

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO-BICOCCA

Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale

Dottorato di ricerca in Studi Europei Urbani e Locali

XXVII ciclo



Mobilità precaria.

L'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà legata al lavoro a Milano e Lione

Tutor: Prof. Matteo COLLEONI

Co-tutor: Prof. Luc GWIAZDZINSKI

Tutor Network Franceschi: Raffaele VACCA

Tesi di dottorato di:

Luca DACONTO

Anno Accademico 2014/2015



ABSTRACT

La tesi affronta la questione della mobilità quotidiana e dell'accessibilità attraverso la griglia di lettura dell'esclusione, della precarietà e della vulnerabilità sociale. Per esclusione sociale si intende la mancata o scarsa partecipazione delle persone ad ambiti socialmente rilevanti, quali il lavoro, il welfare, il consumo, il tempo libero e le reti sociali, mentre per accessibilità si intende la capacità degli individui a raggiungere le opportunità, ovvero luoghi, servizi, attività, incontri. Lo studio si focalizza sulla relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale andando a indagare, in due metropoli europee, Milano e Lione, l'accesso alla città di una popolazione vulnerabile come quella delle persone in situazione di precarietà legata al lavoro. La tesi innanzitutto approfondisce i cambiamenti nella struttura sociale e urbana che hanno avuto come effetto quello di ridurre la prossimità tra gli spazi e i tempi della vita quotidiana e di rendere necessaria la mobilità per connettere i vari ambiti di vita. Partendo dal riconoscimento della multidimensionalità dell'accessibilità e dell'influenza sull'accesso alle opportunità urbane di quattro principali fattori, quali l'uso del suolo, il sistema di trasporto, l'organizzazione temporale dei servizi e delle attività e le caratteristiche individuali, in particolare le competenze e le risorse di mobilità e d'accesso, nella parte empirica vengono proposti metodi quantitativi e qualitativi integrati per analizzare i modi di accedere alla città di un campione di precari. In primo luogo, attraverso l'utilizzo dei sistemi informativi geografici e di *open data* rilasciati dalle pubbliche amministrazioni, viene costruito un innovativo indice di accessibilità spaziale alle opportunità urbane, che fornisce solidi elementi conoscitivi sulla differente offerta di opportunità disponibile nelle diverse aree di cui si compone l'arcipelago metropolitano. In seguito, partendo dai risultati dell'analisi spaziale, la ricerca approfondisce il rapporto alla mobilità e le pratiche di spostamento e di accesso dei precari, individuando dei profili-tipo che si differenziano per il ruolo giocato dalla mobilità nella situazione di precarietà o esclusione lavorativa, per le risorse e le competenze disponibili e per i vincoli d'accesso incontrati, che riguardano diverse dimensioni dell'accessibilità. In generale, si evidenzia l'importante ruolo della capacità a spostarsi nello spazio-tempo per essere inclusi, innanzitutto nel mercato del lavoro. Inoltre, i precari dimostrano di possedere molteplici competenze e strategie di adattamento a un contesto per molti versi vincolato da fattori di natura strutturale e dalle precarie risorse economiche e di mobilità disponibili. Infine, sono emerse peculiarità socio-politico-territoriali che contribuiscono a garantire nei due casi di studio diversi gradi di accessibilità.

RINGRAZIAMENTI

Molte sono le persone che in questi tre anni mi hanno stimolato, sostenuto, criticato, accompagnato e che hanno contribuito alla conclusione di questo lavoro. In particolar modo, ci tengo a ringraziare: tutte le persone che ho intervistato e che mi hanno aiutato a trovare persone disponibili a partecipare alla ricerca; Matteo Colleoni per i suoi importanti consigli, per la sua guida in questi anni e per il suo fondamentale contributo a rendere più interessante, precisa e scientifica questa tesi; Luc Gwiazdzinski, per avermi dato la possibilità di svolgere un periodo di ricerca all'estero e per avermi coinvolto nelle innumerevoli attività del laboratorio PACTE e del master ITER; Mario Boffi, per i suoi insegnamenti, per aver contribuito a farmi superare ostacoli che apparivano insormontabili e per i continui stimoli a innovare e integrare nuove tecniche di analisi nella ricerca scientifica; Serena Vicari, per tutte le opportunità offerte dal dottorato Urbeur da lei coordinato; Raffaele Vacca, per avermi dato la possibilità di partecipare al Young Professional Grants e per tutti i preziosi consigli; l'equipe dell'European Module in Spatial Development Planning per aver contribuito a una miglior definizione del progetto di ricerca; i professori di Bologna, per avermi iniziato alla sociologia urbana; il network Roberto Franceschi, i compagni di dottorato, della scuola estiva di Essex e del master EMSDP, Florent, Ramzi, Nicolas, Guillaume, Romain, Wenbo e tutto il laboratorio PACTE per l'accoglienza, gli studenti del master ITER, il gruppo vulnerabili ties, Carolina, Jari, Carlo, Silvia, Andrea, Virginia, Lisa e tutti i miei amici che mi hanno sopportato e che, spesso, ho trascurato in questi tre anni.

Un particolare ringraziamento alla Fondazione Roberto Franceschi Onlus e dalla Fondazione Isacchi Samaja Onlus che, attraverso il programma Young Professional Grants, hanno reso possibile il completamento della ricerca e la stesura della tesi.

INDICE

INTRODUZIONE	3
SEZIONE TEORICA	11
Capitolo 1 - Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: un primo inquadramento concettuale della ricerca	13
<i>1.1 Una prima definizione dei concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale</i>	14
1.1.1 La mobilità territoriale e la mobilità quotidiana urbana	14
1.1.2 L'accessibilità urbana	18
1.1.3 L'esclusione sociale	23
<i>1.2 Le trasformazioni delle società urbane contemporanee a capitalismo avanzato</i>	27
1.2.1 La nuova questione sociale: vulnerabilità e precarietà	27
1.2.2 I cambiamenti della struttura urbana delle società occidentali a capitalismo avanzato	31
1.2.3 I cambiamenti della dimensione temporale delle società occidentali a capitalismo avanzato	35
1.2.4 Il sistema automobile e la dipendenza dall'auto	36
1.2.5 L'inadeguatezza del trasporto pubblico locale	39
1.2.6 Le innovazioni nel campo delle comunicazioni: aumento e differenziazione della mobilità fisica	42
<i>1.3 Il paradigma della sostenibilità</i>	44
<i>1.4 Conclusioni</i>	47
Capitolo 2 - Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale. Per una delimitazione del campo di indagine	49
<i>2.1 L'esclusione sociale: definizione e dimensioni.....</i>	50
<i>2.2 La dimensione spazio-temporale dell'esclusione sociale: il contributo dell'accessibilità</i>	52
<i>2.3 Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale. Definizioni, contesti di affermazione della problematica e approcci al tema</i>	59
2.3.1 Il contributo degli studi sui trasporti e sulla mobilità	61
2.3.2 Il contributo degli studi sulla dimensione temporale e sulle attività	71
2.3.3 Il contributo degli studi sull'accessibilità pedonale	78
<i>2.4 Accessibilità ed esclusione sociale: lo schema concettuale di riferimento della ricerca</i>	83
<i>2.5 Le popolazioni vulnerabili rispetto all'accessibilità: una classificazione</i>	87
2.5.1 La vulnerabilità legata all'accessibilità spaziale	88
2.5.2 La vulnerabilità legata all'accessibilità temporale	89
2.5.3 La vulnerabilità legata all'accessibilità economica	90
2.5.4 La vulnerabilità legata all'accessibilità alle informazioni	92
2.5.5 La vulnerabilità legata all'accessibilità del contesto	92
2.5.6 La vulnerabilità legata all'accessibilità fisica, pratica	93

2.6 <i>La mobilità e l'accessibilità delle persone in situazione di precarietà: un dibattito aperto</i>	94
2.7 <i>Conclusioni</i>	97

SEZIONE METODOLOGICA 101

Capitolo 3 - Metodo e tecniche della ricerca 103

3.1 <i>Obiettivi di indagine</i>	103
3.2 <i>Ipotesi e interrogativi di ricerca</i>	106
3.3 <i>Risultati attesi</i>	107
3.4 <i>Il disegno della ricerca</i>	108
3.5 <i>La comparazione e le unità di analisi ecologiche: questioni di metodo</i>	112
3.6 <i>L'indice di accessibilità alle opportunità urbane</i>	120
3.7 <i>Il processo di selezione degli intervistati</i>	133
3.8 <i>I limiti della ricerca</i>	139

SEZIONE EMPIRICA 147

Capitolo 4 - L'accessibilità alle opportunità urbane. Una comparazione socio-territoriale tra la Città Metropolitana di Milano e la Metropoli di Lione 149

4.1.1 <i>Le attività socio-economiche nella città metropolitana di Milano e nella metropoli di Lione</i>	150
4.1.2 <i>I mercati del lavoro a Milano e Lione</i>	157
4.2 <i>L'indice di accessibilità spaziale potenziale alle opportunità</i>	164
4.2.1 <i>Il caso di Milano</i>	165
4.2.2 <i>Il caso di Lione</i>	172
4.2.3 <i>Una comparazione dei profili delle popolazioni residenti nelle differenti aree di accessibilità</i>	178
4.3 <i>L'accessibilità al sistema di mobilità a Milano e Lione</i>	183
4.3.1 <i>L'accessibilità spaziale potenziale al sistema di trasporto pubblico</i>	184
4.3.2 <i>L'accessibilità temporale del trasporto pubblico</i>	189
4.3.3 <i>L'accessibilità economica: politiche di mobilità, politiche sociali e tariffe</i>	194
4.4 <i>Conclusioni</i>	200

Capitolo 5 – L'accesso alla città dei precari a Milano e Lione 205

5.1 <i>Il campione degli intervistati</i>	206
5.1.1 <i>La precarietà lavorativa</i>	210
5.1.2 <i>Le opzioni di mobilità e di accesso a disposizione dei precari</i>	213
5.1.3 <i>Il potenziale d'accesso a disposizione dei precari</i>	217
5.2 <i>L'(in)accessibilità alla città dei precari</i>	219
5.2.1 <i>L'accessibilità alle opportunità e ai legami sociali</i>	220
5.2.2 <i>L'accessibilità al e con il trasporto pubblico</i>	224
5.2.3 <i>L'inaccessibilità al lavoro: le occupazioni dipendenti dall'automobile</i>	228
5.2.4 <i>Mobilità, accessibilità e vulnerabilità sociale</i>	232
5.2.5 <i>L'influenza della precarietà sull'accesso alla città degli individui</i>	234
5.2.6 <i>Competenze, dimensioni socio-cognitive di mobilità e risposte ai vincoli di accesso</i>	242

5.2.7 La rete di legami sociali: una risorsa precaria per i più precari	254
5.2.8 Le politiche di mobilità a Milano e Lione: un accesso diseguale ai diritti e la tensione rispetto ai bisogni dei precari	263
5.3 <i>Conclusioni: mobilità precarie</i>	267

CONCLUSIONI273

6.1 <i>Una sintesi del percorso di ricerca</i>	273
6.2 <i>I principali risultati della ricerca</i>	276
6.2.1 Un'accessibilità spaziale differenziale alle opportunità	276
6.2.2 Automuniti e flessibili: lavoro, dipendenza dall'automobile e tempi quotidiani ..	278
6.2.3 Mobilità precarie	279
6.2.4 Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale: una ridefinizione della problematica	281
6.2.5 Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: l'importanza del contesto	284
6.3 <i>Proseguire nell'analisi</i>	286

APPENDICE 291

Sezione cartografica: le mappe d'accessibilità spaziale potenziale alle opportunità	295
Sezione metodologica: le procedure di costruzione degli indici tipologici e additivi ...	307
Sezione metodologica: il questionario e la griglia dell'intervista semi-strutturata	312

BIBLIOGRAFIA 325

Introduzione

Il lavoro che qui introduciamo è il frutto di una ricerca di dottorato in studi europei urbani e locali, che ha indagato il rapporto tra mobilità quotidiana, accessibilità e processi di esclusione sociale. Questa tematica si è progressivamente affermata nel dibattito scientifico e sociale, in particolare dagli anni '90 del secolo scorso, a causa di alcune trasformazioni socio-territoriali che hanno investito le metropoli contemporanee, come il distanziamento tra residenze e luoghi in cui svolgere le attività, caratteristico della città diffusa (Indovina *et al.* 2002), la compressione (Harvey 1989) e accelerazione (Rosa 2010) del tempo, tipica delle società moderne a capitalismo avanzato, e l'espansione del sistema automobile (Urry 2004) e della dipendenza dall'auto nei contesti urbani (Dupuy 1999). A seguito di queste trasformazioni, infatti, l'accesso ai luoghi in cui poter lavorare e usufruire di servizi e svolgere attività è diventato più difficile, in quanto le cosiddette opportunità urbane (Dijst *et al.* 2002) sono localizzate in spazi e in tempi che, in generale, hanno perso l'attributo di prossimità rispetto alle residenze, rendendo così necessario spostarsi, soprattutto in automobile, per connettere i vari ambiti di vita quotidiana, come il lavoro, il consumo, il tempo libero e la socialità.

La crescente consapevolezza dell'esistenza di disuguaglianze sociali nell'accesso alle risorse urbane, che dipendono principalmente dall'iniqua distribuzione delle opportunità (anche di mobilità) sul territorio e dalle differenti risorse d'accesso disponibili agli individui, ha portato a interrogarsi sul ruolo che la mobilità quotidiana e l'accessibilità svolgono nel determinare l'insorgere di nuove situazioni di bisogno che, con la metamorfosi della questione sociale (Castel 1995) e l'affermazione della nozione di esclusione sociale (Byrne 2005), non si limitano solamente alla povertà (assoluta o relativa), ma riguardano altre dimensioni della vita sociale, tra cui quella spaziale e temporale. In altri termini, le disuguaglianze d'accesso alle opportunità sono emerse come un tema che le società urbane devono fronteggiare per garantire agli individui e ai gruppi sociali la possibilità di

raggiungere (accedere a) luoghi in cui trovare opportunità indispensabili a soddisfare i propri bisogni e per esercitare una piena cittadinanza. L'attenzione verso questa problematica si è inizialmente diffusa nel Regno Unito del governo laburista di Blair e della *Social Exclusion Unit* (SEU 2003) e nella Francia della *Politique de la ville*, ossia in due Paesi in cui il tema dell'esclusione sociale e della sua dimensione spaziale si è affermato nel dibattito politico, sociale e scientifico con più forza. Da allora, gli studi hanno individuato numerosi fattori che possono contribuire alla difficoltà o all'impossibilità di accedere alle opportunità urbane e, quindi, alla parziale o non totale partecipazione degli individui ad attività normalmente disponibili ai membri di una società; fattori, che non si limitano alla disponibilità dei trasporti, ma che riguardano le caratteristiche territoriali nel complesso e, soprattutto, gli individui e le loro risorse, competenze, attitudini, bisogni e desideri (Kaufmann 2002). Inoltre, l'attenzione si è progressivamente trasferita dalla semplice considerazione del sistema di trasporto e degli spostamenti effettivi alla mobilità e all'accessibilità potenziale, in quanto è dall'analisi della relazione tra potenzialità e comportamenti effettivi che è possibile comprendere i processi che influiscono sull'(in)accessibilità alle opportunità urbane.

In seguito, in un contesto contrassegnato dal passaggio dalle politiche di welfare a quelle di workfare, la mobilità e, in particolare, le competenze individuali di mobilità si sono affermate come aspetti centrali per poter accedere a un mercato del lavoro flessibile e organizzato su una scala metropolitana. In altri termini, il saper essere mobili è ritenuto un fattore determinante l'occupabilità degli individui (Boltanski & Chiapello 1999), ossia quell'insieme di «competenze, esperienze, capacità di relazione e di collaborazione con altri, che rendono il lavoratore idoneo a svolgere un determinato lavoro, e quindi potenzialmente interessante per la domanda» (Zucchetti 2005 citato in Ambrosini *et al.* 2014, p.22). In questa prospettiva, quindi, la scarsa capacità e attitudine a spostarsi nello spazio-tempo metropolitano è stata interpretata come un elemento centrale nell'escludere dal lavoro alcuni gruppi sociali, in particolare le popolazioni più precarie (Le Breton 2005), mentre altri autori vedono in questa valorizzazione della mobilità, tipica del nuovo spirito del capitalismo (Boltanski & Chiapello 1999), un'ingiunzione a essere mobili non sempre legata all'inclusione (Bacqué & Fol 2007), che non tiene conto delle risorse della prossimità (Fol 2010).

Partendo da questo quadro generale, il primo obiettivo che ci siamo posti di raggiungere nella ricerca è di fare ulteriore chiarezza, a livello teorico, sulla relazione tra mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale, proseguendo un'operazione di sistematizzazione concettuale che si sta portando avanti all'interno dei *mobilities studies*

(Farrington & Farrington 2005; Farrington 2007; Lucas 2012; Fol & Gallez 2013). In particolare, ci siamo chiesti: quali sono gli ambiti rilevanti per l'inclusione degli individui? In che modi la mobilità si trasforma in difficoltà di accesso o in inaccessibilità a questi ambiti? Quali e quante sono le competenze di mobilità e, tra di esse, quali hanno un ruolo nelle difficoltà di accesso alle opportunità? In che modo è possibile integrare in un comune quadro teorico mobilità e prossimità? Inoltre, data l'enfasi posta da alcuni studi sul ruolo della mobilità nel determinare l'esclusione dal mondo del lavoro delle persone che vengono definite come escluse, vulnerabili o precarie, ci siamo domandati: qual è lo spazio-tempo in cui si muovono? Che risorse e capacità di mobilità e di accesso hanno a disposizione? Quali sono i vincoli cui devono far fronte per accedere alle opportunità e in particolare al lavoro? Questi vincoli sono prevalentemente riferibili alle caratteristiche strutturali dei contesti socio-territoriali oppure, come sottolineano alcuni studi, alla mancanza di competenze dei soggetti? Un altro interrogativo riguarda invece le specificità dei contesti socio-territoriali, in particolare, vista la diversa importanza assunta dalla problematica dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità nei vari contesti nazionali e locali, ci siamo chiesti quali sono gli aspetti in comune e quali le differenze nella relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale tra contesti metropolitani e nazionali differenti? Infine, visto che la maggior parte delle ricerche finora condotte sulla relazione tra competenze di mobilità ed esclusione dal lavoro si è concentrata sulle forme più visibili di precarietà sociale, ovvero i disoccupati e le persone assistite dalle istituzioni del welfare, ci siamo interrogati sulla relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale non solo nei casi di più marcata vulnerabilità sociale, ma anche nelle situazioni di precarietà lavorativa (Gallie & Paugam 2000). Infatti, ci siamo interessati più al processo di precarizzazione che allo stato di disoccupato e precario (cfr. Castel 1995, p.401) per comprendere sia come la mobilità e l'accessibilità influenzano la precarietà, sia come la precarietà lavorativa e sociale influisce sulla mobilità e l'accesso alla città degli individui.

Nello specifico, per rispondere a questi interrogativi abbiamo condotto una ricerca in due città metropolitane europee comparabili per morfologia e densità, Milano e Lione, che si differenziano per l'importanza che la problematica dell'inaccessibilità al lavoro legata alla mobilità assume nel campo delle politiche. Nei due casi, abbiamo raccolto dati su una pluralità di fattori che riguardano la localizzazione delle opportunità afferenti ad ambiti importanti per l'inclusione sociale, quali la salute, l'educazione, il commercio, il tempo libero, che sono servite per calcolare un indice di accessibilità spaziale potenziale alle opportunità urbane, le caratteristiche del mercato del lavoro, delle attività socio-economiche e

del sistema di trasporto, nonché le politiche urbane e sociali adottate. In seguito, queste informazioni di tipo strutturale e contestuale sono state incrociate con i dati raccolti tramite le interviste semi-strutturate, svolte grazie alla partecipazione di cinquantuno persone, il cui punto in comune è di attraversare un periodo di precarietà legata al lavoro, sia perché hanno un inserimento instabile nel mercato del lavoro, sia perché si trovano senza occupazione al momento dell'intervista.

Per restituire i risultati della ricerca abbiamo suddiviso la tesi in tre principali sezioni. Innanzitutto, una parte teorica che è composta di due capitoli. Nel primo, verrà data una prima definizione dei concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale, che nelle scienze sociali hanno più di un significato e che fanno riferimento a filoni di studio molto ampi ed eterogenei, all'interno dei quali è necessario sapersi orientare prima di poter passare a un approccio maggiormente analitico e circoscritto. Nella seconda parte, invece, si approfondiranno quei fenomeni sociali che hanno contribuito a rendere rilevante la problematica dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità: innanzitutto, la diffusione nella società della vulnerabilità sociale; in seguito, le trasformazioni spaziali legate ai processi di diffusione urbana e quelle temporali dovute all'accelerazione dei ritmi della vita quotidiana, prima di passare alla considerazione degli effetti dell'affermazione del sistema automobile.

Avendo delineato lo sfondo in cui si inserisce la problematica della ricerca, nel secondo capitolo si è delimitato con più precisione il campo di indagine, andando ad analizzare più da vicino la relazione tra mobilità quotidiana, accessibilità e processi di esclusione sociale. Facendo riferimento a una pluralità di discipline e approcci, tra cui i *mobilities studies*, la geografia temporale, gli studi sull'accessibilità pedonale e l'approccio delle attività, abbiamo cercato di superare una visione trasportistica delle disuguaglianze sociali d'accesso e di recepire le più recenti indagini che sottolineano come la mobilità sia una complessa pratica a riposizionarsi nello spazio-tempo e che in un'ottica di esclusione sociale è la scarsa accessibilità che conta, più che la bassa mobilità. Il quadro teorico che abbiamo costruito, infatti, ruota attorno al concetto di accessibilità, che ha permesso non solo di far dialogare i contributi provenienti dai vari filoni di analisi, in particolare quello sui processi di esclusione, e di definire uno schema analitico per studiare le relazioni tra esclusione sociale, accessibilità e mobilità quotidiana, che riesce a individuare sia le diverse componenti dell'accessibilità, sia i fattori che la influenzano e che, quindi, possono determinare situazioni di esclusione, o comunque difficoltà di accesso. Infine, si sono approfondite le ricerche che hanno analizzato empiricamente i processi di esclusione sociale legati alla mobilità e all'(in)accessibilità e

abbiamo trovato nella popolazione dei precari un gruppo su cui è interessante focalizzarsi. Innanzitutto, questo focus permette di legare più strettamente il tema della mobilità e accessibilità con quello dell'esclusione e della vulnerabilità sociale. Inoltre, in questo modo è possibile posizionare la ricerca all'interno di un dibattito aperto a livello accademico e sociale che vede, da un lato, coloro che sostengono che per favorire l'inclusione dei soggetti vulnerabili bisogna incentivare la loro mobilità, dall'altro, coloro che evidenziano come quest'ipotesi rappresenti un'ingiunzione alla mobilità, non sempre legata all'inclusione, che costituisce un vincolo aggiuntivo per popolazioni già vulnerabili.

Dopo aver costruito la cassetta degli attrezzi concettuale indispensabile per svolgere la ricerca empirica, nel terzo capitolo, che rappresenta la sezione metodologica della tesi, abbiamo definito con precisione gli obiettivi e le ipotesi dell'indagine, nonché i processi di selezione delle unità di analisi ecologiche e individuali. Inoltre, in questa sezione si descriverà il disegno della ricerca e si approfondiranno i metodi utilizzati, un'integrazione di tecniche quantitative e qualitative, che ha permesso di considerare, allo stesso tempo, aspetti differenti, ma che sono ritenuti di fondamentale importanza per avere un'immagine la più completa possibile sui processi sociali che legano mobilità, accessibilità ed esclusione sociale. In particolare, si ripercorrano le operazioni che hanno condotto alla costruzione, attraverso i sistemi d'informazione geografica (GIS), di un indice di accessibilità spaziale potenziale basato sull'utilizzo sistematico di dati aperti (open data) rilasciati dalle pubbliche amministrazioni, un aspetto innovativo della ricerca, di cui si segnaleranno i vantaggi e i limiti.

Il quarto e il quinto capitolo compongono la sezione empirica della tesi, in cui verranno presentati i principali risultati della ricerca. Nel quarto capitolo vengono analizzati, nei due casi di studio, dei fattori contestuali e più strutturali dell'accessibilità alle opportunità. Innanzitutto, si sono prese in considerazione le caratteristiche delle attività produttive e del mercato del lavoro di Milano e di Lione, cercando di individuare le specificità territoriali tra e all'interno dei contesti esaminati, un dato di fondamentale importanza per comprendere la problematica dell'inaccessibilità al lavoro. Successivamente, facendo ampio uso di una strumentazione cartografica, si sono esaminate delle caratteristiche relative al *land use*, in particolare la distribuzione territoriale di servizi e opportunità che fanno parte di ambiti rilevanti per l'inclusione, e al sistema di trasporto, nello specifico la suddivisione spaziale e temporale dell'offerta delle opportunità del trasporto pubblico. Infine, si è fatto riferimento alle politiche tariffarie e sociali legati alla mobilità, per comprendere qual è il livello di

protezione nel campo della mobilità garantito ai cittadini, in particolare a quelli che attraversano una situazione di precarietà, nelle due città metropolitane.

Nel quinto capitolo, questi dati contestuali sono stati incrociati con quelli risultanti dall'analisi delle interviste con questionario e semi-strutturate, in cui si è indagato: l'esperienza di precarietà lavorativa degli intervistati, il loro potenziale di mobilità e di accesso, le rappresentazioni dei luoghi della città e dei mezzi di trasporto, nonché i modi e le abitudini di mobilità e i tempi di accesso alle opportunità, le difficoltà incontrate e le risposte che essi forniscono per superare i vincoli d'accesso. Dopo aver descritto il campione, selezionato in base ai risultati dell'analisi spaziale fatta con GIS, per quanto concerne le caratteristiche socio-demografiche di base, la condizione occupazionale e le opzioni di mobilità e accesso a disposizione degli intervistati, abbiamo cercato di sottolineare i vantaggi emersi dall'adozione di un approccio multidimensionale all'accessibilità, che ha permesso non solo di considerare la singola difficoltà a spostarsi o ad accedere a una singola opportunità, ma di valutare nel complesso il ruolo giocato dalla mobilità e dall'accessibilità nelle differenti situazioni di precarietà attraversate dagli intervistati e, viceversa, di individuare l'influenza che il lavoro e la disoccupazione hanno sulla mobilità e l'accesso alla città degli intervistati.

I principali risultati della ricerca sono stati sistematizzati in sede conclusiva, dove abbiamo delineato differenti profili di precari che si contraddistinguono per un diverso ruolo giocato dalla mobilità e dell'accesso, andando da situazioni in cui l'accesso non è di per sé un problema ad altre in cui il suo effetto è comprensibile solo facendo riferimento ad altri fattori di vulnerabilità. Inoltre, in questo capitolo abbiamo individuato nella dipendenza dall'automobile il principale elemento d'inaccessibilità al lavoro emerso nella ricerca. Infine, abbiamo proposto una ridefinizione della problematica che mira ad assumere l'intrinseca complessità dell'accessibilità e a valorizzare quei dati contestuali che molte volte sono stati decisivi nella fase interpretativa e che, spesso, vengono trascurati dalle ricerche. Per far sì che il percorso riflessivo non finisca con la ricerca che qui presentiamo, nella parte finale del capitolo si sono individuate quattro principali direzioni per proseguire l'analisi del rapporto tra mobilità, accessibilità e processi di esclusione, che durante lo svolgimento della ricerca sono emerse come estremamente, anche se non si è sempre riusciti a sfruttarne appieno le potenzialità.

Conclusioni

6.1 Una sintesi del percorso di ricerca

In questa ricerca di dottorato siamo partiti dall'individuare alcune trasformazioni sociali e territoriali associate all'affermazione della città post-fordista, che hanno fatto assumere rilevanza, nell'analisi dei processi di esclusione sociale delle società urbane a capitalismo avanzato, al tema della mobilità quotidiana, ovvero degli spostamenti degli individui che avvengono su di una temporalità corta (le 24 ore) e all'interno del proprio contesto di vita (Gallez & Kaufmann 2009), e a quello dell'accessibilità, ossia della capacità delle persone a raggiungere e partecipare ad attività e opportunità (Farrington 2007) che permettono di soddisfare le necessità elementari e i bisogni di identità, di relazione e di partecipazione degli individui (Kwan 1999; Dijst *et al.* 2002).

Come visto nel primo capitolo, queste trasformazioni coinvolgono l'organizzazione spaziale e temporale delle società e vanno a modificare il contesto fisico, relazionale e culturale in cui si collocano le azioni sociali (Zajczyk 2004). I fenomeni di diffusione urbana si accompagnano al decentramento delle attività produttive rispetto alle residenze e alla relativa diminuzione della prossimità spaziale dei luoghi in cui svolgere le attività e dei rispettivi tempi quotidiani. Rispetto alla dimensione temporale, l'accelerazione dei ritmi quotidiani (Rosa 2010) si associa all'addensamento degli episodi di azione e, dal punto di vista soggettivo, alla percezione della scarsità del tempo (Paolucci 1986), legata alla segmentazione temporale delle attività, ossia alla riduzione della durata di esecuzione delle singole attività e della loro frequente ripetizione (Colleoni 2004). Inoltre, assistiamo alla relativa desincronizzazione dei tempi sociali come dimostra, ad esempio, l'affermazione della problematica della città continua, 24 ore su 24 (Gwiazdzinski 2003).

La conseguente frammentazione e segmentazione degli spazi e dei tempi della vita quotidiana ha avuto l'effetto di incrementare la domanda di mobilità necessaria a connettere i

vari ambiti di vita. La centralità della mobilità quotidiana, inoltre, è stata confermata anche dall'analisi della mobilità virtuale, che induce un aumento dei bisogni di mobilità fisica delle persone, a causa della compulsione alla prossimità (Boden & Molotch 1994) che persiste nonostante siano possibili forme di accesso deterritorializzate (es. comunicazione e acquisti attraverso internet). Nella città contemporanea, quindi, la capacità a spostarsi nello spazio-tempo urbano diventa necessaria per lo svolgimento degli obblighi sociali (Urry 2002), l'accesso alle opportunità (Schönfelder & Axhausen 2003) e per il mantenimento, sviluppo e attivazione delle reti sociali in cui gli individui sono inseriti (Larsen *et al.* 2006), anche nel contesto attuale in cui a causa degli effetti della crisi economico-finanziaria si assiste alla contrazione della domanda di mobilità (EPRS 2014; ISFORT 2014).

Vista l'impraticabilità, oltre una certa distanza, dello spostamento a piedi o in bicicletta e l'inadeguatezza del sistema di trasporto pubblico nel soddisfare una domanda di mobilità asistemica, segmentata e diffusa sul territorio, si è visto che il soddisfacimento dei propri bisogni di accesso è, nella città contemporanea, dipendente dall'automobile (Dupuy 1999): un fatto che spinge a interrogarsi sulla sostenibilità ambientale e sociale dell'attuale modello di sviluppo urbano, in cui le possibilità di accesso alle opportunità sono strettamente legate a una mobilità che, da un lato, ha effetti negativi in termini di preservazione dell'ambiente e delle sue risorse e, dall'altro, si basa sulla disponibilità di una risorsa (l'auto) che è distribuita in modo diseguale nella popolazione, in particolare in quella a basso reddito a causa delle spese per acquistare, noleggiare, mantenere, mettere in regola il veicolo.

Le trasformazioni socio-territoriali analizzate nel primo capitolo hanno evidenziato i primi legami che il tema della mobilità/accessibilità intrattiene con la questione dell'esclusione sociale, ovvero del problema dell'accesso a risorse e possibilità, non solo materiali (come nel caso della povertà), che permettono di esercitare una piena cittadinanza sociale (Madanipour *et al.* 1998). In altri termini, in società in cui le trasformazioni socio-occupazionali post-fordiste (Castel 1995), le trasformazioni socio-demografiche, in particolare la seconda transizione demografica (Lesthaeghe 1991) e le trasformazioni dei sistemi di welfare (Kazepov & Mingione 1994), hanno già l'effetto di diffondere processi di precarizzazione sociale, causati dalla minor protezione garantita dai principali sistemi di inclusione e di distribuzione delle risorse, la mobilità e l'(in)accessibilità alle opportunità possono rappresentare dei nuovi fattori di vulnerabilità e legarsi all'esclusione sociale.

L'individuazione di un legame tra mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale ci ha condotto, nel secondo capitolo, a delimitare il campo d'indagine focalizzandoci maggiormente sul tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'(in)accessibilità. Per

poter studiare questa relazione nel successivo lavoro empirico, si è fatto riferimento a vari filoni di ricerca di diverse discipline territoriali (dagli studi sui trasporti e la mobilità a quelli sul tempo e le attività, passando dalle ricerche sull'accessibilità, in particolare pedonale) e si è individuato nell'accessibilità (Farrington 2007) il concetto che permettesse di far dialogare i vari contributi.

Nel quadro analitico costruito, l'(in)accessibilità rappresenta una dimensione spaziale e temporale dell'inclusione/esclusione sociale ed è formata da varie componenti (spaziale, temporale, economica, delle informazioni, del contesto, fisica/pratica), interrelate tra loro, che vanno a influenzare l'accessibilità sociale effettiva. Su queste componenti dell'accessibilità si possono installare vincoli e difficoltà che vanno a intaccare la capacità degli individui di raggiungere rilevanti attività e opportunità (lavoro, servizi, relazioni sociali, ecc.), in tempi appropriati e facendo uso di un sistema di trasporto integrato e senza essere limitati da vincoli di natura fisica, finanziaria, sociale, temporale o di altra natura. Inoltre, si è evidenziato che per comprendere le dinamiche di (in)accessibilità bisogna tenere conto, allo stesso tempo, di una serie di vincoli e opportunità d'accesso che derivano dalla relazione tra caratteristiche socio-territoriali (uso del suolo, sistema di trasporto, organizzazione temporale dei servizi, politiche) e proprietà individuali (localizzazione residenziale, bisogni di compresenza, potenziale di mobilità e competenze disponibili, abitudini e appropriazione cognitiva).

Dopo aver definito questo quadro analitico, si è deciso di svolgere un'indagine empirica in due città metropolitane europee con l'obiettivo di rilevare il livello di accessibilità a dei servizi afferenti ad ambiti rilevanti per l'inclusione sociale (in particolare i trasporti, la salute, l'educazione, il commercio e il tempo libero) e di studiare la relazione tra accessibilità e processi di esclusione sociale nel caso di una popolazione, quella delle persone in situazione di precarietà perché disoccupate o perché si caratterizzano per un inserimento instabile nel mercato del lavoro. La scelta di questo profilo è dovuta alla possibilità di comprendere le difficoltà di accesso di soggetti la cui vita sociale può essere caratterizzata da basso reddito, assenza di un mezzo di trasporto privato, plurimi lavori part-time ed esigenze lavorative che impongono continui spostamenti e orari flessibili, ma soprattutto lo studio dei precari permette di concentrarsi sugli effetti che la mobilità e l'accessibilità hanno sulle possibilità di partecipazione a una sfera fondamentale come quella del lavoro e, viceversa, sull'influenza che la precarietà ha sui modi di spostarsi e sull'accesso alle opportunità dei precari.

Inoltre, l'analisi dell'(in)accessibilità al lavoro ha offerto la possibilità di contribuire a un dibattito che contrappone, da un lato, i sostenitori della mobilità come pilastro

dell'integrazione sociale, che individuano nell'incapacità dei precari a sapersi spostare nello spazio-tempo metropolitano la causa principale della loro vulnerabilità e, dall'altro, coloro che evidenziano le criticità di un'ipotesi che sembra rappresentare un'ingiunzione alla mobilità, in quanto considera la mobilità come un valore, in particolar modo legato al discorso neoliberale sulla flessibilità, e che manifesta un più generale passaggio dalle politiche di welfare a quelle di workfare, in cui una dimensione fondamentale del reinserimento professionale è svolta dall'attivazione dei soggetti e dall'acquisizione delle competenze necessarie a competere nel mercato del lavoro.

6.2 I principali risultati della ricerca

Per riuscire a rispondere agli interrogativi di ricerca definiti nel terzo capitolo, nella fase empirica l'obiettivo è stato quello di raccogliere informazioni sui principali fattori che, in base al quadro teorico costruito, giocano un ruolo significativo nell'influenzare l'accessibilità. I dati raccolti, che fanno riferimento, da un lato, alle caratteristiche socio-territoriali e, dall'altro, alle proprietà individuali, hanno permesso di poter comprendere i vincoli e le opportunità che derivano dalla relazione tra questi due poli, in ciascuna delle componenti dell'accessibilità individuate. L'analisi dei dati, effettuata con tecniche sia quantitative che qualitative, ha portato a una serie di risultati che saranno sistematizzati in questo paragrafo.

6.2.1 Un'accessibilità spaziale differenziale alle opportunità

Un interrogativo centrale della ricerca concerne il grado di accessibilità assicurata nelle due città metropolitane europee ad ambiti rilevanti per l'inclusione sociale. Nella ricerca è stato possibile rilevare in maniera sistematica una componente, quella spaziale e potenziale, dell'accessibilità a una serie di opportunità, che hanno indicato in modo indiretto anche l'accessibilità a degli ambiti importanti in una prospettiva di inclusione/esclusione sociale. L'analisi delle mappe presentate nel quarto capitolo e in appendice ha permesso quindi di effettuare una diagnosi dell'accessibilità spaziale potenziale ad una scala metropolitana, che ha condotto a due principali risultati che dipendono dal punto di vista dal quale si osserva il problema.

In primo luogo, alla scala delle città metropolitane e considerando la totalità dei servizi mappati nei due casi di studio, la ricerca ha evidenziato che Milano e Lione condividono molti aspetti in tema di ripartizione territoriale dell'offerta di opportunità. Questa è distribuita iniquamente sul territorio e concentrata nei Comuni centrali, che si caratterizzano per un più ampio ventaglio di opportunità tra cui poter scegliere a una distanza percorribile a piedi, mentre nei Comuni periferici, escluse alcune municipalità in particolare della prima cerchia che intrattengono una più stretta relazione funzionale, geografica e infrastrutturale con i nuclei centrali, l'offerta diminuisce progressivamente e l'impedenza dello spostamento è superiore. Entrambe le città metropolitane, quindi, hanno una struttura monocentrica, in cui l'offerta di opportunità si diffonde dai centri storici e geografici, seguendo i principali corridoi di mobilità, ma in cui sono presenti anche delle concentrazioni di servizi nelle zone dell'hinterland. Incrociando la distribuzione spaziale delle opportunità con quella degli abitanti, però, è emerso che entrambe le città si caratterizzano per offrire un livello adeguato (indice GIS medio-alto) di opportunità alla maggior parte della popolazione, anche se circa un quinto risiede in aree con una più bassa disponibilità e potrebbe quindi essere maggiormente dipendente dall'automobile per soddisfare i propri bisogni di accesso. Inoltre, è stato possibile individuare in entrambi i casi di studio delle aree in cui il tema dell'(in)accessibilità assume particolare rilevanza per la bassa presenza di servizi e opportunità e l'alto numero di abitanti. Altrimenti, l'unica significativa differenza tra le due città si ritrova nella maggior presenza della popolazione straniera in aree a più bassa offerta di opportunità a Lione rispetto a Milano. In sintesi, però, ad una scala metropolitana di analisi, ciò che si evidenzia è la maggior importanza della differenziazione interna dell'offerta di opportunità, più che le diversità tra i due casi di studio, i cui punti in comune invece confermano il carattere monocentrico delle città europee, nonostante i fenomeni di metropolizzazione e di diffusione urbana.

In secondo luogo, un interessante risultato emerge considerando la ripartizione sul territorio di ciascun gruppo di servizi, che è rappresentata nella sezione cartografica in appendice. L'offerta di opportunità afferenti a ciascun ambito, infatti, assume una specifica distribuzione spaziale pur inserendosi nei trend generali evidenziati più sopra. Così le opportunità culturali sono localizzate quasi esclusivamente nelle aree centrali dei Comuni centrali, mentre le opportunità della salute si distribuiscono più equamente sul territorio. Vi sono anche opportunità, come gli impianti sportivi di Milano, che si concentrano maggiormente nella prima periferia del Comune centrale, discostandosi così dall'andamento generale dell'offerta di opportunità. Al di là delle peculiarità dei due casi di studio, ciò che è

interessante notare è che l'analisi della distribuzione sul territorio dell'offerta del singolo servizio o gruppo di opportunità può condurre a una miglior pianificazione dei servizi, se incrociata con le caratteristiche della popolazione residente. In altri termini, la considerazione di ciascun ambito può evidenziare delle diversità che si celano all'interno dell'offerta totale di servizi e può suggerire differenti interventi nei casi in cui, ad esempio, una bassa offerta di scuole si presenta in aree con un'alta presenza di bambini o dove la popolazione è per lo più adulta.

6.2.2 Automuniti e flessibili: lavoro, dipendenza dall'automobile e tempi quotidiani

La possibilità di avere un lavoro costituisce un aspetto cruciale nel garantire l'inclusione sociale degli individui (Jahoda 1981; Castel 1995) e lo studio delle difficoltà di mobilità e di accesso legate al lavoro ha rappresentato un fulcro della nostra analisi. L'aver considerato sia i disoccupati che i lavoratori precari ha permesso di giungere a dei risultati che non si limitassero alle barriere d'ingresso nel mercato del lavoro legate alla mobilità e all'accessibilità, ma che includessero anche le difficoltà di mobilità e di accesso causate dal difetto di partecipazione al mercato del lavoro.

Innanzitutto, è emersa la dipendenza dall'automobile del lavoro, ovvero avere a disposizione il mezzo motorizzato e la patente consente un inserimento più facile in specifici settori ed occupazioni delle economie metropolitane. In altri termini, disporre della risorsa automobile e della certificazione della capacità a usarla, è una condizione necessaria all'occupabilità (Hillage & Pollard 1998; McQuaid & Lindsay 2005), come dimostra il caso di alcuni disoccupati che devono rifiutare concrete offerte di lavoro. Per alcuni posti di lavoro o per i precari che svolgono più di un'attività, avere a disposizione l'automobile è l'unica soluzione per poter adattarsi all'alta flessibilità oraria e geografica che il tipo di lavoro impone. Nonostante i precari possano riuscire a farsi carico dell'alta domanda di mobilità legata al lavoro, ciò che va sottolineato è l'imposizione di un costo aggiuntivo su dei nuclei già precari dovuta alla mancanza di altre opzioni di trasporto e alla necessità di ottenere un livello di accessibilità che solo l'auto può garantire. In altri termini, un risultato della ricerca è la conferma del fenomeno della *forced car ownership* (Currie 2011), che si lega nel nostro caso alla dipendenza dall'auto che contraddistingue alcune occupazioni, indipendentemente dalla localizzazione residenziale degli individui e del posto di lavoro, visto che sono emersi anche vincoli di natura temporale.

Un secondo risultato riguarda gli effetti che particolari tipi di lavoro hanno sulla gestione dei tempi quotidiani. Infatti, gli individui che svolgono professioni nel settore della cura e dell'assistenza, che devono continuamente formarsi per essere occupati e competere nel mercato del lavoro, si caratterizzano per una fluidificazione dei confini tra le attività svolte nella giornata, in particolare attraverso l'espansione dei tempi di lavoro al di fuori delle ore retribuite e una caratterizzazione lavorativa delle attività del tempo libero e di quelle sociali. Come già evidenziato questo dato supporta la tesi della trappola della passione emersa negli studi su i lavoratori altamente qualificati (Murgia & Poggio 2012), per i quali l'elevato investimento in termini cognitivi ed emotivi nel lavoro comporta la rinuncia ad altri tempi e attività.

6.2.3 Mobilità precarie

Uno degli obiettivi della ricerca è quello di contribuire al dibattito nato all'interno dei *mobilities studies* sul ruolo che la bassa mobilità dei precari gioca nei processi di esclusione sociale, in cui al momento sono presenti evidenze contraddittorie che, da un parte, sostengono il ruolo attivo giocato dalla mobilità e, in particolare, dalle capacità di mobilità (Le Breton 2005), e, dall'altro, sottolineano come queste popolazioni possano trovare importanti risorse nella prossimità, rendendo quindi lo spostamento non sempre necessario (Fol 2010).

Dai risultati della ricerca entrambe queste posizioni potrebbero essere confermate, poiché il legame tra mobilità e processi di esclusione è, come visto, ambivalente, essendo il ruolo svolto dalla mobilità comprensibile solo facendo riferimento ad altri fattori, che devono essere considerati insieme per capire i possibili effetti della mobilità. Dalla nostra ricerca sono emersi tre principali effetti della mobilità sulla vulnerabilità sociale. In primo luogo, un *effetto nullo o lieve* (tipico del gruppo che abbiamo definito dei protetti dai rischi legati all'(in)accessibilità), in cui le difficoltà di accesso legate ai vincoli di mobilità non producono effetti significativi perché riequilibrate da altri fattori, come la localizzazione residenziale in aree con un'offerta di opportunità sufficiente a soddisfare i propri bisogni, degli obblighi sociali di compresenza maggiormente locali, la disponibilità di risorse, anche relazionali, che seppure precarie riescono a garantire accessibilità. In secondo luogo, la mobilità è emersa come *concausa secondaria* all'interno di un ciclo auto-rinforzante della vulnerabilità. È questo il caso dei mobili della precarietà, come visto, in cui la mobilità rappresenta effettivamente un ambito che pone vincoli di vario tipo all'azione degli individui, legati sia alla mancanza di risorse e di competenze d'accesso, ma le difficoltà a spostarsi, soprattutto in

contesti relazionali altri rispetto a quelli familiari e dell'assistenza, sono più dovute a una generale diminuzione dell'autonomia individuale che è legata alla lunga disoccupazione e alla fragilità relazionale, un fatto che conferma il nesso tra disoccupazione ed esclusione sociale evidenziato da altre ricerche (Ambrosini 2006; Ambrosini *et al.* 2014). Un ciclo auto-rinforzante della vulnerabilità, dove la mobilità gioca un ruolo pur non rappresentando la frattura originaria, è stata individuata in alcune persone del gruppo che abbiamo definito dei mobili a precaria accessibilità legata al lavoro, per le quali l'obbligata mobilità a piedi o in auto comporta degli effetti peggiorativi, rispettivamente, sulle condizioni di salute e finanziarie. Infine, è emerso un *effetto diretto* della mobilità sulle possibilità di inclusione degli individui in singoli ambiti sociali, in particolare in quello del lavoro. È questo il caso, come visto, dei soggetti non motorizzati costretti a rifiutare alcuni posti di lavoro altamente dipendenti dall'automobile, in cui l'assenza dell'automobile produce un'esclusione dal mercato del lavoro. Anche in questa eventualità, però, la causa non è solo l'incapacità a spostarsi con un determinato stile di mobilità, ma si ritrova all'intersezione tra vincoli e opportunità legati all'individuo e alle caratteristiche socio-territoriali.

Un altro contributo che la ricerca può apportare, riguarda più in particolare il tema delle competenze di mobilità e del loro ruolo nell'inaccessibilità e nei processi di esclusione sociale, che costituisce la questione centrale attorno alla quale si struttura il dibattito più sopra citato. Innanzitutto, le competenze non sono emerse come il principale ostacolo di mobilità che ha effetti sull'inclusione in specifici ambiti e sulla vulnerabilità degli individui. Infatti, nonostante il campione sia quantitativamente contenuto, sono pochi i precari incontrati che hanno evidenziato delle problematiche rispetto al tema delle capacità di mobilità, mentre la maggioranza degli intervistati ha le competenze necessarie ad attivare le risorse disponibili, anche relazionali, e quindi per arrivare a un'effettiva capacità di spostamento nello spazio-tempo urbano. Se si conferma l'importanza delle competenze di mobilità, quelle che sono emerse in pochi casi come fattori di inaccessibilità fanno principalmente riferimento alle attitudini e al sapere pratico (le cosiddette *skills*), in particolare legato all'automobile: ad esempio la patente di guida. Nel nostro campione, la minore rilevanza delle difficoltà di accesso legate alle competenze può essere spiegata dalla conoscenza che i precari intervistati hanno del territorio e del sistema di trasporto, che è dovuta al fatto di risiedere da un periodo medio-lungo nel quartiere o nel Comune dove si abita attualmente. Questo aspetto dimostra l'importanza della conoscenza, che dalla ricerca si è rivelata come una competenza che rende possibile sopperire alla carenza di altre capacità e superare i vincoli legati alla condizione di precarietà.

Le varie forme di adattamento a un contesto precario, che pone vincoli di diversa natura all'azione individuale che si sono identificate attraverso la ricerca, consentono di affermare che l'immagine, veicolata da alcune ricerche, dei precari come una popolazione immobile, relegata in uno spazio ristretto (il quartiere o la prossimità) dal quale è difficile fuoriuscire a causa di legami sociali vincolanti e inefficaci, è estremamente riduttiva perché non riesce a collocare al suo interno i casi dei soggetti mobili ma precari, degli "immobili" ma inclusi. In altri termini, l'eterogeneità di condizioni, le molteplici competenze e soprattutto, la capacità di adattamento a una situazione vincolata, che può anche precludere la possibilità di contare sul supporto della propria rete sociale, dimostrano la complessità della questione e invitano, più in generale, a una ridefinizione del rapporto fra mobilità ed inclusione/esclusione sociale.

6.2.4 Mobilità quotidiana, accessibilità ed esclusione sociale: una ridefinizione della problematica

Ciò che è emerso con forza sia nella parte teorica sia in quella empirica della tesi è la complessità della problematica dell'accesso alle opportunità sociali che, lontano dall'essere un tema legato solo ai trasporti, coinvolge altri aspetti, quali l'organizzazione spazio-temporale della città, le politiche urbane e sociali, le caratteristiche del contesto e quelle individuali, come si è visto. Questa complessità rende l'accessibilità, come già evidenziato da Gould (1969, p.64), «a slippery notion» molto difficile da definire e da rilevare empiricamente. Nella parte teorica abbiamo cercato di restituire questa complessità proponendo un quadro analitico che tenesse contemporaneamente conto dei principali fattori che influenzano l'accessibilità nelle sue varie componenti. Il tenere al centro dell'analisi il concetto di accessibilità e il fatto di indagare più le interconnessioni tra fattori, che gli effetti di una singola variabile, deriva dalla volontà di testare un approccio multidimensionale all'accessibilità che si è affermato nelle scienze sociali dagli inizi degli anni 2000 (Kenyon *et al.* 2002; Cass *et al.* 2005; Farrington & Farrington 2005; Farrington 2007; Lucas 2012; Fol & Gallez 2013).

Se già a un livello teorico è emerso il valore euristico di tale approccio, in grado di far dialogare i contributi provenienti da varie discipline e prospettive di analisi, la ricerca empirica ha confermato la validità di questo modello e la complessa relazione che lega mobilità, accessibilità e processi di vulnerabilizzazione sociale. Per comprendere il rapporto alla mobilità e i modi di accedere al lavoro e più in generale alla città, infatti, è stato necessario fare riferimento alle caratteristiche delle attività produttive, del mercato del lavoro,

della distribuzione spaziale dei servizi, delle politiche di supporto alla mobilità, delle risorse, competenze e abitudini degli individui, solo per fare alcuni esempi. Se non è stato possibile approfondire tutte le interconnessioni fra le dimensioni dell'accessibilità rilevate nella ricerca, il quadro che è comunque emerso evidenzia i vantaggi di un approccio multidimensionale all'accessibilità.

Innanzitutto, il riferimento all'accessibilità ha permesso di considerare congiuntamente mobilità e prossimità e di sottolineare come nella quasi totalità dei casi, nelle due città metropolitane europee analizzate, la prossimità è un luogo in cui poter trovare servizi e opportunità e, come visto, rappresenta anche una qualità che facilita l'attivazione del supporto della propria rete sociale. In generale, la considerazione delle opzioni di accesso legate sia alla mobilità che alla prossimità consente di comprendere quale sia l'effettivo potenziale di accesso a disposizione degli individui. Nella nostra ricerca, ad esempio, le città metropolitane di Milano e Lione sono emerse come contesti in cui viene garantita un'accessibilità adeguata a una serie di servizi di base, con l'effetto di diminuire la domanda di mobilità. Tuttavia, la mobilità riveste un ruolo cruciale nel garantire accessibilità, come dimostrano le difficoltà di accesso ai luoghi di lavoro, che sono state espresse a prescindere dal livello di opportunità offerto dal proprio quartiere.

In secondo luogo, l'approccio adottato nella ricerca ha evidenziato che, se le competenze di mobilità giocano un ruolo nei processi di esclusione dal lavoro, l'influenza preponderante è quella della dipendenza dall'automobile che caratterizza alcuni lavori, del non disporre del mezzo motorizzato (una risorsa non una competenza) oppure di doverne sostenere i costi perché la mobilità lavorativa non è protetta, del non poter contare su un sistema di trasporto pubblico adatto ai ritmi del lavoro nelle metropoli contemporanee. Inoltre, per comprendere la relazione tra mobilità e precarietà non è sufficiente studiare le competenze e le pratiche di mobilità, ma occorre fare riferimento, come si è visto, alla traiettoria dell'individuo, ai modi in cui le difficoltà di accesso possono associarsi ad altre vulnerabilità (e viceversa), alle rappresentazioni che le persone hanno del contesto, alle reti di protezione su cui possono contare i precari e ai costi percepiti legati all'attivazione delle reti.

Una tendenza che caratterizza gli studi sull'esclusione sociale legata alla mobilità è quella di riconoscere un ruolo primario ai fattori legati allo spostamento. L'analisi delle attività produttive e del mercato del lavoro effettuata nel quarto capitolo ha restituito un quadro molto sfavorevole per quanto riguarda l'inclusione nel mercato del lavoro, soprattutto con l'inizio della crisi finanziaria nel 2008, che ha comportato aumento della disoccupazione, fallimenti di imprese e crisi di territori, precarietà dell'inserimento lavorativo (a termine) in

settori centrali nelle economie metropolitane, come quello dei servizi alle imprese, della conoscenza e della cultura. Le interviste hanno confermato che, al di là dei problemi di accesso, l'inserimento precario nella sfera lavorativa e i processi di vulnerabilizzazione che ne derivano, riguardano principalmente la difficoltà a trovare un impiego pur cercandolo attivamente e la condizione di disoccupazione dipende, spesso, dall'aver perso il posto di lavoro per il fallimento dell'impresa in cui si lavorava e dalle difficoltà a trovare un nuovo impiego a causa delle caratteristiche strutturali del mercato del lavoro, che penalizzano determinate professioni, i più giovani, le donne, le persone con più di 44 anni.

È questo lo sfondo in cui si inserisce la nostra analisi della mobilità e dell'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà, uno sfondo che torna in primo piano, nel momento di interpretare le principali cause dei processi di vulnerabilizzazione sociale. Dai risultati della ricerca, infatti, emerge che con riferimento ai processi di vulnerabilizzazione sociale, in particolare di quelli legati all'inserimento lavorativo, la problematica della mobilità entra in gioco successivamente a quella delle dinamiche del mercato del lavoro e di fattori dell'occupabilità degli individui non legati alla capacità a spostarsi. In altri termini, l'attenzione alle interconnessioni tra fattori e componenti dell'accessibilità nello spazio-tempo deve essere accordata anche ai legami che la dimensione spaziale e temporale intrattiene con altri fattori. Se quindi l'analisi del ruolo della mobilità e dell'accessibilità apporta dei contributi allo studio dei processi di esclusione sociale in ambiente urbano, è vero anche il contrario, ovvero che gli studi sull'esclusione sociale possono illuminare quelli sulle ineguaglianze e l'esclusione sociale nel campo della mobilità e dell'accessibilità. Ad esempio, un risultato importante è quello di legare la minor mobilità e capacità a spostarsi, che si è evidenziata in alcuni casi, con gli effetti della disoccupazione di lunga durata, che sembra intaccare più di altri fattori l'attitudine a spostarsi. Inoltre, se la ricerca ha evidenziato i molteplici ruoli che la capacità a spostarsi nello spazio-tempo ha sulle possibilità di accesso ad ambiti importanti della vita sociale, in un'ottica di inclusione/esclusione sociale, resta da chiedersi che protezione contro i rischi di esclusione sociale può garantire agli individui l'accesso a un lavoro che, come si è visto sia nell'analisi di sfondo che in quella delle interviste, è altamente instabile e in alcuni casi non assicura un salario sufficiente a soddisfare i propri bisogni.

In sintesi, l'analisi della relazione tra mobilità quotidiana, accessibilità e precarietà che è stata proposta in questa ricerca, ha mostrato alcuni vantaggi di un approccio complessivo al tema dell'accesso alla città delle popolazioni precarie, che deve affermarsi nel campo delle politiche pubbliche, urbane e sociali, oltre che nel campo accademico. Come si è visto,

infatti, il tema dell'accesso alla città coinvolge vari ambiti d'intervento delle politiche, da quelle urbanistiche e di trasporto a quelle temporali, del lavoro e sociali. Come dimostrano le interconnessioni evidenziate nella ricerca, per comprendere e agire contro le diseguaglianze d'accesso alle opportunità urbane occorrono approcci e strumenti multidimensionali, che devono integrare le diverse dimensioni e componenti dell'accessibilità e non limitarsi a un settore di intervento, ad esempio puntando solo al miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico e all'aumento della mobilità quotidiana degli individui e delle loro capacità a spostarsi, fattori che comunque sono importanti.

6.2.5 Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale: l'importanza del contesto

Più che nell'analisi spaziale e nell'analisi dei questionari e delle interviste, la comparazione internazionale ha evidenziato soprattutto differenze rispetto alla presa in considerazione nelle agende politiche, urbane e nazionali, della mobilità e dell'accessibilità come ambiti che possono ostacolare la possibilità di essere inclusi, innanzitutto nel mercato del lavoro. In generale, si può affermare che nel contesto francese il tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità si sia affermato prima e con maggior forza rispetto all'Italia, dove a parte una politica volontaristica adottata da un singolo Comune, il tema è declinato quasi esclusivamente nell'ambito del trasporto pubblico e in riferimento al costo economico del servizio. Anche nel caso del *mobility management*, sono solo alcune categorie di lavoratori che sono toccate da questi incentivi per la mobilità sostenibile. A Lione, invece, è in vigore una legislazione nazionale che redistribuisce il costo della mobilità lavorativa non solo sul lavoratore, ma anche sull'imprenditore. Inoltre, nel caso dei precari, le politiche di supporto alla mobilità, pur non coinvolgendo tutta la popolazione dei precari, si fanno carico anche dei bisogni individuali di mobilità, non sempre soddisfabili con il trasporto pubblico, e della formazione degli individui alla mobilità.

Queste differenze si traducono per i precari in una maggior protezione dai rischi di esclusione sociale legati all'inaccessibilità del lavoro rispetto alla metropoli di Milano, garantita da vari attori pubblici, nazionali e locali, e dal Terzo settore. Ciò conferma che, nonostante si assista a una convergenza dei modelli di welfare dei due Paesi, la Francia mostri un maggiore interventismo rispetto all'Italia. In altri termini, si conferma la maggior importanza della politica nel contesto francese che è stata evidenziata nella letteratura sui regimi capitalistici a un livello più generale (Paci 2009). Per spiegare questa differenza occorre tenere presente che in Francia il tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità si è

affermato prima nel dibattito pubblico e nelle politiche, agli inizi degli anni '90 del secolo scorso e che il tema dell'esclusione e della coesione sociale assume una rilevanza significativa nel modello integrazionista repubblicano francese. Inoltre, la problematica dell'esclusione legata alla mobilità si è associata, in Francia, a quella del ruolo giocato dalla dimensione spaziale e temporale nell'esclusione: un altro tema centrale nell'agenda politica nazionale e locale rispetto all'Italia, almeno in termini di politiche implementate.

In altri termini, nell'analisi della relazione tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale occorre prestare attenzione al contesto sociale e politico in cui si studia questo rapporto. Infatti, un diverso riconoscimento nel dibattito pubblico nazionale o locale sul ruolo della mobilità e dell'accesso può associarsi a una diversa protezione sociale, ossia a differenti vincoli e opportunità che i precari hanno a disposizione per accedere alla città. È da sottolineare, però, che la maggior rilevanza accordata al tema della mobilità, in particolare a quello delle competenze di mobilità dei precari, può accompagnarsi alla messa in secondo piano di altri fattori e dimensioni comunque centrali: ad esempio, gli studi francesi che si sono occupati di queste politiche di mobilità (Fol 2009; Féré 2011), le associano ai più generali processi di individualizzazione delle politiche pubbliche, segno del passaggio da un sistema di welfare a uno di workfare, in cui l'importanza accordata alla mobilità può in molti casi rappresentare un'ingiunzione allo spostamento, ovvero slegata dagli effettivi bisogni di mobilità e dalle pratiche di accesso di queste popolazioni spesso basate sulla prossimità, come si è anche visto dai risultati della nostra ricerca.

6.3 Proseguire nell'analisi

La ricerca ha evidenziato i vantaggi di un approccio multidimensionale dell'accessibilità e, quindi, ci sembra che la prima pista da seguire nell'analisi dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'(in)accessibilità sia, come già evidenziato, quella di ridefinire la problematica facendo attenzione alle relazioni che la mobilità e l'accesso alla città dei precari ha con altri fattori, che possono anche fuoriuscire dalle componenti legate allo spostamento degli individui nello spazio-tempo. Un compito non certo facile, ma sul quale si segnalano importanti sperimentazioni come quella dell'*accessibility planning* nel Regno Unito (SEU 2003), che nonostante alcune criticità (Preston & Rajé 2007), punta a integrare almeno i fattori urbanistici con quelli dei trasporti.

Una seconda pista da seguire per meglio comprendere i processi di vulnerabilizzazione e le diseguaglianze nel campo della mobilità e dell'accesso alla città è sicuramente lo studio del carattere potenziale della mobilità, dell'accesso che, come visto, permette di comprendere i modi in cui gli individui si appropriano di questi potenziali per soddisfare i propri bisogni e, soprattutto, di sottolineare gli scarti tra questa potenzialità e i comportamenti o le pratiche degli individui, che possono mettere in mostra i vincoli che ostacolano la capacità effettiva di usufruire delle opzioni a disposizione. Questo è un tema che, naturalmente, si riallaccia ai lavori di A. Sen sulla giustizia sociale, in particolare l'approccio delle capabilities (Sen 1993).

Il tema dei dati aperti e del loro uso nella ricerca scientifica appare come un'altra pista che è interessante approfondire. Nella nostra ricerca questa fonte di informazioni ha permesso di georeferenziare, a una scala metropolitana, una pluralità di opportunità che ha consentito una valutazione dell'accessibilità spaziale più completa, ma comunque non esaustiva. Inoltre, non è da sottovalutare altri due elementi dei dati aperti, ovvero la loro certificazione da parte di amministrazioni pubbliche e gratuità, che contribuiscono a rendere quella degli open data una strada di ricerca promettente. È comunque da evidenziare che rimangono grandi ostacoli da superare per un più diffuso utilizzo di questo tipo di dati nella ricerca e che riguardano, ad esempio, la disomogeneità delle informazioni provenienti da differenti amministrazioni, che nel nostro caso ha impedito l'utilizzo di certi dati per esigenze di comparabilità, e l'aggiornamento delle banche dati. Come evidenziato nel terzo capitolo, però, la continua evoluzione di questo settore è un elemento che può portare al superamento di alcuni dei vincoli che impediscono od ostacolano l'utilizzo di queste ricche fonti di dati nella ricerca scientifica.

Un'ulteriore pista, che non è stato possibile approfondire nella ricerca, riguarda il rapporto tra sostenibilità ecologica e sociale delle politiche di mobilità. Come si è visto, la mobilità sostenibile è un paradigma che si è affermato nelle agende politiche urbane e alcune ricerche (Féré 2011) hanno già evidenziato la difficile conciliazione tra sostenibilità sociale e ecologica, visto che le misure di aiuto alla mobilità individuale dei precari individuate nel caso lionese, ad esempio, basandosi sull'auto-mobilità possono produrre degli effetti in termini di sostenibilità sociale, ma non ecologica, in quanto il soddisfacimento dei bisogni di auto-mobilità ha un forte impatto ambientale sia a un livello intra-generazionale, che inter-generazionale. Nel caso della metropoli di Milano, invece, sono emerse delle ambivalenze rispetto alle politiche della mobilità sostenibile, che meriterebbero ulteriori approfondimenti con ricerche ad hoc. Infatti, alcuni intervistati hanno espresso l'impossibilità di utilizzare

alcuni servizi della mobilità sostenibile. Da un lato, i metodi di pagamento previsti per il bike-sharing non sono accessibili a tutte le popolazioni urbane, occorrendo una carta di credito. Dall'altro lato, il servizio di car-sharing, così come quello di bike-sharing, è limitato al Comune di Milano, un fatto che tenendo conto dei prezzi delle abitazioni nelle aree centrali fa emergere l'insostenibilità sociale di questa misura, che però se ampliata all'intera città metropolitana di Milano diventerebbe insostenibile economicamente, come affermato dall'assessore alla mobilità del Comune di Milano durante un colloquio. In generale, vista la centralità assunta dal tema della mobilità sostenibile è interessante analizzare come le diverse componenti della sostenibilità si relazionano nelle politiche della mobilità sostenibile.

Bibliografia

- Aas, D., 1982. Designs for large scale time use studies of the 24 hour day. In Z. Staikov, a cura di. *It's About Time: Proceedings of the International Research Group on Time Budgets and Social Activities*. Sofia: Institute of Sociology at the Bulgarian Academy of Sciences, pp.17-53.
- Ben-Akiva, M., Lerman, S.R., 1979. Disaggregate travel and mobility choice models and measures of accessibility. In D. A. Hensher, P. R. Stopher, a cura di. *Behavioural travel modelling*. London: Croom Helm, pp.654–679.
- Agenzia per l'Italia Digitale (AgID), 2011. Dati aperti. Available at: <http://www.dati.gov.it> [Consultato febbraio 7, 2015].
- Albrechts, L., 2004. Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and Planning B*, 31, pp.743–758.
- Allemand, S., 2008. *Apprendre la mobilité : Les ateliers mobilité, une expérience originale*, Paris: Editions Le Cavalier Bleu.
- Ambrosini, M. a cura di., 2006. *Alla ricerca del lavoro perduto. Storie di adulti disoccupati nel contesto milanese*, Brescia: CGM.
- Ambrosini, M., Coletto, D. & Guglielmi, S., 2014. *Perdere e trovare il lavoro*, Bologna: il Mulino.
- Amin, A., 2008. *Post-Fordism: a reader*, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Andreotti, A., 2009. *Che cos' è il capitale sociale* Le Bussole, Roma: Carocci.
- Andreotti, A., 2006. Coping Strategies in a Wealthy City of Northern Italy. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(2), pp.328–345.
- Andreotti, A., 2006. Milan: Urban Poverty in a wealthy city. In S. Musterd, A. Murie e C. Kesteloot, a cura di. *Neighbourhoods of poverty; Urban social exclusion and integration in comparison*. Bristol: Palgrave MacMillan , pp.87–112.
- Andreotti, A., Mingione, E. e Polizzi, E., 2012. Local Welfare Systems: A Challenge for Social Cohesion. *Urban Studies*, 49(9), pp.1925–1940.
- Armano, E., Murgia, A., 2013. The precariousnesses of young knowledge workers: a subject-oriented approach. *Global Discourse*, 3(3-4), pp.486–501.

- Ascher, F., 1998. «La fin des quartiers?». In N. Haumont, a cura di. *L'Urbain dans tous ses états. Faire, vivre, dire la ville*. Paris: L'Harmattan, pp. 183–201.
- Atkinson, A.B., 2000. *La povertà in Europa*, Bologna: Il Mulino.
- Atkinson, R., Flint, J., 2001. Accessing hidden and hard-to-reach populations: Snowball research strategies. *Social research update*, 33(1), pp.1–4.
- Atkinson, R., Kintrea, K., 2001. Disentangling area effects: evidence from deprived and non-deprived neighbourhoods. *Urban studies*, 38(12), pp.2277–2298.
- Augé, M., 1992. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris: Seuil.
- Authier, J.-Y. et al. a cura di, 2001. *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris: Anthropos.
- Authier, J.-Y., 2007. La question des «effets de quartier» en France. Variations contextuelles et processus de socialisation. In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué e F. Guérin-Pace, a cura di. *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Recherches. Paris: La Découverte, pp. 206–216.
- Authier, J.-Y. et al., 2010. *Sociologie de Lyon*, Paris: La Découverte.
- Axhausen, K.W., 2005. Social networks and travel: Some hypotheses. *Social Dimensions of Sustainable Transport: Transatlantic Perspectives*, pp.90–108.
- Axhausen, K.W., 1995. *Travel diaries: an annotated catalogue* 2nd ed., Innsbruck: Institut für StraBenbau and Verkehrsplanung, Leopold-Franzens-Universität.
- Azmi, D.I., Karim, H.A. e Ahmad, P., 2013. Comparative Study of Neighbourhood Walkability to Community Facilities between Two Precincts in Putrajaya. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 105, pp.513–524.
- Bacqué, M.-H., Fol, S., 2007. Effets de quartier: enjeux scientifiques et politiques de l'importation d'une controverse. In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué, & F. Guérin-Pace, a cura di. *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Recherches. Paris: La Découverte, pp.181–193.
- Bacqué, M.H., Fol, S., 2007. L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction. *Revue suisse de sociologie*, 33(1), pp.89–104.
- Baldi, G., Pini, G., 2006. *Pedestrian Level of Service. Un modèle d'évaluation pour l'espace piéton, un outil de planification pour l'aménagement urbain*. Lausanne: UNIL.
- Barel, Y., 1990. Le grand intégrateur. *Connexions*, 56(2), pp.85–100.
- Barton, H., Grant, M. e Guise, R., 2003. *Shaping Neighbourhoods: A Guide for Health, Sustainability and Vitality*, New York: Spoon Press.
- Bauder, H., 2012. The International Mobility of Academics: A Labour Market Perspective. *International Migration*, 53(1), pp.83–96.
- Benassi, D., a cura di., 2005. *La povertà come condizione e come percezione. Una survey a Milano*, Milano: Franco Angeli.
- Benassi, D., Alberio, M., 2013. Povertà urbana. In S. Vicari, a cura di. *Questioni urbane. Caratteri e problemi della città contemporanea*. Bologna: Il Mulino, pp.169-200.

- Bergamaschi, M., 1999. *Ambiente urbano e circuito della sopravvivenza*, Milano: Franco Angeli.
- Blackden, M., Wodon, Q., 2006. Gender, time use, and poverty: introduction. In M. Blackden e Q. Wodon, a cura di. *Gender, Time Use, and Poverty in sub-Saharan Africa*. pp.1–10.
- Boden, D., Molotch, H., 1994. The compulsion of proximity. In R. Friedlen e D. Boden, a cura di. *Nowhere: Space, Time and Modernity*. Berkeley: University of California Press, pp.101–105.
- Boffi, M., 2012. Metodo e misurazione dell'accessibilità urbana. In M. Castrignanò, M. Colleoni, e C. Pronello, a cura di. *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: FrancoAngeli.
- Boffi, M., 2004. *Scienza dell'informazione geografica. Introduzione ai GIS*, Bologna: Zanichelli.
- Boffi, M., Palvarini, P., 2011. Flussi di mobilità e definizione delle aree metropolitane. *Sociologia urbana e rurale*, 33(94), pp.62–85.
- Boffi, M., Tornaghi, C., 2007. *Atlante sociale di Milano. Il contributo sociologico alla Costruzione del Piano dei Servizi del Comune di Milano*, Milano: Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale - Università di Milano-Bicocca.
- Boltanski, L., Chiapello, È., 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris: Gallimard.
- Bolt, G., Burgers, J. e Kempen, R. van, 1998. On the social significance of spatial location; Spatial segregation and social inclusion. *Netherlands journal of housing and the built environment*, 13(1), pp.83–95.
- Bonnet, M., Desjeux, D. a cura di., 2000. *Les territoires de la mobilité*, Paris: Presses universitaires de France.
- Bonvalet, C., 1993. Proches et parents. *Population*, 48(1), pp.83–110.
- Borja, S., Courty, G. e Ramadier, T., 2012. La mobilità serait un capital : doutes et interrogations. *Forum Vies Mobiles | Préparer la transition mobile*. Available at: <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488> [Consultato aprile 3, 2013].
- Borlini, B., Memo, F., 2008. *Il quartiere nella città contemporanea*, Milano: Mondadori.
- Borlini, B., Memo, F., 2009. Ripensare l'accessibilità. *Cittalia, Fondazione Anci Ricerche*.
- Bourdieu, P., 2010. *Sul concetto di campo in sociologia*, Roma: Armando Editore.
- Bourdieu, P., 1999. *Il dominio maschile*, Milano: Feltrinelli.
- Bourdieu, P., 1986. The Forms of Capital. In J. G. Richardson, a cura di. *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*. Westport, CT: Greenwood Press, pp. 242–258.
- Boyce, C., 2010. Walkability, Social Inclusion and Social Isolation and Street Redesign. *Built Environment*, 36(4), pp.461–473.
- Brackertz, N., 2007. Who is hard to reach and why? ISR working paper, Kawthorn: Swinburne Institute for Social Research.
- Bruce, S., Yearley, S., a cura di, 2006. *The Sage dictionary of sociology*, London: Sage.

- Brundtland, G.H., 1987. *Report of the World Commission on environment and development: «our common future»*, United Nations.
- Burchardt, T., 2008. *Time and income poverty*, Centre for Analysis of Social Exclusion, London: London School of Economics.
- Burchardt, T., Le Grand, J. e Piachaud, D., 1999. Social Exclusion in Britain 1991—1995. *Social Policy and Administration*, 33(3), pp.227–244.
- Burns, L.D., 1979. *Transportation, temporal, and spatial components of accessibility*, Lexington: Lexington Books.
- BWED, 2015. Cope. *British & World English Dictionary*. Available at: <http://www.oxforddictionaries.com/fr/definition/anglais/cope>.
- Byrne, D., 2005. *Social Exclusion* 2nd ed., Berkshire: McGraw-Hill International.
- Camagni, R., 1993. *Principi di economia urbana e territoriale*, Roma: La Nuova Italia Scientifica.
- Cameron, A., 2006. Geographies of welfare and exclusion: social inclusion and exception. *Progress in Human Geography*, 30(3), pp.396–404.
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J., 2005. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological review*, 53(3), pp.539–555.
- Castells, M., 1998. *End of Millenium*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M., 1997. *The Power of Identity*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M., 1996. *The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell.
- Castel, R., 1996. Le insidie dell'esclusione. *Assistenza sociale*, 2, pp.37–51.
- Castel, R., 1995. *Les métamorphoses de la question sociale: une chronique du salariat*, Librairie Fayard.
- Castrignano, M., 2004. *La città degli individui. Tra crisi ed evoluzione del legame sociale*, Milano: FrancoAngeli.
- Castrignanò, M., 2008. Sostenibilità, densità e sviluppo urbano. *Sociologia urbana e rurale*, 85, pp.93–103.
- Castrignanò, M., Colleoni, M. e Pronello, M. a cura di, 2012. *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*, Milano: FrancoAngeli.
- CCM, 2014. *Milano produttiva 2014. 24° Rapporto della Camera di Commercio di Milano*, Milano: Camera di Commercio di Milano.
- Cervero, R., 1998. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*, Washington: Island Press.
- Chiesi, A.M., 1989. *Sincronismi sociali: l'organizzazione temporale della società come problema sistemico e negoziale*, Bologna: Il Mulino.
- Christaller, W., 1933. *Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

- Church, A., Frost, M. e Sullivan, K., 2000. Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), pp.195–205.
- Colleoni, M., 2004. *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*, Roma: Carocci.
- Colleoni, M. a cura di., 2008. *La ricerca sociale sulla mobilità urbana. Metodo e risultati di indagine*, Milano: Cortina.
- Colleoni, M., 2012. Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento. In M. Castrignano, M. Colleoni e C. Pronello, a cura di. *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.
- Colleoni, M., 2011. Mobilità e società urbane contemporanee. *Sociologia urbana e rurale*, 33(94), pp.16–29.
- Colleoni, M., 2013. Mobilità urbana. In S. Vicari, a cura di. *Questioni urbane. Caratteri e problemi della città contemporanea*. Bologna: Il Mulino, pp. 227–256.
- Colleoni, M., 2009. Mobilità urbana, accessibilità e equità sociale. Uno studio comparato in quattro aree metropolitane europee. In M. Bergamaschi, M. Colleoni e F. Martinelli, a cura di. *La città: bisogni, desideri, diritti. Dimensioni spazio-temporali dell'esclusione urbana*. Milano: Franco Angeli.
- Colleoni, M., 2011. Urban Mobility, Accessibility and Social Equity. A Comparative Study in Four European Metropolitan Areas. In G. Pellegrino, a cura di. *The Politics of Proximity: Mobility and Immobility in Practice*. London: Ashgate, pp.121-132.
- Colleoni, M., Caiello, S., 2013. Il peri-urbano e i suoi caratteri socio-territoriali. Una proposta analitica e empirica in Lombardia. *Sociologia urbana e rurale*, 102, pp.97-115.
- Corbusier, L., 1957. *La charte d'Athènes*, Paris: Éditions de Minuit.
- Courgeau, D., 1988. *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale: migrations internes, mobilité temporaire, navettes*, Paris: Ined.
- Coutard, O., Dupuy, G. e Fol, S., 2002. La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile? *Espaces et sociétés*, 108(109), pp.155–76.
- Crow, G., 1989. The Use of the Concept of 'Strategy' in Recent Sociological Literature. *Sociology*, 23(1), pp.1–24.
- Currie, G. et al., 2009. Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—Preliminary results. *Transport Policy*, 16(3), pp.97–105.
- Currie, G., 2011. *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research*, Bingley, UK: Emerald Group Publishing.
- Currie, G., Delbosc, A., 2010. Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), pp.953–966.
- Currie, G., Senbergs, Z., 2007. Exploring forced car ownership in metropolitan Melbourne. In *30th Australasian transport research forum*, pp. 25–27.
- Daconto, L., 2012. Le potenzialità dell'urbano in Henri Lefebvre. In G. Solano, F. Sozzi, a cura di. *I maestri delle scienze sociali*. Villasanta: Limina Mentis.

- Dalvi, M.Q., Martin, K.M., 1976. The measurement of accessibility: Some preliminary results. *Transportation*, 5(1), pp.17–42.
- Damon, J., 2009. *L'exclusion*, Paris: Presses universitaires de France.
- Delaunay, D., Fournier, J.-M. e Contreras, Y., 2011. Peut-on mesurer le capital de mobilité pour évaluer ses différenciations sociodémographique et intra-urbaine? Le cas des habitants de la zone métropolitaine de Santiago du Chili. In *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF*, Grenoble : France.
- Della Porta, A., Gitto, A., 2014. *La riforma del trasporto pubblico locale in Italia nella prospettiva aziendale. Il difficile compromesso tra economicità aziendale ed efficacia sociale*, Milano: FrancoAngeli.
- Derudder et al., 2003. Hierarchical Tendencies and Regional Patterns in the World City Network: A Global Urban Analysis of 234 Cities. *Regional Studies*, 37(9), pp.875–886.
- Dijst, M., 2004. ICTs and accessibility: an action space perspective on the impact of new information and communication technologies. In M. Beuthe et al., a cura di. *Transport developments and innovations in an evolving world*. Berlin: Springer-Verlag, pp. 27–46.
- Dijst, M.J., Kwan, M.P., 2005. Accessibility and quality of life: time-geographic perspectives. In K.P. Donaghy, S. Poppelreuter e G. Rudinger, a cura di. *Social Dimensions of Sustainable Transport*, Aldershot: Ashgate, pp.109–126.
- Dijst, M.J., Schenkel, W. e Thomas, I., 2002. *Governing cities on the move: functional and management perspectives on transformations of European urban infrastructures*, Aldershot: Ashgate.
- Dobbs, L., 2005. Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport. *Transport Policy*, 12(3), pp.266–278.
- Doherty, P., Stott, A. e Kinder, K., 2004. Delivering services to hard to reach families in On Track areas: definition, consultation and needs assessment. *Development and Practice Report*, 15.
- Dubois-Taine, G., Chalas, Y., 1997. *La ville émergente: Résultats de recherches*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- Dugundji, E., Páez, A. e Arentze, T., 2011. Social networks, choices, mobility, and travel. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(6), pp.956–960.
- Dupuy, G., 1999. *La dépendance automobile: Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris: Anthropos.
- Dureau, F. et al., 2011. Mutations urbaines et inégalités d'accès aux ressources de la ville : quelques enseignements d'une collecte biographique sur les mobilités à Bogotá (Colombie). In *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF*, Grenoble : France.
- Duxbury, L.E., Higgins, C.A., 2001. *Work-life balance in the new millennium: where are we?: where do we need to go?*, Ottawa: Canadian Policy Research Network Ottawa.
- EEA, 2010. Urban Atlas. Available at: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas>.

- EEA, 2006. *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Luxembourg.
- EPRS, 2014. *Urban mobility. Shifting towards sustainable transport systems*, Bruxelles: European Union.
- Esping-Andersen, G., 1990. *The three worlds of welfare capitalism*, Harvard: Harvard University Press.
- ESRI, 1998. *ESRI Shapefile Technical Description. An ESRI White Paper*, New York: ESRI.
- Eurostat, 2014. *Eurostat regional yearbook 2014*, Luxembourg: Eurostat.
- Eurostat, 2011. *Urban Audit*. Luxembourg: Eurostat.
- Ewing, R., Cervero, R., 2001. Travel and the Built Environment: A Synthesis. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1780(-1), pp.87–114.
- Farrington, J., Farrington, C., 2005. Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, 13(1), pp.1–12.
- Farrington, J.H., 2007. The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), pp.319–330.
- Fassin, D., 1996. Exclusion, underclass, marginalidad: Figures contemporaines de la pauvreté urbaine en France, aux Etats-Unis et en Amérique latine. *Revue Française de Sociologie*, 37(1), p.37-75.
- Féré, C., 2011. *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*. Lyon: Université Lumière - Lyon II.
- Fisher, K., Robinson, J., 2011. Daily Life in 23 Countries. *Social Indicators Research*, 101(2), pp.295–304.
- Flamm, M., Kaufmann, V., 2006. Operationalising the concept of motility: a qualitative study. *Mobilities*, 1(2), pp.167–189.
- Fol, S., 2009. *La mobilité des pauvres: pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris: Belin.
- Fol, S., 2010. Mobilité et ancrage dans le quartiers pauvres: les ressources de la proximité. *Regards Sociologiques*, 40, pp.27–43.
- Fol, S., Dupuy, G. e Coutard, O., 2007. Transport Policy and the Car Divide in the UK, the US and France: Beyond the Environmental Debate. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), pp.802–818.
- Fol, S., Gallez, C., 2013. Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville. In *Actes. Colloque International Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*.
- Fol, S., Gallez, C., 2012. The role of social data in investment assessment: current practice and potential improvements. In *Volvo Research and Education Foundations (VREF) Workshop: Financing Urban Access*.

- Fontanes, M. et al., 2006. *Transport and social exclusion Phase 2. Evaluating the contribution of transport projects to welfare to work: an international study. French national report*, London: FIA Foundation for the Automobile and Society.
- Foucher, R., Petterson, N. e Naji, A., 2003. *Répertoire de définitions Notions de compétence individuelle et de compétence collective*, Montréal: Ecole des sciences de la gestion, Université du Québec.
- Frank, L.D. et al., 2010. The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study. *British Journal of Sports Medicine*, 44(13), pp.924–933.
- Frank, L., Engelke, P. e Schmid, T., 2003. *Health and Community Design: The Impact Of The Built Environment On Physical Activity*, Washington: Island Press.
- Frei, A., Axhausen, K.W. e Ohnmacht, T., 2009. Mobilities and social network geography: Size and spatial dispersion: The Zurich case study. In T. Ohnmacht, H. Maksim, e M. M. Bergman, a cura di. *Mobilities and inequality*. Farnham: Ashgate, pp. 99–120.
- Fritze, J., 2007. *You might as well just stay at home: Young mums and transport in Victoria*, Melbourne: Victorian Council of Social Services.
- Fujii, S., Kitamura, R., 2003. What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. *Transportation*, 30(1), pp.81–95.
- Fullin, G., 2002. Instabilità del lavoro e vulnerabilità: dimensioni, punti di equilibrio ed elementi di fragilità. *Rassegna Italiana di Sociologia*, 4, pp.553-586.
- Furness, Z., 2010. *One less car: Bicycling and the politics of automobility*, Philadelphia: Temple University Press.
- Gaffron, P., Hine, J.P. e Mitchell, F., 2001. *The Role of Transport in Social Exclusion in Urban Scotland - Literature Review*, Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.
- Gallez, C., Kaufmann, V., 2009. Aux racines de la mobilité en sciences sociales. In *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, pp. 41–55.
- Gallie, D., Paugam, S., 2000. *Employment Precarity, Unemployment, and Social Exclusion*, Oxford: Oxford University Press.
- Gallie, D., Paugam, S. e d'Ocupació, D.G., 2003. *Social precarity and social integration*, Report for the European Commission Based on Eurobarometer 56.1, Brussels: Office for official publications of the European communities.
- Gärling, T., Axhausen, K.W., 2003. Introduction: Habitual travel choice. *Transportation*, 30(1), pp.1–11.
- Garvill, J., Marell, A. e Nordlund, A., 2003. Effects of increased awareness on choice of travel mode. *Transportation*, 30(1), pp.63–79.
- Gehl, A., 2004. *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life - London 2004*, London: Gehl Architects.
- Gerhardt, U., 1979. Coping and social action: theoretical reconstruction of the life-event approach. *Sociology of Health & Illness*, 1(2), pp.195–225.

- Gershuny, J., 2011. *Time-use surveys and the measurement of national well-being*, Swansea, UK: Office for National Statistics.
- Geurs, K.T., Krizek, K.J. e Reggiani, A., 2012. *Accessibility Analysis and Transport Planning: Challenges for Europe and North America*, Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Giddens, A., 1994. *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna: Il Mulino.
- Glennerster, H. et al., 1999. *Poverty, Social Exclusion and Neighbourhood: Studying the area bases of social exclusion*, Centre for Analysis of Social Exclusion, London: London School of Economics.
- Goffman, E., 2010. *Asylums. Le istituzioni totali: i meccanismi dell'esclusione e della violenza*, Torino: Einaudi.
- Golledge, R.G., Stimson, R.J., 1997. *Spatial Behavior: A Geographical Perspective*, New York - London: The Guilford Press.
- Gould, P.R., 1969. *Spatial Diffusion*, Washington, DC: Association of American Geographers.
- Graham, S., Marvin, S., 2002. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London: Routledge.
- Granovetter, M.S., 1973. The strength of weak ties. *American journal of sociology*, 78, pp.1360–1380.
- Grieco, M., 1995. Time pressures and low-income families: the implications for 'social' transport policy in Europe. *Community Development Journal*, 30(4), pp.347–363.
- Guagliardo, M.F. et al., 2004. Physician accessibility: an urban case study of pediatric providers. *Health & Place*, 10(3), pp.273–283.
- Guagliardo, M.F., 2004. Spatial accessibility of primary care: concepts, methods and challenges. *International Journal of Health Geographics*, 3, pp.3.
- Guidez, J.M., Racineux, N., 1999. *Mobilité et exclusion. Eléments de synthèse à partir d'une petite bibliographie chronologique*, Lyon: CERTU | CETE de l'Ouest.
- Gwiazdzinski, L., 2014. Métropole durable : quand la nuit éclaire le jour. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Metropole-durable-quand-la-nuit.html> [Consultato marzo 23, 2015].
- Gwiazdzinski, L., 2007. *Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières*, Belfort: UTBM Editions.
- Gwiazdzinski, L., 2005. *La nuit, dernière frontière de la ville*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- Gwiazdzinski, L., 2003. *La ville 24 heures sur 24*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube-DATAR.
- Hägerstrand, T., 1970. What about people in regional science? *Papers in Regional Science*, 24(1), pp.6–21.
- Handy, S.L., 2002. *Accessibility vs Mobility. Enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US*. Institute of Transportation Studies, Berkeley: University of California.

- Handy, S.L., Niemeier, D.A., 1997. Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives. *Environment and Planning A*, 29(7), pp.1175 – 1194.
- Hansen, W.G., 1959. How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), pp.73–76.
- Harvey, A.S., 2003. Time-space diaries–Merging traditions. *Transport survey quality and innovation*, Pergamon/Elsevier, New York, pp.151–180.
- Harvey, A.S., Mukhopadhyay, A.K., 2007. When Twenty-Four Hours is not Enough: Time Poverty of Working Parents. *Social Indicators Research*, 82(1), pp.57–77.
- Harvey, D., 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Haumont, N., Lévy, J.-P. a cura di., 1998. *La ville éclatée: quartiers et peuplement*, Paris: L'Harmattan.
- Heran, F., 2001. La réduction de la dépendance automobile. *CLES. Cahiers lillois d'économie et de sociologie*, (37), pp.61–86.
- Hillage, J., Pollard, E., 1998. *Employability: developing a framework for policy analysis*, London: DFEE.
- Hine, J., Grieco, M., 2003. Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. *Transport Policy*, 10(4), pp.299–306.
- Hine, J., Mitchell, F., 2001. Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion. *Urban Studies*, 38(2), pp.319–332.
- Hine, J.P., Mitchell, F., 2001. *The Role of Transport in Social Exclusion in Urban Scotland*, Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.
- Hirsch, F., 1981. *I limiti sociali allo sviluppo*, Torino: Bompiani.
- Hochschild, A.R., 1997. *The time bind: When home becomes work and work becomes home*, New York: Henry Holt and Company.
- Horner, M.W., Downs, J., 2014. Integrating people and place: A density-based measure for assessing accessibility to opportunities. *Journal of Transport and Land Use*, 7(2), pp.23–40.
- Horton, F.E., Reynolds, D.R., 1971. Effects of Urban Spatial Structure on Individual Behavior. *Economic Geography*, 47(1), pp.36–48.
- Indovina, F., a cura di., 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano: Franco Angeli.
- Indovina, F. et al., 2002. *La città diffusa*, Venezia: DAEST.
- Ingersoll, R., 2004. *Sprawltown*, Roma: Meltemi.
- Ingram, D.R., 1971. The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies*, 5(2), pp.101–107.
- INSEE, 2010a. *Grand Lyon : la précarité reste concentrée à l'est de l'agglomération*, Lyon: INSEE Rhone-Alpes.

- INSEE, 2010b. Recensement de la population 2010 exploitations principale et complémentaire.
- INSEE, 1998. Inventaire Communal 1998.
- Iorio, G., 2001. *La povertà: analisi storico-sociologica dei processi di deprivazione*, Roma: Armando Editore.
- ISFORT, 2014. *Città metropolitane: Mobilità, crisi e cambio modale*, Roma: Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti.
- ISFORT, 2011. *La domanda di mobilità degli italiani. Rapporto congiunturale di fine anno*, Roma: ISFORT.
- ISTAT, 2013. Indagine sulle forze di lavoro.
- ISTAT, 2012. Dati ambientali nelle città - Mobilità urbana.
- ISTAT, 2011. 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni.
- Jahoda, M., 1981. Work, employment, and unemployment. Values, theories, and approaches in social research. *American Psychologist*, 36(2), pp.184–191.
- Jemelin, C. et al., 2007. Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes. *projet de recherche Predit*, 3.
- Jessop, B., 2005. The Regulation Approach on Economic and Social Development. *DEMOLOGOS WPI Discussion Papers*. Available at: <http://demologos.ncl.ac.uk> [Consultato aprile 30, 2013].
- Jouffe, Y., 2007. *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Julien, P., 2002. *Onze fonctions pour qualifier les grandes villes*, INSEE.
- Kain, J.F., 1968. Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization. *The Quarterly Journal of Economics*, 82(2), pp.175–197.
- Kaufmann, V., 2011. Un droit au changement et à la diversité - Métropolitiques. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Un-droit-au-changement-et-a-la.html> [Consultato luglio 20, 2014].
- Kaufmann, V., 2002. *Re-thinking mobility: contemporary sociology*, Farnham: Ashgate.
- Kaufmann, V., Maksim, H., 2012. « La Mobilité comme capital ? », Forum Vies Mobiles. Consulté le 9 Mars 2015, URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>.
- Kaufmann, V., Montulet, B., 2008. Between social and spatial mobilities: The issue of social fluidity. In W. Canzler, V. Kaufmann, & S. Kesselring, a cura di. *Tracing mobilities: Towards a cosmopolitan perspective*. Aldershot: Ashgate, pp. 37–55.
- Kaufmann, V., Bergman, M.M. e Joye, D., 2004. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), pp.745–756.
- Kazepov, Y., Mingione, E. a cura di., 1994. *La cittadinanza spezzata. Dibattito teorico e metodologico in esclusione sociale e povertà*, Messina: Armando Siciliano Editore.

- Kellerman, A., 2012. Potential mobilities. *Mobilities*, 7(1), pp.171–183.
- Kenyon, S., 2006. The ‘accessibility diary’: Discussing a new methodological approach to understand the impact of Internet use upon personal travel and activity participation. *Journal of Transport Geography*, 14(2), pp.123–134.
- Kenyon, S., Lyons, G. e Rafferty, J., 2002. Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), pp.207–219.
- Kenyon, S., Rafferty, J. e Lyons, G., 2003. Social Exclusion and Transport in the UK: A Role for Virtual Accessibility in the Alleviation of Mobility-Related Social Exclusion? *Journal of Social Policy*, 32(03), pp.317–338.
- King, L.J., Golledge, R.G., 1978. *Cities space and behaviour: the elements of urban geography*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Kish, L., 1991. Taxonomy of elusive populations. *Journal of Official Statistics*, 7(3), pp.339–347.
- Korsu, E., Wenglenski, S., 2010. Job Accessibility, Residential Segregation and Risk of Long-term Unemployment in the Paris Region. *Urban Studies*, 47(11), pp.2279–2324.
- Krizek, K., Horning, J. e El-Geneidy, A., 2012. Perceptions of accessibility to neighbourhood retail and other public services. In K. Geurs, K. Krizek, & A. Reggiani, a cura di. *Accessibility and Transport Planning: Challenges for Europe and North America*. London: Edward Elgar, pp. 96–117.
- Krizek, K.J., 2003. Operationalizing Neighborhood Accessibility for Land Use-Travel Behavior Research and Regional Modeling. *Journal of Planning Education and Research*, 22(3), pp.270–287.
- Kwan, M.-P., 2000. Interactive geovisualization of activity-travel patterns using three-dimensional geographical information systems: a methodological exploration with a large data set. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 8(1–6), pp.185–203.
- Kwan, M.P., 1999. Gender and individual access to urban opportunities: a study using space–time measures. *The Professional Geographer*, 51(2), pp.211–227.
- Lamont, D., Kenyon, S. e Lyons, G., 2013. Dyslexia and mobility-related social exclusion: the role of travel information provision. *Journal of Transport Geography*, 26, pp.147–157.
- Larsen, J., Axhausen, K.W. e Urry, J., 2006. Geographies of Social Networks: Meetings, Travel and Communications. *Mobilities*, 1(2), pp.261–283.
- Lau, J.C.Y., 2006. Accessibility and the coping behaviour of the non-employed people in Hong Kong. *Habitat International*, 30(4), pp.1047–1055.
- Le Breton, É., 2005. *Bouger pour s’ en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris: Armand Colin.
- Lee, P. & Murie, A., 1999. *Literature review of social exclusion*, Edinburgh: Central Research Unit.
- Lefebvre, H., 1978. *La produzione dello spazio*, Milano: Moizzi.
- Lefebvre, H., 1968. *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos.

- Legros, M., 2004. Against Poverty: A Common Measure. *International Review of Administrative Sciences*, 70(3), pp.439–453.
- Lenntorp, B., 1976. Paths in space-time environments: A time-geographic study of movement possibilities of individuals. *Lund Studies in Geography Series B Human Geography*, (44), pp.329-324.
- Lenoir, R., 1974. *Les exclus: un Français sur dix*, Paris: Edition du Seuil.
- Lesthaeghe, R., 1991. *The second demographic transition in Western countries: an interpretation*, IPD Working Paper, Brussels: Interuniversity Programme in Demography.
- Levitas, R., 1998. *The inclusive society? Social exclusion and New Labour*, Basingstoke: Macmillan Press.
- Lévy, J., 2011. La mobilité comme bien public - Métropolitiques. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public.html> [Consultato luglio 20, 2014].
- Lévy, J., 2003. Capital spatial. In J. Lévy, M. Lussault, a cura di. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin. Paris: Belin, pp. 124–126.
- Lévy, J.-P., Dureau, F., a cura di., 2002. *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris: L'Harmattan.
- Leyden, K.M., 2003. Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *American Journal of Public Health*, 93(9), pp.1546–1551.
- Lin, N., 1999. Building a network theory of social capital. *Connections*, 22(1), pp.28–51.
- Lipietz, A., 1978. *La dimension régionale du développement du tertiaire*, Paris: Centre d'études prospectives d'économie mathématique appliquées à la planification.
- Litman, T., 2003. Economic Value of Walkability. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1828, pp.3–11.
- Loo, B.P.Y., Lam, W.W.Y., 2012. Geographic accessibility around health care facilities for elderly residents in Hong Kong: a microscale walkability assessment. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 39(4), pp.629 – 646.
- Lo, R.H., 2009. Walkability: what is it? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2(2), pp.145–166.
- Lucas, K. et al., 2006. *Moving from welfare to work: the role of transport*, London: FIA Foundation for the Automobile and Society.
- Lucas, K., 2004. *Transport and Social Exclusion: A survey of the Group of Seven Nations*, London: FIA Foundation for the Automobile and Society.
- Lucas, K., 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20(0), pp.105–113.
- Lucas, K., Grosvenor, T. & Simpson, R., 2001. *Transport, the environment and social exclusion*, York: Joseph Rowntree Foundation.

- Mackett, R.L., Achuthan, K. & Titheridge, H., 2008. AMELIA: A tool to make transport policies more socially inclusive. *Transport Policy*, 15(6), pp.372–378.
- Madanipour, A., Cars, G. e Allen, J., a cura di, 1998. *Social exclusion in European cities: processes, experiences, and responses*, London - Philadelphia: Jessica Kingsley Publishers.
- Maksim, H.N., 2011. *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*. Lausanne: EPFL.
- Malthus, T.R., 1798. *An essay on the principle of population, as it affects the future improvement of society with remarks on the speculations of Mr. Godwin, M. Condorcet, and other writers*, London: St. Paul's Church-Yard.
- Manaugh, K., 2013. *Incorporating issues of social justice and equity into transportation planning and policy*. Montréal: McGill Univeristy.
- Marcucci, E., Rotari, L. e Danielis, R., 2010. Environmental quality and accessibility trade-offs in household residential location choice. *Scienze Regionali*, 9(2), p.25-45.
- Marshall, T.H., 1950. *Citizenship and social class: And other essays*, Cambridge: University Press.
- Martinelli, F., 2005. Services and the Post-Industrial Society. Theories and Implications for Socioeconomic Development. *DEMOLOGOS WPI Discussion Papers*. Available at: <http://demologos.ncl.ac.uk>.
- Martinotti, G., 1999. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, Bologna: Il Mulino.
- Martinotti, G., 1993. *Metropoli. La nuova morfologia della città*, Bologna: Il Mulino.
- Massey, D.S., Denton, N.A., 1993. *American apartheid: Segregation and the making of the underclass*, Cambridge: Harvard University Press.
- Mauss, M., 1923. Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques. *L'Année sociologique (1896/1897-1924/1925)*, 1(1923-1924), pp.30–186.
- McQuaid, R.W., Lindsay, C., 2005. The Concept of Employability. *Urban Studies*, 42(2), pp.197–219.
- MdEF & UrbaLyon, 2012. *Document d'analyse 2ème semestre 2012*, Lyon: UrbaLyon.
- MdEF & UrbaLyon, 2015. *Document d'analyse Edition janvier 2015*, Lyon: MdEF.
- Meadows, D.H., Goldsmith, E. e Meadow, P., 1972. *The limits to growth. A report to The Club of Rome*, New York: Universe books.
- Mees, P., 2000. *A very public solution: transport in the dispersed city*, Carlton South, Vic.: Melbourne University Press.
- Meissonnier, J., 2011. Pour un accès aux ressources urbaines plus équitables: la piste du covoiturage dynamique sur le territoire d'un PRU. In *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF*, Grenoble : France.

- Melzi, C., 2011. *Qualità della vita ed equità socio-territoriale nelle aree metropolitane di Bologna, Milano e Torino. Uno studio empirico sulla mobilità territoriale e l'accessibilità ai servizi di prossimità*. Tesi di dottorato. Milano: Università degli Studi di Milano-Bicocca.
- Miller, H.J., 2006. Social exclusion in space and time. In K.W. Axhausen. *Moving through nets: The Physical and Social Dimensions of Travel. Selected papers from the 10th International Conference of Travel Behaviour Research H. Elsevier Science Publishing Company*. Citeseer, pp. 353–380.
- Miller, H.J., 1999. Measuring Space-Time Accessibility Benefits within Transportation Networks: Basic Theory and Computational Procedures. *Geographical Analysis*, 31(1), pp.1–26.
- Miller, H.J., 1991. Modelling accessibility using space-time prism concepts within geographical information systems. *International journal of geographical information systems*, 5(3), pp.287–301.
- Mincke, C., Montulet, B., 2010. L'idéologie mobilitaire. *Politique. Revue de débats*, 64, pp.12-16.
- Mingione, E., 2004. Poverty and social exclusion in European cities: diversity and convergence at the local level. *City*, 8(3), pp.381–389.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014. *Programmazione strategica 2014. Obiettivo operativo: statistiche sull'incidentalità nei trasporti. Rapporto finale*, Roma: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Molignoni, E., Dondi, L., 2011. La geografia immobiliare e la geografia urbana: interrelazioni tra mercato e forma urbana. In Il ruolo delle città nella economia della conoscenza - XXXII Conferenza scientifica annuale dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali. Torino.
- Moseley, M.J., 1979. *Accessibility: the rural challenge*, London: Methuen.
- Murgia, A., Poggio, B., 2012. La trappola della passione. Esperienze di precarietà dei giovani highly skilled in Italia, Spagna e Regno Unito. In G. Cordella, S. E. Masi, a cura di. *Condizione giovanile e nuovi rischi sociali. Quali politiche?*. Roma: Carocci, pp. 105–123.
- Murgia, A., Poggio, B. e Torchio, N., 2012. Italy: precariousness and skill mismatch. In M. Samek Lodovici, R. Semenza, a cura di. *Precarious Work and High-Skilled Youth in Europe*. Milano: Franco Angeli, pp. 71–111.
- Musterd, S., Murie, A. e Kesteloot, C., a cura di., 2006. *Neighbourhoods of poverty; Urban social exclusion and integration in comparison*, Bristol: Palgrave MacMillan.
- Musterd, S., Ostendorf, W., 2005. Social Exclusion, Segregation, and Neighbourhood Effects. In Y. Kazepov, a cura di. *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Oxford: Blackwell Publishing, pp. 170–189.
- Næss, P., 2006. *Urban structure matters*, London: Routledge.
- Newman, P.G., Kenworthy, J.R., 2006. Urban Design to Reduce Automobile Dependence. *Opolis: An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies*, 2(1), pp.35-52.
- Newman, P.G., Kenworthy, J.R., 1999. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Washington: Island Press.
- Newman, P.G., Kenworthy, J.R., 1989. *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Sydney: Gower Technical.

- Newsome, T.H., Walcott, W.A. e Smith, P.D., 1998. Urban activity spaces: Illustrations and application of a conceptual model for integrating the time and space dimensions. *Transportation*, 25(4), pp.357–377.
- Nussbaum, M.C., Sen, A.K., 1993. *The quality of life*, Oxford: Clarendon Press.
- Ocelli, S., 1999. *Accessibilità ed uso del tempo nella città post-fordista. Un'analisi empirica dell'accessibilità in alcuni comuni dell'area metropolitana di Torino*, Torino: IRES Piemonte.
- OECD, 2013. Urban population in OECD countries. In *OECD Regions at a Glance*. Organisation for Economic Co-operation and Development, pp. 26–29.
- OECD, 2001. *Ageing and Transport*, Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris: OECD.
- OECD, 1996. *The knowledge-based economy*, Paris: OECD.
- Ohnmacht, T., Maksim, H. e Bergman, M.M., a cura di., 2009. *Mobilities and inequality*, Farnham: Ashgate.
- Ong, P., Blumenberg, E., 1998. Job Access, Commute and Travel Burden among Welfare Recipients. *Urban Studies (Routledge)*, 35(1), pp.77–93.
- ONISR, 2015. *L'accidentalité routière en 2014 Bilan sommaire (estimations janvier 2015)*, Observatoire national interministériel de la sécurité routière.
- OPALE, 2015. *Regard sur l' Economie et les Entreprises Lyonnaises*, Lyon: UrbaLyon.
- OPALE, 2014a. *Le chômage ralentit sa progression dans un marché du travail qui reste fragile*, Lyon: UrbaLyon.
- OPALE, 2014b. *Les territoires de l'économie lyonnaise*, Lyon: UrbaLyon.
- Oppenchain, N., 2011. *Mobilité quotidienne, socialisation et ségrégation : une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de zones urbaines sensibles*. Paris: Université Paris-Est.
- ORES, Europolis, 2013. *L'esclusione sociale in Lombardia. Quarto Rapporto - 2011*, Milano: ORES.
- Orfeuil, J.-P., 2011. Dix ans de «droit à la mobilité», et maintenant? - Métropolitiques. *Métropolitiques*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html> [Consultato luglio 20, 2014].
- Orfeuil, J.-P., 2010. La mobilité, nouvelle question sociale? *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, Available at: <http://sociologies.revues.org/3321> [Consultato novembre 20, 2013].
- Orfeuil, J.-P., a cura di., 2004. *Transports, pauvretés, exclusions: Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- Osti, G., 2010. *Sociologia del territorio*, Bologna: Il Mulino.
- Paci, M., 2009. Il regime corporativo di welfare tra resistenze e cambiamento. Alcune riflessioni sui casi italiano e francese. *Rassegna italiana di sociologia*, 50(2), pp.279-300.

- Panella, G., Zatti, A., 2007. *Città: per uscire dal labirinto. Politiche per una mobilità sostenibile*, Roma: Carocci.
- Paolucci, G., 1986. *Il disagio del tempo: la metafora della scarsità di tempo nella vita quotidiana*, Roma: IANUA.
- Parker, S., 2006. *Teoria ed esperienza urbana*. S. Vicari, a cura di., Bologna: Il Mulino.
- Parkes, D., Thrift, N., 1980. *Times, spaces, and places: A chronogeographic perspective*, Chichester - New York - Brisbane - Toronto: John Wiley & Sons.
- Park, R.E., Burgess, E.W. e McKenzie, R.D., 1925. *The City*, Chicago: University of Chicago Press.
- Parra, C., 2013. Social sustainability: a competing concept to social innovation? In F. Moulaert et al., a c di. *The International Handbook on Social Innovation: Collective Action, Social Learning and Transdisciplinary Research*. Cheltenham - Northampton: Edward Elgar Publishing.
- Paugam, S., 2007. *Le salarié de la précarité. Les nouvelles formes de l'intégration professionnelle*, Paris: PUF.
- Paugam, S., 1996. *L'exclusion, l'état des savoirs*, Paris: La Découverte.
- Paugam, S., 1991. *La disqualification sociale: essai sur la nouvelle pauvreté*, Paris: PUF.
- Paulhiac, F., Kaufmann, V., 2006. Transports urbains à Montréal: évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juin(1), pp.49-80.
- Pirie, G.H., 1979. Measuring accessibility: a review and proposal. *Environment and Planning A*, 11(3), pp.299 - 312.
- Pitot, M. et al., 2006. Land Use & Public Transport Accessibility Index (LUPTAI) tool: the development and pilot application of LUPTAI for the Gold Coast. In C. Grainger, a cura di. *ATRF06 Forum Papers (CD-ROM and online)*. 29th Australian Transport Research Forum Conference (ATRF06): Transport - making the most of it. Surfers Paradise, Gold Coast: Planning and Transport Research Centre (PATREC).
- Polanyi, K., 1974. *La grande trasformazione*, Torino: Einaudi.
- Portes, A., 1998. Social capital: Its origins and applications in modern sociology. *Annual Review of Sociology*, 24, pp.1-24.
- Power, A., 2012. Social inequality, disadvantaged neighbourhoods and transport deprivation: an assessment of the historical influence of housing policies. *Journal of Transport Geography*, 21, pp.39-48.
- Pratschke, J., 2007. L'articolazione territoriale dello svantaggio sociale in Italia: una nuova misura multidimensionale per piccole aree geografiche. In A. Brandolini, C. Saraceno, a cura di. *Povert  e Benessere: Una Geografia delle Disuguaglianze in Italia*. Bologna: il Mulino, pp. 113-136.
- Preston, J., Raj , F., 2007. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), pp.151-160.
- Provincia di Milano, 2012. *Gli anni dell'incertezza. Economia e mercato del lavoro in provincia di Milano Rapporto 2010-2011*, Milano: Franco Angeli.

- Provincia di Milano, 2011. *Milano in Cifre. Dinamiche ed eccellenze produttive nell'area metropolitana milanese*, Milano: Provincia di Milano - Settore Sviluppo Economico.
- Provincia di Milano, 2010. *Tempi difficili. Economia e lavoro in provincia di Milano Rapporto 2009-2010*, Milano: Franco Angeli.
- Provincia di Milano, 2008. *L'arcipelago del lavoro milanese. Rapporto 2007 sul mercato del lavoro e le politiche del lavoro in provincia di Milano*, Milano: Franco Angeli.
- Provincia di Milano, 2007. *Territori in movimento. Rapporto sui mercati locali del lavoro in provincia di Milano*, Milano: Franco Angeli.
- Rajé, F., 2003. The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. *Transport Policy*, 10(4), pp.321–338.
- Rajé, F. et al., a cura di., 2004. *Transport, demand management and social exclusion. The need for ethnic perspectives*, Aldershot: Ashgate.
- Ramadier, T., 2011. L'accessibilité socio-cognitive. In *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l' AISLF*, Grenoble : France.
- Ramadier, T., 2007. Mobilité quotidienne et attachement au quartier: une question de position? In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué e F. Guerin-Pace, a cura di. *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Paris: La Découverte, pp. 127–138.
- Ramadier, T., Petropoulou, C. e Bronner, A.-C., 2008. Quelle mobilité quotidienne intra-urbaine sans la voiture? Le cas des adolescents d'une banlieue de Strasbourg. *Enfances, Familles, Générations*, (8).
- Ranci, C., 2002. *Le nuove disuguaglianze sociali in Italia*, Bologna: il Mulino.
- Ranci, C., 2012. *Partite Iva*, Bologna: il Mulino.
- Reher, D.S., 1998. Family Ties in Western Europe: Persistent Contrasts. *Population and Development Review*, 24(2), pp.203–234.
- Remy, J., Voyé, L., 1992. *La ville: vers une nouvelle définition?*, Paris: L'Harmattan.
- Renahy, N., 2010. Classes populaires et capital d'autochtonie. Genèse et usages d'une notion. *Regards sociologiques*, 40, pp.9–26.
- Ricardo, D., 1817. *On the Principles of Political Economy, and Taxation*, London: John Murray.
- Riganti, P., 2003. *Trasformazione urbana e mobilità. Una guida alla valutazione dei progetti*, Milano: FrancoAngeli.
- Ripoll, F., 2012. Attention, un espace peut en cacher un autre. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 195(5), pp.112–121.
- Ripoll, F. & Veschambre, V., 2005. Sur la dimension spatiale des inégalités. Contribution aux débats sur la 'mobilité' et le 'capital spatial'. In S. Arlaud, Y. Jean e D. Royoux, a cura di. *Rural - Urbani. Nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes: PUR, pp.467-483.
- Ritzer, G., a cura di, 2007. *The Blackwell encyclopedia of sociology*, Oxford: Blackwell.

- Rosa, H., 2010. *Accélération: Une critique sociale du temps*, Paris: La Découverte.
- Ross, W., 2000. Mobility and accessibility: the yin and yang of planning. *World transport policy and practice*, 6(2), pp.13–19.
- Rowntree, B.S., 1941. Poverty and progress. A second social survey of York. *Poverty and progress. A second social survey of York*.
- Rowntree, B.S., 1901. *Poverty: a study of town life*, London: Macmillan.
- Saelens, B.E., Sallis, J.F. e Frank, L.D., 2003. Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine*, 25(2), pp.80–91.
- Sahlins, M., 1972. *Stone Age Economics*, Chicago & New York: Aldine - Atherton.
- Sassen, S., 1994. *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks : Pine Forge Press.
- Schönfelder, S., Axhausen, K.W., 2003. Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10(4), pp.273–286.
- Schwanen, T., 2008. Managing uncertain arrival times through sociomaterial associations. *Environment and planning. B, Planning & design*, 35(6), pp.997–1011.
- Scott, A.J., 2008. Resurgent metropolis: economy, society and urbanization in an interconnected world. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(3), pp.548–564.
- Scott, A.J., 2008. *Social Economy of the Metropolis. Cognitive-Cultural Capitalism and the Global Resurgence of Cities*, Oxford: Oxford University Press.
- Scott, J. & Marshall, G. a cura di, 2005. *Oxford dictionary of sociology*, Oxford: Oxford University Press.
- Sen, A., 1993. Capability and well-being. In M. C. Nussbaum, A. Sen, a cura di. *The Quality of Life*. Oxford: Oxford University Press.
- SEU, 2003. *Making the connections: Final Report on Transport and social exclusion*, London: Social Exclusion Unit - Office of the Deputy Prime Minister.
- Sgritta, G.B., 2010. *Dentro la crisi. Povertà e processi di impoverimento in tre aree metropolitane*, Milano: FrancoAngeli.
- Sheller, M., Urry, J., 2000. The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), pp.737–757.
- Sheller, M., Urry, J., 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), pp.207 – 226.
- Shergold, I., Parkhurst, G., 2012. Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies*, 28(4), pp.412–421.
- Silverman, B.W., 1986. *Density Estimation for Statistics and Data Analysis*, London - New York: Chapman & Hall.
- Simmel, G., 1903. *Die Großstädte und das Geistesleben*, (tr. it. *Le metropoli e la vita dello spirito*, Armando Editore, Roma, 1995).

- De Smith, M.J., Goodchild, M.F. e Longley, P.A., 2015. *Geospatial Analysis. A Comprehensive Guide to Principles, Techniques and Software Tools* 5th - online., Available at: <http://www.spatialanalysisonline.com/HTML/index.html>.
- Sorokin, P.A., 1927. *Social mobility*, New York: Harper and Brothers.
- Spencer, J., Angeles, G., 2007. Kernel density estimation as a technique for assessing availability of health services in Nicaragua. *Health Services and Outcomes Research Methodology*, 7(3-4), pp.145–157.
- Spinney, J., Millward, H., 2010. Time and Money: A New Look at Poverty and the Barriers to Physical Activity in Canada. *Social Indicators Research*, 99(2), pp.341–356.
- SYTRAL, 2015. Le réseau TCL - Sytral.
- Taylor, P.J., 2004. *World city network: a global urban analysis*, London: Routledge.
- Thériault, M., Des Rosiers, F. e Dubé, J., 2007. Testing the temporal stability of accessibility value in residential hedonic prices. *Scienze Regionali*, 6(3), pp.5-46.
- Tissot, S., Poupeau, F., 2005. La spatialisation des problèmes sociaux. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 159(4), pp.4.
- TLFi, Sortir. *Le Trésor de la Langue Française informatisé*. Available at: <http://www.cnrtl.fr/definition/sortir>.
- Touraine, A., 1991. Face à l'exclusion. *Esprit*, (169), pp.7–13.
- Townsend, P., 1979. *Poverty in the United Kingdom: a survey of household resources and standards of living*, Oakland: Univ of California Press.
- Tsakoglou, P., Papadopoulos, F., 2002. Aggregate level and determining factors of social exclusion in twelve European countries. *Journal of European Social Policy*, 12(3), pp.211–225.
- Turner, B.S., a cura di, 2006. *The Cambridge dictionary of sociology*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Turner, J., Grieco, M., 2000. Gender and Time Poverty: The Neglected Social Policy Implications of Gendered Time, Transport and Travel. *Time & Society*, 9(1), pp.129–136.
- UN, 2004. *World Urbanization Prospects, the 2003 Revision. Data Tables and Highlights*, New York: Population Division - Department of Economic and Social Affairs.
- UN, 2014. *World Urbanization Prospects, the 2014 revision*, New York: Population Division - Department of Economic and Social Affairs.
- UrbaLyon, 2012. Les inégalités sociales et territoriales dans l'agglomération lyonnaise. *Observatoire partenarial Cohésion sociale et territoriale*, (Cahier n° 6).
- Ureta, S., 2008. To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2), pp.269–289.
- Urry, J., 2007. *Mobilities*, Cambridge: Polity Press.
- Urry, J., 2002. Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), pp.255–274.

- Urry, J., 2003. Social networks, travel and talk. *The British journal of sociology*, 54(2), pp.155–175.
- Urry, J., 2004. The ‘system’ of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), pp.25–39.
- Vicari, S., 2004. *La città contemporanea*, Bologna: Il Mulino.
- Vickerman, R.W., 1974. Accessibility, attraction, and potential: a review of some concepts and their use in determining mobility. *Environment and Planning A*, 6(6), pp.675 – 691.
- Vickery, C., 1977. The Time-Poor: A New Look at Poverty. *The Journal of Human Resources*, 12(1), pp.27–48.
- Wacquant, L., 2008. *Urban outcasts: a comparative sociology of advanced marginality*, Cambridge: Polity Press.
- Wade, T., Sommer, S., a cura di, 2006. *A to Z GIS: An Illustrated Dictionary of Geographic Information Systems* 2th ed., Redlands, Calif: Esri Pr.
- Walker, R.A., 1985. Is there a service economy? The changing capitalist division of labor. *Science & Society*, 49(1), pp.42–83.
- Webber, M.M., Dyckman, J.W. e Foley, D.L., 1968. *Indagini sulla struttura urbana*, Milano: Il Saggiatore.
- Wenglenski, S., 2006. Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien. *les Cahiers Scientifiques du Transport*, 49, pp.103–127.
- Wilson, W.J., 1987. *Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy*, Chicago: Chicago University Press.
- Wixey, S. et al., 2005. *User Needs Literature Review*, London: Transport Studies Group - University of Westminster.
- Wong, D.W.S., Shaw, S.L., 2011. Measuring segregation: an activity space approach. *Journal of geographical systems*, 13(2), pp.127–145.
- Yago, G., 1984. *The Decline of Transit: Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Zajczyk, F., 2003. *La povertà a Milano. Distribuzione territoriale servizi sociali e problema abitativo*, Milano: Franco Angeli.
- Zajczyk, F. et al., 2005. *Milano. Quartieri periferici tra incertezza e trasformazione*, Milano: Mondadori.
- Zajczyk, F., 2004. Presentazione. In M. Colleoni, *I tempi sociali: teorie e strumenti di analisi*. Roma: Carocci.
- Zajczyk, F., 2000. *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Milano: FrancoAngeli.
- Zhang, X., Lu, H. e Holt, J.B., 2011. Modeling spatial accessibility to parks: a national study. *International Journal of Health Geographics*, 10(1), p.31.