

Mobilità precaria. L'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà lavorativa a Milano e Lione.

Luca Daconto
Università di Milano-Bicocca

Raffaele Vacca
University of Florida

Scheda informativa

Proponente e borsista		
Supervisor e proponente del progetto	Raffaele Vacca, Research Assistant Professor, College of Nursing e Bureau of Economic and Business Research, University of Florida.	Sezione 3, pg. 14
Borsista	Luca Daconto, dottorando in Studi Europei Urbani e Locali (Urbeur), Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca.	Sezione 3, pg. 14
Criteri di selezione del borsista	Il progetto è già in corso di svolgimento come parte della ricerca di dottorato del dott. Luca Daconto.	Sezione 2, pg. 10, sezione 3, pg. 14
Ruolo e compiti del borsista	Conclusioni raccolte dati (<i>open data</i> , interviste semi-strutturate); analisi dati quantitativi e qualitativi; stesura tesi di dottorato e relativi articoli scientifici.	Sezione 4, pg.15
Competenze del borsista	Esperienza in ricerca sul campo; analisi di dati quantitativi; analisi di dati spaziali; padronanza francese e inglese.	Sezione 3, pg.14

Costi e output		
Finanziamento richiesto	€ 6166,38 (equivalente a borsa di dottorato ministeriale per sei mesi: €1027,73 x 6).	Sezione 4, pg.15
Costi coperti dal finanziamento	Borsa di ricerca per il dott. Luca Daconto per 6 mesi. Non sono richiesti finanziamenti per spese di viaggio.	Sezione 4, pg.15
Output del progetto	Tesi di dottorato di Luca Daconto (Aprile 2015). Almeno un articolo in rivista scientifica <i>peer reviewed</i> (Giugno 2015).	Sezione 4, pg.15

Tempi, luoghi e istituzioni

Durata del progetto	Dal 1° gennaio 2015 al 30 giugno 2015.	Sezione 4, pg. 15
----------------------------	--	-------------------

Luoghi della ricerca sul campo	Milano, Lione.	Sezione 1.e, pg.7
Istituzioni presso cui la ricerca verrà svolta	Università di Milano-Bicocca (Milano, Italia); University of Florida (Gainesville, Florida, USA).	Sezione 3, pg.14
<hr/>		
Temi, discipline, dati		
<hr/>		
Titolo del progetto	Mobilità precaria. L'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà lavorativa a Milano e Lione.	
Parole chiave e temi del progetto (ex Art. 4 del bando)	Mobilità urbana, accessibilità ai servizi, esclusione sociale, vulnerabilità, precarietà lavorativa, capitale sociale.	Sezione 1, pg.4
Ambiti disciplinari del progetto	Sociologia, geografia, urbanistica.	Sezione 1, pg.4
Aspetti di <i>data mining</i>	Analisi di dati spaziali e GIS; analisi di dati quantitativi; analisi delle reti (<i>social network analysis</i>); analisi di dati testuali da interviste semi-strutturate; analisi secondaria di dati censuari, di indagini sull'uso del tempo e origine/destinazione, e dei piani urbani della mobilità, dei servizi e dei tempi.	Sezione 1.e, pg.7, sezione 2, pg.10 e sezione 4, pg.15
Inclusione di nuove indagini e raccolte dati	Georeferenziazione di servizi e opportunità urbane a Milano e Lione; 50 interviste semi-strutturate a disoccupati e lavoratori precari a Milano (25 interviste) e Lione (25 interviste).	Sezione 2, pg.10 e sezione 4, pg.15
<hr/>		

Abstract

I cambiamenti avvenuti nella struttura sociale e urbana delle società contemporanee mettono in primo piano la questione dell'esclusione sociale legata all'inaccessibilità. Questo progetto di ricerca intende comparare, in due città metropolitane europee, l'accessibilità individuale ad ambiti fondamentali per l'inclusione sociale, quali il lavoro, il welfare, il consumo, il tempo libero e le reti sociali. Per esclusione sociale intendiamo la mancata o scarsa partecipazione delle persone ad ambiti socialmente rilevanti; per inaccessibilità intendiamo l'incapacità degli individui a raggiungere luoghi, servizi, attività, incontri. Partendo dal presupposto che l'accesso alla città è influenzato dall'uso del suolo, dal sistema di trasporto, dall'organizzazione temporale delle attività e da caratteristiche individuali, l'obiettivo di questa ricerca è duplice. In primo luogo, si vuole costruire un innovativo indice di accessibilità alle opportunità urbane attraverso l'utilizzo di *open data* e dei sistemi d'informazione geografica (GIS). In secondo luogo, partendo dai risultati dell'analisi spaziale, la ricerca intende approfondire le pratiche di mobilità e di accesso di persone in situazione di precarietà lavorativa, un gruppo considerato come vulnerabile sotto il profilo dell'accessibilità a causa delle scarse risorse e competenze a disposizione. In questo caso, la ricerca si pone l'obiettivo di identificare dei profili-tipo che si differenziano in base alle risorse e competenze a disposizione, al tipo di vincoli d'accesso e alle strategie adottate per superare le difficoltà d'accesso. I risultati di questo progetto forniranno elementi utili per l'implementazione di politiche, urbane e sociali, che migliorino l'accesso alla città per le popolazioni marginali o vulnerabili.

Parole chiave: mobilità urbana, accessibilità, esclusione sociale, vulnerabilità, precarietà, capitale sociale

Indice

1. Il progetto di ricerca	pg. 4
a. Il quadro teorico di riferimento	pg. 4
b. Obiettivi della ricerca	pg. 6
c. Ipotesi di ricerca	pg. 7
d. Domande di ricerca	pg. 7
e. Il disegno della ricerca e la metodologia.....	pg. 7
2. Stato di avanzamento	pg.10
3. Ricercatori e istituzioni	pg.14
4. Tempistica e budget	pg.15
5. Riferimenti bibliografici	pg.16

1. Il progetto di ricerca

a. Il quadro teorico di riferimento

Il primo filone di studi che la ricerca intende utilizzare è quello che si concentra sulla metamorfosi, nelle società a capitalismo avanzato, della questione sociale (Castel 1995) e sull'emergenza dei processi di esclusione sociale (Paugam 1996; Byrne 2005). Queste analisi hanno mostrato come, a causa delle trasformazioni socio-occupazionali post-fordiste, delle trasformazioni socio-demografiche, in particolare la seconda transizione demografica (Lesthaeghe 1991), e delle trasformazioni dei sistemi di welfare (Kazepov & Mingione 1994), sia avvenuta una complessificazione delle situazioni di bisogno, che non si limitano più ad aspetti strettamente economici, come nel caso della povertà, ma che includono dimensioni meno materiali come quella relazionale e, come vedremo, spaziale. In quest'ottica, l'esclusione può essere considerata come l'esito di un processo multidimensionale che può condurre alla parziale o totale non partecipazione a degli ambiti ritenuti socialmente rilevanti per l'inclusione delle persone e la coesione della società. Nello specifico, la questione dell'esclusione si traduce nel problema dell'accesso (Madanipour *et al.* 1998) a risorse e possibilità che permettono di esercitare la piena cittadinanza sociale (Marshall 1950). Adottando un approccio che rinvia ai lavori di Polanyi (1974), gli ambiti ritenuti centrali per l'inclusione sociale sono tre (Musterd *et al.* 2006): 1) il mercato, in particolare del lavoro; 2) la redistribuzione, ossia il welfare; 3) la reciprocità, ovvero le relazioni e le reti sociali. A queste sfere, si possono aggiungere quelle del consumo e del tempo libero, in quanto ambiti fondamentali nel determinare il livello di inclusione e di qualità di vita delle persone (SEU 2003).

Un altro filone di studi che si utilizzerà considera le trasformazioni delle società urbane contemporanee che riescono a giustificare l'importanza assunta dalla mobilità quotidiana, definita come lo spostamento fisico nei contesti di vita degli individui che avviene in una temporalità corta (Gallez & Kaufmann 2009), e dall'accessibilità nei processi di inclusione sociale. Innanzitutto, si farà riferimento all'affermazione della città diffusa (Indovina 2009) e dei fenomeni di periurbanizzazione, che si associano a una dispersione delle risorse urbane (le cosiddette opportunità, Dijst 2004) in spazi-tempi sempre meno prossimi tra loro (Lévy & Dureau 2002). In secondo luogo, si considereranno le trasformazioni temporali delle società urbane (Gwiazdzinski 2003, 2004), in particolare i processi di accelerazione (Rosa 2010) e di destandardizzazione relativa dei tempi sociali (Colleoni 2004). In generale, questi cambiamenti hanno avuto come effetto di ridurre la prossimità tra gli spazi e i tempi della vita quotidiana (abitazione, lavoro, consumo, tempo libero) e, quindi, quello di aumentare la domanda di mobilità per connettere i vari ambiti di vita. In breve, gli spostamenti diventano sempre più necessari per lo svolgimento degli obblighi sociali (Urry 2002), l'accesso alle opportunità (Schönfelder e Axhausen 2003) e per lo sviluppo e il mantenimento delle reti sociali in cui i soggetti sono inseriti (Larsen *et al.* 2006). Inoltre, nelle società altamente dipendenti dall'automobile (Dupuy 1999) come quelle contemporanee, le persone che non hanno a disposizione l'auto potrebbero sperimentare l'assenza di altre scelte modali (trasporto pubblico) e ritrovarsi in situazioni di inaccessibilità ad attività, servizi e relazioni importanti per l'inclusione sociale. Infine, anche la disponibilità dell'auto può essere una scelta costretta (Currie *et al.* 2009), che incide significativamente sulle risorse economiche delle persone a causa delle spese per il possesso e il mantenimento del veicolo.

Un terzo filone di studi, legato al precedente, occupa una posizione centrale nella ricerca, ed è composto dai lavori che rientrano nei cosiddetti *Mobilities Studies* (Urry 2007). In particolare, la ricerca si focalizzerà sui lavori che si sono occupati di *motilità*, un termine introdotto

da Kaufmann (2002) per indicare le risorse d'accesso e le competenze di mobilità a disposizione degli individui. Come evidenziano Cass *et al.* (2005), tra le risorse d'accesso si possono annoverare quelle *economiche* (il trasporto, che implica un costo), *fisiche* (i problemi di salute e di mobilità possono ridurre l'accesso), *organizzative* (la capacità di negoziare e sincronizzare gli spostamenti e le attività in un nucleo familiare) e *temporali* (i gradi di sovranità temporale degli individui). Inoltre, se si pensa alle pratiche di accompagnamento e di prestito dei mezzi di trasporto, è possibile aggiungere a questa classificazione anche le risorse che derivano dall'attivazione delle reti sociali in cui si è inseriti, ovvero dal *capitale sociale* (Andreotti 2009). Tra le competenze di mobilità (Orfeuill 2004; Le Breton 2005), invece, si annoverano: la *conoscenza* del territorio (per individuare i luoghi in cui soddisfare un bisogno, svolgere un'attività, etc.); le *attitudini* nei confronti della mobilità, che può essere vissuta come un'esperienza piacevole oppure come un peso, una paura; le *capacità pratiche* di uso dei sistemi e dei mezzi di trasporto (acquistare un biglietto, guidare, leggere una mappa, orientarsi, etc.); le *rappresentazioni* che un individuo associa ai luoghi e ai mezzi di trasporto; e le competenze di *innovazione*, di trasferimento delle proprie capacità a nuove situazioni. La ricerca farà inoltre riferimento ai lavori che hanno analizzato le ineguaglianze e i processi di esclusione legati alla mobilità (SEU 2003; Cass *et al.* 2005; Le Breton 2005; Fol 2009; Lucas 2012). La rassegna di questo settore di ricerca servirà per individuare le principali dimensioni dell'esclusione sociale legata alla mobilità, definita come «il processo che impedisce alle persone di partecipare alla vita economica, politica e sociale di una comunità a causa di un ridotto accesso alle opportunità, servizi e reti sociali, dovuto a un'insufficiente mobilità in una società costruita attorno all'assunto di un'alta mobilità» (Kenyon *et al.* 2002: 210–211).

Altri approcci cui si farà riferimento sono quelli della *time-geography* (Hägerstrand 1970) e delle attività (Golledge & Stimson 1997; Dijst & Kwan 2005; Miller 2006), in quanto forniscono gli elementi concettuali necessari a considerare, contemporaneamente, la dimensione spaziale e temporale delle attività e degli spostamenti, i vincoli spaziali e temporali cui devono far fronte gli individui, nonché le loro preferenze, attitudini e progetti.

Per far dialogare i contributi provenienti dagli studi sull'esclusione con quelli sulla mobilità, il tempo e le attività, si farà riferimento ai lavori sull'accessibilità (Farrington 2007; Fol & Gallez 2013), definita come «la capacità delle persone a raggiungere e partecipare ad attività e opportunità» (Farrington & Farrington 2005: 2). Questi studi sottolineano che sono quattro i principali fattori che concorrono a «determinare» l'accessibilità alla città: l'*uso del suolo*, il *sistema di trasporto*, l'*organizzazione temporale* delle attività e le *proprietà individuali*, tra cui le risorse e competenze disponibili. Prendendo contemporaneamente in considerazione tutti questi aspetti, il concetto di accessibilità si dimostra quindi più idoneo allo studio della dimensione spazio-temporale dell'esclusione sociale. Inoltre, l'accessibilità permette di fare un ponte anche con il tema della sostenibilità ambientale, poiché ragionare in termini di capacità a raggiungere e prendere parte alle attività permette di focalizzarsi su tutte le condizioni in grado di migliorare le capacità d'accesso, non solamente quelle legate alla mobilità e ai trasporti che hanno un impatto importante sull'ambiente. Infine, il riferimento all'accessibilità ha un risvolto importante in termini di politiche pubbliche sia perché, in un'accezione normativa, può rappresentare un obiettivo che le politiche mirano a raggiungere, sia perché evidenzia la necessità di integrazione tra politiche settoriali come quelle urbanistiche, di mobilità, temporali e sociali.

I lavori sulla vulnerabilità e precarietà sociale serviranno invece per studiare le pratiche di mobilità e di accesso del gruppo di riferimento della ricerca, ovvero soggetti vulnerabili in una situazione che si contraddistingue per un rapporto problematico tra opportunità e vincoli, dovuto a un inserimento instabile nelle principali sfere di inclusione sociale e che ha come conseguenza quella di costringere le capacità dei soggetti di soddisfare i propri bisogni. Nello specifico, le situazioni di precarietà lavorativa vengono considerate all'origine della diffusione dei processi di

vulnerabilizzazione nelle società contemporanee. Secondo la definizione di Castel (1995), con il termine di precarietà lavorativa si devono intendere, oltre alla disoccupazione, tutte le configurazioni che fuoriescono dalla modalità del lavoro stabile e a tempo indeterminato tipico della società salariale, ovvero i contratti precari (a tempo determinato, interinali, ecc.). L'interesse di prendere in considerazione queste diverse condizioni è dato dal fatto che la più ampia categoria di precarizzazione del lavoro «permette di comprendere i processi che *alimentano* la vulnerabilità sociale e producono, alla fine del percorso, la disoccupazione e la disaffiliazione» (Castel 1995: 401). In questo quadro, si farà anche riferimento al tema del capitale sociale individuale per comprendere il ruolo che la mobilitazione della rete sociale in cui si è inseriti può procurare, o meno, a soggetti vulnerabili sprovvisti di altre risorse.

b. Obiettivi della ricerca

La ricerca vuole contribuire al dibattito societario e scientifico sul ruolo che la mobilità e l'accessibilità giocano nei processi di esclusione sociale in differenti contesti nazionali e urbani. La comparazione internazionale, infatti, ha l'obiettivo di evidenziare il legame tra accessibilità e specifiche strutture urbane e politiche socio-territoriali.

Attraverso la costruzione di un innovativo indice di accessibilità spaziale alle opportunità urbane (Guagliardo 2004), l'obiettivo che si vuole raggiungere è di fornire solidi elementi conoscitivi per l'implementazione di politiche che mirino a favorire un miglioramento delle condizioni di accesso alla città.

L'analisi delle pratiche di mobilità e di accesso di soggetti in situazione di precarietà si pone innanzitutto l'obiettivo di superare la visione che vede l'accessibilità solamente come una qualità dei luoghi e che riduce l'accesso a una questione trasportistica (e.g. miglioramento performance sistema di trasporti). In questo senso, la ricerca intende recepire i più recenti studi che hanno evidenziato come l'accesso alla città sia un processo complesso che va al di là della mera mobilità e che implica, in particolare, la considerazione dell'attore, dei suoi bisogni, progetti, attitudini e competenze.

Inoltre, questo approfondimento maggiormente qualitativo consentirà di identificare non solo i vincoli d'accesso cui i precari devono far fronte, ma anche le strategie messe in atto per superarli e per accedere alle opportunità urbane. Anche in questo caso, si ricaveranno elementi utili all'implementazione di politiche urbane e sociali che si pongono l'obiettivo di migliorare l'accessibilità attraverso il potenziamento delle capacità e risorse a disposizione dei soggetti vulnerabili.

Nello specifico, gli obiettivi che si intende raggiungere sono i seguenti:

- Costruire un indice di accessibilità che consideri l'accesso a differenti opportunità e non solamente al trasporto pubblico o a un servizio specifico;
- Comprendere l'influenza della precarietà lavorativa sull'accesso alla città;
- Comprendere il ruolo della mobilità quotidiana e dell'accessibilità nelle situazioni di precarietà;
- Individuare le strategie messe in atto dai soggetti per superare i vincoli d'accesso, in particolare quelle basate sulle proprie competenze e sulla mobilitazione della rete sociale in cui sono inseriti;
- Identificare dei profili-tipo che si differenziano per il rapporto alla mobilità e al territorio e le pratiche d'accesso;
- Comparare l'accesso alle opportunità urbane delle persone in situazione di precarietà in differenti contesti territoriali (differenti nazione, città e livello di accessibilità spaziale) per comprendere il ruolo giocato dalle politiche, dalla struttura urbana e dalle competenze soggettive;

c. Ipotesi di ricerca

Partendo dal quadro teorico di riferimento delineato, il progetto di ricerca definisce le seguenti ipotesi:

- a) I soggetti in situazione di precarietà lavorativa sono più vulnerabili sotto il profilo dell'accessibilità a causa delle scarse risorse (innanzitutto economiche) a disposizione per spostarsi e accedere;
- b) La precarietà lavorativa è una situazione che pone particolari vincoli all'accesso alle opportunità urbane degli individui (es. attività svolte, mezzi di trasporto usati, risorse temporali, etc.);
- c) I vincoli d'accesso variano in base alla localizzazione residenziale degli individui nell'arcipelago metropolitano, alle caratteristiche della struttura urbana e sociale, alle politiche sociali e urbane implementate e alle loro competenze, bisogni e progetti;
- d) Rispetto all'ipotesi che stabilisce che la scarsa mobilità dei precari è un fattore che li espone a dei processi di esclusione sociale, relegandoli in territori tipici della segregazione in cui si sviluppano solamente relazioni sociali forti e omogenee, che non permettono lo sviluppo di sufficienti collegamenti con il mondo esterno, la ricerca ipotizza che questi soggetti possono superare i vincoli d'accesso cui devono far fronte attraverso la mobilitazione delle proprie competenze socio-spaziali e della rete sociale in cui sono inseriti (capitale sociale individuale);

d. Domande di ricerca

- Qual è l'accessibilità agli ambiti sociali ritenuti centrali per l'inclusione degli individui nei casi delle città metropolitane di Milano e Lione? Com'è possibile spiegare le differenze di accessibilità?
- Come la precarietà lavorativa influenza il rapporto alla mobilità e l'accesso alla città degli individui? Come la mobilità e l'accessibilità influenzano l'inclusione dei precari nel mercato del lavoro e negli altri ambiti centrali in un'ottica di inclusione sociale?
- Qual è lo spazio-tempo in cui si muovono i precari? Qual è la loro abilità a raggiungere e prendere parte alle attività di loro interesse? Che risorse hanno a disposizione? Quali sono i vincoli d'accesso cui devono far fronte per accedere a mobilità, opportunità e reti sociali? Questi vincoli sono prevalentemente riferibili alla struttura urbana/sociale o a proprietà soggettive e alla mancanza di competenze?
- Come i soggetti usano le proprie competenze e la propria rete sociale per superare i vincoli di accesso (coping strategies)? Come la struttura urbana e le politiche influenzano queste coping strategies? Quest'ultime sono riconosciute e potenziate dalle politiche?

e. Il disegno della ricerca e la metodologia

Per rispondere alle domande di ricerca risulta fondamentale raccogliere informazioni su:

- La localizzazione dei servizi e delle opportunità che rientrano negli ambiti dei trasporti, della salute, dell'educazione, del consumo e del tempo libero;
- Le pratiche di mobilità e accessibilità dei soggetti in situazione di precarietà, in modo da capire quale sia lo spazio-tempo in cui si muovono gli intervistati;
- Le risorse e le competenze a loro disposizione per spostarsi e accedere alle opportunità e alle relazioni;
- I vincoli cui devono far fronte, al fine di comprendere se questi siano riferibili alla struttura

urbana e sociale oppure a proprietà soggettive;

- Le strategie messe in campo dagli attori per superare i vincoli d'accesso, in particolare quelle che si basano sulle competenze in materia di mobilità e sulla mobilitazione della propria rete sociale, in modo da capire quale sia il ruolo giocato dalla mobilità e dal capitale sociale individuale nel superamento, o meno, dei vincoli d'accesso;

La ricerca, inoltre, intende sviluppare uno sguardo comparativo su due città europee.

Per la scelta delle città, avendo ipotizzando l'importanza della struttura sociale e urbana e delle politiche sociali e urbane, l'interesse è di individuare due città che abbiano sia delle specificità, sia dei punti in comune, che favoriranno la comparazione. In questo senso, la scelta si è indirizzata verso la città metropolitana di Lione e di Milano.

Dal 1 gennaio 2015 queste entità rappresenteranno delle divisioni territoriali amministrative riconosciute dalla legge (legge 56/2014 e *loi* 2014-58). L'interesse della comparazione sta nel fatto che nel caso francese esisteva, anche prima della legge 58-2014, un'entità territoriale simile, ovvero la Comunità Urbana della Grande Lione, che si occupava di gestire aspetti connessi ai temi della ricerca, come i trasporti, la pianificazione territoriale, alcune politiche sociali, etc., mentre non esisteva nel caso italiano. In altri termini, è interessante comparare la mobilità e l'accessibilità in contesti che si differenziano per una gestione differente dei servizi.

Inoltre, la comparazione è giustificata dal fatto che in Francia il tema dell'esclusione sociale legata alla mobilità e all'accessibilità si è affermato da tempo nell'agenda politica (inizi anni '90) e, inoltre, ha portato all'implementazione di molte politiche sociali soprattutto legate al reinserimento lavorativo, mentre in Italia ancora non vi è una maturità sul tema.

Infine, un altro elemento di diversità è dato dai differenti processi di *path-dependency* legati ai contesti nazionali diversi, mentre un elemento comune che favorisce la comparabilità si ritrova sia nell'organizzazione prevalentemente monocentrica dei due territori, in cui la localizzazione delle opportunità segue ancora uno schema centro-periferia, sia in una simile divisione sociale dello spazio (Zajczyk 2003; Benassi 2005; Authier *et al.* 2010; *UrbaLyon* 2012).

Le fasi della ricerca sono definite nel modo seguente:

- 1) Una prima fase consiste nella rassegna della letteratura e si pone l'obiettivo di arrivare a definire un quadro teorico di riferimento da cui poter ricavare una cassetta degli attrezzi concettuale da utilizzare nella parte empirica e nell'interpretazione dei risultati;
- 2) Una seconda fase riguarda la costruzione di un innovativo indice di accessibilità spaziale, che si basa sul calcolo, attraverso l'utilizzo di *open data* e del sistema d'informazione geografica ESRI ArcMap 10.2, delle distanze e della densità (Kernel) di opportunità afferenti a 5 ambiti legati all'inclusione/esclusione sociale: a) trasporti; b) salute; c) educazione; d) consumo; e) tempo libero. Uno *step* preliminare a questa fase è l'ottenimento dei dati sulla localizzazione geografica delle opportunità nei due casi di studio. L'indice permetterà sia di effettuare una diagnosi di accessibilità nei due casi di studio, sia di individuare delle aree, caratterizzate rispettivamente da un basso e un alto valore dell'indice, in cui verranno poi selezionate le persone da intervistare in vista dell'approfondimento qualitativo della ricerca. La scelta di due aree differenti sotto il profilo dell'accessibilità permette di identificare gli effetti della struttura urbana sulle pratiche di mobilità e di accesso delle persone intervistate.
- 3) La fase successiva consiste nell'individuazione degli intervistati, ovvero soggetti in situazione di precarietà lavorativa (disoccupati o lavoratori precari in termini contrattuali e di reddito) che risiedono nelle aree individuate nella fase precedente (25 per ogni città e 12-13 per ogni macro-area all'interno della stessa città). Il campione, non rappresentativo, verrà costruito attraverso l'aiuto di istituzioni e organizzazioni che nel quadro delle loro attività si rivolgono a un pubblico corrispondente al profilo ricercato, come i sindacati, i centri per

l'impiego, le agenzie interinali, i centri di formazione e di inserimento lavorativo, le associazioni di quartiere, etc. Nella selezione degli intervistati si seguirà un criterio di eterogeneità per quanto riguarda l'età, il genere, il livello di istruzione, etc., in modo da poter cogliere il differente ruolo giocato da queste variabili nei processi sociali oggetto di studio.

- 4) Una volta selezionato il campione, si passerà alla raccolta delle informazioni. Gli strumenti di indagine che saranno utilizzati sono due: un questionario e un'intervista semi-strutturata. L'utilizzo di questi strumenti è giustificato dall'esigenza di indagare contemporaneamente aspetti differenti, che però sono ritenuti dalla letteratura di fondamentale importanza per avere un'immagine la più completa possibile della mobilità e accessibilità degli intervistati.

In primo luogo, il breve questionario serve per identificare: le caratteristiche socio-demografiche di base; il grado di precarietà; la disponibilità di opportunità e di mezzi di trasporto e comunicazione, il tipo di accesso a queste opzioni (Kaufmann 2002) e le eventuali difficoltà incontrate. Queste informazioni saranno prevalentemente raccolte attraverso l'uso delle domande inserite nelle indagini National Household Travel Survey (NHTS) e National Travel Survey (NTS).

Dopo aver compilato i questionari, si effettueranno delle interviste semi-strutturate, maggiormente adatte al profilo della popolazione indagata, che vanno sia ad approfondire le informazioni ottenute attraverso le domande a risposta chiusa, sia a raccoglierne altre che sarebbe impossibile ricavare con il questionario. In primo luogo, alcune domande vanno a indagare il grado di conoscenza e la percezione delle opportunità e delle opzioni di trasporto presenti sul territorio, in modo da ottenere informazioni sulla rappresentazione che gli intervistati hanno del proprio spazio di vita. Una seconda sezione, invece, si focalizzerà sulle competenze degli intervistati, ovvero sulla loro capacità di: organizzare l'agenda personale; orientarsi e combinare più tipi di spostamento e attività; sincronizzare le attività e gli spostamenti dei componenti del nucleo familiare. Nella terza sezione sono invece previste domande che vanno ad approfondire la socializzazione degli intervistati ai mezzi di trasporto e alle attività (Kaufmann & Widmer 2006). Infine, verranno poste delle domande sul ruolo che la rete sociale in cui gli intervistati sono inseriti gioca o meno nel superamento delle difficoltà di accesso e di spostamento.

Infine, attraverso una mappa e dei post-it si ricostruirà lo spazio-tempo di attività (Dijst & Kwan 2005) degli intervistati nell'ultima settimana, facendo attenzione particolare ai mezzi di trasporto utilizzati, l'orario dell'attività e le persone con cui si sono svolte.

- 5) Una quinta fase prevede l'analisi, la comparazione e l'interpretazione dei risultati. I dati raccolti con questionario verranno analizzati attraverso un'analisi statistica con SPSS per ricavare informazioni sulle caratteristiche generali del campione e per avere elementi sui quali valutare le successive interviste semi-strutturate. Quest'ultime saranno trascritte e analizzate per costruire dei profili tipo. Inoltre, nella comparazione e interpretazione dei risultati si farà riferimento alle politiche urbane e sociali portate avanti nei casi di studio, in quanto esse esercitano una forte influenza sulle risorse a disposizione e i vincoli da superare per accedere alla città.
- 6) Infine, un'ultima fase concerne la valorizzazione della ricerca attraverso la stesura e la pubblicazione della tesi di dottorato e, successivamente, di due articoli (uno in inglese, l'altro in francese) da sottoporre a riviste scientifiche riconosciute a livello internazionale.

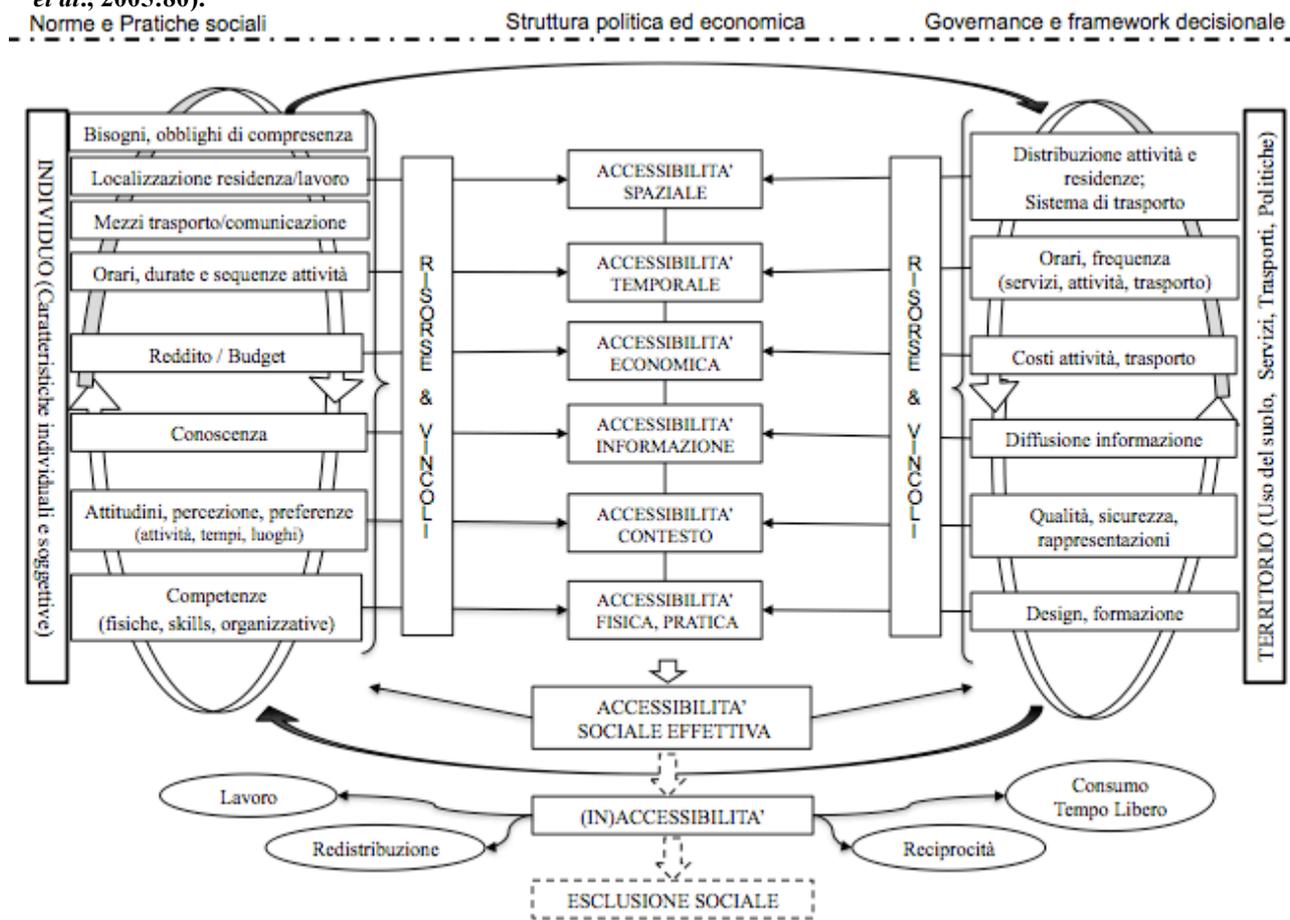
2. Stato di avanzamento

Il progetto di ricerca è in corso di svolgimento come parte del dottorato di ricerca di Luca Daconto in Studi Europei Urbani e Locali (Urbeur) presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università di Milano-Bicocca.

Al mese di dicembre 2014, è stata già completamente portata a termine la rassegna della letteratura (Fase 1) e la costruzione dell'indice di accessibilità (Fase 2), tranne per il caso milanese in cui manca ancora il dato relativo alla localizzazione delle fermate di trasporto pubblico su gomma dei comuni della provincia. La selezione del campione (Fase 3) e la raccolta delle informazioni (Fase 4) sono state completate nel caso francese, mentre sono in svolgimento nella provincia di Milano: in quest'ultimo caso restano ancora da effettuare 15 interviste. Le fasi di analisi e di valorizzazione della ricerca sono invece ancora da iniziare, se si esclude la stesura dei capitoli teorici della tesi di dottorato. La data prevista per portare a termine tutte le fasi della ricerca è fissata a fine giugno 2015¹.

Il completamento della Fase 1 ha permesso di definire uno schema analitico per studiare le relazioni tra esclusione sociale, accessibilità e mobilità quotidiana, che individua sia le diverse componenti dell'accessibilità, sia i fattori che la influenzano e che, quindi, possono determinare situazioni di esclusione (Fig.1).

Fig. 1 - Le componenti dell'accessibilità e i fattori che la influenzano (Fonte: nostra rielaborazione da Wixey et al., 2005:80).

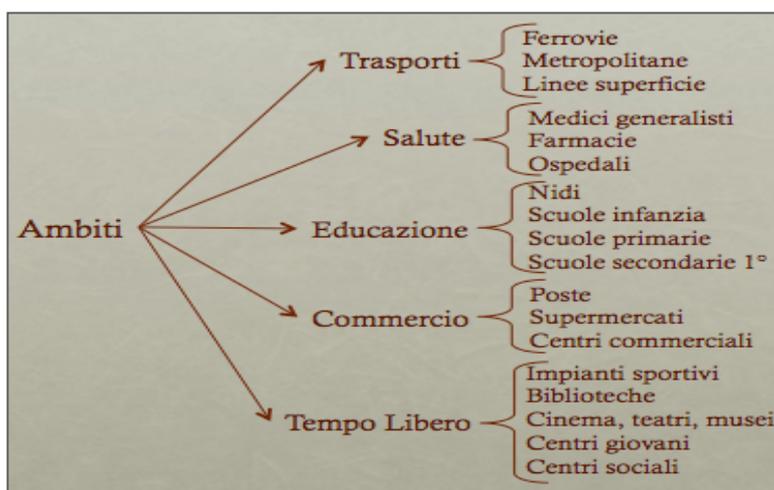


¹ Si veda la sezione "Tempistica e budget".

La rassegna della letteratura ha inoltre già consentito la stesura della parte teorica della tesi di dottorato di Luca Daconto, che si compone di due capitoli. Il primo include un'introduzione ai concetti di mobilità, accessibilità ed esclusione sociale, e un'analisi delle trasformazioni urbane e dei processi sociali legati all'emergere di questi temi nell'agenda politica e nel dibattito scientifico. Il secondo, invece, delimita il campo d'indagine della ricerca andando ad approfondire la dimensione spazio-temporale dell'esclusione sociale, in particolare quella legata all'accessibilità urbana. Facendo riferimento ai filoni di studio sulla mobilità, i tempi, le attività e l'accessibilità pedonale, si è costruito il quadro teorico-concettuale che sarà utilizzato nella ricerca empirica, nello specifico individuando i fattori che vanno presi in considerazione nell'esame dell'accessibilità alle opportunità urbane. Infine, si è individuato nelle persone in situazione di precarietà lavorativa un gruppo su cui è interessante focalizzarsi, sia perché permette di legare più strettamente il tema della mobilità e accessibilità con quello dell'esclusione sociale e vulnerabilità; sia perché consente di posizionare la ricerca all'interno di un dibattito aperto a livello accademico e societario 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.

La costruzione dell'indice di accessibilità (Fase 2) ha permesso di produrre diverse mappe di accessibilità a differenti ambiti sociali (trasporti, salute, educazione, consumo e tempo libero) e a diverse scale (città metropolitana e Comune città capoluogo). Nella Figura 2 si riassumono le opportunità che si sono localizzate per mappare l'accessibilità ad ambiti che la Fase 1 ha indicato come rilevanti per l'inclusione sociale. La raccolta dei relativi dati, che si è rivelata un compito difficile sia per il reperimento che per la disomogeneità nei diversi contesti nazionali, rappresenta un aspetto innovativo negli studi sull'accessibilità, in quanto prende in considerazione l'accesso a molteplici opportunità e non solamente un punto di origine e uno di destinazione.

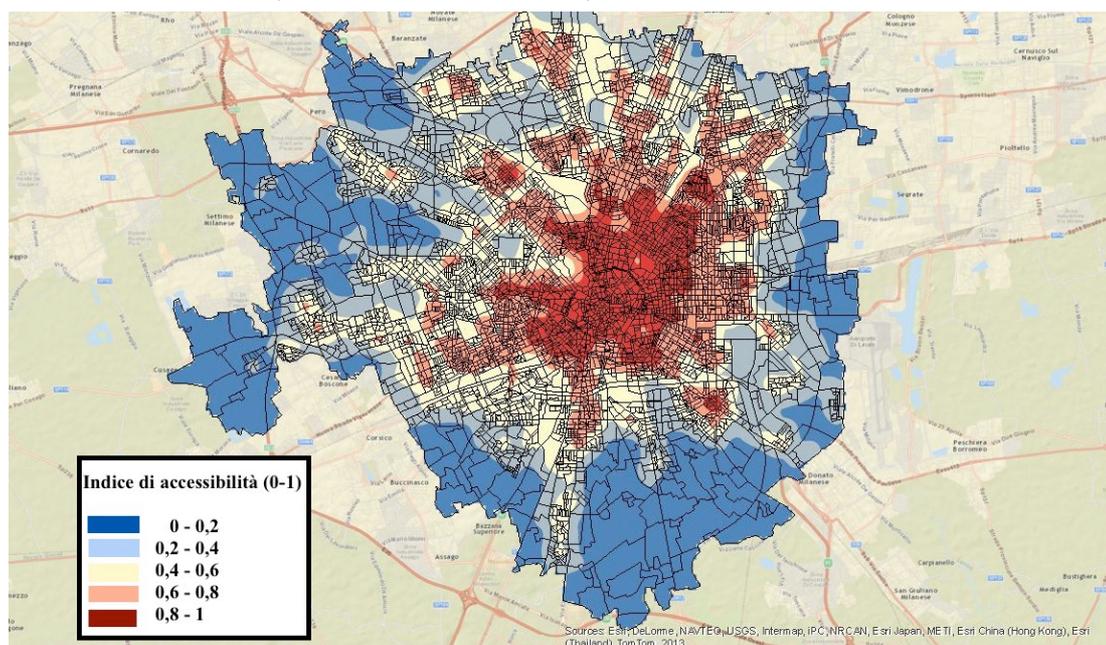
Figura 2 - Gli ambiti e le opportunità georeferenziate nelle città metropolitane di Milano e Lione.



Nella Figura 3 è visibile un esempio delle mappe prodotte tramite GIS che rappresenta, per il Comune di Milano, l'accessibilità totale, ossia un indice additivo che riconosce pesi diversi ad ogni ambito. Come si evince dalla figura, la rappresentazione cartografica dell'accessibilità è uno strumento molto interessante in quanto la comunicazione visuale consente una diffusione dei risultati della ricerca, anche in ambiti non strettamente scientifici.

L'analisi delle prime mappe ha dato una conferma del carattere monocentrico delle due città metropolitane, ma ha rivelato una miglior distribuzione delle opportunità nei Comuni periferici dell'agglomerazione lionese. Ulteriori approfondimenti consentiranno di associare il diverso livello di accessibilità alle politiche urbanistiche e dei trasporti e di definire il profilo delle popolazioni che abitano nelle diverse aree, un obiettivo che si raggiungerà utilizzando gli ultimi dati censuari disponibili nei due paesi (2011 per l'Italia e 2010 per la Francia).

Figura 3 - L'accessibilità alle opportunità (trasporti, salute, educazione, consumo, tempo libero) nel Comune di Milano (Fonte: nostra elaborazione).



Per quanto riguarda le interviste, esse sono già state completate per il caso lionese. Le persone intervistate sono state 25 e da una prima analisi dei dati raccolti sono emersi aspetti interessanti. In questa sede se ne evidenzieranno quattro. In generale, gli intervistati hanno mostrato il possesso di molteplici competenze che, insieme alle risorse a loro disposizione, giocano un ruolo di fondamentale importanza per affrontare la loro condizione di vulnerabilità/precarietà.

Inoltre, è emersa una forte mobilità legata all'accesso ai servizi di welfare, che incide, diminuendola, sulla mobilità per inserirsi nel mercato del lavoro. Infatti, per ottenere delle prestazioni sociali, molti intervistati hanno dichiarato di dover muoversi da un ufficio a un altro, togliendo tempo per la ricerca attiva di un posto di lavoro.

Un'altra interessante pista di ricerca è emersa considerando il ruolo che le reti sociali giocano nel fornire risorse di mobilità e di accesso. Da un lato, il capitale sociale individuale procura risorse a persone sprovviste di altri capitali, come nel caso delle forme di accompagnamento, del prestito di mezzi di trasporto e dell'accudimento dei figli. Dall'altro, il capitale sociale, cui solitamente si assegnano solo qualità positive, si rivela come una risorsa vincolante, soprattutto per i soggetti maggiormente vulnerabili (povertà, basso titolo di studio, isolamento relazionale) e in termini di obbligazioni che legano gli individui che ricevono e forniscono supporto (paradigmatico il caso di un soggetto che ha venduto l'automobile a causa delle numerose richieste di prestito da parte di familiari e amici). In generale, il capitale sociale si rivela una risorsa vulnerabile e precaria, a cui gli intervistati fanno ricorso solo in caso di assoluta necessità sia per cercare di evitare il sorgere di forme di dipendenza, sia per preservare il supporto che si può ricevere per situazioni che non possono essere superate con le proprie risorse e competenze.

Infine, è emersa una specificità dei lavoratori precari, che si caratterizzano per un accesso più difficile al tempo libero dovuto a una prevaricazione sugli altri tempi da parte del tempo obbligato, ossia il tempo dedicato alle attività produttive come il lavoro. Questa è emersa soprattutto come una caratteristica dei lavori in ambito sociale (e.g. educatori), in cui gli orari lavorativi non esauriscono il tempo effettivo dedicato al lavoro. In sintesi, già a un primo livello di analisi, legato soprattutto al caso lionesse, emergono aspetti interessanti che, una volta finito di raccogliere i dati, saranno ulteriormente approfonditi.

Resta ancora da completare la fase delle interviste (Fase 4) per il caso milanese (15 interviste da condurre su un totale di 25) e da eseguire l'analisi più approfondita delle informazioni raccolte (Fase 5) e la valorizzazione della ricerca mediante la stesura della tesi di dottorato e di articoli da sottoporre a riviste *peer reviewed* internazionali (Fase 6). Per una descrizione e pianificazione delle attività di ricerca rimanenti, che il presente progetto chiede di sostenere finanziariamente, si rimanda alle sezioni "Il disegno della ricerca e la metodologia" e "Tempistica e budget".

3. Ricercatori e Istituzioni

Il progetto prevede il coinvolgimento attivo del dott. Luca Daconto, dottorando di ricerca in Studi Europei Urbani e Locali (Urbeur) presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università di Milano-Bicocca, il cui curriculum scientifico-professionale² dimostra: (1) Esperienze, pubblicazioni e attività di ricerca nel campo delle scienze socio-territoriali (sociologia, geografia e urbanistica) sui temi della mobilità quotidiana, dell'accessibilità e della vulnerabilità/esclusione sociale in ambiente urbano; (2) Competenze idonee allo svolgimento delle attività previste nelle varie fasi del progetto, in particolare nell'analisi spaziale attraverso *Geographic Information System* (GIS), nella ricerca applicata con popolazioni marginali e nell'analisi di dati quantitativi e qualitativi raccolti tramite questionari e interviste semi-strutturate. Luca Daconto possiede un'ottima padronanza del francese, necessaria alla conduzione delle interviste nell'agglomerazione lionese e alla trascrizione e analisi dei dati raccolti; e dell'inglese, indispensabile per la valorizzazione della ricerca attraverso la pubblicazione di articoli in riviste scientifiche internazionali, che rappresenta uno degli output previsti dal progetto.

Il progetto si svilupperà sotto la supervisione del prof. Raffaele Vacca, componente del Network Franceschi e Research Assistant Professor presso il College of Nursing e il Bureau of Economic and Business Research della University of Florida. Gran parte della ricerca di Raffaele Vacca verte su reti sociali e capitale sociale in popolazioni vulnerabili come i migranti latino-americani in Florida e i migranti asiatici in Europa. Raffaele Vacca è attualmente coinvolto in progetti di ricerca interdisciplinari su reti sociali, esclusione sociale e accessibilità ai servizi sanitari negli Stati Uniti e in Europa. Il prof. Vacca fornirà guida e orientamento al dott. Daconto in tema di analisi delle reti sociali, nell'analisi dei dati relazionali, spaziali e testuali raccolti durante la ricerca, e nella stesura di articoli per riviste scientifiche internazionali risultanti dal progetto.

Il progetto di ricerca, internazionale e interdisciplinare, sarà condotto in stretta collaborazione con università, centri di ricerca e ricercatori di diversi paesi europei e diverse discipline, con cui gli autori hanno già avviati rapporti professionali. In particolare, la fase sul campo delle attività di ricerca di Luca Daconto sarà svolta, per il caso milanese, presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università di Milano-Bicocca, sotto la supervisione dei professori Matteo Colleoni e Mario Boffi (Università Milano-Bicocca). Per il caso lionese, la raccolta di dati si è svolta, sotto la supervisione del prof. Luc Gwiazdzinski (Università di Grenoble), presso l'unità mista di ricerca del CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique) PACTE (Politiques Publiques, ACTION publique, TERRITOIRES), laboratorio che raggruppa geografi, urbanisti, politologi e sociologi, e che seguirà anche le fasi dell'analisi dei dati e della pubblicazione dei risultati. Inoltre, il progetto si avvarrà della collaborazione con altri ricercatori e istituzioni europee come: l'Università Cattolica di Louvain (in particolare, prof. Frank Moulaert), dove il progetto è stato in parte costruito; la Scuola Politecnica Federale di Losanna (in particolare, prof. Vincent Kaufmann) e l'Università di Parigi 1 (in particolare, prof.ssa Sylvie Fol), in cui i risultati del progetto verranno discussi per la stesura delle relative pubblicazioni.

² Si veda curriculum vitae in allegato.

4. Tempistica e budget

Come discusso nella sezione sullo “Stato di avanzamento” del progetto (pg. 10), il progetto di ricerca è in corso di svolgimento come parte della ricerca di dottorato del dott. Daconto. Daconto porterà a termine la ricerca svolgendo le fasi restanti di raccolta e analisi dei dati e di valorizzazione dei risultati. Nello specifico, Luca Daconto, con l’assistenza di Raffaele Vacca, dovrà:

- 1) Raccogliere dati sulla localizzazione delle fermate del trasporto pubblico locale nella provincia di Milano e geo-referenziarli (gennaio 2015);
- 2) Calcolare, per il caso milanese, un indice di accessibilità spaziale all’ambito dei trasporti utilizzando il software GIS Esri ArcMap (gennaio 2015);
- 3) Condurre 15 interviste semi-strutturate con persone residenti a Milano e provincia che si trovano in situazione di precarietà lavorativa (disoccupati-e; lavoratori-trici con contratto precario e basso salario) (gennaio 2015);
- 4) Trascrivere la totalità delle interviste semi-strutturate raccolte a Milano e Lione e analizzarle (febbraio 2015);
- 5) Inserire la totalità dei dati raccolti tramite questionario in una matrice e condurre un’analisi statistica tramite il programma SPSS (marzo 2015);
- 6) Effettuare un’analisi qualitativa delle interviste semi-strutturate raccolte (marzo 2015);
- 7) Concludere la scrittura della tesi di dottorato (consegna prevista a fine aprile 2015);
- 8) Ricavare dalla tesi di dottorato almeno un articolo scientifico da sottoporre a riviste internazionali *peer reviewed* (giugno 2015).

Il periodo per portare a termine le restanti fasi della ricerca è stabilito in sei mesi, a partire dal 1 gennaio 2015. L’organizzazione temporale delle varie attività di ricerca è rappresentata nella seguente tabella:

Compito	Mese					
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
Conclusione raccolta dati	✓					
Conclusione interviste	✓					
Trascrizione interviste	✓	✓				
Analisi dati	✓	✓	✓			
Stesura capitoli finali tesi di dottorato	✓	✓	✓	✓		
Stesura articolo/i <i>peer-reviewed</i>					✓	✓

Data la tempistica del progetto, si richiede un finanziamento per sostenere le attività di ricerca del dott. Daconto per sei mesi. Il budget è definito in euro 6166,38 e rappresenta il corrispettivo netto di sei mesi della borsa di dottorato ministeriale:

Causale	Importo (€)	Periodo	Budget Totale (€)
Borsa di ricerca	1027,73	6 mesi	6166,38

La somma è necessaria per consentire al beneficiario di portare a termine il progetto di ricerca e valorizzarne i risultati nella tesi di dottorato e in pubblicazioni scientifiche.

5. Riferimenti bibliografici

- Authier, J.-Y. et al., 2010. *Sociologie de Lyon*, Paris: La Découverte.
- Benassi, D., a cura di, 2005. *La povertà come condizione e come percezione. Una survey a Milano*, Milano: FrancoAngeli.
- Byrne, D., 2005. *Social Exclusion* 2nd ed., Berkshire: McGraw-Hill International.
- Cass, N., Shove, E., Urry, J., 2005. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological review*, 53(3), pp.539–555.
- Castel, R., 1995. *Les métamorphoses de la question sociale: une chronique du salariat*, Librairie Fayard.
- Colleoni, M., 2004. *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*, Roma: Carocci.
- 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.
- Dijst, M.J., Kwan, M.P., 2005. Accessibility and quality of life: time-geographic perspectives. , pp.109–126.
- Dupuy, G., 1999. *La dépendance automobile: Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris: Anthropos.
- 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., 2007. The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), pp.319–330.
- Fol, S., 2009. *La mobilità dei poveri: pratiche d'abitanti e politiche pubbliche*, Paris: Belin.
- Fol, S., Gallez, C., 2013. Mobilità, accessibilità e equità : 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*.
- 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.
- Golledge, R.G., Stimson, R.J., 1997. *Spatial Behavior: A Geographical Perspective*, New York - London: The Guilford Press.
- Guagliardo, M.F., 2004. Spatial accessibility of primary care: concepts, methods and challenges. *International Journal of Health Geographics*, 3:3.
- Gwiazdzinski, L., 2003. *La ville 24 heures sur 24*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube-DATAR.
- Gwiazdzinski, L., 2004. Penser l'espace, penser le temps, pp. 317–340.
- Hägerstrand, T., 1970. What about people in regional science? *Papers in Regional Science*, 24(1), pp.6–21.
- Indovina, F., a cura di, 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano: FrancoAngeli.
- Kaufmann, V., 2002. *Re-thinking mobility: contemporary sociology*, Farnham: Ashgate Pub Ltd.
- Kazepov, Y., Mingione, E., a cura di, 1994. *La cittadinanza spezzata. Dibattito teorico e metodologico in esclusione sociale e povertà*, Messina: Armando Siciliano Editore.
- Kenyon, S., Lyons, G., 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.
- Larsen, J., Axhausen, K.W. & Urry, J., 2006. Geographies of Social Networks: Meetings, Travel and Communications. *Mobilities*, 1(2), pp.261–283.
- Le Breton, É., 2005. *Bouger pour s'en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris: Armand Colin.
- Lesthaeghe, R., 1991. *The second demographic transition in Western countries: an interpretation*, Brussels.

- Lévy, J.-P., Dureau, F., a cura di, 2002. *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris: L'Harmattan.
- Lucas, K., 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20(0), pp.105–113.
- Madanipour, A., Cars, G., Allen, J., a cura di, 1998. *Social exclusion in European cities: processes, experiences, and responses*, London - Philadelphia: Jessica Kingsley Publishers.
- Marshall, T.H., 1950. *Citizenship and social class: And other essays*, Cambridge: University Press.
- Miller, H., 2006. Social exclusion in space and time. In *AXHAUSEN KW 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.
- Musterd, S., Murie, A. & Kesteloot, C. a c di., 2006. *Neighbourhoods of poverty; Urban social exclusion and integration in comparison*, Bristol: Palgrave MacMillan.
- Orfeuil, J.-P., a cura di, 2004. *Transports, pauvretés, exclusions: Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Éd. de l'Aube.
- Paugam, S., 1996. *L'exclusion, l'état des savoirs*, Editions de La Découverte.
- Polanyi, K., 1974. *La grande trasformazione*, Torino: Einaudi.
- Rosa, H., 2010. *Accélération: Une critique sociale du temps*, Paris: La Découverte.
- Schönfelder, S. & Axhausen, K.W., 2003. Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10(4), pp.273–286.
- SEU, 2003. *Making the connections: Final Report on Transport and social exclusion*, London: Social Exclusion Unit - Office of the Deputy Prime Minister.
- Urry, J., 2007. *Mobilities*, Cambridge: Polity Press.
- Urry, J., 2002. Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), pp.255–274.
- Zajczyk, F., 2003. *La povertà a Milano. Distribuzione territoriale servizi sociali e problema abitativo*, Milano: FrancoAngeli.