuna un numero consistente di persone ma costituisce una attività dispendiosa sia per la famiglia sia per gli attori pubblici chiamati a trovare soluzioni per ridurre il traffico e l'inquinamento. Gli aspetti economici non sono però gli unici da tenere in considerazione nello stimare gli effetti legati agli aumenti degli spostamenti per motivi di lavoro o studio. Molti studi hanno mostrato come le abitudini di mobilità quotidiana contribuiscano spesso ad alterare le disuguaglianze già riconoscibili nel tessuto sociale locale [Preston *et al.* 1998]. Anche la salute

degli individui è condizionata dalla frequenza con cui gli stessi viaggiano<sup>8</sup>. Ciononostante, almeno nel nostro paese, ancora modesti risultano i contributi sociologici sull'argomento. Tale disattenzione è in parte addebitabile alla carenza di dati ma anche alla convinzione che gli spostamenti mantengano comunque una valenza residuale rispetto ad altri ambiti e attività della vita quotidiana.

Tabella 2.17. – Popolazione residente che si sposta per motivo e mezzo utilizzato, Italia, 2001.

Mezzo utilizzato	Motivo dello spostamento		
	Studio (%)	Lavoro (%)	Totale (%)
Treno, tram metropolitana	5,2	3,4	4,1
Autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano	16,3	4,6	8,8
Autobus aziendale o scolastico	8,5	0,7	3,5
Auto privata (come conducente)	6,6	65,8	44,3
Auto privata (come passeggero)	30,7	5,1	14,4
Motocicletta, ciclomotore, scooter	3,9	5,1	4,7
Bicicletta	2,5	3,2	2,9
Altro mezzo	0,2	0,5	0,4
A piedi	26,1	11,6	16,9
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istat, *Censimento*, 2001.

#### 4. I city users

Le trasformazioni morfologiche e funzionali delle città moderne reclamano non solo la verifica dei flussi giornalieri riguardanti i lavoratori ma anche di quelli più sporadici posti in essere dai consumatori più o meno occasionali della città. Questa esigenza ha posto in luce sia la grande carenza informativa sulla consistenza delle popolazioni metropolitane sia la mancanza di un cornice concettuale utile alla tipologizzazione e descrizione delle varie categorie di visitatori delle aree urbane. Ma nonostante l'esatta quantificazione delle popolazioni metropolitane risulti oggi un compito ancora molto arduo, alcuni dati ci consentono quantomeno di stimare l'ordine di grandezza delle questioni in oggetto.

<sup>8</sup> Da ricordare su questo tema il convegno, promosso dall'Istituto italiano di medicina sociale – Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e lavoro, *Il pendolarismo. Studio del suo impatto sulle condizioni di vita e lavoro*, Atti del convegno internazionale, Roma, 29-30 maggio, 1986.

In base ai dati Istat del 1998, in un trimestre il numero di italiani con mobilità extra comunale e con rientro in giornata, per motivi non legati al lavoro e allo studio, – in pratica i *city users* – è mediamente pari a circa 13 milioni: circa il 23,6% della popolazione di sei anni e oltre. Le motivazioni principali allo spostamento cosiddetto *erratico* sono nell'ordine: le relazioni interpersonali, lo shopping, la fruizione di servizi culturali. Minore è il raggio di mobilità degli abitanti dei comuni centrali delle aree metropolitane in conseguenza di una maggiore disponibilità nella città di residenza di una più ampia gamma di servizi, *a portata di mano*.

Tabella 2.18. – Persone di 6 anni e più che si sono recate fuori dal comune di residenza con rientro in giornata per motivi differenti da studio o lavoro (a), Italia, 1998.

	%
Comuni centro area metropolitana	17,2
Comuni periferia area metropolitana	25,5
Comuni con oltre 50.000 abitanti	22,4
Comuni da 10.001 a 50.000 abitanti	24,8
Comuni da 2.001 a 10.000 abitanti	26,2
Comuni fino a 2.000 abitanti	25,9

(a) valore medio su due trimestri

Fonte: Istat, *Rapporto annuale*, 1998.

La mobilità dei *city users* non è solo *multidirezionale* ma risulta essere anche *multidimensionale*. Infatti, chi si muove lo fa di solito per più motivi, anche a conferma di una mobilità di natura *zigzagante*. I dati Istat mostrano, infatti, che la percentuale di chi si sposta solamente per una attività (6,3%) è decisamente inferiore a quella di coloro che combinano diverse motivazioni (17,3%).

In pratica ci troviamo di fronte ad un *esercito* che almeno sotto il profilo numerico risulta quasi comparabile con quella dei pendolari. Se poi adottiamo la definizione di Martinotti e facciamo rientrare nei *city users* anche i turisti, allora la cifra si gonfia ulteriormente. In particolare, guardando alla tabella successiva è possibile notare per il periodo 1995-1997 un incremento notevole delle presenze giornalieri di visitatori nelle città italiane, soprattutto a Venezia e Firenze, dove più elevato risulta sia il numero di turisti rispetto agli abitanti sia la percentuale di turisti stranie-



Tabella 2.19. – Indicatori sui flussi turistici nelle grandi città italiane, 1997.

Città	Presenze 97/95 (variazioni %)	Presenze giornaliere (per 1.000 residenti)	Numero presenze (in migliaia)	Turisti italiani (%)
Genova	4,8	4,5	1.064	65,0
Torino	-11,4	4,2	1.413	72,8
Milano	1,0	11,3	5.388	42,6
Verona	3,6	11,3	1.053	45,1
Venezia	0,7	98,0	10.511	23,1
Bologna	-10,2	9,1	1.281	66,1
Firenze	-3,8	44,8	6.212	27,8
Roma	4,9	14,6	14.170	31,1
Napoli	8,6	3,8	1.445	58,3
Bari	27,6	2,7	328	83,0
Palermo	8,8	4,3	1.079	60,8

Fonte: Istat, *Statistiche del turismo. Rilevazione sul movimento dei clienti negli esercizi ricettivi*, 1997.

Tabella 2.20. – Presenze\* negli esercizi ricettivi per tipo di località, Italia, 2005.

		%
Città di interesse storico e artistico	86.244.843	29,3
Località montane	46.616.324	15,8
Località lacuali	23.270.078	7,9
Località marine	112.201.943	38,1
Località termali	13.569.983	4,6
Località collinari e di interesse vario	12.733.974	4,3
Totale	294.637.145	100,0

(\*) Presenze: numero delle notti trascorse dai clienti

Fonte: Istat, *Capacità e movimento degli esercizi ricettivi*, 2005.

ri<sup>9</sup>. Complessivamente nel 2005 si contano in Italia oltre 294.000.000 di presenze di cui quasi il 30% riguardano turisti in visita a città di interesse storico e artistico<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Per correttezza, sia statistica sia interpretativa, l'analisi dei *city users* dovrebbe sempre venire sviluppata disgiuntamente da quella riguardante la categoria dei turisti. Non solo per l'elevata numerosità di questi ultimi ma anche in relazione alle loro specifiche condotte di uso e consumo, non facilmente assimilabili a quelle dei *city users* di più frequente e rapido passaggio in città.

<sup>10</sup> Le presenze registrate presso gli esercizi ricettivi non consentono di discriminare tra turisti e persone che pernottano per altri motivi.

### 5. Gli uomini d'affari metropolitani

Per quanto riguarda convegnisti e uomini d'affari, sempre l'Istat calcola in un 3,2% la percentuale media di italiani per ogni trimestre che ha effettuato almeno un viaggio di lavoro di una o più notti, per un totale annuale di quasi 14 milioni di viaggi (di cui 5 milioni nelle città centrali delle aree metropolitane) e oltre 62 milioni di notti (più di 18 milioni nelle città centrali delle aree metropolitane). Le mete dei viaggi di lavoro sono per lo più italiane (79,2%) e soprattutto collocate nel Nord del paese, mentre le trasferte all'estero vedono come mete privilegiate i paesi dell'Unione Europea, soprattutto Germania e Francia. I viaggi di lavoro, al contrario di quelli per vacanza non presentano una marcata stagionalità. Dirigenti, imprenditori e professionisti sono le categorie che vedono al proprio interno la percentuale più elevata di viaggiatori, con una media di viaggi per trimestre che arriva al 2,4 per i dirigenti e al 2,1 per i liberi professionisti. Gli uomini, infine, viaggiano molto di più delle donne. L'84% circa dei viaggi di lavoro sono, infatti, effettuati da maschi contro il 16% effettuati dalle femmine. Naturalmente, tali percentuali rispecchiano la composizione per genere della forza lavoro nei livelli professionali e aziendali medio-alti, cioè quelli che sono più interessati dalla mobilità, che non la predisposizione ai viaggi da parte delle donne.

Tabella 2.21. – Viaggi di lavoro effettuati in un trimestre secondo alcune caratteristiche degli occupati di 15 anni e più, Italia, 1998.

	Individui che hanno effettuato viaggi di lavoro sugli occupati con le stesse caratteristiche* (%)	Viaggi di lavoro* (pro-capite)
<i>Genere</i>		
Maschio	9,6	2,0
Femmina	4,1	1,5
<i>Professione</i>		
Dirigenti	28,9	2,4
Direttivi, quadri, impiegati	9,2	1,9
Operai	2,6	1,8
Imprenditori	15,2	1,8
Liberi professionisti	13,9	2,1
Lavoratori in proprio o coadiuvanti	5,3	1,7

(\*) Valore medio dei quattro trimestri

Fonte: Istat, *Rapporto annuale*, 1998.

Tabella 2.22. – Motivi dei viaggi di lavoro, Italia, 2006.

	%
Congresso, convegno e seminario	16,8
Riunione d'affari	20,3
Fiera, mostra, esposizione	7,5
Missione di lavoro o militare	11,7
Viaggio o meeting d'azienda	1,9
Rappresentanza, vendita, installazione, riparazione, ecc.	12,8
Attività culturali, artistiche, religiose	3,5
Docenza	4,7
Corso di lingua o di aggiornamento professionale	6,7
Altro motivo	14,1
Totale	100,0

Fonte: Istat, *Indagine trimestrale Viaggi e vacanze*, 2006.

Se analizziamo i motivi prevalenti dei viaggi di lavoro rilevati in occasione di una recente indagine, troviamo al primo posto le riunioni d'affari (20,3%) seguite dalla partecipazione a congressi, convegni e seminari (16,8%).

### 6. I ritmi della città

Ma, al di là della consistenza numerica delle popolazioni, come si succedono e si incrociano nella metropoli, durante una giornata, le popolazioni stesse? La risposta è alquanto difficile perché le condotte di frequentazione della città e le informazioni statistiche relative sono, ancora una volta, molto frammentarie. Soprattutto per le condotte non legate ad orari e regimi lavorativi. Si può però affermare che ogni città presenta un ritmo di vita particolarmente articolato e dettato dalle *ondate* di popolazione che la raggiungono, vi sostano e ne dipartono in vari momenti della giornata. Le parti stesse della città mostrano ritmi differenziati e non sempre sincronizzabili [Parkes e Thrift 1980, 342]. Come ad esempio fa Lynch [1976] studiando la città di Boston, è possibile distinguere i quartieri in base a connotazioni temporali estremamente diverse e alla ciclicità giornaliera della presenza umana sul territorio urbano di riferimento. Alcune aree contraddistinte da un uso continuo e omogeneo vengono definite *incessant areas*. Altre, che vedono processi di evacuazione nelle ore notturne, *empty at night*; altre ancora, che al contrario registrano un'invasione a partire dalle ore serali, *active especially at night*; altre, infine, che vedono un uso continuo ma di natura eterogenea, *shifting from day to night*. Questa tipologia può essere applicabile a molte realtà urbane contemporanee che tendono a strutturarsi e a trasformarsi rispetto ad una pluralità di funzioni, come nel caso

di Halifax in Canada studiato da Goodchild e Janelle [1984] facendo ricorso a diari spazio-temporali. L'immagine di città che ne deriva è quella di un luogo di incontro di più popolazioni – abitanti, pendolari, *city users*, uomini d'affari – che in momenti diversi della giornata si incrociano, si scambiano servizi, ma anche si scontrano ed entrano in conflitto, seppure in senso metaforico, nel controllo di risorse non infinite<sup>11</sup>.

Per la città di Milano, dati dell'Atm riguardanti biglietti e abbonamenti venduti per il servizio urbano autofilotranviario e della metropolitana fanno pensare ad un ammontare complessivo per il 1998 di circa 459.000.000 viaggi potenziali su mezzi pubblici: 1.258.000 al giorno. Un formicaio che assume velocità e densità diverse a seconda delle circostanze temporali e dei luoghi. Con situazioni di intasamento vero e proprio, soprattutto nelle ore serali di punta, quando i pendolari e i *city users* in uscita si trovano faccia a faccia con quelli in entrata.

Il succedersi quotidiano delle popolazioni in un contesto urbano è ben descritto nel famoso racconto *L'uomo della folla* di Poe il quale osserva dalla terrazza di un caffè Londinese dell'Ottocento come nei vari orari della giornata si alternino tanto i vari gruppi sociali – dalla gente d'affari agli impiegati, dai giocatori di professione alle ragazze modeste che ritornavano tardi da un lavoro faticoso, e così via fino alle torme di ubriaconi che abbandonano le taverne all'alba – quanto l'atmosfera che si respira di volta in volta negli stessi quartieri (quadro 2.1).

L'idea di *city around the clock* tende a proporre caratterizzazioni sociologiche del contesto urbano fortemente differenziate in chiave temporale e con combinazioni di popolazioni in grado di esprimere livelli altrettanto differenti di bisogni e aspettative nei confronti della città. Ad esempio, la figura successiva presenta un calendario giornaliero piuttosto verosimile della composizione metropolitana basato su di una immaginaria varietà e consistenza numerica delle varie popolazioni. È interessante osservare come, a seconda dei momenti della giornata, sia i pendolari che gli uomini d'affari possano mutare status trasformandosi in *city users* e questa situazione può verificarsi soprattutto nei momenti liberi dal lavoro e cioè nella pausa del mezzogiorno per chi non rientra a pranzo o negli orari serali per chi resta in città qualche giorno<sup>12</sup>. Vedremo più volte nelle pagine che seguono quanto sia difficile identificare una unica popolazione di appartenenza per individui che presentano condotte di vita e lavoro particolarmente flessibili e mutevoli nel tempo.

<sup>11</sup> Si veda al riguardo, in una delle appendici al presente volume, una simulazione di analisi numerica della composizione mista di un quartiere nei vari momenti della giornata.

<sup>12</sup> Ciò vale anche per gli abitanti che in diversi momenti della giornata effettuano consumi o utilizzano servizi prossimi al luogo di lavoro, sebbene in questo testo, per evitare ulteriori complicazioni del quadro analitico, si tenda a considerarli come una categoria a sé stante, completamente distinta dalle altre accomunate, invece, da una più lontana provenienza.

## Quadro 2.1.

A tutta prima le mie osservazioni furono di carattere astratto e generico: guardavo i passanti come massa, li vedevo soltanto come aggregati di un tutto unico. Ben presto però cominciai a scendere nei particolari e a studiare con minuto interesse le innumerevoli varietà di figure, di fogge, di aspetti, di andature, di visi, di espressioni, di fisionomie.

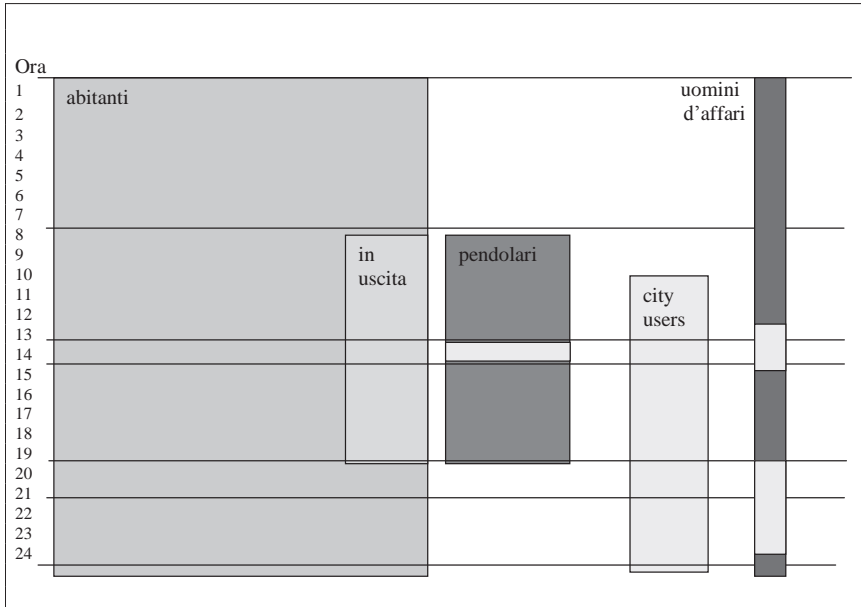
[...]

Via via che la notte inoltrava, cresceva in me l'attenzione per la scena che mi circondava; infatti l'aspetto della folla in genere non solo era materialmente mutato (i tratti più miti ne erano andati scomparendo col graduale ritirarsi della parte più ordinata e normale della popolazione, lasciando apparire con risalto più spiccato i tratti più aspri, mentre l'ora tarda snidava dai propri covi gli elementi più sozzi e più laidi), ma le luci dei lampioni a gas, deboli a tutta prima e incerte nella lotta col giorno morente, avevano finalmente vinto e gettavano ora su ogni cosa un lustro sfacciato, pacchiano. Tutto era tenebra e tuttavia splendeva, come quell'ebano cui è stato paragonato lo stile di Tertulliano.

da Edgar Allan Poe, *L'uomo della folla*, in  
*Racconti dell'incubo*, 1992, pp. 56, 59-60

Dalle informazioni statistiche raccolte in questo capitolo sembra emergere con chiarezza che i paesi industrializzati, Italia compresa, sono oggi alle prese con un inarrestabile aumento della mobilità delle popolazioni, con quanto ne consegue in termini di trasformazione delle aree urbane. Questo processo, naturalmente, non comporta uno smantellamento immediato dell'organizzazione metropolitana preesistente. Piuttosto, le città contemporanee mostrano una frammentazione dei ritmi temporali e una moltiplicazione dei luoghi e dei significati ad essi connessi che rinviano tanto a forme e ambiti di vita più locale e tradizionale quanto a processi inediti di modernizzazione e globalizzazione. La struttura antica delle città italiane è, ad esempio, ancora rinvenibile ma ad essa si sovrappone una maglia di autostrade, centri commerciali, insediamenti produttivi, aeroporti che tende a modificare oltre ad alcuni tratti della morfologia generale anche le pratiche di vita, lavoro e consumo che vi trovano ambientazione. I *cronotopi*, cioè i luoghi urbani animati da cicli di presenza di popolazioni diversificate, mutano e si trasferiscono sempre più spesso generando flussi attrattivi di popolazione non facilmente codificabili e governabili in quanto non strettamente legati ai modelli di produzione e consumo *fordista* bensì scanditi da sistemi di orari, da calendari e modalità di frequen-

Figura 2.2. – Orari di presenza delle popolazioni nella metropoli.



Nota: l'ampiezza delle colonne rinvia ad una ipotetica consistenza numerica delle popolazioni.

tazione dei servizi *sui generis*, fondati su nuove pratiche e stili di vita. Ad esempio, i negozi del centro o dei quartieri turistici e gli *shopping malls* del periurbano di una stessa città tendono ad articolare gli orari di apertura e chiusura in maniera sempre più differenziata nel tentativo di rispondere alle esigenze degli abitanti o dei *city users* di passaggio; i trasporti ferroviari ad alta velocità si affiancano a quelli regionali determinando opportunità di interscambio tra mezzi ma anche circostanze di congestione e ritardo che vanno soprattutto a svantaggio dei pendolari. In sintesi, la complessità metropolitana risulta determinata dalla compresenza di dinamiche di domanda e offerta di servizi che tendono a integrarsi ma anche a collidere in quanto esse trovano originariamente una messa a punto rispetto a scale diversificate, non sempre facilmente compatibili: ora individuali, ora locali, ora globali<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Come osserva Augustoni [2000, 107] citando Castells [1996] “Le élite economiche, politiche e professionali sono integrate nello spazio dei flussi, mentre i rimanenti settori della popolazione mondiale sono in qualche modo relegati nei luoghi della propria quotidianità, dove esperiscono la contraddizione tra l’espressione dei propri bisogni corporei, relazionali ed identitari e le strategie del sistema capitalistico globale”. Il tema della contrapposizione tra *élite cosmopolite* e *gente locale* sarà più volte ripreso nei prossimi capitoli.

Persistenze e cambiamenti, fratture e ricomposizioni, sia di natura spazio-temporale che culturale, lasciano un segno profondo nei rapporti tra individui e luoghi. Questi ultimi, infatti, vengono di volta in volta contrassegnati ora da passaggi lenti e riflessivi che richiamano i processi di identificazione e i legami più affettivi che l'individuo intrattiene con il territorio naturale e costruito, ora da incursioni veloci e strumentali che prendono forma rispetto ai caratteri più funzionali ma anche indifferenziati del contesto. Pause e accelerazioni, non solo fisiche ma anche mentali e affettive, si susseguono nella vita quotidiana delle popolazioni urbane rendendo il controllo delle fasi di transizione da uno stato all'altro cruciali per il mantenimento di un equilibrio psicologico e l'adattamento individuale al *patchwork* metropolitano. Il rinvio al titolo e ai contenuti della opera forse più famosa di Simmel: *La metropoli e la vita mentale* [in Mills 1982], è d'obbligo, benché più che sul tipico atteggiamento *blasé*, di riserbo ed estraneità, si vuole qui porre l'attenzione sulla accresciuta capacità di sopravvivenza che caratterizza in chiave evolucionista l'uomo della città moderna, sempre più capace di condurre una esistenza fondata su registri diversi a seconda delle circostanze. Un'esistenza in cui il cervello prevale sul cuore, per richiamare ancora Simmel.

Da una mobilità spazio-temporale intesa come esperienza di semplice collegamento tra le dimensioni principali costitutive della vita (la famiglia, il lavoro, il tempo libero) si è oggi passati ad una mobilità tra luoghi e tra comportamenti ivi ambientati come elemento esso stesso cruciale nella definizione delle pratiche esistenziali e relazionali. Da qui la necessità di indagare con maggiore precisione perché, come e quando le persone si spostano, ma anche quali conseguenze comportano tali spostamenti in termini di pregnanza e mutevolezza del rapporto con i luoghi di volta in volta toccati.

## CAPITOLO TERZO

### LE PRATICHE DI MOBILITÀ

Come illustra la tabella seguente di Daniels e Warnes [1980], gli spostamenti urbani possono essere di vario tipo: da quelli legati alle attività lavorative a quelli connessi con abitudini ricreative. Essi rinviano, altresì, ad una mobilità complessiva che, a monte, si caratterizza in base a più coordinate esplicative. Due di queste, descritte da Chapin [1974], riguardano rispettivamente la *propensity* e l'*opportunity* [Walmsley 1988, 94]. Mentre la prima è il risultato sia dei fattori di predisposizione personale (motivazioni) che dei fattori cosiddetti di precondizione (obblighi derivanti dai ruoli ricoperti dagli individui sia in ambito familiare che lavorativo), la seconda riguarda la percezione della qualità e dell'accessibilità nello spazio dei servizi necessari<sup>1</sup>. L'*opportunity* rimanda, infatti, anche alla formazione di una *mappa cognitiva* dei luoghi e delle connessioni spaziali, frutto delle conoscenze e delle esperienze realizzate nel rapportarsi con il sistema della offerta di servizi presente sul territorio [Garling *et al.* 1984].

La dose differenziata e la combinazione incrociata di *propensity* e *opportunity* lasciano ipotizzare tipi altrettanto diversi di individui che effettueranno scelte di spostamento in base a *set* alternativi di fattori stimolanti. L'individuo resta, dunque, al centro dell'analisi sulla mobilità urbana e lo resta non soltanto dal punto di vista degli atteggiamenti e dei comportamenti finali posti in atto nelle varie fasi di spostamento, quanto rispetto all'insieme dei bisogni, delle conoscenze e dei valori che caratterizzano il suo vissuto e orientano la sua disponibilità futura al movimento. Ancora Chapin [1974] osserva che se le attività umane, basate sui modelli di distribuzione del tempo da parte dei componenti della famiglia vengono spesso analizzate attraverso la tradizione della teoria economica, una ricostruzione in senso sociale delle attività umane non può prescindere da

<sup>1</sup> Chapin [1978] modificherà successivamente questo schema proponendo quattro categorie specifiche utili alla descrizione delle attività umane in ambito urbano. Oltre alla *propensity* e alla *opportunity* verranno, infatti, introdotte la *situation* (cioè l'appropriatezza temporale e situazionale delle azioni) e l'*urban environmental context* (cioè l'insieme dei condizionamenti non-psicologici all'azione umana) [Parkes e Thrift 1980, 211].



Tabella 3.1. – Classificazione degli spostamenti urbani.

Categoria	Esempio
I. Economia	a. guadagnare e vivere 1. verso e dal luogo di lavoro 2. nel corso del lavoro b. acquistare beni e servizi 3. da e verso i negozi e i servizi 4. nel corso dello shopping e degli affari personali
II. Sociale	5. verso e da casa di parenti e amici 6. verso e da appuntamenti fuori da abitazioni
III. Educazione	7. verso e da scuole, collegi, istituti serali 8. verso e da luoghi di ricreazione e intrattenimento
IV. Ricreazione e tempo libero	9. nel corso della ricreazione: camminate, giri con mezzi vari
V. Cultura	10. verso e da i luoghi di offerta 11. verso e da i luoghi associativi

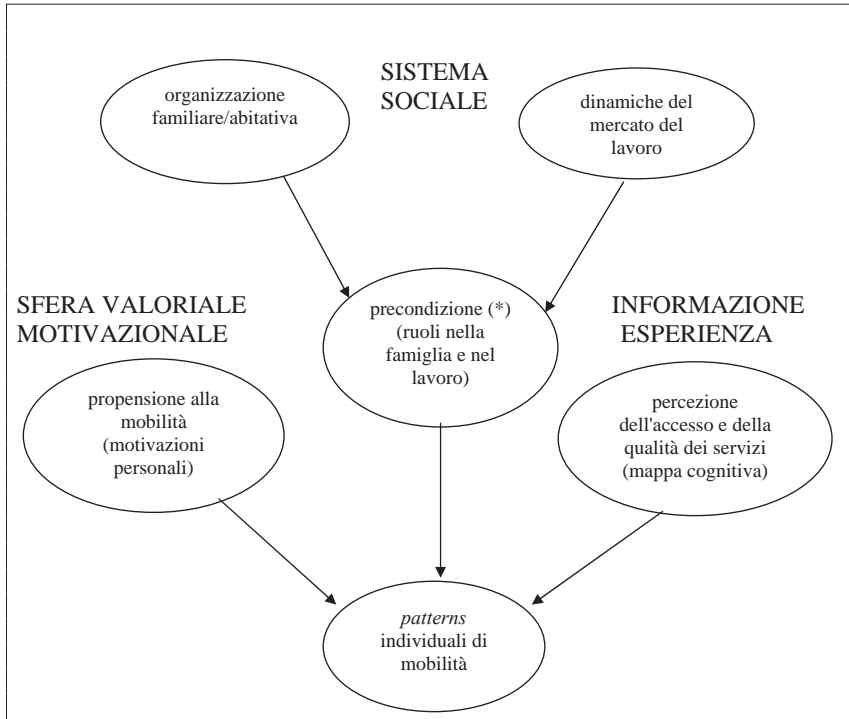
Fonte: Daniels e Warnes [1980].

un approccio multidisciplinare in grado di considerare altre scienze: dalla psicologia alla psicologia sociale, dalla sociologia all'antropologia [Parkes e Thrift 1980, 207]. Questo portato vale soprattutto alla luce di una riduzione della regolarità geografica dei flussi attuali di spostamento e della crescente varietà temporale delle *performance* degli attori.

In sintesi, tre sono le dimensioni che occorre considerare per interpretare le pratiche odierne di mobilità: la componente sociale con i suoi caratteri più o meno coercitivi, la componente individuale intesa come fascio personale di valori ed emozioni, la componente individuale in termini di capacità di adattamento e razionalizzazione rispetto alla organizzazione del tessuto morfologico e funzionale urbano da interpretarsi come insieme di opportunità.

È soprattutto in ambito urbano che si assiste ad un'evoluzione continua sia in senso quantitativo che qualitativo dei modelli di mobilità. Le spiegazioni di tale fenomeno sono piuttosto ovvie e trovano origine nelle circostanze di adattamento individuale alle trasformazioni del sistema sociale ed economico. La divisione del lavoro che, come osserva Durkheim [1933], trova il suo massimo sviluppo nelle aree urbane è fonte di differenziazione e specializzazione, determina, dunque, il moltiplicarsi di tracciati di mobilità per individui che si scambiano prestazioni e servizi. I *fast-food* costituiscono, ad esempio, un'invenzione che ha profondamente modifi-

Figura 3.1. – Le componenti individuali e sociali della mobilità.



(\*) Per comodità nella precondizione è possibile far rientrare l'insieme delle caratteristiche strutturali dell'individuo, compresa l'età, il genere, il livello di reddito.

cato le abitudini non solo alimentari ma anche di movimento della popolazione. Prima era assai più frequente il ritorno a casa per consumare il pranzo, mentre oggi le persone preferiscono rivolgersi a bar, tavole calde o *self-services* sparsi nei quartieri del centro in una ottica di risparmio che si articola in tre dimensioni: risparmio di fatica (non si deve cucinare), di denaro (il costo del panino va in buona parte a compensare quello per la spesa al supermercato, si evitano trattorie e ristoranti, si evitano le spese del viaggio per tornare a casa) e, soprattutto, di tempo<sup>2</sup>. Al tessuto urbano delle metropoli moderne si sovrappone così un fitto reticolo di servizi differenziati, variamente distribuiti sul territorio e che il cittadino tende

<sup>2</sup> Naturalmente, esistono anche aspetti negativi legati al consumo frequente di cibo nei bar o nei *self-service* e cioè la scarsa possibilità di variare alimentazione, la freschezza/qualità non sempre eccelsa dei prodotti, l'aumento sproporzionato del prezzo in rapporto al servizio fornito in alcune zone più centrali e turistiche della città.

a utilizzare in una prospettiva itinerante e fortemente razionalizzante soprattutto in chiave temporale. Come, infatti, afferma Simmel [in Martinnotti 1968, 278], più una realtà urbana diventa complessa e più il tempo assume una funzione regolativa, imprescindibile.

Sempre nella città si concentrano inoltre offerte occupazionali che ancora attirano una massa ingente di lavoratori dall'esterno. La terziarizzazione e l'ingresso definitivo delle donne nel mondo del lavoro ha segnato il cambiamento non solo dei modelli di organizzazione familiare ma anche dei flussi e dei tipi di mobilità. Oggi la classe sociale di appartenenza ed il livello di istruzione dei pendolari che si recano quotidianamente al lavoro nelle grandi metropoli vede sia la presenza di forza lavoro altamente qualificata sia di una mano d'opera nel settore dei servizi a bassa retribuzione e la componente femminile, in entrambi questi due segmenti, non è certamente trascurabile. In sintesi, la metropoli non solo propone percorsi interni sempre più articolati e alternativi per i residenti ma continua anche ad attrarre persone da altri comuni più o meno limitrofi.

A queste interpretazioni della mobilità fondate sulla specializzazione e sulle caratteristiche del mercato del lavoro in ambito metropolitano vanno aggiunti altri due aspetti di natura più generale. Essi riguardano, da un lato, un processo di innovazione tecnologica nel sistema dei trasporti che ha notevolmente facilitato gli spostamenti anche tra paesi lontani e, dall'altro, una crescente predisposizione delle persone a viaggiare e spostarsi – dunque, una sorta di *pulsione all'erranza* [Maffesoli 1997] indipendente dalle opportunità infrastrutturali, dai ruoli familiari, occupazionali e dagli obblighi connessi –. Se è vero che si sono registrati anche fenomeni di segno contrario, cioè di riduzione e semplificazione delle pratiche di mobilità – si pensi al telelavoro, alla ricerca di una occupazione nel paese natio, ecc. – è, comunque, evidente che la maggior parte degli individui non solo ha incrementato il proprio raggio di azione ma ha anche imparato a confrontarsi con il repertorio delle procedure e degli strumenti necessari alla sopravvivenza: conoscenza delle lingue, dimestichezza nella lettura delle mappe del territorio e del quadro degli orari, familiarità nell'utilizzo di cellulari per le comunicazioni in viaggio, ecc.

Come osserva Simmel [in Perucchi 1996, 30] a proposito del concetto più generale di moda, “il caratteristico ritmo *impaziente* della vita moderna significa non soltanto il desiderio di un rapido cambiamento dei contenuti qualitativi della vita, ma anche la potenza del fascino formale del confine, dell'inizio e della fine, del venire e dell'andare”. Nella civiltà contemporanea, la straordinaria propensione al viaggio, agli spostamenti è il frutto di un processo di omologazione e imitazione che deriva dalla maggiore potenzialità di movimento per tutti; nello stesso tempo le forme del viaggiare moderno rinviano a pratiche di mobilità zigzaganti o alla ricerca di mete che non sono facilmente inventariabili secondo le categorie utilizzate per descrivere i flussi della fase precedente di industrializzazio-

ne. L'accentuazione delle partenze e degli arrivi, il fascino della novità e contemporaneamente quello della caducità segnano nella nostra civiltà il desiderio di onnipresenza dell'individuo, la volontà di essere in più punti nello stesso momento indipendentemente dalla moltiplicazione dei punti stessi. Volontà che trova la sua più elevata risoluzione nella comunicazione virtuale, nel viaggio continuo su *Internet*, nello scambio logorroico di messaggi per posta elettronica o sulle *chat-line*, nella riduzione a villaggio dell'universo al fine di incrementare la presenza ed esercitare il controllo sullo stesso.

Nel suo moltiplicarsi, il viaggio assume sempre meno l'aspetto di una parentesi, di una sospensione dalla vita ordinaria. È la vita ordinaria. Le emozioni proprie delle esperienze uniche lasciano il posto alla ripetitività e tale esito vale non solo per i pendolari e gli uomini d'affari in trasferta<sup>3</sup>. Anche nelle vesti di *city users* e di turisti, gli individui si muovono sempre più spesso in circuiti altamente standardizzati (aeroporti, alberghi, quartieri dello *shopping* e del *leisure*) già frequentati in occasione di altre visite o vacanze o, di volta in volta, perfettamente replicati in città diverse in un gioco di rimandi e *déjà vu* che tende a ridurre drasticamente le componenti emozionali della esperienza. Allo stesso modo, per le famiglie che ogni fine settimana raggiungono la seconda casa in campagna al mare o in montagna, la dimensione del viaggio tende a perdere i connotati della straordinarietà e ad assumerne altri che ricalcano i toni della vita di tutti i giorni: dal traffico sulla tangenziale o in centro incontrato di mattina per recarsi in ufficio a quello sulla autostrada per raggiungere una località amena; dal lavoro sul *computer* in azienda a quello sul portatile nel casale ristrutturato. Per contro, la vita in città offre ripetutamente sprazzi di vacanza: una colazione di lavoro seguita da una passeggiata nella zona pedonale prima di rientrare in ufficio, un aperitivo di sera nella zona frequentata dai turisti, una manifestazione culturale estiva all'aperto nelle aree verdi della città, ecc. Molte attività non cambiano ma vengono semplicemente trasferite da un contesto urbano ad uno più turistico e, viceversa, in un continuum che tende a confondere *routine* ed esperienze singolari.

Ma il bisogno alla mobilità si sta trasformando anche in un diritto, in una questione di giustizia sociale in termini di equità nell'accesso non solo economico ma anche fisico a mezzi di trasporto efficienti, distribuiti sul territorio e sufficientemente rispettosi dell'ambiente [Gasparini A. 1999, 6]. Questa tendenza ha, peraltro, segnato una sofisticazione della ricerca in

<sup>3</sup> Per quanto, in particolare, concerne i *businessmen* si noti la possibilità per i clienti di molti alberghi di categoria superiore di seguire anche all'estero le trasmissioni televisive via satellite del proprio paese, dunque, di *sentirsi ovunque a casa propria*. Quella di seguire il telegiornale serale nella propria camera, nell'attesa di ritrovarsi nella *hall* con i colleghi per andare a cena, è una abitudine molto diffusa e contribuisce a conferire i caratteri della quotidianità e familiarità al viaggio.

materia di equità spaziale. In particolare, si è passati da un concetto di accessibilità inteso come disponibilità generica di servizi all'interno di una specifica area di riferimento (*container approach*), ad altri (*origin-destination approach*) fondati sulla verifica di modelli di gravitazione potenziale, sul calcolo delle distanze e dei costi complessivi che i cittadini devono coprire per raggiungere tutti i servizi della zona e del tempo necessario per arrivare a quello più vicino [Talen e Anselin 1996, 598-600].

Gli scenari sulla evoluzione delle pratiche di mobilità urbana e sulla diffusione delle telecomunicazioni sono difficili da tracciare. Come rileva Sernini [1999, 179], da un lato, la mondializzazione della vita contemporanea lascia ipotizzare un incremento della mobilità stessa, ma, dall'altro, l'invecchiamento crescente della popolazione, la privatizzazione di alcuni settori del trasporto con il conseguente aumento delle tariffe, la diffusione di tecnologie che favoriscono la comunicazione a distanza, fanno supporre tendenze di segno contrario o quantomeno pongono in primo piano la necessità di pensare ad un sistema di trasporti socialmente più equilibrato<sup>4</sup>. La complessità delle dinamiche di sviluppo urbano può, peraltro, trovare metodi di regolazione politica e amministrativa più o meno partecipata e democratica con il rischio che i principi di equanimità risultino disattesi e si perpetuino modalità di spostamento quotidiano e di viaggio fortemente differenziate in base alla classe sociale o professionale di appartenenza del viaggiatore. Si pensi alla predisposizione di percorsi speciali e di opportunità trasportistiche per attori privilegiati quali: turisti di lusso, alti dirigenti d'azienda, personale politico, a svantaggio di categorie più deboli: lavoratori pendolari, studenti, famiglie residenti in zone rurali, ecc.

### 1. Il lavoro dietro l'angolo

Gli abitanti delle grandi città, soprattutto rispetto ai pendolari, godono potenzialmente di un privilegio legato alla possibilità di vedere ridotti i tempi necessari agli spostamenti per motivazioni varie. In realtà, muoversi da un capo all'altro della metropoli spesso comporta un dispendio di tempo e di fatica uguali se non maggiori a quelli che deve sopportare il pendolare proveniente da un comune più o meno prossimo alla città ma che lavora in un quartiere collocato lungo lo stesso asse viabilistico. In ge-

<sup>4</sup> L'attenzione per le modalità di approccio e accesso dei gruppi più vulnerabili della popolazione (soprattutto gli anziani, i disabili, ma anche le famiglie meno abbienti che non possono temporaneamente permettersi l'acquisto di una automobile o sostenere spese eccessive per i trasporti) è da tempo al centro di molte considerazioni in merito allo sviluppo dei sistemi di mobilità. In particolare, le finalità sociali del trasporto pubblico nel garantire pari opportunità di movimento costituisce un aspetto fondamentale nel quadro dei progetti di pianificazione urbana [Reichman 1990, 30].

nerale, è però ancora possibile affermare che il vivere nella città in cui si lavora e si consuma comporta diversi vantaggi: ad esempio, la possibilità di variare gli orari di uscita da casa in corrispondenza di una maggiore frequenza di mezzi trasporto a breve percorrenza – perdere un tram è molto meno preoccupante che perdere un treno –, la possibilità di rientrare, se si desidera, nelle pause del pranzo, la possibilità di muoversi anche a piedi o in bicicletta. Anche se l'aumento generalizzato del traffico urbano e dell'inquinamento, la congestione sui mezzi pubblici e nella fruizione dei servizi, i ritmi incalzanti di lavoro incidono in maniera fortemente negativa nel favorire pratiche più rilassate e personalizzate di mobilità, resta, comunque, chiaro che gli abitanti delle città nelle proprie attività quotidiane anche extralavorative sono meno condizionati dei pendolari da vincoli spazio-temporali. Molte delle attività stesse possono essere meglio distribuite nell'arco della giornata, mentre chi ha provenienza esterna vede spesso i propri ritmi di lavoro e viaggio poco conciliabili con gli orari dei servizi sia del luogo di origine che di destinazione. Per i pendolari si riscontra, non a caso, un uso assai più intensivo della giornata del sabato per svolgere le attività che non è stato possibile eseguire in settimana – ad esempio: sbrigare pratiche burocratiche, fare la spesa, stare con i figli – e tale concentrazione di compiti va a discapito del riposo.

Non è questa la sede per approfondire e dettagliare il discorso sugli abitanti, in quanto si tratta di una popolazione troppo ampia e variegata, con modalità e tempi di spostamento probabilmente caratterizzati da una elevata deviazione standard rispetto alla media. Ciononostante se si guarda ad alcuni indicatori relativi al mezzo utilizzato per recarsi al lavoro emergono alcuni aspetti interessanti che confermano una migliore condizione degli abitanti in termini di mobilità. In particolare, si nota che esiste una parte di popolazione che si trova in una situazione di grande comodità dettata dalla vicinanza della abitazione ai luoghi di lavoro, consumo e relazione. Questa circostanza si riscontra soprattutto nei comuni minori ma anche nelle città. In base ai dati del Censimento 1991 nelle province di Genova, Torino e Milano oltre il 20% degli occupati va al lavoro a piedi e di questi attorno al 90% impiega meno di 15 minuti. Nei rispettivi capoluoghi la situazione non cambia di molto: circa il 16-17% va a piedi e di questi oltre l'80% impiega meno di 15 minuti. Come prevedibile, le percentuali di spostamenti a piedi si abbassano drasticamente fino quasi a scomparire se si considerano i pendolari che si muovono da un comune all'altro.

Stando ai dati della *Indagine multiscope sulle famiglie* del 1996, sono circa 335.000 i lavoratori con più di 14 anni residenti nell'insieme dei comuni centrali delle aree metropolitane che vanno al lavoro a piedi: una percentuale pari al 10,5% rispetto alle persone in pari condizione. In questi comuni è inoltre particolarmente elevato l'uso dei mezzi pubblici urbani: tram, autobus e metropolitana (26,2%) mentre più basso rispetto al valore nazionale è quello delle automobili, sia come conducenti che come pas-

Tabella 3.2. – Occupati che si recano al lavoro a piedi in tre province italiane, 1991.

Luogo di lavoro e tempo impiegato	Spostamenti a piedi (v.a.)	Totale spostamenti (v.a.)	Spostamenti a piedi su totale degli spostamenti (%)	Spostamenti a piedi 0-15 minuti sul totale degli spostamenti a piedi (%)
<i>Genova</i>				
Stesso comune di residenza	45.539	226.998	20,1	87,7
di cui impiegano 0-15 minuti	39.927	94.351	42,3	
Stesso comune di residenza capoluogo	30.977	193.523	16,0	84,1
di cui impiegano 0-15 minuti	26.044	65.423	39,8	
Altro comune	958	52.410	1,8	84,3
di cui impiegano 0-15 minuti	808	12.517	6,5	
<i>Torino</i>				
Stesso comune di residenza	95.700	417.122	22,9	91,4
di cui impiegano 0-15 minuti	87.502	239.703	36,5	
Stesso comune di residenza capoluogo	44.667	266.378	16,8	87,4
di cui impiegano 0-15 minuti	39.034	110.196	35,4	
Altro comune	5.474	362.821	1,5	82,8
di cui impiegano 0-15 minuti	4.533	104.206	4,4	
<i>Milano</i>				
Stesso comune di residenza	165.807	724.135	22,9	92,6
di cui impiegano 0-15 minuti	153.599	423.623	36,3	
Stesso comune di residenza capoluogo	64.478	388.481	16,6	88,8
di cui impiegano 0-15 minuti	57.254	133.527	42,9	
Altro comune	7.004	750.231	0,9	76,6
di cui impiegano 0-15 minuti	5.365	211.331	2,5	

Fonte: elaborazioni su Istat, *Censimento*, 1991.

seggeri (57,4% complessivamente). Quasi il 30% impiega, inoltre, meno di 15 minuti per recarsi al lavoro.

Anche i dati del Censimento 2001 riguardanti studenti e lavoratori, lasciano intravedere una situazione per certi versi positiva. Se in tutte le grandi città il mezzo prevalentemente usato per recarsi al lavoro o a scuola è l'automobile, consistente però è anche, e ancor più nelle metropoli

meridionali, la percentuale di coloro che vi si recano a piedi (Napoli in particolare) così come la percentuale di coloro che impiegano meno di 15 minuti, soprattutto a Bari, Palermo e Catania. Una spiegazione potrebbe essere la seguente: nelle grandi città del Nord, tradizionalmente caratterizzate da processi di pianificazione volti a distinguere e distanziare in maniera netta e orizzontale i luoghi della produzione (le fabbriche) da quelli della residenza (i quartieri popolari periferici), i tempi degli spostamenti sono sempre stati elevati, mentre al Sud, dove lo sviluppo economico si è prevalentemente basato su di un tessuto fitto di attività artigianali, spesso a domicilio, e su piccole imprese altamente distribuite sul territorio, la cosiddetta *differenziazione verticale* ha contribuito tanto ad un *mix* di classi sociali e di attività in aree relativamente circoscritte (se non negli stessi edifici a seconda del piano) quanto ad una più ridotta mobilità spaziale dei lavoratori di bassa qualifica [Leontidou 1990, 13]. Lo stretto incrocio in chiave spaziale tra vita privata e spazio pubblico, tra attività familiari, di lavoro e di consumo è stato tradizionalmente alla base di una mobilità quotidiana meno spinta da parte delle popolazioni meridionali, sebbene le trasformazioni che oggi accomunano molte aree urbane – in termini di distribuzione residenziale diffusa della popolazione sul territorio – sembri richiamare la necessità di un numero maggiore di spostamenti anche da e verso le città del Mezzogiorno.

Altre spiegazioni plausibili circa i modi e i tempi di mobilità urbana nei vari contesti, e che richiederebbero specifici approfondimenti, riguardano: a) la configurazione morfologica e l'assetto infrastrutturale delle città

Tabella 3.3. – Mezzo e tempo necessario per recarsi al lavoro o a scuola, 2001.

Comuni	Va a piedi (%)	Va in auto conducen- te (%)	Va in au- to passegge- ro (%)	Meno di 15 minuti (%)	Oltre 60 mi- nuti (%)
Roma	15,1	36,6	12,4	34,4	5,9
Milano	19,9	30,7	7,7	37,1	3,0
Napoli	33,4	23,7	9,3	43,6	2,8
Torino	19,1	42,3	10,1	40,7	2,4
Palermo	25,6	32,4	15,8	52,6	1,2
Genova	20,5	24,1	6,5	41,5	2,8
Bologna	14,6	38,5	9,6	48,6	1,8
Firenze	15,6	29,7	8,5	49,7	1,5
Bari	27,2	39,2	13,6	56,9	1,2
Catania	23,3	35,0	17,2	51,9	1,6
Venezia	22,9	25,1	5,7	41,8	5,7
Verona	14,1	45,0	12,4	56,8	2,1
Messina	18,3	37,5	20,0	45,8	2,9
Totale	19,9	33,8	10,9	41,6	3,5

Fonte: Istat, Censimento, 2001.



nelle varie parti destinate alle attività produttive, abitative e di consumo; b) la dimensione comunque inferiore delle aree metropolitane meridionali rispetto a quelle centro-settentrionali; c) la caratterizzazione territoriale del mercato del lavoro, d) le iniziative più o meno timide promosse dalle pubbliche amministrazioni locali delle metropoli meridionali per ridurre il traffico e regolare la circolazione; e, non ultimo, e) il diffondersi di nuove abitudini e comportamenti in materia ambientale da parte della popolazione meridionale. Temi che non possono essere qui affrontati ma che ben richiamano il nesso esistente tra la complessità urbana e il tema della mobilità per come tende a manifestarsi in forma differenziata anche a seconda del territorio di riferimento [Nuvolati 2007].

La stessa fonte Istat, ma relativa ad una *Indagine multiscopo* del 1998 e del 2003, pone, infine, in evidenza come i residenti dei comuni centrali delle aree metropolitane, rispetto a coloro che vivono nell'*hinterland*, presentino una condizione di sostanziale privilegio anche per quanto concerne l'accessibilità ad una ampia gamma di servizi, con qualche eccezione, a dimostrazione di come il processo di decentramento delle strutture non abbia ancora compiutamente completato il suo corso. Diversa e di trend positivo è, come vedremo più avanti, l'accessibilità ai servizi nei comuni di medio e piccole dimensioni collocate al di fuori delle aree metropolitane.

In generale gli abitanti sembrano muoversi nella metropoli con maggiore facilità, potenzialmente vivono e sfruttano più intensamente le varie opportunità offerte<sup>5</sup> ma, spesso, si sentono anche minacciati dalla presenza di pendolari e *city users*. Questi ultimi possono, infatti, andare ad alterare i rapporti di tipo preferenziale, quasi *confidenziale*, che gli abitanti stessi intrattengono con il territorio. Le situazioni di congestione tendono a moltiplicarsi e ad esse si accompagnano le rapide trasformazioni dei paesaggi urbani investiti dai nuovi fenomeni di globalizzazione e dalla conseguente crisi dei legami identitari.

Nel passato le grandi città simboleggiavano le nazioni di cui facevano parte. Londra, Parigi, Roma, Vienna, Berlino erano città molto diverse tra loro, ciascuna delle quali orgogliosamente rispecchiava nello stile architettonico e nei modi di vita l'essenza delle rispettive culture nazionali, a cominciare dalla lingua. Ciascuna città vantava una propria storia e aveva conosciuto vari periodi di massimo sviluppo, spesso assai lontano tra di loro nel tempo, e la loro immagine rifletteva queste diversità. Le ristrette *élite* in grado di viaggiare da una capitale all'altra scoprivano mondi nuovi e affascinanti, ciascuno dei quali possedeva propri caratteri distintivi di stile

<sup>5</sup> La situazione risulterà probabilmente ancor più favorevole per coloro che abitano nei quartieri centrali della città, dove cioè trovano ubicazione molti luoghi di lavoro e servizi. Questa nota è necessaria per ricollegarci a quanto si diceva in un capitolo precedente (2.2) a proposito di una individuazione più precisa della popolazione degli abitanti rispetto alle altre categorie.

Tabella 3.4. – Famiglie che hanno dichiarato di non avere alcuna difficoltà nel raggiungere i vari servizi per tipo di comune delle aree metropolitane, Italia, 1998, 2003.

	Aree Metropolitane			
	1998		2003	
	Comuni centro (%)	Altri comuni (%)	Comuni centro (%)	Altri comuni (%)
Farmacie (a)	86,6	75,8	85,8	70,4
Pronto soccorso (a)	48,8	34,7	49,7	26,9
Uffici postali (a)	69,6	62,7	70,5	60,8
Polizia, carabinieri (a)	56,4	53,3	56,4	50,1
Uffici comunali (a)	50,6	63,8	48,9	58,1
Asili nido	60,5	47,0	52,6	49,6
Scuola materna (c)	69,6	63,5	66,9	61,9
Scuola elementare (c)	74,0	69,8	72,4	66,5
Scuola media inferiore (c)	67,7	61,2	68,5	61,6
Negozi alimentari, mercati (a)	83,6	78,4	82,3	76,2
Supermercati (a)	75,3	68,4	78,1	67,5
Contentori di rifiuti (a)	80,0	78,2	80,9	75,4
Sportelli azienda gas (b)	15,4	32,4	12,3	20,9
Sportelli azienda elettrica (a)	16,3	24,6	12,4	14,6

(a) Per 100 famiglie.

(b) Per 100 famiglie collegate alla rete di distribuzione gas.

(c) Per 100 famiglie in cui è presente almeno un iscritto al corrispondente tipo di scuola.

Fonte: Istat, *Indagine multiscope sulle famiglie*, 1998, 2003.

architettonico e urbanistico, di cultura e modi di vita dei rispettivi abitanti. Oggi se guardiamo ai profili delle grandi metropoli mondiali rappresentati negli *skylines* delle cartoline vendute negli aeroporti, vediamo che essi tendono ad assomigliarsi: in molti casi le città appaiono indistinguibili tra di loro [Martinotti 1993, 169].

## 2. Disagi e privilegi dei pendolari<sup>6</sup>

L'opinione comune vuole il pendolare come un lavoratore che vive una condizione di grave disagio, determinata soprattutto dai viaggi estenuanti che deve quotidianamente affrontare per raggiungere il luogo di lavoro. Come noto, il pendolarismo ha assunto forma e consistenza prevalentemente in concomitanza con i processi di redistribuzione territoriale della forza lavoro durante le varie fasi di industrializzazione e urbanizzazione dei paesi

<sup>6</sup> Queste riflessioni sono anche il frutto della condivisione personale della condizione di pendolare da quasi 30 anni sulla linea ferroviaria Piacenza-Milano.

## Quadro 3.1.

Accadeva nella pianura lombarda a certe ore: quando nel crepuscolo ondate di nebbia facevano sparire e ricomparire la campagna, una cosa nera fuori dal comune entrava e usciva dalla nebbia. Così alle cinque del mattino invernale, nell'immensità vuota della campagna coperta dalla neve, la cosa riappariva come un enorme scorzone\* nero proteso nella corsa. Questa cosa fuori dal comune che andava e veniva come una pendola a ritmo ondulatorio, tramonto e alba, Milano di qua e Brescia di là, era nel 1946 una fila di fragorosi carri bestiame. Questi però non rispondevano per niente a una normale concezione del carro bestiame: dentro, al posto di mucche e vitelli, c'era l'ultima generazione degli antichi Longobardi. Alti, larghi di spalle, coi polsi nodosi, la faccia segnata dalle rughe a ogni età per via delle fatiche muscolari.

In alto nel cielo la luce del giorno cedeva al buio della notte o il buio cedeva alla luce dell'alba, e sotto sulla terra la lunga fila dei carri sferragliava, mentre nella locomotiva a vapore salivano fumo e scintille: Treviglio, Morengo, Vidalengo, Romano, Calcio, Chiari e viceversa, oltre a robinie, gelsi, platani, pioppi, questi ultimi detti "le albere". Però sui carri, non essendoci finestrini a cui affacciarsi, non si vedeva niente di quello che fa la bellezza del mondo. Solo al centro del carro si intravedevano alberi e case scorrere in senso contrario, come se tornassero indietro alla stazione di partenza.

da Maria Corti, *Cantare nel buio*, 1997, p. 9  
(\*) Specie di serpe (ndr).

più avanzati (quadro 3.1.). Tale fenomeno, soprattutto se interpretato alla luce dell'analisi critica dei modelli di produzione e riproduzione capitalisti, rappresenta un'estensione della questione abitativa. Un costo aggiuntivo, particolarmente oneroso, che la classe operaia si trova a dover pagare per accedere a condizioni residenziali più decenti rispetto a quelle tipiche dei quartieri urbani malsani descritti da Engels [1978] nell'ottocento.

Nel tempo le condizioni di viaggio sono notevolmente migliorate, ma alcuni degli aspetti negativi collegati alla necessità di pendolare sono ancora oggi rinvenibili: perdita di tempo, difficoltà a relazionarsi in maniera più approfondita con i colleghi ed il luogo di lavoro, fatica dettata dagli orari e dalla lunghezza degli spostamenti, stress causati dalla mancata affidabilità del sistema dei trasporti, *routinarietà* dei comportamenti. Diverse indagini condotte nel nostro paese sugli utenti rivelano una serie non indifferente di lacune relativamente ai mezzi di trasporto pubblico.

Come ricorda il recente testo poetico rintracciato su *Internet* e riportato di seguito (quadro 3.2), la vita dei pendolari che ogni giorno si re-

Tabella 3.5. – Livello di insoddisfazione dei pendolari di Milano, Roma e Napoli che utilizzano il treno e ritardi dei treni in direzione di Milano e Roma. Percentuali di viaggiatori insoddisfatti e percentuale dei treni in ritardo.

Livello di insoddisfazione per vari aspetti, 2004	%
Affollamento	76
Informazioni	74
Pulizia	70
Regolarità	69
Aria condizionata - riscaldamento	52
Sicurezza	48
Cortesia	39
Insoddisfazione generale	71

N° di questionari somministrati 1.290

su 48 treni per pendolari\* diretti a Milano, Roma e Napoli.

Treni* con un ritardo all'arrivo superiore ai 10 minuti nel 2002 e 2003, superiore ai 5 minuti nel 2004		
	Milano (%)	Roma (%)
2002	21,5	24,7
2003	26,1	35,7
2004	46,7 (su 330 treni)	57,5 (su 266 treni)

(\*) Treni per pendolari: regionali (R), interregionali (IR) e diretti (D).

Fonte: Altroconsumo-Ultimotreno, *Disagi per i pendolari*, 2004.

cano nelle metropoli si trascina in modo assai meccanico e malinconico: di prima mattina, quando ancora c'è buio, si salutano tra di loro sul treno con un semplice gesto della testa. Rannicchiati, ciascuno nel proprio posto, intenti a leggere il giornale. Svegliati solo dall'aria invernale e dal tanfo causato dal traffico che trovano quando escono dalla stazione nella grande città che li aspetta.

Il pendolarismo sembra inoltre essere causa di problemi di salute fisica e mentale come risulta dagli atti di un già ricordato convegno del 1986 promosso dall'Istituto italiano di medicina sociale e dalla Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita. In particolare, per quanto riguarda gli aspetti della salute delle donne alcune ricerche dimostrano che una percorrenza media superiore ai 60 minuti giornalieri sui mezzi pubblici o privati, è correlata ad una maggiore influenza di danni embrio/fetali e/o alla funzione riproduttiva [Reale 1986, 10]. Per quanto, invece, concerne la salute psicologica dei pendolari, si stima che le persone con disturbi di varia natura vedano ulteriormente ampliati i loro disagi se costrette a pendolare [Magnavita e Mattei 1986, 373]. Di per sé, la condizione di pendolare non è, dunque, causa di malessere ma contribuisce ad aggravare eventuali problemi già esistenti; senza dimenticare che esistono

## Quadro 3.2.

Jeffrey Weitzman  
Commuters  
[1996]

We rise.

Night clings to the surfaces of the platform as the train arrives. Doors open and we shuffle in, nestle into our seats and nod to familiar faces. We bury them quickly in newspapers. Doors open and we shuffle out.

We walk.

We walk along the platform, a regiment of muted tan, green, and grey, limping slightly from the laptops we carry for no particular purpose. We form tributaries pouring into the vast river of Grand Central Terminal, oblivious to the restoration of beauty, aware only of the exits. The current flows in all directions, broken only by swirling eddies caught helplessly in front of Zoros.

We walk.

We burst onto the street. Slap of winter air. Tickle of car exhaust. Sound.

DON'T WALK. WALK.

We jog.

We settle into our desk chairs. One last languorous moment before the day begins; a bleary-eyed reflection in the window as the sun crawls down the building across the street. Acrid tendrils of steam from the day's coffee fix, promising transportation but bringing unwelcome awareness. The phone rings.

We work.

altri aspetti di rischio legati agli incidenti *in itinere* che possono interessare i pendolari più esposti per tipo e durata del viaggio quotidiano [Serio *et al.* 1986; Vinci *et al.* 1986].

Nonostante queste testimonianze letterarie e i riscontri scientifici nel campo della medicina è, però, altresì indubbio che l'immagine del pendolare si sia profondamente modificata negli ultimi decenni. In particolare, si è assistito ad una crescente articolazione delle pratiche e delle occasioni di mobilità che hanno favorito rappresentazioni del pendolarismo diverse da quelle tipiche tanto della fase di industrializzazione spinta del secondo dopoguerra quanto del periodo successivo di concentrazione urbana di forza lavoro nel settore del terziario. Tale mutazione è sostanzialmente addebitabile alla natura attuale del mercato del lavoro e alle innovazioni in campo tecnologico e trasportistico. È utile al riguardo illustrare alcune specifiche tendenze in atto che riguardano tempi e modalità degli spostamenti quotidiani dei pendolari.

Il *primo* aspetto che merita attenzione è rappresentato dalla riduzione così come dalla diversificazione direzionale della condizione di pendolarità che fino a qualche decennio fa corrispondeva agli anni trascorsi a frequentare l'università e/o a lavorare in un'altra e unica città mentre oggi tale condizione, proprio in conseguenza di un'offerta formativa e lavorativa molto più distribuita sul territorio, risulta più limitata nel tempo o quantomeno presenta evidenti caratteri di multidirezionalità. In pratica i soggetti continuano a pendolare ma per periodi più brevi della propria vita e recandosi in città diverse. Non pochi sono i casi di individui che cambiano lavoro o che vengono trasferiti da una sede all'altra della medesima impresa, più o meno vicina a casa, o i casi di studenti che dopo un primo biennio presso un ateneo si spostano in un'altra università spesso ubicata nella propria città d'origine, o viceversa.

Il *secondo* aspetto riguarda una crescente proliferazione dei servizi di trasporto, non soltanto dal punto di vista del numero di corse disponibili, ma anche da quello della qualità dei servizi stessi. Solo nei primi anni '90 le opzioni per recarsi da Piacenza a Milano in treno nella fascia oraria 8:00-9:00 – quella di punta – non erano molte ed in corrispondenza di queste situazioni che potremmo definire di *costrizione* si assisteva sia ad un processo di forte omologazione delle pratiche di mobilità – unica differenza il viaggio in prima o seconda classe – sia alla nascita di un movimento spontaneo fortemente interclassista teso a salvaguardare i diritti ed a risolvere i bisogni dei pendolari piacentini alle prese con le inefficienze del sistema dei trasporti pubblico. Ultimamente, l'introduzione di treni più veloci e dal pedaggio molto più costoso diretti a Milano e che fermano a Piacenza, ha in parte determinato il fiorire di pratiche diversificate di viaggio in un qualche modo riconducibili alla disponibilità economica dei soggetti. In particolare, si è assistito ad un processo di *assimilazione* per pratiche di utenza e stili di vita tra pendolari d'*élite* (raggio breve), *city users* e uomini d'affari (raggio medio lungo) che utilizzano gli stessi treni *Eurostar Italia*<sup>7</sup> con fermata a Piacenza. Anche la presenza della linea gialla della metropolitana milanese a San Donato con relativo posteggio per le automobili ha favorito una nuova strategia di pendolarismo basato sull'uso più frequente del mezzo privato e dell'interscambio con quello pubblico.

L'importanza attribuita dai lavoratori al trasferimento quotidiano insieme con la disponibilità di stipendi elevati, soprattutto nel settore del terziario e correlati al costo della vita delle metropoli di destinazione, hanno in pratica generato la domanda e l'offerta di servizi sempre più qualificati anche nei trasporti per i pendolari. Basti osservare come la prima classe dei

<sup>7</sup> Gli annunci in lingua inglese che, a conclusione del viaggio su questi treni, ringraziano i passeggeri per la fiducia accordata alla Ferrovie dello stato e augurano una buona permanenza nella città di destinazione, segnano simbolicamente una *capatina* del pendolare nel mondo *dorato* degli *international businessmen*.

treni per pendolari risulti oggi frequentata quasi quanto la seconda, nonostante le differenze ancora piuttosto considerevoli del costo del biglietto.

Tabella 3.6. – Costo minimo e massimo dell'abbonamento mensile ferroviario andata e ritorno Piacenza-Milano nel 1999.

2a classe	110.000 lire
1a classe + supplemento Eurostar	260.000 lire

I fenomeni tra loro collegati della *dispersione* territoriale della popolazione pendolare e della *convergenza*, cioè della riduzione del tempo necessario per compiere il tragitto casa lavoro, sembrano aver raggiunto una soglia massima, nel senso che le dinamiche della mobilità pendolare difficilmente potranno prevedere ulteriori allontanamenti dal centro in corrispondenza dell'aumento della velocità dei mezzi o alla tipologia dei percorsi<sup>8</sup>. Pur tuttavia, esistono ancora margini di miglioramento dei servizi trasportistici e viabilistici sia di carattere privato che pubblico. Sul primo fronte, quello privato, si pensi, ad esempio, alla distribuzione ai dirigenti di imprese con sedi situate nei centri storici chiusi al traffico di *pass* speciali che permettano loro di raggiungere direttamente in auto un posteggio attiguo alla sede di lavoro, sul secondo, quello pubblico, si rimanda soprattutto alla predisposizione di nuovi nodi di interscambio o all'incremento, auspicabile, della frequenza e puntualità dei mezzi<sup>9</sup>. Un luogo esprime una capacità di attrarre e servire popolazione non solo in corrispondenza delle corse disponibili nei momenti di massima intensità di traffico ma anche rispetto alla distribuzione delle corse nell'arco della giornata. Ad esempio, come notano Parkes e Thrift [1980, 293], la distanza temporale in treno tra Leeds e Bristol è di circa cinque ore ma se l'ultimo dei quattro treni giornalieri viene perso, il successivo è quattordici ore dopo. Ne consegue che

<sup>8</sup> Il passaggio successivo sembra essere contrassegnato da una mobilità non tanto fisica quanto virtuale in termini di diffusione di forme di telelavoro e di *telecommuting* [de Lavergne 1985; Paolucci 1993] con quanto ne consegue a livello di profonda rielaborazione del palinsesto temporale da parte degli attori interessati dal fenomeno. In base ai dati della Teldet dell'Unione Europea, in Germania si contano a metà degli anni '90 circa 149.000 telelavoratori, in Francia 215.000, nel Regno unito 580.000, in Italia 97.000 e in Spagna 102.000.

<sup>9</sup> Nel nostro paese, secondo i dati Istat della *Indagine multiscopo sulle famiglie* e riportati sull'*Annuario statistico italiano* 1999, solo il 24,4% della popolazione dai 14 anni in su utilizza mezzi pubblici urbani per i propri spostamenti. Il 5,0% li utilizza quotidianamente, il 6,4% alcune volte la settimana, il 5,5% qualche volta al mese e il 7,5% qualche volta l'anno. L'utenza è piuttosto ristretta e questo dipende probabilmente dalla scarsa qualità del servizio, tanto che poco più della metà degli utenti nel 1998 si è dichiarata soddisfatta dei diversi aspetti del trasporto urbano. Più positivi sono, invece, risultati i giudizi nei confronti dei trasporti extraurbani su gomma e ferro.

il tempo per andare da una città all'altra non è più di cinque ore bensì di diciannove. Usando un termine tecnico si potrebbe dire che le città moderne dovrebbero maggiormente regolare le proprie *palpitazioni*: risultare cioè raggiungibili in tempi di viaggio e attesa relativamente contenuti e non soltanto nelle ore di punta [Forer 1978].

Esiste al riguardo un *terzo* aspetto meritevole di attenzione in relazione ai nuovi caratteri del pendolarismo. In seguito alla crescente trasformazione dei modelli di produzione e riproduzione delle società urbane ad economia avanzata e alla conseguente maggiore flessibilità e articolazione oraria delle attività lavorative anche gli orari di spostamento risultano maggiormente distribuiti nell'arco della giornata. Non sono pochi i pendolari che oggi scelgono orari anomali di partenza e rientro in corrispondenza di specifiche esigenze lavorative e familiari.

I due ipotetici profili che seguono illustrano la contrapposizione tra il modello classico di pendolare e quello emergente. Il primo presenta una caratterizzazione in senso *fordista*, il secondo risulta invece segnato da una più articolata segmentazione tanto professionale quanto spazio-temporale.

Tabella 3.7. – Confronto tra generazioni di pendolari.

---

<i>Rossi Mario (nato a Piacenza nel 1930, operaio)</i>
– ha viaggiato per 30 anni (1950-1980) da Piacenza a Milano in treno partendo alle 6:30 rientrando alle 18:00
<i>Rossi Luigi (figlio di Mario, nato a Piacenza nel 1956, informatico)</i>
– ha viaggiato per 6 anni (1974-1980) da Piacenza a Milano (università) partendo alle 8:30 rientrando alle 16:30
– ha viaggiato per 10 anni (1980-1990) da Piacenza a Milano in macchina partendo alle 8:00 rientrando alle 18:00
– ha viaggiato per 10 anni (1990-2000) da Piacenza a Bologna in treno partendo alle 9:30 rientrando alle 19:30
– lavora a casa (telelavoro) da 10 anni (2000-2010)

---

Come prevedibile il passaggio da una società di tipo *fordista* ad una *postfordista* ha dunque generato profondi cambiamenti anche nel modo di viaggiare e di consumare il tempo durante gli spostamenti. Siamo d'innanzi a trasformazioni evidenti che interessano quantomeno fasce consistenti di pendolari se non proprio la loro totalità.

La crescente segmentazione della popolazione dei pendolari si riflette sulle differenti scelte residenziali (più o meno forzate), sui tipi e tempi di lavoro, sulla lunghezza del viaggio, ecc. In particolare si possono individuare tre tipi di pendolari: a) coloro che sono stati costretti a prende-



Tabella 3.8. – Il pendolarismo nel periodo *fordista* e *postfordista*.

Periodo <i>fordista</i>	Periodo <i>postfordista</i>
Pendolari occupati nel settore industriale	Pendolari occupati nel settore terziario, dell'informatica e della tecnologia, del settore creativo
Professioni con orari di lavoro fissi	Professioni con orari di lavoro flessibili
Spostamento quotidiano	Possibilità di lavorare anche a casa in alcuni giorni
Attività di pendolarismo per tutto l'arco della vita lavorativa	Attività di pendolarismo per un periodo più o meno lungo
Destinazione unica dei viaggi	Destinazioni plurime dei viaggi
Utilizzo di mezzi pubblici	Utilizzo di mezzi privati o di interscambio
Scarsa qualità ed efficienza dei mezzi di trasporto (frequenza passaggi, tempi di percorrenza, riscaldamento, pulizia)	Qualità ed efficienza migliorata seppure non ottimale
Possibilità di leggere il giornale e di chiacchierare durante il tragitto	Possibilità di comunicazione a distanza e di lavoro durante il tragitto
Attività spazialmente circoscritte nel luogo di destinazione (principalmente all'interno della fabbrica)	Moltiplicazione delle attività di lavoro e consumo sul luogo di destinazione e dei luoghi collegati

re residenza all'esterno della città o nelle fasce periferiche in seguito ad un processo di *gentryfication* ma continuano a lavorare in centro o in altro quartiere, b) coloro che hanno deliberatamente scelto di trovare una localizzazione residenziale al di fuori dalla città alla ricerca di una migliore condizione abitativa e ambientale per sé stessi e la propria famiglia, c) coloro che sono nati in un comune nel quale non lavorano o studiano, ma che affrontano il viaggio pur di non rinunciare ai legami stretti e quotidiani che intrattengono con la comunità di appartenenza. È evidente che queste dimensioni incidono profondamente sui modelli di organizzazione familiare e lavorativa, sull'attaccamento ai luoghi delle persone, sulle pratiche di mobilità. Pendolare presenta aspetti negativi ma anche positivi. In particolare, una ricerca recentemente condotta sui pendolari di alcune città medie italiane [Nuvolati 2006a] e in cui venivano analizzati anche alcuni aspetti del benessere soggettivo sociale ed economico espresso dagli intervistati ha dimostrato che, tenendo sotto controllo una serie di variabili socio-demografiche, i tempi di percorrenza per recarsi al lavoro non sembravano incidere sulla qualità della vita. Se pendolare resta ancora un sacrificio, se non altro per la fatica fisica che si deve ogni giorno affrontare, è dunque probabilmente vero che spesso le convenienze compensano le scomodità.

Tabella 3.9. – Aspetti negativi e positivi legati al pendolarismo.

Aspetti Negativi	Aspetti positivi
Costi di viaggio	Alti stipendi nella città di destinazione e basso costo della vita nella città di provenienza
Tempi perduti per il viaggio	Attività svolte durante il viaggio (lavoro con il portatile, telefonate, lettura, relazioni con gli altri viaggiatori)
Identità e relazioni deboli con la comunità di appartenenza	Opportunità di cambiare contesto (meno provinciale) e di incontrare persone, opportunità lavorative e culturali
Esposizione alla criminalità Problemi di salute Problemi psicologici, stress	Aumento delle comunicazioni e delle fonti di informazione e conoscenza

Tabella 3.10. – Pendolari “molto” o “abbastanza soddisfatti” per una serie di concerns in base al tempo impiegato per recarsi al lavoro o allo studio in 9 città italiane\*, 2002.

Tempo viaggio (min.)	0-5 %	6-15 %	16-30 %	31-60 %	>60 %	variabile %	totale %
	(19.9)	(32.9)	(23.9)	(14.1)	(4.5)	(4.7)	(100.0)
Condizioni economiche	77.3	73.0	74.7	77.5	82.1	71.3	75.2
Salute	90.6	90.6	91.4	90.7	88.6	86.9	90.5
Relazioni familiari	95.7	96.0	96.2	94.2	95.3	93.7	95.6
Relazioni amicali	95.6	95.6	94.1	95.5	94.6	92.5	95.0
Sé stesso/a	92.3	92.5	90.2	92.4	92.3	93.2	91.9
Tempo libero	63.1	67.9	67.8	67.3	61.7	64.6	67.8

(\*) Alessandria, Asti, Rivoli, Monza, Sesto San Giovanni, Caserta, Torre del Greco, Cosenza, Rende.

Fonte: Cati – Università di Milano Bicocca e Università della Calabria, Miur-Cofin, *Qualità della vita nelle città medie*, 2001-2003.

L'evoluzione della condizione di pendolare non ha solamente modificato le traiettorie e le modalità di spostamento ma ha anche profondamente alterato i sistemi relazionali tra i soggetti. Un tempo, l'essere pendolare comportava la frequentazione assidua di un numero piuttosto ristretto di altri viaggiatori. Oggi è cresciuto il numero di pendolari ma, contemporaneamente, si sono ridotte le situazioni di conoscenza, scambio e comunicazione. Tale fenomeno è, peraltro, addebitabile anche alla scomparsa sui vagoni ferroviari dei vecchi scompartimenti che favorivano maggiormente le circostanze di intimità, reciprocità e complicità. Essi sono stati sostituiti da carrozze di tipo *open space* in cui l'esposizione continua al pubblico ten-

de ad inibire le condotte più spontanee. Da luogo di socializzazione oltre che mezzo di trasporto, il treno dei pendolari assolve ormai quasi esclusivamente alla seconda funzione. O meglio, il consumo del tempo durante gli spostamenti è sempre meno rivolto alla conversazione e allo scambio e sempre più impegnato in attività solitarie. Le forme di ritualismo, come, ad esempio, le partite a carte tra pendolari cui fa cenno Della Pergola [1995, 95-96], stanno ormai per scomparire rimpiazzate dall'utilizzo di strumentazioni tecnologicamente avanzate che consentono, piuttosto, forme di isolamento o di comunicazione con l'esterno.

I tempi di vita del pendolare, fondamentalmente cadenzati rispetto agli orari dei servizi di trasporto pubblico, sono fatti di brusche accelerazioni e lunghi momenti di attesa. In questi ultimi frangenti, rispetto a qualche decennio fa, diminuiscono le relazioni interpersonali tra passeggeri, mentre prevale un *uso quasi produttivo* del tempo contrassegnato da attività formative/lavorative: lo studio, la lettura del quotidiano, l'utilizzo del *computer* portatile, l'ascolto della musica o della lezione di inglese con il *walkman*. In particolare, l'uso del telefono cellulare, posseduto oggi da oltre l'82% delle famiglie italiane<sup>10</sup>, consente di prolungare il rapporto con i familiari o di anticipare quello con i colleghi di ufficio, inserendo il viaggio in un *continuum* di attività relazionali e lavorative che non conosce pause rilevanti. Il terrore dei tempi vuoti, improduttivi viene così scongiurato. La tecnologia assolve pienamente alla sue funzioni fondamentali di sfruttamento pieno del tempo, sia in termini di *time saving* sia di *time consuming* [Martinotti 1999b].

In sintesi, la vita *in comunità* del pendolare ambientata sui trasporti pubblici – il treno, in particolare – risulta ancora caratterizzata dalla ripetitività quotidiana e da una forma di riconoscibilità reciproca ma, sempre meno, da scambi di natura diretta, verbale. Il mutuo seppur involontario controllo tra pendolari – derivante dalla *routinarietà* dei viaggi e dalla relativa angustia del mezzo pubblico utilizzato più che da forme di comunicazione esplicita – da un lato, costituisce motivo di sicurezza ma, dall'altro, tende fortemente a limitare le emozioni, le novità.

In particolare, la scelta di isolamento di alcuni soggetti nella lettura o nell'utilizzo del *computer* portatile, non scaturisce solo o soltanto dalla ne-

<sup>10</sup> In base ai dati dell'Eurostat e dell'European ICT Observatory, gli italiani sono i primi in Europa per numero di telefoni cellulari. L'uso dei telefoni cellulari è cresciuto in media del 42% negli anni dal 1995 al 2003. Il successo della telefonia mobile è particolarmente rilevante nel nostro paese, dove ci sono in media 96,4 cellulari ogni 100 abitanti, per un totale di 55,9 milioni di contratti, e si viaggia ad un ritmo di crescita del 5,5% annuo. In testa alla classifica del numero di cellulari rispetto agli abitanti si trova il Lussemburgo, con il record di 120 contratti ogni 100 persone. Tanto in Italia quanto nell'Unione Europea, il boom dei cellulari si sta traducendo in un calo delle linee telefoniche fisse, che tra il 2002 e il 2003 sono diminuite in media dello 0,3% nell'UE-25 (in Italia -2%), e che sembrano destinate ad essere doppiate da quelle mobili nei prossimi anni. Sullo sfondo di queste tendenze si riproduce dunque il passaggio dalla stanzialità alla mobilità che caratterizza la società attuale.

cessità di leggere o lavorare, quanto dalla volontà di sottrarsi ad una situazione di *impasse* che vede una mancanza pressoché assoluta di aspettative e interesse nei confronti degli altri viaggiatori abituali. Come già osservato, il più recente diversificarsi delle condotte, degli orari e degli spostamenti rende la popolazione dei pendolari sempre meno compatta con la possibilità di una riduzione ulteriore dei legami all'interno della comunità<sup>11</sup>.

Il pendolare è inoltre impegnato in un processo continuo di razionalizzazione. La molteplicità delle soluzioni trasportistiche – in termini di percorsi, pedaggi, orari, posteggi e aree di interscambio – ma anche delle incertezze – dal punto di vista di scioperi, ritardi e cancellazioni – richiedono un continuo aggiornamento, quasi in tempo reale, sulle opportunità offerte e sui problemi, fisiologici o contingenti, relativi all'accesso e alla fruizione dei servizi. *The Commuter Register* è un opuscolo per i pendolari newyorchesi che non a caso presenta il seguente sottotitolo: *The Cost-Cutting Guide for Smart Commuters*. Applicando alcune categorie interpretative di Goffman descritte in *Relazioni in pubblico* [1981], si potrebbe dire che nel pendolare vi è una esigenza di oscillare tra lo stare in guardia e l'essere tranquilli. Ciò che conta è la capacità di reagire efficacemente ai segnali allarmanti con il minimo disturbo della *routine*. Per gli abitanti della metropoli il territorio è un contesto noto e familiare, regolato da norme specifiche ma che può venire esplorato con modalità meno stringenti: ad esempio, in un arco di tempo più esteso (settimanale anziché giornaliero, serale e notturno anziché diurno) o facendo ricorso a mezzi di trasporto differenti a seconda delle circostanze. Nel muoversi in città, all'abitante è concessa, in pratica, qualche possibilità in più di distrarsi, di improvvisare, di abbandonarsi ai ricordi del passato; mentre il pendolare, il *city user*, l'uomo d'affari, seppure a livelli differenti, non possono distrarsi. Ogni errore – perdere un treno o un aereo, smarrire un indirizzo, varcare zone *off-limits* – può determinare un drastico e problematico *iter* riorganizzativo della giornata di lavoro così come può generare situazioni di rischio imprevisto.

I tratti dell'individuo metropolitano, poco istintivo, descritti da Simmel trovano accentuazione nelle popolazioni urbane più mobili proprio in conseguenza di una loro condizione di provvisorietà, di passaggio nella città che da un lato favorisce l'anonimato, ma dall'altro richiede anche una maggiore capacità di distacco, autoconservazione, razionalizzazione e aggiornamento, pena il mancato adattamento ai ritmi vertiginosi della città e la possibile marginalità non tanto in senso socioeconomico quanto in chiave psicologica o in una deriva spazio-temporale. Il buffo e ingenuo *Marcovaldo* di Calvino [1963] è l'emblema dell'uomo che vive in città ma

<sup>11</sup> Naturalmente, le occasioni di incontro e di perpetuazione in chiave più intima delle relazioni originariamente cadenzate dai ritmi dei trasferimenti quotidiani non mancano come ci ricorda il film americano *Falling in Love* del 1984 del regista Ulu Grosbard, con Robert De Niro e Meryl Streep, storia d'amore tra due pendolari che lavorano a Manhattan.

non riesce a interpretarne e a seguirne le regole, fino a restarne comicamente ma, per certi versi, anche tragicamente vittima<sup>12</sup>. Vittima non tanto di altri personaggi più disincantati quanto di un sistema e di un modello di vita urbano che lascia sempre meno spazio all'improvvisazione, alla fantasia, alle *romanticherie* e richiede, invece, quote crescenti di informazione e concentrazione.

Per il pendolare il dividersi quotidiano tra due o più città significa, peraltro, adottare filiere comportamentali e d'atteggiamento distinte, ciascuna fondata su livelli di padronanza e confidenza con i contesti non facilmente confrontabili. In particolare, alla frattura che il pendolare vive tra luogo di origine e luogo di destinazione si accompagna una corrispondente divisione delle funzioni educatrici della città, per richiamare un termine mumfordiano<sup>13</sup>. La città di residenza è il luogo privilegiato per una educazione finalizzata al recupero di una identità storica che si intreccia con la biografia personale; mentre la città di destinazione, la grande città, è il contesto che meglio si presta per una educazione direttamente basata sulla pregnanza delle esperienze metropolitane. Resta una terza forma di educazione, quella di tipo morale, per la quale valgono principi di natura più universale e non riconducibili ad una entità urbana specifica.

Per gli abitanti la situazione è diversa. Le tre forme di educazione tendono a trovare unificazione. La città di residenza diventa il luogo della memoria e, contemporaneamente dell'esercizio giornaliero delle pratiche di sopravvivenza, della partecipazione civica.

### 3. Le associazioni di pendolari

Se l'individualismo crescente è una delle principali caratteristiche delle condotte di viaggio dei pendolari è però altrettanto vero che le situazioni più estreme di malessere negli ultimi tempi hanno determinato azioni di ribellione spontanee e solidali da parte dei viaggiatori se non la nascita di movimenti di veri e propri. Alcune manifestazioni, pur non presentando forme di lotte urbane vere e proprie, hanno spesso assunto caratteri di protesta violenta – soprattutto in termini di occupazione dei binari, mancata oblitterazione o sottomissione a visura del biglietto, scontro fisico con il personale ferroviario – in concomitanza con il susseguirsi di ritardi dei

<sup>12</sup> Molto divertente è, tra gli altri, il racconto *La fermata sbagliata* in cui il protagonista in una notte nebbiosa dopo una serie di errori commessi nel prendere un tram e nel seguire indicazioni di passanti si perde nella città e finisce involontariamente per salire su di un aereo destinato in India.

<sup>13</sup> Sulla attualità del pensiero di Mumford e, in particolare, sul rapporto tra le funzioni educatrici della città e le trasformazioni urbane postmoderne si veda il saggio di Amendola [1997a].

mezzi o la soppressione di alcune corse. I recenti episodi di sommossa dei viaggiatori contro il personale delle Ferrovie dello stato verificatisi in occasione del *black out* del nuovo sistema avanzato di smistamento dei treni alla stazione di Roma Termini, hanno evidenziato non solo la consistenza ma anche la relativa compattezza di quella che i *media* (“Corriere della sera” del 21 ottobre 1999 e Tg1 delle 20.00 dello stesso giorno) hanno chiamato, forse per la prima volta, la “popolazione dei pendolari”. In questa accezione, il termine rinvia ad un gruppo numeroso di persone, con caratteristiche socioeconomiche differenti, ma che condividono una stessa condizione di disagio negli spostamenti quotidiani con i mezzi pubblici e che, conseguentemente, in corrispondenza del verificarsi di situazioni che superano i limiti della sopportabilità o richiamano a responsabilità precise degli operatori, si dimostrano disponibili ad una partecipazione diretta a manifestazioni di reclamo, più o meno organizzate e violente.

La disponibilità alla protesta, anche nelle sue forme più eclatanti, deriva dalla centralità del tema della mobilità nella vita di molti individui e fa leva sulla quotidianità che segna le relazioni tra pendolari. Situazione che non si verifica, o presenta connotati diversi, per i movimenti che spesso vedono i partecipanti incrociarsi solo in occasione delle manifestazioni di piazza. Tant'è che più che di una popolazione indistinta di pendolari si potrebbe parlare di *famiglie* o gruppi di pendolari, distinguibili in base al luogo di origine; ad esempio, i bergamaschi, i bresciani, i piacentini che utilizzano tutti i giorni il treno per andare a lavorare a Milano e sono facilmente in grado di riconoscersi tra di loro. All'interno di questi gruppi è, nondimeno, possibile definire un *nocciolo duro* costituito da coloro che da più lungo tempo percorrono quella tratta<sup>14</sup> rispetto a pendolari di più recente *arruolamento* o che presentano condotte lavorative non caratterizzate da una pendolarità quotidiana.

Come detto, i legami che pendolari sviluppano, anche sotto il profilo della complicità nella fase partecipativa, tendono oggi ad allentarsi, in conseguenza della crescente diversificazione delle loro condotte di viaggio, delle pratiche e direzioni di spostamento. Resta il fatto che i legami di solidarietà possono venire facilmente rinsaldati in corrispondenza di episodi particolarmente gravi di disfunzione pubblica, come nel caso citato di Roma. In molte città i pendolari, per meglio rivendicare i propri diritti, hanno fondato associazioni permanenti che interagiscono in chiave negoziale, spesso conflittuale, con le amministrazioni locali e le Ferrovie dello stato per la soluzione delle questioni cruciali. L'intervista aperta ai rappresentanti della Associazione pendolari di Piacenza (quadro 3.3.) pone in luce problematiche probabilmente comuni a molte altre realtà di

<sup>14</sup> È, peraltro, probabile che questi pendolari assumano la *leadership* nel caso delle situazioni di protesta.

## Quadro 3.3.

Sintesi dell'intervista aperta con i rappresentanti della  
Associazione pendolari di Piacenza  
13 marzo 2000, h: 21:00

L'Associazione pendolari di Piacenza, che esiste come Comitato pendolari dal 1992, è diventata ufficialmente associazione nel 1994 e dal 1999 divide con l'Associazione consumatori un posto nel consiglio della Camera di commercio di Piacenza. L'organizzazione conta su circa 10 persone che si ritrovano abitualmente, 1 o 2 volte alla settimana, nelle stanze concesse dal Comune di Piacenza in un edificio adiacente alla stazione ferroviaria. Gli iscritti regolari sono circa 400, ma in occasione di azioni di protesta o raccolta di firme risultano facilmente coinvolgibili circa 2.000 persone, numero consistente se si considera che l'ammontare complessivo di pendolari piacentini si aggira in media sulle 7-8.000 unità. Gli interlocutori attuali della Associazione sono la Provincia e il Comune di Piacenza, le Ferrovie dello stato: in futuro lo saranno anche le Regioni Emilia Romagna e Lombardia, visto il ruolo preminente che spetterà alla Regioni italiane nell'organizzazione dei trasporti locali. Numerosi sono stati i risultati conseguiti dall'Associazione in questi anni in corrispondenza delle molte richieste inoltrate agli organi competenti, della partecipazione a riunioni, dell'organizzazione di manifestazioni di protesta. Tra questi occorre ricordare: l'aggiunta di alcuni vagoni a treni mattutini particolarmente affollati, il mantenimento per alcuni treni delle fermate a Milano Lambrate in modo da favorire i numerosi studenti piacentini del Politecnico di Milano, la programmazione di treni in alcune fasce orarie fino a qualche tempo fa deserte, la possibilità di un abbonamento speciale treno-autobus a costo ridotto per i pendolari piacentini che arrivano in stazione con il mezzo pubblico, l'ampliamento del posteggio auto in prossimità della stazione, il completamento in tempi più rapidi di quelli previsti dei lavori di ripristino della viabilità stradale sul ponte del fiume Po. L'Associazione in questi anni, da un lato, ha appoggiato atti di forza – ad esempio, l'occupazione dei binari – ma, dall'altro, ha anche rappresentato il canale ufficiale per la difesa pacifica degli interessi dei pendolari. In altre città del Nord Italia come Bergamo e Brescia le manifestazioni dei pendolari hanno assunto caratteri di maggiore violenza anche per la mancanza di associazioni capaci di negoziare gli interessi dei viaggiatori. In realtà il comportamento di protesta dei pendolari nelle sue forme più o meno eclatanti non è facilmente prevedibile e controllabile, ma dipende da fattori contingenti: il susseguirsi di disfunzioni gravi e non più supportabili nel sistema dei trasporti locali, la presenza inibitrice di polizia ferroviaria nelle stazioni, il livello di conoscenza reciproca tra pendolari, l'esistenza di soggetti *carismatici* in grado di guidare il gruppo nelle circostanze occasionali di protesta.

Nonostante i successi dell'Associazione, sono ancora oggi facilmente individuabili molteplici inefficienze nel sistema dei trasporti che interessano la città di Piacenza. Molto spesso gli accordi presi tra Comune e Ferrovie dello stato su indicazione e stimolo dell'Associazione sono poi stati disattesi. Anche la partecipazione dei pendolari alle attività dell'Associazione sembra in crisi in corrispondenza di scelte e pratiche di mobilità da parte dei pendolari che vanno sempre più in direzione di soluzioni individualiste – uso del mezzo privato o di un mezzo pubblico più costoso e veloce – anziché verso la presa di coscienza e la protesta collettiva per un miglioramento complessivo della rete trasportistica. Lo *scontro*, di fatto, non è, dunque, più o soltanto tra pendolari e Ferrovie dello stato. La mancata o ridotta coesione tra i viaggiatori pendolari, la moltiplicazione delle condotte e delle opportunità di trasporto sembrano costituire oggi temi di riflessione importante per l'Associazione impegnata a difendere i diritti dei più deboli, cioè di coloro che non possono optare per soluzioni alternative. Proprio perché in diminuzione, i pendolari classici hanno la necessità di vedere inalterata l'attenzione nei confronti dei loro bisogni spesso in contrapposizione con quelli dei nuovi pendolari, cioè individui che possono permettersi strategie di lavoro e trasferimento più articolate, flessibili e dispendiose sotto il profilo economico. In pratica va contrastata la tendenza a far pagare di più, dunque, a scremare l'utenza, per servizi la cui qualità – quantomeno in termini di puntualità e decoro dei mezzi – dovrebbe in realtà venire garantita a tutti.

Una notazione particolare per concludere. L'Associazione dei pendolari rappresenta oggi gli interessi di un numero consistente di individui legati dalle medesime necessità sotto profilo della mobilità. Sono in media persone con un livello piuttosto elevato di istruzione e informazione, che in prevalenza lavorano nel terziario, liberi professionisti o che occupano anche posizioni importanti all'interno delle imprese di appartenenza. Si tratta, pertanto, di un gruppo consistente di piacentini che, soprattutto in occasione delle tornate elettorali, vengono *corteggiati* da diversi schieramenti politici locali i quali promettono in cambio del voto consistenti miglioramenti nei trasporti. Non si contano, peraltro, i personaggi politici che hanno fatto o fanno a tutt'oggi direttamente parte della schiera dei pendolari. L'Associazione ha, comunque, dimostrato nel tempo di saper assumere posizioni sufficientemente equidistanti rispetto alle varie proposte di alleanza. È però altrettanto evidente che il peso attribuito al tema dei collegamenti con le altre città nell'ambito dei vari programmi elettorali, può e potrà avere in futuro un valore sempre più grande nell'orientare le scelte politiche personali dei pendolari e delle loro famiglie.

pendolari del nostro paese. Nel testo successivo (quadro 3.4.) viene altresì riportato un comunicato radiofonico trasmesso da Radio Inn di Piacenza in corrispondenza di una delle fasi fondamentali della crescita della



## Quadro 3.4.

Comunicato radiofonico di Radio Inn di Piacenza

Data: 19/07/97 11:52

Titolo: nuova sede e treni puntuali per i pendolari

Associazione dei pendolari e Ferrovie dello stato controlleranno insieme i treni destinati ai quasi diecimila piacentini che ogni giorno escono dalla città per recarsi al lavoro a Milano, Parma, Pavia e Cremona. Ritardi, convogli brulicanti di studenti e professionisti, carrozze non pulite, abbonamenti poco funzionali, verranno registrati da un gruppo di lavoro congiunto che da settembre si incontrerà periodicamente. È uno dei risultati più significativi raggiunti nell'incontro di ieri fra dirigenti romani e lombardi delle Ferrovie, Comune di Piacenza e rappresentanti dei pendolari. La riunione si è tenuta nella sede dell'associazione inaugurata nei locali della ex squadra rialzo, al primo piano di una palazzina vicina all'uscita del nuovo parcheggio coperto per le biciclette. I convogli destinati al traffico pendolare avranno una particolare gestione operativa e la precedenza quasi assoluta sugli altri treni, in particolare su quelli a lunga percorrenza, in due fasce di un'ora l'una individuate ad inizio e fine giornata. L'incontro di ieri mattina si è reso necessario dopo l'entrata in vigore dell'orario estivo. Il nuovo tabellone orario mostra intanto ulteriori peggioramenti in termini di ritardi aumentati, anche fino a 120-150 minuti. In vista del prossimo orario invernale viene chiesto alle Ferrovie la riduzione del numero dei treni a lunga percorrenza nelle fasce orarie dei treni pendolari sulle tratte Piacenza-Milano e Piacenza-Parma che sono intasate rendendo impossibile arrivare nel capoluogo lombardo nei 50 minuti previsti dal protocollo d'intesa Necci-Vaciago del 1995. Si chiede poi di ottimizzare i treni locali "gemelli" che viaggiano a pochissima distanza effettuando le stesse fermate. Più treni *intercity* dovranno fermare a Piacenza. La necessità si avverte soprattutto in direzione Parma. Occorrono anche più carrozze sui treni da Milano il venerdì sera dove è quasi impossibile trovare posto. Un'altra questione irrisolta è quella del secondo sottopassaggio della stazione di Piacenza, iniziato ma mai concluso nonostante le Ferrovie, in un pubblico incontro del 5 febbraio '96, avessero garantito la fine dei lavori entro lo scorso anno. Il quaderno delle lamentele prosegue con la disparità di trattamento tra i pendolari piacentini e il resto di quelli emiliani. Causa le differenti regole della Regione Lombardia chi fa l'abbonamento mensile verso Milano inizia a pagare dal primo giorno del mese. Verso Parma invece l'abbonamento decorre dal giorno scelto dal viaggiatore. Dall'altra parte, in Lombardia è possibile fare abbonamenti settimanali. In Emilia non sono previsti.

Associazione e cioè l'inaugurazione della nuova sede e l'accordo con le Ferrovie dello stato per un monitoraggio sulla qualità dei servizi. Va segnalato che nel nostro paese i *media* locali stanno dando sempre più spazio alle informazioni sui pendolari – e, più in generale, sui trasporti – a testimonianza di come le problematiche di questa natura abbiano assunto una notevole rilevanza nel determinare lo sviluppo e la qualità della vita delle città, soprattutto quelle di provincia. Da entrambi i testi qui riportati si desume, inoltre, come negli ultimi anni i movimenti spontanei dei pendolari abbiano assunto caratteri sempre più *istituzionalizzati* al fine di dare più continuità e ufficialità alla propria azione. Sebbene, anche a sostegno di quanto afferma Martinotti [1993, 139–140], lo sviluppo in chiave organizzativa dei movimenti dei pendolari non indichi necessariamente una presa di coscienza di classe in senso stretto, sembra però evidente come questa popolazione, tra quelle che transitano in città, presenti i caratteri di maggiore compattezza e capacità di azione concertata, quantomeno a livello locale. E questo nonostante il manifestarsi di condotte individualiste che stanno trovando forma in corrispondenza dell'ampliarsi della gamma di offerta di trasporto pubblico e privato.

Le nuove aggregazioni sociali, sempre più fluide e sempre più fondate su *issues* specifici, tendono dunque a configurare il moltiplicarsi di microconflitti a forte caratterizzazione localista. Spesso, la contesa non è più funzionale ad un generico riscatto dei gruppi socioeconomicamente più deboli, ma è tra fazioni di pari forza che si distinguono quasi esclusivamente in chiave territoriale. È molto probabile, ad esempio, che gli interessi dei pendolari di Lodi non collimino con quelli di Piacenza in relazione alle richieste di treni e di fermate sulla linea ferroviaria Bologna-Milano.

Nel nostro paese, alcune associazioni pendolari risultano ancora caratterizzate da una geometria altamente variabile, mentre altre stanno assumendo contorni organizzativi sempre più stabili. Quasi tutte però tendono nelle loro azioni a coinvolgere e a responsabilizzare le pubbliche amministrazioni locali (i sindaci, in particolare) per assumere più forza e *protezione* istituzionale nelle *arene* partecipative e decisionali a livello regionale e nazionale. Nella maggior parte dei casi la letteratura sociologica afferente al tema della *governance* si è occupata di problematiche e conflitti ambientali con particolare attenzione agli aspetti Nimby (*Not in my backyard*) della partecipazione, mentre ancora modesta sembra l'attenzione nei confronti di questi nuovi comitati che nascono spontaneamente in corrispondenza del manifestarsi di gravi disfunzioni nel sistema dei trasporti pubblici. La gravità della situazione è peraltro testimoniata dal crescente spazio che i *media*, soprattutto la stampa, dedicano a queste problematiche. Se fino ad oggi le forme di protesta avevano assunto caratteri estemporanei, va ricordato che il 26 novembre 2005 è stato firmato il Patto di Voghera riguardante le associazioni di consumatori, utenti e pendolari di Lombardia, Emilia, Piemonte e Liguria, contro il cambio dell'orario ferroviario e i di-

Tabella 3.11. – Elenco delle associazioni pendolari, Italia, 2005.

- 
- Coordinamento viaggiatori trasporto locale di Alpignano
  - Comitato pendolari Milano-Pavia-Voghera-Tortona e Milano-Pavia-Stradella
  - Pendolari della Salerno-Sarno
  - Pendolari Bologna-Venezia
  - Comitato pendolari Chioggia
  - Comitato pendolari biellesi
  - Pendolari Rosta
  - Associazione pendolari Piacenza
  - Associazione utenti ferrovia Chiasso-Ivrea-Aosta
  - Comitato pendolari della linea Milano-Lecco
  - Comitato “un treno per Schio”
  - Comitato dei pendolari di Messina-Catania-Siracusa
  - Comitato spontaneo pendolari Torino-Milano
  - Coordinamento pendolari linea Torino-Torre Pellice
  - Associazione pendolari novesi
  - Comitato pendolari bergamaschi
  - Coordinamento pendolari del Levante ligure
  - Associazione pendolari Domodossola-Milano
  - Comitato pendolari ternani
  - Comitato pendolari litoranea Roma Nord
  - Abbonati intercitty Genova-Milano
  - Comitato pendolari Alta Val Susa
  - Pendolari di Bra e Alba
  - Associazione pendolari Roma-Cassino
  - Coordinamento delle associazioni dei consumatori e dei comitati dei pendolari ferroviari lombardi
  - Associazione pendolari dell’Acquese
- 

Fonte: <<http://www.arpnet.it/trasploc/movim.htm>>.

sagi conseguenti e con l’intento di coordinare e rafforzare l’incisività della protesta nelle varie tratte ferroviarie. Questa è stata forse la prima occasione in cui associazioni di diverse città hanno trovato un accordo comune sulle strategie da adottare. Il volume di pendolari e le relative associazioni sono particolarmente concentrate nel settentrione del nostro paese, ma anche al Sud e Centro Italia stanno ultimamente nascendo nuovi comitati a dimostrazione di come la questione dei trasporti risulti cruciale in tutti i contesti caratterizzati da livelli crescenti di mobilità.

Le questioni legate ai trasporti e alla mobilità tendono a riguardare non soltanto i bisogni di collettività metropolitane ma anche di gruppi di popolazione sempre più sparsi sul territorio a livello abitativo ma che non hanno rinunciato a convergere quotidianamente sulla grande città per motivi di lavoro o studio. Se ancora non è possibile affermare che la mobilità costituisce *la* problematica fondamentale delle società contemporanee, possiamo però con certezza sostenere che rappresenta uno dei nodi cruciali, attorno al quale prende forma la qualità della vita delle persone, costituisce un ambito di crescente partecipazione e, non ultimo, occupa uno spazio

importante nei manifesti elettorali dei vari schieramenti politici. Non a caso, come sopra rilevato, le pubbliche amministrazioni locali sono sempre più spesso chiamate in causa dai vari comitati di pendolari nei processi di conflitto e negoziazione con gli enti fornitori dei servizi.

#### 4. La mobilità zigzagante dei city users

Diverse sono le motivazioni che spingono i *city users* a recarsi nella grande città. Si va dallo *shopping* alle visite mediche specialistiche, dall'espletamento di pratiche burocratiche alla frequentazione di *night* e discoteche, solo per fare alcuni esempi<sup>15</sup>. La tabella che segue pone in evidenza come a Milano e *hinterland* poco più del 40% degli spostamenti sia legato a motivazioni di carattere lavorativo o di studio a testimonianza del crescente diversificarsi delle forme di mobilità, soprattutto in ragione dell'aumento e della redistribuzione territoriale delle attività di consumo e svago.

Tabella 3.12. – Motivazioni primarie degli spostamenti per luogo di residenza, Milano e *hinterland*, 1995.

	Milano (%)	<i>hinterland</i> (%)
Lavoro	37	36
Studio	6	5
Consegne	2	2
Acquisti, commissioni	16	17
Accompagnamento persone	6	9
Visite	10	9
Svago	10	11
Visite mediche	5	4
Altro	7	6
Totale	100	100

Fonte: Comune di Milano – Atm, *La mobilità delle persone nell'area milanese*, 1997.

Rispetto ai pendolari, i *city users*, generalmente, fanno un ricorso maggiore al mezzo privato e, dunque, presentano una maggiore libertà d'azione. Per loro gli orari sono meno vincolanti e le traiettorie più zigzaganti. Come rileva Jones [1990, 124], l'uso crescente del mezzo privato per recarsi al lavoro, a fare la spesa, al cinema ha prodotto un modello più complicato

<sup>15</sup> Per non parlare dei turisti che però meritano un commento a parte vista l'amplicissima articolazione delle loro pratiche e dei loro interessi.

degli spostamenti, con un maggiore flusso di rientro e trasferimenti collaterali che tengono legata la città in espansione secondo un modello più ampio e regionale del vecchio ritmo pendolare dall'abitazione al centro e viceversa. Anche per l'Italia molti dati segnalano un ricorso maggiore all'automobile per chi si muove nell'area metropolitana rispetto a chi vive e lavora nel comune centrale. Questo vale in misura maggiore per le attività extralavorative – svago e acquisti in particolare – rispetto alle quali più ridotto risulta il ricorso al mezzo pubblico, come mostra la tabella che segue sempre relativa al caso milanese.

Tabella 3.13. – Spostamenti con mezzo pubblico per motivazioni e per luogo di residenza, Milano e *hinterland*, 1995.

	Milano (%)	<i>hinterland</i> (%)
Lavoro	34	15
Studio	70	54
Consegne	30	11
Acquisti, commissioni	49	13
Accompagnamento persone	17	3
Visite	43	15
Svago	37	8
Visite mediche	55	21
Altro	43	16

Fonte: Comune di Milano – Atm, *La mobilità delle persone nell'area milanese*, 1997.

Tali tendenze sono, naturalmente, giustificate tanto dalla più ridotta capillarità della rete trasportistica pubblica nelle aree extraurbane, quanto dalla intensità più elevata di traffico nei centri metropolitani. Da qui la necessità per molte persone provenienti dall'*hinterland* di far ricorso a soluzioni miste mentre per i residenti è spesso più comodo servirsi esclusivamente dei mezzi pubblici. Alcune indagini condotte su campioni di pendolari e *city users* dell'area metropolitana milanese negli anni '80 mostravano, ad esempio, la grande disponibilità dei viaggiatori provenienti dall'*hinterland* all'utilizzo delle aree di interscambio: cioè posteggi per le automobili in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici da utilizzare per proseguire il viaggio verso il centro città. La disponibilità era inoltre proporzionale al livello occupazionale passando dal 71,1% degli operai al 75,8% degli impiegati, fino al 76,3% dei dirigenti a dimostrazione che il traffico costituisce un problema generalizzato con scarse alternative anche per chi dispone di più ampie possibilità economiche [Nuvolati 1989, 181-182].

Ancor più che nel caso dei pendolari, i *city users* non solo diversificano le traiettorie e gli orari degli spostamenti verso e all'interno della città di destinazione, ma si spostano anche verso unità urbane differenti. In un

sistema urbano fortemente *policefalico* come quello italiano, la presenza di numerose città di dimensioni medio grandi dotate di una gamma pressoché completa di servizi incide non poco nel determinare una distribuzione territoriale più diffusa della offerta di beni e, quindi, nel favorire una moltiplicazione delle traiettorie di mobilità secondo la tipologia dei bisogni.

Se, infatti, i dati raccolti in occasione della seconda *Indagine sociale lombarda* dell'Irer [Cremaschi 1997] mostrano come gli abitanti di Milano tendano prevalentemente a sviluppare all'interno del proprio quartiere o, comunque del comune, la maggior parte delle proprie attività, coloro che vivono nelle città medie o nei centri minori presentano viceversa una mobilità non trascurabile anche in direzione di altri centri. La tendenza vale soprattutto per gli acquisti importanti mentre le visite a parenti e ad amici trovano forte contestualizzazione nell'area locale soprattutto nei comuni minori. "In generale, infatti, la rete delle relazioni è più stretta in ambienti piccoli, dove la probabilità di incontro e di sovrapposizione tra i vicini e gli amici/parenti è più elevata" [Cremaschi 1997, 161]. Ma la propensione ad uscire dall'area locale non si differenzia soltanto rispetto al tipo di attività. Dipende anche da fattori di stratificazione. Sono soprattutto i giovani e coloro che sono in possesso di titolo di studio elevato a prediligere gli spostamenti ed i consumi urbani. Infine, un più marcato orientamento all'uscita dall'area locale è espresso anche dalle *élite urbane* residenti nei capoluoghi lombardi e dai *single metropolitani* milanesi che in base alla classificazione adottata da Cremaschi corrispondono, nel primo caso, a famiglie di status particolarmente elevato con una socialità che trascende i confini dell'area locale e, nel secondo, a soggetti di classe media che presentano una condizione abitativa transitoria. Sono, dunque, questi i gruppi di popolazione che per stili di vita, valori condivisi e livelli di mobilità, possono più facilmente confluire nella categoria dei *city users*, mentre quelli che vedono la presenza di anziani mostrano una stanzialità assai più consistente, dettata tanto dalla scarsità di risorse economiche e fisiche personali quanto da una maggiore confidenza/conoscenza del territorio di appartenenza, dunque da un più elevato senso di sicurezza.

Le città offrono ai visitatori-consumatori non solo beni e servizi ma anche l'anonimato che consente alle persone stesse di optare per scelte e condotte di vita ai margini, se non oltre, la legalità<sup>16</sup>. La mappa della mobilità notturna è nettamente diversa da quella diurna e non necessariamente vede la concentrazione della popolazione nei luoghi di vita e consumo del centro illuminato, bensì anche nelle periferie più buie e squallide. Mentre nel caso del pendolare, come già osservato, la città vie-

<sup>16</sup> L'anonimato nella grande metropoli seppur molto elevato non è mai assoluto perché molti *city users* provengono dalla stessa città. Spesso il ritrovare un concittadino nella metropoli costituisce motivo di piacere e sicurezza, ma può anche rappresentare un'occasione di controllo reciproco e, dunque, di limitazione di libertà.

Tabella 3.14. – Attività svolte dalla popolazione lombarda per caratteristiche socio-demografiche, Lombardia, 1997.

	Passeggiate (%)	Cinema teatro (%)	Chiesa (%)	Visite parenti amici (%)	Acquisti uso corrente (%)	Acquisti Importanti (%)
Luoghi di svolgimento delle attività per dimensione dei comuni di residenza						
<i>Milano</i>						
Sotto casa	14,6	2,3	--	10,7	24,9	11,1
In quartiere	17,3	8,9	37,7	23,3	54,4	13,9
Altri quartieri	13,5	12,8	2,8	46,6	16,2	39,3
In centro	38,8	50,0	20,3	2,2	4,0	24,1
Altre città	4,6	3,4	0,5	9,6	--	8,0
Altrove	--	--	0,5	4,2	0,3	3,0
Non svolge	11,3	22,7	38,3	3,4	0,3	0,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Città &gt; 30.000 abitanti</i>						
Sotto casa	1,6	1,8	9,0	0,8	12,7	1,7
In quartiere	14,3	11,4	43,3	25,6	54,5	11,0
Altri quartieri	2,0	3,5	5,8	39,3	10,3	20,4
In centro	58,1	40,8	8,6	11,2	16,8	43,7
Altre città	4,4	4,4	0,2	3,5	--	4,3
Altrove	2,5	0,5	1,6	16,0	3,8	16,1
Non svolge	17,1	37,5	31,5	3,7	1,9	2,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Città &lt; 30.000 abitanti</i>						
Sotto casa	0,4	--	7,4	1,6	3,4	0,2
In quartiere	38,6	6,1	67,6	55,7	69,1	20,5
Altri quartieri	14,6	9,4	2,7	25,7	14,7	37,7
In centro	21,9	16,9	2,3	4,3	5,5	23,0
Altre città	3,4	7,5	0,4	2,5	3,2	6,2
Altrove	3,0	3,3	--	6,7	1,5	10,7
Non svolge	18,0	56,8	19,7	3,6	2,6	1,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Attività svolte fuori dall'area locale (cioè fuori dal quartiere o paese) per età e istruzione						
<i>Età</i>						
Fino a 34 anni	69,0	66,7	15,1	67,2	35,7	86,0
35-44 anni	57,6	53,9	11,3	61,3	27,4	81,7
45-54 anni	53,6	45,2	16,8	53,4	22,4	79,6
55 anni e oltre	45,2	33,4	16,3	47,8	19,6	70,5
<i>Istruzione</i>						
Elementare	41,9	25,3	12,2	45,5	22,0	72,6
Media	55,9	46,8	16,2	55,4	26,9	78,4
Superiore	62,8	64,5	14,6	64,5	28,0	83,6
Laurea	74,2	75,9	18,1	70,6	28,9	86,7
Numero di attività svolte fuori dall'area locale (cioè fuori dal quartiere o paese) per tipologia socio territoriale						
	1	2	3	4	5	6
Ceti medi diffusi	17,9	12,3	21,2	28,5	10,6	2,2
Urbano nucleari	16,5	15,7	16,1	21,9	18,2	4,5
Élite urbana	9,6	19,3	19,9	28,9	12,7	5,4
Single metropolit.	10,2	14,8	22,7	21,0	18,2	5,1
Autonomi dispersi	20,1	23,9	16,8	19,6	8,2	4,3
Cintura in pensione	18,3	16,5	20,7	14,0	2,4	2,4
Hinterland operaio	20,3	21,3	19,8	15,3	7,9	2,0
Periferiche estese	24,5	23,1	17,5	9,8	9,1	2,1

Fonte: Cremaschi [1997].

ne vissuta in modo *routinario* e limitando al minimo le situazioni di rischio, nel caso del *city user* l'esperienza urbana presenta, pertanto, anche i caratteri dell'avventura e dell'imprevisto ricercato o quantomeno atteso. Come osserva Pucci [1996] riprendendo Augè [1993], queste circostanze possono trovare ambientazione anche nei più banali e frequentati *non luoghi* (aeroporti, stazioni, centri commerciali, ecc.) caratterizzati da un alto livello di anonimato e nello stesso tempo da una maggiore possibilità di incontri fortuiti [Mela 1996, 234]. Ma, in generale, è la sporadicità e straordinarietà del viaggio a creare le maggiori aspettative di straordinarietà. "La grande città, con i suoi locali notturni, con i suoi negozi di novità e occasioni, con i suoi luoghi di divertimento, con i vizi e i delitti della sua malavita e con gli incidenti, le rapine e gli omicidi che minacciano la vita e la proprietà, è divenuta la ragione in cui l'avventura, il pericolo, l'eccitazione e il brivido raggiungono le punte estreme" [Burgess in Rauty 1995, 70].

In sintesi, i *city users* che quotidianamente invadono la città non costituiscono una massa uniforme. Né essi si differenziano esclusivamente in base alla motivazione del viaggio in città. Piuttosto, al loro interno è possibile osservare pratiche comportamentali distinte in base al luogo di residenza, ai modelli culturali, alle caratteristiche socioeconomiche, alle fasce di età. Nonostante queste diversità, va comunque sottolineato che molte delle condotte urbane dei *city users* risultano ancora oggi geograficamente ancorate a circuiti consumistici più o meno identificabili e concorrono alla determinazione di mappe basate su quelli che gli urbanisti definiscono con il termine di *cronotopi*: cioè di luoghi caratterizzati da una particolare densità non solo spaziale ma anche temporale degli utenti. È, peraltro, attraverso una analisi dei vari tipi di consumatori urbani e dei vari *poli attrattori* (quartieri commerciali, *shopping malls*, centri culturali, sportivi, di svago e convegnistici, zone fieristiche, musei e aree espositive, ecc.) che oggi si può tentare di stimare il volume potenziale degli affari riconducibili ad attività permanenti o ad iniziative temporanee e, nello stesso tempo, valutare l'adeguatezza della rete dei servizi di accoglienza offerti, come nel caso del turismo congressuale [Irer 1999].

Per dovere di completezza è, infine, necessario fare riferimento a due altre specifiche popolazioni che oggi frequentano e consumano la città: i turisti e gli *studenti in affitto*. Si tratta di gruppi che pur presentando un numero limitato di affinità sono comunque entrambi riconducibili alla categoria più generale dei *city users*.

I turisti – da anni al centro di un numero considerevole di studi che non è certo il caso di sintetizzare in questo testo – costituiscono una specie a parte rispetto ai *city users* classici sopra descritti perché, di fatto, trascorrono periodi più lunghi nella città visitata di quanto non facciano coloro che vi si recano in giornata solo per fare *shopping* o per una cena con gli amici. Solitamente, realizzano una gamma più completa di attività: vi-



sitano musei, consumano pasti, fanno compere, passeggiano, pernottano; provengono, infine, da luoghi più lontani<sup>17</sup>. Oggi il turismo presenta una crescente diversificazione delle sue forme: dal turismo religioso a quello sessuale, da quello congressuale a quello sportivo dei *football fans*. Non esiste attività della vita quotidiana che non sia riproponibile a livello turistico. Studiare, lavorare, curarsi, pregare sono attività che si possono incrociare con la frequentazione di luoghi ameni e magici e non richiedono null'altro che un trasferimento, più o meno itinerante, ed una organizzazione, più o meno formale, in loco. Anche il rischio di devianza è contemplato nella esperienza turistica e quasi istituzionalizzato. Il *red light district* di Amsterdam invaso da frotte di turisti o la cittadella recintata di Christiania a Copenaghen dove è possibile visitare la comunità *hippy* e acquistare droghe leggere – ma anche comprare *souvenir* e pranzare nel ristorante che offre una cucina nordica di livello medio-alto – rappresentano solo alcuni dei molti esempi di esperienze turistiche finalizzate ad esaudire emozioni sufficientemente forti pur in circostanze tendenzialmente controllabili. Il turismo non solo è diventato di massa, ma si è *destagionalizzato*, si è articolato in modo da rispondere ad una domanda sempre più variegata espressa da gruppi di soggetti differenziati per cicli, stili di vita e livelli di reddito, disposti a muoversi in più periodi dell'anno. Un riferimento d'obbligo va alla popolazione anziana abbinata che è solita trascorrere alcuni mesi invernali in riviera.

Un altro tipo particolare di *city users* è, infine, costituito dagli studenti fuori sede. Questi *studenti in affitto*, come sono stati poi definiti, costituiscono una categoria specifica di popolazione che l'Istat nel *Rapporto annuale* del 1998 calcola in circa 540 mila unità. Per condotte di vita e pratiche di spostamento essi non corrispondono né ai pendolari (anche se molti degli studenti rientrano nei fine settimana) né, tantomeno, ai classici *city users* o ai turisti o agli uomini d'affari di passaggio nella città in quanto la loro permanenza in città è assai più estesa e continua nel tempo e nello spazio.

Nell'ambito della attività seminariale svolta per il corso di sociologia urbana presso il Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano 1999-2000, è stato chiesto ad alcuni studenti frequentanti di somministrare un questionario con domande aperte a studenti residenti in altre città ma attualmente domiciliati a Milano per meglio seguire i corsi universitari. L'obiettivo era quello di coglierne le caratteristiche, i com-

<sup>17</sup> Anche se occorre riconoscere che i caratteri del turismo si stanno modificando in direzione di quello che viene definito un turismo *mordi e fuggi*, per molti versi simile alla frequentazione estemporanea e veloce della città tipica dei *city users* precedentemente descritti. Una conseguenza di questo fenomeno è la conflittualità crescente tra gli abitanti ed i turisti di massa. Molti di questi ultimi, infatti, invadono la città limitando spesso al massimo le spese e, quindi, non generando quell'indotto economico che andrebbe a compensare i disagi, soprattutto ambientali, procurati alla popolazione residente.

portamenti e le aspettative anche in termini di reale capacità di sfruttamento e adattamento al contesto metropolitano. I risultati delle interviste hanno mostrato con chiarezza come l'età giovanile, dunque, il desiderio di "vivere la città" e di "incontrare persone", accompagnata però dalla scarsa disponibilità di denaro, renda elevate tanto le aspettative quanto l'attenzione al risparmio nei confronti del ventaglio dei servizi offerti dalla città. Molti non dispongono dell'auto a Milano e, di conseguenza, utilizzano i mezzi pubblici anche nelle ore notturne, lamentandosi per la mancanza o bassa frequenza di passaggio dei mezzi; altri osservano che i luoghi di ritrovo, spettacolo e cultura per i giovani sono numerosi ma pochi a buon prezzo.

Gli studenti sono consapevoli tanto dei limiti e dei rischi quanto delle potenzialità insiti nel vivere nella grande città ma solo alcuni di loro si dicono disposti a trasferirsi definitivamente a Milano dopo gli studi, anche se l'esperienza metropolitana sembra essere vissuta in senso positivo soprattutto in termini di autonomia, possibilità di nuove amicizie, maturazione personale, ecc.. Un ultimo ma interessante aspetto riguarda le capacità dei giovani di *tarare* la propria esistenza rispetto ad ambienti e circostanze di carattere economico, sociale e culturale altamente differenziati come a volte si dimostrano il luogo di provenienza-residenza e quello di attuale domiciliazione. Le interviste hanno infatti mostrato come le esperienze di ragazzi e ragazze siano sempre più contrassegnate da un senso di *multiappartenenza*. Essi presentano vincoli identitari con un singolo luogo-comunità più labili rispetto al passato mentre hanno sviluppato una notevole capacità di relazione con contesti e circostanze distinte. Tale esito è la conseguenza di un processo in atto di omologazione dei contesti e della standardizzazione delle pratiche di vita giovanili dettate anche da una forte esposizione ai media.

Va, infine, osservato che gli studenti sperimentano oggi pratiche di adattamento che in futuro interesseranno un numero crescente di persone (corsisti, stagisti, lavoratori) con disponibilità economiche familiari o guadagni personali medio-bassi ma soggetti a trasferimenti temporanei in altre città dal costo della vita anche elevato. Città che dovranno, pertanto, sviluppare una cultura dell'ospitalità e organizzare una serie di infrastrutture più o meno pubbliche o private ma, comunque, in grado di rispondere alle esigenze di vita e lavoro di queste popolazioni.

### 5. Globalizzazione e uomini d'affari

L'insieme delle attività svolte dall'uomo d'affari in trasferta si differenzia considerevolmente da quello dal pendolare, pur essendo entrambi in viaggio per lavoro. La differenza non è soltanto riconducibile alla lunghezza e alla frequenza degli spostamenti. Mentre per il pendolare il

tempo non lavorativo trascorso fuori casa risulta prevalentemente impegnato nei trasferimenti – cioè è quasi esclusivamente strumentale all'attività di lavoro e, contemporaneamente, al mantenimento di uno stretto legame di continuità con il luogo di provenienza e il nucleo familiare – l'esperienza del *businessman* si sviluppa attraverso una serie più completa di azioni (shopping, uscite a cena con i colleghi, visite a mostre, pernottamento in albergo) che segnano in maniera più netta il distacco dalle consuetudini.

Nel caso degli uomini di affari ci si trova di fronte a situazioni intermedie tra spostamenti per lavoro e viaggi veri e propri, nel senso che la loro esperienza presenta tanto una parte *routinaria* (simile a quella del pendolare e proporzionale alla ripetitività delle trasferte) quanto una parte emozionale che richiama i caratteri dell'avventura ed è in parte favorita dalla aumentata quota di anonimato derivante dall'essere di passaggio in un paese straniero.

I frequenti viaggi del *manager* metropolitano che si muove da una città all'altra del mondo fanno perciò riferimento ad un modello di vita differente da quello dei lavoratori più stanziali, non solo perché rinviano a evidenti differenze in termini di disponibilità di denaro, ma anche in quanto costituiscono l'occasione per la formazione di un sistema di abitudini, relazioni e pratiche alternativo rispetto a quello classico familiare-lavorativo tipico dei pendolari. Emblematica è al riguardo la frase tratta da una delle storie di vita di imprenditori e *manager* raccolte da Bonzagni [1998, 56]: “A volte mi sento una specie di nomade... che non ha una vera casa perché gli alberghi d'Europa sono la mia casa”. Essa sta ad indicare una sostanziale corrispondenza tra sfera privata e pubblica di molti *manager* che hanno fatto del *vagabondaggio* per affari una scelta di vita, ponendo spesso in secondo piano gli affetti familiari o cercando di recuperarli a distanza o nei periodi interstiziali della loro attività di lavoro: nel fine settimana, nelle vacanze.

Come sopra osservato, entrambi gli stili di vita, sia dei lavoratori pendolari che degli uomini d'affari, presentano, comunque, anche evidenti aspetti comuni, di *routine*, dettati tanto dalla consuetudine di determinati atti quanto dalla crescente omologazione dei contesti; nel *villaggio globale* i servizi di ristoro, di *leisure* e di trasporto sono, infatti, molto spesso simili e rassicuranti. Le metropoli dei paesi industrializzati, sempre più segnate da processi di polarizzazione socioeconomica [Sassen 1997, cap. 8] – cioè dalla compresenza di individui facoltosi e di una manodopera a basso prezzo necessaria alla fornitura di servizi altamente qualificati<sup>18</sup> – vedono, in

<sup>18</sup> Le situazioni di polarizzazione funzionale non riguardano solamente città come New York, Londra o Tokyo, cioè realtà che guidano il processo di globalizzazione. Come già negli anni '70 osservava Ferrarotti a proposito della città di Roma “uno comincia una ricerca sui baraccati di Roma solo per spiegarsi come mai le famiglie dei Parioli o dell'Aventino

particolare, la fioritura di una *iperborghesia* di stampo internazionale [Marceau 1989; Martinotti 1993; Castells 1996; Duclos 1999; Bauman 2001] che detta non solo le regole dello sviluppo economico, ma che tende ad imporre modelli di consumo e di servizi standardizzati, che si perpetuano nei circuiti internazionali spesso a svantaggio delle popolazioni locali.

La vita del *manager* in viaggio d'affari o del *globe-trotter accademico* si dipana così su orizzonti spaziali che coprono il globo intero ma lo riducono ad uno *small world*, riprendendo il titolo originale del famoso libro di David Lodge (quadro 3.5.), mentre gli esclusi presagiscono l'impossibilità di riappropriarsi dei luoghi e assistono impotenti, relegati nell'insignificanza [Bauman 2001].

### 6. I businessmen di passaggio a Milano

Per valutare alcune delle caratteristiche, dei comportamenti e dei giudizi dei *businessmen* in viaggio d'affari nella città di Milano, dal mese di ottobre 1999 al mese di marzo 2000, sono stati distribuiti presso alcuni alberghi a 4 o 5 stelle del capoluogo lombardo circa duemila questionari in lingua italiana con traduzione a fronte in inglese<sup>19</sup>. La consegna dei questionari ai clienti è avvenuta direttamente al momento dell'arrivo in albergo. Una volta compilato il questionario è stato riconsegnato alla *reception* dai clienti stessi alla partenza o recuperato nella stanza dal personale inserviente dei piani. In una fase successiva, utilizzando lo stesso tipo di questionario, sono state effettuate altre interviste dirette a *manager* contattati nelle *hall* degli alberghi, per la strada o nei bar durante la pausa pranzo e che avessero dichiarato di aver trascorso almeno una notte a Milano<sup>20</sup>.

abbiano ancora tanta gente al loro servizio, o per darsi ragione di dove vengono i ragazzetti che invece di essere a scuola portano il cappuccino dal bar ai burocrati del quartiere, o per scoprire dove abitano quei donnoni sfatti, vestiti di stracci che ogni sera spuntano puntualmente a lavare i pavimenti degli uffici del centro durante le ore notturne. Non è il caso di interrogarsi qui sulla possibilità di risalire dall'empiria allo schema concettuale; è vero invece che anche per questa via si scopre la famosa globalità del processo sociale. [...] che le sacche della miseria urbana sono il prodotto necessario e ineliminabile dei quartieri di lusso, che le due realtà sono funzionali l'una all'altra e che l'una non può essere abolita senza distruggere simultaneamente anche l'altra" [Ferrarotti 1979, xviii].

<sup>19</sup> L'indagine è stata promossa dal Labsma (Laboratorio per lo studio delle società metropolitane avanzate) del Dipartimento di sociologia e ricerca sociale dell'Università degli studi di Milano Bicocca, con il patrocinio dell'Associazione italiana albergatori.

<sup>20</sup> Il lavoro di selezione e contatto con gli alberghi, distribuzione e recupero dei questionari, interviste dirette a passanti riconoscibili come *manager* in viaggio d'affari è stato realizzato con grande accuratezza, passione ed efficacia da Cristina Valtorta per la realizzazione della propria tesi di laurea in sociologia urbana sul turismo d'affari a Milano. Il coordinamento generale della ricerca, le elaborazioni ed il commento dei dati per il seguente libro, invece, sono state interamente svolte dal sottoscritto.

## Quadro 3.5.

Nella giornata del globe-trotter accademico questo è il momento di massima depressione, quando deve, cioè, strapparsi dal letto, alzarsi da solo nel buio per prendere in tempo l'aereo del mattino; Morris fissa la lingua impastata, si frega gli occhi bordati di rosso e, toccandosi la barba ispida sulle guance, si chiede per un momento perché mai faccia questo e se il gioco vale la candela. Per liberarsi da questi tristi pensieri, decide di fare una rapida doccia [...]. Vibra e geme lui stesso per un poco, perché l'acqua è appena tiepida, ma l'effetto della doccia è rinvigorente. Il rasoio da viaggio, un modello che funziona con qualsiasi voltaggio e se necessario con le proprie batterie, ronzia piacevolmente e anche il cervello di Zapp si mette a ronzare. Guarda ancora l'orologio: le 5.30. Il tassì è stato prenotato per le sei, ha abbastanza tempo per prepararsi una tazzina di caffè, giù in cucina. Farà colazione a Heathrow, mentre attende la coincidenza per Milano.

[...]

Mentre Morris Zapp e Fulvia Morgana si dedicavano a una colazione leggera servita a tremila piedi sopra Sud-est della Francia. Perse McGarrigle arrivava a Heathrow con la ferrovia sotterranea. [...] non aveva nulla che lo trattenesse a Rummidge e pertanto aveva saltato la riunione sull'economia, che costituiva l'ultimo incontro ufficiale del congresso e aveva preso il treno per Londra. Sperava di prendere un biglietto scontato, mettendosi in lista d'attesa per i voli pomeridiani per Shannon: la sua convenzione per partecipare al congresso comprendeva infatti il biglietto per ferrovia o per nave e non avrebbe coperto quello aereo in classe economica.

Il banco della Aer Lingus registrò il suo nome e gli disse di tornare alle 2.30. Era incerto su cosa fare in tutto quel tempo, quando la sala fu temporaneamente bloccata da un centinaio e forse più pellegrini mussulmani che avevano sul bagaglio la scritta Tour Saraceno e che si voltarono in direzione della Mecca e si prostrarono in preghiera. Due addetti alle pulizie, appoggiati alle loro scope, osservavano con disgusto.

da David Lodge, *Il professore va al congresso*, 1997, p. 108, 152.

Complessivamente il rientro è stato di 773 questionari, di questi, ai fini dell'analisi sui *businessmen*, ne sono però stati selezionati 584 riguardanti coloro che si trovavano effettivamente a Milano per solo lavoro e non per turismo, manifestazioni culturali o motivi personali. Il campione finale di uomini d'affari in trasferta che ne è emerso – pur non potendo teoricamente essere rappresentativo di un universo, peraltro, ancora sconosciuto e che comprende anche coloro che vanno e vengono a Milano in giornata – ci consente, comunque, di delineare a grandi linee alcuni atteggiamenti e stili comportamentali.

Tabella 3.15. – Questionari rientrati per hotel e attraverso interviste dirette, Milano, 1999-2000.

	v.a.	%
<i>Hotel</i>		
Auriga	39	5,0
Carlyle Brera	21	2,7
Dei Cavalieri	62	8,0
Fiera	92	11,9
Holiday Inn	37	4,8
Marriot	53	6,9
Plaza	28	3,6
Regency	56	7,2
Royal	50	6,5
Spadari al Duomo	43	5,6
<i>Interviste dirette</i>	292	37,8
Totale	773	100,0

Come prevedibile, nel campione prevalgono gli uomini (65%) e le persone in età compresa tra i 31 ed i 50 anni (72,1%)<sup>21</sup>. Se, inoltre, incrociamo il genere con l'età osserviamo tra le donne una maggiore percentuale di soggetti giovani o molto giovani. Tale risultato è anche addebitabile alla presenza consistente di ragazze che lavorano, più o meno abitualmente, a Milano nel campo della moda. La nazione di provenienza vede, naturalmente, in primo piano l'Italia, seguita dagli Stati Uniti e dagli altri paesi dell'Europa occidentale. Meno numerosa la presenza di individui che arrivano dall'Asia, dall'Est europeo e dall'Africa a conferma di una mappa dei flussi che, oltre alle prossimità geografiche, tende a perpetuare, nei processi di globalizzazione in atto, gerarchie economiche e politiche ormai consolidate. Interessante è, infatti, osservare che le città più rappresentate sono, nell'ordine, Roma – che distanzia di gran lunga le altre – Londra, Palermo e New York. Non a caso, Londra e New York, insieme a Tokio, anch'essa presente nel campione, sono indicate da Sassen [1997] come i centri urbani trainanti della globalizzazione.

La frequenza e la permanenza nella città di Milano sono piuttosto elevate: ben il 66,4% degli intervistati vi viene almeno 4-6 volte all'anno ed oltre un terzo si ferma per più di una settimana. Frequenza e permanenza sono, peraltro, inversamente correlate. Infatti, più numerosi sono in un anno i viaggi a Milano e più ridotto è il numero di giorni di permanenza in città. Da non dimenticare che esistono anche individui che si spostano

<sup>21</sup> Questo dato costituisce, dunque, una ulteriore verifica empirica del rapporto esistente tra il ciclo di vita e la disponibilità a viaggiare per motivazioni varie poste in luce da Bresso e Zeppetella [1985] a proposito delle attività turistiche.

quotidianamente, o quasi, da una città all'altra in aereo per motivi di lavoro. In questo caso ci si trova di fronte a pendolari veri e propri.

Un buon indicatore del livello di internazionalizzazione di Milano, oltre alla presenza di stranieri, è costituito dalla frequenza di viaggi dei visitatori per nazione di provenienza. E, al riguardo, i risultati della ricerca pongono in evidenza una frequenza piuttosto intensa dei viaggi anche per i *businessmen* extraeuropei. Se si considerano i frequentatori assidui, cioè coloro che vanno a Milano almeno da 7-11 volte all'anno, tale percentuale varia abbastanza considerevolmente tra gli italiani, gli europei occidentali, e i *businessmen* degli altri continenti a netto vantaggio dei primi, ma rimane relativamente alta anche per gli altri due gruppi (rispettivamente il 18,9% e il 15,0%) a conferma di una rete di relazioni tra i vari paesi che non solo si fa sempre più estesa ma anche intensa in termini di continuità degli incontri e, dunque, degli scambi.

In generale, le persone che si trovano a Milano per motivi di lavoro non hanno molto tempo libero a disposizione durante la giornata per visitare la città, le sue chiese ed i musei. La disponibilità ad uscire cresce, invece, durante le ore serali, soprattutto in corrispondenza delle cene con amici e colleghi. Se incrociamo questi risultati con il genere constatiamo che le donne a differenza degli uomini riescono, comunque, a ritagliarsi una fetta di tempo anche durante la giornata soprattutto per fare shopping, mentre sono più propense a restare in albergo alla sera. Anche chi viene da lontano e tende, naturalmente, a fermarsi più giorni, coglie l'occasione per sfruttare ciò che la città offre sotto il profilo culturale e commerciale: soprattutto di giorno. Al crescere dell'età diminuisce, invece, il desiderio e l'entusiasmo di *vivere la città* nella quale ci si trova, sia di giorno che di sera, mentre aumentano gli impegni e la stanchezza. È altamente ipotizzabile che questi atteggiamenti di apparente indifferenza siano anche dettati da una conoscenza già sufficientemente approfondita della città da parte delle persone più adulte. Inoltre, coloro che vengono molto spesso a Milano o si fermano per pochi giorni presentano un minore interesse per la città, soprattutto durante la giornata, mentre i comportamenti serali risultano tendenzialmente più omogenei e orientati alla frequentazione di locali e situazioni che favoriscono rapporti interpersonali tra colleghi piuttosto che la scoperta vera e propria della città.

Il tipo di alberghi frequentati ed il rimborso delle spese di viaggio – per il 73,3% dei casi a carico della società di appartenenza o di terzi – lasciano supporre una notevole disponibilità di denaro per gli uomini d'affari contattati, divisi circa a metà tra imprenditori e liberi professionisti, da un lato, *manager*, dirigenti, funzionari, quadri e tecnici, dall'altro. Non a caso la maggior parte delle persone si serve del taxi per spostarsi, mentre piuttosto ridotto è l'uso del mezzo pubblico, cui però fanno ricorso coloro che si recano più spesso a Milano. Questi ultimi sono anche quelli che conoscono già bene la città e, se trovano il tempo, amano scoprire posti nuovi.

Infine, la qualità della vita a Milano è giudicata molto buona nell'8,4% dei casi e abbastanza buona nell'84,1%. Dunque la valutazione risulta di segno ampiamente positivo. In particolare, il 75,5% afferma che la qualità della vita nel capoluogo lombardo è uguale a quella della città di provenienza, il 13,4% che è migliore. Giudizi più favorevoli sulla città risultano espressi da coloro che provengono da paesi stranieri e, per l'Italia, da coloro che vivono al Sud. Anche se si tratta di differenze minime rispetto al resto del campione. Per tutti, il costo della vita ed il traffico sono i punti più problematici di Milano, mentre meno preoccupanti risultano i problemi legati alla criminalità, ai trasporti e allo svago; ma, ancora una volta, i punteggi si discostano di poco e tendono a concentrarsi attorno al valore medio della scala utilizzata.

In sintesi, i risultati pongono in evidenza come le pratiche dei *businessmen* in visita a Milano tendano a diversificarsi rispetto ad una accentuazione dei caratteri ora lavorativi ora turistici. Da un lato, emerge un tipo di visitatore che per frequenza dei viaggi e conoscenza della città mostra con essa una buona familiarità. Per certi versi egli presenta le caratteristiche di un pendolare che fa un uso strettamente strumentale della città di destinazione concedendosi poche varianti, ad esclusione della cena serale con i colleghi, rispetto ad una agenda preordinata e colma di impegni. Dall'altro lato, si profila la figura di un uomo o donna d'affari che vive questa esperienza con un certo entusiasmo dettato dall'età giovanile, ma anche dalla straordinarietà del viaggio in un paese lontano. In parte questa divisione viene rinforzata dai comportamenti legati al genere e che vedono gli uomini maggiormente impegnati nelle attività lavorative, mentre le donne tendono ad equilibrare gli impegni professionali con le visite alla città.

Al riguardo, occorre, infine, sottolineare che la percentuale femminile nel sottocampione italiano rilevata in occasione di questa indagine per il caso milanese al 1999-2000 tende ad essere piuttosto elevata (32,4%) rispetto a quella calcolabile sulla base dei dati Istat del già menzionato *Rapporto annuale* del 1998 e pari a circa il 20% per l'intera Italia. Le spiegazioni plausibili riguardano sia l'inarrestabile ingresso delle donne sul mercato del lavoro e le crescenti opportunità di carriera che esse sono state in grado di sfruttare ma, ancor più, il tipo di attività economica, finanziaria e commerciale che si concentra a Milano e che vede in primo piano settori quali la moda, il design, la pubblicità e i *media* da sempre aperti al mondo femminile. La specializzazione delle città, dunque, incide anche sulla composizione dei visitatori. Altrettanto può dirsi per i dati sulla professione svolta che nel caso di questa indagine, sempre rispetto al *Rapporto* dell'Istat, vede una presenza maggiore di liberi professionisti, imprenditori e dirigenti a discapito dei livelli inferiori: funzionari, quadri, tecnici<sup>22</sup>. Se i viaggi di

<sup>22</sup> Tale risultato è addebitabile, ma crediamo in misura non compromettente, alla cate-



lavoro aumentano, quelli che presentano come mete città particolari e, in primo luogo, le metropoli tendono, pertanto, a privilegiare alcune categorie *élitarie* o specifiche di lavoratori.

Tabella 3.16. – Genere, età e professione degli uomini/donne d'affari a Milano.

Genere	%	Età	%
Maschi	65,0	14-18 anni	2,1
Femmine	35,0	19-30 anni	7,0
Totale	100,0	31-40 anni	31,6
		41-50 anni	40,5
		51-60 anni	16,0
		Oltre 60 anni	2,7
		Totale	100,0

Professione	%
Imprenditori	15,1
Liberi professionisti	28,6
Manager, dirigenti	29,6
Funzionari, quadri, tecnici	21,7
Non risponde	5,0
Totale	100,0

Età	Genere	
	Maschi (%)	Femmine (%)
14-18 anni	0,5	4,9
19-30 anni	6,3	8,3
31-40 anni	27,8	38,7
41-50 anni	41,3	39,2
51-60 anni	20,4	7,8
Oltre 60 anni	3,7	1,0
Totale	100,0	100,0

goria particolarmente elevata degli alberghi presso cui è stato possibile distribuire i questionari; ad esclusione di quelli somministrati per strada. Va al riguardo ricordato che l'interesse espresso dagli alberghi per questa ricerca è stato notevole. Alcuni hanno chiesto di poter collaborare con più continuità con l'università. È evidente che la presenza di uomini d'affari in viaggio di lavoro è sempre più consistente, mentre ancora ridotte sono le informazioni sulle aspettative ed i bisogni di questo tipo di clienti.

Tabella 3.17. – Continenti, nazioni, aree geografiche italiane e principali città di provenienza degli uomini/donne d'affari a Milano.

Continenti, nazioni, aree	%	%	Città	v.a.
Europa		87,2	Roma	67
Italia	61,3		Londra	15
Città del Nord	19,3		Palermo	14
Città del Centro	25,5		New York	13
Città del Sud	15,6		Venezia	11
Non risponde	0,9		Parigi	9
Altro Europa occ.	24,5		Bologna	9
UK	4,1		Firenze	9
Francia	3,8		Torino	9
Svizzera	3,6		Amsterdam	8
Spagna	2,6			
Germania	1,7			
Olanda	1,5			
Austria	1,0			
Altri paesi	6,2			
Europa orientale	1,4			
America		6,8		
Usa	6,2			
Asia		3,3		
Giappone	1,5			
Cina	1,4			
Oceania		1,0		
Africa		1,2		
Non risponde		0,5		
Totale		100,0		

Tabella 3.18. – Frequenza dei viaggi e permanenza media a Milano.

	%
<i>Frequenza</i>	
Almeno una volta alla settimana	5,3
Almeno una volta al mese	6,8
Da 7 a 11 volte anno	13,4
Da 4 a 6 volte anno	40,9
Da 1 a 3 volte anno	27,2
Viene ancora meno frequentemente	5,0
La prima volta a Milano	1,4
Totale	100,0
<i>Permanenza</i>	
Da 1 a 3 giorni	23,1
Da 4 a 7 giorni	40,2
Oltre una settimana	36,6
Totale	100,0

Tabella 3.19. – Frequenza dei viaggi e permanenza a Milano per genere.

	Genere	
	Maschi (%)	Femmine (%)
<i>Frequenza</i>		
Almeno una volta alla settimana	6,3	2,9
Almeno una volta al mese	8,7	3,4
Da 7 a 11 volte anno	13,5	13,2
Da 4 a 6 volte anno	39,1	44,6
Da 1 a 3 volte anno	26,4	28,9
Viene ancora meno frequentemente	4,7	5,4
La prima volta a Milano	1,3	1,5
Totale	100,0	100,0
<i>Permanenza</i>		
Da 1 a 3 giorni	27,7	14,2
Da 4 a 7 giorni	40,4	40,2
Oltre una settimana	31,9	45,6
Totale	100,0	100,0

Tabella 3.20. – Attività svolte a Milano durante la giornata e durante la sera.

	% sul totale delle risposte
<i>Giorno</i>	
Non ha tempo libero durante la giornata	40,3
Visita la chiese e i luoghi di arte sacra	2,4
Fa shopping	10,3
Visita la città	28,0
Partecipa ad incontri culturali	2,1
Visita musei	8,0
Altro	8,9
Totale	100,0
<i>Sera</i>	
Solitamente non si muove dall'albergo	14,4
Frequenta locali notturni	13,2
Va al cinema	6,1
Va a teatro o a spettacoli di vario genere	18,8
Esce a cena con colleghi o amici	40,8
Altro	6,7
Totale	100,0

Tabella 3.21. – Scarsa disponibilità a vivere la città per genere, età, frequenza viaggi, area di provenienza e giorni di permanenza a Milano.

	Non ha tempo libero durante la giornata (%)	Resta in albergo la sera (%)
<i>Genere</i>		
Maschi	44,1	11,0
Femmine	33,3	21,2
<i>Età</i>		
14-18 anni	17,6	8,3
19-30 anni	30,4	13,5
31-40 anni	41,9	15,6
41-50 anni	41,0	13,6
51-60 anni	38,5	13,2
Oltre 60 anni	76,5	29,4
<i>Frequenza</i>		
Almeno una volta alla settimana	48,4	23,1
Almeno una volta al mese	41,8	8,9
Da 7 a 11 volte anno	42,1	18,1
Da 4 a 6 volte anno	42,9	13,9
Da 1 a 3 volte anno	36,2	10,9
Viene ancora meno frequentemente	40,5	23,3
La prima volta a Milano	6,7	22,2
<i>Aree di provenienza</i>		
Italia settentrionale	49,6	11,4
Italia centrale	36,9	16,6
Italia meridionale	54,5	13,6
Resto Europa occidentale	34,1	11,7
Resto del mondo	33,0	17,3
<i>Permanenza</i>		
Da 1 a 3 giorni	47,4	15,6
Da 4 a 7 giorni	41,7	13,5
Oltre una settimana	34,5	14,7

Tabella 3.22. – Conoscenza dei luoghi per frequenza dei viaggi a Milano.

Frequenza	Conosce i luoghi più noti (%)	Cerca di scoprire nuovi luoghi (%)
Almeno una volta alla settimana	54,8	25,8
Almeno una volta al mese	52,5	5,0
Da 7 a 11 volte anno	39,7	5,1
Da 4 a 6 volte anno	36,7	5,5
Da 1 a 3 volte anno	37,7	5,6
Viene ancora meno frequentemente	37,9	3,4
La prima volta a Milano	0,0	0,0

Tabella 3.23. – Mezzo utilizzato per spostarsi e utilizzo dei mezzi pubblici per frequenza dei viaggi a Milano.

Mezzo	% sul totale delle risposte
Servizio taxi	52,5
Auto noleggiata	10,0
Servizio albergo	5,4
Mezzi pubblici	21,2
Vado a piedi	10,9
Totale	100,0

Frequenza	Utilizzo del mezzo pubblico (%)
Almeno una volta alla settimana	40,5
Almeno una volta al mese	31,1
Da 7 a 11 volte anno	23,6
Da 4 a 6 volte anno	16,7
Da 1 a 3 volte anno	18,5
Viene ancora meno frequentemente	18,2
La prima volta a Milano	42,9

Tabella 3.24. – Frequenza dei viaggi a Milano per aree di provenienza.

Aree di provenienza	Almeno 7-11 viaggi all'anno (%)
Italia settentrionale	32,7
Italia centrale	35,6
Italia meridionale	20,9
Resto Europa occidentale	18,9
Resto del mondo	15,0

Tabella 3.25. – Permanenza a Milano per aree di provenienza.

Aree di provenienza	Almeno 4-7 giorni %
Italia settentrionale	76,1
Italia centrale	71,8
Italia meridionale	78,0
Resto Europa occidentale	78,3
Resto del mondo	81,2

Tabella 3.26. – Problemi di Milano.

Problemi	media*
Costo della vita	2,8
Traffico	3,0
Criminalità	3,2
Trasporti pubblici	3,5
Svago	3,6

(\*) Media su di una scala da 1 = situazione negativa a 5 = situazione positiva



## CAPITOLO QUARTO

### VIVERE IN CITTÀ: SPOSTAMENTI, CONFLITTI E POLITICHE

Si è già sopra accennato al processo di assimilazione che avviene tra i vari tipi di popolazione metropolitana; nel senso che i pendolari presentano caratteri comuni con gli uomini d'affari, gli abitanti con i *city users* e via dicendo. Sempre più spesso, inoltre, i singoli individui interpretano ruoli specifici (da residente a pendolare, da *city user* a *businessman*) ma rispetto a sequenze temporali alternate e gli individui stessi non sono, pertanto, facilmente ascrivibili, in forma definitiva, ad una unica categoria. Per molti lavoratori la propria attività lavorativa e di consumo risulta, infatti, contemporaneamente tarata su registri distinti e alternati, e in rapporto a raggi di spostamento più o meno lunghi. Pensiamo ai soggetti che si trasferiscono quotidianamente dalla propria abitazione al luogo di lavoro (pendolari), salvo *assentarsi* per uno o due giorni per lavorare sul *computer* di casa (abitanti), per spostarsi in un'altra città dove si tiene una *convention* della loro ditta (*businessmen*), o durante il fine settimana per raggiungere i familiari in una località turistica (*city users*). Naturalmente, anche la direzione degli spostamenti pendolari va profondamente diversificandosi rispetto al modello gerarchico classico periferia-centro lasciando posto a traiettorie di tipo orizzontale o di natura zigzagante in un quadro generale di crescente complessità e difficile ricomposizione, dove le scelte individuali tendono sempre più a riflettere la varietà dei bisogni e l'estrema articolazione della offerta in termini di servizi e imprese distribuite sul territorio.

La tipologia che ne deriva, esemplificata nello schema che segue, va dalle situazioni di massima stanzialità o di mobilità pendolare monodirezionale a quelle ad alta intensità di scambio tra le varie attività e rispetto a direzioni multiple. Ai vari tipi di individui corrisponde, peraltro, un'organizzazione temporale della vita familiare e lavorativa più o meno definitiva o in continuo riassetto.

La condizione quasi esclusiva o, viceversa, mista degli individui – ora pendolari, ora *city users*, ora uomini d'affari – nel rapportarsi ad una città o a più città tende a strutturarsi rispetto a dimensioni sia di carattere storico-economico che relative al ciclo di vita della persona. Nell'epoca *fordista*, la rigida organizzazione del sistema produttivo era tale da non favorire

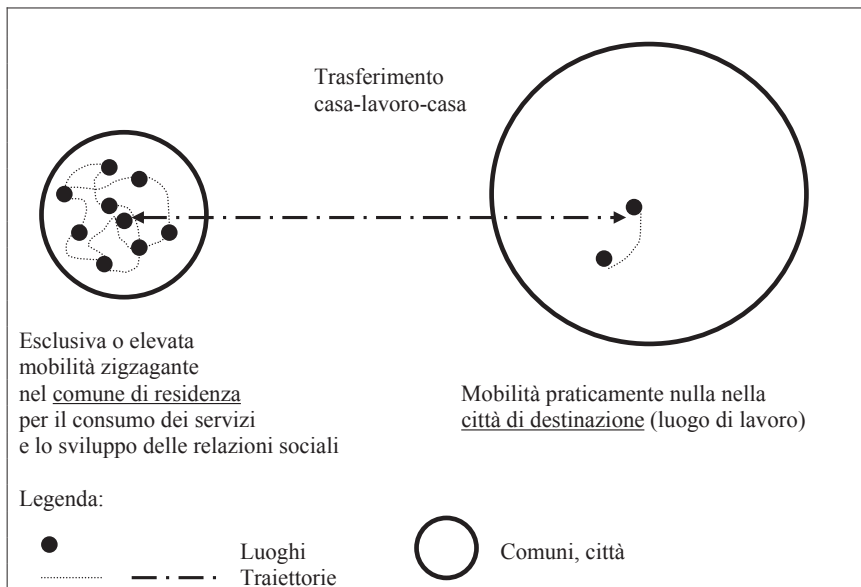


Tabella 4.1. – Profili di lavoratori in base alla mobilità per motivi e destinazioni varie.

Massima stanzialità
– Lavoratore che abita, lavora e consuma nella città A.
– .....
– Lavoratore pendolare della città A che ogni giorno si reca nella città B per lavorare e nel fine settimana opera acquisti nella città in cui abita A.
– .....
– Lavoratore della città A che lavora a casa ad A due giorni alla settimana, pendola i restanti tre in direzione della città B, si reca in C nei fine settimana per fare compere e almeno una volta al mese frequenta le città di D o E o F per motivi d'affari.
Massima dinamicità

una frequentazione della città di destinazione, da parte dei pendolari, per motivi diversi da quelli di lavoro. Le attività extralavorative, di relazione ed uso dei servizi, prevalentemente caratterizzate da una mobilità *erratica*, venivano, dunque, quasi esclusivamente svolte nel luogo di origine prima o dopo il trasferimento casa-lavoro-casa o nel fine settimana.

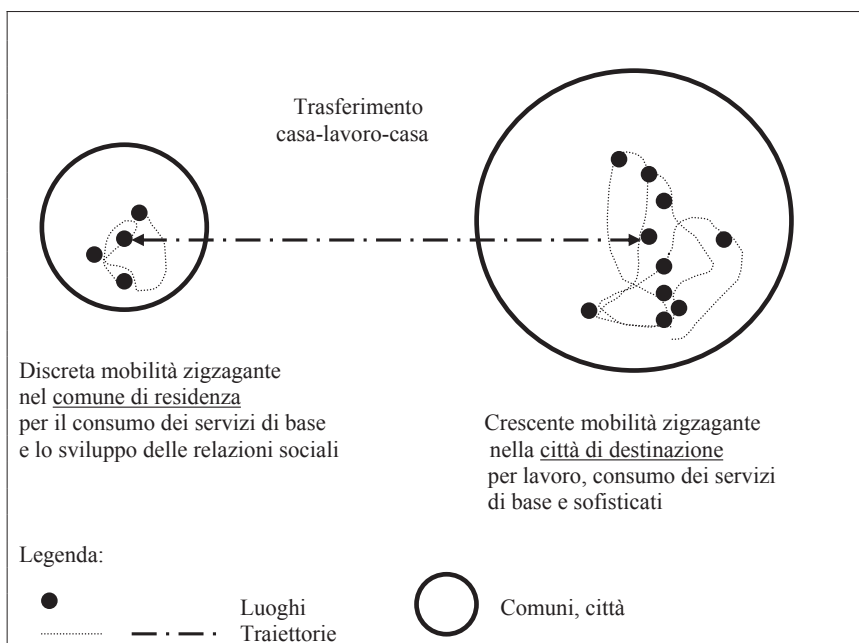
Figura 4.1 – Fase di prima industrializzazione: la grande città come luogo prevalente di lavoro.



Successivamente, in corrispondenza dell'aumentata flessibilità oraria dell'attività lavorativa, dello sviluppo del sistema trasportistico privato e collettivo, dell'articolazione spaziale dell'offerta di servizi, si è assistito ad un progressivo spostamento della mobilità *erratica* dal centro minore di origine a quello più grande di destinazione. Il pendolare è dunque diventato anche *city user*.

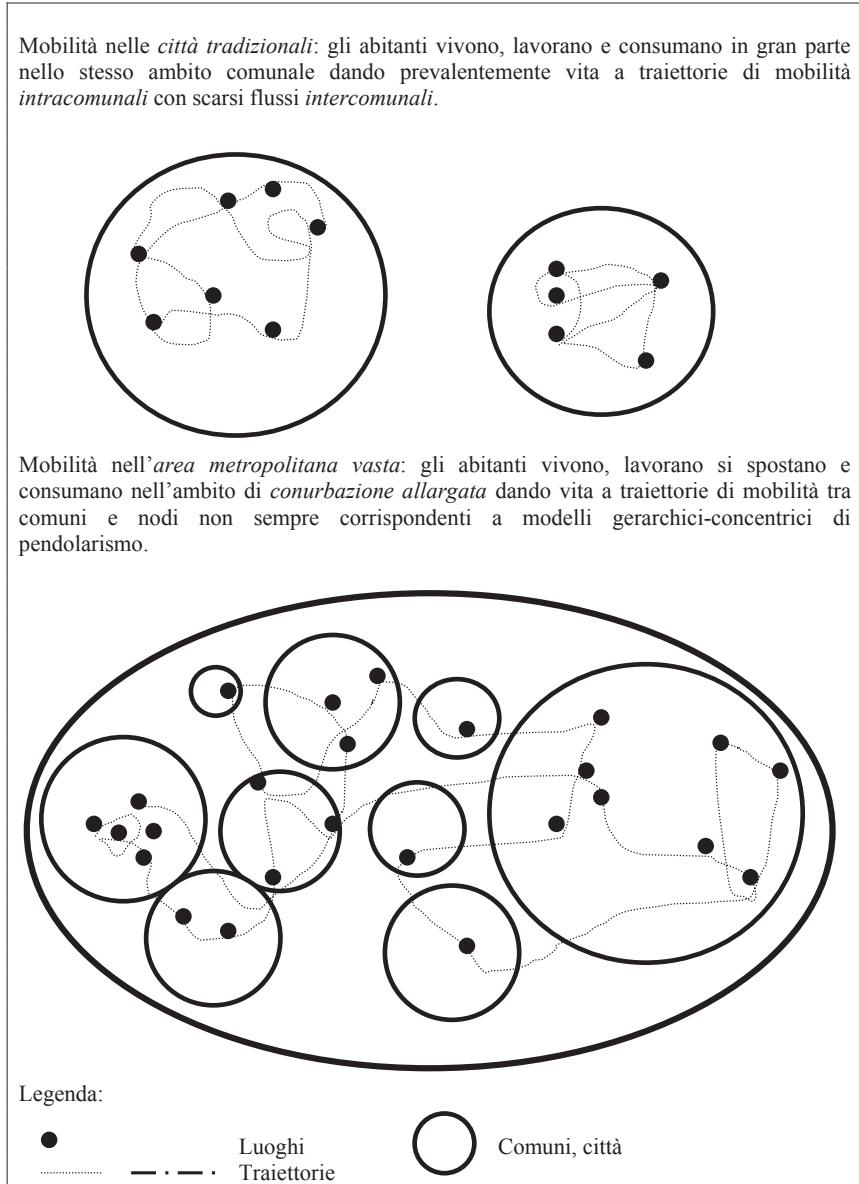
Oggi, le trasformazioni delle società urbane moderne – soprattutto dal punto di vista del crescente ricorso alle strumentazioni di comunicazione tecnologicamente avanzate, dei cambiamenti nelle filiere delle attività di lavoro, mobilità, consumo e del decentramento dei luoghi di produzione e dei servizi – lasciano addirittura ipotizzare una graduale scomparsa dei trasferimenti classici e ripetitivi casa-lavoro-casa a vantaggio di una sempre più diffusa mobilità zigzagante per pratiche differenziate che andrebbe a coprire l'intero territorio metropolitano<sup>1</sup>. Il risultato è un ritorno, per molti individui, alla condizione propria degli abitanti che vivevano, lavoravano e

Figura 4.2. – Fase di modernizzazione dei modelli produttivi e degli stili di vita: la grande città come luogo di lavoro, consumo, fruizione di servizi.



<sup>1</sup> È, peraltro, noto che gli spostamenti dei *city users* presentano un raggio fortemente differenziato a seconda del tipo di prodotto che intendono acquistare. Più elevato è il suo rango e più aumenta la distanza che si è disposti a percorrere [Lloyd e Dicken 1980, 77].

Figura 4.3. – La mobilità nelle città tradizionali e nelle aree metropolitane vaste.



consumavano nello stesso luogo seppure calibrata su tempi di spostamento più lunghi, di natura metropolitana. Una traduzione in chiave geografica

di tale modello corrisponde in parte al continuum metropolitano delle *megalopoli* identificato da Gottmann [1961] con riferimento esplicito alle aree urbanizzate delle regioni nord-orientali degli Stati Uniti, cui sono paragonabili esempi europei molto interessanti nelle conurbazioni del Randstad in Olanda, della Rhur in Germania, delle città emiliane (Parma, Reggio, Modena, Bologna)<sup>2</sup> in Italia. Alla base del policentrismo che sta caratterizzando l'evoluzione dei sistemi urbani e che vede il superamento sia del modello della città antica *chiusa* sia della corrispondente area metropolitana, vi è, in sintesi, una città unica estesa riconducibile ad un reticolo di nodi funzionali che non sempre rispetta i modelli gerarchici del passato ma presenta una configurazione territoriale fondata su criteri di accessibilità dei nodi stessi.

Il processo storico-economico fondato sull'evoluzione dei sistemi produttivi e trasportistici ha dunque determinato la graduale trasformazione della figura del pendolare da semplice viaggiatore-lavoratore anche in *city user* e ciò è avvenuto soprattutto in corrispondenza di una maggiore segmentazione e alternanza in chiave temporale delle attività svolte dall'individuo nei vari momenti della giornata, soprattutto in quelli di natura interstiziale, come la pausa di lavoro. Aspetto questo cui si è già accennato in relazione alla definizione di un calendario giornaliero ipotetico, descrittivo della compresenza nella città di più popolazioni differenti che si avvicendano nel lavoro e nell'uso della città.

Tabella 4.2. – Evoluzione del profilo del pendolare nell'uso della città.

Epoca <i>fordista</i>	Epoca <i>postfordista</i>
ore 00:00 abitante	ore 00:00 abitante
ore 07:00 pendolare (in viaggio)	ore 07:00 pendolare (in viaggio)
ore 08:00 pendolare (al lavoro)	ore 08:00 pendolare (al lavoro)
ore 18:00 pendolare (in viaggio)	ore 13:00 pendolare ( <i>city user</i> )
ore 19:00 abitante	ore 14:00 pendolare (al lavoro)
	ore 18:00 pendolare ( <i>city user</i> )
	ore 19:00 pendolare (in viaggio)
	ore 20:00 abitante

In pratica, l'aumento delle opportunità di mobilità per motivazioni varie non tende a creare categorie impermeabili di soggetti quanto a renderli sempre più simili nella loro *multidimensionalità*. La tabella che segue – tratta da uno studio condotto nel 1998 dal Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano sulle condizioni di vita nella provin-

<sup>2</sup> Secondo Turri [2000] questo modello può essere esteso a tutta l'area della pianura padana. Dal Triangolo industriale fino alla costa romagnola.

cia di Milano per conto dell'ente Provincia [AA.VV. 1999] – riguarda, in particolare, la percentuale di pendolari a Milano che durante l'intervallo si trasformano in *city users* facendo ricorso ad alcuni servizi. Come si osserva i valori riportati sono tendenzialmente simili, se non superiori in alcuni casi, a quelli riscontrati per i lavoratori residenti, a dimostrazione della crescente uniformità di alcune condotte di vita. In particolare, i dati testimoniano il concretizzarsi di nuovi stili di vita urbani comuni, dettati dalla necessità di coniugare il tempo di lavoro con quello di consumo e utenza, dall'interscambiabilità in chiave territoriale dei servizi<sup>3</sup>, da libere scelte negli acquisti fondate sulla disponibilità economica e sulla concreta valutazione di un'offerta sempre più distribuita. A queste spiegazioni sull'uso razionale e interstiziale dei servizi si aggiunge anche la familiarità acquisita da molte persone nell'uso del *bancomat* e della carta di credito. Tali strumenti, che in base a dati Istat dell'*Indagine multiscopo sulle famiglie* risultano posseduti nel 1998 rispettivamente dal 37,8% e dal 18,7% e nel 2005 dal 47,6% e dal 25,4% della popolazione italiana con oltre 18 anni, sono emblematici in quanto *symbolic tokens* [Giddens 1990] di una società moderna fortemente decontestualizzante e nella quale anche alcune differenze comportamentali tra residenti e visitatori tendono nel tempo ad azzerarsi.

Tabella 4.3. – Attività svolte a Milano durante la pausa dai lavoratori con orario spezzato, provincia di Milano, 1998.

Tipo di attività	Residenti %	Pendolari %
Banca	66,8	53,5
Ufficio postale	62,0	54,1
Anagrafe, servizi pubblici, Ausl	41,8	10,9
Shopping	11,9	15,1
Spesa	11,1	12,6
Barbiere	8,7	8,4
Palestra	4,4	7,1
Relazioni interpersonali	1,1	3,2

Fonte: Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano – Provincia di Milano, *Aspettative e bisogni di chi abita e governa l'area provinciale milanese*, 1998.

È, inoltre, interessante osservare che gli stili di vita che caratterizzano le realtà metropolitane stanno pian piano prendendo piede anche nei contesti più provinciali. In base ai risultati di una serie di indagini svolte dal-

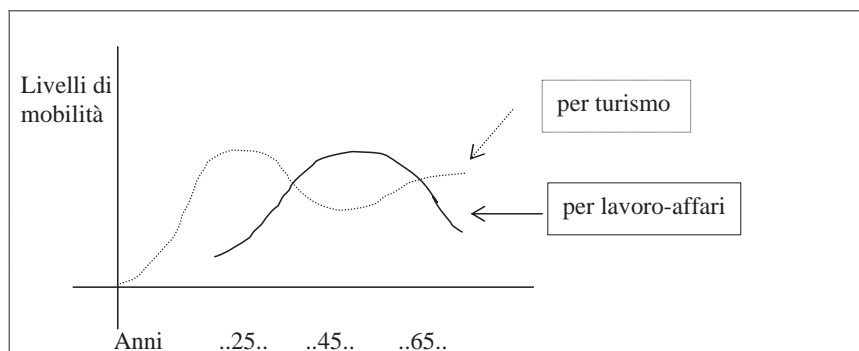
<sup>3</sup> Non a caso le differenze maggiori tra residenti e pendolari si osservano in relazione all'anagrafe e ad altri servizi pubblici che, come noto, trovano ubicazione e possibilità di venire utilizzati quasi esclusivamente nei comuni di residenza degli utenti.

l'Ufficio Tempi del Comune di Cremona [2000], città laboratorio sotto il profilo delle politiche temporali, si è riscontrato, ad esempio, un buon uso interstiziale dei servizi da parte della popolazione locale, così come una percentuale piuttosto elevata di cittadini che pranzano fuori casa durante la pausa di lavoro: circa il 70% dei lavoratori della pubblica amministrazione. Dunque, le moderne trasformazioni dei modi di produrre e consumare interessano sempre più anche queste comunità minori e tradizionali che si trovano ad affrontare una serie di problematiche non dissimili da quelli delle grandi città anche se a scala più ridotta.

Naturalmente, la condizione dei soggetti non varia soltanto rispetto ai mutamenti sociali ed economici di cui sopra, ma anche in base ai cicli di vita personali, come suggeriscono le curve riguardanti la mobilità degli individui per turismo o per affari-lavoro nelle varie fasce di età. Il primo tipo di bisogno risulta particolarmente elevato nell'età giovanile ed in quella adulta avanzata, cioè in corrispondenza di una maggiore disponibilità di tempo libero, mentre il secondo tipo trova il suo picco proprio nel periodo intermedio di maggiore maturazione e crescita lavorativa. Non a caso dunque il campione finale risultante dall'indagine sui *businessmen* di passaggio a Milano precedentemente illustrata vedeva una prevalenza di soggetti in età compresa tra i 40 ed i 50 anni.

In sintesi, l'evoluzione e l'articolazione crescente sia degli stili di vita che delle biografie degli individui tendono a generare comportamenti di mobilità fortemente mutevoli tanto nei tempi brevi quanto in quelli a più lungo termine. I modelli misti di mobilità e di utilizzo ora ristretto ora allargato del territorio non sono che la conseguenza dell'incrocio tra le dinamiche di livello *macro* sulla distribuzione della domanda e della offerta di servizi e di occupazione, e i processi *micro* riguardanti le pratiche quo-

Figura 4.4. – Evoluzione dei bisogni di mobilità per turismo e lavoro in base all'età dell'individuo.



Fonte: elaborazioni su Bresso e Zeppetella [1985, 69].

tidiane e le tappe di evoluzione familiare e professionale dell'individuo. È, peraltro, solo attraverso una più precisa definizione di queste coordinate che sarà in futuro possibile arrivare a interpretare e regolare la moderna complessità urbana, soprattutto in termini di organizzazione integrata dei trasporti di vario raggio e rispetto a tipologie di utenza in continua evoluzione. Di particolare rilievo è la connessione tra il tema della mobilità e quello della qualità della vita, riconoscendo alla prima una valenza crescente nel determinare la seconda.

### 1. L'accessibilità ai servizi

Il tema della qualità della vita è al centro della riflessione di Amartya Sen [1993] che ha avuto il merito di spostare l'attenzione da una concezione del benessere sociale fondata sulla equa distribuzione di risorse e beni, ad una basata sulla realizzazione di *functionings* e *capabilities* delle persone. Tale impostazione non ha ancora trovato compiuta declinazione rispetto alle realtà economicamente più avanzate e in particolare nei contesti metropolitani. Le categorie di Sen possono viceversa costituire un punto di riferimento particolarmente utile per analizzare la qualità della vita e le politiche territoriali che lo facilitano. Il nodo di questo discorso sta nel ribadire la centralità del concetto di *accessibilità*. Come noto, sulla falsariga della critica che Sen muove sia all'utilitarismo benthamiano che al neo-contrattualismo di Rawls, il benessere non è dato dalla semplice disponibilità di beni e risorse, né dalla soddisfazione espressa dai singoli relativamente alle proprie condizioni di vita. Non è ciò che abbiamo, ma ciò che facciamo (*functionings*) scegliendo tra possibili alternative (*capabilities*) a rendere la nostra vita degna di essere vissuta. Allardt [1976] avrebbe detto che la qualità della vita non si esaurisce nell'*having* ma nel *being*. Questo spostamento di fuoco dalle risorse alle azioni e alle attività che l'individuo è in grado di svolgere nel rispetto di un orizzonte valoriale di riferimento, pone al centro della riflessione l'analisi delle circostanze e degli elementi che ostacolano la trasformazione dei beni, servizi o risorse disponibili in un reale e accresciuto funzionamento dell'individuo stesso. Un esempio molto semplice. Molti cittadini dispongono del bene automobile, delle reti di strade, ecc.; eppure la *functionings* della mobilità – intesa in termini di tempo necessario per muoversi da un punto A ad un punto B – è ancora estremamente ridotta. La incontrollata crescita di risorse non determina in altri termini una facile accessibilità e usabilità delle stesse. Non sono solo le componenti economiche a creare percorsi di disuguaglianze nell'accesso alle risorse stesse. È il sistema delle informazioni, la congestione dei canali di mobilità, il *digital divide* a far sì che pur in presenza di un discreto numero di risorse solo alcuni soggetti siano in grado di praticare con successo le strategie di avvicinamento, accesso,

fruizione e sfruttamento pieno dei beni e dei servizi. Non a caso, le politiche pubbliche oggi più innovative sono di natura *software* e riguardano non tanto o soltanto la trasformazione dello spazio urbano, e del territorio più in generale, in termini di incremento delle infrastrutture e delle risorse offerte (*hardware*), quanto dal punto di vista dell'oliatura di quei dispositivi che facilitano l'accesso all'insieme delle risorse già esistenti. Un buon piano del traffico che velocizza la viabilità, un piano regolatore degli orari che de-sincronizza l'apertura delle scuole, un sistema di prenotazione degli spettacoli teatrali *on-line*, la possibilità di visite mediche via *Internet*, sono esempi di interventi che hanno a cuore la qualità della vita urbana in chiave di concreta trasformazione dei beni privati e pubblici (i mezzi di trasporto, le scuole, il teatro, il servizio medico e via dicendo) in reali *functionings* (potersi spostare velocemente, assistere alle rappresentazioni di lirica o prosa, l'essere assistiti, ecc.) degli individui<sup>4</sup>.

Oltre al capitale economico e a quello sociale, oggi particolare rilievo assume un capitale inteso come sommatoria di strumenti, competenze, strategie di mobilità messe in atto dall'individuo rispetto alla localizzazione e fruibilità di risorse e servizi. Non è un capitale dato dalla estensione e qualità delle reti con altri attori, né esclusivamente dal livello di educazione o dalla dotazione personale di tecnologie avanzate, ma anche dalle esperienze acquisite e dunque dalla familiarità nella gestione proficua della complessità quotidiana rispetto ad una specifica distribuzione e organizzazione territoriale degli spazi pubblici e privati. È peraltro rispetto a questa forma di capitale che tendono a strutturarsi nuove differenze e forme di disparità. La componente territoriale, nella sua caratterizzazione morfologica e urbanistica, acquista in questo quadro un ruolo importante e richiama soprattutto il confronto classico, ma qui riletto in chiave differente, tra la metropoli e la città media. Teoricamente le città medio-piccole sono contraddistinte da una dotazione inferiore di risorse, dunque da una gamma più ristretta di scelte possibili (quelle che Sen chiama *capabilities*) rispetto alla grande città, ma le risorse disponibili risultano comunque più accessibili, più facilmente trasformabili in *functionings*. La città media e piccola, in altri termini è più *a misura d'uomo*, più percorribile e fruibile nei suoi spazi e nei suoi servizi, meno congestionata dalla presenza di utilizzatori di provenienza esterna. Per far ricorso ad una formula ancora più semplice: offre meno ma ciò che offre è più *a portata di mano*. Questa affermazione ovviamente non invalida il fatto che la grande città presenti complessivamente livelli di *functionings* più elevati rispetto a quelli delle

<sup>4</sup> Per alcune riflessioni su questo tema ed in particolare sulla diffusione di politiche pubbliche temporali e di *e-government* come strumenti di trasformazione delle risorse in *functionings* si veda Nuvolati [2002], Martinotti e Nuvolati [2005]. Uno studio giapponese ha invece dimostrato lo straordinario aumento delle opportunità di *functionings* in conseguenza del miglioramento del servizio pubblico di trasporto [Nitta e Inoi, 2005].



città medie. Ma tali livelli risultano spesso conseguenti più alla straordinaria quantità delle risorse messe in gioco che non alle reali capacità di sfruttamento pieno delle risorse stesse.

Tabella 4.4. – Dalle risorse alle *functionings* e alle *capabilities* per ampiezza delle città.

	Grandi città, metropoli	Città medio-piccole
Risorse: beni e servizi	Alto numero e varietà	Basso numero e varietà
Functionings	Basso livello	Alto livello
Livello di trasformazione delle risorse in functionings	Alto livello	Medio livello
Capabilities	Alto numero di alternative	Basso numero di alternative

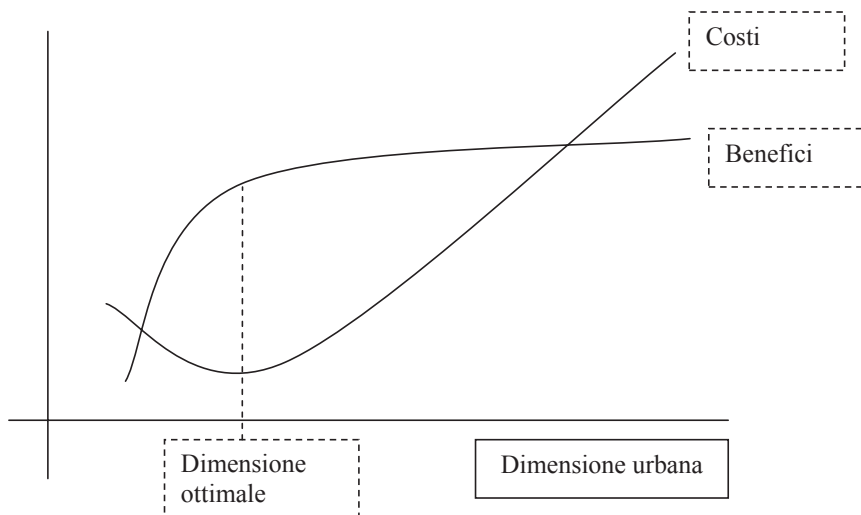
Il quadro appena delineato di natura ancora teorica lascia naturalmente aperti molti interrogativi. Ad esempio, è possibile affermare con certezza che le città medie presentino un livello ridotto di complessità tale da favorire un più facile accesso alle risorse, sebbene queste siano disponibili in misura minore rispetto a quelle rinvenibili nella metropoli?<sup>5</sup> E ancora, perché molte politiche di *software* (si fa in particolare riferimento alle politiche pubbliche temporali e all'*e-government* di cui si parlerà più avanti) hanno trovato sviluppo proprio nelle città medie italiane? È questo esito addebitabile alla crescita dei problemi anche nelle cosiddette realtà di provincia<sup>6</sup> o è forse il risultato di una cultura e tradizione amministrativa locale più vicina ai bisogni dei cittadini?

<sup>5</sup> Sul piano della ricerca empirica questi quesiti invitano a ragionare sul tipo di dati e indicatori sociali (oggettivi e soggettivi) che oggi andrebbero raccolti in maniera più sistematica per studiare la qualità della vita in termini di *functionings*. La dimensione temporale (tempi di accesso) sembra la più significativa da esplorare e richiama in auge una sociologia urbana capace in passato di fare delle componenti biotiche e socio-culturali nell'adattamento dell'individuo alla città (nel solco, per intenderci, della cosiddetta *ecologia umana* della Scuola di Chicago degli anni '20) aspetti importanti del benessere. Anche altri indicatori come la facilità di movimento sul territorio degli utenti di vari tipi di servizi, i livelli di informazione e alfabetizzazione informatica generale della popolazione e più specificatamente la familiarità con l'*e-government* in termini di accessi *Internet* ai siti degli enti pubblici locali, meriterebbero sicuramente rilevazioni periodiche e centralizzate (per fini comparativi) e riguardanti unità di analisi territoriali sufficientemente fini e articolate rispetto agli scopi delle ricerche: singoli comuni o città capoluogo, quartieri di grandi città, aree metropolitane, ecc. Per quanto in particolare concerne l'*e-government*, va peraltro riconosciuto che sia l'Istat (in relazione ai comportamenti degli utenti) che il Censis-Rur (qualità della offerta) hanno realizzato negli ultimi anni diverse rilevazioni.

<sup>6</sup> Le ricerche sulla qualità della vita nel nostro paese mostrano peraltro una convergenza tra i livelli di vivibilità nelle grandi città e in quelle medio piccole [Nuvolati 2003].

Stesso discorso vale per la cosiddetta teoria dell'*optimal urban size* che vede in linea di principio nelle città medie verificarsi le situazioni più positive in termini di numero sufficiente di benefici (*amenities*, presenza di servizi, controllo sociale, ecc.) e, contemporaneamente, di costi ridotti addebitabili alla scarsa concentrazione di popolazione (inquinamento, costo della vita, ecc.)<sup>7</sup>. Come noto, tale equilibrio è difficile da mantenere perché proprio la qualità della vita raggiunta dai comuni di dimensione media determina una attrattività e situazioni di potenziale *overloading* soprattutto laddove la mobilità degli individui è elevata<sup>8</sup>.

Figura 4.5. – Teoria della dimensione ottimale della città.



<sup>7</sup> Sull'argomento si vedano in particolare i contributi di Elgin *et al.* [1974] Cicerchia [1996 ; 1999], Cramer *et al.* [2004], Royuela e Suriñac [2005].

<sup>8</sup> Mi si conceda al riguardo un esempio molto banale. In passato uscire con la famiglia o gli amici per cenare al ristorante comportava un livello ridotto di organizzazione (al limite, il luogo dell'appuntamento) ed era concessa anche una certa improvvisazione (decidere all'ultimo momento dove cenare alla luce dei gusti e del livello di appetito). L'avvento del turismo di massa, anche nel fine settimana e con una provenienza di raggio medio, ha determinato una abitudine generalizzata e peraltro comprensibile da parte dei clienti e dei ristoratori di utilizzare-fornire il servizio alla luce delle prenotazioni. La conseguenza è che per questa semplice attività, l'uscire a cena, – ma praticamente per ogni funzione che attiene alla nostra quotidianità – occorre quasi sempre mettere in atto una strategia che tenga conto delle circostanze di congestione, di possibile accettazione o esclusione. Il tempo che i soggetti impiegano per valutare pro e contro di una scelta, per inoltrare in anticipo richieste di informazione, per non trovarsi di fronte a sorprese è crescente e a volte estenuante. Sappiano bene, come ci ha insegnato Durkheim, che le società urbane sono segnate da una crescente divisione del lavoro; sono dunque anche

Dati interessanti di natura soggettiva e riguardanti la facilità accesso ad alcuni servizi vengono raccolti dall'Istat in occasione delle *Indagini multiscopo*. In Italia, in base alle rilevazioni del 1998 e del 2003, il livello di accessibilità per una serie di servizi risulta piuttosto alto e stabile. Non risultano inoltre grandi differenze se si considera la dimensione dei comuni, quantunque il trend più negativo si registri per i comuni dell'*hinterland*, mentre quelli di dimensioni medie e piccole mostrano un andamento positivo, a parziale conferma della ipotesi precedentemente tracciata a favore delle realtà medio-piccole.

Tabella 4.5. – Famiglie che hanno dichiarato di non avere alcuna difficoltà nel raggiungere i vari servizi, Italia, 1998, 2003.

	1998 (%)	2003 (%)	Var. (%)
Contenitori rifiuti	78,9	78,3	-0,6
Negozi alimentari, mercati	78,9	78,1	-0,8
Farmacie	75,8	74,7	-1,1
Uffici postali	70,8	71,9	1,1
Scuola elementare	71,6	71,7	0,1
Scuola materna	67,4	68,5	1,1
Supermercati	66,2	65,9	-0,3
Scuola media inferiore	63,1	64,7	1,6
Uffici comunali	63,3	64,1	0,8
Polizia, carabinieri	55,8	57,3	1,5
Asili nido	51,1	53,8	2,7
Pronto soccorso	41,5	41,2	-0,3
Sportelli azienda gas	30,8	29,0	-1,8
Sportelli azienda elettrica	26,8	23,6	-3,2

Fonte: Istat, *Indagine multiscopo sulle famiglie*, 1998, 2003.

Se valutiamo l'accessibilità dei servizi dal punto di vista della comodità degli orari, osserviamo ancora una volta una maggiore presenza di situazioni di insoddisfazione nelle città di grandi dimensioni o comuni dell'*hinterland*, sebbene alcuni valori di trend rivelino criticità anche per le realtà urbane più piccole.

quelle che tendono alla specializzazione e alla complessità come elementi imprescindibili per la tenuta delle società stesse. Ma la sensazione è che laddove si superano certe soglie, la conseguenza è quella di una forte riduzione della qualità della vita degli individui, l'automata marginalizzazione o auto-marginalizzazione di alcuni gruppi di popolazione non necessariamente fondata su dimensioni economiche o reddituali, bensì riguardante la disponibilità di tempo, di conoscenze, informazioni competenze nell'interrogazione del sistema.

Tabella 4.6. – Media delle famiglie che hanno dichiarato di non avere alcuna difficoltà nel raggiungere i vari servizi per classi di ampiezza del comune di residenza, Italia, 1998, 2003.

	1998 (%)	2003 (%)	Var. (%)
Comuni con 2.000 abitanti o meno	52,2	56,2	4,0
Comuni 2.001-10.000 abitanti	60,4	60,1	-0,3
Comuni 10.001-50.000 abitanti	60,9	63,3	2,4
Comuni oltre 50.000 abitanti	61,9	61,4	-0,5
Hinterland	58,1	54,3	-3,8
Centro dell'area metropolitana	61,0	59,8	-1,2
Totale	60,1	60,2	0,1

Fonte: Istat, *Indagine multiscopo sulle famiglie*, 1998, 2003.

Tabella 4.7. – Persone che considerano molto comodo l'orario dei servizi per ampiezza del comune di residenza, Italia, 1998, 2003.

	Uffici anagrafici			ASL			Servizi postali		
	1998 (%)	2003 (%)	var. (%)	1998 (%)	2003 (%)	var. %	1998 (%)	2003 (%)	var. (%)
Comuni con 2.000 abitanti o meno	38,0	28,9	-9,1	10,4	10,0	-0,4	23,0	20,0	-3,0
Comuni 2.001-10.000 abitanti	28,5	21,5	-7,0	9,9	10,2	0,3	19,6	15,6	-4,0
Comuni 10.001-50.000 abitanti	22,2	15,9	-6,3	10,6	11,1	0,5	18,6	16,7	-1,9
Comuni oltre 50.000 abitanti	18,5	10,8	-7,7	11,5	9,0	-2,5	17,0	12,6	-4,4
Hinterland	21,8	16,3	-5,5	9,7	8,7	-1,0	15,5	15,5	0,0
Centro dell'area metropolitana	11,2	7,3	-3,9	7,2	6,8	-0,4	9,0	8,7	-0,3
Totale	22,9	17,0	-5,9	9,9	9,7	-0,2	16,9	15,0	-1,9

Fonte: Istat, *Indagine multiscopo sulle famiglie*, 1998, 2003.

Trarre conclusioni da questi dati risulta complesso e rischioso, anche in considerazione del fatto che la valutazione soggettiva dell'accessibilità dei servizi può essere facilmente condizionata dalle informazioni e aspettative dei soggetti intervistati determinando situazioni di adattamento o dissonanza come illustra la tabella che segue in cui sono state declinate sul tema dell'accessibilità le categorie di Zapf [1984] riguardanti il benessere sociale.

Tabella 4.8. – Condizioni oggettive di accessibilità e percezione soggettiva.

Condizioni oggettive di accessibilità	Condizioni soggettive di accessibilità	
	Buone Well-being Adattamento	Cattive Dissonanza Privazione
Buone		
Cattive		

Fonte: elaborazione su Zapf [1984].

Altri dati di carattere oggettivo sembrano comunque andare in direzione di una attenzione particolare da parte delle città medio-piccole nei confronti di temi quali le politiche pubbliche temporali e l'*e-government* come strumenti privilegiati volti ad incrementare una più facile utilizzabilità dei servizi. Storicamente sono state le grandi città italiane interessate dai processi di industrializzazione e di trasformazione degli stili di vita a risultare maggiormente interessate dallo sviluppo di politiche temporali [Bonfiglioli 2004], ma in una seconda fase queste politiche hanno trovato particolare diffusione in realtà urbane di medie dimensioni (si vedano i casi esemplari nel nostro paese di Como, Bolzano, Cremona, Pesaro, Verona, Lodi, Bergamo). Lo stesso vale per l'*e-government* che oggi sta largamente trovando diffusione tanto nelle realtà urbanizzate quanto in quelle

Tabella 4.9. – Presenza di servizi *on-line* (informazioni e modulistica) al cittadino e alle imprese, Italia, 2002-2006.

	Regioni		Province		Comuni capoluogo		Altri comuni + 40.000		Altri comuni (5.000-40.000)	
	2002 (v.a.)	2006 (v.a.)	2002 (%)	2006 (%)	2002 (%)	2006 (%)	2002 (%)	2006 (%)	2002 (%)	2006 (%)
Bandi concorsi	19	20	93,0	99,0	87,3	98,0	n.r.	97,8	n.r.	84,8
Servizi sociali	17	19	63,0	85,3	80,4	90,3	n.r.	74,7	n.r.	74,7
Sistema del lavoro	15	16	73,0	81,4	58,8	72,8	n.r.	44,0	n.r.	30,3
Formazione profess.	17	17	75,0	76,5	55,9	64,1	n.r.	38,5	n.r.	38,5
Imposizione fiscale	11	15	29,0	39,2	54,0	70,0	n.r.	76,9	n.r.	76,9
Trasporti pubblici e mobilità	15	14	73,0	74,5	81,4	74,8	n.r.	56,1	n.r.	32,7
Istruzione	15	19	49,0	78,4	67,7	79,6	n.r.	69,3	n.r.	60,0
Servizi culturali	9	17	62,0	90,2	65,7	80,5	n.r.	74,7	n.r.	76,9
Ambiente	n.r.	17	0,0	94,1	0,0	80,6	n.r.	57,2	n.r.	49,1
Urbanistica	16	17	71,0	77,4	69,6	77,7	n.r.	69,2	n.r.	63,0
Sanità	16	14	12,0	31,4	38,3	68,9	n.r.	39,6	n.r.	25,4
Autocertificazione	14	10	59,0	35,3	64,7	72,9	n.r.	72,5	n.r.	65,5

(n.r.) non registrato

Fonte: Censis-Rur, *Le città digitali in Italia*, 2006.

più rurali del nostro paese, almeno per una serie di servizi essenziali quali le informazioni e la modulistica *on-line*.

## 2. I conflitti

Come afferma Martinotti [1993, 165], le trasformazioni delle città, dettate in gran parte dall'invasione dei *city users*, non avvengono in modo indolore o neutrale rispetto agli interessi della popolazione locale. Alcune porzioni deboli della popolazione residente vengono, infatti, a trovarsi in posizione svantaggiata: particolarmente i ceti più poveri o meno capaci di organizzazione collettiva, i bambini, le persone anziane e quante soffrono di limitazione fisiche; in generale tutte le categorie non in grado di reggere la competizione con le dinamiche economiche messe in moto dalle esigenze di prestazioni di servizio alle popolazioni transeunti dei consumatori<sup>9</sup>. Per una convivenza civile ed una qualità della vita diffusa dovrebbero venire garantiti servizi compensativi che in realtà non trovano attuazione a causa delle dinamiche in atto di *disenfranchisement* delle comunità locali a vantaggio dei gruppi più abbienti e organizzati.

La compresenza di più popolazioni urbane in alcuni quartieri della città è altresì motivo del perpetuarsi di atti devianti. Soprattutto alcune aree centrali delle metropoli caratterizzate da un modesto controllo sociale da parte degli abitanti – dettato dall'alto *turn-over* residenziale – e dall'intenso passaggio di pendolari, turisti e *city users* possono costituire un ambiente privilegiato per atti di criminalità ai danni di questi ultimi<sup>10</sup>. Atti spesso compiuti da individui a loro volta di provenienza esterna all'area locale. In base alla vecchia e romantica tradizione dei *Movimenti per il vicinato*<sup>11</sup> la dimensione ottimale di un quartiere deve essere tale da giustificare

<sup>9</sup> Nelle città moderne caratterizzate da una sostanziale tendenza all'uniformarsi dei contesti simbolici e delle pratiche di consumo si può verificare non solo un processo di marginalizzazione socioeconomica ma anche un senso di smarrimento culturale e relazionale per quelle fasce deboli che da sempre intrattengono con la comunità ed il territorio corrispondente un rapporto basato su forme d'identità, conoscenza, scambio e reciprocità.

<sup>10</sup> La possibilità di trovarsi in pericolo o quantomeno in difficoltà in ambienti metropolitani che vedono il passaggio giornaliero di un numero davvero consiste di persone tra loro sconosciute ha, peraltro, generato un bisogno particolare quale è quello di comunicare da qualsiasi punto, in qualsiasi momento, con amici o parenti o con le forze dell'ordine. La risposta tecnologica a tale bisogno ha come noto corrisposto allo sviluppo ulteriore della telefonia mobile [Gasparini G. 1998, 128].

<sup>11</sup> Si tratta di un approccio ideologico vero e proprio che prese forma negli anni '50 e '60 da prima negli Stati Uniti e successivamente si sviluppò in Germania. Tale approccio costituiva una critica allo sviluppo della metropoli moderna e si proponeva il recupero della dimensione del vicinato (*neighborhood-unit*) come unità di riferimento per modelli di convivenza e di produzione fondati sul principio della autosufficienza. A questa ideologia concorsero sia il patrimonio spirituale del movimento giovanile che quello dei lavoratori

l'organizzazione in zona di una rete di servizi utile a rendere la comunità indipendente e, nello stesso tempo, sufficientemente ridotta da consentire un tipo di interazione *face to face* tra gli abitanti [Bahrtdt 1969, cap. 3]. In realtà, questa prospettiva è oggi difficilmente riscontrabile e, viceversa, risultano assai diffuse situazioni in cui i soggetti che intrattengono con la comunità locale rapporti molto intensi sono spesso costretti a spostarsi per lavoro o per fruire di servizi esternamente allocati e quindi divenire vittime potenziali della piccola criminalità, oppure a situazioni di segno contrario in cui gli individui, pur disponendo di strutture adeguate, prossime all'abitazione e, conseguentemente, pur riducendo la propria mobilità sul territorio, risultano esposti ad atti criminali in quanto appartenenti a comunità urbane di per sé vaste o caratterizzate da forme ridotte di solidarietà vicinale. Tendenza quest'ultima in parte contrastata dalla recente fioritura anche nelle metropoli di associazioni locali che tendono a difendere gli interessi di specifiche categorie. Ad esempio, i commercianti di alcune vie di Milano, dopo che questi erano stati ripetutamente vittime di episodi di criminalità.

Le trasformazioni delle città dettate dalla mobilità e dall'intrecciarsi di queste popolazioni metropolitane non avvengono dunque in modo indolore o neutrale, anzi sono spesso fonte di nuovi conflitti. In particolare è possibile pensare a cinque tipi di conflitti che vedono di volta in volta contrapporsi le popolazioni residenti e non residenti:

- a) i conflitti nella occupazione dello spazio
- b) i conflitti economici
- c) i conflitti nell'accesso allo spazio
- d) i conflitti culturali
- e) i conflitti fiscali

Si tratta, ovviamente, di tipi di conflitti tra loro fortemente legati ma che, nello stesso tempo, presentano interessanti specificità.

a) *Conflitti nell'occupazione ed il controllo dello spazio.* Il primo tipo di conflitti riguarda l'occupazione ed il controllo dello spazio in senso fisico conseguente alla mobilità e concentrazione in città di beni, risorse, e persone come i turisti, i *city users*, i *nomadi d'élite* che tendono sempre più a insediarsi e a monopolizzare determinate zone della città. Si pensi, in particolare, ai processi di terziarizzazione e *gentrification* che interessano alcuni quartieri centrali di grandi città e sono dettati dall'invasione del terziario e delle famiglie più ricche anche di lontana provenienza con la conseguente espulsione più o meno forzata dei ceti meno abbienti. Processi di *autosegre-*

accomunati da una visione socialistico-utopistica.

gazione da parte delle *upper class* e dell'*iperborghesia* mondiale [Duclos 1999] generano peraltro nuove mappe del rischio e dell'insicurezza pubblica nelle aree di *border line* dove il disagio sociale, da un lato, ed il benessere ed il consumo spudorato, dall'altro, si fronteggiano. In generale, la presenza simultanea di più popolazioni in città ad alto *turn-over* residenziale – e dunque caratterizzate da forme più blande di controllo e reciprocità sociale – costituisce motivo di preoccupazione e conflitto laddove si coniuga ad un processo di polarizzazione sociale ed economica che tende a penalizzare eccessivamente le fasce deboli della popolazione residente a vantaggio di quelle più influenti della popolazione in transito o di momentanea permanenza. Spesso, il risentimento nei confronti delle istituzioni locali e delle popolazioni che invadono la città è, peraltro, dettato dalla sensazione di *abbandono* avvertita dai residenti e da un presentimento di complicità tra *élite* locali e internazionali.

b) *Conflitti economici*. Il processo di globalizzazione dell'economia e di mobilità dei suoi protagonisti tende spesso a riproporre se non a rinforzare le vecchie differenze di classe – naturalmente attraverso nuove dinamiche rispetto a quelle di stampo *fordista* –. La polarizzazione riguarda in particolare le metropoli internazionali snodo dello sviluppo capitalistico contemporaneo [Sassen 1997] ma, in generale, seppur in forma più contenuta, tutte le città di dimensioni medie e grandi sembrano oggi interessate da una trasformazione sia dell'assetto produttivo sia di quello urbanistico che rinvia a mutamenti di scala più ampia e a forme di crescente disuguaglianza. Le città sono i luoghi dei consumatori ma anche dei prestatori d'opera a basso costo (prevalentemente immigrati operanti nel settore della ristorazione, del commercio, dei lavori domestici e di cura, ecc.) ma funzionali all'offerta di servizi personalizzati rivolti all'*upper class*, sono i luoghi dove la dicotomia tra la città del *front stage* – la città sfavillante e organizzata, dei teatri e dei musei, della fiera e dello *shopping* da offrire al visitatore – si contrappone alla città del *back stage* – la città dei quartieri popolari, delle aree più marginali, o del retrobottega delle vie centrali –. È, dunque, rispetto a queste dimensioni che possono venire ripensate le forme del conflitto. Conflitto che vede sempre più una internazionalizzare degli attori in campo per la conquista di risorse e luoghi che presentano forti valenze non solo economiche ma anche culturali e simboliche.

c) *Conflitti nell'accesso spazio-temporale ai servizi*. La conflittualità tra popolazioni metropolitane non riguarda solamente lo scontro tra residenti e non residenti né concerne esclusivamente la *conquista* ed il *controllo* materiale del territorio urbano. Sempre più il conflitto è tra utenti che a vario titolo reclamano una sorta di *precedenza* nei processi di accesso e fruizione dei servizi. I pendolari molto a malincuore sopportano i rallentamenti forzati e spesso prolungati del proprio treno per lasciare il passo



ad uno più veloce e dal pedaggio più costoso che presumibilmente trasporta *city users* o uomini d'affari; i residenti dell'*hinterland* che si recano quotidianamente al lavoro in auto faranno il possibile per evitare di venire imbottigliati nelle code che si formano durante gli esodi dei vacanzieri; coloro che viaggiano frequentemente in aereo per motivi di lavoro sanno che è sempre più difficile prenotare un volo all'ultimo momento vista la massa ingente di persone che utilizza questo mezzo anche per motivi familiari o per brevi periodi di vacanza all'estero. Spesso si possono creare fronti contrapposti in occasione di particolari circostanze o eventi specifici esito di una politica urbana più o meno condivisa e partecipata. Mela [1996, 123-24] fa, ad esempio, il caso di interventi nel settore della viabilità, quali la predisposizione di una linea di scorrimento veloce del traffico in direzione del centro, che vedono confrontarsi, da un lato, le popolazioni dei pendolari e dall'altro i movimenti ecologisti o i residenti dei quartieri attraversati dalle linee di trasporto ad alta velocità. Molto probabilmente, questi stessi schieramenti sono destinati a dissolversi all'indomani della risoluzione della vicenda o magari a ricomporsi in forma differenziata in relazione ad un altro problema. In pratica, se è vero che, soprattutto nel caso dei contrasti tra residenti e non residenti, le questioni in gioco rimandano ancora a gravi situazioni tanto di sicurezza pubblica quanto di esclusione sociale, economica e culturale, è altrettanto evidente che nuove forme di conflittualità stanno prendendo consistenza ed esse riguardano segmenti di popolazione a composizione sociale fortemente mista, caratterizzati, peraltro, da una appartenenza solamente provvisoria degli individui alle categorie degli abitanti, pendolari, *city users*, uomini d'affari<sup>12</sup>. In generale, assai difficile risulta leggere questi conflitti esclusivamente nei termini di una contrapposizione tra famiglie abbienti e povere, vittime e malviventi, utenti e operatori mentre occorre di volta in volta ridefinire i contendenti in campo, cercando nello stesso tempo di non perdere di vista i nessi con i modelli sociologici interpretativi più tradizionali delle disuguaglianze. In un circolo vizioso che non trova soluzione di continuità, alcuni dei problemi connessi alla mobilità spazio-temporale non solo costituiscono l'esito di una società divisa ma vanno, a loro volta, a rinforzare le più tradizionali disparità già esistenti. Si guardi, ad esempio, alle differenze di genere causa e conseguenza delle

<sup>12</sup> Tra tutte, basti pensare alle già descritte associazioni dei pendolari. Associazioni interclassiste, ormai presenti in ogni città, sempre più strutturate anche se caratterizzate da un elevato ricambio degli affiliati. Si tratta di gruppi non riconducibili ad alcuna matrice politica o elettorale come è, invece, tipico dei più tradizionali movimenti sociali urbani [Castells 1974; Castells 1978] ma che, comunque, rappresentano fette consistenti di popolazione dai bisogni specifici, partecipano attivamente ai tavoli di concertazione con l'amministrazione locale ed i rappresentanti delle Ferrovie dello stato, oltre a promuovere azioni di protesta, anche eclatanti, finalizzate al miglioramento dei servizi di trasporto locale.

pratiche di spostamento quotidiano e di organizzazione familiare e a cui più avanti verrà dedicato un paragrafo.

d) *Conflitti di natura culturale*. Ma la formazione di un'iperborghesia a livello internazionale, di villaggio globale, che tendenzialmente controlla il processo d'uniformazione delle pratiche di relazione, comunicazione e consumo, produce nuove forme di polarizzazione della società e inediti processi d'esclusione anche di tipo culturale, oltre che economico, e soprattutto per quelle categorie che presentano maggiori difficoltà nell'interpretare i mutamenti in atto. In particolare, si possono ipotizzare almeno due forme d'esclusione culturale da cui derivano altrettante pratiche di conflitto e resistenza da parte di schieramenti contrapposti di varia composizione. In primo luogo occorre rilevare che la crescente *decontestualizzazione* delle relazioni propria della modernità [Giddens 1990] va oggi a chiaro svantaggio di quelle fasce più deboli che da sempre intrattengono con la comunità ed il territorio di appartenenza un rapporto basato su forme d'identità, particolarità, conoscenza, scambio e reciprocità e dunque provano un senso di smarrimento non solo socioeconomico ma anche culturale e relazionale in seguito al processo di standardizzazione che tende sempre più a marcare i contesti urbani. Anche i già citati fenomeni di terziarizzazione dello spazio e *gentryfication* di alcuni quartieri non sono che esiti di un processo di omologazione, in senso prevalentemente *elitario*, dei luoghi mentre i segni della memoria per chi resta risultano sempre più tenui. I conflitti corrispondenti non potranno dunque che riguardare la difesa delle identità locali in contrapposizione alle tendenze di internazionalizzazione che segnano le realtà urbane contemporanee. La città intesa non solo come *melting pot* cioè come luogo di fusione ma anche come spazio di riconoscibilità di culture diverse, si fonda su equilibri interni molto delicati. Se, da un lato, essa deve essere in grado di richiamare e trattenere patrimoni di conoscenze e costumi differenti, dall'altro, deve necessariamente sviluppare modelli adeguati di convivenza tra le culture, sia in senso orizzontale sia verticale, scongiurando in tal modo un annullamento delle differenze nel nome di un progresso che va spesso a vantaggio di pochi. Esiste un secondo aspetto. L'organizzazione della vita quotidiana moderna in termini di sfruttamento ottimale dei servizi – molti dei quali di natura *self-service* o fruibili grazie alla tecnologia [Gershuny 1993] – tende sempre più a fondarsi tanto sull'allargamento delle scelte possibili quanto su un processo crescente di responsabilizzazione dei soggetti. Ma tale situazione, di per sé positiva, trova concreta realizzazione solo se i soggetti sono dotati di una buona gamma di competenze, tali da trasformare le risorse in *functionings*. In altri termini, il rischio di una sofisticazione crescente delle pratiche d'accesso ai servizi, non soltanto quelli secondari o di *élite* ma anche quelli primari, di base, costituisce una dimensione pericolosa e altamente discriminante se i gruppi deboli

non sono sufficientemente formati all'utilizzo pieno delle risorse, se non esiste familiarità con il *computer*, se ancora essi non hanno raggiunto l'autonomia e le competenze necessarie allo sfruttamento dei mezzi moderni di comunicazione. In tale ambito il conflitto potenziale riguarda pertanto le circostanze di esclusione e declassamento delle fasce tecnologicamente meno formate della società. È interessante osservare come questi fenomeni siano legati ad un processo di *smaterializzazione* delle risorse. Non si tratta di semplici dinamiche di occupazione e accesso allo spazio, nella sua fisicità. È l'informazione e il modo di trasmissione che diventano il bene primario, l'oggetto del contendere. Anche in questo caso però ci troviamo di fronte a modelli imposti proprio da quelle popolazioni più transitorie che hanno la tendenza ora in senso materiale ora in senso virtuale a controllare, regolare e a rendere uniformi un numero crescente di contesti e pratiche di vita urbane. Se è vero che a tale tendenza si accompagna anche un percorso di emancipazione che interessa un numero crescente di individui di ceti diversi è però altrettanto evidente che la tecnologia tende sempre più a spersonalizzare i rapporti e creare nuovi tipi di marginalità e *gap* generazionali. Anche se il conflitto resta spesso latente, ciò non significa che esista unanime consenso nei confronti di alcune svolte in chiave tecnologica che caratterizzano la nostra esistenza. È inoltre probabile che in futuro il conflitto tenderà a trovare reale concretizzazione laddove si determineranno corsie veramente preferenziali nell'accesso a servizi di prima necessità per coloro che dispongono di strumenti e competenze particolari.

e) *Conflitti di natura fiscale*. Gran parte della popolazione residente non solo soffre spesso per situazioni di congestione, inquinamento sonoro, atmosferico e visivo ma è anche obbligata, attraverso un pesante prelievo fiscale, a contribuire al miglioramento di un assetto infrastrutturale destinato a servire una massa ingente di popolazione giornaliera proveniente dall'esterno, senza per questo ricevere nulla in cambio – almeno in termini diretti e immediati –<sup>13</sup>. I *visitatori*, d'altro canto, costituiscono una popolazione particolarmente appetita da alcuni segmenti di residenti e, pertanto,

<sup>13</sup> Problema noto con il termine di *spillovers* e tipico soprattutto delle aree metropolitane che attraggono pendolari, *city users* e uomini d'affari. Notoriamente, il tema delle aree metropolitane come ambito privilegiato per l'individuazione delle popolazioni mobili e la gestione del conflitto ha trovato sviluppo più sotto il profilo della definizione statistica che non sul reale versante politico-amministrativo, al di là delle intenzioni espresse dalle forze politiche. Più recentemente il dibattito ha trovato ulteriore sviluppo in relazione alle paventate iniziative di *road pricing*, cioè di pedaggio per i pendolari in ingresso nelle città, tra cui Milano sull'esempio di Londra e altre metropoli. Nel nostro paese in particolare un aumento della complessità urbana parallelamente alla mancanza di un sistema di governo metropolitano ha determinato uno sviluppo delle città spesso disordinato e poco attento alle regolazione delle dinamiche di mobilità quotidiana.

Tabella 4.10. – Tipi di conflitti possibili tra popolazioni metropolitane.

Conflitti	Contendenti principali	Effetti	Reazioni
Conflitto nella occupazione dello spazio	abitanti (g. d.) vs. <i>iperborghesia</i> globalizzata e attori economici locali forti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>gentrification</i></li> <li>- <i>disenfranchisement</i></li> <li>- omologazione e terziarizzazione dei contesti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- capacità di conservazione del tessuto urbano originario,</li> <li>- riqualificazione dei centri storici a vantaggio dei residenti</li> </ul>
Conflitto economico	abitanti (g. d.) vs. <i>city users</i> e <i>iperborghesia</i> globalizzata	<ul style="list-style-type: none"> <li>- costo della vita, marginalità, esclusione sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- politiche sociali</li> <li>- riqualificazione dei quartieri di maggior degrado nelle aree periferiche</li> </ul>
Conflitto nell'accesso nello spazio	abitanti vs. pendolari vs. <i>city users</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- congestione della rete dei servizi</li> <li>- traffico e inquinamento</li> <li>- orari dei servizi e dei negozi non rispondenti ai bisogni di tipologie di cittadini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- limitazioni al traffico</li> <li>- <i>ticket</i> d'ingresso</li> </ul>
Conflitto culturale	abitanti (g. d.) vs. <i>iperborghesia</i> globalizzata	<ul style="list-style-type: none"> <li>- omologazione delle pratiche di vita</li> <li>- difficoltà di accesso ai servizi per la popolazione non istruita/formata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- movimenti di difesa dell'identità e del territorio</li> </ul>
Conflitto fiscale	abitanti vs. pendolari vs. <i>city users</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- disparità contributiva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>ticket</i> d'ingresso</li> </ul>

(g. d.) Gruppi deboli di abitanti.

sono oggetto di molte iniziative di *city marketing*, anche se le ricadute positive e negative generate dalla presenza di popolazione non residente sul complesso degli abitanti e in generale sull'economia della città risultano ancora poco misurabili. Queste situazioni portano a riflettere sul rapporto tra popolazione residente e non residente, l'economia della città e il bilancio del governo locale.

In sintesi, conflitti legati alla mobilità spazio-temporale degli individui e riguardanti l'uso di risorse materiali e immateriali, fisiche e simboliche, tendono oggi sempre più ad incrociarsi, presentando di volta in volta livelli differenti di formazione ed evoluzione degli schieramenti

in campo, così come reazioni differenziate. La individualizzazione della società e dunque la grande segmentazione degli interessi non lasciano peraltro intravedere con facilità *arene* e modalità adatte per la ricomposizione di conflitti a crescente complessità, se non passando attraverso un ripensamento del ruolo che aspetta all'operatore pubblico nella gestione dei conflitti stessi.

Se è vero che, soprattutto nel caso dei contrasti tra residenti e transeunti, le questioni in gioco rimandano ancora a gravi situazioni tanto di sicurezza pubblica quanto di esclusione sociale ed economica, è altrettanto evidente che nuove forme di conflittualità stanno prendendo consistenza ed esse riguardano segmenti a composizione sociale fortemente mista, caratterizzati, da una appartenenza solamente provvisoria degli individui alle varie popolazioni metropolitane. Come già osservato, interpretare questi conflitti facendo ricorso ai *cleavages* più tradizionali risulta particolarmente fuorviante. Nel quadro esplicativo dei fenomeni in evoluzione, sempre più forza acquistano le variabili riguardanti l'organizzazione logistica delle famiglie, l'insieme delle opportunità spaziotemporali di consumo e mobilità, la familiarità con la tecnologia. Queste variabili forgianno modelli comportamentali a geometria altamente variabile, che trovano di volta in volta riassetto a seconda delle specifiche circostanze. Il determinarsi di conflitti spesso indiretti e indeterminati – conseguenti alla presenza di attori sparsi sul territorio e a bassissimo tasso di relazione e reciprocità che comunque transitano o utilizzano una stessa città – genera peraltro non pochi problemi sul fronte della negoziazione e della risoluzione dei conflitti stessi attraverso le politiche più tradizionali.

L'avvicinarsi in atto nella sociologia urbana della scuola di Los Angeles alla scuola di Chicago, come tradizioni di lettura e interpretazione del territorio, sembra dimostrare la pregnanza dello spazio nel ridisegnare gli stili di vita, seppure si tratti di uno spazio sempre più fluido e de-centrato e per certi versi sempre meno rappresentabile e codificabile<sup>14</sup>. Il manifestarsi delle nuove forme di conflitto non poteva che risentire di queste caratteristiche contraddittorie tipiche delle società urbane tardo-moderne: cioè il bisogno di riferimento da parte delle popolazioni ad un territorio che invece è andato sempre più sfumandosi nei suoi contorni. Un territorio in cui si alternano presenze e flussi, attori locali e contendenti di passaggio, e a cui nel tempo dovrà corrispondere il mutare dei canali di mediazione dei conflitti e degli interessi anche attraverso la predisposizione di nuove modalità partecipative.

<sup>14</sup> Tanto da generare le crescenti tensioni di dispersione e ricentralizzazione che si presume andranno a segnare le città future [Perulli 2007].

### 3. *City marketing e voting by feet*

Nonostante il riconoscimento delle esternalità negative legate ad una concentrazione di residenti e non residenti nelle città, molte iniziative e politiche urbane messe in atto da attori pubblici e privati sono oggi orientate ad attrarre popolazione. Il presupposto è naturalmente riconducibile ad una stima dei vantaggi legati a questi flussi in entrata, che si suppone siano di gran lunga superiore agli svantaggi. Un filone specifico di ricerca – che ha trovato diffusione soprattutto tra i geografi – si è rivolto all’analisi delle capacità delle metropoli di richiamare risorse umane, finanziarie e infrastrutturali. Soprattutto gli studi europei sui cosiddetti sistemi urbani hanno focalizzato la loro attenzione, a partire dalla fine anni ’80 [Irer 1988, 1993; Brunet 1989; Conti e Spriano 1989; Sallez 1993; Cattani *et al.* 1994; Conti e Salone 2000], sul complesso di caratteristiche che rendono le città competitive e appetibili sul mercato nazionale e internazionale, come luoghi privilegiati per l’insediamento di nuove unità produttive e finanziarie, di nuovi centri per ricerca, per la cultura e la comunicazione, per l’educazione e la formazione dei lavoratori più qualificati. In questi studi, spesso con finalità di *benchmarking*, la relazione tra la qualità della vita concreta nelle città e nei suoi quartieri è spesso menzionata ma mai sufficientemente analizzata o riconosciuta a pieno titolo come elemento fondante nella determinazione delle gerarchie urbane. In particolare, se si prende in considerazione l’obiettivo finale delle ricerche e gli indicatori di volta in volta utilizzati, si osserva come l’attenzione più che sulla condizione di benessere sociale delle popolazioni locali sia posta sulle funzioni tecnologiche e innovative, direttive, finanziarie, commerciali e produttive delle città stesse, dando forse per scontato che ad una crescita economica complessiva della città e dei suoi attori più forti debba far seguito una buona qualità della vita per tutta la popolazione. La cosiddetta teoria dell’opulenza che sottostà a questo approccio parte dal presupposto che lo sviluppo economico presenti come conseguenza immediata uno sviluppo sociale diffuso soprattutto in termini di salute della popolazione, riduzione dell’inquinamento e benessere individuale, qualità del governo locale. Pertanto tale modello di sviluppo tende ad attribuire maggior rilievo alle componenti economiche del benessere per come sono generate anche dall’arrivo di popolazioni di consumatori e lavoratori provenienti dall’esterno<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Se guardiamo all’insieme delle ricerche osserviamo che la qualità della vita risulta forse più trattata nei primi studi della Comunità Europea – si veda ad esempio quello di Cheshire *et al.* [1988] teso a mettere in relazione i problemi di qualità della vita con il processo di riconversione industriale – o in quelli caratterizzati da un crescente interesse per i problemi legati ad uno sviluppo sostenibile [Commission 1997a; 1997b], mentre altre ricerche sviluppate si sono spesso rivelate poco sensibili alla questione del benessere sociale collettivo dei residenti.

Il delinearci di graduatorie di città in Europa è, pertanto, fondato sulle caratterizzazioni economiche-produttive dei centri urbani, sulla loro accessibilità spazio-temporale, sulla capacità di fornire servizi sofisticati alle imprese e ai *nomadi d'élite*, sull'ammodernamento dell'assetto tecnologico e assai meno sugli elementi di qualità ambientale complessiva, di dotazione di servizi di base, di lotta alla criminalità, di livelli medi di educazione, di risoluzione della questione abitativa, di contrasto alle manifestazioni di povertà estreme. Come già ricordava Frick [1986, 5], citando Castells [1985] e Brake [1985], e prendendo come esempio Manhattan, le influenze esterne alla città incidono fortemente nel condizionare i modelli di qualità della vita locale in direzione della fornitura di servizi di qualità elevata ad una utenza altrettanto qualificata e mobile. Ma in questa prospettiva la qualità della vita non costituisce un obiettivo duraturo e slegato dalla crescita economica e, soprattutto, non sembra riguardare le fasce più deboli della popolazione.

In altri termini, la forza di una città risulta prevalentemente intesa come capacità della stessa di rispondere alle aspettative delle imprese rispetto agli assetti produttivi e commerciali che si configurano e, conseguentemente, di soddisfare i bisogni delle cosiddette popolazioni in transito: pendolari, *city users*, uomini d'affari, piuttosto che quelli dei residenti sebbene a questa traiettoria di sviluppo si accompagnino i noti problemi legati alla globalizzazione e polarizzazione delle società urbane moderne, ai processi di *gentrification* dei quartieri e di *disenfranchisement* della popolazione residente. Molte città competitive, soprattutto quelle appartenenti ai sistemi urbani più avanzati, tendono oggi ad autopromuoversi attraverso operazioni di *marketing* vere e proprie finalizzate a mettere in evidenza gli aspetti migliori e più accattivanti della città. Il rapporto più profondo tra la città, i suoi abitanti e le sue istituzioni, risulta invece sempre più sfocato se non posto in secondo piano rispetto alla presenza delle popolazioni di passaggio da intendersi come soggetti da privilegiarsi per lo sviluppo stesso delle reti.

Nella più recente riflessione sociologica hanno trovato ampio spazio i nuovi conflitti legati ai processi di globalizzazione che interessano molte metropoli del nostro pianeta, ma a tale riflessione non ha ancora fatto seguito una altrettanto precisa definizione e analisi empirica delle contraddizioni che si connettono alla formazione di modelli di sviluppo urbano dominati dalla competitività, indifferenti agli interessi locali più deboli o meno strutturati, poco attenti alle ricadute negative in termini di peggioramento delle condizioni di vita per la fasce meno protette. Le prospettive di ricerca in questo settore sembrano dunque riguardare un'analisi in grado di combinare i dati sulla capacità di attrazione esercitata dalle città con quelli relativi alle contraddizioni socio-economiche interne che ne derivano. Sempre in una ottica di *city marketing* ma con una maggiore attenzione ai bisogni e alle aspettative delle famiglie si collocano i cataloghi che informano circa la vivibilità delle città, i loro punti forti e quelli debo-

li, come se si trattasse di merci da comprare. *Your Guide to Finding the Best Places to Live in United States and Canada*, recita il titolo di un almanacco periodicamente aggiornato da Richard Boyer e David Savageau (Prentice Hall, New York, 1989). A volte le guide invitano i lettori a lasciare le città angosciate dai noti problemi urbani e a ritornare alla vita di campagna come ci suggeriscono Wanda Urbanska e Frank Levering nella loro *Moving to a Small Town: A Guidebook for Moving from Urban to Rural America* (Simon & Shuster, New York, 1996). Tali strumenti risultano particolarmente diffusi negli Stati Uniti e in altri paesi del mondo ad alta instabilità residenziale. In Italia sappiamo che le cose sono ben diverse, le persone provano un forte senso di appartenenza ed identificazione con un luogo, bello o brutto che sia, e dunque stentano maggiormente ad andarsene anche se le nuove generazioni sono sicuramente più mobili di quelle del passato. In generale, resta ancora difficile accettare l'idea che la nostra città, il luogo dove siamo nati, abbiamo vissuto, ci siamo innamorati, sia declassata da fredde statistiche. In un modo o nell'altro, trovando qualità più o meno recondite, siamo quasi sempre disposti a difenderla e, se la lasciamo, forte è il desiderio di tornarci o di non allontanarci di troppo.

La qualità della vita, come visto, è un concetto multiforme e difficile da definire, ma nello stesso tempo la qualità della vita può essere colta anche semplicemente guardando alle variazioni anagrafiche nei diversi contesti territoriali. Quello che viene definito saldo migratorio, consistente nella differenza fra il numero degli iscritti e il numero dei cancellati dai registri anagrafici, permette di comprendere il dinamismo delle diverse realtà territoriali. La forza dei numeri sta nel loro parlare chiaro e le cifre non si possono contestare. Una crescita o una riduzione del numero dei residenti di un comune, provincia, regione, riflette il giudizio che di quella realtà i cittadini hanno. Esiste in merito una letteratura anglosassone, quanto mai viva e prolifica, che considera il fenomeno dell'immigrazione interna come il riflesso diretto e misurabile del giudizio che la collettività dà sulla qualità della vita, gli standard dei servizi e la vitalità economica del territorio di riferimento. Un concetto che si riassume con l'espressione "voting by feet". In merito un approfondimento si rende necessario. Il concetto di *voting by feet* è stato elaborato da Charles Tiebout [1956] per mettere in evidenza come l'esistenza di molteplici e concorrenti giurisdizioni con relativi elettorati permetterebbe al cittadino di scegliere la giurisdizione caratterizzata da un sistema di servizi/costi a lui più favorevole. In virtù di un sistema di governo decentrato si assisterebbe a variazioni regionali e locali nella distribuzione della domanda e della offerta di diversi tipi di beni e servizi pubblici nel rispetto dei *desiderata* di volta in volta espressi da elettori territorialmente mobili. Di fatto, ogni governo o giurisdizione locale può rispondere con maggiore precisione e adattabilità alle esigenze locali di quanto non possa fare il governo centrale. I vantaggi di tale sistema però crescono se si ipotizza una mobilità residenziale



dei cittadini da una parte all'altra del paese scegliendo quella giurisdizione che offre il *mix* preferibile di beni/servizi pubblici. Giurisdizioni in competizione consentono ai cittadini di rivelare le loro preferenze *votando coi piedi*, ossia esprimendo il proprio dissenso, andandosene. I cittadini non contenti della combinazione beni/servizi e spese/imposte offerta dal governo locale possono trasferire la loro residenza in una località che offre una combinazione più gradita. Conseguenza diretta di questa *possibilità di scelta* del cittadino è proprio lo spostamento, e dunque il cambiamento di residenza, del cittadino stesso da una città all'altra. Il modello teorico di Tiebout si colloca all'interno della tradizione dei *public choice studies* e delinea proprio la possibilità che avvenga la migrazione degli individui verso le giurisdizioni la cui popolazione ha le loro stesse preferenze, cosicché le persone si stabiliscono nelle località il cui governo locale offre i servizi pubblici del tipo e nella quantità che esse preferiscono. In questo modo si può realizzare la situazione dell'omogeneità delle preferenze all'interno di ogni giurisdizione locale, in presenza della quale la decentralizzazione della pubblica amministrazione può migliorare l'efficienza dell'allocazione delle risorse. Con una pubblica amministrazione decentrata e la possibilità di mobilità spaziale delle persone, la rilevazione delle preferenze è data proprio dalla possibilità di *votare con i piedi*, trasferendosi semplicemente in un'altra località. Ogni cittadino con la sua decisione di dirigersi verso una data località, dichiara che preferisce la quantità di beni e servizi fornita nella località prescelta, e che è disposto a pagare la somma (tariffa, tributo) richiesta dal relativo governo locale. Guardando ai soggetti come ad individui razionali, dotati di un numero sufficiente di informazioni, si può così stimare la domanda di beni pubblici per come trova distribuzione sul territorio. A condizione che non esistano ostacoli alla mobilità residenziale, lo spostamento della residenza diventa, dunque, un meccanismo di voto sostitutivo del voto con la scheda e allo stesso tempo si pone come testimonianza diretta dello sviluppo, del dinamismo, della crescita che la realtà territoriale prescelta offre.

Se dunque consideriamo gli andamenti migratori attraverso gli iscritti e i cancellati all'anagrafe delle diverse realtà locali, è possibile analizzare, seppur indirettamente, tale meccanismo del *voting by feet* e, per certi versi, cogliere l'andamento del livello della qualità della vita nelle varie regioni, province, comuni. Gli studi futuri dovranno sicuramente prendere in considerazione questa mobilità, anche in un paese come il nostro, caratterizzato per tanto tempo, dopo le ondate migratorie del secondo dopoguerra, da una immobilità residenziale riconducibile ad uno storico processo di urbanizzazione policentrica e ad un forte senso di identità con il territorio, ma che oggi lascia intravedere soluzioni residenziali/occupazionali sparse sul territorio.

A titolo esemplificativo, la tabella successiva, permette di cogliere i trasferimenti di residenza all'interno dell'Italia, fra Nord e Sud, con riferimento ai dati Istat del 2000.

In generale, gli spostamenti più massicci si hanno verso il Nord-ovest, dove per l'anno 2000 sono confluiti ben 99.731 residenti, segue il Nord-est, quasi a pari merito col Centro Italia e il Sud, mentre le Isole sembrano non avere un gran potere di attrattiva.

Tabella 4.11. – Movimento migratorio (iscrizioni e cancellazioni anagrafiche) tra aree geografiche, Italia, 2000.

Origine	Destinazione					
	Italia	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Isole
Italia	359.008	99.731	85.823	85.517	63.998	23.939
Nord-ovest	82.258	23.951	16.122	13.368	18.534	10.283
Nord-est	47.120	11.596	11.759	9.063	10.567	4.135
Centro	59.103	11.407	11.183	15.426	16.166	4.921
Sud	120.977	33.362	32.853	36.180	14.645	3.937
Isole	49.550	19.415	13.906	11.480	4.086	663

Fonte: Istat, *Popolazione e movimento anagrafico nei comuni*, 2000.

Guardando alle origini, è possibile evidenziare come dal Nord-ovest si tenda a spostarsi soprattutto all'interno del Nord: Nord-ovest (23.951), Nord-est (16.122), anche se passaggi consistenti si sono avuti verso il Sud (18.534). Nell'Italia del Nord-est, si tende a spostamenti interni alle regioni o verso il Nord-ovest. I residenti del Centro Italia, come si può vedere, si sono distribuiti in modo quasi uniforme in tutta Italia, ad eccezione delle Isole, che hanno registrato solo 4.921 nuovi iscritti provenienti dal Centro Italia. Dal Sud gli spostamenti sono stati rivolti prevalentemente verso il Nord, sia ovest che est, e verso il Centro. Infine, dalle Isole gli spostamenti di residenza hanno visto confluire nuovi residenti in modo massiccio verso il Nord-ovest dell'Italia.

Restano quindi le regioni del Nord Italia quelle con la più forte capacità attrattiva, in grado di attirare nuovi residenti offrendo un alto livello di sviluppo economico, possibilità lavorative, servizi ai cittadini, e dunque l'idea di una migliore qualità della vita. Mentre è soprattutto il Sud Italia a registrare fughe di residenti verso altre zone del paese.

Per quanto, infine, concerne le grandi città al 2002, le statistiche registrano un movimento migratorio complessivo che interessa ben 183 mila nuove iscrizioni all'anagrafe, di cui circa 45 mila riguardanti stranieri, e ben 196 mila cancellazioni, con un numero di individui che escono dal nostro paese pari a circa 10 mila unità.

Tabella 4.12. – Popolazione residente e movimento migratorio (iscrizioni e cancellazioni anagrafiche) per grandi comuni nel 2002.

	Popolazione	totale immigrati	immigrati da al- tro comune	immigrati dall'estero	totale emigrati	emigrati per al- tro comune	emigrati per l'estero
Popolazione 1.1.2002							
	2.545.860	42.084	28.504	13.580	46.083	42.452	3.631
	1.253.503	38.614	26.461	12.153	42.761	40.517	2.244
	1.004.577	12.714	11.841	873	10.424	10.265	159
	864.671	21.324	16.114	5.210	22.506	21.759	747
	686.045	9.532	8.197	1.335	14.076	13.430	646
	609.399	9.365	6.864	2.501	10.190	9.730	460
	370.363	13.404	11.368	2.036	8.904	8.686	278
	355.315	10.134	7.370	2.764	10.818	10.409	409
	316.278	4.350	3.920	430	5.907	5.637	270
	312.205	6.621	6.255	366	10.166	9.881	285
	270.963	5.054	3.730	1.324	5.147	4.924	223
	253.267	7.736	5.809	1.927	4.724	4.530	194
	251.710	2.169	1.789	380	4.050	3.862	188
	9.094.156	183.101	138.222	44.879	195.816	186.082	9.734
Popolazione 1.1.1992							
	9.824.247	132.439	109.869	22.570	173.958	165.589	8.369
Popolazione 1.1.1982							
	10.759.737	149.423	133.295	16.128	212.682	204.693	7.989

Fonte: Istat, *Popolazione e movimento anagrafico nei comuni*, 2002, 1992, 1982.

#### 4. Le politiche temporali

Un ambito specifico di mediazione moderna dei conflitti è costituito dalle politiche temporali. L'analisi del tempo ha ricevuto negli ultimi decenni uno speciale impulso tanto sul piano della formulazione teorica quanto su quello delle traiettorie di ricerca, soprattutto in ambito sociologico. La capacità della dimensione temporale di portare alla luce la complessità dell'esperienza della vita quotidiana, di dare trasparenza alle differenze di genere, di fare luce sui nessi tra ambiti micro e macrosociologici, tra individuo e società è certamente alla base di questo interesse. Tale attenzione alla dimensione temporale è stata recentemente accentuata da due ulteriori elementi, tra loro correlati. Da un lato, il massiccio ingresso delle nuove tecnologie in tutti gli ambiti della vita sociale, compresi quelli della sfera privato/familiare; dall'altro, le profonde trasformazioni nella struttura, nei modi e nei tempi del lavoro retribuito. Di fatto, entrambi questi aspetti hanno reso evidente l'importanza dello studio dei mutamenti (e/o delle persistenze) tanto nell'uso del tempo quotidiano quanto nelle concezioni e nelle esperienze temporali che lo strutturano.

La portata sociale di questi processi, e le loro implicazioni sul piano soggettivo e intersoggettivo, oltre che su quello delle politiche, possono essere agevolmente esplorati utilizzando come ottica privilegiata il modo dell'individuo di porsi di fronte al tempo e di allocarlo quotidianamente. Più specificatamente, "la rilevanza della questione temporale è legata al fatto che le relazioni concrete con lo spazio e con il tempo contribuiscano in modo determinante alla costruzione dell'identità di ciascuno. Contemporaneamente a ciò, si va acquisendo una più profonda consapevolezza che l'organizzazione del tempo non è data, ma si struttura per regole e consuetudini che hanno una natura convenzionale e quindi molto più vicina di quanto non si pensi all'insieme delle decisioni, degli interessi e delle politiche del sistema sociale" [Tempia 1993, 10]<sup>16</sup>.

In particolare, la creazione di insediamenti abitativi diffusi in cui le strategie di organizzazione della vita quotidiana si combinano con le esigenze di mobilità e con gli stili di vita domestici-familiari, fanno del tempo un elemento fondamentale delle strategie di *trade-off* cui molti lavoratori-consumatori pendolari devono oggi far riferimento nel calcolo dei costi-benefici legati ai loro bisogni abitativi così come alle loro attività lavorative o di consumo.

Diverse delle ricerche sociologiche recentemente condotte o tuttora in corso nel nostro paese sulla questione temporale risultano preliminari

<sup>16</sup> La distribuzione e l'utilizzo del tempo non solo costituisce un metro fondamentale delle dinamiche e delle gerarchie proprie di una rete familiare, ma diventa anche merce di scambio finalizzata alla formalizzazione di nuovi circuiti di socializzazione e reciprocità. Le banche del tempo in continua crescita, costituiscono un esempio particolarmente significativo al proposito.

alla progettazione delle politiche temporali sviluppatasi in Italia a partire dagli anni '90 nel quadro della predisposizione dei cosiddetti PRO (Piani regolatori degli orari)<sup>17</sup>. La predisposizione dei PRO in molte città italiane è stata l'occasione per la verifica dei bisogni di base di gruppi differenti di popolazione e, di fatto, i PRO costituiscono un'esperienza importante di studio e programmazione non solo in materia temporale ma, più in generale, sugli aspetti organizzativi del vivere in città<sup>18</sup>. In particolare, le politiche temporali rappresentano le principali ottiche d'intervento adottabili per una riorganizzazione dei servizi capace di soddisfare le esigenze dei cittadini che si spostano sul territorio. Sia la legge 142/90 (articolo 36), che riconosce al sindaco competenze di coordinamento degli orari degli esercizi commerciali e dei servizi pubblici, che la nuova legge Turco (febbraio 2000) sull'obbligo dei Comuni a dotarsi di Uffici Tempi, pongono in primo piano l'esigenza di partire a livello locale dalla pianificazione e negoziazione degli orari – cioè dei tempi di vita e di lavoro – per migliorare la qualità della vita urbana. Settori specifici come quello dei trasporti, nel proporre soluzioni alternative alle attuali pratiche di mobilità, non possono che ricollegarsi ad un modello di riqualificazione in chiave spazio-temporale della offerta complessiva dei servizi. Non a caso vanno proprio sotto il nome di Patti di Mobilità le azioni composite solitamente avviate nel più ampio quadro dei PRO e finalizzate, ad esempio, all'integrazione del sistema dei trasporti, alla razionalizzazione del sistema degli orari, al rilancio del trasporto pubblico, al potenziamento del servizio di trasporto per categorie svantaggiate.

In generale, i PRO hanno rappresentato momenti importanti per la definizione di tavoli di concertazione in cui far confluire soggetti e interessi. In particolare la costruzione sociale dei Piani ha visto la realizzazione di campagne informative, la convocazione di incontri assembleari con

<sup>17</sup> Più correttamente si può osservare che se a livello sociologico erano già state realizzate nel nostro paese alcune indagini (in genere campionarie o su categorie di popolazione di particolare interesse) tese a conoscere i comportamenti temporali effettivi e desiderabili in una prospettiva di lettura integrata di tempi di lavoro, di vita e di cura, gli strumenti conoscitivi e interpretativi si sono ulteriormente affinati proprio in seguito al diffondersi della cultura delle sperimentazioni sul fronte della programmazione degli orari e dei tempi delle città [Nuvolati e Zajczyk 1997, Zajczyk 2000].

<sup>18</sup> Qui sta, peraltro, la peculiarità del caso italiano. Il nostro paese presenta, infatti, una tradizione meno consolidata, soprattutto rispetto ai paesi anglosassoni, dal punto di vista delle ricerche sull'uso del tempo in termini di *time budget analysis*; ma è stato uno dei primi, se non il primo, in Europa a vedere fiorire la riflessione sulle politiche pubbliche finalizzate alla regolazione del tempo sociale su scala urbana. Tale indirizzo è il frutto tanto di un rinnovato interesse accademico (da prima in ambito urbanistico e successivamente in sociologia, in particolare nel campo della sociologia della vita quotidiana), quanto il portato dell'impegno del sindacato e del movimento femminista su alcune questioni. Oggi l'esempio italiano in materia di politiche temporali risulta particolarmente seguito da Francia, Germania e Regno Unito [Bonfiglioli 1997].

i cittadini e di riunioni con i rappresentanti delle istituzioni e degli enti locali e fortemente mirate tanto alla presentazione dei risultati degli studi preliminari quanto alla condivisione delle strategie di intervento. L'ottica prescelta non è stata dunque quella di non riconoscere le contrapposizioni, quanto di creare le circostanze scientifiche, politiche e amministrative perché il conflitto venisse ricomposto. È in questo ambito che si colloca, ad esempio, la realizzazione di Protocolli d'Intesa, come strumento di avvio e gestione della discussione in merito alle questioni temporali che interessano una collettività<sup>19</sup>.

### 5. Mobilità e genere

Il riconoscimento della centralità delle questioni legate alla mobilità rende lo spazio e il tempo, cioè il calendario e la velocità di esecuzione dei nostri compiti quotidiani, elementi fondanti nella ridefinizione continua delle condotte di vita, dei bisogni e delle loro soluzioni attraverso politiche pubbliche mirate. Anziché semplice contenitore delle dinamiche di inclusione ed esclusione sociale propri del capitalismo più avanzato, la città si propone come un luogo dove le disuguaglianze possono ampliarsi o ridursi grazie al diffondersi di modelli organizzativi volti a favorire o limitare tanto le circostanze di congestione e conflitto sul territorio tra residenti e visitatori quanto la fluidità degli spostamenti nell'accesso e nell'uso delle risorse. Da più parti si osserva come la mobilità territoriale costituisca un elemento importante nel generare nuovi modelli di marginalità che investono le figure più deboli della società. Molti studi si sono occupati negli anni '90 della relazione esistente tra pendolarismo e segregazione spaziale degli immigrati [Preston *et al.* 1998] tra pendolarismo e stili di vita [Camstra 1996], mostrando in particolare come le pratiche di mobilità quotidiana contribuiscano spesso ad alterare le disuguaglianze di classe e di genere già riconoscibili nel tessuto comunitario.

Si guardi alle differenze di genere. Il *gap* salariale tra capofamiglia e partner come criterio spesso adottato dalle famiglie plurireddito per la localizzazione residenziale, la minore flessibilità oraria ma anche la maggiore distribuzione territoriale delle attività solitamente svolte dalla forza lavoro femminile di livello occupazionale medio-basso, la percentuale più contenuta di donne in possesso di licenza di guida e, dunque, il ricorso obbligatorio a mezzi pubblici spesso insufficienti, costituiscono solo alcune delle variabili rispetto alle quali si configurano nuove circostanze di emancipazione o di discriminazione causa ed effetto delle maggiori difficoltà di mo-

<sup>19</sup> Per un primo bilancio delle politiche temporali attuate in Italia negli ultimi dieci anni si rimanda, in particolare, a Paolucci [1998] e Mareggi [2000].

vimento della popolazione femminile [Madden e Chen Liu 1990; Blumen 1994; Blumen 2000; Tkocz e Kristensen 1994; Castra 1996].

Da semplici elementi interstiziali, con funzione di collegamento tra la sfera della famiglia e quella del lavoro extradomestico, il tempo e la fatica dedicata dalle donne agli spostamenti giornalieri sembrano oggi assumere un rilievo crescente proprio nel rendere ancor più problematica la possibilità di *tenere insieme* le due sfere menzionate. Come bene osserva Mela [1996, 146] “specie nel campo della sociologia urbana di lingua inglese, negli ultimi anni il punto di vista femminista sulla città propone uno degli argomenti più scottanti di dibattito e di polemica” e l’articolazione della riflessione non riguarda solo temi classici quali la sicurezza o il consumo, ma più in generale l’organizzazione dello spazio-temporale della città e le necessità di sincronizzazione e compresenza che ancora interessano fortemente le donne. Non a caso, dunque, e come già precedentemente osservato, oltre ad un impegno del sindacato su alcune questioni inerenti i tempi di vita e di lavoro, è facile rintracciare una matrice di orientamento femminista alla base delle politiche temporali sviluppatesi in Italia a partire dagli anni ’90. Ma se la programmazione in chiave temporale dei servizi disponibili in una comunità ha assunto un rilievo crescente e se il tema della accessibilità spaziale, oltre che economica, delle risorse ha posto in primo piano un modo diverso di guardare alla qualità urbana locale, è altrettanto vero che la mobilità delle persone è oggi tale, per frequenza e raggio di spostamento, da rendere spesso precari o illusori i dispositivi concertati di regolazione. E questo assunto vale in particolare per la popolazione femminile.

Laddove, ad esempio, la lunghezza del viaggio per recarsi al lavoro supera determinate soglie, tutto il modello di cura e reciprocità a carico delle donne entra in crisi e non sembra nemmeno aggiustabile attraverso politiche orarie più mirate. In particolare, il processo di messa in discussione dei modelli di prossimità fisica che stanno alla base dei circuiti familistici alternativi allo stato e al mercato nella soluzione dei bisogni quotidiani, determina profonde trasformazioni delle forme di cura. In un sistema che vede le pratiche di vita, lavoro e consumo altamente distribuite sul territorio, i componenti del nucleo familiare risultano, di fatto, sempre più isolati fisicamente e pertanto interessati ad uno scambio non tanto di prestazioni dirette quanto di informazioni e comunicazioni utili sia in chiave di reciproca rassicurazione sia ai fini di una verifica e sfruttamento sufficientemente adeguato della gamma di servizi pubblici e privati di volta in volta disponibili. Per intenderci con un esempio concreto: se la figlia di una donna anziana poteva un tempo accudire direttamente la propria madre anche in conseguenza di una relativa vicinanza abitativa e lavorativa, l’allungamento dello spostamento quotidiano, determina per la figlia stessa la necessità di dotarsi di strumentazioni tecnologiche – si pensi ai telefoni cellulari, peraltro utilizzabili, quantomeno nelle loro funzioni fondamen-

tali, anche dalle persone più anziane – sufficientemente adeguate per tenere sotto controllo, seppure a distanza, la situazione di salute della madre o l'avvenuta prestazione di cura o assistenza.

L'allungarsi della maglia dettato dalla mobilità sembra quasi inevitabilmente prefigurare un allentamento dei nodi della maglia stessa e una rottura definitiva del doppio ruolo soprattutto per le forze lavoro femminile non particolarmente qualificata, a basso reddito<sup>20</sup>, cioè con minore possibilità di ricorrere a prestazioni a pagamento per la copertura delle mansioni di cura da svolgersi in orari tardo pomeridiani. Ciò che si intende qui osservare è che il pendolarismo, l'andare a lavorare quotidianamente nella grande città, rappresenta spesso una scelta effettuata in corrispondenza di una volontà di carriera o di un aumento di guadagno, ma laddove interessa fasce crescenti di forze lavoro femminile con compiti di basso profilo e retribuzioni modeste, può generare una profonda e complessiva trasformazione dei bisogni e delle prestazioni richieste in ambito familiare cui anche le forme di welfare locale e le espressioni di reciprocità ed economia informale a sostegno delle famiglie di basso reddito non riescono a rispondere.

Da alcuni dati delle *Indagini multiscopo* dell'Istat emerge che nel 2002 in Italia il 14,7% delle persone occupate impiega oltre mezz'ora per recarsi sul posto di lavoro. Per le donne tale percentuale scende leggermente fino al 13,9%, ma nelle età centrali la differenza tende a ridursi e per alcune fasce (20–24 anni e 25–34 anni) la percentuale di pendolari a lunga percorrenza sembra risultare più elevata tra le donne. Più consistente rispetto alla popolazione maschile è inoltre la percentuale di donne che utilizza i mezzi pubblici. Le motivazioni di questi diversi comportamenti sono complesse. Una è che le destinazioni centrali, quelle dove prevale l'attività terziaria e dove l'occupazione femminile è particolarmente elevata, risultano solitamente ben servite dai mezzi pubblici e pertanto scoraggiano il ricorso all'autovettura. L'altra riguarda una minore percentuale di donne, soprattutto nelle età avanzate, in possesso di licenza di guida o di una vettura. Una considerazione a parte meriterebbe però anche quella parte di forze lavoro femminile scarsamente qualificata che, lavorando nell'industria o dovendo prestare servizio alle famiglie (mi riferisco in particolare a badanti e collaboratrici domestiche) è costretta a muoversi in senso

<sup>20</sup> In passato gli impieghi a basso contenuto erano quasi esclusivamente localizzati a breve distanza da casa (*neighborhood oriented occupations*), spesso in ambito suburbano, e svolti prevalentemente da donne, cioè dai soggetti percettori di un secondo reddito familiare [Blumen 1994, 226]. Il raggio di spostamento delle donne è risultato però in continua estensione in corrispondenza della più distribuita offerta di lavoro sul territorio urbano. Molti quartieri centrali delle grandi città sono oggi caratterizzati da una crescente concentrazione di attività terziarie in settori specifici che vedono l'impiego prevalente di forze lavoro femminile, più o meno qualificata, anche di provenienza esterna al quartiere stesso.



sparso o circolare sul territorio, legando in tal modo la propria mobilità a sistemi di trasporto pubblico non sempre efficienti in termini di presenza e frequenza dei passaggi.

Al di là degli aspetti sottolineati, l'immagine che emerge dai dati è comunque quella di una sostanziale similitudine tra lavoratori maschi e femmine nelle pratiche di mobilità. Tale tendenza sembra risultare piuttosto consolidata come mostrano i valori registrati in occasione di un'indagine del 1996. Analizzando più attentamente i dati in chiave temporale si osserva, peraltro, come soprattutto tra le donne aumenti la percentuale di coloro che fanno ricorso a mezzi di trasporto (pubblici e privati) per recarsi al lavoro e come tale aumento sia addebitabile ad un crescente utilizzo dell'automobile in un'ottica che tende ad accomunare uomini e donne nelle pratiche di mobilità. Infine, seppur di poco, sembra in aumento il tempo necessario agli spostamenti a dimostrazione dell'impegno crescente dedicato a questa attività sempre più cruciale nel disegno della vita quotidiana [Nuvolati 2006b].

Tabella 4.13. – Persone di 15 anni e più occupate per mezzi di trasporto utilizzati per andare al lavoro, tempo impiegato e sesso (per 100 persone di 15 anni e più occupate, dello stesso sesso che escono di casa per andare al lavoro)\*.

	Uomini		Donne	
	1996 (%)	2002 (%)	1996 (%)	2002 (%)
Vanno a piedi	10,5	9,4	16,7	13,9
Usano mezzi di trasporto	88,2	88,6	81,9	83,2
Treno	2,3	2,3	2,2	2,6
Tram e bus	3,0	3,4	8,6	8,0
Metropolitana	1,3	1,5	2,3	3,2
Pullman e corriere	1,7	1,6	3,2	3,3
Pullman aziendale	1,2	1,1	0,6	0,0
Auto come conducente	69,8	71,6	55,9	61,1
Auto come passeggero	4,1	4,4	8,3	7,6
Moto, ciclomotore	5,3	5,7	2,5	2,3
Bicicletta	2,4	2,4	4,0	3,9
Impiegano meno di 15 minuti	45,9	41,2	55,9	51,4
Impiegano 31 minuti e più	14,2	15,2	12,5	13,9

(\*) Per il 1996 per 100 persone di 14 anni e più occupate.

Fonte: Istat, *Indagine multiscopo sulla famiglia*, 1996 e 2002.

In generale, e come vedremo più avanti, è ipotizzabile una relazione negativa tra il luogo di lavoro della donna – e dunque del tempo presumibilmente necessario per raggiungerlo – e il tempo dedicato alla famiglia.

Se il pendolarismo contribuisce a determinare non tanto forme di marginalità, quanto una assenza più prolungata dell'attore donna dal territorio

di riferimento, allora vengono meno anche i presupposti di una riorganizzazione a livello locale dei servizi e delle relazioni sociali, o meglio, tali questioni tendono a declinarsi su di una scansione temporale che potremmo definire forzata – giorni lavorativi *versus* fine settimana, oppure giornata lavorativa *versus* orari serali e notturni – e che non sempre risponde ai ritmi naturali di vita della comunità locale o alle aspettative degli altri membri della famiglia. Il part-time in parte può compensare questa situazione riequilibrando i tempi di vita e di lavoro ma se è legato a tempi lunghi di spostamento tende probabilmente a ridurre questa sua stessa valenza.

Il fenomeno del pendolarismo sembra in continuo aumento nel nostro paese, anche in conseguenza della impossibilità di sostituire le relazioni *face to face* semplicemente ricorrendo alla tecnologia. Anzi la tecnologia stessa più che limitare tende a favorire la mobilità [Seetharam Sridhar e Varadharajan Sridhar 2003, 23]. Le trasformazioni del mercato del lavoro – nelle forme del produrre, nei regimi orari e nella presenza sempre più consistente della figura femminile – stanno altresì determinando una profonda riorganizzazione dei ritmi familiari, oltre a cambiamenti nell'uso del tempo e nella propensione alla mobilità territoriale. La necessità di combinare non solo la questione della famiglia e del lavoro, ma anche quella di un tempo di viaggio sempre più esteso, la dipendenza ancora evidente, seppure in calo, nei confronti di un sistema di trasporto pubblico spesso inadeguato, sono solo alcuni dei problemi che oggi caratterizzano la vita quotidiana delle donne. La letteratura medica, inoltre, rileva che di per sé la condizione di pendolare non è causa di malessere fisico ma contribuisce ad aggravare eventuali problemi già esistenti. Come già osservato, alcuni studi medici hanno rivelato una correlazione tra lunghezza del viaggio quotidiano e danni potenziali alla funzione riproduttiva della donna [Reale 1986]. Ma al di là di queste considerazioni è altresì vero che esistono numerosi aspetti di natura positiva legati al pendolarismo. Pendolare significa sfruttare le opportunità offerte dalle metropoli e contemporaneamente mantenere legami identitari forti con i luoghi di origine; *fare manutenzione* del capitale sociale e rinverdire il rapporto con le figure di supporto, istituzionali e non, tipiche delle comunità di provenienza; godere nel comune di residenza di un più basso costo di vita rispetto a quello della città dove si va a lavorare e dove, peraltro, i salari risultano più elevati. Per una donna pendolare può rappresentare un elemento indispensabile per migliorare la propria condizione economica, per elevare il proprio livello di istruzione, per entrare nel mercato del lavoro, per crescere professionalmente, probabilmente più di quanto non accada per un uomo, meno svantaggiato dal *provincialismo* tipico di alcuni contesti di provenienza. Tuttavia è ipotizzabile, e in parte risulta confermato dai dati, che questa condizione di pendolarità sia più consona alle donne giovani, dunque anche alle studentesse e, più in generale, alle donne che nelle fasi iniziali della loro attività lavorativa tendono ad anteporre la carriera alla formazione di una nuova famiglia, mentre per

gli uomini il trasferimento quotidiano riguarda anche le figure più adulte ed è per motivi preminentemente di lavoro.

Certo, pendolare non comporta solo trascorrere più tempo lontano da casa ma, ancor più, trovare difficoltà a rientrare in tempi brevi in caso di necessità. Il viaggio quotidiano rinvia ad una frattura che ha come conseguenza una più complessa conciliazione del doppio ruolo. Se è vero che le donne sembrano aver sviluppato strategie di vita in grado di supplire ad una distanza quotidiana prolungata, ciò non toglie che la condizione del pendolare chiami in causa una serie di problemi che teoricamente interessano maggiormente le figure femminili, soprattutto quelle per le quali il *trade-off* tra vantaggi economici e i disimpegni familiari risulta di segno negativo. Le problematiche dei carichi di cura e della contemporanea estensione delle responsabilità in campo occupazionale riguardano già da tempo e a pieno titolo le donne lavoratrici, ma esse assumono caratteri ancor più emblematici nel caso delle donne pendolari che devono confrontarsi con sistemi di trasporto non sempre rispondenti alle esigenze familiari [Ruspini 2003, 271]. Le tattiche e gli strumenti di comunicazione e controllo a distanza che le donne pendolari adottano per compensare la loro crescente ubiquità non possono sopportare il superamento di alcune soglie o si determinano solo rispetto a contesti economici e familiari protettivi e a cicli di vita specifici. Un ipotetico mercato del lavoro a più elevata mobilità sul territorio della forza lavoro femminile, metterebbe però a dura prova un modello come quello italiano nel quale ancora si intravedono divisioni dei compiti all'interno del nucleo familiare di stampo tradizionale.

In sintesi, la trasformazione dell'assetto funzionale urbano, la crescita continua di popolazione che si sposta per motivi differenziati – con situazioni di congestione fisica da cui discendono le note limitazioni sociali dello sviluppo ampiamente descritte da Hirsh [1981] – e il conseguente investimento delle famiglie su beni e servizi finalizzati ad economizzare tempo e fatica nei processi di accesso alle risorse<sup>21</sup>, fanno delle pratiche di mobilità una chiave di lettura cruciale per l'analisi della qualità della vita urbana. Tali pratiche e le dinamiche di scontro più o meno latente che ne derivano non risultano interpretabili utilizzando esclusivamente l'approccio delle classi sociali, e lo schema euristico delle quattro popolazioni proposta da Martinotti può costituire solo uno sfondo analitico rispetto a strategie comportamentali nell'uso della metropoli assai mutevoli e articolate, ancora tutte da decodificare.

Gli scenari sulla evoluzione delle pratiche di mobilità urbana e sulla diffusione delle telecomunicazioni sono difficili da tracciare. Da un lato,

<sup>21</sup> La rilevanza in chiave economica a livello familiare della mobilità per motivazioni varie è piuttosto considerevole. Nel 2005 la spesa per i trasporti rappresenta il 14,3% della spesa complessiva e resta pertanto, dopo l'abitazione e gli alimentari, la terza voce più importante del bilancio familiare.

la mondializzazione della vita contemporanea lascia ipotizzare un incremento della mobilità stessa, ma, dall'altro, l'invecchiamento crescente della popolazione, la privatizzazione di alcuni settori del trasporto con il conseguente aumento delle tariffe, la diffusione di tecnologie che favoriscono la comunicazione a distanza fanno supporre tendenze di segno contrario o quantomeno pongono in primo piano la necessità di pensare ad un sistema di trasporti socialmente più equilibrato. L'attenzione per le modalità di approccio e accesso da parte dei gruppi più vulnerabili della popolazione – soprattutto gli anziani, i disabili ma anche le famiglie monogenitoriali o con disoccupati che non possono temporaneamente permettersi l'acquisto di una automobile o sostenere spese eccessive per i trasporti – è da qualche tempo al centro di numerose considerazioni in merito allo sviluppo dei sistemi di mobilità. In particolare, le finalità sociali del trasporto pubblico nel garantire pari opportunità di movimento costituiscono un aspetto fondamentale nel quadro dei progetti di pianificazione urbana perchè nuove forme di inclusione/esclusione, di cooperazione e scontro tendono oggi a strutturarsi non soltanto in base alla segmentazione sociale della comunità ma anche rispetto alle varie forme e possibilità di mobilità spaziale<sup>22</sup>.

Finora, si è insistito sulle necessità dell'uomo moderno di combinare o alternare razionalmente più condotte di mobilità anche a seconda delle situazioni. Nelle pagine che seguono si cercherà di qualificare ulteriormente i comportamenti stessi osservando il rapporto tra la mobilità degli individui e i livelli di identificazione con il territorio. Due strategie di sopravvivenza metropolitana – una basata sulla intelligenza nell'uso della città ed una sul senso di identità nei confronti della città – tendono, di fatto, a fondersi e a contrastarsi nelle abitudini di trasferimento e nella frequentazione di luoghi *altri*, più o meno familiari.

<sup>22</sup> Grande rilievo acquista il tema della mobilità legato alla sostenibilità dello sviluppo in chiave ambientale. Si rimanda al riguardo a Davico e Staricco [2006].



## CAPITOLO QUINTO

### IL RAPPORTO CON LO SPAZIO

La città è fatta di luoghi, naturali e costruiti, pubblici e privati. È rispetto ad essi che gli individui si rapportano nella fase di costruzione di una propria identità [Lee 1982; Proshansky *et al.* 1983]. Sentirsi parte di, o estranei ad una città significa anche riconoscerne i luoghi, frequentarli, attribuirgli senso, memorizzarli. Naturalmente, l'identificazione con una città non avviene solo in senso puramente fisico. La rete di relazioni interpersonali, la condivisione di modelli culturali, gli stili di vita giocano un ruolo preminente nel forgiare il tipo d'attaccamento di un individuo ad una comunità e al contesto territoriale di riferimento. È una identità storica che si basa su di una trasmissione sociale di valori e conoscenze [Mumford 1938]. Resta però il fatto che lo spazio – per come trova organizzazione tanto fisica quanto simbolica – struttura fortemente la nostra vita quotidiana, è testimone degli eventi che segnano le esperienze dei singoli e della collettività, rinvia, infine, a strutture e funzioni di carattere economico, sociale e politico cui corrispondono forme di consenso o di conflitto.

Per stimare il tipo di rapporto che lega un individuo ad un territorio – in termini di percezione e ascrivibilità di significati ai luoghi [Walmsley 1988, cap. 3] – occorre partire da una considerazione generale, e cioè che un qualsiasi luogo di una qualsiasi città può essere, da un qualsiasi soggetto, conosciuto o sconosciuto.

Se conosciuto, la conoscenza può essere: diretta, cioè riguardante il vissuto, attuale o passato, del soggetto: ad esempio, un quartiere dove ha abitato nell'infanzia o un bar, luogo di ritrovo odierno con gli amici; indiretta, cioè riguardante una conoscenza in senso virtuale di luoghi visitati prevalentemente attraverso i *media*: la superficie lunare costituisce un caso emblematico in quanto conosciuta in forma diretta solo dagli astronauti, ma più volte *esplorata* indirettamente dall'umanità intera grazie a strumentazioni audiovisive tecnologicamente avanzate.

È evidente che tra una conoscenza di tipo diretto ed una di tipo indiretto esistono una quantità innumerevole di livelli intermedi e di combinazioni. Ad esempio, esisteranno luoghi tanto caratterizzati da una conoscenza diretta da parte di alcune persone che li abitano o frequentano abitual-

mente, quanto interessati da una più diffusa conoscenza di tipo indiretto. Pensiamo ad un individuo che ha la fortuna di vivere in un palazzo che si affaccia su Trinità dei monti a Roma, o ai turisti che popolano quotidianamente la scalinata; questo luogo è però anche immortalato nelle cartoline e molto spesso riproposto come contesto architettonico privilegiato per l'ambientazione di trasmissioni televisive; viene, pertanto, virtualmente moltiplicato e reso accessibile indirettamente a più persone in tempi diversi. Al contrario è possibile ipotizzare luoghi poco frequentati sia in senso reale che virtuale: si pensi ad una zona paludosa, nell'estrema periferia di una città, oggetto di un servizio televisivo solo nel caso del ritrovamento di un cadavere. In ogni caso il rapporto tra l'individuo e l'immagine che egli ha della città risulta costantemente mediato dai mezzi di informazione. Walmsley [1982] indica nei *mass media* una fonte importante per lo sviluppo di una consapevolezza dello spazio vissuto e più avanti Shields [1991] parla di *spazializzazione sociale* riferendosi ai significati dei luoghi per come vengono ripetutamente rielaborati dai mezzi di informazione. Infine, Finocchiaro [1999, 139] afferma che "Il senso dei luoghi è il risultato dei processi interattivi che, nel corso del tempo, si stabiliscono tra l'ambiente urbano e gli abitanti, tra i manufatti urbani e coloro che li percepiscono. Esso non deriva soltanto dalle relazioni che si sprigionano da una particolare forma fisica, ma anche dalle modificazioni di queste stesse relazioni nel contesto spazio-temporale. In questo processo di fondazione del senso dei luoghi, il ruolo dei *mass media* è in generale assai incisivo".

Ogni soggetto, dunque, ha conosciuto e conosce in forma diretta o indiretta una fetta più o meno consistente del territorio. È cioè dotato di un patrimonio conoscitivo attraverso l'elaborazione del quale egli percepisce il senso della città e organizza la propria vita quotidiana nelle sue varie segmentazioni: abitare, lavorare, consumare, viaggiare, incontrarsi con altri individui, ecc.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> La complessità crescente della realtà urbana moderna ed i processi piuttosto drastici di trasformazione ad essa connessi presuppongono anche la necessità di aggiornare continuamente il proprio bagaglio informativo per evitare una lettura parziale della realtà. Da molti anni sono un pendolare che si sposta quotidianamente da Piacenza a Milano. Fino al 1998 la mia conoscenza diretta di Milano riguardava soprattutto la zona che va da Piazza San Babila a Via Conservatorio, dove ha sede la Facoltà di Scienze politiche. Si tratta di un'area molto centrale, caratterizzata dalla presenza di uffici, negozi di abbigliamento, design e bar alla moda. Naturalmente, avevo visitato molti altri quartieri della città, avevo sviluppato attraverso i *media* una conoscenza indiretta di zone più periferiche, ma non posso negare, o sarei bugiardo, che gli edifici, le persone ed i caratteri urbani che avevo ripetutamente incontrato e cercato di interpretare in quel tratto di strada che va da Piazza San Babila a Via Conservatorio, avevano fortemente condizionato la mia visione di Milano. Da quando, nel settembre 1998, è nata la Facoltà di Sociologia mi sono trasferito alla Bicocca: sede del nuovo polo universitario. La Bicocca è un quartiere nell'estremo Nord di Milano dai caratteri completamente opposti a quelli riscontrabili in Piazza San Babila. È una zona in fase di profonda trasformazione conseguente ad un inteso processo di terziarizzazione; una

La crescente mobilità della persone combinata con la moltiplicazione delle esperienze virtuali contribuisce ad alimentare il repertorio conoscitivo ma rimanda altresì alla necessità di individuare e possibilmente distinguere i caratteri della percezione *mediatica*, della insistenza fisica diretta e della identificazione sociale e culturale con i luoghi. Le mappe fisiche e mentali che ne risultano sono legate tanto alla morfologia spaziale quanto alla storia e alle pratiche di vita giornaliera degli individui e risultano cruciali per l'interpretazione del processo di adattamento, da parte degli individui stessi, alle trasformazioni proprie delle società urbane.

### 1. Gli abitanti: la crisi del rapporto di identificazione con la città

Gli abitanti generalmente intrattengono con la città in cui risiedono un rapporto di identificazione, anche se esso può variare d'intensità a seconda degli anni di residenza e del tipo di città. Da un lato, la vita di ogni individuo si articola in comportamenti e circostanze specifiche che rimandano a contesti territoriali altrettanto precisi, dall'altro, le città, nonostante i processi di trasformazione che le segnano, rinviano in continuazione ad esperienze concrete, passate o in corso, che danno forma alla storia della comunità e indirizzano i percorsi mnemonici dei suoi membri. Sentirsi parte di una città significa soprattutto riconoscerne i caratteri morfologici ma anche le influenze culturali, formative, socializzanti; abbiano esse trovato sviluppo attraverso i canali istituzionalizzati più consueti – la scuola nei suoi vari gradi, il mondo del lavoro, il sistema dei servizi –, oppure attraverso le reti di relazione più informali – la famiglia di origine e di nuova costituzione, gli amici, ecc. – che hanno trovato ubicazione e caratterizzato nel tempo in questi specifici ambiti urbani.

Il senso di appartenenza ad una comunità, la necessità di radici comuni rientrano da sempre nelle tradizionali tipologie di bisogni degli individui [Maslow 1954; Galtung e Wirak 1976] e gli attributi di cui il contesto urbano deve disporre per meglio soddisfare queste specifiche esigenze costituiscono un ambito particolare di approfondimento [Faulkner 1978].

zona dove si intravede ancora qualche traccia del modello produttivo e riproduttivo di stampo preminentemente industriale che per tanto tempo ha contrassegnato questa area: i capannoni abbandonati, le case popolari, le trattorie a basso prezzo. Tutti elementi che però vanno velocemente scomparendo [Dell'Agnese 2005]. Grazie a questa frequentazione della Bicocca ho comunque e innegabilmente arricchito la mia esperienza conoscitiva diretta su Milano, sovrapponendo queste nuove immagini a quelle di Piazza San Babila e a quelle fornitemi dai *media*. Attraverso questo esempio, voglio ricordare che l'idea che un individuo ha di una città dipende molto dalla varietà delle sue esperienze concrete e personali, cioè da un processo che Smith [1974] definisce come *associational symbolism* e si contrappone ad altre forme di simbolizzazione dello spazio di tipo *originario-universale, culturale* o *familiare* fondate su archetipi, luoghi comuni e condizionamenti sociali [Walmsley 1988, 81].



Più una città è piccola e più è possibile pensare ad una copertura conoscitiva diretta pressoché completa del territorio da parte dei residenti, cui, peraltro, corrisponde una minore possibilità di conoscenza indiretta, data la minore attenzione da parte dei *media* per le realtà locali minori. Viceversa, la metropoli, vista l'ampiezza e la complessità del territorio, imporrà ai suoi abitanti una selezione delle pratiche conoscitive dirette<sup>2</sup>, ma presenterà anche una maggiore trattazione e *visibilità* a livello di stampa e televisione.

Ciò che, comunque, caratterizza maggiormente le metropoli dal punto di vista della percezione dello spazio è che la popolazione pone spesso in atto pratiche di mobilità *veloce*: prevalentemente dal quartiere di residenza verso il centro (storico) o verso i nuovi centri (direzionali, universitari, dei servizi); mentre in ombra restano le zone intermedie, vissute come luoghi di semplice passaggio, soggette ad una conoscenza diretta ma assai rapida, dunque, quasi virtuale, dove lo schermo della televisione è sostituito dal finestrino dell'automobile o del mezzo pubblico. La naturalizzazione dell'artificiale che caratterizza i modelli di comunicazione virtuale propri della società moderna trovano qui un ribaltamento dei termini. È, infatti, il naturale che nella sua evanescenza si fa artificiale. Basti riflettere sull'annullamento delle distanze tra una fermata e l'altra della metropolitana in una sorta di *black out* percettivo.

Un'ipotesi di alta mobilità interna alla città e, conseguentemente, di conoscenza frammentata, in fotogrammi, del territorio è suffragata dalle numerose analisi sulle caratteristiche sociologiche per area di residenza della popolazione metropolitana in Italia e, in particolare, dal fatto che la popolazione attiva, cioè quella con maggiore necessità di spostamento, risulti più concentrata nei quartieri o comuni più esterni della/città dove, invece, non sempre trovano ubicazione le opportunità occupazionali.

Spesso il processo di decentramento del settore industriale e di alcuni servizi importanti che interessa le aree metropolitane – si veda il già citato caso milanese della università nel quartiere della Bicocca – determina un sistema di opportunità spaziali che non rispetta più il modello geografico gerarchico, centro-periferia-*hinterland*, ma si fonda su di una particolare dislocazione dell'offerta e sui relativi bacini di utenza. In questo caso la segmentazione percettiva riconducibile ad una mobilità complessa, risulta ancora più caotica e interessa sia i residenti che i pendolari.

Va, nondimeno, osservato che la variabile di natura nominale che distingue i residenti dai pendolari – questi ultimi intesi come lavoratori che

<sup>2</sup> Se la consistenza degli inventari dei ruoli e, di conseguenza, dei contatti e degli scambi, variano a seconda del tipo di comunità e assumono i caratteri più articolati nel contesto metropolitano [Hannerz 1992, 217], è però altrettanto vero che la copertura territoriale risulta relativamente limitata rispetto alla quantità e qualità delle relazioni e delle situazioni possibili.

si spostano da un comune all'altro – sembra meno adatta di una variabile *continua* basata sui tempi di percorrenza casa-lavoro per descrivere le varie condotte di vita in rapporto alla mobilità territoriale. Nel senso che spesso i residenti nel capoluogo trascorrono sui mezzi di trasporto pubblici o privati per recarsi al lavoro più tempo di quanto non facciano i pendolari provenienti dall'*hinterland*.

In base ai risultati del già citato studio condotto nel 1998 dal Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano, il tempo medio impiegato dai milanesi per recarsi sul luogo di lavoro o studio nella loro città è di 25 minuti, mentre sale a 47 per coloro che vengono a Milano dalla provincia. Come però dimostra la tabella seguente, il 25% dei milanesi impiega oltre mezz'ora, mentre il 32.5% di coloro che vengono dalla provincia impiega meno di mezz'ora, a dimostrazione che la condizione di pendolarità è abbastanza trasversale rispetto al comune di residenza.

Tabella 5.1. – Tempo necessario per recarsi al lavoro o a scuola, provincia di Milano, 1998.

Origine-destinazione	Milano-Milano	Provincia-Milano
Tempo	%	%
0-15 minuti	39,7	3,0
16-30 minuti	35,2	29,5
31-45 minuti	14,4	25,0
46-60 minuti	8,9	31,8
Oltre 60 minuti	1,7	10,6
Totale	100.0	100.0

Fonte: Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano – Provincia di Milano, *Aspettative e bisogni di chi abita e governa l'area provinciale milanese*, 1998.

Analizzando la situazione di altre metropoli europee si osserva, inoltre, come i tempi medi degli spostamenti casa-ufficio tendano ulteriormente ad allungarsi rispetto a quelli milanesi suggerendo una complessità urbana non facilmente interpretabile attraverso una lettura sociale del territorio in corrispondenza delle più classiche delimitazioni amministrative ma che invoca una definizione delle aree metropolitane o di gravitazione e dei rispettivi *cronotopi* per meglio dettagliare le tipologie di mobilità che interessano tanto gli abitanti del comune centrale quanto i pendolari dell'*hinterland*.

Ma torniamo al rapporto tra l'abitante della grande città e il territorio. Le metropoli sono spesso caratterizzate anche da processi di trasformazione, riconversione e modernizzazione più rapidi rispetto a quelli della provincia con conseguente messa crisi delle pratiche di ritrovamento dei segnali di identificazione culturale e territoriale. Ad esempio, i ritocchi all'arredo urbano in alcune grandi città non conoscono sosta e non sempre sono legati

Tabella 5.2. – Tempo medio (in minuti) per andare da casa in ufficio (in auto).

	Min.	Max.
Amsterdam	25,70	45,25
Bruxelles	27,15	58,00
Dublino	28,25	50,50
Francoforte	22,55	46,80
Ginevra	16,75	31,40
Londra	37,75	82,00
Milano	24,32	41,68
Parigi	29,50	55,50
Zurigo	25,05	40,55

Nota: in ogni città sono stati intervistati numerosi *manager* di multinazionali selezionate cui è stato chiesto il tempo necessario per gli spostamenti sopra riportati

Fonte: Business Research Group S.A., *Study on Commuting Times*, 1996.

alla reale vetustà del patrimonio quanto alla volontà delle amministrazioni locali che si succedono di lanciare segnali di rigenerazione urbana.

Gli spazi pubblici tradizionali perdono i significati che li hanno caratterizzati per lungo tempo – dall'antichità fino alla metropoli dell'era industriale – e vengono spesso sostituiti da spazi anonimi. Anche in questo senso i luoghi diventano quasi virtuali, in quanto afferenti al repertorio della memoria, dunque, immaginabili ma non realmente rivivibili. La virtualizzazione del paesaggio metropolitano non è, pertanto, solo il frutto di un massiccio ricorso ai *media* da parte di abitanti che insistono fisicamente solo su alcuni percorsi ma restano interessati a cogliere i caratteri complessivi della città, bensì è anche il risultato di una difficile messa a fuoco dei luoghi attraversati velocemente e di una loro possibile metamorfosi/dissolvenza nel tempo. Come osserva Mela [1996, 154] riprendendo Bourdin [1984], un processo sempre più accelerato di trasformazione urbanistica e architettonica della città non può che generare la necessità di una continua rilettura e reinterpretazione del patrimonio simbolico. Ad essere messo in crisi è dunque il rapporto di confidenza ed intimità tra abitante e città e che si fondava sulla relativa stabilità dell'apparato organizzativo e figurativo che contraddistingueva un quartiere.

Situazione che non si verifica, o si verifica in misura minore, nei centri medio-piccoli dove la più ridotta dimensione spaziale consente un *errabondare* fisico lento, interattivo, territorialmente più distribuito e dove ancora risultano facilmente rinvenibili i segni del passato.

In sintesi, gli abitanti presentano comunemente un rapporto di conoscenza e identificazione con la città di residenza anche se la profondità del rapporto stesso può variare a seconda delle dimensioni e delle caratteristiche del territorio urbano di riferimento.

## 2. I pendolari: un rapporto strumentale

Si è già detto dei pendolari, almeno di quelli che risiedono nell'area metropolitana. Per coloro che provengono da province limitrofe e, di conseguenza, trascorrono più tempo sui mezzi di trasporto, è pensabile che i problemi di scarsa conoscenza-relazione con il territorio tendano ad accentuarsi. Nella sequenza di azioni che caratterizzano il loro avvicinamento e la loro vita in città non può che riscontrarsi una costante tendenza alla virtualizzazione del rapporto che essi intrattengono con la città stessa. In primo luogo i loro percorsi sono estremamente predefiniti e rigorosamente rispettati anche nell'ottica di una razionalizzazione tendente al risparmio del tempo disponibile. Raramente cioè si assiste ad un'alterazione del modello di sostanziale convergenza *hinterland-core*. Lo spazio interstiziale tra il luogo di provenienza ed il luogo di destinazione, seppur ampio, vario e mutevole viene osservato in maniera distratta, mai realmente vissuto o interpretato fino a risultare visivamente occultato quando i soggetti fanno uso della metropolitana sotterranea: *non luogo* per eccellenza. In quell'interregno temporale, di passaggio dal luogo di residenza al luogo di lavoro o studio, prevale, dunque, un atteggiamento *blasé*, di scrematura se non di rifiuto completo delle emozioni provenienti dal contesto urbano. Come osserva Della Pergola [1995, 95], il pendolare è un individuo che non ama nuove esperienze, anzi spera che non gli succeda nulla al di fuori dell'orario: egli spera solo che il tempo necessario allo spostamento passi velocemente. Non a caso Gasparini G. [1998, 29-30] aggiunge che nel caso dei pendolari non è possibile parlare di viaggi ma di trasferimenti, in quanto vengono a mancare le caratteristiche emotive proprie del viaggiare medesimo: il senso di libertà personale, la ricerca, l'attesa e l'ansia della partenza, il distacco, la perdita. Tutto si riduce a mera e rassicurante *routine*.

Anche il tempo disponibile durante il trasferimento viene spesso utilizzato per attività di conoscenza indiretta o virtuale del territorio. Ad esempio, la lettura del giornale sul treno può essere finalizzata all'inquadramento e alla sintesi aggiornata delle questioni urbane di carattere generale che riguardano la città di destinazione, senza che queste vengano poi vissute in prima persona dal lettore. L'interesse dei pendolari per una città in realtà non vissuta si ritrova nell'esempio che Amendola [1998, 41] fa a proposito del "New York Post": un quotidiano serale stampato appositamente per i *commuters* che fanno rientro a casa e sono desiderosi di conoscere cosa è successo nella *grande mela*. Certo la lettura non sembra poter supplire ad una frequentazione più diretta dei luoghi e lascia insoddisfatto un bisogno fondamentale per l'essere umano quale è quello di una relazione profonda, di identificazione con il territorio. Lo spazio urbano circostante il luogo di lavoro viene sì esplorato e conosciuto dal pendolare durante la sua presenza in città ma quasi esclusivamente per i suoi caratteri funzionali, quali l'offerta in zona di servizi da utilizzare durante l'orario d'in-

tervallo, mentre le componenti più affettive ed emozionali nei confronti dei luoghi stessi restano trascurabili. Come già osservato, tali componenti, laddove si riscontrano, risultano fortemente contrastate da fenomeni di rapida trasfigurazione del paesaggio urbano e di occultamento delle tracce del passato tipici delle aree ad elevato livello di terziarizzazione e, quindi, anche dalla debolezza e provvisorietà dei segni e delle identità collegate [Lowenthal 1975; 1985].

In pratica, per il pendolare, anche nelle vesti del momentaneo *city user*, la città scompare risucchiata dalle sue funzioni. Queste ultime rendono lo spazio e i suoi segni secondari rispetto alla sequenza di attività che vi si possono svolgere. Spazio e tempo tendono a venire ritagliati ed economizzati in un processo di scansione fissa che punta all'efficienza dell'operare ed evita o riduce al minimo qualsiasi tipo di improvvisazione. La scarsa rilevanza dei caratteri locali contraddistingue così un numero sempre crescente di attività moderne e le variabili che discriminano i luoghi non sono tanto o soltanto di natura architettonica e culturale, ma riguardano principalmente la funzionalità degli spazi in termini di accessibilità, di centralità rispetto alla rete dei servizi e dei processi di scambio delle risorse<sup>3</sup>.

Queste circostanze rimandano al fenomeno più generale che Giddens [1990] chiama *disembedding*, della decontestualizzazione, oggi, peraltro, fortemente rinforzato da un elevato processo di standardizzazione, a livello internazionale, del paesaggio urbano, dunque, dalla perdita di riferimenti territoriali precipi [Martinotti 1993, 171].

Tale atteggiamento di sostanziale *indifferenza* da parte dei pendolari rispetto al territorio sembra possibile perché il bisogno di relazione significativa con lo spazio è saturato nei giorni non feriali, quando il soggetto può intrattenere con la città medio-piccola in cui risiede un rapporto conoscitivo più diretto, basato anche sull'esercizio della memoria. Come osserva Norberg-Schultz [1971], proprio a causa dell'aumentata mobilità che oggi caratterizza il sistema di attività dell'uomo moderno, l'attaccamento ai luoghi, il bisogno di una *dimora fissa*, risultano via via sempre più importanti. Di fatto, come dimostrano alcune ricerche empiriche, le persone preferiscono pendolare per tragitti giornalieri anche consistenti pur di recuperare alla sera o nel fine settimana la dimensione umana che caratterizza la loro relazione con la città di residenza [Nuvolati 1998b, 98-99]<sup>4</sup>. Allo slogan: "piccolo è bello" riferito alla qualità della vita delle città

<sup>3</sup> Basta osservare l'aumento delle ricerche comparative europee orientate a cogliere il livello di mondializzazione delle metropoli soprattutto in termini di accessibilità rapida dall'esterno. Per una rassegna di questi studi si veda Bruinsma e Rietveld [1996].

<sup>4</sup> Atteggiamento inverso rispetto a quello che interessa molti residenti nelle metropoli, i quali in occasione del *week end*, fuggono dalla città alla ricerca di gratificazioni naturalistiche, culinarie, relazionali, culturali. In particolare, in base ai dati raccolti in occasione di una indagine sul tempo libero dell'Osservatorio economico territoriale dell'area metropolitana

di dimensioni medio-piccole in realtà si accompagna oggi l'affermazione: "pendolare è bello" [Gasparini A. 1998, 6]. Chi abita in provincia gode da un lato di un senso forte di appartenenza con i luoghi di residenza e dall'altro ha la possibilità di sfruttare a pieno le risorse offerte dalla metropoli più vicina. Non bisogna, inoltre, dimenticare che gli assetti urbani delle città medie, soprattutto in termini di condizioni abitative offerte, garantiscono, a parità di reddito, livelli di vita tendenzialmente migliori rispetto a quelli della grande città<sup>5</sup>. Ma se pendolare, naturalmente per distanze e tempi sopportabili, diventa una condizione appetita è chiaro che, come già osservato, la questione dei trasporti locali viene ad assumere una forte centralità rispetto alle dinamiche di sviluppo. È rispetto ad essa, ai limiti morfologici del territorio, alla configurazione della domanda e alla composizione della offerta di movimento che spesso vengono a prendere forma i nuovi conflitti. Questi saranno tanto più numerosi e rilevanti quanto più la mobilità tenderà a costituire una variabile risolutiva, o quantomeno regolativa, rispetto alle altre dimensioni del vivere.

La tabella che segue è stata costruita sulla base dei dati emersi in occasione di una indagine dell'Abacus sulla percezione della qualità della vita in Italia e pone in rilievo alcuni aspetti interessanti relativamente ai modelli residenziali e di mobilità. Si osserva, in particolare:

- una correlazione inversa esistente tra l'ampiezza del comune di residenza ed il livello di soddisfazione per qualità della vita come viene avvertita dai residenti: sono, infatti, gli abitanti dei comuni rurali a dirsi più soddisfatti di quelli semi-urbani e urbani, anche se le differenze sono piuttosto contenute,
- una soddisfazione, dunque, più elevata nei comuni rurali nonostante i tempi piuttosto lunghi necessari per recarsi al lavoro in città oggi incidano non poco sul benessere degli individui,
- una percentuale, comunque, significativa di pendolari disposti ad allungare ulteriormente i tempi in caso di aumento considerevole dello stipendio; percentuale meno elevata proprio tra i residenti nei centri minori i quali probabilmente hanno già raggiunto una soglia di sopportabilità massima in termini di lunghezza degli spostamenti quotidiani.

milanese e del Centro studi Pim [1991] risulta che tra i residenti di Milano si contano quote piuttosto elevate di persone che lasciano la metropoli per il fine settimana. Tale percentuale è pari a quasi il 10% per coloro che vivono nel centro città. Questi cittadini "più di altri, evidentemente, sentono il bisogno di evadere dalla congestione e dallo stress dell'ambiente urbano e, forse più di altri, sono influenzati da un modello culturale che obbliga in qualche modo gli individui a recarsi fuori città non appena possibile, al di là di obiettive esigenze" [Zajczyk 2000, 107].

<sup>5</sup> Almeno questo è quanto risulta da diversi studi sulla qualità della vita, non ultimi quelli de "il Sole 24 ore" [Nuvolati 1998a], anche se ultimamente si è assistito, soprattutto nel Nord del nostro paese, ad un miglioramento delle condizioni di vita nei centri maggiori.

Tabella 5.3. – Soddisfazione per la vita e disponibilità a pendolare per tempi più lunghi per ampiezza del comune di residenza, Italia, 1996-1997.

Tipo di comune di residenza	Soddisfazione per la qualità della vita (%)	Tempo attuale (*) (minuti)	Disponili a prolungare il viaggio(**) (%)	Tempo in eventuale agguanta (***) (minuti)
Comuni rurali	84,6	143	14,7	31
Piccole città	82,2	137	20,9	40
Città medie	81,4	139	25,6	28
Grandi città	79,9	103	23,5	53

(\*) Per recarsi al lavoro: andata e ritorno, sul complesso dei lavoratori.

(\*\*) In caso di un aumento consistente dello stipendio.

(\*\*\*) Solo per i lavoratori che si sono dichiarati disponibili a prolungare il viaggio..

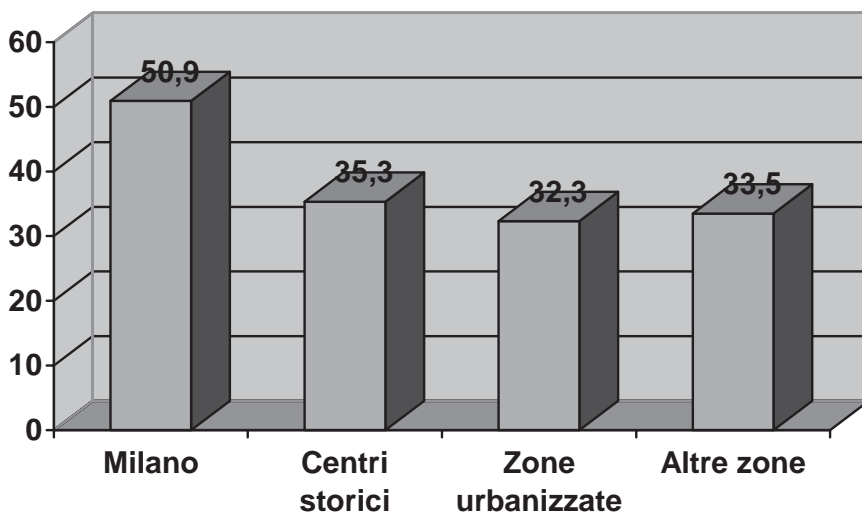
Fonte: elaborazioni su dati Abacus, *Barometro sociale*, 1996-1997.

In sintesi, dai risultati emerge che le persone non intendono rinunciare al rapporto fisico e giornaliero con i luoghi di origine, anche se ciò comporta grossi sacrifici. Il tempo impiegato per raggiungere ogni giorno il posto di lavoro, specialmente se prolungato, è di fatto improduttivo, noioso e viene rubato ad altre attività sicuramente più gratificanti. Ciononostante, la possibilità di continuare a risiedere nel comune di origine costituisce un aspetto prioritario nel determinare il benessere personale seppure sia da combinarsi, in una ottica più allargata di valutazione dei costi e dei benefici, con gli aspetti economici e familiari-relazionali conseguenti alle modifiche temporali e organizzative della propria attività lavorativa. Non ultimi i costi di viaggio e, sull'altro fronte, quelli particolarmente elevati e legati ad un eventuale trasferimento di residenza nella città sede della attività lavorativa stessa.

Ma i caratteri qualificanti del pendolarismo non riguardano esclusivamente i tempi e mezzi di percorrenza del viaggio per recarsi al lavoro o a scuola ma anche le origini del decentramento abitativo. In alcune circostanze, pendolare non è frutto di una libera scelta bensì è il risultato del processo d'estromissione dal centro dei ceti più deboli a vantaggio della borghesia (*gentryfication*). Ceti deboli che non solo si ritrovano a doversi spostare quotidianamente sul territorio, ma non vedono neppure risolti i bisogni d'integrazione culturale con la nuova area di residenza. In altre circostanze, come già accennato, il pendolare presenta, invece, un rapporto privilegiato con il comune di provenienza, essendo quest'ultimo il luogo di residenza attuale o della famiglia d'origine, anche da più generazioni<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Un'ultima categoria di pendolari è infine quella costituita dalle famiglie abbienti che hanno lasciato la città non certo perché espulse, quanto perché alla ricerca di condizioni

Figura 5.1. – Individui che affermano di provare un elevato senso di appartenenza con il comune di residenza per zone, provincia di Milano, 1998. (%)



Fonte: Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano – Provincia di Milano, *Aspettative e bisogni di chi abita e governa l'area provinciale milanese*, Milano, 1998.

Come mostra la figura relativa al caso milanese, si nota un più elevato senso di appartenenza al territorio da parte di coloro che abitano nel capoluogo rispetto ai residenti della provincia. Il tessuto metropolitano esterno al comune centrale è, infatti, maggiormente caratterizzato da insediamenti più recenti così come dalla presenza di famiglie di nuova costituzione o da individui appartenenti ai ceti medio bassi che non trovando alloggio a prezzi accessibili in centro sono spesso attori di trasferimenti più o meno forzati, con i fenomeni di *sradicamento* che ne conseguono<sup>7</sup>. Il termine sra-

abitative più confortevoli, a contatto con la natura e senza rinunciare a determinati comfort. Si pensi al complesso residenziale Milano 3 a Basiglio in provincia di Milano. Si tratta di contesti dove i processi di identificazione con il territorio sono ancora lungi dal realizzarsi ma dove la condizione di vita è ben differente da quella tipica di quartieri periferici milanesi o di altre zone più degradate dell'*hinterland*.

<sup>7</sup> Le dinamiche sin qui analizzate e relative ai processi residenziali e di mobilità che riguardano le popolazioni metropolitane, sono oggi, seppur in misura più modesta, riscontrabili anche nelle città medio-grandi interessate a fenomeni quali la concentrazione di attività lavorative e di servizi, la valorizzazione del centro storico con espulsione dei ceti economicamente più deboli. Cambia l'ampiezza dell'area gravitazionale e la consistenza dei flussi di pendolarismo, ma molti dei conflitti e delle *disaminities* proprie delle grandi metropoli tendono a riprodursi nei contesti urbanizzati della provincia.



dicamento utilizzato per le famiglie meno abbienti è appropriato perché, in generale, sono proprio queste ultime a dimostrare un maggiore attaccamento per il quartiere come i risultati della ricerca relativa al caso romano [Casacchia e Natale 1996].

Tabella 5.4. – Anni di residenza per zone, provincia di Milano, 1998.

	0-10 anni (%)	11-30 anni (%)	Oltre 30 (%)	Totale (%)
Milano	3,9	43,1	53,0	100,0
Centri storici comuni della provincia	12,5	40,9	46,6	100,0
Zone urbanizzate della provincia	11,9	52,5	35,5	100,0
Altre zone della provincia	33,4	39,9	26,8	100,0

Fonte: Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano – Provincia di Milano, *Aspettative e bisogni di chi abita e governa l'area provinciale milanese*, 1998.

Tabella 5.5. – Intervistati che hanno effettuato almeno uno spostamento per classe sociale e raggio dell'ultimo spostamento, Roma, 1992.

Raggio dell'ultimo Spostamento	Borghesia (%)	Media impiegatizia (%)	Piccola borghesia (%)	Classe operaia (%)	Totale (%)
Stesso quartiere	20,4	40,3	39,7	47,3	39,7
Altro quartiere	56,2	45,0	44,3	36,3	43,8
Altra città	19,9	13,4	11,4	14,6	14,2
Altra nazione	3,5	1,3	4,6	1,8	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Casacchia e Natale [1996].

I livelli identificazione con il comune di residenza stanno altresì alla base di pratiche altamente differenziate di utilizzo dei servizi locali. Se, infatti, i pendolari che presentano un radicamento profondo con il territorio tenderanno a sfruttarne in pieno le potenzialità offerte, è più probabile che il pendolare cosiddetto *estromesso* tenderà a considerare il luogo di estromissione come un riferimento ancora valido per una serie di attività. Da qui la sua possibile trasformazione in *city users* nella accezione che ne viene data da Martinotti. Cioè una sua più assidua frequentazione della grande città per motivi non strettamente legati al lavoro, ma anche al tempo libero, alle relazioni, ecc. Pensiamo, ad esempio, ad una famiglia milanese di nuova costituzione che per mancanza di alloggi ad un prezzo abbordabile sia stata costretta all'acquisto o affitto di una abitazione in un comune dell'*hinterland* [Nuvolati e Zajczyk 1990]. Questo processo di uscita dalla metropoli, in realtà non comporta sempre una frattura definitiva con l'in-

sieme di persone, circostanze, luoghi e servizi precedentemente frequentati. Al pendolarismo per lavoro se ne può, pertanto, aggiungere un altro determinato dal desiderio di mantenere in vita, laddove possibile, un rapporto privilegiato e articolato con il vecchio quartiere milanese di residenza. Situazione difficilmente verificabile per il pendolare di più lontana provenienza ma con una maggior identificazione con il sito di origine il quale tenderà a strutturare la propria esistenza in compartimenti stagni assai più definiti per tipo di attività e corrispondenti luoghi di pratica.

Quest'ultima forma di pendolarismo favorisce la presenza in un medesimo individuo di condotte e stili di vita ritagliati rispetto a due registri completamente differenti ciascuna fondata su livelli di padronanza e confidenza con i contesti non facilmente confrontabili. Nella città di destinazione prevale un atteggiamento distaccato con il territorio e le relazioni risultano di natura prevalentemente professionale-strumentale mentre in quella di origine si assiste tanto ad una profonda conoscenza ed identificazione con il contesto locale quanto all'imbastitura di relazioni affettive sempre più profonde. Nel primo caso, prevale una concentrazione spaziale ed una dispersione temporale nel rapporto con i luoghi – cioè pochi luoghi frequentati ma per molte ore alla settimana – nel secondo, una concentrazione temporale e una dispersione spaziale – cioè molti luoghi frequentati ma per poche ore alla settimana, soprattutto nei *week-end* –. Ad entrambi i contesti e alla loro contemporaneità non è comunque possibile rinunciare ed è rispetto ad essi che, pertanto, si genera un sentimento di *multiappartenenza*, naturalmente tarato rispetto ai diversi livelli di identificazione con i singoli luoghi frequentati.

La frattura tra tempi di vita e tempi di lavoro, già di per sé consistente nel caso degli abitanti, tende, dunque, a dilatarsi allorché si fa riferimento ai pendolari. Se, infatti, per gli abitanti è ancora possibile combinare attività private e lavorative – basti pensare alla sequenza: casa, lavoro, rientro a casa per il pranzo dopo aver prelevato i figli a scuola, lavoro – per i pendolari tale integrazione risulta pressoché impraticabile. La più ridotta disponibilità di uno o più membri della famiglia che si spostano quotidianamente per motivi di lavoro con la conseguente diminuzione delle circostanze di contiguità tra gli individui appartenenti ad un unico nucleo familiare più o meno allargato può essere supplita solo dalla predisposizione di servizi pubblici con orari tarati sui tempi di presenza e trasferimento degli individui oppure dall'organizzazione di pratiche familiari sostitutive che presuppongano un allargamento o un nuovo rinforzo delle reti di sostegno. Reti ancora oggi più facilmente rinvenibili nei contesti provinciali caratterizzati, tra l'altro, da una più elevata prossimità abitativa di nonni-genitori-figli che non in quelli metropolitani segnati da una minore frequenza e intensità dei contatti tra gli individui.

A livello esemplificativo è interessante osservare la relazione negativa esistente tra il luogo di lavoro della madre – e dunque del tempo presu-

mibilmente necessario per raggiungerlo – e il tempo dedicato ai figli in età 3–13 anni, riscontrata in occasione di una indagine sul tema dei parchi per bambini rivolta ad un campione di famiglie milanesi [Nuvolati 2000]. Si tratta di risultati che confermano, da un lato, il ruolo fondamentale che ancora spetta alla donna nella duplice funzione di lavoratrice e di perno centrale nell'organizzazione della vita familiare e, dall'altro, come la mobilità territoriale, dunque il tempo trascorso per gli spostamenti, rappresenti una variabile non secondaria nelle strategie di pianificazione familiare. Variabile da considerarsi rispetto ad un insieme più allargato di risorse utilizzabili di natura economica – come la possibilità di pagare una baby sitter – o di carattere più informale e relazionale – poter contare sull'appoggio dei nonni –.

Tabella 5.6. – Condizione occupazionale e luogo di lavoro della madre e compagni di gioco dei figli, Milano, 2000.

Compagni di gioco dei figli	Condizione occupazionale e luogo di lavoro della madre			
	Non lavora (%)	Lavora nello stesso quartiere in cui risiede (%)	Lavora in altro quartiere da quello in cui risiede (%)	Lavora fuori Milano (%)
Madre	39,5	37,3	30,8	19,7
Nonni	1,0	5,2	10,8	7,6
Baby sitter	0,0	2,2	2,3	4,5
Altro (*)	59,5	55,3	56,1	68,2
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0

(\*) Da solo, con altri parenti o amici, non indica

Fonte: Nuvolati [2000, 87].

Queste pratiche di supporto familiare rimandano, da un lato, alla centralità delle politiche temporali nella pianificazione dei servizi, dall'altro, a modelli di welfare contraddistinti da caratteri organizzativi precisi in sintonia con la specificità dei bisogni locali. Bisogni oggi non soltanto riconducibili alla caratterizzazione socioeconomica della popolazione ma anche alle traiettorie e alla intensità della mobilità spaziale per motivi di lavoro. Il processo di messa in crisi dei modelli di prossimità fisica che sta alla base dei circuiti familistici alternativi allo stato e al mercato nella soluzione dei bisogni quotidiani, spinge, peraltro, i soggetti ad una riconsiderazione complessiva delle pratiche di reciprocità.

Proprio le trasformazioni del mercato del lavoro, nelle forme del produrre e nei regimi orari e nella presenza sempre più consistente della fi-

gura femminile, hanno determinato una profonda riorganizzazione dei ritmi familiari, oltre a cambiamenti nell'uso del tempo e nella propensione alla mobilità territoriale. Come fa notare Reyneri [1997, 14-15], "l'orario di lavoro costituisce un *punto di ingresso* importante anche per cogliere i mutamenti nella concezione del lavoro e nel comportamento degli attori collettivi, i sindacati e le associazioni imprenditoriali. Orari diversi da quelli standard e flessibili, rapporti di lavoro temporanei e atipici, posizioni indipendenti possono essere vissuti come un'imposizione del sistema produttivo, che nega ogni garanzia e stabilità, oppure come aspetti di una più ampia autonomia sul lavoro, di cui si coglie più la dimensione di realizzazione della propria personalità che quella di costrizione necessaria per sopravvivere".

In sintesi, qualità e stili di vita costituiscono oggi il risultato di un processo di sincronizzazione tra il *tempo sociale* e quello *individuale*, tra domanda e offerta di tempo di lavoro, di spostamento, di socializzazione, di tempo libero. Proprio la valenza straordinaria della dimensione temporale, come risorsa rara, oggetto della contrapposizione tra gruppi ha, peraltro, determinato lo sviluppo di politiche pubbliche temporali prioritariamente mirate all'organizzazione di tavoli di concertazione per la negoziazione tra i vari interessi.

I pendolari, più ancora degli abitanti, sono oggi i soggetti che nel rapportarsi allo spazio non possono prescindere dal regolarne un uso in chiave temporale. Nella società contemporanea, le aspettative nei confronti dei servizi sono sempre più segnate dalla frammentarietà delle attività quotidiane e, dunque, dalla necessità di una riconciliazione oraria. La tabella che segue mostra, ad esempio, una più elevata insoddisfazione per i servizi pubblici e commerciali oltre ad un giudizio più favorevole per il prolungamento serale degli orari dei negozi o per l'apertura domenicale degli uffici pubblici da parte dei pendolari che non da parte dei residenti a dimostrazione di come la necessità di spostarsi comporti esigenze organizzative molto particolari e non facilmente riconducibili alle pratiche di vita e consumo che hanno caratterizzato le epoche precedenti.

Tabella 5.7. – Livello di soddisfazione per gli orari dei servizi espresso dai lavoratori con orario spezzato, provincia di Milano, 1998.

	residenti (%)	pendolari (%)
Insoddisfatti dell'orario dei servizi pubblici	38,0	56,1
Insoddisfatti dell'orario dei servizi commerciali	10,4	21,6
Favorevoli alla chiusura posticipata dei negozi	65,9	76,1
Favorevoli all'apertura nel fine settimana dei servizi pubblici	81,8	93,0

Fonte: Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano – Provincia di Milano, *Aspettative e bisogni di chi abita e governa l'area provinciale milanese*, 1998.

### 3. City users, businessmen e flâneurs: forme diverse di esplorazione della città

Rispetto ai pendolari, le altre popolazioni che oggi invadono la metropoli, *city users* e *businessmen*, presentano una tipologia più varia di rapporti con il territorio di destinazione. Se, infatti, anche per costoro si possono ipotizzare circuiti di mobilità spaziale spesso predefiniti e costrittivi, la maggiore flessibilità e, in qualche caso, disponibilità di tempo e denaro nello svolgimento delle loro attività lascia intravedere la possibilità di traiettorie più libere e di esplorazioni più in profondità della città<sup>8</sup>. Dunque, sebbene il loro rapporto con la città visitata sia più sporadico o irregolare di quello imbastito dai pendolari, non per questo risulta meno ricco e approfondito. Per i *businessmen* questo assunto vale soprattutto se la conoscenza e la percezione della città non è limitata al percorso in taxi che collega l'aeroporto al centro città ma si articola in più momenti della giornata.

Tabella 5.8. – Tempo medio (in minuti) per andare in auto dal centro città in aeroporto, 1996.

	Min.	Max.
Amsterdam	28,75	49,75
Bruxelles	25,75	70,75
Dublino	27,50	52,75
Francoforte	23,50	51,05
Ginevra	15,50	38,50
Londra	51,25	108,50
Milano (*)	33,75	60,00
Parigi	47,75	91,50
Zurigo	22,60	49,00

Nota: in ogni città sono stati intervistati *manager* di multinazionali selezionate cui è stato chiesto il tempo necessario per gli spostamenti sopra riportati.

(\*) Linate.

Fonte: Business Research Group S.A., *Study on Commuting Times*, 1996.

I caratteri *predatori* dei *city users* trovano espressione in una filiera di pratiche consumistiche inscritte nei fondamenti della economia monetaria

<sup>8</sup> Come visto, uno stesso individuo può, inoltre, rivestire ruoli diversi nel rapportarsi alla città, può cioè facilmente passare da una condizione di lavoratore pendolare o di *businessmen* ad una di *city user* in base al tipo e alla organizzazione della propria attività lavorativa e di consumo. Questa fluidità nei comportamenti rende i caratteri delle popolazioni di passaggio in città estremamente complessi da interpretare e quantificare anche per quanto concerne la predisposizione di una offerta adeguata.

propria delle metropoli e notoriamente descritta da Simmel [in Cavalli e Perucchi 1984]. Il denaro come fonte di libertà, ma anche come denominatore comune di tutti i valori, contribuisce alla svalutazione degli individui e dei luoghi, concorre in parte ad azzerare le peculiarità e a rendere i contatti, soprattutto in ambito urbano, altamente impersonali.

Il rapporto tra il consumatore e la città si sostanzia, di fatto, nella frequentazione dei servizi ed esercizi più sofisticati, pubblici e privati, cioè delle propaggini patinate della città, mentre, rispetto agli abitanti, assai più sfocati risultano i processi di identificazione con il tessuto locale. La metropoli tende, d'altro canto, a dare di se stessa una immagine provocatrice, a condensare la propria essenza in una serie di opportunità di consumo appetibili. È la città per i turisti mordi e fuggi, per lo *shopping* del sabato pomeriggio, per la partita domenicale, per i divertimenti notturni. Essa ancora una volta scompare, offuscata dalle sue funzioni, dalle sue prerogative di carattere consumistico che tendono, peraltro, a uniformarsi in conseguenza del processo di globalizzazione che accomuna tutte le grandi città del pianeta e i suoi visitatori. Il rapporto di identificazione che lega il *city user* e gli uomini d'affari alla città visitata risulta piuttosto debole proprio in quanto segnato dalla maggiore repentinità del passaggio e da un tipo di relazioni che si struttura seguendo le logiche del consumo, cioè attraverso la mediazione della merce o della prestazione o, ancora, attraverso rappresentazioni artificiali, mentre le componenti sociali e culturali più autentiche della comunità ospitante restano spesso nascoste. È in questo caso difficile parlare di *multiappartenenza* – o, almeno, sembra più difficile che nel caso dei pendolari – perché la superficialità del rapporto del *city user* con il luogo è tale da segnare una sorta di sistematica estromissione e il carattere *predatorio-consumista* corrisponde, spesso, proprio ad un tentativo ultimo di appropriarsi di questa realtà diversa.

Infine, va ancora una volta ricordato che la presenza di *city users*, turisti e *businessmen* nelle città non è solo fonte di ricchezza per la popolazione locale ma anche motivo di conflitti. Di fatto, domanda e offerta di servizi si incrociano spesso con ricadute economiche-occupazionali non equamente distribuite sull'intera popolazione residente. Parte di quest'ultima soffre spesso per situazioni di congestione, inquinamento sonoro, atmosferico e visivo senza ottenere nulla in cambio. Anzi è obbligata, attraverso un più pesante prelievo fiscale, a contribuire al miglioramento di un assetto infrastrutturale destinato a servire una massa ingente di popolazione giornaliera straniera. Anche la *privacy* dei cittadini risulta minacciata dall'invasione dei *nuovi barbari* come ci ricorda il brano del quadro 5.1. relativo al caso di Venezia. Una delle città italiane più a rischio da questo punto di vista.

Non è però su queste popolazioni che vorrei porre l'attenzione. Esiste, infatti, un altro gruppo d'individui, di passaggio nella città, ma con grandi interessi di conoscenza diretta e integrazione con il territorio urbano e i suoi abitanti. Questo, che rappresenta appunto un gruppo per-

## Quadro 5.1.

Il congresso è finito ma il buon Danaka che è con me non mi molla. Vuole tornare a fotografare lì fuori in campo – dice anche lui “in campo”. A fotografare; cioè, per lui, a vedere – vede solo con l’infilata degli obiettivi che si tira dietro.

Piccoletto, bruno, brutto, simpatico. Ingegnere-biologico, professore, pozzo di scienza viene dal “Paese delle nevi”, nel Nord del Giappone. Buddista?, si a suo modo buddista – con due Canon e Camera. Si avvicina a piccoli passi alla vecchia casa in Calle del Sangue. Vuol sapere se tutti i mattoni sono antichi ; se le porte le finestre i coppi... “Tutto, o quasi tutto” devo dirgli, non c’è mattone che non abbia i suoi secoli. “La casa è abitata, quasi senza variazioni, da quando è stata costruita. Forse” rido, “dalle stesse persone”.

[...]

Passi improvvisi, sonori, nella strettissima calle: arriva una biondo-rossa, abbondante, tipica – appena scesa da un telèr del Tiziano, con due enormi borse della spesa. Ci guarda come se fossimo usciti adesso dal manicomio. Apre la porta e scompare in casa.

[...]

Ma eccola, la Tiziana, reincarnazione o no; appare un istante, più rossa e potente che mai, alla finestra. Chiaramente fuori di sé, apre di colpo la TV a tutto volume: le vecchie pietre rimbombano, la scala esterna trema, saltano schegge dai muri – via, via dalla Calle del Sangue, questo è il messaggio per noi due. Basta con le foto delle mie finestre. Fuori dai piedi.

da Paolo Barbaro, *Venezia. La città ritrovata*, 1998, pp. 106-108.

ché non mostra la consistenza di una quinta popolazione, è costituito da quelli che potremmo definire i nuovi *flâneur*<sup>9</sup>. Si tratta di soggetti privilegiati che hanno la possibilità di trascorrere periodi più o meno lunghi in città diverse da quella di residenza per svolgere studi e ricerche, esercitare una professione, sviluppare contatti con la realtà locale. Gli artisti, i ricercatori, gli intellettuali costituiscono le persone che più facilmente possono venire inseriti in questa categoria. Nel loro approccio alla città che li ospita, questi individui si differenziano da altre categorie per un’assai più modesta preselezione dei circuiti standard da seguire, per una maggiore capacità o volontà di scandaglio e decodifica dei significati offerti da un contesto urbano allargato, per una presa di contatto più profondo con la realtà quotidiana dei luoghi.

<sup>9</sup> Le osservazioni del presente volume riguardanti il *flâneur* sono state ampiamente sviluppate in Nuvolati [2006c].

Essi sono capaci di misurarsi liberamente e disinteressatamente con il contesto urbano, di perdersi nella città e di riscoprirne il senso<sup>10</sup>. *Nomadi d'élite* che, paradossalmente, mostrano analogie anche con i veri vagabondi della città, quali i senza tetto, gli immigrati, i disoccupati o gli anziani, in quanto con questi condividono alcune strategie di perlustrazione rallentata del territorio, non necessariamente regolate dai ritmi del sistema produttivo o del consumo<sup>11</sup>. In questo senso si differenziano dai *buyers*, i consumatori degli *shopping malls*, che trascorrono le ore in città negli spazi ovattati dei centri commerciali, delle vie dove trionfa il lusso e la miseria dei più poveri viene, invece, occultata [Amendola 1997b, cap. 11]<sup>12</sup>. Come si legge nell'introduzione al secondo capitolo de *I fiori del male* di Baudelaire dal titolo: "Quadri parigini" [1974, 10], "protagonista del capitolo stesso è la città, *mostruoso ammasso di uomini e pietre* in cui il poeta *flâneur* si aggira, mischiandosi alla folla dei mendicanti, delle prostitute, dei saltimbanchi cercando disperatamente di liberarsi dal suo male di vivere; ma Parigi è l'immagine stessa di quel male e il poeta non può che riconoscerci la sua stessa infelicità". E ancora Amendola [1997b, 209] scrive che "Baudelaire non si è mai posto il problema dei limiti spaziali e della durata dell'esperienza del *flâneur* che ha con la città un rapporto di tipo totale. Il *flâneur* di Baudelaire o Balzac è una guida vivente della città: non c'è strada, negozio, evento urbano che non conosca e che gli sia precluso".

Non c'è, inoltre, momento in cui questo suo particolare rapporto di appropriazione-immersione con la città si interrompa. Ne consegue che que-

<sup>10</sup> "Non a tutti è dato di prendere un bagno di moltitudine: godere della folla è un'arte; e può concedersi un'orgia di vitalità a spese del genere umano soltanto quello a cui una fata abbia insufflato fin dalla culla il gusto del travestimento e della maschera, l'odio del domicilio e la passione del viaggio" [Baudelaire 1992, 64].

<sup>11</sup> Una breve ma ormai famosissima novella che ben descrive il *calarsi* del poeta *flâneur* nella realtà urbana, anche quella dei più diseredati e miserabili, è costituita da *L'uomo della folla* di Poe [1992]. È interessante sottolineare la strategia narrativa utilizzata da Poe, il quale di nascosto segue e descrive le azioni svolte da un vecchio viandante che si muove in modo equivoco nei meandri della città. Nel racconto, il *flâneur*, improvvisato inseguitore, prova a dichiararsi, a svelare la propria identità all'inseguito, anche se con esito negativo. "Finché, mentre scendevano le ombre della seconda sera e la mia stanchezza era divenuta mortale, mi fermai bruscamente di fronte a lui e lo fissai in volto. Ma egli non mi notò e riprese ad andare: allora cessai di seguirlo e rimasi assorto in muta, stupida contemplazione" [Poe 1992, 64]. Questo approccio ricorda, in parte, le tecniche di osservazione partecipante e di *shadowing* utilizzate nella ricerca sociologica. Un recente e interessante esempio al riguardo è costituito dal lavoro di Marinella Sclavi, *La signora va nel Bronx*, del 1994. Ma la sociologia urbana fin dalle sue origini ha visto incrociarsi nelle strade della città lo scienziato sociale osservatore e le figure deboli della società oggetto della sua analisi: si veda, in particolare, la tradizione della Scuola di Chicago e la famosissima ricerca di Anderson del 1923 dal titolo: *The Hobo*, il vagabondo, appunto. Sulle affinità tra l'approccio conoscitivo e interpretativo della sociologia e le pratiche *flâneuristiche* si rimanda in particolare a Frisby [1994].

<sup>12</sup> Per una analisi delle similitudini e delle differenze tra le pratiche dei turisti e quelle dei vagabondi si rimanda al libro sulla globalizzazione di Bauman [2001].



Tabella 5.9. – Concezioni maschile e femminile del turismo.

	Concezione Maschile	Concezione Femminile
Turista	<i>Flâneur</i>	<i>Choraster</i>
Destinazione turistica	Osservatore	Attore
	Destinazione	<i>Chora</i>
	Località	Spazio
	Oggetto	Interazione
Turismo	Immagine	Valori sociali
	Attività	Esperienza
	Visita	Processo

Fonte: Wearing e Wearing [1996, 237].

sto rapporto tra la città ed il *nomade d'élite* non può risolversi in un contatto passeggero, ma presuppone una più prolungata permanenza in loco, così come una *messa in gioco* più profonda del visitatore, delle sue emozioni, del rapporto di empatia con le popolazioni locali, comprese quelle più nascoste e deboli<sup>13</sup>. Un recente articolo di Wearing e Wearing [1996] ha, peraltro, proposto una ulteriore e interessante distinzione tra *flâneur* e *choraster* in una prospettiva di genere. Mentre, secondo gli autori, il *flâneur* rimanda ancora ad una modalità di perlustrazione distaccata e fredda del territorio, fatta più di sguardi che di partecipazione vera e propria e, dunque, rinvia ad una cultura di stampo maschile, il/la *choraster* nell'interagire con il luogo visitato – inteso come *chora*, spazio a metà tra l'essere e il divenire nella filosofia di Platone – pone ancor più profondamente in discussione se stesso/a e costituisce una alternativa *femminile* alle pratiche più tradizionali di turismo<sup>14</sup>.

La concezione classica del *flâneur* – che chiama semplicemente in causa una filosofia tanto romantica quanto lunatica, l'arte senza arte delle *flâneries*, l'osservazione passiva della folla dai tavoli dei caffè [AA.VV. 1994] – deriva dalle narrazioni e dalla filosofia di vita dagli autori dell'ottocento. Ma, con l'avvento del turismo di massa e la moltiplicazione delle opportunità di viaggio, anche la figura del *flâneur* (maschio o femmina che sia) si è modificata ed ha assunto caratteri più specifici. Oggi, vivere la città per il *flâneur* moderno significa perdersi nei suoi labirinti, scardinare la visione ora pittoresca, ora angosciante della città per come viene offerta dai

<sup>13</sup> Si vedano al riguardo le peregrinazioni newyorkesi dell'investigatore Quinn descritte da Auster nel racconto *Città di vetro* [1996] dove il protagonista a furia di calarsi nella realtà dei reietti tende addirittura a trasformarsi in uno di essi.

<sup>14</sup> Occorre ricordare che nella tradizione di fine 800, ma che si è a lungo trascinata anche nel secolo successivo, le attività *flâneuristiche* erano esclusivamente praticate da uomini che si muovevano liberamente nei quartieri della città. Alle donne era sconsigliato esplorare da sole le metropoli proprio per evitare situazioni pericolose o essere oggetto di facili illazioni [Wolff 1994].

*media*, per coglierne più in profondità tanto le originalità quanto le contraddizioni. Significa spostarsi da un capo all'altro della città e non solo passeggiare nelle gallerie. Significa vivere per periodi più o meno lunghi in luoghi altri rispetto a quelli in cui solitamente si risiede<sup>15</sup>. Significa entrare in contatto con culture diverse cercando di affinare le traiettorie di adattamento ai nuovi contesti.

La guida di New York di Mario Maffi, *Sotto le torri di Manhattan. Mappe, nomi, storie e luoghi* [1997], costituisce un esempio particolarmente interessante di come una metropoli può venire setacciata da questa figura di *nomade d'élite*<sup>16</sup>. La quarta di copertina della guida vede, in particolare, citata l'affermazione di Benjamin [1973, 9]: "Non sapersi orientare in una città non vuol dire molto. Ma smarrirsi in essa, come ci si smarrisce in una foresta, è tutta una cosa da imparare", che ben sintetizza la filosofia del moderno esploratore urbano. Come, inoltre, osserva Daniele [1994, 7-8], nella città postmoderna, il campo d'osservazione del *flâneur* non è più o soltanto la *polis* o il centro storico-monumentale, né la metropoli nel senso ottocentesco di centro congestionato dalla folla di merci e di lavoratori inurbati.

Il vero spazio da esplorare è allora quello dei vuoti urbani, delle periferie pasoliniane<sup>17</sup> (quadro 5.2.).

Occorre, infine, ricordare un ultimo tipo di *flâneur*, che non sarebbe certo piaciuto a Pasolini, ma che va, invece, prendendo forma nelle società avanzate: si tratta del *cyberflâneur*, il navigatore sulla rete informatica. Questo nomade presenta sia affinità che diversità con i *flâneurs* del XIX secolo di Poe e Baudelaire. Come loro ama mischiarsi nella folla di Internet senza perdere l'anonimato, è un *voyeur* che ama guardare (visitare siti) senza essere visto, che gode nel provare un senso di impunità mentre interroga il sistema [Goldate 1996]. Le *webcam* situate agli incroci delle grande metropoli, gli consentono addirittura di osservare in tempo reale la folla nelle strade, come i *flâneurs* tradizionali. Rispetto a questi ultimi, presenta però una mobilità assai più schizofrenica, tende a moltiplicare le esperienze di contatto virtuale spesso senza poi poterle vivere in forma veramente concreta. Nasco e nello stesso tempo desideroso di comunicare la figura del *cyberflâneurs* sintetizza molti dei problemi che caratterizzano le società moderne, soprattutto dal punto di vista delle difficoltà di relazioni più autentiche con le persone ed i luoghi che gli uomini delle città oggi palesano.

<sup>15</sup> Esistono, naturalmente, anche i *native flâneurs*, ma ancora una volta, per evitare di complicare ulteriormente la tipologia, ci si limita nel testo a considerare *flâneurs* coloro che sono di passaggio in altre città o vi hanno preso momentanea residenza.

<sup>16</sup> Dello stesso autore, oltre ad una riflessione sull'esperienza personale di *flâneur* [Maffi 1999], si veda anche la più recente guida su Londra [Maffi 2000].

<sup>17</sup> Manganaro [2001, 117-118] si chiede "È scomparsa la figura del *flâneur* che vive e sa assaporare la città anche nei suoi contrasti? Probabilmente si è notevolmente modificata ma non è scomparsa" e cita al riguardo, oltre a Pasolini, registi come Wenders e Antonioni.

## Quadro 5.2.

Cos'è Roma? Qual è Roma? Dove finisce e dove comincia Roma? Roma sicuramente è la più bella città d'Italia – se non del mondo. Ma è anche la più brutta la più accogliente, la più drammatica la più ricca, la più miserabile.

[...]

Per lo straniero e il visitatore Roma è la città contenuta entro le vecchie mura rinascimentali: il resto è vaga e anonima periferia, che non vale la pena di vedere.

[...]

La Roma ignota al turista, ignorata dal benpensante, inesistente sulle piante, è una città immensa.

Qualche barlume, anche il turista idiota e il benpensante che si benda gli occhi, di questa città sproporzionata e affondata in mille, grandiosi comparti stagni, lo può avere se appena guardi fuori dal finestrino del treno o del pullman che lo trasporta. Allora davanti al suo occhio che non vede voleranno di qua e di là frammenti di villaggi di tuguri, distese di casette da città beduina, frange sgangherate di palazzoni e cinema sfarzosi, ex casali incastrati tra grattacieli, dighe di pareti altissime e vicoletti fangosi, vuoti improvvisi in cui ricompaiono sterri e prati con qualche gregge sparso intorno, e, in fondo – nella campagna bruciata o fangosa, tutta collinette montarozzi, affossamenti, vecchie cave, altipiani, fogne, ruderi, scarichi, marane e immondezze – il fronte della città.

da Pier Paolo Pasolini, *Il fronte della città*, in *Storie della città di Dio. Racconti e cronache romane 1950-1966*, 1995, pp. 119-120.

In sintesi, la figura del *flâneur* moderno non ha ancora assunto connotati precisi, sia in termini qualitativi che quantitativi. Più che di uno stile di vita particolare, in relazione all'uso e al consumo dei luoghi, questa figura risulta emblematica di una tendenza in atto che vuole gli abitanti ed i visitatori della città alla ricerca di rapporti sempre più personalizzati con i luoghi stessi<sup>18</sup>. La selezione dei percorsi non necessariamente corrisponde ai circuiti turistici, anzi tende a rifiutarne una contaminazione. In

<sup>18</sup> Numerose sono oggi le esperienze di saggistica e narrativa sviluppate in direzione della descrizione e reinterpretazione originale dei luoghi della città, anche quelli più marginali. Saggi, romanzi, guide turistiche, reportage giornalistici e fotografici, sembrano acccontentare una domanda ormai non più tanto latente e relativa all'esigenza crescente di molti individui di intrattenere con il territorio relazioni più dense di significato rispetto a quelle offerte da modelli di vita quotidiana e di turismo tanto frenetici quanto superficiali nel rapportarsi ad un contesto urbano, peraltro, sempre più anonimo [Nuvolati 1998c].

quanto uomo *della* folla più che uomo *nella* folla [Tester 1994, 3], il *flâneur* evita di confondersi nella massa ma ne fa oggetto di riflessione ed eventualmente di produzione scientifica o artistica [Frisby 1994, 82-83]. Nello stesso tempo non può esimersi dall'immergersi ripetutamente nella realtà locale e, per coglierne il senso, deve forzatamente ridurre l'atteggiamento *blasé* tipico dell'uomo urbano descritto da Simmel [Shields 1994, 73]. Egli vive le tensioni proprie della eccentricità e, nello stesso tempo, della partecipazione, del visitare e dell'abitare. Non a caso evita la frequentazione degli alberghi prediletti dai turisti mentre è più spesso ospite di conoscenti e amici che abitano nella città, oppure prende in affitto o acquista un appartamento dove, a sua volta, invitare altre persone. Può in tal modo lasciarsi trasportare più facilmente dai vortici della realtà quotidiana locale e, dunque, sentirsi a casa sua ovunque, pur essendo straniero.

Se, come osserva Morawski [1994, 184], il *flâneur* condivide con il turista una condizione di anonimato e di curiosità, è altrettanto vero che il desiderio di conoscere presenta caratteri assai diversi. Al turista non importa ciò che osserva perché non tocca più di tanto la sua pelle e il suo animo. Egli vive una vacanza – un periodo fuori dalle sue regole che, comunque, non vengono messe in discussione – mentre il *flâneur* costituisce una sorta di turista nella propria città, un nativo senza tetto e, per converso, uno straniero che dimora nella metropoli, che cerca di interpretarne le regole, fino a modificare le proprie per adattarvisi.

La spettacolarità della *messa in scena*, degli eventi straordinari che tanto possono impressionare il turista, e che si concentrano nei luoghi più *teatrali* della città, appassionano assai meno il *flâneur*. Questi, basandosi sull'analisi di episodi di vita quotidiana, sui livelli di intimità e confidenza che ha raggiunto con il contesto urbano, risulta più fortemente interessato alla ricostruzione di un quadro sociologico del quartiere in cui dimora o di una parte anonima della città.

Il ruolo di consumatori che spetta ai pendolari, ai *city users* e agli uomini di affari e che li rende soprattutto utenti di servizi per poche ore o giorni viene nel caso del *flâneur* ribaltato in una condizione più diluita nel tempo<sup>19</sup>, nello spazio e nelle funzioni e che presenta similitudini con il profilo degli abitanti.

Il cerchio si chiude. Dal desiderio di abitare si è passati al desiderio di viaggiare, fino ad un nuovo istinto abitativo e conoscitivo che però si dimensiona su territori e contesti sempre più ampi e diversificati, tendendo a generare pratiche di esplorazione e integrazione sempre più per-

<sup>19</sup> Tradizionalmente, il *flâneur* non è particolarmente condizionato dai ritmi temporali della città. Nell'Ottocento egli amava addirittura passeggiare in compagnia di tartarughe e Benjamin [1983] interpretava questo costume come una protesta *sui generis* nei confronti dei ritmi di vita forsennati che stavano imponendosi in corrispondenza dei processi di *taylorizzazione* della vita in città [Tester 1994, 15].

sonalizzate. Oggi i luoghi di osservazione sono mutati – dai *passages* del centro alla città intera – e con essi i mezzi di perlustrazione e registrazione – ci si sposta più in automobile che a piedi, si usano le macchine fotografiche e le cineprese oltre ai *block notes* –, ma inalterato sembra il desiderio delle persone di entrare in un contatto più stretto e significativo con i luoghi stessi. Un desiderio che una ristretta *élite* di popolazione, distinta dai turisti, può oggi mettere in atto: viaggiando, lavorando e, soprattutto, soggiornando per lunghi e ripetuti periodi in paesi stranieri. Resta, peraltro, un problema ancora aperto. Nella società moderna, che vede in atto una tendenza alla omologazione culturale e architettonica delle città, la figura del *flâneur* può risultare *espropriata* dai suoi compiti esplorativi e dalle sue funzioni creatrici [Bauman 1994, 149]. Non c'è più nulla da ricercare e interpretare perché tutto, previa standardizzazione dei contenuti e delle forme, è divenuto spudoratamente artificiale, spettacolare, visibile e a portata di mano per un numero sempre più ampio di persone. Ma, per paradosso, proprio in conseguenza di tale processo, torna in primo piano il ruolo del *flâneur*, di chi, muovendosi nel centro e nei quartiere periferici della città, nelle cattedrali moderne del consumo, del *leisure*, della comunicazione di massa, è in grado di criticare questo *status quo*, di opporsi alla spersonalizzazione dei rapporti e dai luoghi, di ribellarsi al *vacuum* esistenziale [Morawski 1994, 196], anche cogliendo le contraddizioni e le ricadute negative per i gruppi di popolazione più deboli.

#### 4. Una breve nota sugli immigrati

Il fenomeno della immigrazione negli ultimi decenni è fortemente aumentato, anche in paesi come l'Italia caratterizzati per lungo tempo da un processo inverso di emigrazione.

Come rileva l'Istat, la popolazione straniera ufficialmente residente nel nostro paese al 1° gennaio 2007 è pari a 2.938.922 unità (1.473.073 maschi e 1.465.849 femmine) con un incremento rispetto all'anno precedente di 268.408 unità (+10,1%). L'aumento è dovuto anche ad una crescente quota di stranieri che, una volta ottenuto il permesso di soggiorno, si iscrive in anagrafe, rafforzando la nuova fisionomia dell'immigrazione, sempre più stabile in quanto maggiormente caratterizzata dalla presenza di nuclei familiari.

Altri dati Istat mostrano come la mobilità interna della popolazione straniera segua una direttrice molto chiara e porti ad una redistribuzione dalle regioni meridionali a quelle settentrionali: nel 2006 il saldo migratorio interno per mille abitanti stranieri risulta positivo nelle regioni del Nord (+10,2 per mille), mentre è fortemente negativo nel Sud (-19,2 per mille) e nelle Isole (-12,3 per mille). Si tratta di una tendenza che si era

già manifestata negli anni precedenti e che si sovrappone agli spostamenti degli italiani che seguono le medesime direttrici.

I trasferimenti di residenza interni sono orientati soprattutto verso i comuni di minori dimensioni, con una redistribuzione della popolazione dai comuni capoluogo a quelli medio-piccoli, come dimostra il saldo migratorio interno dei comuni capoluogo, che anche nel 2006 (-4,3 per mille residenti stranieri) risulta negativo, confermando una tendenza già delineatasi negli anni precedenti. Tuttavia gli stranieri mostrano una maggiore propensione a risiedere nei comuni capoluogo rispetto alla popolazione italiana (la quota di stranieri residenti nei comuni capoluogo è, infatti, pari a 38,2%, mentre quella riferita agli italiani è del 27,7%).

Il Ministero degli Interni segnala, al 1 gennaio 2007, 2.414.972 immigrati con regolare permesso di soggiorno. In base ai recenti dati del XVII Dossier statistico immigrazione 2007 curato dalla Caritas di Roma, dalla Caritas Italiana e dalla Fondazione Migrantes, in Italia l'incidenza della popolazione straniera al 2006 è pari al 6,2%. Tra le nazionalità presenti sul nostro territorio quella romena è la più numerosa, segue quella marocchina e poi le nazionalità albanese, ucraina e cinese. La quota maggiore dei cittadini stranieri si concentra nel Nord Italia con il 59,6% delle presenze, seguono il Centro (26,7%), il Sud (10,2%) e le Isole (3,6%). In Lombardia si concentra ben il 23,1% degli immigrati.

L'immigrazione ha portato con sé prospettive di sviluppo e motivi di preoccupazione fino a ieri sconosciuti. Se proviamo a coniugare l'analisi del rapporto tra gli immigrati ed il territorio rispetto alla tipologia delle popolazioni sopra illustrata ci troveremo di fronte ad un *continuum* che vede ad un estremo gli immigrati assomigliare agli abitanti, in termini di volontà di insediamento definitivo sul territorio e in corrispondenza ad una condizione occupazionale e abitativa sufficientemente consolidata, e dall'altro estremo ai *flâneur*, in concomitanza di condotte di vita più *disordinate* e itineranti, in alcuni casi devianti. Il livello di regolarizzazione e stanzialità della presenza degli immigrati non basta certo a determinarne un senso di attaccamento e identificazione con i luoghi paragonabile a quello che prova l'abitante comune, soprattutto se natio. Ma è altrettanto vero che molte comunità di immigrati oggi mostrano livelli di integrazione rispetto al quartiere in cui vivono particolarmente elevato. Sull'altro fronte, pur nella consapevolezza della distanza spesso abissale in chiave socioeconomica che divide il poeta-viaggiatore dall'immigrato, è utile cogliere alcune affinità; in particolare, nella frequentazione di circuiti marginali rispetto a quelli più turistici e consumistici.

In conclusione, se la complessità dei modelli migratori – in termini di tempi diversificati di permanenza nei luoghi, rientri più o meno abituali nei lontani paesi d'origine, pendolarità o *transumanze* tra località varie per attività stagionali, ecc. – e le forme di disagio che ancora caratterizzano profondamente la vita degli stranieri non favoriscono una facile assimilazione delle loro con-

dotte a quelle delle altre popolazioni metropolitane, è però altrettanto vero che la generalizzata mobilità spaziale e la conseguente necessità di ricostruire continuamente nuove trame di relazione in contesti differenziati, tipica delle società più avanzate, consente di rilevare alcune interessanti analogie.

Adottare questo approccio analitico significa, peraltro, spostare il fuoco dell'attenzione da una lettura in chiave esclusivamente conflittuale del rapporto tra popolazioni autoctone e stranieri nella *occupazione dello spazio* in direzione di una comparazione su alcune modalità comuni di *spostamento nello spazio*.

### 5. Una tipologia di sintesi delle popolazioni metropolitane

Se proviamo a sintetizzare il rapporto che le quattro popolazioni urbane ed il più ristretto gruppo di *flâneurs*, intrattengono con i luoghi di origine e di destinazione possiamo disegnare la seguente griglia<sup>20</sup>.

I residenti del centro storico e dei quartieri residenziali si trovano in una situazione di privilegio, caratterizzata in senso positivo soprattutto dalla possibilità di sviluppare rapporti di conoscenza approfondita e di identificazione con il territorio conseguenti all'abitare, lavorare e consumare in zona. Essi dispongono di un tempo aggiuntivo, non tanto liberato dal lavoro, quanto dalla necessità di spostarsi. Tempo che possono impegnare anche per rinforzare i legami di appartenenza con il territorio attraverso il godimento pieno e continuo delle risorse peculiari offerte dal contesto. Questo, naturalmente, vale per i ceti più abbienti – in grado cioè di far fronte ad un costo della vita particolarmente elevato in queste zone – e non, o quantomeno presenta connotati diversi, per i cittadini più poveri, soprattutto immigrati, che, tendono ancora a concentrarsi in alcune aree relativamente centrali delle metropoli, contribuendo in tal modo all'evidenziarsi di una struttura sociale urbana fortemente polarizzata<sup>21</sup>. Da non sottovalutare sono, comunque, i problemi che gli abitanti dei centri storici delle metropoli – anche quelli con maggiori disponibilità economiche – devono oggi affrontare in seguito alla invasione delle popolazioni transeunti. Tra questi anche la rapida trasformazione del tessuto urbano ed il rischio di uno snaturamento eccessivo dell'area conseguente ai processi di standardizzazione–globalizzazione delle attività di consumo.

<sup>20</sup> La griglia soffre, naturalmente, dei limiti propri di tutti gli approcci classificatori che tendono a differenziare in maniera netta circostanze e condotte di vita. Ciononostante, lo schema proposto può costituire un primo riferimento per sviluppare una discussione più approfondita sul tema del rapporto tra individui e territorio metropolitano.

<sup>21</sup> Peraltro, anche la localizzazione in chiave stanziale di comunità immigrate sempre più folte contribuisce a mettere in discussione le identità consolidate con il territorio da parte degli abitanti di più antico insediamento e a generare nuove dinamiche residenziali.

I residenti di ceto medio-basso sono, invece, più facilmente localizzabili negli anelli esterni al *core* metropolitano e possono, di conseguenza, vivere situazioni di emarginazione frutto di un più difficile rapporto di identificazione sia con il *nuovo* luogo di residenza – raggiunto forzatamente in seguito al processo di *gentrification* e conseguente espulsione delle famiglie povere dalle zone centrali – che con quello di destinazione lavorativa spesso non prossima. Naturalmente, questo non significa che l'intero *hinterland* sia esclusivamente caratterizzato da situazioni di disagio. Piuttosto, la distribuzione delle opportunità di vita, lavoro e relazione nel periurbano si configura come un modello a macchie di leopardo, alcune delle quali però rinviano a situazioni di malessere tipiche delle aree periferiche.

I pendolari di più lunga tratta presentano gli stessi problemi in relazione al territorio di destinazione rispetto al quale manifestano un senso di appartenenza alquanto sfumato seppur esistente, mentre è probabile che il loro rapporto con il territorio di origine sia più antico, dunque, contraddistinto da una maggiore identificazione. Ne consegue che i tempi di spostamento, seppur lunghi, vengono valutati dai pendolari in un'ottica di *trade-off* che comprende un giudizio sulla qualità della vita rinvenibile nel comune di residenza oltre che sul tipo di professione e retribuzione<sup>22</sup>. Vale la pena di ricordare al riguardo che negli ultimi anni si è assistito al fiorire di movimenti spontanei di pendolari. Ciò sta ad indicare la crescente centralità per un numero consistente di individui del tema dei trasporti rispetto ad una serie di problematiche: da quella occupazionale a quella abitativa. A proposito di questa ultima, occorre osservare che se nel nostro paese risultano piuttosto diffusi e consolidati i processi di accesso alla proprietà, di trasmissione e condivisione familiare del bene casa, di riqualificazione del patrimonio, di integrazione con il quartiere, esistono altresì numerose circostanze di malessere dettate proprio dalle trasformazioni urbane in corso. Non ultime quelle riguardanti la presenza sempre più massiccia di popolazioni *élitare* che, favorite dal ceto politico e amministrativo locale, tendono a insediarsi in alcuni quartieri della città determinando forme di espropriazione vera e propria nei confronti dei residenti ufficiali, e a cui si aggiungono le situazioni di degrado abitativo ormai consolidate delle aree più marginali delle città [Padovani 1995, 21-22].

Come i pendolari, anche i *city users* presentano livelli differenziati di identificazione con i luoghi di provenienza a seconda delle specifiche biografie. Diverso è, però, l'atteggiamento nei confronti dei luoghi di destinazione. Infatti, mentre l'attività prevalente dei pendolari in città è il lavoro quotidiano, quella dei *city users* è il consumo, più o meno sporadico, con

<sup>22</sup> L'analisi dei costi e dei benefici derivanti dalla condizione di pendolare sono alla base di numerosi studi condotti in paesi diversi. Tra tutti va, in particolare, ricordato quello pionieristico di Liepmann del 1944.



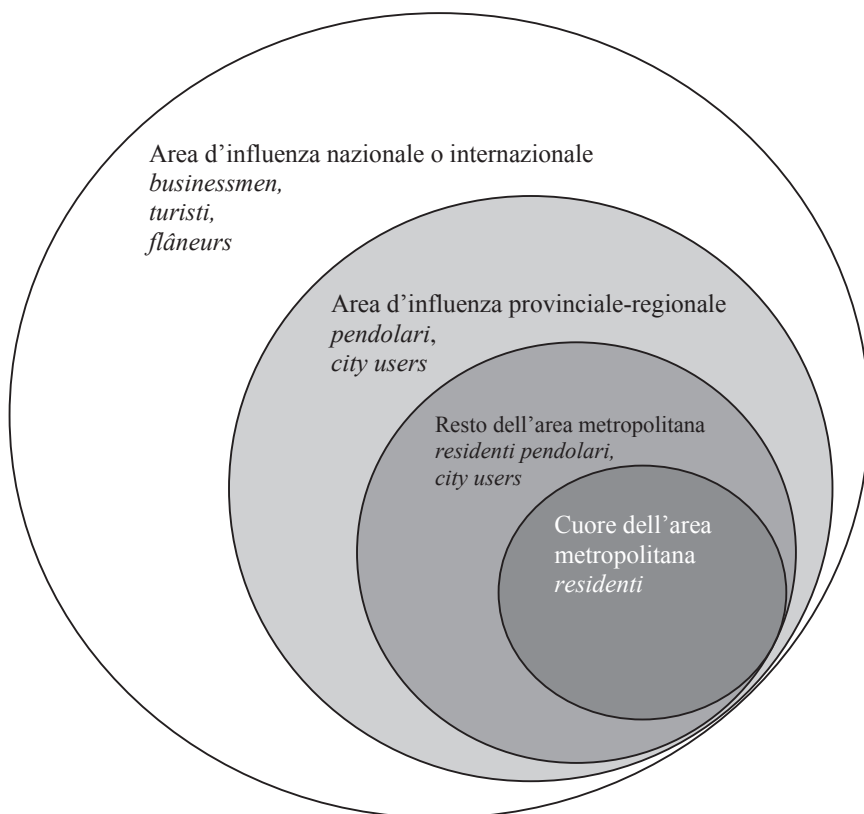
quanto ne consegue in termini di maggiore irregolarità e spregiudicatezza di comportamenti metropolitani in parte favoriti dall'anonimato. Discorso che vale anche per i *businessmen*, per i quali è difficile ipotizzare il tipo di rapporto esistente con il territorio d'origine, spesso lontano, ma si può pensare ad un tipo di relazione relativamente vario e vivace con i luoghi di destinazione, rinviando con questi aggettivi alla molteplicità di azioni che solitamente vengono sviluppate a corredo di quelle principali di natura lavorativa. Infine, i *flâneurs* che provengono da altre città o nazioni mostrano affinità con gli uomini d'affari dal punto di vista di una difficile ricostruzione del rapporto che essi intrattengono con il luogo di origine, ma se ne differenziano per una ancora più ampia varietà di azioni ed emozioni che contraddistinguono la loro permanenza nel sito di destinazione.

Tabella 5.10. – Popolazioni metropolitane in base ad alcune caratteristiche.

	Luogo di residenza	Rapporto prevalente con il territorio di origine (residenza)	Attività prevalente nel territorio di destinazione
Residenti (ceti abbienti)	- Centro storico - Quartieri residenziali	Alta identificazione	Abitazione, lavoro, consumo
Residenti pendolari	- Periferia estrema o area metropolitana	Identificazione medio-bassa	Lavoro (consumo)
Pendolari	- Comuni in altre province limitrofe	Alta identificazione	Lavoro (consumo)
<i>City users</i> e turisti	- Periferia estrema o area metropolitana	Identificazione medio-bassa	Consumo
	- Comuni in altre province limitrofe	Alta identificazione	Consumo
<i>Businessmen</i>	- Altre città/nazioni	Livelli vari	Consumo
	- Altre città/nazioni	Livelli vari	Lavoro (consumo)
<i>Flâneurs</i>	- Altre città/nazioni	Livelli vari	Abitazione, lavoro, consumo

Una rappresentazione grafica delle aree di influenza che la città esercita sulle popolazioni residenti e di passaggio è alquanto difficile da tracciare perché il raggio di spostamento degli individui è oggi particolarmente variabile in connessione a motivazioni varie. Se, inoltre, esistono alcuni dati sulla consistenza delle popolazioni più difficile è disporre di informazioni statistiche sulla loro regolarità di movimento e sul luogo di provenienza. A puro scopo indicativo si può supporre che i flussi delle popolazioni transeunti quotidiane (pendolari e *city users*) coprano un area relativamente ri-

Figura 5.2. – Aree d'influenza metropolitana rispetto al tipo di popolazione gravitante sul comune centrale.



stretta circostante il *core*, mentre le distanze percorse da turisti, *businessmen* e *flâneurs* tendano ad allungarsi.

L'intento di questa tipologia e della sua estrapolazione in chiave figurativa non è tanto quello di arrivare ad una illustrazione precisa dei connotati delle varie popolazioni quanto di porre l'attenzione una serie di nuove dimensioni utili a caratterizzare le popolazioni stesse. Se, infatti, il primo fine della analisi sociologica è stato quello di individuare i soggetti di passaggio nella metropoli anziché concentrarsi esclusivamente sugli abitanti e il secondo ha riguardato il tipo e la frequenza di attività da essi svolte, il terzo momento pone oggi come condizione di base per lo sviluppo della ricerca sociologica la ricostruzione della storia abitativa, relazionale e del senso d'appartenenza con le varie fette di territorio che contraddistinguono cittadini sempre più mobili. Questo obiettivo di indagine si pone

in corrispondenza dell'estensione crescente di una maglia urbana decentralizzata ed uniforme cui si sovrappone una popolazione sempre più indifferenziata proprio nella sua irregolarità, cioè con livelli condivisi sia di pendolarità per motivi di lavoro o di consumo che di identificazione mista rispetto alla rete dei luoghi frequentati, come sostanzialmente suggerisce lo sviluppo delle megalopoli gottmanniane.

## CAPITOLO SESTO

### CONCLUSIONI E PROSPETTIVE DI ANALISI

#### 1. *Dallo status allo stile di vita*

Le trasformazioni sociali, economiche e culturali che negli ultimi anni hanno interessato le società moderne rendono sempre più inappropriati i modelli analitici esclusivamente fondati sulle classi sociali per l'interpretazione della realtà urbana e delle sue popolazioni. La città come luogo di consumo, oltre che di residenza e lavoro, è, infatti, contraddistinta da processi di individualizzazione e razionalizzazione delle pratiche quotidiane non più riconducibili ad una distinzione per status ma sempre più legate ad una gamma articolata di stili di vita, spesso di natura trasversale. Le nuove dinamiche costitutive delle tipologie di individui si definiscono non solo o soltanto rispetto alla materia dell'*having* ma, piuttosto, rispetto a quella del *doing*. Non a caso alcuni beni di consumo inizialmente caricati di una valenza simbolica e discriminante – un caso paradigmatico è costituito dal telefono cellulare – tendono molto rapidamente a perdere tali connotati a vantaggio di un uso sempre più diffuso e funzionale. Peraltro, la smaterializzazione delle risorse<sup>1</sup> rimanda a quelle componenti del benessere che si fondano più sui caratteri processuali e di accesso spazio-temporale ai beni e ai servizi che non su quelli di semplice dotazione. Ovviamente, questa evoluzione non significa che la disparità in chiave socioeconomica tra gruppi sociali abbia perso di rilevanza; semplicemente, le forme della disuguaglianza tendono ad articolarsi rispetto a dimensioni più complesse.

<sup>1</sup> Ad esempio, la possibilità di spostamenti rapidi anche con i mezzi pubblici in alternativa al possesso di una macchina veloce, la disponibilità di tempo libero più che un guadagno elevato, la competenza nell'uso della tecnologia più che il possesso di strumenti ormai largamente diffusi.

## 2. La mobilità

Un primo aspetto che emerge dall'analisi svolta nel testo riguarda proprio la crescente importanza che le pratiche di mobilità vanno acquisendo nelle società avanzate<sup>2</sup>. Esse sono causa e a loro volta conseguenza dell'organizzazione di vita dei nuclei familiari, dei caratteri generali del mercato del lavoro e dei percorsi individuali di carriera, della domanda e dello sfruttamento pieno di servizi territorialmente distribuiti, delle modalità di relazione con le persone e di identificazione con i luoghi. La mobilità costituisce una risorsa ma nello stesso tempo un limite che può concorrere all'ampliamento delle disparità sociali ed economiche<sup>3</sup>. Nella prospettiva della mobilità, lo spazio urbano, per come trova strutturazione, viene, infatti, sociologicamente concepito non solo rispetto alla delimitazione del ghetto ma anche come elemento fortemente discriminante nel facilitare o inibire per alcuni gruppi i percorsi di accesso ai beni, ai servizi e alle opportunità disponibili. Da questo punto di vista, sviluppo sociale e mobilità spaziale tendono in parte a convergere, volendo il primo significare un processo di emancipazione più generale che trova corrispondenza specifica, seppure non unica, anche nella facilità di spostamento fisico o virtuale sul territorio. Bauman [2001, 4] osserva, in particolare, che “la mobilità assurge al rango più elevato tra i valori che danno prestigio e la stessa libertà di movimento, da sempre una merce scarsa e distribuita in maniera ineguale, diventa rapidamente il principale fattore di stratificazione sociale dei nostri tempi, che possiamo definire tardo-moderni o postmoderni”.

Peralto, nell'ambito della riflessione più teorica sul benessere, ai temi della mobilità e della comunicazione non è ancora riconosciuta l'importanza che, invece, meriterebbe. Ad esempio, queste tematiche non compaiono nella lista dei cosiddetti *bisogni intermedi* che secondo Doyal e Gough [1999]

<sup>2</sup> È, peraltro, interessante osservare come il mercato, ai vari livelli e settori, abbia colto con largo anticipo il mutamento degli stili di vita connessi alla mobilità. Questa constatazione vale non soltanto per i beni tecnologicamente avanzati ma anche per l'abbigliamento, e gli accessori della vita quotidiana. Lo zainetto, oggi diffusissimo non solo tra i ragazzi ma anche tra persone più adulte, è forse il bene di consumo che meglio rappresenta questa condizione di viaggiatore metropolitano, in perenne spostamento e, dunque, con la necessità di disporre di alcuni strumenti utili alla sopravvivenza urbana. *Urban survival* è tra l'altro la scritta che compare sui pacchetti di una nota marca di chewing-gum americana, probabilmente ad indicare il senso di avventura che ancora accompagna l'esperienza metropolitana. Infine, anche molte scarpe, comprese quelle di marca e più costose, hanno già da tempo rinunciato ad alcuni dei caratteri più classici (cuoio, stringhe, tacchi alti, ecc.) per assumerne altri (pellame simile alla gomma, chiusure lampo, fori per la traspirazione, ecc.) che rinviano alla estrema comodità per chi le calza e, pertanto, meglio si addicono alle esigenze dell'uomo contemporaneo, nomade metropolitano o che si atteggia tale.

<sup>3</sup> Sui nessi di reciproca causalità tra esclusione sociale ed esclusione legata alla ridotta mobilità degli individui si veda anche la contrapposizione tra l'approccio *postmodernista* di Bauman e quello marxista di Castells [Augustoni 2000, 108].

concorrono alla determinazione di una migliore autonomia per l'essere umano. La spiegazione riguarda forse la volontà degli autori di pensare ad un modello di sviluppo il più possibile valido a livello universale. Resta il fatto che, nell'evenienza di dover declinare tale modello rispetto alle società più avanzate, risulterà davvero molto problematico porre in secondo piano le questioni riguardanti le pratiche e le opportunità di mobilità dei cittadini. La mobilità tende, di fatto, a trasformarsi da elemento interstiziale, seppur non secondario [Gasparini G. 1998], a momento più esplicitamente costitutivo, cioè determinante nel dare forma agli stili di vita e importante nell'ampliare le disparità di tipo socioeconomico, anche in considerazione della crescente incidenza sul *budget* familiare delle spese legate ai trasporti.

È il carattere processuale del benessere in termini di accessibilità e fruibilità spazio-temporale ai beni e alle risorse piuttosto che di semplice disponibilità a porre in primo piano l'estensione e l'intensità dei flussi di comunicazione e scambio tra i nodi e le persone. In questa ottica, la qualità della vita degli individui appartenenti ad una comunità non è infatti determinata dalla mera presenza di una ampia gamma di servizi ma, piuttosto, dalla distanza che in media deve venire coperta per raggiungerli [Vanhoove e Klassen 1987, 215]. Come, inoltre, sostiene Evangelisti [1994, 72] "se si considera la città come luogo delle relazioni, è comunque importante riconoscere che nella definizione di indicatori che descrivono la qualità della città di oggi siano da considerare come rilevanti quelli che facciano riferimento alla qualità e quantità delle relazioni e quindi in qualche modo anche alla mobilità". In particolare, la questione trasportistica diventa cruciale sia rispetto ai livelli di benessere fisico conseguenti alla riduzione delle varie forme di inquinamento, sia a quelli di carattere sociale in relazione ai diritti garantiti di utilizzo dello spazio urbano.

### 3. *Le carriere di mobilità.*

Un secondo aspetto concerne le capacità di adattamento dei singoli – proprio in termini di articolazione delle pratiche di mobilità – ai processi di trasformazione in atto nelle realtà metropolitane. All'estrema frammentazione e molteplicità delle esperienze di vita e lavoro corrisponde un aumento degli individui che pongono in atto condotte particolarmente diversificate di viaggio o trasferimento secondo le circostanze. In futuro, ci si troverà probabilmente di fronte tanto a condizioni miste di mobilità – cioè di più difficile ascrivibilità rispetto a categorie sufficientemente univoche di abitanti, pendolari, *city users* o uomini d'affari – quanto ad atteggiamenti e comportamenti di più complessa codifica, come nel caso dei *flâneurs*. L'analisi sociologica delle quattro popolazioni metropolitane non potrà certo essere centrata solo sulle motivazioni nell'uso che le po-

polazioni stesse fanno della città, ma andrà sviluppata ponendo in rilievo i legami intercorrenti tra la segmentazione spazio-temporale delle attività svolte, i modelli produttivi e riproduttivi che stanno a monte, i rapporti che i soggetti intrattengono sia con i luoghi di destinazione che con quelli di origine. Infine, le dinamiche evolutive della mobilità e stanzialità delle popolazioni non potranno non venire analizzate alla luce dei fenomeni emergenti legati all'uso di nuove tecnologie, nelle forme più estreme e rivoluzionarie – è il caso del *telecommuting* – o in quelle più *mobility oriented*, come la telefonia cellulare. La rivoluzione tecnologica ancora in corso lascia, nondimeno, intravedere forme inedite di disuguaglianza che tenderanno sempre più a strutturarsi non tanto o soltanto nel rispetto delle dimensioni socioeconomiche più classiche ma anche in relazione ai livelli di familiarità e capacità raggiunte dagli individui nell'uso di strumentazioni tecnologicamente avanzate per lo sfruttamento pieno delle risorse disponibili sparse sul territorio.

#### 4. La decontestualizzazione

Un terzo aspetto è relativo all'estrema superficialità dei rapporti che gli individui stessi imbastiscono con molti dei luoghi frequentati o visitati. Se è vero che la trasformazione delle attività lavorative e l'innovazione nel campo dei trasporti ha determinato una maggiore mobilità spaziale delle persone e, dunque, ha ampliato la possibilità di contatti ed esperienze, è, infatti, altrettanto evidente che le traiettorie ed i tempi della mobilità impediscono spesso rapporti sufficientemente significativi con i luoghi. L'immagine del finestrino-video meglio di altre riassume il tipo di relazione che i pendolari, i *city users*, i *businessmen* intrattengono ripetutamente, ma a bassa intensità emotiva, con i luoghi di passaggio o destinazione dei loro viaggi. Detto in altri termini, l'evoluzione in senso *postfordista* dei modelli di vita urbana, ha favorito una gemmazione delle pratiche e ad un'articolazione più complessa dell'organizzazione temporale delle pratiche stesse, ma non sembra aver facilitato un recupero della dimensione territoriale: intendendo qui con il termine di recupero un processo di consolidamento o impostazione *ex novo* di legami di conoscenza ed identità che possano segnare in senso costruttivo il rapporto dell'uomo con lo spazio naturale e costruito frequentato.

Su quest'ultimo punto vale forse la pena di riflettere ulteriormente. Già Margaret Mead alla fine degli anni '50 [1957] prefigurava un futuro costellato di centri funzionali altamente specializzati, con una popolazione che si sarebbe spostata da un centro all'altro secondo la necessità o interessi specifici. Tale mobilità sarebbe stata determinata dall'incremento dei livelli di benessere così come dal miglioramento nella rete dei trasporti, ma avrebbe avuto come conseguenza la crisi dei modelli di identità co-

munitari, con una serie di ricadute negative per i ceti meno abbienti sotto il profilo socioeconomico [Dyckman 1964, 126]. Oggi possiamo confermare con ridotti timori di smentita che la crescente *decontestualizzazione* delle relazioni tipica della tarda modernità va proprio a svantaggio di quelle fasce più deboli che da sempre intrattengono con la comunità ed il territorio corrispondente un rapporto basato su forme d'identità, conoscenza, scambio e reciprocità e, conseguentemente, provano un senso di smarrimento non solo socioeconomico ma anche culturale e relazionale in questo processo di trasformazione, internazionalizzazione, *neutralizzazione* dello spazio. È la città globale che si fonde e si scontra con quella degli esclusi, per parafrasare il titolo di un libro di Guidicini e Pieretti [1998]: “In particolare, le condizioni di indifferenza che sembrano coinvolgere i nostri gruppi marginali rispetto al territorio che li circonda – con riferimento ai flussi di popolazione che passa loro accanto ignorandoli, e dove la stessa presenza di dimensioni simboliche tradizionalmente riconosciute come forti (monumenti, chiese, palazzi) s’annulla – sembrano voler ulteriormente confermare il fatto che in queste stesse aree sono venute meno le logiche che in passato correntemente organizzavano i processi di integrazione sociale” [Guidicini 1998, 19–20].

La terziarizzazione dello spazio ed il suo sfruttamento a fini commerciali così come l'orientamento alla *gentrification* di alcuni quartieri non sono che esiti di un processo di omologazione, seppure in senso elitario, dei luoghi mentre i segni della memoria per chi (r)esiste in zona risultano sempre più tenui. Lenz-Romeiss [1973] ha, inoltre, suggerito come i *mass media*, attraverso la moltiplicazione di immagini che trascendono la realtà concreta quotidiana, contribuiscano incessantemente alla creazione di comunità virtuali a svantaggio delle esperienze più autentiche di identificazione diretta con il territorio. La standardizzazione e, per certi versi, l'evanescenza crescente del tessuto urbano richiamano soprattutto il concetto espresso da Webber [1963] di *community without propinquity*, cioè l'idea che nelle società occidentali avanzate possano istituirsi comunità senza alcun riferimento ad uno specifico contesto territoriale, ma esclusivamente basate sulla condivisione di interessi comuni espressi da attori forti o quantomeno organizzati. Il villaggio globale contemporaneo *abitato* da popolazioni *elitarie* in continuo movimento e contatto ne costituisce una chiara esemplificazione.

### 5. Le reazioni alla globalizzazione

Rispetto a queste prospettive per molti versi preoccupanti sono però già evidenti anche forme di reazione che rinviano a soluzioni abitative e lavorative tese alla salvaguardia della relazione più intima degli individui con il tessuto urbano. In particolare, nel processo di moltiplicazione,



sovrapposizione degli spazi e dei tempi, tipico delle società più avanzate, si avverte più che mai l'esigenza di un *luogo rifugio*, di sicurezza e pace non solo fisica ma anche psicologica. Come osservano Strassoldo e Tessarin [1992], l'attaccamento ai luoghi, anche di ridotte dimensioni, non è in conflitto con la visione cosmopolita del mondo; anzi, per molti aspetti, proprio i soggetti più mobili tendono a evidenziare sentimenti di identificazione con la città d'origine, proprio per fissare un punto di riferimento simbolico. Anche Harvey [1991] fa notare come la crescente mobilità e globalizzazione metta in moto un duplice processo di omogeneizzazione planetaria, da un lato, ma di rivalutazione dell'autenticità dei luoghi, dall'altro secondo quella che egli definisce *social (re)construction of places*. Questo approccio era già rinvenibile in Seamon [1979] il quale osservava una diffusa conquista in chiave tecnologica ed economica del mondo cui però non corrispondeva una pari partecipazione affettiva riservata dagli esseri umani solo al processo di identificazione con alcuni luoghi. Come in sintesi afferma Pahl [1968], la mobilità non potrà mai distruggere l'importanza dei luoghi [Walmsley 1988, 63].

Intensità e trasformazioni nel rapporto con i luoghi di origine e destinazione stanno, peraltro, acquisendo un significato particolare nell'Italia odierna. Un paese dove tradizione e innovazione tendono a combinarsi rispetto a dinamiche di mobilità spaziale di varia natura. Se, infatti, dopo le ondate migratorie del secondo dopoguerra, si registrava una sostanziale stanzialità abitativa e occupazionale della popolazione italiana<sup>4</sup>, sembrano oggi affiorare nuovi segnali di migrazione – non soltanto dal Mezzogiorno al Nord ma anche internamente al Nord stesso e persino verso l'Europa – conseguenti alla crescente evoluzione del mercato del lavoro, alla redistribuzione territoriale dei servizi, ai progressi in campo tecnologico. Sono fenomeni rilevanti più sotto il profilo qualitativo che non quantitativo ma che indicano lo sgretolarsi di modelli culturali e lavorativi di portata quasi esclusivamente locale, tipico dell'*Italia dei mille campanili*, a vantaggio di prospettive occupazionali e di consumo di assai più vasto orizzonte. Nello stesso tempo, però, le dinamiche insediative più tradizionali, legate a forme consolidate di radicamento con il territorio di origine, non sono certo scomparse. Anzi, in alcune circostanze, il progresso tecnologico in vari settori di attività ne sta favorendo una accentuazione.

Da un lato, la globalizzazione sembra costituire un processo pressoché inarrestabile con gli aspetti negativi che ne conseguono soprattutto in termini di standardizzazione delle pratiche di consumo e relazione e di po-

<sup>4</sup> Soprattutto se si fa un confronto con quanto storicamente avviene nei paesi anglosassoni, e negli Stati Uniti, in particolare, dove il fenomeno della mobilità continua della popolazione alla ricerca delle città che offrono le migliori condizioni di vita e opportunità occupazionali presenta da sempre dimensioni piuttosto consistenti. Si veda al proposito i già menzionati almanacchi di Boyer e Savageau [1989] e Urbanska e Levering [1996].

larizzazione delle condizioni economiche. Inoltre, “la città, travolta dalla globalizzazione dei processi economici e dalla planetarizzazione di immagini e di simboli di luoghi significativi, sembra perdere gradualmente la sua capacità di trasmettere identità e senso di appartenenza per i suoi abitanti” [Finocchiaro 1999, 109]. Ma, dall’altro, gli individui più frequentemente esposti a tale fenomeni hanno già iniziato ad attivare meccanismi di difesa. Si tratta di un repertorio ampio di azioni e atteggiamenti volto a favorire un adattamento graduale e, comunque, critico alle circostanze.

Il desiderio di pendolare, anche per tratti lunghi, pur di intrattenere relazioni profonde e continuative con i luoghi e il nucleo familiare d’origine; le esperienze coinvolgenti d’esplorazione del territorio in senso *flâneuristico*, cioè al di fuori dei circuiti turistici più classici; la rivitalizzazione di quartieri periferici anch’essi esclusi dagli orizzonti di mobilità dei *city users* ma rivalutabili in una ottica *postmodernista* che fa della diversità, del mosaico urbano, del disordine, della frammentazione un punto di forza anziché di debolezza della qualità della vita [Harvey 1989; Leontidou 1993; Ellin 1996], non sono che alcuni esempi di resistenza nei confronti dei processi di regolazione, pianificazione e omologazione (quadro 6.1.) che segnano le città contemporanee<sup>5</sup>.

#### Quadro 6.1.

In una città esiste una qualità degna di essere vissuta, che si può percepire nei termini del bello, che non dovremmo lasciarci sottrarre dalla pianificazione urbanistica. Ogni sorta di pianificazione urbanistica deve per definizione mirare all’omogeneità. Mentre la Città è qualcos’altro. La Città si definisce per contrasti, vuole scoppiare, non sopporta le regole. Ciò che chiedo a una Città è di esser scosso da un luogo all’altro da una sensazione all’altra.

da Wim Wenders, *L’atto di vedere*, 1992, p. 104

<sup>5</sup> Anche sul piano economico e sociale si è recentemente assistito al rifiorire di modelli di sviluppo e di welfare locali in contrapposizione o integrazione di quelli globali. Questo processo, da cui è scaturito sul fronte interpretativo il termine *globalizzazione* [Swingedouw 1992; 1997], pur con tutte le evidenti contraddizioni che lo caratterizzano [Martinotti 1999b, 34-35], costituisce un correttivo rispetto ad una tendenza diffusa di omogeneizzazione totale, sia economica che culturale, del pianeta. Come osserva Guidicini [2000, 51] a proposito del caso bolognese e delle aree periurbane, il *riprodursi delle differenze* in contrasto con i processi di globalizzazione contribuisce a determinare *relazionalità specifiche* a livello locale, anche di quartiere e a generare *valore aggiunto* nelle politiche di welfare. Soprattutto quando queste politiche risultano orientate al rispetto dei meccanismi di appartenenza, di condivisione e reciprocità che regolano la vita stessa delle comunità.

L'uomo, in particolare, ha imparato a distinguere le situazioni naturali e spontanee da quelle artificialmente ricostruite che caratterizzano i modelli di consumo urbano. Oggi non occorre essere sociologi urbani per cogliere la presenza di un *frontstage* e di un *backstage* nella spettacolarità dei riti consumistici.

Accanto a forme di identificazione spontanea e corrispondenti al legame che il soggetto intrattiene con la comunità di appartenenza si sono altresì sviluppate pratiche di adattamento da perpetuarsi giorno per giorno per riconoscere ed essere riconosciuti nei luoghi di passaggio o nei *non luoghi* della civiltà urbana moderna [Webber 1964; Augé 1993], per non smarrirsi nei suoi vuoti tanto fisici quanto simbolici. I vari tipi di mobilità descritti in questo testo, infatti, non sono solo di natura fisica, ma anche mentali, in quanto segnano il ritmo di ingresso (negoiazione e contaminazione culturale) e uscita (conflitto e recupero dell'identità) dai luoghi metropolitani e dai simboli collegati.

I ritmi forsennati della vita quotidiana, la moltiplicazione in chiave non solo quantitativa ma anche qualitativa degli impegni, obbligano l'individuo contemporaneo alla accelerazione e standardizzazione di alcune pratiche previa attribuzione di delega e fiducia a sistemi informatici virtuali che, paradossalmente, risultano non facilmente controllabili. A questa condizione si accompagna però il bisogno latente di ri-personalizzare, ri-umanizzare il rapporto con i singoli e le istituzioni. Così la vita quotidiana si dipana su due binari, ma sempre alla ricerca di segni rassicuranti; siano essi costituiti dalla presenza e trasparenza di autorità e sistemi procedurali che garantiscano l'assoluta correttezza e la riservatezza delle transizioni che avvengono in chiave automatizzata-informatizzata, oppure, più semplicemente, dalla fisionomia nota di una persona che incontriamo per la strada o dietro la bancarella del mercato.

Gasparini A. [1999, 6-7] a proposito delle appartenenze multiple dell'individuo osserva che: "l'introduzione della tecnologia trasportista ha ovviamente allargato indiscriminatamente i luoghi dei quattro ambiti (lavoro, residenza, tempo libero, servizi) rompendo dunque la sovrapposizione delle relazioni sociali e perciò stesso ha moltiplicato le comunità e di conseguenza le appartenenze e le lealtà, reso sempre più *morbidi* e penetrabili i confini che dividono una comunità dall'altra. In altri termini, l'uomo dei tanti luoghi vive ora gruppi che sono radicalmente indipendenti e dunque le sue identità, il suo essere se stesso, diventa estremamente complesso e a spazialità diverse. Così egli vive le comunità del lavoro che presenta propri spazi e propri gruppi, vive la comunità della residenza con ancora propri spazi e propri gruppi, e così per la comunità degli amici, per la comunità intorno ai servizi utilizzati; e così via".

Per evitare di subire passivamente la città – un'unica città con le sue contraddizioni e le sue dinamiche interne di marginalizzazione – l'individuo tende a definire un territorio di azione allargato in grado di ri-

spondere alla gamma dei suoi bisogni specifici. I luoghi del lavoro, della identità, della socializzazione, dei consumi si moltiplicano e combinano in un *puzzle* tenuto insieme dalle possibilità di movimento continuo e che – per ricordare lo schema iniziale del libro [elaborazione su Dijst, Jayet e Thomas 1999] – pone in primo piano la centralità strategica delle persone più ancora che la semplice accessibilità dei luoghi stessi.

Nuove esperienze, competenze, conoscenze e forme di consapevolezza – in altri termini, nuovi modelli di sopravvivenza urbana – rendono l'uomo moderno meno ingenuo e, soprattutto, capace di cogliere i caratteri della *routine* nella falsa straordinarietà degli eventi e viceversa. Un uomo, per certi versi, cinico perché capace di sfruttare al meglio quello che la globalizzazione offre senza rimanerne vittima, cercando cioè di contrapporsi ad una sua quasi ineluttabile invadenza. È, al riguardo, emblematico il fatto che molti dei movimenti antiglobalizzazione che nel dicembre 1999 hanno preso parte alla famosa marcia di protesta di Seattle contro la WTO (World Trade Organisation) siano in realtà presenti con siti di vario tipo su *Internet*, cioè lo strumento per eccellenza di quella *new economy* oggetto di critica radicale da parte dei manifestanti stessi.

#### 6. Mobilità, razionalizzazione e reti sociali

L'analisi delle pratiche di conciliazione o conflitto aperto rispetto a culture globalizzanti imposte ma di cui esiste diffusa coscienza, assume sempre più rilievo nella realtà urbana contemporanea. Lo spazio e il tempo, per come tendono a configurarsi in seguito alle trasformazioni in corso, divengono spesso risorse particolarmente rare, le materie del contendere. È, infatti, rispetto ai tratti mutevoli dei confini morfologici, amministrativi e culturali del territorio, così come alle sue scansioni temporali e orarie, che prendono consistenza le traiettorie di esclusione e partecipazione, di identificazione o estraniamento. La necessità di segmentare la propria esistenza rispetto a contesti e a regimi differenziati – principalmente riguardanti il luogo di origine e quello di destinazione – e di trovarvi adattamento, costituisce un punto di debolezza<sup>6</sup> ma anche di forza

<sup>6</sup> Come osserva Mingione [1996, 15] le trasformazioni socio-occupazionali *postfordiste*, con il declino dell'occupazione *full-time full-life* nelle industrie manifatturiere e nelle grandi organizzazioni del terziario pubblico e privato hanno determinato l'emergere di forme occupazionali sempre più discontinue e saltuarie. Si potrebbe qui aggiungere che a questa instabilità occupazionale corrisponde anche una dispersione spaziale dei luoghi di lavoro e delle tratte di spostamento con la necessità di una ricomposizione continua dei ritmi e delle pratiche di mobilità e adattamento agli orari che risulta sempre più difficile. In pratica un mercato del lavoro frammentato sta generando incertezze profonde non solo economiche ma anche organizzative per alcuni gruppi di popolazione e con una accentuazione maggiore tanto per le figure femminili, cui spettano responsabilità su fronti vari, quanto per quelle

per l'individuo capace di sfuggire a ritmi pervasivi, unici e rigidamente preordinati<sup>7</sup>.

Dopo aver constatato l'aumento degli spostamenti nello spazio e nel tempo, la sociologia si troverà a misurarsi sempre più con i disegni personali e familiari di consolidamento delle radici e, nello stesso tempo, di sfruttamento razionale delle opportunità offerte in un territorio *altro*, in un continuo intreccio di convenzioni e pratiche finalizzate al miglioramento della qualità della vita. Se nel periodo tardo *fordista* le reti di sostegno parentali svolgevano una funzione di compensazione dai contorni spazio-temporali piuttosto chiari e in corrispondenza dell'ingresso della figura femminile nel mercato del lavoro, la crescente mobilità dei lavoratori/trici – non solo ai livelli più elevati ma anche a quelli medio-bassi della scala occupazionale – e dunque la più frequente e prolungata mancanza da casa hanno provocato un ripensamento delle strategie di supporto, scardinando i modelli più classici di reciprocità basati sulla relativa contiguità residenziale<sup>8</sup>. Queste trasformazioni hanno pertanto determinato la necessità di fissare nuovi perni gravitazionali al fine di evitare una perdita di controllo in concomitanza con esperienze lavorative e di vita sempre più complesse e articolate.

L'organizzazione di reti relazionali più estese ma dai legami più deboli avviene attraverso azioni di varia natura tra cui un investimento nella conoscenza e nell'uso di strumenti avanzati di comunicazione a distanza, una più dettagliata programmazione e razionalizzazione delle attività quotidiane, una fiducia inedita nei confronti di determinati operatori, una strenua difesa di diritti acquisiti nel settore dei trasporti anche in chiave conflittuale rispetto ad altre popolazioni residenti e transeunti<sup>9</sup>.

più deboli che hanno bisogno di cura e assistenza.

<sup>7</sup> La conciliazione tra tempi di vita e di lavoro passa, tra le varie strategie, anche attraverso l'ottenimento di una maggiore flessibilità degli orari di lavoro. "Una recente indagine del Cedoc a Varese [Tempia 1994] ha rilevato un 44% di donne che vorrebbero un orario flessibile ben più ampio di quello attuale [...]. Le politiche dell'orario di lavoro *family friendly*, ovvero a dimensione delle esigenze familiari, non hanno ancora trovato una adeguata riflessione" [Zajczyk 2000, 130].

<sup>8</sup> Già Burgess riscontra che la mobilità è forse il miglior termine di correlazione oggettiva della disorganizzazione sociale in generale e della disorganizzazione familiare in particolare. "Andrew W. Lind, che sta compiendo degli studi sugli indici di mobilità, ha analizzato cambiamenti di residenza, trasferimenti dei bambini da e per le scuole, stime dei movimenti dei pedoni, delle automobili e dei viaggiatori urbani e variazioni del valore dei terreni. La conclusione cui siamo giunti per adesso è che i valori dei terreni, specialmente se correlati agli affitti, forniscono probabilmente la misura più efficace della mobilità relativa della popolazione nelle varie parti della città. Dove la mobilità è più alta come nel quartiere centrale degli affari, la vita familiare è assente o molto precaria, ma gode di buona salute dove la mobilità è bassa, come nei quartieri periferici" [Burgess in Rauty 1995, 104].

<sup>9</sup> La segmentazione spinta delle classi sociali ed il ricoaugularsi dei gruppi in relazione a *issues* sempre più specifici sono fenomeni che danno vita a contrapposizioni e conflitti inediti delle città. È l'ampliarsi delle possibilità ma anche delle incertezze e delle responsabilità che, peraltro, genera il bisogno di nuove forme di partecipazione e di alleanza.

In pratica, la manutenzione della rete, l'oliatura dei suoi meccanismi, tendono a risultare essenziali per l'esistenza della rete stessa, alla pari del tipo di attori che vi fanno parte e delle risorse che si scambiano. E l'agibilità della rete in chiave spazio-temporale, il passaggio *friendly* nei suoi snodi è inequivocabilmente legato alla configurazione dello spazio-temporale del sistema urbano, alla capacità del singolo di adeguarvisi sfruttando al massimo le possibilità offerte.



## APPENDICI

### QUESTIONI DI METODO PER LO STUDIO DELLA MOBILITÀ E DELLE POPOLAZIONI DI PASSAGGIO NELLA CITTÀ





## APPENDICE A

### TERRITORIO DI RIFERIMENTO E INDICATORI

Quanto è possibile delineare ed interpretare gli stili di vita emergenti per come vengono effettivamente a configurarsi in ambito urbano rispetto all'uso del tempo e dello spazio, alla confidenza acquisita nell'uso della tecnologia, ai processi di identificazione con i luoghi? Di fatto, le dinamiche evolutive delle realtà urbane contemporanee hanno messo alle corde non solo l'impianto teorico-analitico ma anche le strumentazioni di ricerca fino ad oggi utilizzate per la loro rilevazione e descrizione. Studiare le popolazioni in movimento è, dunque, molto più complesso che trattare i caratteri di quelle statiche soprattutto se si considera la limitatezza delle informazioni statistiche corrispondenti.

#### *1. Analisi ecologica*

Una prospettiva possibile di sviluppo della ricerca rientra nel quadro della analisi ecologica e concerne un più intenso sforzo sia in direzione della definizione dell'area metropolitana o dei bacini d'utenza come contesto privilegiato per l'approfondimento dei temi di cui sopra, sia in direzione della rilevazione meticolosa di vecchi e inediti indicatori ai nuovi livelli identificati. Come, infatti, rileva Zajczyk [1996, 80], "non esistendo in Italia alcuna definizione ufficiale di area metropolitana, non esiste neppure una produzione ufficiale e sistematica di statistiche che a questa unità possano riferirsi".

Se si escludono alcuni dati del Censimento Istat, che consentono di costruire, ad esempio, le matrici di origine e destinazione per lavoro o studio della popolazione, si constata, in generale, la mancanza di informazioni statistiche finemente disaggregate per alcuni temi di particolare rilievo quali: le direzioni di mobilità intra e intercomunale per motivazioni varie diverse da quella occupazionale o scolastica, la diffusione a livello familiare di strumenti tecnologicamente avanzati per le comunicazioni a distanza, le tipologie di utenza dei vari servizi pubblici e privati concentrati in città o nelle aree suburbane. In pratica manca una base di informazioni stati-

stiche per una analisi a livello metropolitano delle dinamiche di mobilità, comunicazione e consumo.

Nel nostro paese, la riflessione in merito alla definizione delle aree metropolitane ha visto contrapporsi due approcci principali – uno basato sul criterio della omogeneità socioeconomica interna alle aree, l'altro sui cosiddetti legami di interdipendenza desumibili soprattutto dai flussi di pendolarità della forza lavoro – Non è però il caso di riprendere questi filoni perché già abbondantemente trattati nella appendice statistica di Martinotti [1993], mentre meritano una attenzione particolare le proposte dell'Eurostat [1992] per la definizione di tre livelli di analisi ecologica urbana formulati in base ad altrettanti criteri nel quadro della standardizzazione a livello europeo delle procedure di delimitazione statistica delle aree metropolitane<sup>1</sup>.

Il *criterio amministrativo*, riguardante i confini politico-amministrativi di una unità urbana, è quello a tutt'oggi più frequentemente utilizzato nelle analisi comparative sulle città europee anche in conseguenza della facilità di delimitazione territoriale di una città<sup>2</sup>. Tale criterio individua unità urbane (definite dall'Eurostat con il termine di *urban localities*) corrispondenti al livello Nuts (acronimo che sta per Nomenclatura delle unità territoriali statistiche) n. 5 dell'Eurostat (il comune, nel caso italiano). Per tale livello si lamenta, peraltro, ancora una notevole mancanza di informazioni statistiche comparabili. Come è, infatti, noto la maggior parte delle analisi comparative avviene ai livelli superiori: Nuts0 (nazione) Nuts1 (macroregioni, nel caso italiano), Nuts2 (regioni, nel caso italiano), Nuts3 (province, nel caso italiano). Ancora più carenti se non inesistenti sono infine le informazioni a livello di Nuts4 (circondari o distretti amministrativi): livello disponibile solo per alcuni paesi dell'Unione Europea.

Il *criterio morfologico* per la definizione dei confini allargati di una città rimanda, invece, alla continuità delle aree edificate di unità amministrative differenti ma vicine (Eurostat: *urban agglomeration*). Del 1994 è la pubblicazione dell'*Atlas of Agglomerations in the European Union* realizzato dal NUREC (Network of Urban Research in the European Community) di Duisburg per l'Eurostat e riguardante la definizione e la mappatura di 330 agglomerazioni europee con oltre 100.000 abitanti e 8.220 unità locali amministrative di base. Va ricordato che la delimitazione delle agglomerazioni

<sup>1</sup> Nonostante i limiti connessi alla effettiva applicabilità dei criteri, dovuti anche l'attuale carenza di dati disponibili ai livelli individuati, sembra evidente l'intenzione dell'ufficio statistico europeo di lavorare in questa direzione al fine di disporre in futuro di unità territoriali metropolitane sufficientemente comparabili. Tenerne conto fin d'ora può, dunque, risultare importante al fine di rendere meno ostici i successivi passaggi di uniformazione alle eventuali direttive Eurostat.

<sup>2</sup> Per una rassegna dettagliata delle varie unità territoriali amministrative istituite dal 1945 ad oggi nei paesi Europei si consiglia la lettura di un *working paper* di Quick [1994].

è stata disegnata integrando la già citata Nomenclatura delle unità territoriali statistiche (Nuts5) dell'Eurostat e la definizione delle Nazioni Unite riguardante il concetto di continuità delle aree edificate: cioè, una assenza di fratture superiori ai 200 metri all'interno del tessuto insediativo. Al di là delle questioni di carattere tecnico sulla precisione ed aggiornamento delle mappe topografiche utilizzate dal NUREC [Nuvolati e Schweikart 1997, 52] resta evidente che le città definite tanto in questo quanto nel modo precedente non sembrano in grado di costituire lo sfondo più appropriato per lo studio dei fenomeni urbani moderni caratterizzati da sistemi di relazioni e flussi di popolazioni che trascendono sia i confini amministrativi sia quelli dettati dalla organizzazione fisica del territorio. Nello stesso tempo permangono i problemi legati alla scarsa reperibilità di dati socioeconomici di livello comunale (Nuts5) da aggregarsi in base ai nuovi confini<sup>3</sup>.

Il *criterio funzionale* per la delimitazione di un'area metropolitana (Eurostat: *urban regions*) concerne l'introduzione di alcune variabili in grado di cogliere l'intensità dei legami che il nucleo centrale intrattiene con i comuni dell'*hinterland*. L'analisi ecologica basata sulle MSAs (*Metropolitan Statistical Areas*) degli Stati Uniti costituisce forse la tradizione più consolidata in questo campo<sup>4</sup>, mentre in Europa l'attenzione verso la definizione e comparazione di aree di influenza è cresciuta soprattutto negli anni '80. Nel filone di studi e ricerche che ne è scaturito è sicuramente possibile far rientrare quella della Commissione delle Comunità Europee, *Urban Problems and Regional Policy in the European Community*, riguardante i modelli di sviluppo o declino in 122 FURs (*Functional Urban Regions*) d'Europa, ciascuna con almeno 20.000 posti di lavoro e con una popolazione di oltre 330.000 abitanti dei quali almeno 200.000 residenti nel nucleo urbano centrale [Cheshire *et al.* 1988]. I confini dell'area di influenza risultano delineati in base alla direzione prevalente di spostamento dei pendolari che abitano nei comuni circostanti il nucleo centrale<sup>5</sup>. Questa definizione ripresa da Hall e Hay [1980] consente di individuare

<sup>3</sup> Sulla disponibilità più recente di dati a livello di NUTS5 si vedano gli archivi Sire e Gisco, messi a disposizione da Eurostat nel luglio 1999 e segnalati da Cavallo e Vanolo [2000].

<sup>4</sup> Vanno al riguardo ricordate le pubblicazioni periodiche e i relativi *data bases* dell'HUD (U.S. Department of Housing & Urban Development) dal titolo *The State of the Cities*, Washington D.C., [1997] sulle condizioni di vita nelle CC (Central Cities) e nelle corrispondenti MSAs.

<sup>5</sup> Criterio simile è stato adottato per uno dei più significativi studi comparativi internazionali sulla qualità della vita urbana. Si fa riferimento alla ricerca del Population Crisis Committee [1990] che poneva tra le condizioni per la selezione dei comuni da ricomprendere nelle aree metropolitane, oltre al *core*: 1) la continuità della maglia urbana per i comuni più vicini al *core*, 2) la presenza maggioritaria nella popolazione occupata di pendolari che si spostano in direzione del *core* o dei comuni della prima fascia (pendolarismo in uscita) e 3) una buona consistenza nella popolazione lavoratrice presente di individui provenienti dal *core* e da altri comuni della prima fascia (pendolarismo in entrata) per i comuni più distanti.

aree *self-contained*, in cui cioè tutti coloro che vi risiedono anche vi lavorano. Esempi più recenti sono quelli messi a punto nel *data base* Nordstat [USK 1998] per l'analisi comparativa delle 16 maggiori città scandinave e delle relative regioni di influenza anch'esse definite sulla base dei flussi di pendolarismo rispetto ad un nucleo centrale di almeno 100.000 abitanti. Anche nel caso delle *urban regions* la scarsa disponibilità dei dati al livello minimo di disaggregazione (Nuts5) tende, in ogni caso, a condizionare in senso negativo l'analisi comparativa<sup>6</sup>.

In sintesi, i tre tipi di aree che vengono a delinearsi segnano una netta evoluzione degli standard europei cui fare oggi riferimento per analizzare in senso comparativo le condizioni e le condotte di vita delle popolazioni metropolitane, comprese le traiettorie di mobilità. La mappa e la tabella che seguono [Schweikart in Nuvolati e Schweikart 1997, 53] realizzate sulla base dei dati del censimento tedesco<sup>7</sup> ben illustrano l'estendersi dell'ambito metropolitano della città di Heidelberg alla luce dei diversi criteri di volta in volta adottabili.

Ma, pur nella ipotesi di arrivare a definire il contorno delle aree metropolitane, anche in chiave comparativa europea, ancora pochi risultano, nei vari paesi, gli indicatori sociali effettivamente costruibili rispetto agli ambiti territoriali desiderati e da cui partire per studiare le popolazioni residenti e transeunti. Nel caso italiano, ad esempio, la maggior parte degli indicatori sono immediatamente fruibili a livelli di aggregazione territoriale troppo estesi o non sufficientemente appropriati, quali:

Tabella A.1. – Popolazione e superficie in base alle differenti delimitazioni di Heidelberg, 1987.

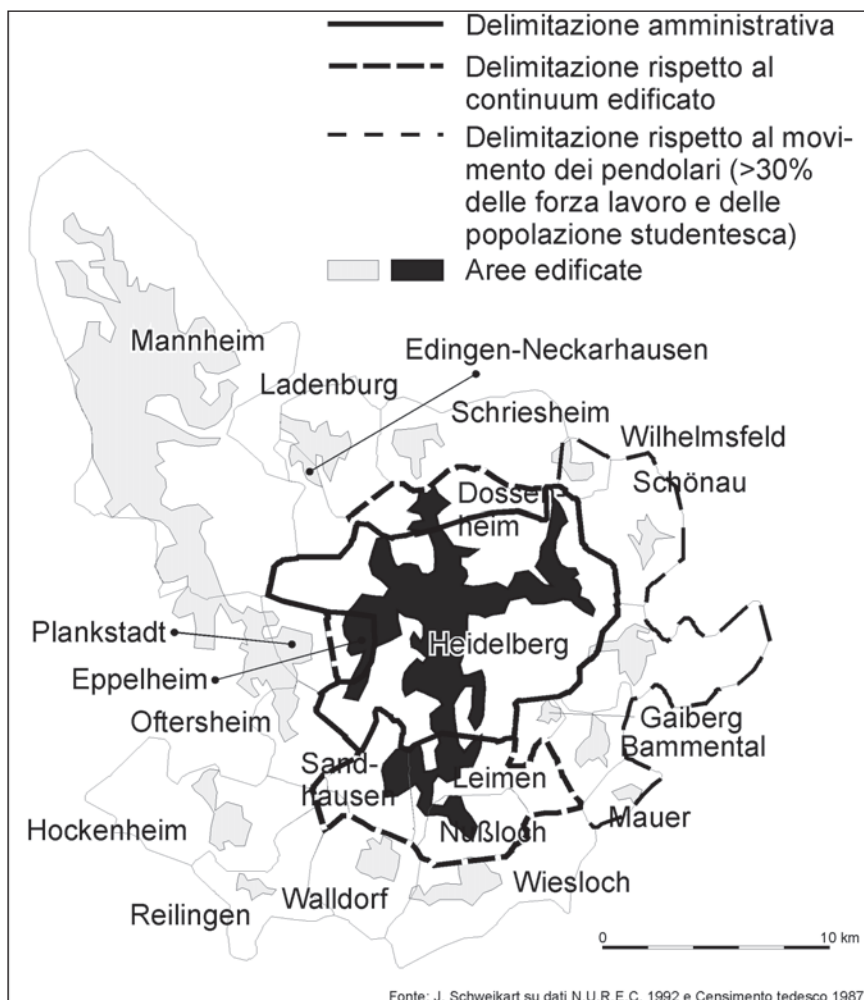
Tipo di delimitazione	Numero dei comuni	Popolazione	Superficie in kmq
Stadt Heidelberg	1	127.768	108,83
Comuni interessati dal <i>continuum</i> edificato	5	176.876	163,15
Comuni interessati da un movimento di pendolari in direzione di Heidelberg superiore al 30% della forza lavoro e popolazione studentesca residente nei vari comuni	11	208.776	249,15

Fonte: elaborazioni su *Censimento tedesco*, 1987.

<sup>6</sup> Oltre alle *urban localities*, *urban regions* e *urban agglomerations*, l'Eurostat considera anche un ultimo livello: *polynuclear urban regions*, corrispondente alla fusione di più *urban agglomerations* e assimilabile alle megalopoli cui si è fatto cenno sopra.

<sup>7</sup> Statistischen Landesamt Baden-Württemberg (ed.) (1990), *Volks-, Berufs-, Gebäude-, Wohnungs- und Arbeitsstättenzählung 1987*. Regionalergebnisse der Volks- und Berufszählung, *Strukturdaten zu Bevölkerung und Erwerbstätigkeit*, Stuttgart.

Figura A.1. – Mappa di Heidelberg.



- la singola ripartizione geografica,
- la singola regione,
- la singola provincia, comune capoluogo e resto provincia<sup>8</sup>,

<sup>8</sup> In corrispondenza delle indagini svolte dall'Istat sull'intero territorio nazionale, tra cui le *Indagini multiscope sulle famiglie*, risultano pubblicati dati interessanti anche per il complesso dei comuni centro delle aree metropolitane (Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Catania, Cagliari), dei comuni limitrofi ai comuni centro delle aree, dei comuni fino a 2.000 abitanti, dei comuni da 2.001 a 10.000

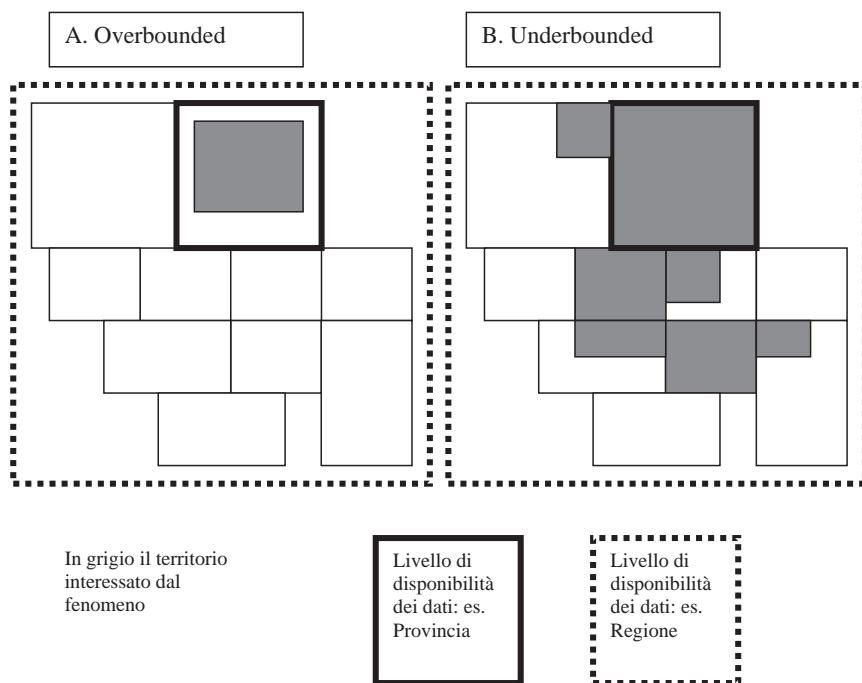
mentre ancora pochi sono gli indicatori disponibili a livello di singoli comuni da accorparsi per l'area metropolitana di riferimento e che possibilmente andrebbero costruiti anche per i quartieri del comune centrale dell'area metropolitana stessa al fine di meglio identificare le disparità intraurbane.

Spesso un fenomeno può interessare un territorio inferiore o superiore rispetto a quello amministrativamente e statisticamente definito, viene pertanto comunemente definito come *overbounded* o *underbounded* a seconda dell'entità del fenomeno stesso e del tipo di dati utilizzati. Se ad esempio un ricercatore intende studiare i comportamenti di consumo degli abitanti della città di Roma e dispone soltanto di dati relativi ai consumi degli abitanti dell'intera provincia si troverà nella prima situazione, in quanto non è assolutamente detto che il comportamento degli abitanti dell'intera provincia corrisponda, anche in proporzione, a quello degli abitanti di Roma. Se viceversa intende analizzare le pratiche di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico sempre nella città di Roma da parte degli utenti del servizio e a tal proposito dispone solamente di dati a livello di provincia si troverà in una situazione di tipo *underbounded* in quanto gli utilizzatori dei mezzi pubblici presentano una provenienza che trascende abbondantemente i confini provinciali. Nella figura che segue la prima situazione A risulta sia a livello provinciale che regionale di natura *overbounded* rispetto al fenomeno studiato, la seconda B risulta a livello provinciale di natura *underbounded* e a livello regionale di natura *overbounded* rispetto al fenomeno studiato.

Gli indicatori costruibili con i dati del censuario consentono una analisi ad un livello territoriale particolarmente fine – le sezioni di censimento – e sono altresì alla base di possibili aggregazioni ragionate – ad esempio le circoscrizioni – ma risultano disponibili soltanto ogni dieci anni e sono esclusivamente relativi alla popolazione residente. Altri indicatori riguardanti la presenza e l'utilizzo dei servizi e delle risorse concentrate nella città (fiere, convegni, musei, teatri, cinema, ecc.) riguardano invece il complesso dei visitatori mentre andrebbero ulteriormente articolati in modo da consentire realmente di distinguere la composizione dell'utenza per luogo di provenienza e, pertanto, di discriminare tra abitanti e transeunti. Al di là

abitanti, dei comuni da 10.001 a 50.000 abitanti, dei comuni da 50.001 abitanti in più. Nel caso poi dell'*Indagine multiscopo sulle famiglie* dedicata agli aspetti della vita quotidiana del 1998 i dati risultano disponibili per ciascuna delle 12 grandi città (cui si aggiunge Verona). Questa ultima indagine ha, peraltro, previsto molte domande volte ad identificare una serie di problemi legati ai temi affrontati nel testo: dagli orari dei servizi ai tempi di attesa. Pur essendo le *Indagini multiscopo sulle famiglie, survey* a pieno titolo, come del resto il Censimento, vengono in questa appendice prevalentemente considerate come strumenti utili alla analisi ecologica in quanto consentono comparazioni a livello territoriale. Pertanto, non sono state inserite nella parte riguardante le *survey* e relativa ad esperienze di ricerca di carattere prevalentemente locale.

Figura A.2. – Fenomeni *overbounded* e *underbounded* rispetto al livello di disponibilità dei dati statistici di riferimento.



dei problemi appena segnalati, l'elenco che segue rappresenta comunque un primo punto di riferimento per chi intende svolgere ricerche sul tema delle popolazioni metropolitane.

## 2. Survey

Veniamo alle *survey*. Diverse indagini in questi ultimi anni hanno cercato di delineare ora a livello locale ora nazionale i nuovi profili e stili di vita dei cittadini in relazione alle pratiche di mobilità. Mentre nei sistemi classici di contabilità familiare basati sull'uso del tempo, l'attenzione veniva rivolta soprattutto alla distribuzione temporale delle attività da parte dei membri nell'ambito dell'organizzazione del nucleo, i percorsi analitici tracciati in queste ricerche recenti si sono focalizzati più nettamente sul rapporto che i soggetti intrattengono con la dimensione del tempo come risorsa o vincolo, sulla frequenza e la direzione degli spostamenti, sulla soddisfazione per gli orari dei servizi pubblici e privati, sulla disponibilità



Tabella A.2. – Principali indicatori sociali per l'analisi della presenza e mobilità delle popolazioni residenti e transeunti.

Aree tematiche	Fonte
<i>Abitanti e pendolari ovvero modalità dei trasferimenti quotidiani</i>	
– Iscrizioni e cancellazioni all'anagrafe	Istat, <i>Pop. e mov. anagraf.</i>
– Popolazione residente, in ingresso e in uscita nei comuni per motivi di lavoro o studio	Istat, <i>Censimento</i>
– Automobili in circolazione	Istat, <i>Incidenti</i>
– Tempi medi di percorrenza tragitto casa-lavoro	Istat, <i>Censimento</i>
– Mezzo prevalente utilizzato per recarsi al lavoro	Istat, <i>Censimento</i>
– Passeggeri giornalieri sui mezzi pubblici	Istat, <i>Multiscopo</i> e Cispel, <i>Compendio</i>
– Soddisfazione mezzi pubblici per aspetti vari	Istat, <i>Multiscopo</i>
– Presenza di servizi pubblici ed esercizi commerciali	Istat, <i>Commercio interno</i>
– Presenza supermercati e grandi magazzini	Istat, <i>Commercio interno</i>
<i>City users e businessmen ovvero accessibilità e attrazioni della metropoli<sup>9</sup></i>	
– Studenti universitari	Istat, <i>Istruzione</i>
– Percentuale di studenti universitari provenienti da altre città, di cui momentaneamente domiciliati nella metropoli	Università*
– Arrivi e partenze negli aeroporti della metropoli	Istat, <i>Trasporto aereo</i>
– Fermate treni ad alta velocità nelle stazioni della città	Ffss, <i>Orario ferroviario</i>
– Presenza e addetti di sedi di imprese multinazionali	Camere di commercio*
– Presenza e personale di istituzioni internazionali	Consolati, ambasciate, organizzazione internaz.*
– Notti negli alberghi per tipo: affari, turismo, altro	Istat, <i>Turismo</i>
– Visitatori (addetti e pubblico) ed espositori delle fiere ed esposizioni	Enti fieristici*
– Partecipanti a congressi e convegni	Enti promotori vari*
– Visitatori nei musei	Istat, <i>Cultura</i>
– Spettatori a teatro, cinema	Istat, <i>Cultura</i>
– Presenza di ristoranti, bar, night, discoteche	Istat, <i>Commercio interno</i>
– Abitazioni non occupate utilizzabili per vacanze	Istat, <i>Censimento</i>
– Indice del patrimonio storico-artistico	Touring club Italia*
– Indice della <i>buona tavola</i>	Michelin*
– Bacini di utenza di servizi particolari: provenienza dei degenti negli istituti ospedalieri	Istituti ospedalieri*
<i>Innovazione tecnologica</i>	
– Diffusione carte di credito, bancomat	Istat, <i>Multiscopo</i>
– Diffusione di telefonia cellulare	Istat, <i>Multiscopo</i>
– Diffusione di abbonamenti <i>Internet</i>	Istat, <i>Multiscopo</i>
– Collegamenti giornalieri ai siti istituzionali (Comune, Provincia, Ausl, Camera di commercio) che offrono servizi pubblici sul web	<i>Internet</i> *
– Collegamenti giornalieri ai siti locali che offrono servizi privati sul web	<i>Internet</i> *

<sup>9</sup> A livello internazionale, un elenco aggiornato di fonti e indicatori reperibili per le città europee e riguardanti la dotazione funzionale delle città – anche in termini di capacità attrattiva – è stato redatto in occasione dello studio a cura di Conti e Salone [2000] presentato a Torino al primo convegno internazionale di Eupolis, Sistemi urbani europei.

Aree tematiche	Fonte
<i>Conflitti e polarizzazione</i>	
– Incidenza di trasporti e comunicazioni sui consumi	Istat, <i>Consumi e bilanci</i>
– Tempi di attesa e di percorrenza dei mezzi pubblici	Cispel*
– Velocità media del traffico nelle ore di punta viabilità e traffico*	Uffici comunali
– Incidenti automobilistici	Istat, <i>Stradali</i>
– Difficoltà di accesso a servizi vari	Istat, <i>Multiscopo</i>
– Tempi di attesa in anagrafe, Ausl, posta e banca	Istat, <i>Multiscopo</i>
– Indicatori di inquinamento ambientale	Istat, <i>Ambiente</i> e Legambiente, <i>Rapporto Ffss*</i>
– Ritardi complessivi accumulati dai treni regionali	Associazioni locali*
– Iscritti alle associazioni pendolari	Istat, <i>Attività edilizia</i>
– Costruzione e ampliamento fabbricati residenziali e non	Istat, <i>Prezzi</i>
– Costo della vita	Ministero interno*
– Sfratti	Istat, <i>Giudiziarie</i>
– Scippi e furti	Ministero interno*
– Presenza popolazione straniera per motivo di soggiorno	Istat, <i>Giudiziarie</i>
– Stranieri denunciati	Istat, <i>Censimento</i>
– Titolo di studio: presenza di laureati e analfabeti	Ministero finanze*
– Reddito dichiarato: rapporto tra quello complessivo del quintile superiore e quello complessivo del quintile inferiore della popolazione	
– Popolazione per classi di reddito	Istat, <i>Consumi e bilanci</i>
– Abitazione: presenza di abitazioni con due bagni e abitazioni senza bagno e wc o esterni	Istat, <i>Censimento</i>

(\*) Dato da costruire in base ad elaborazioni *ad hoc* su *record* già esistenti presso le fonti segnalate o affinando il sistema di rilevazione da parte della fonte stessa.

ed il ricorso effettivo a strumentazioni tecnologicamente avanzate. Alcune domande hanno anche riguardato il senso di appartenenza e il livello di attaccamento ai luoghi di origine, mentre assai poco è stato indagato il tipo di relazione che viene ad istituirsi con i luoghi di passaggio e destinazione se non per quanto concerne i comportamenti di consumo.

Le strategie di ricerca per l'analisi dei profili di mobilità degli individui, sia in termini quantitativi che qualitativi, sono a tutt'oggi in fase di elaborazione. Diverse e interessanti *survey* sono già state realizzate ma i questionari andrebbero ulteriormente affinati e articolati al fine di ricostruire in maniera più precisa le relazioni che si instaurano tra l'uso quotidiano in senso spaziale e temporale del territorio, i modelli organizzativi familiari-lavorativi-culturali, le circostanze di disuguaglianza ed esclusione sociale che ne scaturiscono. Ancora da definire e sperimentare sono, inoltre, i luoghi e le circostanze più appropriati per la somministrazione dei questionari, soprattutto per le tipologie emergenti di viaggiatori. In una nota al suo testo (cap. 3, n. 40), Martinotti [1993] suggeriva di campionare e contattare i consumatori metropolitani che si muovono per lavoro all'interno delle imprese. L'indagine sui *businessmen* presentata in questo testo

ha visto come contesto privilegiato per la loro intercettazione gli alberghi. Altri punti interessanti potrebbero essere gli aeroporti, le stazioni ferroviarie, i musei, cioè luoghi caratterizzati temporalmente da momenti di attesa per gli utenti di passaggio. Per quanto invece riguarda la rilevazione delle pratiche familiari di vita quotidiana, l'intervista ai vari componenti del nucleo nella abitazione di residenza costituisce, probabilmente, il frangente ancora più appropriato, viste le difficoltà insite nell'intervistare le persone proprio durante gli spostamenti.

La necessità di dettagliare ulteriormente la filiera delle attività, di ricollegarle con il tempo impiegato e la traiettoria spaziale seguita sembra, infine, favorire la sostituzione dei diari di faticosa compilazione [Parkes e Thrift 1980, cap. 4.3] con nuove strumentazioni capaci di segnalare in tempo reale la localizzazione dell'individuo e il tipo di attività in corso. È in questo senso che oggi si muovono le sperimentazioni che vedono l'integrazione degli strumenti più classici di ricerca sociologica – soprattutto questionari – con il sistema di rilevazione tramite Gps. Il Gps (*Global positioning system*) è costituito da un insieme di satelliti in grado di fornire informazioni altamente accurate sulla posizione ed il movimento dei soggetti, 24 ore su 24. Il sistema è costituito da 24 satelliti che orbitano a 12.000 miglia dalla superficie terrestre e trasmettono costantemente l'orario e la rispettiva posizione nello spazio. Gli individui dotati di ricevitori Gps intercettano i segnali provenienti da almeno 3 fino a 12 di questi satelliti e riescono, dunque, ad individuare con precisione sui Gps stessi tanto la propria localizzazione quanto la velocità e la direzione di spostamento. Nell'ipotesi di dotare alcuni individui di ricevitori Gps è perciò possibile rilevare e codificare nel dettaglio i loro movimenti quotidiani incrociando queste informazioni con altre desunte da interviste strutturate sulle modalità e le motivazioni degli spostamenti. Questa è la frontiera, ma per ora può già risultare utile guardare ad un elenco di indagini più tradizionali che si sono occupate di mobilità spazio-temporale e argomenti connessi.

Tabella A.3. – *Survey*, in ordine cronologico, che affrontano da più angolature alcuni dei temi trattati nel testo (principale riferimento territoriale: area lombarda).

---

Comune di Milano – Settore decentramento – Istituto superiore di sociologia, *Bilanci Sociali di Area, Indagine sui cittadini*, Milano, anno rilevazione: 1986.

[Martinotti *et al.* 1988]

Comune di Milano – Atm, *Milano & Traffico. Indagine sulla mobilità*, Milano, anni rilevazione: 1984.

[Comune di Milano – Atm, 1985]

Centro studi San Salvator Telecom Italia (a cura di), *L'uso del tempo degli Italiani*, Centro studi San Salvator, Venezia, anno rilevazione: 1996.

Centro studi San Salvator Telecom Italia [1996]

Irer (a cura di), *Indagine sociale lombarda*, Milano, anni rilevazione: 1987, 1994.

[Irer 1991; 1997]

Comune di Milano – Atm, *La mobilità delle persone nell'area milanese*, Milano, anno rilevazione: 1995.

[Comune di Milano – Atm 1997]

Abacus, *Barometro sociale*, Milano, 1996-1997.

[Natale 1998]

Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano – Provincia di Milano, *Aspettative e bisogni di chi abita e governa l'area provinciale milanese*, Milano, anno rilevazione: 1998.

[AA.VV. 1999]

Ufficio Tempi del Comune di Cremona, Progetto pilota pubblica amministrazione, *Indagini su comportamenti e atteggiamenti di utenti e operatori della P.A. di Cremona sul tema degli orari*, Cremona, anno rilevazione: 1999.

[Ufficio Tempi del Comune di Cremona 2000]

Ufficio Tempi del Comune di Cremona, Progetto orari e tempi della scuola e della città, *Indagini rivolte agli studenti e alle loro famiglie*, Cremona, anno rilevazione: 2000. Elaborazioni dati in corso.

Labsma – Dipartimento di sociologia e ricerca sociale dell'Università degli studi di Milano Bicocca, *I businessmen di passaggio a Milano. Opinioni e comportamenti*, anno di rilevazione: 1999-2000, prime elaborazioni dati.

---

Tabella A.4. – Principali aree e sottoaree tematiche sondate nelle *survey* per definire i caratteri spazio-temporali della mobilità quotidiana.

---

*Il tempo disponibile*

- Giudizio sul tempo a disposizione
- Modalità di utilizzo del tempo in caso di maggiore disponibilità
- Condivisione di alcune opinioni generali sul tempo come vincolo e risorsa

*L'organizzazione temporale della giornata rispetto ai temi del lavoro (e studio), della mobilità e dell'uso interstiziale dei servizi*

- Ritmi fissi, periodici o non preordinati della attività giornaliera

- *Time budget* giornaliero in un giorno feriale e festivo
- Tipo di orario di lavoro: continuato, spezzato, part-time, ecc.
- Località e modalità di lavoro: sede unica o più sedi
- Mezzo utilizzato per recarsi al lavoro in stagioni varie
- Altre attività svolte durante gli spostamenti per recarsi al lavoro
- Tempo impiegato per raggiungere il lavoro
- Ora di inizio e fine lavoro e intervallo
- Margini di flessibilità degli orari
- Rientro a casa per il pranzo nell'intervallo
- Motivo del non rientro a casa per il pranzo nell'intervallo
- Giudizio sull'attuale organizzazione dell'orario di lavoro
- Orari dei servizi che meno si conciliano con l'orario di lavoro
- Soluzioni orarie di lavoro che potrebbero risolvere i problemi di tempo
- Svolgimento di una serie di attività: prima, dopo o durante l'orario di lavoro

#### *L'organizzazione temporale dei servizi*

- Giudizio sulla vicinanza e accessibilità trasportistica dei servizi
- Conoscenza e giudizio sugli orari dei servizi pubblici e degli esercizi commerciali del comune o quartiere
- Proposte di modifica degli orari per tipo di servizio ed esercizio (apertura o chiusura anticipata o posticipata, nel fine settimana, ecc.)
- Problemi di adattamento ai cambiamenti orari dei servizi ed esercizi

#### *La mobilità*

- Giudizio nei confronti dei mezzi di trasporto pubblico per aspetti vari
- Modalità prescelta per raggiungere il centro per fare *shopping* rispetto a soluzioni alternative ipotizzate e con combinazioni diverse in termini di tempi, costi e mezzi
- Aspetti che contribuiscono maggiormente a migliorare la qualità della vita in termini di possibilità di spostarsi in auto con la certezza di trovare posteggio oppure di possibilità di contare su mezzi di trasporto pubblico più confortevoli, puntuali e veloci
- Disponibilità a incrementare il tempo giornaliero di viaggio in caso di aumento dello stipendio
- Disponibilità a cambiare città in caso di aumento ulteriore dello stipendio
- Caratteri preferiti della nuova città in caso di cambiamento di residenza per motivi di lavoro
- Abitudini prevalenti durante i viaggi d'affari in altre città

#### *L'identità con il territorio*

- Tipo e caratteristiche della abitazione
- Disponibilità, accessibilità e utilizzo dei servizi del quartiere o comune
- Giudizio sulla qualità della vita nel quartiere o comune
- Principali problemi nel quartiere o comune
- Anni di residenza nel quartiere o comune
- Luogo di residenza dei familiari, amici e conoscenti
- Frequenza e tipo di contatti con familiari, amici e conoscenti
- Iscrizione ad associazioni locali
- Partecipazione ad attività locali promosse dalle associazioni
- Senso di appartenenza al comune, provincia, regione, nazione di residenza
- Luoghi frequentati nel tempo libero
- Desiderio di vivere altrove
- Città preferita e motivazione

#### *Uso di strumentazione tecnologicamente avanzata*

- Aspetti che contribuiscono maggiormente a migliorare la qualità della vita in termini di possibilità di lavorare a casa utilizzando il *computer* e il *fax* oppure di possibilità di lavorare fuori casa con opportunità di comunicazione a distanza e facilità di spostamento: telefono cellulare, servizi di trasporti più efficienti, migliore viabilità, ecc.

- Possesso ed uso di una serie di beni tecnologicamente avanzati
- Modalità di accesso e fruizione di determinati servizi informatizzati
- Previsione di una esistenza per l'uomo moderno più frenetica e complicata oppure più semplice e comoda come conseguenza della diffusione della tecnologia nella vita quotidiana

*Tematiche specifiche da approfondire nelle prossime survey*

- Successione di orari, luoghi, co-attori delle attività svolte in una giornata lavorativa, al sabato e alla domenica
  - Luogo preferito di svolgimento di una serie di attività secondo la prossimità con la residenza o il luogo di lavoro o altre caratteristiche
  - Frequenza, durata e attività complementari svolte nei viaggi per lavoro, tempo libero, turismo
  - Livelli di conoscenza ed identificazione con i luoghi di origine e destinazione
  - Incidenza sul bilancio familiare delle spese per beni specifici settore trasporti e comunicazioni
-



## APPENDICE B

### QUADRO COMPLESSIVO DEI METODI PER LA MISURAZIONE DELLE POPOLAZIONI METROPOLITANE

La raccolta di una serie di dati oggettivi e soggettivi sulle popolazioni metropolitane ovviamente non garantisce ancora la possibilità di un effettivo e preciso conteggio circa la consistenza delle popolazioni stesse, permette solo una descrizione di alcune caratteristiche. Tale obiettivo rimane dunque ancora particolarmente arduo da conseguire. Nel presente volume si sono però immaginate e valutate strategie di rilevazione su cui puntare negli anni a venire per rilevare le popolazioni metropolitane.

L'appendice finale intende, pertanto:

1. proporre una procedura per la tipologizzazione delle città o dei quartieri a seconda delle varie popolazioni, residenti e di passaggio, nei vari momenti di una giornata tipo;
2. simulare la distribuzione della popolazione in una città o quartiere per segmenti temporali nell'arco della giornata;
3. ipotizzare e criticare i percorsi tutt'oggi posti in atto per la rilevazione concreta delle popolazioni.

#### *1. Tipologia dettagliata di popolazioni metropolitane*

Come dettagliatamente illustra la prossima tabella, la tipologia delle popolazioni metropolitane si è fatta nel tempo via via sempre più composta in corrispondenza delle varie motivazioni che spingono le persone a muoversi sul territorio facendo dello stesso un uso sempre più variegato e distribuito. È peraltro importante ribadire ancora una volta un assunto di fondo: e cioè che ogni individuo può appartenere a seconda del momento e della circostanza a più categorie. Spesso la successione è molto rapida: si pensi al pendolare che nell'ora di pausa dal lavoro si trasforma in *city user* consumando un pasto veloce in centro, o all'uomo d'affari che si tramuta facilmente in turista. La complessità urbana, sia dal punto di vista dell'offerta che della domanda dei servizi, è tale da rendere estremamente



Tabella B.1. – Tipologia dettagliata di popolazioni.

*Abitanti*

- Occupati che lavorano abitualmente nel quartiere
- Occupati che lavorano abitualmente altrove
- Non forza lavoro che utilizza abitualmente i servizi (per tipo) del quartiere
- Non forza lavoro che utilizza abitualmente servizi (per tipo) ubicati altrove
- Forza lavoro disoccupata che si sposta prevalentemente nel quartiere
- Forza lavoro disoccupata che si sposta prevalentemente altrove

*Pendolari*

- Che lavorano/studiano giornalmente nel quartiere
- Che lavorano/studiano saltuariamente nel quartiere

*City users*

- In visita a parenti e amici (abitazioni o istituti)
- Per visita medica personale o di un familiare
- Per altri motivi personali (funzioni religiose, visite a defunti, ecc.)
- Per accompagnare i figli a scuola
- *Shopping* per beni di lusso
- Acquisti presso negozi, supermercati, ipermercati o centri commerciali
- Visitatori di mostre, musei, gallerie d'arte
- Spettatori di spettacoli teatrali o cinematografici
- Spettatori di spettacoli sportivi o concerti
- Attività sportiva outdoor e indoor
- Clienti di bar e ristoranti
- Clienti di nights e discoteche
- Turisti

*Uomini d'affari*

- Che si recano presso aziende per visite, *meeting* di lavoro
- Che si recano a fiere
- Che partecipano a congressi, convegni, seminari

*Momentaneamente presenti nel quartiere*

- Immigrati irregolari
- Studenti o stagisti in affitto o ospiti di strutture
- Militari
- Religiosi
- *Flâneurs* o *nomadi d'élite* (intellettuali, artisti)
- Senza tetto
- Nomadi

complicata una misurazione precisa delle suddette popolazioni o, sarebbe forse più corretto dire, delle persone presenti in città nei vari momenti della giornata e in base alla motivazione prevalente. Ciononostante la possibilità di disporre di queste informazioni risulterà in futuro sempre più cruciale per istituzioni pubbliche locali e attori privati chiamati a fornire servizi e prestazioni di varia natura rispetto ad una gamma sempre più articolata di individui e bisogni che la metropoli ancora attrae e forgia.

Nel tentativo di descrivere le popolazioni metropolitane (cercando per il momento di lasciare in sospeso il problema della difficile attribuzione di

un individuo ad una unica categoria) sembra particolarmente utile rielaborare la classica griglia di Martinotti (1993) sulle attività svolte dalle popolazioni stesse inserendo però anche la dimensione temporale in termini di assiduità della presenza di queste popolazioni sul territorio in oggetto nell'uso di una gamma più o meno completa di servizi. Di fatto, oggi non è sufficiente cogliere la molteplicità dei soggetti presenti in un determinato territorio. Occorre piuttosto ragionare anche sulla loro insistenza temporale sul territorio stesso. Solo in questo modo è possibile riconoscere e tentare di cogliere in forma statistica la *ciclicità* (giornaliera o stagionale) tipica del contesto urbano. È evidente che più è fine la lettura della presenza oraria in città delle varie popolazioni e più si possono cogliere le combinazioni o compresenze delle popolazioni.

Tabella B.2. – Attività delle popolazioni nella metropoli, frequenza e gamma dei servizi consumati.

Popolazioni	Attività			Frequenza	Gamma dei servizi utilizzati
	Abitare	Lavorare	Consumare		
Abitanti	Sì	(Sì/No)	Sì	Giornaliera	Intera
Pendolari	No	Sì	(Sì)	Giorni feriali	Media
<i>City users</i> *	No	No	Sì	Distribuzione su giorni feriali e festivi	Alta
Turisti	No	No	Sì	Distribuzione su giorni feriali e festivi	Medio/alta
<i>Businessmen</i>	No	Sì	Sì	Giorni feriali	Media

Note:

(Sì/No) perché alcuni abitanti possono lavorare fuori dalla città di residenza.

(Sì) perché anche i pendolari seppure in misura più modesta dei *city users* e dei *businessmen* consumano nella città dove si recano giornalmente a lavorare..

(\*) Shopping, visite mediche, eventi culturali o di leisure personale.

Fonte: elaborazione su Martinotti [1993, 152].

## 2. Tipologia dei quartieri

L'attenzione per il *quando* per il *dove*, e non solo per il *chi* e per il *perché*, è aumentata in seno alla sociologia urbana, proprio nella consapevolezza che la città e le zone nelle quali è suddivisa presentano volti straordinariamente mutevoli nell'arco di una giornata, dunque rispondono a bisogni e richieste articolate che reclamano politiche urbane altrettanto composite [Lynch 1976, Goodchild e Janelle 1984]. Il passaggio successivo in direzione della misurabilità delle popolazioni metropolitane consiste pertanto

nella possibilità di incrociare 3 elementi fondamentali: il luogo, il momento e la residenza o meno dei soggetti in movimento. La tabella che segue consente ipoteticamente di connotare i quartieri di una città a seconda del tipo di popolazione presente – che per comodità è stata definita residente e non residente senza ulteriormente specificare i motivi della presenza in città – e a seconda delle quattro fasi principali della giornata: mattina, pomeriggio, sera, notte.

Tabella B.3. – Qualificazione dei quartieri in base alla presenza o meno di popolazione residente e non residente nei vari momenti della giornata per motivazione.

	PR Popolazione residente	PNR Popolazione non residente	N. di identificazione
Mattina	Si	Si	1
	Si	No	2
	No	Si	3
	No	No	4
Pomeriggio	Si	Si	5
	Si	No	6
	No	Si	7
	No	No	8
Sera	Si	Si	9
	Si	No	10
	No	Si	11
	No	No	12
Notte	Si	Si	13
	Si	No	14
	No	Si	15
	No	No	16

Il ricorso a tale tabella (peraltro estremamente semplificata rispetto a realtà di quartiere o città che cambiano fortemente profilo non tanto o soltanto durante la giornata ma anche nel fine settimana o in alcune stagioni dell'anno) permette dunque di definire un continuum che va da una situazione di massima concentrazione di popolazione residente e non residente in tutti i momenti della giornata a una situazione di completo abbandono del quartiere:

1-5-9-13 ----- 4-8-12-16  
 quartiere *bolgia* quartiere *fantasma*

Altri esempi possibili di combinazioni *intermedie* sono:

2-6-10-14 quartiere ad uso esclusivo delle PR (ghetti o comunità chiuse);

3-7-12-16 quartiere ad uso diurno delle PNR (luoghi del lavoro);

4-8-11-15 quartiere ad uso notturno delle PNR (del leisure);

3-7-11-15 quartiere ad uso delle PNR (luoghi del lavoro e del leisure: ricambio);

4-8-10-14 quartiere dormitorio.

### 3. Una simulazione

È evidente che l'insieme di informazioni statistiche regolarmente raccolte è ancora del tutto insufficiente per riempire di dati la tabella sopra proposta. In questa sede vale però la pena di proporre una simulazione mirata alla caratterizzazione di un quartiere immaginario in base alle popolazioni che lo frequentano. In particolare, tale simulazione, che si fonda su di un'ipotetica disponibilità di dati riguardanti la presenza di popolazione residente e non residente, ci consente di costruire vari indicatori tra cui:

- uno riguardante la distribuzione della popolazione residente e non residente in zona per tipo di attività svolta (motivazione) alla mattina, di pomeriggio, di sera, di notte (valori tra parentesi tonda);
- ed uno di sintesi relativo alla percentuale di popolazione non residente in zona rispetto a quella residente nei vari momenti della giornata (valori tra parentesi quadra).

Infine, ci permette di attribuire al quartiere uno dei numeri di identificazione sopra riportati. La simulazione potrebbe anche venire immaginata su fascia oraria nella consapevolezza della rapidità con cui le funzioni oggi si alternano nei contesti urbani. Ma già il profilo seguente è di difficile se non impossibile realizzazione alla luce dei dati oggi disponibili.

Il tipo di quartiere risultante dalla simulazione proposta e in particolare dalla combinazione delle varie popolazioni può dunque essere descritto come segue:

1-5-10-14: quartiere con discreto ricambio di forza lavoro occupata tra popolazione residente e non residente e scarso ricambio sui servizi.

### 4. Problemi di quantificazione delle popolazioni

Come più volte osservato risulta oggi estremamente difficile disporre di dati sistematicamente rilevati e corrispondenti alle 4 variabili sopra considerate: a) il luogo; b) il momento; c) la residenza o meno dei soggetti in movimento; d) la motivazione della presenza. Ciononostante sono stati realizzati in questi anni alcuni tentativi di quantificazione delle popolazioni metropolitane. Possiamo affermare che in linea di massima tale quantificazione ha seguito sei metodi, quattro dei quali hanno riguardato l'analisi della distribuzione delle popolazioni metropolitane nei luoghi di destinazione e due l'analisi delle popolazioni rintracciate nel loro luogo di origine. Di seguito se ne riporta una breve illustrazione cercando di metterne in rilievo soprattutto la criticità.

Il primo metodo si basa su di una analisi secondaria dei dati di natura terrioriale forniti da fonti statistiche varie: ad esempio la Siae, le associazioni

Tabella B.4. – Simulazione della distribuzione della popolazione in un quartiere per momento della giornata.

Momento	Popolazione residente	Popolazione non residente	Totale	% PNR su PR
Totale	10.000 (71,4%) di cui 4.000 non forza lavoro e 6.000 occupati	4.000 (28,6)	14.000 (100,0%)	[40,0 %]
Mattina	7.000 di cui: - 4.000 non appartenenti alla forza lavoro e che si servono dei servizi della zona (38,1%) (es. pensionanti in posta) - 3.000 che lavorano in zona (28,6%) I restanti 3.000 lavorano fuori zona	3.500 di cui: - 3.000 che lavorano in zona (28,6%) - 500 che utilizzano i servizi della zona (4,7%)	10.500 (100,0%)	[50,0%]
Pomeriggio	7.500 di cui: - 3.500 non appartenenti alla forza lavoro e che si servono dei servizi della zona (35,0%) - 3.000 che lavorano in zona (30,0%) - 1.000 lavoratori rientrati da altre zone (10,0%) Dei restanti 2.500: 2.000 lavorano fuori zona e 500 non appartenenti alla forza lavoro si servono dei servizi fuori zona (es. casalinghe al supermercato in altro quartiere)	2.500 di cui: - 2.250 dei 3.000 precedenti che lavorano in zona (22,5%) - 250 che utilizzano i servizi della zona (di- versi dai precedenti 500 che sono rientrati a casa) (2,5%)	10.000 (100,0%)	[33,3%]

Momento	Popolazione residente	Popolazione non residente	Totale	% PNR su PR
Sera	<p>8.500 di cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3.000 non appartenenti alla forza lavoro e che si sono serviti dei servizi della zona e sono rientrati a casa (34,3%)</li> <li>- altri 500 non appartenenti alla forza lavoro che si sono serviti di servizi fuori zona e sono rientrati a casa (5,7%)</li> <li>- 3.000 che lavorano in zona e sono rientrati a casa (34,3%)</li> <li>- 1.000 lavoratori già rientrati casa da altre zone (11,4%)</li> <li>- altri 1.000 lavoratori rientrati a casa da altre zone (11,4%)</li> </ul> <p>Dei restanti 1.500: 1.000 lavorano ancora fuori zona e 500 non appartenenti alla forza lavoro sono andati in altre zone per fruire di servizi ricreativi (es. studenti al cinema in centro, in discoteca)</p>	<p>250 che utilizzano i servizi ricreativi della zona (diversi dai precedenti 750 che sono rientrati a casa) (2,9%)</p>	8.750 (100,0%)	[2,9%]
Notte	<p>9.900 di cui</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3.900 non appartenenti alla forza lavoro e che si sono serviti dei servizi della zona o fuori zona e sono rientrati a casa (39,0%)</li> <li>- 3.000 che lavorano in zona e sono rientrati a casa (30,0%)</li> <li>- 3.000 lavoratori rientrati a casa da altre zone (30,0%)</li> </ul> <p>I restanti 100 non appartenenti alla forza lavoro dormono o trascorrono la notte fuori casa in altre zone</p>	<p>100 dei 250 precedenti che trascorrono la notte in zona (1,0%)</p>	10.000 (100,0%)	[1,0%]

di albergatori, le aziende di trasporto, le camere di commercio, le aziende turistiche, ecc. riguardanti gli utenti dei vari servizi. La maggior parte dei dati di questo tipo oggi disponibili concerne però le città e non i quartieri e dunque non consente un riscontro circa la distribuzione delle popolazioni internamente alle città stesse. Si tratta inoltre – e questo è forse l'aspetto più critico – di dati di difficile trattamento in quanto fanno spesso riferimento al complesso degli utenti o dei biglietti venduti in un anno presso alcuni servizi senza distinzione alcuna relativamente al luogo di provenienza degli utenti stessi. Rientrano in questa categoria, ad esempio, i dati sui visitatori dei musei, sui biglietti venduti per fiere, manifestazioni teatrali, musicali e sportive, per proiezioni cinematografiche. Biglietti e utenti naturalmente non corrispondono perché un solo individuo potrebbe aver fruito nell'arco di un anno del medesimo servizio più volte. Infine, alcuni dati, come nel caso degli arrivi e delle giornate di permanenza negli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri, riguardano i passaggi in un qualche modo *formalizzati* e dunque non colgono la reale entità delle pratiche turistiche cosiddette *mordi e fuggi*, senza cioè alcuna pratica di consumo o acquisto. Ciononostante, frequente è il ricorso a questa tipologia di dati, quantomeno per definire i volumi delle popolazioni in maniera approssimativa, in quanto presentano costi assai contenuti di raccolta. Tra le esperienze più interessanti e avanzate volte ad utilizzare le fonti ufficiali per stimare le popolazioni residenti e non residenti va ricordata quella ad opera del Consorzio per la ricerca e la formazione (Coses) sul caso di Venezia e per la quale si riporta una tabella di sintesi delle varie popolazioni<sup>1</sup>.

Tale ricerca, condotta dal Coses in collaborazione con il Ciset, Centro internazionale di studi sull'economia turistica, ha non solo quantificato le varie popolazioni ma ha anche cercato di stimarne le spese per voci.

Di particolare interesse è anche la recente ricerca del 2006 condotta nell'ambito dell'Osservatorio sul turismo ad Alghero [Cecchini e Cannao, 2007] in cui si procede alla stima della popolazione turistica in seconde case attraverso misure indirette quali la produzione di Rsu (Rifiuti solidi urbani) e il consumo di pane.

*Il secondo metodo* è più complesso e concerne vari passaggi: 1) la classificazione e individuazione sul territorio dei cosiddetti *cronotopi* (università, uffici pubblici, centri commerciali, ecc.) cioè i luoghi urbani animati da cicli di presenza di popolazioni diversificate<sup>2</sup>, 2) la verifica del luogo di re-

<sup>1</sup> Per una analisi dei risultati si veda l'indirizzo Internet <<http://www.provincia.venezia.it/coses/>>.

<sup>2</sup> Rispetto al passato, molti degli attuali *cronotopi* generano flussi attrattivi di popolazione non facilmente codificabili e governabili in quanto non strettamente legati ai modelli di produzione e consumo fordista bensì scanditi da sistemi di orari, da calendari e modalità di frequentazione dei servizi *sui generis*, fondati su nuove pratiche e stili di vita. Da qui la necessità di sperimentare nuove tecniche per la stima dei movimenti.

Tabella B.5. – Conteggio delle popolazioni residenti e non residenti a Venezia.

<i>Popolazione stanziata formale</i>		
Residenti	275.000	Uff. Statistica Comune di Venezia
Nativi	189.200	Anagrafe Comune di Venezia
Acquisiti	85.800	Anagrafe Comune di Venezia
Immigrati regolari	7.000	Uff. Statistica Comune di Venezia
Residenti assenti*	n.d.	
<i>Popolazione stanziata informale</i>		
Residenti informali*	n.d.	
Studenti stanziali	> 6.000	Coses
Immigrati irregolari	3.000-4.000	Uff. Immigrazione Comune di Venezia
<i>Popolazione a permanenza variabile</i>		
Residenti saltuari	15.000	Venezia 2000 - Osservatorio casa
Residenti temporanei	(si veda sopra)	
Lavoratori pendolari**	47.000	Coses (1991)
<i>Metropolitan businessmen**</i>		
<i>Professionali occasionali**</i>		
Studenti pendolari	> 16.000	Coses
Ambulanti non residenti	200	Associazione senegalese Venezia
Transiters	30.000	Grandi Stazioni - Save
Nomadi	200	Uff. Immigrazione Comune di Venezia
Senza fissa dimora	200	Servizi Sociali Comune di Venezia
Turisti	35.000	Coses
Popolazione quotidiana	circa 430.000	

(\*) si dovrebbero compensare

(\*\*) stanno assieme

Fonte: Casarin [2002].

sidenza degli operatori-lavoratori e degli utenti-clienti dei servizi o centri di produzione situati in questi *cronotopi*, 3) gli orari di apertura e di prevalente utilizzo dei servizi o delle unità di produzione. Questo metodo, che sembra adatto per cogliere la consistenza delle varie popolazioni, presenta però alcuni problemi tra i quali: a) la difficoltà di rilevare la residenza di operatori-lavoratori e utenti-clienti, b) la difficoltà di rilevare l'orario di utilizzo dei servizi da parte degli utenti-clienti, c) la possibilità di un conteggio ripetuto di un medesimo utente-cliente che fruisce di più servizi (si pensi ad un individuo mobile che viene conteggiato da prima come utente in un ufficio comunale e successivamente come cliente di un centro commerciale), d) il non conteggio delle persone non residenti di passaggio nel quartiere ma che non vi lavorano e non interagiscono con alcun *cronotopo* o servizio (ad esempio chi va a trovare amici e parenti, ma anche chi semplicemente passeggia nelle vie dello shopping). Per la risoluzione dei punti a) e b) ogni servizio o unità produttiva dovrebbe dotarsi di una sorta di anagrafe interna e facilmente accessibile con indicazioni aggiornate



circa il luogo di residenza dei propri operatori-lavoratori eventualmente distinto in base ai turni di lavoro. Dovrebbe inoltre prevedere rilevazioni periodiche tramite scheda distribuita agli utenti-clienti da cui sia possibile verificare il numero e il luogo di provenienza degli stessi. Sempre la scheda potrebbe essere organizzata in modo tale da constatare l'orario di utilizzo del servizio. Questo tipo di conteggio presenta costi relativamente elevati che possono però venire ridotti se si opera in una prospettiva campionaria, cioè in termini di giornate e individui prescelti a cui viene somministrata la scheda. Un esempio interessante in merito è la ricerca sulle caratteristiche dell'utenza e degli operatori degli sportelli comunali realizzata recentemente dall'Ufficio Tempi del Comune di Cremona per l'impostazione del PRO e che ha visto tre fasi distinte: a) un questionario distribuito all'universo degli operatori, b) il conteggio giornaliero per l'arco di un mese dell'affluenza dell'utenza, c) un questionario distribuito ad un campione di utenti. Naturalmente sia per gli operatori che per gli utenti era possibile risalire attraverso il questionario al luogo di residenza e agli orari di lavoro o utenza e dunque cogliere in chiave temporale le dinamiche di ingresso e uscita delle popolazioni dalle varie aree dove trovavano ubicazione i servizi<sup>3</sup>. Di particolare interesse e da inserirsi in questo filone di analisi orientato alla individuazione di centri di attrazione e alla descrizione della tipologia di utenti è anche lo studio promosso dal Centro interdipartimentale di studi e ricerche sulla popolazione e la società di Roma dell'Università degli studi di Roma La Sapienza [Cristaldi 2003], soprattutto per quanto concerne l'analisi dei *city users* [Morri 2003].

*Il terzo metodo* invece prevede la distribuzione della scheda o la realizzazione di interviste alle barriere del quartiere/città rivolte a coloro che vi entrano con vari mezzi (auto e moto, bus, treni, navette dall'aeroporto, taxi). I problemi in questo caso riguardano principalmente la possibilità di circoscrivere uno spazio e di identificarne inequivocabilmente le barriere di entrata e uscita. È inoltre difficile fermare autovetture e soggetti in movimento rapido. Naturalmente, anche in questo caso le rilevazioni possono presentare carattere campionario in termini di giornate prescelte e di soggetti fermati. L'Atm di Milano, con un metodo simile, peraltro non particolarmente trasparente, ha quantificato i non residenti che utilizzano la città per tipo di motivazione. Tali dati integrati con altre rilevazioni statistiche di fonte varia – dunque in una prospettiva simile a quella dell'analisi secondaria sopra indicata – sono stati alla base di uno studio commissionato dall'Isap – Istituto per la scienza dell'amministrazione pubblica – al Dipartimento di sociologia e ricerca sociale dell'Università di Milano

<sup>3</sup> Comune di Cremona, *I risultati del monitoraggio del nuovo orario sperimentale di apertura al pubblico degli uffici del Comune di Cremona*, a cura dell'Ufficio Tempi del Comune, rapporto di sintesi, maggio 2003.

Bicocca dal titolo: *Stili di vita metropolitani, mobilità, uso del tempo e impatti finanziari nelle metropoli di seconda generazione: il caso di Milano*. Lo studio era finalizzato al computo complessivo della popolazione residente e non residente nel comune di Milano e alla valutazione dell'impatto della presenza delle popolazioni non residenti sullo stato del *bilancio pubblico* della città, e cioè sui conti finanziari del Comune di Milano. In particolare lo scopo principale era quello di identificare e quantificare il peso delle varie tipologie di popolazioni non residenti attualmente presenti a Milano rispetto alle varie poste di entrata e di spesa del bilancio comunale, senza prendere in considerazione gli effetti della loro presenza sull'economia privata della città. Nel caso della ricerca per l'Isap sono stati inizialmente analizzati i dati di censimento Istat e della indagine Atm. Le due fonti, come noto, adottano metodi del tutto differenti per la rilevazione dei dati sulla mobilità degli individui. Il Censimento Istat, lo ricordiamo, fornisce una lettura del fenomeno in termini di individui, e si basa pertanto su dati individuali. L'indagine ATM, invece è interessata all'impatto della mobilità sul sistema trasportistico e pertanto rileva essenzialmente i flussi. Alla luce di una rielaborazione dei dati dell'Indagine origine-destinazione effettuata dalla Regione Lombardia – Direzione generale infrastrutture e mobilità nel 2002 la ricerca ha ipotizzato la seguente composizione della popolazione in entrata a Milano per motivo di ingresso [Tornaghi 2004].

Tabella B.6. – Stima degli individui non residenti in ingresso a Milano nei giorni feriali, 2002.

Popolazione	Motivo	v.a.	%
Lavoratori	Andare alla sede di lavoro	364.904	57,3
Studenti	Andare a scuola \università	114.616	18,0
City users	Effettuare commissioni personali (visite mediche, ...)	49.304	21,7
	Fare acquisti	16.242	
	Svago\Turismo\Altri impegni	37.612	
	Visitare parenti o amici, conoscenti	17.805	
	Accompagnare persone	16.976	
Businessmen	Visitare clienti\ Riunioni d'affari	17.248	2,7
	Altro	2.222	0,3
	Totale	636.929	100,0

Fonte: elaborazione su dati Indagine o-d, Regione Lombardia 2002, [Tornaghi 2004].

*Un quarto metodo* comporta il semplice conteggio delle popolazioni presenti in alcuni orari e in alcuni punti strategici delle città o quartieri. È dunque un metodo, che potremmo definire di *carotaggio*, molto simile al precedente ma che prevede una rilevazione nel cuore della zona – piuttosto che alle sue barriere – e in vari momenti della giornata. Approccio

per certi versi simile è stato adottato recentemente sempre dall'Ufficio Tempi del Comune di Cremona per la verifica della composizione della popolazione presente in un quartiere dove erano ubicate le scuole cittadine, al fine di cogliere i bisogni dei residenti e non residenti in relazione al tema della viabilità<sup>4</sup>. In questo caso la selezione delle persone era puramente accidentale – tanto che si può parlare di un *haphazard sample* – e i risultati per alcuni versi discutibili, ma in mancanza di liste di nominativi o di dati sulle caratteristiche dell'universo delle popolazioni frequentanti la zona (dagli abitanti agli studenti e genitori accompagnatori, dai liberi professionisti che lavoravano in zona ai commercianti e clienti provenienti da altre zone) non vi era alternativa a tale metodo; anche perché l'obiettivo principale dello studio era quello di capire l'atteggiamento delle varie popolazioni e non tanto o soltanto di misurarne il rispettivo peso numerico. Dunque si trattava di raccogliere un numero sufficiente di interviste tale da consentire un minimo di analisi statistica dei comportamenti e degli atteggiamenti per ogni categoria individuata anche se in chiave non probabilistica. La tabella che segue illustra la tipologia di soggetti individuati dall'indagine.

Tabella B.7. – Tipi di residenti e non residenti in un quartiere di Cremona.

---

<i>Residenti</i>
- Non lavorano (casalinghe, pensionati)
- Lavorano in zona
- Lavorano altrove (in uscita)
<i>Lavoratori di passaggio dall'esterno</i>
- Liberi professionisti
- Commercianti
- Impiegati
<i>Studenti</i>
- Abitanti in zona
- Abitanti in altre zone di CR
- Abitanti fuori CR
<i>Professori</i>
- Abitanti in zona
- Abitanti in altre zone di CR
- Abitanti fuori CR
<i>Utenti residenti zona</i>
- Servizi vari (banca, posta, ecc.)
- Negozi
- Musei
<i>Utenti non residenti in zona</i>
- Servizi vari (banca, posta, ecc.)
- Negozi
- Musei

---

<sup>4</sup> Comune di Cremona, *La Cittadella degli studi di via Palestro. "Precedenza alle scuole"*, Indagine sui cittadini residenti e di passaggio nella zona, a cura dell'Ufficio Tempi del Comune, Giugno 2002.

In questo filone è forse possibile anche collocare un tentativo di verifica della composizione della popolazione di passaggio nel quartiere di Les Halles realizzato però principalmente attraverso protocolli osservativi di varia natura: quantitativa e qualitativa, più che su un conteggio vero e proprio, in occasione di una ricerca che ha visto la partecipazione del Politecnico di Milano [Bonfiglioli *et al.* 2002].

I due metodi restanti riguardano rispettivamente la distribuzione di questionari o di Gps a campioni di popolazioni per coglierne gli orari, le motivazioni e le destinazioni dei movimenti. L'obiettivo è di ricostruire le traiettorie di mobilità degli individui contattandoli alla fonte e non sul luogo di destinazione. Il problema principale di questi approcci è però relativo all'impossibilità di campionare le popolazioni di più lontana provenienza che, comunque, si suppone frequentino una città. Si fa riferimento soprattutto ai turisti e agli uomini d'affari. È, infatti, praticamente impossibile ed enormemente dispendioso, distribuire un questionario a tutto il mondo, mentre è più praticabile, anche se non semplice, una *survey* rivolta alla popolazione residente nell'area metropolitana per stimarne la gravitazione sul comune centrale. Il censimento italiano altro non costituisce che un'indagine sull'universo della popolazione del nostro paese attraverso la quale si raccolgono anche informazioni sul luogo di residenza, lavoro e studio delle persone e dunque consente di ricostruire i flussi di pendolarismo. Restano però esclusi da questo conteggio i movimenti per altre finalità non lavorative o di studio. Tali movimenti non solo non sono contemplati dal censimento ma, come appena osservato, rinviano spesso a raggi di azione ben più ampi rispetto a quello metropolitano, spesso internazionali. A seconda del rilievo che tali problemi assumeranno a livello di definizione dei bisogni e di pianificazione del territorio si potrà comunque pensare allo sviluppo di indagini *ad hoc* capaci di cogliere i volumi gravitazionali sulle principali città, quantomeno per alcune motivazioni. L'Istat, in particolare, sembra intenzionato a intensificare l'impegno in direzione dell'analisi dei flussi di popolazione, quantomeno internamente alle aree metropolitane. Già uno sforzo è stato compiuto in occasione dell'*Indagine multiscopo sulle famiglie* pubblicata nel *Rapporto annuale* del 1998, allorché si è proceduto ad una quantificazione a livello nazionale di alcune popolazioni metropolitane. Per il futuro l'obiettivo deve essere quello di articolare maggiormente i dati a livello territoriale al fine di rilevare flussi e *stock* delle popolazioni urbane, distinguendo la popolazione residente, quella temporaneamente ospite e quella pendolare che insiste giornalmente sulla città. Contemporaneamente occorrerà individuare strumenti in grado non solo di quantificare le popolazioni quanto di individuarne i luoghi e tempi della mobilità.

Per quanto, infine, riguarda il Gps (strumento da utilizzare congiuntamente con un questionario o diario di fine giornata per la rilevazione non solo dei movimenti ma anche delle motivazioni) oltre ai problemi

menzionati per le *survey* ne esistono anche altri relativi sia al costo dello strumento che alle difficoltà di trasmissione del segnale. Va inoltre da sé che questo strumento, vista anche l'esiguità dei campioni tutt'oggi utilizzati, si prefigge di elaborare profili di mobilità degli individui piuttosto che di consentire una quantificazione precisa delle popolazioni non residenti. Ciononostante, il ricorso al Gps in seno all'analisi sociologica per lo studio della mobilità e dunque per la ricostruzione delle traiettorie spazio-temporali in contesto urbano sembra rappresentare uno dei campi più promettenti di sviluppo [Boffi *et al.* 2003].

La tabella seguente ben lungi dall'essere esaustiva, si propone come un primo punto di discussione per lo sviluppo di procedure sistematiche di raccolta di dati orientati a cogliere la consistenza delle popolazioni metropolitane.

Tutti questi metodi, come visto, presentano vari problemi. Solo alcuni di questi problemi sono stati presi in considerazione ed è facile immaginarne altri che potrebbero sorgere in corrispondenza della realizzazione di studi *ad hoc*. Non a caso, dunque, la maggior parte delle ricerche tese a stimare la consistenza delle popolazioni costituiscono, di fatto, esperienze uniche, non sistematizzate, e il più delle volte semplicemente basate sul buon senso

Tabella B.8. – Metodi e problemi per la rilevazione delle popolazioni non residenti.

N. Metodi	Problemi principali
1 Analisi secondaria su dati aggregati	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficoltà di valutare la reale consistenza dell'utenza rispetto al numero di ingressi/biglietti relativi ai servizi offerti</li> <li>- Difficoltà di individuazione luogo di origine dell'utenza</li> <li>- Difficoltà di intercettare persone di passaggio ma che non utilizzano servizi</li> </ul>
2 Rilevazioni sistematiche o <i>survey</i> presso i <i>cronotopi</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancanza di anagrafi interne ai servizi e di rilevazioni sistematiche sull'utenza per stimarne l'origine di provenienza</li> <li>- Difficoltà di intercettare persone di passaggio ma che non utilizzano servizi</li> </ul>
3 Conteggi e <i>survey</i> alle barriere	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficoltà di identificazione delle barriere, di conteggi e di interviste alle persone di passaggio</li> </ul>
4 Carotaggi <i>survey</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scarsa rappresentatività dei dati</li> </ul>
5 <i>Survey</i> nei luoghi di origine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficoltà di individuare e campionare persone di più lontana origine</li> </ul>
6 Tracce Gps a partire dai luoghi di origine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficoltà di individuare e campionare persone di più lontana origine</li> <li>- Questioni tecniche dello strumento</li> </ul>

dei ricercatori. Proprio l'improvvisazione e i compromessi adottati spingono spesso gli autori delle ricerche a presentare i dati senza entrare nel merito dei metodi seguiti, in quanto spesso riconosciuti dagli autori stessi come discutibili. Ciononostante, quella che si avverte negli ultimi anni è una crescente attenzione da parte della sociologia per lo studio della mobilità e in un'ottica che contempla la dimensione temporale. Il punto debole di questo approccio è fondamentalmente costituito dalle difficoltà di geo- e tempo-referenziare le condotte umane e dunque di procedere ad una analisi della città orientata a coglierne le dinamiche interne di composizione e ricomposizione per tipologia di attori coinvolti nei vari orari. Già fin d'ora, questi limiti non devono comunque inibire gli studiosi dallo sperimentare nuove strade quantomeno per stimare a grandi linee l'entità delle varie popolazioni.



## BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Passages. Antologia di flâneries raccontate da autori del Novecento*, Empiria, Roma, 1994.
- AV.VV., *Aspettative e bisogni di chi abita e governa l'area metropolitana milanese*, in Provincia di Milano, Centro studi Pim, Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano (a cura di), *L'abitare nell'area metropolitana milanese*, Quaderni del piano per l'area metropolitana milanese, 9, Franco Angeli, Milano, pp. 100-162, 1999.
- ALG, Association of London Government, *The London Study. The Future of the City*, ALG, London, 1998.
- Allardt E., *Dimensions of Welfare in a Comparative Scandinavian Study*, "Acta Sociologica", 19, 3, pp. 227-239, 1976.
- Amendola G., *La città educante di Lewis Mumford e le identità mutevoli del postmoderno*, in F.Ventura (a cura di), *Alle radici della città contemporanea. Il pensiero di Lewis Mumford*, Città studi edizioni, Milano, pp. 155-166, 1997a.
- Amendola G., *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Laterza, Bari, 1997b.
- Amendola G., *La nuova città: un oscuro oggetto di desiderio*, "Sociologia urbana e rurale", 55, pp. 39-51, 1998.
- Anderson N., *The Hobo*, Chicago University Press, Chicago, 1923.
- Augé M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 1993.
- Augustoni A., *Sociologia dei luoghi ed esperienza urbana*, Franco Angeli, Milano, 2000.
- Auster P., *Città di vetro*, in *Trilogia di New York*, Einaudi, Torino, pp. 5-138, 1996.
- Bagnasco A., *Le tre Italie*, il Mulino, Bologna, 1977.
- Bahrdt H.P., *Una città più umana*, De Donato, Bari, 1969.
- Barbaro P., *Venezia. La città ritrovata*, Marsilio, Venezia, 1998.
- Baudelaire C., *I fiori del male* (1857), Edipem, Novara, 1974.
- Baudelaire C., *Lo Spleen di Parigi. Piccoli poemi in prosa* (1869), Feltrinelli, Milano, 1992.
- Bauman Z., *Desert Spectacular*, in K. Tester (a cura di), *The Flâneur*, Routledge, London, pp. 138-157, 1994.
- Bauman Z., *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*, Laterza, Bari, 2001.



- Benjamin W., *Il giardino zoologico*, in *Infanzia Berlinese* (1950), Einaudi, Torino, 1973.
- Benjamin W., *Charles Baudelaire: a Lyric Poet in the Era of High Capitalism* (1938-39), Verso, London, 1983.
- Blumen O., *Gender Differences in the Journey to Work*, "Urban Geography", vol. 15, n. 3, pp. 223-245, 1994.
- Blumen O., *Dissonance in Women's Commuting? The experience of Exurban Employed Mothers in Israel*, "Urban Studies", vol. 37, n. 4, pp. 731-748, 2000.
- Boffi M., d'Ovidio M., Natoli E., Tornaghi C. e Martinotti G., *Slow Mobility as an Indicator of Social Urban Spaces. An Application on GPS Data in the Milano Bicocca Area*, in M. Gould, R. Laurini e S. Coulondre (a cura di), *6th Agile Conference Proceedings*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2003.
- Boffi M. e Nuvolati G., *Time, Mobility and Urban Governance: The Case of the Metropolitan Area of Milan*, in M. Dijst, W. Schenkel e I. Thomas (a cura di), *Governing Cities on the Move*, Ashgate, Aldershot, pp. 113-133, 2002.
- Bonfiglioli S., *Le politiche dei tempi urbani*, in S. Bonfiglioli e M. Mareggi (a cura di), *Il tempo e la città tra natura e storia. Atlante dei progetti sui tempi della città*, "Urbanistica quaderni", pp. 9-13, 1997.
- Bonfiglioli S. et al., *Il cronotopo Les Halles. Rapporto finale di ricerca*, Politecnico di Milano, RATP, Paris, 2002.
- Bonfiglioli S., *Introduzione*, in S. Bonfiglioli e M. Mareggi (a cura di), *Nuovi tempi della città per la qualità della vita*, Guerini e associati, Milano, pp. 17-22, 2004.
- Bonzagni M., *Tempo per lavorare tempo per vivere. Storie di vita di imprenditori e manager*, Franco Angeli, Milano, 1998.
- Bourdin A., *Le patrimoine reinventé*, PUF, Paris, 1984.
- Boyer R. e Savageau D., *Places Rated Almanac. Your Guide to Finding the Best Places to Live in America*, Prentice Hall, New York, 1989.
- Brake K., *Aktuelle Tendenzen der Stadtentwicklung in New York City. Wiederbelebung einer Stadt und ihrer sozialen Konflikte*, in K. Brake (a cura di), *Bericht über eine Exkursion nach New York*, Studiengang Raumplanung, Oldenburg Universität, Oldenburg, 1985.
- Bresso M. e Zeppetella A., *Il turismo come risorsa e mercato*, Franco Angeli, Milano, 1985.
- Bruinsma F. e Rietveld P., *The Accessibility of European Cities: Theoretical Framework and Comparison Approaches*, "Environment and Planning A.", 30, pp. 499-521, 1996.
- Brunet R., *Les villes européennes*, Datar, Paris, 1989.
- Burgess R., *Lo sviluppo della città: introduzione a un progetto di ricerca* (1925), in R. Rauty (a cura di), *Società e metropoli. La scuola di Chicago*, Donzelli, Roma, pp. 61-72, 1995.
- Calvino I., *Marcavaldo*, Einaudi, Torino, 1963.
- Camagni R., Capello R., La Bella A., Rabino G. e Zannier M., *Italy*, in P. Nijkamp, S. Reichman e M. Wegener (a cura di), *Euromobile, Transport, Communications and Mobility in Europe. A Cross-National Comparative Overview*, Avebury, Aldershot, pp. 235-255, 1990.

- Camstra R., *Commuting and Gender in a Lifestyle Perspective*, "Urban Studies", vol. 33, n. 2, pp. 283-300, 1996.
- Casacchia O. e Natale L., *La mobilità residenziale e sociale in un contesto metropolitano*, in G.A. Micheli e R. Clerici (a cura di), *Morfologia e mobilità urbana*, Franco Angeli, Milano, pp. 115-137, 1996.
- Casarin M., *Materiali per un Piano Strategico della Città di Venezia. Popolazione quotidiana e comunità: il caso di Venezia*, Documento Coses n. 441.1, 2002.
- Castells M., *La questione urbana*, Marsilio, Venezia, 1974.
- Castells M., *City, Class and Power*, Macmillan, London, 1978.
- Castells M., *The City and the Grassroots*, Edward Arnold, London, 1983.
- Castells M., *Technological Change, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Regional and Country Studies Branch UNIDO and The Interdisciplinary Institute of Urban and Regional Studies of the University of Economics of Vienna, *International Economic Restructuring and the Territorial Community*, United Nations Industrial Development Organisation, Vienna, 1985.
- Castells M., *The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford, 1996.
- Cattan N., Pumain D., Rozenblat C. e Saint-Julien T., *Le Système des Villes européennes*, Antropos, Paris, 1994.
- Cavallo S. e Vanolo A., *Appendice 1. Nota metodologica – Indicatori e variabili*, in S. Conti e C. Salone (a cura di), *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Eupolis, Sistemi urbani europei, *Toward a European Integrated Space. Cities, Network, Policies*, pp. 65-76, Torino, 24 marzo 2000.
- Cecchini A. e Cannaos C., *Secondo rapporto sul turismo ad Alghero*, Comune di Alghero, Facoltà di Architettura di Alghero, Alghero, 2007.
- Centro studi San Salvator Telecom Italia (a cura di), *L'uso del tempo degli Italiani*, Centro studi San Salvator, Venezia, 1996.
- Censis, *Trasporti & Traffico. Verso geometrie flessibili*, "Note e commenti", Anno XXXII, n. 1, gennaio 1996.
- Cervellati P.L., *La città post-industriale*, il Mulino, Bologna, 1984.
- Chapin F.S. Jnr., *Human Activity Patterns and the City: Things People do in Time and in Space*, Wiley, New York, 1974.
- Chapin F.S. Jnr., *Human Time Allocation in the City*, in T. Carlstein, D.N. Parkes e N.J. Thrift (a cura di), *Human Activity and Time Geography*, Vol. II, Edward Arnolds, London, pp. 13-26, 1978.
- Cheshire P., Hay D., Carbonaro G. e Bavan N., *Urban Problems and Regional in the European Community*, Commission of the European Communities, Brussels, 1988.
- Cicerchia A., *Indicators for the Measurement of the Quality of Urban Life: What is the Appropriate Territorial Dimension?*, "Social Indicators Research", 39, pp. 321-358, 1996.
- Cicerchia A., *Measures of Optimal Centrality: Indicators of City Effect and Urban Overloading*, "Social Indicators Research", 46, pp. 273-299, 1999.
- Commission of the European Communities, *European Spatial Development Perspective*, First Official Draft, CEC, Brussels, 1997a.
- Commission of the European Communities, *Sustainable urban development in the European Union: a framework for action*, Urban Forum, Special Edition, CEC, Brussels, 1997b.

- Comune di Milano – Atm, *Milano & Traffico. Indagine sulla mobilità*, Milano, 1985.
- Comune di Milano – Atm, *La mobilità delle persone nell'area milanese*, Milano, 1997.
- Conti S. e Salone C. (a cura di), *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, in Eupolis, sistemi urbani europei, *Toward a European Integrated Space. Cities, Network, Policies*, Torino, 24 marzo 2000.
- Conti S. e Spriano G., *Urban Structures Technological Innovation and International Metropolitan Networks*, Fondazione Giovanni Agnelli, Torino, 1989.
- Corti M., *Cantare nel buio*, Bompiani, Milano, 1997.
- Cramer V., Torgersen S. e Kringle E., *Quality of Life in a City: the Effect of Population Density*, "Social Indicators Research", 69, pp. 103-116, 2004.
- Creaschi M., *Casa e relazioni sociali*, in Irer (a cura di), *Indagine sociale lombarda. Cambiamenti e condizioni di vita delle famiglie in Lombardia*, Guerini, Milano, pp. 127-209, 1997.
- Cristaldi F., *Le mille popolazioni metropolitane. Un'analisi geografica dell'area romana*, Università degli studi di Roma La Sapienza, Roma, 2003.
- Daniele D., *Città senza mappa. Paesaggi urbani e racconto postmoderno in America*, Edizioni dell'orso, Alessandria, 1994.
- Daniel P.W. e Warnes A.M., *Movement in Cities: Spatial Perspectives on Urban Transport and Travel*, Methuen, London, 1980.
- Davico L. e Staricco L., *Trasporti e società*, Carocci, Roma, 2006.
- de Lavergne F., *Il telelavoro*, in Irer-Progetto Milano (a cura di), *Tecnologie e sviluppo*, Franco Angeli, Milano, pp. 129-159, 1985.
- Dell'Agnese E. (a cura di), *La Bicocca e il suo territorio. Memoria e progetto*, Skira, Milano, 2005.
- Della Pergola G., *Vivere la città. Guida ai problemi urbani per non specialisti*, Cittadella editrice, Assisi, 1995.
- Dijst M., Jayet H. e Thomas I., *Transport and Urban Performance. Accessibility, Daily Mobility and Location of Households and Facilities*, in M. Dijst, W. Schenkel e I. Thomas (a cura di), *Governing Cities on the Move*, Ashgate, Aldershot, pp. 19-41, 2002.
- Dijst M. e Vidakovic V., *Individual Action Space in the City*, in D. Ettema e H. Timmermans (a cura di), *Activity Based Approaches to Travel Analysis*, Pergamon, Oxford, pp. 117-134, 1997.
- Doyal L. e Gough I., *Una teoria dei bisogni umani*, Franco Angeli, Milano, 1999.
- Duclos D., *La nascita dell'iperborghesia*, in G. Martinotti (a cura di), *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, il Mulino, Bologna, pp. 175-187, 1999.
- Durkheim É., *The Division of Labour in Society* – (1893), Macmillan, London, 1933.
- Dyckman J., *Le nuove funzioni della città*, in L. Rodwin (a cura di), *La metropoli del futuro*, Marsilio, Padova, pp. 115-135, 1964.
- Elgin D., Thomas T., Logothetti T. e Cox S., *City Size and the Quality of Life. An analysis of policy implications and continued population concentration*, Natio-

- nal Science Foundation – Research Applied to National Needs Program, The Stanford Research Institute, Stanford, 1974.
- Ellin N., *Postmodern urbanism*, Blackwell, Oxford, 1996.
- Engels F., *La situazione della classe operaia in Inghilterra – (1844)*, Editori riuniti, Roma, 1978.
- Ercole E., *Il fenomeno metropolitano in Italia: dinamiche, attori e forme di governo. Alcune riflessioni a partire dalla vicenda della legge 142/1990 e 436/1993*, “Sociologia urbana e rurale”, 47, pp. 45-67, 1995.
- Eurostat, *The Statistical Concept of the Towns in Europe*, Institut national d'études démographiques, Equipe Paris-Cnrs, NUREC, 3E, Luxemburg, 1992.
- Evangelisti F., *Recuperare la strada. Qualità dell'ambiente urbano e mobilità*, in O. Marchisio (a cura di), *La mobilità come prodotto. Il futuro dell'auto sarà ancora l'auto?*, Franco Angeli, Milano, pp. 69-87, 1994.
- Faulkner H.W., *Locational Stress on Sidney's Metropolitan Fringe*, Unpublished Ph.D. Thesis, Australian National University, Canberra, 1978.
- Ferrarotti F., *Roma da capitale a periferia*, Laterza, Bari, 1979.
- Finocchiaro E., *Città in trasformazione. Le logiche di sviluppo della metropoli contemporanea*, Franco Angeli, Milano, 1999.
- Flusty S. e Dear M., *Invitation to a Postmodern Urbanism*, in R.A. Beauregard e S. Body-Gendrot (a cura di), *The Urban Moment. Cosmopolitan Essays on the Late-20<sup>th</sup>-Century City*, Sage, London, pp. 25-50, 1999.
- Forer P., *Time-space and Area in the City of the Plains*, in T. Carlstein, D.N. Parkes e N.J. Thrift (a cura di), *Making Sense of Time*, Vol. I, Edward Arnolds, London, pp. 99-118, 1978.
- Frick D., *Overview: Quality of Urban life*, in D. Frick, (a cura di), *The Quality of Life. Social, Psychological and Physical Conditions*, Walter de Gruyter, Berlin, pp. 1-12, 1986.
- Frisby D., *The Flâneur in Social Theory*, in K. Tester (a cura di), *The Flâneur*, Routledge, London, pp. 81-110, 1994.
- Galtung J. e Wirak A., *Human Need, Human Rights and Theories of Development*, in Unesco, *Applicability of Social Indicators to National Planning in Thailand*, Bangkok, pp. 7-34, 1976.
- Garling T., Book A. e Linberg E., *Cognitive Mapping of Large Scale Environments: The Interrelationship of Action Plans, Acquisition and Orientation*, “Environment and Behaviour”, 16, pp. 3-34, 1984.
- Gasparini A., *Sistemi di città e città del confine in ambiti regionali e internazionali*, “Sociologia urbana e rurale”, n. 55, pp. 53-60, 1998.
- Gasparini A., *Editoriale*, in G. Borruso e V.A. Torbianelli (a cura di), *Trasporti nel futuro. Scenari possibili, impossibili, quasi possibili*, Franco Angeli, Milano, pp. 5-6, 1999.
- Gasparini G., *Sociologia degli interstizi*, Bruno Mondadori, Milano, 1998.
- Gershuny J.I., *L'innovazione sociale. Tempo, produzione, consumi*, Rubbettino editore, Messina, 1993.
- Gershuny J.I. e Miles I.D. (a cura di), *The New Services Economy: Transformation of Employment in Industrial Society*, Frances Printer, London, 1983.
- Giddens A., *The Consequences of Modernity*, Stanford University Press, Stanford, 1990.

- Goffman E., *Relazioni in pubblico. Microstudi sull'ordine pubblico*, Bompiani, Milano, 1981.
- Goldate S., *The Cyberflâneur: Spaces and Places on the Internet*, "Art Monthly", 91, pp. 15-18, 1996.
- Goodchild M.F. e Janelle D.G., *The city around the clock: space time patterns of urban ecological structure*, "Environment and Planning", A, 16, pp. 807-820, 1984.
- Gottmann J., *Megalopolis*, MIT Press, Cambridge, Mass., 1961.
- Guidicini P., *Uomo, tecnologie e qualità della vita*, Franco Angeli, Milano, 1982.
- Guidicini P., *Città globale e città degli esclusi*, in P. Guidicini e G. Pieretti (a cura di), *Città globale e città degli esclusi. Una esperienza di welfare mix nel settore delle emarginazioni gravi*, Franco Angeli, Milano, pp. 13-36, 1998.
- Guidicini P., *"Luoghi" metropolitani. Spazi di socialità nel periurbano emergente per un migliore welfare*, Franco Angeli, Milano, 2000.
- Guidicini P. e Pieretti G. (a cura di), *Città globale e città degli esclusi. Una esperienza di welfare mix nel settore delle emarginazioni gravi*, Franco Angeli, Milano, 1998.
- Hall P. e Hay D., *Growth Centres in the European Urban System*, Heineman Educational Book, London, 1980.
- Hannerz U., *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*, il Mulino, Bologna, 1992.
- Harvey D., *The condition of postmodernity*, Blackwell, Oxford, 1989.
- Harvey D., *From Place to Space and Back Again. Reflection on Post-modernity*, seminario del Dipartimento di sociologia dell'Università degli studi di Milano, Milano, 1991.
- Hirsh F., *I limiti sociali dello sviluppo*, Bompiani, Milano, 1981.
- HUD, USA Department of Housing & Urban Development, *The State of the Cities*, Washington D.C., 1997.
- Irer (a cura di), *Indagine sociale lombarda. Cambiamenti e condizioni di vita delle famiglie in Lombardia*, Guerini, Milano, 1997.
- Irer (a cura di), *La trasformazione economica della città*, Milano, 1988.
- Irer (a cura di), *Social Survey in lombardia. Contributi sulla formazione della domanda sociale*, Franco Angeli, Milano, 1991.
- Irer (a cura di), *I vantaggi competitivi della città: un'analisi comparata in ambito europeo*, Irer, Milano, 1993.
- Irer (a cura di), *Il turismo congressuale, offerta e domanda potenziale*, Guerini, Milano, 1999.
- Jones E., *Metropoli. Le più grandi città del mondo*, Donzelli, Roma, 1990.
- Juster F.Th. e Stafford F.P., *Time, Goods and Well-being*, Institute for Social Research, The University of Michigan, Ann Arbor, 1985.
- Kunzmann K. R. e Wegener M., *The Pattern of Urbanisation in Western Europe*, "Berichte aus dem Institut für Raumplanung", 28, Selbstverlag, Dortmund, 1991.
- Lee S-A., *The Value of the Local Area*, in J.R. Gold e J. Burgess (a cura di), *Valued Environments*, Allen & Unwin, London, pp. 161-171, 1982.
- Lenz-Romeiss F., *The City: New Town or Home Town?*, Pall Mall, London, 1973.

- Leontidou L., *The Mediterranean city in transition. Social change and urban development*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990.
- Leontidou L., *Postmodernism and the City: Mediterranean Versions*, "Urban Studies", 30, 6, pp. 949-965, 1993.
- Liepmann K. K., *The Journey to Work*, Kegan Paul, Trench, Turbner & Co., London, 1944.
- Lloyd P.E. e Dicken P., *Spazio e localizzazione. Un'interpretazione geografica dell'economia*, Franco Angeli, Milano, 1980.
- Lodge D., *Il professore va al congresso*, Bompiani, Milano, 1997.
- Lowenthal D., *Past Time Present Places: Landscape and Memory*, "Geographical Review", 65, pp. 1-36, 1975.
- Lowenthal D., *The Past is a Foreign Country*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985.
- Lynch K., *Managing the Sense of a Region*, MIT Press, Cambridge, Mass., 1976.
- Madden J.F. e Chen Liu L., *The Wage Effects of Residential Location and Commuting Constrains on Employed Married Women*, "Urban Studies", 27, 5, pp. 353-369, 1990.
- Maffesoli M., *Du nomadisme*, Le livre de poche, Paris, 1997.
- Maffi M., *Sotto le torri di Manhattan. Mappe, nomi, storie e luoghi*, Rizzoli, Milano, 1997.
- Maffi M., *Narrare la metropoli. Mappe di New York*, in G. Cascone (a cura di), *Descrittura 1*, Derive e approdi, Roma, pp. 73-89, 1999.
- Maffi M., *Londra. Mappe, storie, labirinti*, Rizzoli, Milano, 2000.
- Magnavita N. e Mattei O., *Effetti del pendolarismo sulla salute*, Istituto italiano di medicina sociale - Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e lavoro, *Il pendolarismo. Studio del suo impatto sulle condizioni di vita e lavoro*, Atti del convegno internazionale, Roma, pp. 367-374, 29-30 maggio 1986.
- Magnier A., *Dalla città globale a Megalopoli: l'attualità di Mumford nel dibattito sulla questione metropolitana*, in F. Ventura (a cura di), *Alle radici della città contemporanea. Il pensiero di Lewis Mumford*, Città studi edizioni, Milano, pp. 167-180, 1997.
- Mandich G., *Spazio e Tempo*, Franco Angeli, Milano, 1996.
- Manganaro M., *Interrogativi sulle periferie e percezione della città futura*, in F.C. Nigrelli (a cura di), *Metropoli immaginate*, Manifestolibri, Roma, pp. 111-142, 2001.
- Marceau J., *A Family Business? The Making of an International Business Elite*, Cambridge University Press, Cambridge, 1989.
- Mareggi M., *Le politiche temporali urbane in Italia*, Alinea, Firenze, 2000.
- Martellato D. e Sforzi F. (a cura di), *Studi sui sistemi urbani*, Franco Angeli, Milano, 1990.
- Martinotti G., Micheli G., Vicari S., Muti E. e Natale P., *Milano ore sette: come vivono i milanesi*, Maggioli, Rimini, 1988.
- Martinotti G., *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, il Mulino, Bologna, 1993.
- Martinotti G., *A City for Whom? Transients and Public Life in the Second-Generation Metropolis*, in R.A. Beauregard e S. Body-Gendrot (a cura di), *The Ur-*

- ban Moment. *Cosmopolitan Essays on the Late-20<sup>th</sup>-Century City*, Sage, London, pp.155-184, 1999a.
- Martinotti G. (a cura di), *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, il Mulino, Bologna, 1999b.
- Maslow A., *Motivation and Personality*, Harper and Row, London, 1954.
- McCaffrey P., *Daytime Demographics*, "American Demographics", 3, pp. 38-39, 1981.
- Mead M., *Values for Urban Living*, "The Annals", November, pp. 10-15, 1957.
- Mela A., *Sociologia delle città*, Nis, Roma, 1996.
- Melis A., *Città e metropoli: un confronto statistico*, in G. Martinotti (a cura di), *Dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, il Mulino, Bologna, pp. 275-295, 1999.
- Mingione E., *Urban Poverty in the Advanced Industrial World: Concepts, Analysis and Debates*, in E. Mingione (a cura di), *Urban Poverty and the Underclass. A Reader*, Blackwell Publishers, Cambridge, Mass., pp. 3-40, 1996.
- Morawski S., *The Hopeless Game of Flânerie*, in K. Tester (a cura di), *The Flâneur*, Routledge, London, pp. 181-197, 1994.
- Morri R., *I city users*, in Cristaldi F., *Le mille popolazioni metropolitane. Un'analisi geografica dell'area romana*, Università degli studi di Roma La Sapienza, Roma, pp. 77-116, 2003.
- Mumford L., *The Culture of Cities*, Brace, New York, 1938.
- Natale P. (a cura di), *Abacus. Italia al macroscopio*, Feltrinelli, Milano, 1998.
- Nigrelli F.C. (a cura di), *Metropoli immaginate*, Manifestolibri, Roma, 2001.
- Nijkamp P., Reichman S. e Wegener M., (a cura di), *Euromobile, Transport, Communications and Mobility in Europe. A Cross-National Comparative Overview*, Avebury, Aldershot, 1990.
- Nitta Y. e Inoi H., 2005, *The Planning of the Community Transport form the Viewpoint of Well-Being: Applying Amarty Sen's Capability Approach*, "Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies", Vol. 5, pp. 2330-2341, 2005.
- Norberg-Schultz C., *Existence, Space and Architecture*, Studio Vista, London, 1971.
- NUREC, Network of Urban Research in the European Community, *Atlas of Agglomerations in the European Union*, Duisburg, 1994.
- Nuvolati G., *Nuovi servizi nei trasporti*, "La Critica Sociologica", n. 90-91, pp. 171-189, 1989.
- Nuvolati G., *La qualità della vita delle città. Metodi e risultati delle ricerche comparative*, Franco Angeli, Milano, 1998a.
- Nuvolati G., *La qualità della vita, valutazione e trade off*, in P. Natale (a cura di), *Abacus. Italia al macroscopio*, Feltrinelli, Milano, pp. 85-108, 1998b.
- Nuvolati G., *Città e letteratura. Percorsi di attribuzione di significato ai luoghi*, "La Critica Sociologica", n. 125, pp. 147-153, 1998c.
- Nuvolati G., *La geografia dello sviluppo urbano in Europa. Origini storiche e scenari futuri*, in G. Martinotti (a cura di), *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, il Mulino, Bologna, pp. 99-118, 1999.
- Nuvolati G., *Un'indagine sociologica su abitudini, bisogni e aspettative dei cittadini di Milano*, in G. Conti (a cura di), *Piazze, strade e parchi: la città si mette in gioco*, Guerini e associati, Milano, pp. 85-91, 2000.

- Nuvolati G., *La qualità della vita urbana: risorse, functionings e capabilities*, "Po-liteia", 64, pp. 147-154, 2002.
- Nuvolati G., *Socioeconomic Development and Quality of Life in Italy*, in M.J. Sirgy, D. Rahtz, A.C. Samli (a cura di), *Advances in Quality-of-Life Theory and Research*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, pp. 81-98, 2003.
- Nuvolati G., *Commuting and Quality of Life: The Italian Case*, in R. Estes (a cura di), *Advancing Quality of Life in a Turbulent World*, Springer, New York, pp. 55-66, 2006a.
- Nuvolati G., *Pendolarismo femminile nel milanese: i casi di Monza e Sesto San Giovanni*, in A. Mazzette (a cura di), *L'urbanità delle donne*, Franco Angeli, Milano, pp. 142-154, 2006b.
- Nuvolati G., *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*, il Mulino, Bologna, 2006c.
- Nuvolati G., *Muoversi nel caos. La mobilità quotidiana nelle città meridionali*, in A. Angelini (a cura di), *Mediterraneo. Città, culture, ambiente, governance, migranti*, Franco Angeli, Milano, pp. 125-134, 2007.
- Nuvolati G. e Martinotti G., *Quality of life in contemporary cities: new policies for improving urban functionings*, 2nd Workshop on Capabilities & Happiness, University of Milan Bicocca, Milan 16-18 June 2005.
- Nuvolati G. e Schweikart J., *Lo studio comparativo delle condizioni di vita nelle città. Definizioni di città e ricerche internazionali*, "Sociologia urbana e rurale", n. 54, pp. 47-64, 1997.
- Nuvolati G. e Zajczyk F., *Il problema casa nell'area metropolitana milanese. Tendenze del mercato immobiliare, modelli residenziali e qualità della vita*, in Irer, *Rapporto Cimep*, Milano, 1990.
- Osservatorio economico territoriale dell'area metropolitana milanese – Centro studi Pim, *Il tempo libero a Milano: attrezzature, servizi e comportamenti*, Collana Oetamm, n. 24, Milano, 1991.
- Padovani L., *Introduzione*, in L. Padovani (a cura di), *Urban Change and Housing Policies. Evidence for four European Countries*, Daest – Collana ricerca n. 19, Venezia, pp. 7-34, 1995.
- Pahl R.E., *Is Mobile Society a Myth?*, "New Society", 11, pp. 46-48, 1968.
- Paolucci G., *Tempi postmoderni*, Franco Angeli, Milano, 1993.
- Paolucci G. (a cura di), *La città macchina del tempo. Politiche del tempo urbano in Italia*, Franco Angeli, Milano, 1998.
- Paquot T., *The Post-City Challenge*, in R.A. Beauregard e S. Body-Gendrot (a cura di), *The Urban Moment. Cosmopolitan Essays on the Late-20<sup>th</sup>-Century City*, Sage, London, pp. 79-95, 1999.
- Parkes D.N. e Thrift N.J., *Times, Spaces and Places, a Chronographic Perspective*, John Wiley & Sons, New York, 1980.
- Pasolini P.P., *Il fronte della città, Storie della città di Dio. Racconti e cronache romane 1950-1966*, Einaudi, Torino, pp. 119-123, 1995.
- Pazienti M., *La geografia del pendolarismo in Italia*, in Istituto italiano di medicina sociale – Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e lavoro, *Il pendolarismo. Studio del suo impatto sulle condizioni di vita e lavoro*, Atti del convegno internazionale, Roma, pp. 69-85, 29-30 maggio 1986.



- Perulli P., *La città. La società europea nello spazio globale*, Bruno Mondadori, Milano, 2007.
- Poe E.A., *L'uomo della folla* (1850), in *Racconti dell'incubo*, Rizzoli, Milano, pp. 55-65, 1992.
- Population Crisis Committee, *Cities. Life in the World's 100 Largest Metropolitan Areas*, Washington D.C., 1990.
- Preston V., McLafferty S. e Liu X.F., *Geographical Barriers to Employment for American-born and Immigrant Workers*, "Urban Studies", vol. 35, n. 3, pp. 529-545, 1998.
- Proshansky H.M., Fabian A.K. e Kaminoff R., *Place-identity: Phisycal World Socialisation of the Self*, "Journal of Environmental Psychology", 3, pp. 57-83, 1983.
- Pucci P., *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Franco Angeli, Milano, 1996.
- Quick M., *Regional Territorial Units in Western Europe Since 1945*, "Forschungsarchiv – Eurodata", 5, Mannheim, 1994.
- Reale L., *Introduzione* a Istituto italiano di medicina sociale – Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e lavoro, *Il pendolarismo. Studio del suo impatto sulle condizioni di vita e lavoro*, Atti del convegno internazionale, Roma, pp. 9-10, 29-30 maggio 1986.
- Reichman S., *Transport, Communications and Mobility. Socioeconomic Context Analysis*, in P. Nijkamp, S. Reichman e M. Wegener (a cura di), *Euromobile, Transport, Communications and Mobility in Europe. A Cross-National Comparative Overview*, Avebury, Aldershot, pp. 27-36, 1990.
- Reyneri E., *Introduzione*, in Irer (a cura di), *Orario, occupazione e concezione del lavoro*, Guerini, Milano, pp. 7-25, 1997.
- Rex J. e Moore R., *Race, Community and Conflict*, Oxford University Press, Oxford, 1967.
- Royuela V. e Suriñach J., *Constituents of Quality of Life and Urban Size*, "Social Indicators Research", 74, pp. 549-572, 2005.
- Ruspini E., *Povert  delle donne, povert  delle misure*, in F. Bimbi (a cura di), *Differenze e disuguaglianze*, il Mulino, Bologna, pp. 241-283, 2003.
- Sallez A., *Les villes, lieux d'Europe*, Datar/Edition de l'aube, La Tour d'Aigues, 1993.
- Sassen S., *Citt  globali. New York, Londra, Tokyo*, Utet, Torino, 1997.
- Saunders P., *Teoria sociale e questione urbana*, Edizioni Lavoro, Roma, 1989.
- Scavi M., *La signora va nel Bronx*, Anabasi, Milano, 1994.
- Seamon D., *A Geography of the Lifeworld: Movement, Rest and Encounter*, Croom Helm, London, 1979.
- Seetharam Sridhar K. e Varadharajan Sridhar V., *The Effect of Telecommuting on Suburbanization: Empirical Evidence*, "Journal of Regional Analysis & Policy", 33 (1), pp. 1-25, 2003.
- Sen A., *The Standard of Living*, Cambridge University Press, Cambridge, 1987.
- Sen A., *Capabilities and Well-Being*, in M. Nussbaum e A. Sen (a cura di), *The Quality of Life*, Clarendon Press, Oxford, pp. 30-53, 1993.
- Serio A., Elena G., Curci P. e Conti S., *Pendolarismo e incidenti stradali – contributi statistici*, in Istituto italiano di medicina sociale – Fondazione europea per

- il miglioramento delle condizioni di vita e lavoro, *Il pendolarismo. Studio del suo impatto sulle condizioni di vita e lavoro*, Atti del convegno internazionale, Roma, pp. 405-416, 29-30 maggio 1986.
- Sernini M., *Lento, andante con moto, vivace con brio*, in G. Borruso e V.A. Torbianelli (a cura di), *Trasporti nel futuro. Scenari possibili, impossibili, quasi possibili*, Franco Angeli, Milano, pp. 173-186, 1999.
- Shields R., *Places on the Margin*, Routledge, London, 1991.
- Shields R., *Fancy Footwork: Walter Benjamin's Notes on Flânerie*, in K. Tester (a cura di), *The Flâneur*, Routledge, London, pp. 61-80, 1994.
- Simmel G., *Filosofia del denaro* (1900), in A. Cavalli e L. Perucchi (a cura di), Utet, Torino, 1984.
- Simmel G., *Metropoli e personalità* (1903), in G. Martinotti (a cura di), *Città e analisi sociologica, I Classici della sociologia urbana*, Marsilio, Padova, pp. 275-289, 1968.
- Simmel G., *La metropoli e la vita mentale* (1909), in C. Wright Mills (a cura di), *Immagini dell'uomo. La tradizione classica della sociologia*, Edizioni di comunità, Milano, pp. 525-540, 1982.
- Simmel G., *La moda* (1911), in L. Perucchi (a cura di), Mondadori, Milano, 1996.
- Smith P.F., *The Dynamics of Urbanism*, Hutchinson, London, 1974.
- Strassoldo R. e Tessarin N., *Le radici del localismo*, Reverdito, Trento, 1992.
- Swingedouw E., *The Mammon Quest. Glocalisation, Interspatial Competition and Monetary Order: the Construction of New Scales*, in M. Dunford e G. Kafkalas (a cura di), *Cities, Regions in the New Europe*, Belhaven Press, London, pp. 39-67, 1992.
- Swingedouw E., *Neither Global nor Local: Glocalisation and the Politics of Scale*, in K. Cox (a cura di), *Spaces of Globalization: Reasserting the Power of the Local*, Guildford/Longman, New York/London, pp. 137-166, 1997.
- Szalai A., *The Use of Time*, Mouton and Co., The Hague, 1972.
- Talen E. e Anselin L., *Assessing Spatial Equity: an Evaluation of Measures of Accessibility to Public Playground*, "Environment and Planning A", 30, pp. 595-613, 1996.
- Tempia A., *Ricomporre i tempi. Tra orari di lavoro, convenzioni sociali ed esigenze individuali: la difficile costruzione dell'identità*, Ediesse, Roma, 1993.
- Tempia A., *Tempi di vita, orari di lavoro e esigenze verso gli orari di apertura della città*, in CCIAA di Varese (a cura di), *Il sistema degli orari a Varese e Gallarate. Orari ed esigenze dei cittadini*, Varese, 1994.
- Tester K., *Introduction*, in K. Tester (a cura di), *The Flâneur*, Routledge, London, pp. 1-21, 1994.
- Texas Transportation Institute, *Annual Urban Mobility Study*, Texas A&M University System, College Station, Texas, 1999, 2005.
- Tkocz Z. e Kristensen G., *Commuting Distances and Gender: A Spatial Urban Model*, "Geographical Analysis", 26, 1, pp. 1-14, 1994.
- Tiebout C., *A Pure Theory of Local Expenditures*, "Journal of Political Economy", 64, pp. 416-424, 1956.
- Tornaghi C., *Mobilità e city users a Milano: individuazione e stima delle popolazioni non residenti*, "Amministrare", 1, pp. 5-50, 2004.

- Turri E., *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia, 2000.
- Ufficio Tempi del Comune di Cremona – Progetto pilota pubblica amministrazione, *Indagini su comportamenti e atteggiamenti di utenti e operatori della P.A. di Cremona sul tema degli orari*, Cremona, 2000.
- Urbanska W. e Levering F., *Guide for Moving from Urban to Rural America*, Simon & Shuster, New York, 1996.
- USK, Office of Research and Statistics, *Scandinavian Major City Statistics*, Nykopia, Stockholm, 1998.
- Vanhove N. e Klassen L., *Regional Policy: a European Approach*, Avebury, Aldershot, 1987.
- Vinci F., Romanazzi F. e Dattoli V., *L'infortunio in itinere nel pendolare. Considerazioni medico legali*, Istituto italiano di medicina sociale – Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e lavoro, *Il pendolarismo. Studio del suo impatto sulle condizioni di vita e lavoro*, Atti del convegno internazionale, Roma, pp. 425-433, 29-30 maggio 1986.
- Waldie D.J., *Holy Land*, St. Martin Press, New York, 1998.
- Walmsley D.J., *Mass Media and Spatial Awareness*, "Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie", 73, pp. 32-42, 1982.
- Walmsley D.J., *Urban Living. The Individual in the City*, Longman Scientific & Technical, Harlow, 1988.
- Wearing B. e Wearing S., *Refocusing the Tourist Experience: the Flâneur and the Choraster*, "Leisure Studies", 15, pp. 229-243, 1996.
- Webber M.M., *Order in Diversity: Community without Propinquity*, in L. Wingo (a cura di), *Cities and Spaces*, Johns Hopkins Press, Baltimore, pp. 23-56, 1963.
- Webber M.M., *The Urban Place and the Non-place Urban Realm*, in M.M. Webber et al. (a cura di), *Exploration in Urban Structure*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, pp. 79-153, 1964.
- Wegener M., *Transport, Communications and Mobility. Behavioural Analysis*, in P. Nijkamp, S. Reichman e M. Wegener (a cura di), *Euromobile, Transport, Communications and Mobility in Europe. A Cross-National Comparative Overview*, Avebury, Aldershot, pp. 57-73, 1990.
- Weitzman J., *Commuters*, <<http://www.weitzman.net/commuters.html>>, 1996.
- Wenders W., *L'atto di vedere*, Ubulibri, Milano, 1992.
- Wolff J., *The Artist and the Flâneur: Rodin, Rilke and Gwen John in Paris*, in K. Tester (a cura di), *The Flâneur*, Routledge, London, pp. 111-137, 1994.
- Zajczyk F., *Fonti per le statistiche sociali*, Franco Angeli, Milano, 1996.
- Zajczyk F., *Tempi e vita della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Franco Angeli, Milano, 2000.
- Zapf W., *Individuelle Wohlfahrt: Lebensbedingungen und wahrgenommene Lebensqualität*, in W. Glatzer e W. Zapf (a cura di), *Lebensqualität in der Bundesrepublik. Objektive Lebensbedingungen und subjektives Wohlbefinden*, Campus, Frankfurt, pp. 13-26, 1984.

Le metropoli contemporanee sono in continua trasformazione e risultano caratterizzate dalla presenza di popolazioni residenti e non residenti. Abitanti, pendolari, *city users*, turisti e uomini d'affari, costituiscono segmenti di diversa consistenza, provenienza e permanenza in città, in grado di modificarne la cultura, il tessuto sociale e relazionale, l'assetto morfologico nelle sue molteplici componenti. Scopo del libro è quello di definire la complessità delle pratiche di mobilità delle varie popolazioni ed il tipo di rapporto che esse intrattengono con i luoghi in cui vivono, lavorano e consumano. Viene altresì posta l'attenzione sul tema dei conflitti tra le popolazioni, sulle strategie di risoluzione dei bisogni, sulle disuguaglianze riconducibili a opportunità differenziate di mobilità. Il volume – che costituisce la versione aggiornata (nei contenuti e nei dati) di quello pubblicato nel 2002 dal titolo *Popolazioni in movimento città in trasformazione. Abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari, flâneur* – comprende anche due appendici cui fare riferimento per raccogliere dati o impostare nuove ricerche sulle popolazioni metropolitane.

GIAMPAOLO NUVOLATI insegna sociologia urbana presso la Facoltà di sociologia dell'Università di Milano Bicocca. Tra le sue pubblicazioni: *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*, Bologna 2006, e *La qualità della vita urbana. Metodi e risultati delle ricerche*, Milano 1998.

19,50 €

ISBN 978-8-88453-629-7



9 788884 536297