

**MOBILITÀ URBANA
ED INCLUSIONE
SOCIALE DEI MIGRANTI:
IL RUOLO DELLA
SHARING MOBILITY
UNA RICERCA QUALITATIVA**

**CRISTIANO INGUGLIA
MARTINA DI MARCO**



Mobilità urbana ed inclusione sociale dei migranti: il ruolo della sharing mobility.
Una ricerca qualitativa

Urban mobility and social inclusion of migrant people: the role of sharing mobility.
A qualitative study

CRISTIANO INGUGLIA

È professore associato di Psicologia dello sviluppo e dell'educazione all'Università di Palermo.
E-mail: cristiano.inguglia@unipa.it

MARTINA DI MARCO

È borsista di ricerca all'Università di Palermo
E-mail: martinadimarco0903@gmail.com

ABSTRACT

Le connessioni tra mobilità urbana e processi di inclusione/esclusione sociale sono stati evidenziate da diversi autori (LUCAS 2012; RICCI 2016). La possibilità di muoversi liberamente per raggiungere in modo facile e accessibile le destinazioni necessarie a soddisfare le esigenze quotidiane è un fattore collegato al benessere dei cittadini ed alla loro possibilità di partecipare attivamente alla vita della comunità. In questa prospettiva, carenze del sistema di trasporto urbano possono avere ripercussioni sull'inclusione di categorie a rischio di marginalità sociale (es., abitanti delle periferie o migranti). Il presente contributo mira ad approfondire tali tematiche, cercando di esplorare il potenziale contributo dei servizi di sharing mobility nel favorire il processo di inclusione. A questo scopo saranno presentati risultati di una analisi della letteratura e di una indagine qualitativa, svolta attraverso la realizzazione di focus group. In conclusione, saranno forniti suggerimenti per la realizzazione di servizi di sharing mobility maggiormente inclusivi.

The relationships between urban mobility and the process of social inclusion/exclusion have been highlighted by several scholars (i.e., LUCAS 2012; RICCI 2016). The possibility to move freely to reach in an easy and accessible way the destinations required to satisfy daily needs is a key factor linked to well-being of citizens, as well as to their possibility to actively participate in the life of their community. From this perspective, shortfalls in the urban transport system may have negative effects on the social inclusion of categories at risk of social marginalization (i.e., people living in the suburbs, migrant people). The current paper is aimed at deepening the understanding of these topics, taking into account the role of sharing mobility services in fostering the process of social inclusion. For this purpose, findings from a literature review as well as from a qualitative research employing focus group technique will be reported. Finally, some recommendations for the development of sharing mobility services more inclusive will be provided.

KEYWORDS

inclusione sociale, sharing mobility; immigrazione; partecipazione; focus group

social inclusion, sharing mobility; immigration; participation; focus group

Mobilità urbana ed inclusione sociale dei migranti: il ruolo della *sharing mobility*

Una ricerca qualitativa

CRISTIANO INGUGLIA, MARTINA DI MARCO

1. *Introduzione* – 1.2 *Esclusione Sociale e Mobilità* – 2. *Gruppi a rischio di esclusione sociale: il caso dei migranti* – 3. *Sharing Mobility: definizioni e caratteristiche* – 4. *Mobilità e Sharing Mobility nel contesto Palermitano: una ricerca qualitativa* – 4.1 *Metodo* – 4.1.1 *Partecipanti* – 4.1.2 *Procedura* – 4.1.3 *Analisi* – 4.1.4 *Risultati* – 4.1.4.1 *Mobilità* – 4.1.4.2 *Sharing Mobility*.

«Mi muovo, dunque sono»
(Haruki Murakami, 1984)

1. *Introduzione*

La mobilità è un aspetto importante della vita degli individui di qualsiasi parte del mondo ed epoca storica, che influenza la loro possibilità di accedere a mezzi e risorse necessarie per la sopravvivenza (STANLEY, STANLEY 2017). Ciò è ancora più valido negli ultimi decenni, in cui le rapide trasformazioni della società hanno portato ad un incremento dell'importanza dei trasporti, che risultano sempre più cruciali per accedere a servizi ed opportunità e si configurano come una risorsa chiave per l'inclusione sociale (KNOWLES 2006; LEVINSON 2010; LUCAS 2012; PEREIRA et al. 2017).

Per comprendere quanto la mobilità sia fondamentale per partecipare alla vita di una comunità, è utile partire dalla definizione del concetto di esclusione sociale. Levitas e colleghi la intendono come un concetto più ampio di quello di povertà economica poiché rimanda alla mancanza o alla carenza di beni, servizi, risorse e diritti essenziali che rendono impossibile partecipare alle attività ordinarie svolte dalla maggior parte delle persone della comunità di riferimento. L'esclusione sociale ha effetti negativi, sia in termini collettivi che individuali, in quanto, da un lato, porta ad una compromissione del senso di equità e coesione di una società e, dall'altro lato, influenza negativamente la qualità della vita percepita dall'individuo, portando anche, nei casi più estremi, ad una compromissione del benessere psicosociale associata ad alti livelli di disagio e malessere (LEVITAS et al. 2007).

Bradshaw e collaboratori (BRADSHAW et al. 2004) identificano tre categorie di determinanti alla base dell'esclusione sociale, che concorrono nel determinare l'entità del fenomeno: fattori socio-demografici, economici e politici. La prima categoria si riferisce alle caratteristiche sociali, come l'invecchiamento, la disoccupazione giovanile o l'aumento delle famiglie monoparentali. La seconda categoria si riferisce a fattori economici, tra cui la diminuzione degli stipendi per i più giovani e per i più anziani, la dispersione dei guadagni, l'aumento delle disparità nei salari tra categorie di lavoratori (ad esempio tra uomini e donne), l'aumento del lavoro autonomo e la maggiore precarietà delle condizioni lavorative. L'ultima categoria è costituita dai fattori socio-politici, come l'aumento del divario tra i redditi, il cambiamento dei sistemi fiscali che tendono a colpire sempre più la classe media, l'aumento delle tariffe per servizi sanitari e sociali e l'incremento degli affitti degli immobili (BRADSHAW et al. 2004). Gli autori, infine, aggiungono al loro modello l'influenza di intrinseche caratteristiche personali, come la disabilità, l'etnia, il background migratorio e i bassi livelli di scolarizzazione (SAMEK LODOVICI, TORCHIO 2015).

Levitas e collaboratori hanno proposto di operationalizzare il costrutto di esclusione sociale attraverso un modello denominato Bristol Social Exclusion Matrix (B-SEM), che include tre grandi dimensioni, articolate in vari domini (LEVITAS et al. 2007):

- *Risorse*, che si articolano in risorse economiche o materiali (come ad esempio, redditi, abitazioni, risparmi o altri beni materiali, come le pensioni integrative), accesso a servizi privati e pubblici (come i trasporti, i servizi di utilità sociale e quelli finanziari) e risorse sociali (concepite in termini di connessione alla famiglia, supporto sociale strumentale ed emotivo, qualità e frequenza del contatto con familiari, parenti, amici e colleghi di lavoro).
- *Partecipazione*, che si articola in partecipazione economica (possibilità di avere un impiego con caratteristiche soddisfacenti in termini di retribuzione, orari e condizioni lavorative), sociale (possibilità di prendere parte ad attività comuni e di ricoprire ruoli sociali), culturale ed educativa (possibilità di accedere al capitale culturale, in termini di qualificazioni educative e titoli formali, di prodotti culturali e artistici, di conoscenze ed attività nel tempo libero), civica e politica (appartenenza a gruppi o associazioni, attività di volontariato, comportamento di voto e status civile, includendo la “civic efficacy”, ossia la percezione di sé rispetto alla propria capacità di prendere parte al processo decisionale e avere voce in capitolo in questioni politiche e sociali).
- *Qualità della vita*, articolata in salute e benessere (benessere fisico, salute psichica, disabilità, sviluppo personale, autostima, soddisfazione di vita, vulnerabilità allo stigma), ambienti di vita (possibilità di disporre di un’abitazione, qualità degli spazi di vita quotidiana, sicurezza del posto dove si vive, soddisfazione rispetto al quartiere e alla possibilità di avere accesso a spazi aperti), crimine e delinquenza (tassi di criminalità e sicurezza percepita).

Recentemente, Schwanen e collaboratori hanno suggerito di concepire l’esclusione sociale come un costrutto multidimensionale, dinamico, multi-scalare, cumulativo, che riguarda sia gli individui che i gruppi. In questa prospettiva, l’esclusione viene descritta anche come la *manca*za di partecipazione attiva alla vita della società, nei suoi aspetti economici (come l’occupazione e le finanze), politici (come le decisioni politiche e la partecipazione al sistema di governance), sociali (come le attività della comunità e le relazioni interpersonali), culturali (come le attività artistiche e l’uso dei media) e relativi alla salute (sia fisica che mentale; SCHWANEN et al. 2015).

1.2 Esclusione Sociale e Mobilità

Partendo da tali definizioni, si può intuire che esiste una stretta connessione tra esclusione sociale, inadeguatezza dei trasporti e problematiche legate alla mobilità. La relazione tra esclusione e mobilità è sia diretta che indiretta, ossia mediata dall’azione di altre variabili come il capitale sociale, l’accessibilità e il *network capital* (URRY 2012; PRESTON, RAJ 2017; SCHWANEN et al. 2015). In questo ultimo caso, le difficoltà legate alla mobilità possono portare a una riduzione del capitale sociale, del *network capital* e dell’accessibilità che, a loro volta, conducono all’esclusione. Il capitale sociale è l’insieme di interazioni con istituzioni, persone e organizzazioni, che consente a un individuo di potere vivere attivamente nella comunità di riferimento (ACEVEDO 2007). L’accessibilità è la possibilità di avere accesso alle risorse ed i servizi di una comunità. Invece, il concetto di *network capital*, difficilmente traducibile in italiano, si riferisce al capitale sociale nell’Era Digitale, in cui diventa importante per ogni individuo sapere cercare informazioni su Internet e utilizzarle nella vita di ogni giorno, sapere creare e mantenere relazioni online e usare queste relazioni per ottenere delle risorse materiali e sociali (WELLMAN, FRANK 2001). In altre parole, il *network capital* è il capitale sociale riferito ai network digitali.

Tornando, invece, al rapporto diretto tra esclusione sociale e mobilità, alcuni autori hanno elaborato dei modelli teorici utili per comprendere le connessioni tra i due fenomeni. Ad esem-

pio, Kenyon e collaboratori¹ (KENYON et al. 2002) propongono un modello dell'esclusione sociale che prevede nove dimensioni, la maggior parte delle quali può essere collegata a mancanze o inadeguatezze nel sistema dei trasporti e della mobilità:

- *economica*, riferita all'impossibilità di trovare un lavoro per mancanza di trasporti utili a raggiungere le sedi lavorative o i colloqui;
- dello *spazio di vita*, che concerne l'isolamento geografico caratterizzato da mancanza di trasporti in aree urbane periferiche;
- *mobilità*, che riguarda le caratteristiche stesse del sistema dei trasporti pubblici e/o privati in termini di tempistiche, percorsi e costi che limitano l'accesso alle reti sociali e servizi;
- *partecipazione politica*, che concerne l'incapacità di raggiungere le aree in cui si espletano le funzioni politiche (es. congressi, meeting);
- *personale*, che si riferisce a vari aspetti legati al genere, all'etnicità o altre caratteristiche individuali, non direttamente connesse alla mobilità;
- *politica personale*, che è associata all'impotenza nei confronti di un sistema di salute o di assistenza sociale;
- del *network sociale*, che si riferisce all'isolamento per impossibilità a visitare familiari e amici;
- *sociale*, che concerne una impossibilità ad accedere servizi educativi e sociali di qualità;
- *temporale*, che fa riferimento alla riduzione dei tempi per usufruire dei servizi a causa del tempo stesso per viaggiare e spostarsi.

In questa ottica, gli autori parlano di *transport/mobility-related social exclusion* (esclusione sociale legata alla mobilità/trasporti), sostenendo che alcune persone sono private della possibilità di partecipare agli aspetti economici, politici e sociali della comunità in cui vivono a causa di una ridotta accessibilità alle opportunità, alle reti e ai servizi dovuta in parte o totalmente ad una difficoltà o una mancanza di mobilità adeguata che produce direttamente esclusione sociale o che acutizza quella preesistente (PUCCI, COLLEONI 2016).

Un concetto simile ma, per certi versi, sostanzialmente diverso è quello introdotto da Pucci e Colleoni, che prende il nome di *transport disadvantage* (svantaggio dei trasporti; CASS et al. 2005; CURRIE 2011; LUCAS 2012; PUCCI, COLLEONI 2016), ed è inteso come una condizione deficitaria nell'utilizzo dei trasporti legata ad un insieme di fattori come caratteristiche individuali e familiari (povertà, disabilità, etnia, genere, anzianità), caratteristiche dei trasporti stessi (ad esempio, i costi o l'efficienza dei servizi), fattori legati alle condizioni geopolitiche (come la densità di popolazione nel territorio di riferimento) e obblighi sociali (legati alla rete sociale o alla cultura di appartenenza).

Lucas sottolinea l'importanza di non considerare lo svantaggio dei trasporti e l'esclusione sociale legata alla mobilità come sinonimi. Difatti, è possibile essere socialmente inclusi nonostante le inefficienze del sistema di trasporti o, di contro, muoversi liberamente accedendo ai trasporti, pur vivendo una situazione di esclusione sociale. L'autore propone un modello complesso e multifattoriale che spiega il fenomeno dell'esclusione legata ai trasporti. Nella sua prospettiva, lo svantaggio sociale, che è prodotto dalla combinazione di vari fattori (come mancanza di lavoro, reddito basso, condizioni abitative svantaggiate, condizioni di salute negative) interagisce con lo svantaggio dei trasporti, prodotto da un insieme di fattori (quali mancanza di informazioni, mancanza di automobile privata, paura per la sicurezza personale, alti costi dei biglietti e carenza dei servizi), portando all'inaccessibilità di una serie di servizi e processi (come contatti sociali, beni e servizi di pubblica utilità, processi di partecipazione e decisionali, capitale sociale). Tale inaccessibilità determina, a sua volta, l'esclusione sociale, la quale ritorna ad influenzare, in modo circolare, i fattori

¹ KENYON S. 2003. *Greater social inclusion: What are the consequences for transport?* in *Proceedings of UTSG 2003*, Loughborough, UK, 6-8 January 2003. Disponibile in: <http://eprints.uwe.ac.uk/9452> (consultato il 28/10/2019).

che hanno determinato lo svantaggio. Il modello è arricchito dall'azione di sovrastrutture, come le norme sociali, politiche, economiche e le politiche governative, che agiscono e influenzano i vari processi che concernono i vari aspetti del fenomeno (LUCAS 2012).

Infine, bisogna considerare che la relazione tra esclusione e mobilità è controversa poiché alcune ricerche (tra cui EXCLUSION UNIT² 2003; PUCHER, BUEHLER 2010) dimostrano che un maggiore utilizzo di mezzi di trasporto può essere correlato anche ad una serie di problemi come una alta probabilità di incidenti stradali, di inquinamento atmosferico e riduzione dell'attività fisica, che incidono negativamente sul benessere e sulla salute delle persone. Ad esempio, Kenyon e collaboratori hanno riflettuto sulle conseguenze negative della crescita della mobilità, proponendo il concetto dell'effetto secondario (KENYON et al. 2002). Secondo tali autori un maggiore utilizzo dei trasporti privati e pubblici può portare a una riduzione sensibile dell'accessibilità pedonale delle strade che vengono progettate e costruite a misura di macchina (o di altri mezzi di trasporto) e non di persona (STANLEY, STANLEY 2017). A livello individuale, inoltre, suggeriscono che coloro che utilizzano maggiormente il sistema dei trasporti, si trovano con un tempo ridotto per altre attività, come quelle legate alla fruizione dei servizi oppure quelle funzionali a creare e mantenere relazioni interpersonali e reti sociali. Tutto questo potrebbe incidere, nel lungo periodo, sull'inclusione sociale, aumentando i costi che ogni individuo deve sostenere per utilizzare il sistema di trasporto. Queste considerazioni sono probabilmente ancora più valide quando ci focalizziamo sul caso di fasce di popolazione più deboli, come quelle che considereremo nella prossima sezione.

2. Gruppi a rischio di esclusione sociale: il caso dei migranti

Diversi autori hanno messo in luce come alcune categorie di persone provino maggiori difficoltà nei processi di inclusione sociale e siano quindi a rischio di esclusione. La letteratura concorda nell'identificare tra questi gli anziani, i giovani, le persone con disabilità, coloro che hanno redditi bassi, le donne ed i migranti (CURRIE, DELBOSC 2011; STANLEY, STANLEY 2017).

Samek Lodovici e Torchio (SAMEK LODOVICI, TORCHIO 2015), in uno studio sul fenomeno dell'esclusione sociale nell'Unione Europea, identificano tra i fattori di rischio più frequenti l'aver un reddito basso, delle condizioni lavorative disagiate, bassi livelli di educazione, l'essere residenti in aree periferiche e deprivate. Gli stessi autori notano che l'aver un background migratorio aumenta i livelli di rischio di emarginazione: la discriminazione conduce spesso i migranti a vivere in zone svantaggiate e ad avere meno accesso a servizi educativi, sociali, sanitari e a lavori di qualità (SAMEK LODOVICI, TORCHIO 2015).

Questo dato è confermato dal lavoro di Price e Chacko³ che hanno studiato le condizioni di vita dei migranti, mettendo in luce varie problematiche che questi affrontano in alcuni paesi ospitanti, come il Canada, gli Stati Uniti, o la Cina. La disoccupazione, le condizioni lavorative pericolose, i bassi redditi, la povertà, la mancanza di diritti di residenza, l'accesso limitato ai servizi educativi e sanitari, sono tutti fattori che incidono negativamente sulla loro partecipazione attiva alla vita sociale, economica e politica, ostacolandone un corretto processo di inclusione (BERRY, SAM 2013).

² SOCIAL EXCLUSION Unit 2003. *Making the Connections: Final report on Transport and Social Exclusion*. Office of the Deputy Prime Minister, London 2003.

³ PRICE M., CHACKO E. 2012. *Migrants' Inclusion in Cities: Innovative Urban Policies and Practices*. UNESCO/UN-HABITAT. Disponibile in: https://www.researchgate.net/publication/272023289_Migrants_Inclusion_in_Cities_Innovative_Urban_Policies_and_Practices_Prepared_for_UNHabitat_and_UNESCO O Marie Price and Elizabeth Chacko (consultato il 28/10/2019).

Secondo Berry l'inclusione sociale dei migranti è fortemente influenzata dal processo di acculturazione psicologica, ossia i cambiamenti culturali che avvengono quando individui, provenienti da differenti background, entrano in contatto fra loro in modo prolungato e continuo (BERRY 1997, 2005; BERRY et al. 2002). Nel modello teorico elaborato dall'autore, dalla combinazione di due dimensioni indipendenti che vengono definite mantenimento culturale (ossia un atteggiamento positivo a mantenere la cultura e l'identità del paese di provenienza) e contatto culturale (ossia un atteggiamento favorevole ad adottare la cultura e l'identità del paese ospitante), si possono identificare quattro diverse strategie di acculturazione: integrazione, separazione, assimilazione, marginalità. L'integrazione riflette il desiderio di mantenere la propria cultura e, allo stesso momento, di fare propri gli aspetti della comunità ospitante; la strategia dell'assimilazione prevede, invece, che l'individuo abbandoni totalmente la propria cultura di riferimento per acquisire i caratteri della società dominante; la separazione implica una sorta di attaccamento alla propria cultura d'origine, che si contrappone al contatto con la società ospitante; l'emarginazione è, infine, una strategia che tende a rifiutare sia la cultura dominante che quella di origine ed è spesso associata ad episodi di esclusione o discriminazione.

Tra queste strategie, quella che di frequente viene associata a migliori esiti adattivi e ad una migliore inclusione sociale è l'integrazione (INGUGLIA, MUSSO 2015; INGUGLIA et al. 2017; BERRY, WILCOX 2018). I migranti che riescono, senza alcuna costrizione, a mantenere vivi i riferimenti culturali del paese d'origine e, allo stesso tempo, entrare a fare parte della cultura del paese ospitante, partecipando attivamente ai vari aspetti della comunità, vivono generalmente condizioni di benessere psicosociale maggiori di coloro che scelgono strategie di acculturazione alternative.

In questa logica, il libero accesso ai servizi di mobilità può rappresentare una chiave di volta per un buon adattamento: potere raggiungere e frequentare le comunità etniche, fruire di ogni servizio fornito dal paese ospitante (scolastici, formativi, sociali, sanitari), cercare liberamente un lavoro e, una volta trovato, raggiungere la sede lavorativa, sono tutti comportamenti che hanno ricadute positive sull'inclusione dei migranti, che, d'altro canto, sono spesso esposti ad un rischio maggiore di esclusione e di marginalità, sia per questioni legate alla lingua (difficoltà di leggere, di orientarsi e comunicare), sia per una mancanza di risorse economiche necessarie a prendere la patente o possedere un mezzo proprio. Per un migrante, muoversi liberamente rappresenta, dunque, un mezzo efficace per accedere a beni e servizi offerti dalla comunità ospitante, e per questa via accrescere la opportunità di partecipazione e inclusione al nuovo contesto di vita.

L'ignoranza, la povertà, le barriere linguistiche, il razzismo e il classismo possono limitare le possibilità dei migranti di spostarsi liberamente e raggiungere luoghi e destinazioni nel paese ospitante. Malgrado la mobilità verso servizi essenziali per la sopravvivenza, come luoghi di cura della salute, uffici che erogano documenti, servizi che forniscono cibo e vestiario di prima necessità, servizi per l'educazione, la formazione e la ricerca di lavoro, servizi sociali, posta e distribuzione merci, nonché una quantità di attività ricreative e sociali sia considerata generalmente un diritto, i migranti hanno spesso difficoltà a muoversi in molte nazioni, anche a causa della struttura delle nostre società che sono fortemente dipendenti dall'automobile (PUCCI, COLLEONI 2016; MATTIOLI 2017).

Welsch e collaboratori hanno esaminato il comportamento di viaggio dei migranti in varie nazioni europee, ossia il modo in cui si muovono nelle loro comunità di residenza, utilizzando il territorio in cui vivono e il relativo sistema di trasporti (WELSCH et al. 2018). Gli autori osservano che, in generale, i migranti tendono ad utilizzare i mezzi pubblici (nei Paesi Bassi e in Austria in modo più massiccio rispetto agli altri paesi), tendono a possedere e utilizzare meno le biciclette e le auto rispetto alla popolazione autoctona (e le donne meno che gli uomini). Inoltre, i comportamenti di viaggio vengono influenzati anche dai redditi (con i redditi più bassi che corrispondono a minori possibilità di mobilità), dalla composizione delle famiglie (con le famiglie numerose che hanno maggiori difficoltà) e dall'educazione (per cui livelli più alti corrispondono a maggiore mobilità).

A causa dell'alto rischio di condizioni di povertà ed emarginazione tra la popolazione migrante, l'Unione Europea cerca di promuovere in questa popolazione le opportunità e le risorse necessarie per partecipare pienamente alla vita economica, sociale e culturale, godendo così di un tenore di vita e di un benessere adeguato nella società di residenza. A tal fine, alcune politiche sociali hanno cercato di fornire sostegno diretto ai soggetti fragili con una serie di misure tra cui il tentativo di rendere il sistema di trasporti pubblici più efficace ed accessibile per tutti. In tal senso può essere interessante indagare il potenziale contributo di un particolare tipo di mobilità, la Sharing Mobility, che può contribuire ad aumentare l'accessibilità e l'inclusione, rimuovendo alcune barriere alla libera circolazione come i costi legati all'acquisto, al mantenimento e il deposito di automobili e biciclette (CLARK, CURL 2016).

3. Sharing Mobility: definizioni e caratteristiche

La Sharing Mobility⁴ (*mobilità condivisa*) è una forma di Sharing Economy, ovvero un modello economico basato sulla condivisione e sullo scambio che si affianca ai servizi, pubblici e privati, erogati dalle istituzioni (SMORTO 2016). In particolare, per Sharing Mobility (SM) si intende un particolare tipo di mobilità a noleggio che si basa sulla condivisione del mezzo, un ibrido tra trasporto pubblico e privato. Questo può essere utilizzato o per raggiungere lo stesso posto (vedasi, ad esempio, Blabla Car) o per tragitti differenti, con uso in successione. Il servizio è erogato da enti pubblici, come i Comuni da enti privati (aziende e imprese) che da utenti privati, che mettono a disposizione il mezzo di proprietà per sfruttarne al massimo la capacità residua.

La SM si distingue per alcune caratteristiche principali. In primo luogo, sia gli enti pubblici che privati che erogano questo tipo di servizi si avvalgono dell'uso di Information and Communication Technologies (ICT) per l'implementazione e la gestione dei servizi, ovvero piattaforme digitali, che coordinano la domanda e l'offerta del mercato e offrono vantaggi in termini di costi, efficienza e fiducia. In questa ottica, la piattaforma stessa diventa garante dello scambio tra chi eroga il servizio e chi ne usufruisce, dato che vengono effettuati controlli in ingresso ed un monitoraggio costante dei comportamenti, che porta anche a sanzionare le condotte irregolari (SMORTO 2018). La facilità di utilizzo delle piattaforme digitali, grazie ad applicazioni per gli smartphone oltre che via computer, ha permesso di innalzare l'efficienza dei sistemi e far sì che il servizio fosse estendibile a quanti più utenti, diventando un servizio "di massa".

Oltre alla condivisione e l'uso dei sistemi digitali, la mobilità condivisa ha delle caratteristiche specifiche altresì considerate vantaggi da alcuni autori. Innanzitutto, il suo carattere innovativo: rispetto al passato e all'uso massiccio di auto private, la SM apre le porte a forme alternative di mobilità che, in futuro, includeranno sistemi sempre più all'avanguardia basati su maggiori automatizzazioni (STATHOPOULOS et al. 2017).

Il rispetto per l'ambiente fisico è un'altra caratteristica fondamentale (MIDGELY 2009). Va da sé che più si condivide il mezzo, meno utenti utilizzano ulteriori automobili e ciò riduce di gran lunga le emissioni di gas inquinanti. Oltre a ciò, è utile sottolineare il fatto che i mezzi alternativi da condividere oggi sono anche biciclette e auto o scooter ecologici, che già hanno un impatto minore sull'ambiente. Sperimentare meno congestione del traffico cittadino e avere possibilità sicura di parcheggio (grazie a parcheggi prestabiliti o agevolazioni comunali), inoltre, potrebbe aver effetti benefici sul benessere delle persone (ULRICH et al. 1991), definito non solo come assenza di malattie ma di completo benessere⁵ fisico, mentale e sociale (RUSSELL 2012; HISCOCK et al. 2014).

⁴ GIACON M. 2018. *La Sharing Mobility*. Dissertazione di dottorato, disponibile in: <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/12289/859633-1209640.pdf?sequence=2> (consultato il 28/10/2019).

⁵ World Health Organization (1948). Preamble to the Constitution of the World Health Organization as

Un aumento del benessere, inoltre, accresce la qualità della vita, intesa da Pacione e colleghi (PACIONE et al. 2003) come l'insieme di condizioni ambientali buone (come l'aria, l'inquinamento dell'acqua, ecc.) e attributi positivi riguardanti le persone (come la salute e l'educazione).

I sistemi di condivisione sono altamente disponibili e flessibili secondo le esigenze. A differenza dei mezzi di trasporto pubblici, che hanno orari prestabiliti, posti limitati e ridotti servizi notturni, se un utente prenota un mezzo in Car, Bike, Scooter Sharing, ha la certezza di usarlo in qualsiasi momento, per qualsiasi tragitto e per lunghi lassi di tempo.

Secondo il Terzo Rapporto Nazionale della Sharing Mobility⁶, le forme di mobilità condivisa sono diverse dai classici servizi on demand, per le caratteristiche di seguito illustrate:

- Reticolarità, grazie alla possibilità dei sistemi digitali delle piattaforme di creare relazioni veloci nel tempo e nello spazio;
- Interattività, ossia la capacità degli utenti che usufruiscono del servizio di modificarlo e adattarlo alle proprie esigenze in tempo reale.
- Collaborazione, ovvero l'opportunità di dare avvio a varie forme di relazione anche di tipo non commerciale (vedasi la formazione di community);
- Sfruttamento della capacità residua, rispetto all'uso esclusivo del mezzo;
- Uso friendly e ludico, ossia la tipologia di esperienza caratterizzata da semplicità e divertimento.

Tra i vantaggi inoltre, si annovera il concetto stesso della *condivisione*. Sebbene ci siano delle eccezioni in termini di disturbi (come l'ansia sociale e la claustrofobia) che impediscono alle persone di accedere ai mezzi di trasporto, per la maggior parte degli individui la condivisione del mezzo è un momento di inclusione sociale, in quanto si entra in contatto con gli altri e ciò può contribuire a creare opportunità per conoscersi (CURRIE, STANLEY 2008). Arcidiacono⁷ e Pais hanno analizzato il caso di un servizio di car pooling italiano (Blablacar), mettendo in luce l'impatto relazionale e sociale che ha sugli utenti. Le persone che intervistate hanno espresso considerazioni positive rispetto alla dimensione socio-relazionale durante l'esperienza di mobilità condivisa, utilizzando in modo frequente aggettivi come *socievole*, *simpatico*, *aperto* e *disponibile* per descrivere gli altri utenti con cui sono entrati a contatto. Inoltre, la metà degli intervistati ha dichiarato di aver avuto relazioni non sporadiche con gli altri utenti, un po' più della metà di loro ha affermato di aver organizzato ulteriori viaggi insieme a coloro con cui avevano già condiviso il mezzo e, infine, quasi il 30% degli utenti ha rivelato di avere stretto legami di amicizia o rapporti più duraturi. In ultimo, gli autori osservano che i partecipanti alla ricerca mostrano un senso di appartenenza alla comunità di Blablacar, difatti l'85% circa degli utenti dichiara di sentirsi parte di questa sorta di nuova comunità vissuta in parte in strada e in parte online.

Alla luce di quanto emerge da queste e altre ricerche simili (PARIGI, SATE 2014; SCHOR et al. 2016, ANDREOTTI et al. 2018), la SM ha un elevato potenziale inclusivo e può rappresentare una soluzione per migliorare la qualità della vita delle fasce più "deboli" della popolazione, dato che

adopted by the International Health Conference, New York, 19-22 June, 1946; signed on 22 July 1946 by the representatives of 61 States (Official Records of the World Health Organization, no. 2, p. 100) and entered into force on 7 April 1948. Disponibile in: http://www.who.int/governance/eb/who_constitution_en.pdf (consultato il 28/10/2019).

⁶ Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility. 2018. *Terzo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility*, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile. Disponibile in: <http://osservatoriosharingmobility.it/wp-content/uploads/2019/07/come-sta-la-sharing-mobility-III-Rapporto-SM-13-e-FRONT.pdf> (consultato il 28/10/2019).

⁷ ARCIDIACONO D., PAIS I. 2016. *Reciprocità, fiducia e relazioni nei servizi di mobilità condivisa: un'analisi sul car-pooling di BlaBlaCar*, in conference SISEC. Disponibile in: www.sisec.it/wp-content/uploads/2017/02/Arcidiacono-Pais-Car-pooling-bla-bla-car-full-paper-SISEC.pdf (consultato il 28/10/2019).

è difficile che queste posseggano un'auto per muoversi autonomamente nella comunità. Da un punto di vista economico, infatti, tra le caratteristiche dei servizi di condivisione vi è il risparmio, come è anche emerso dalle interviste degli utenti Blablacar che nella quasi totalità dei casi usano il mezzo per avere un risparmio economico; da un altro punto di vista appartenere ad una comunità, che si incontra in viaggio, che scambia feed-back e recensioni e che chiacchiera a bordo, promuove l'inclusione sociale. Per alcune persone, tra cui i migranti, quindi, ciò potrebbero risultare un facilitatore durante il loro processo di acculturazione nel paese ospitante, sebbene in molti paesi europei non esistano ancora politiche sociali per favorire tali processi attraverso i servizi di mobilità condivisa.

Il nostro contributo di ricerca, illustrato nel seguente paragrafo, nasce proprio da queste riflessioni. Il tentativo è quello di analizzare le connessioni tra inclusione sociale e mobilità urbana, esplorandole potenzialità della SM come strumento per favorire inclusione e partecipazione dei migranti e di tutti i cittadini in generale.

4. Mobilità e Sharing Mobility nel contesto Palermitano: una ricerca qualitativa

I risultati che presentiamo in questo paragrafo sono il frutto di una ricerca qualitativa che è stata sviluppata nell'ambito del progetto "RIDER - Regulating and Deregulating Sharing Mobility in Europe", finanziato dal programma Jean Monet. L'obiettivo dello studio era analizzare le connessioni tra mobilità ed inclusione sociale dei migranti (e in generale di tutti i cittadini), esplorando il potenziale contributo che i servizi di Sharing Mobility possono fornire in questo senso e cercando di sollecitare nei partecipanti la produzione di proposte per migliorare la qualità della vita delle persone socialmente svantaggiate.

4.1 Metodo

4.1.1 Partecipanti

Hanno preso parte alla ricerca 34 partecipanti (M = 20, F = 14) di età compresa tra i 17 e i 40 anni. Tra questi, 18 erano di origine straniera e 16 di cittadinanza italiana. Le persone di origine straniera provenivano da diversi paesi africani (Marocco, Senegal, Mali, Gambia; il 63%), europei (Spagna, Francia, Romania; il 31%) e una dagli USA. Erano residenti a Palermo da qualche mese fino a qualche anno. Molti di loro abitavano nel centro storico, altri in quartieri meno centrali, una minoranza in paesi vicini all'area metropolitana. Lo status socioeconomico dei partecipanti, calcolato tenendo conto del loro livello di educazione e/o della condizione lavorativa, era medio. Tutti i partecipanti avevano una buona competenza della lingua italiana.

4.1.2 Procedura

Sono stati realizzati tre focus group con il supporto di alcune associazioni no profit di Palermo (Arci Porco Rosso, PUSH, CESIE, Per Esempio e Libera), che lavorano sui temi della mobilità e/o dell'inclusione sociale. Ad ogni focus group hanno partecipato dalle 10 alle 12 persone, selezionate su base volontaria tra gli utenti dei servizi o dei progetti delle associazioni coinvolte e tra gli operatori delle stesse associazioni. Ciascun focus group è stato condotto in una stanza tranquilla, fornita di tavolo e sedie per tutti i partecipanti ed ha avuto la durata di due ore circa. I focus group sono stati moderati da un conduttore/facilitatore dell'Università degli Studi di Palermo, in presenza di un osservatore indipendente. Per indagare i temi di interesse è stato elaborato un questioning route, che viene illustrato nella Tabella 1. Secondo questo schema, inizialmente è stata esplorata la percezione di mobilità nel contesto palermitano, soffermandosi su ciò

che ostacola una buona fruizione dei servizi di trasporto urbano; successivamente si è discusso, in particolare, sulla mobilità condivisa (SM), per raccogliere informazioni sulle esperienze reali dei partecipanti con questa tipologia di mobilità alternativa ed, infine, questi hanno avuto modo di suggerire delle proposte per migliorare il sistema di mobilità palermitano. Ogni focus group è stato registrato su un supporto audio, successivamente è stato trascritto al fine di condurre le analisi dei dati (KRUEGER 2006).

Tab. 1. Traccia focus group

Domanda di apertura	<i>Come è muoversi a Palermo? Quale immagine vi viene in mente quando pensate a muovervi a Palermo? E quando pensate al suo sistema dei trasporti?</i>
Domande introduttive	<i>Siete soddisfatti del sistema di trasporti a Palermo? Vi consente di fare tutto quello che volete e di raggiungere tutti i posti di cui avete bisogno nella vita di tutti i giorni?</i>
Domande di transizione	<i>Quali sono i problemi o gli ostacoli maggiori a muoversi liberamente a Palermo? Diteci un posto che avete difficoltà a raggiungere nella vostra esperienza di ogni giorno. Secondo voi, muoversi bene in una città è importante per viverci bene e per sentirsi appartenenti ad essa?</i>
Domande chiave	<i>Sapete cosa è la sharing mobility? Se sì, fate qualche esempio pratico. [Per sharing mobility intendiamo la mobilità attraverso mezzi o veicoli “condivisi”, servizi di uso collettivo, che sono flessibili, personalizzabili, spesso utilizzano piattaforme digitali e cercano di promuovere forme sostenibili di mobilità. Tra questi: car-sharing, bike sharing, car-pooling (es. Bla-Bla), car-riding, ride-sourcing (es. Uber)] Usate qualche servizio di sharing mobility di quelli esistenti a Palermo? Vi piacerebbe utilizzarne qualcuno? Quali sono gli ostacoli maggiori che vi rendono difficile usare i servizi di sharing mobility offerti a Palermo? Avete mai usato i servizi di car-sharing esistenti a Palermo? Se sì, come vi siete trovati. Se no, come mai? Quali sono gli ostacoli o le barriere? Avete mai usato i servizi di bike-sharing esistenti a Palermo? Se sì, come vi siete trovati. Se no, come mai? Quali sono gli ostacoli o le barriere?</i>
Domande di chiusura	<i>Pensate che servizi di sharing mobility più accessibili a tutti possano migliorare le condizioni di vita e l’inclusione di tutti i cittadini (anche di quelli con meno mezzi)? Avete qualche proposta di nuovo servizio di sharing mobility da introdurre?</i>

4.1.3 *Analisi*

Le analisi sono state condotte utilizzando un approccio comparativo (HEWITT-TAYLOR 2001). Ogni trascrizione di focus group è stata analizzata indipendentemente, individuandone i temi principali che sono stati etichettati con una parola chiave, come suggerito da JASPER (1994). Successivamente, ogni trascritto è stato confrontato con gli altri e si è pervenuti ad un insieme di temi in comune, basandosi sui passaggi più salienti. La rilevazione dei temi, per ciascun testo e poi nella comparazione, è stato il risultato di discussione tra i ricercatori che hanno raggiunto un massimo grado di accordo.

4.1.4 *Risultati*

Dall’analisi dei dati di tutti i focus group sono emersi complessivamente 6 temi generali che riguardano sia la mobilità che la Sharing Mobility: benessere, inefficienze, sicurezza, risorse economiche, punti di forza e punti di debolezza. Tra i 6 temi, 3 sono stati suddivisi in altri sub-temi (il tema *Inefficienza* in Tempi, Periferie, Mezzi e Risorse; il tema *Sicurezza* in Incolumità fisica e Genere; il tema *Punti di debolezza* in Costi, Critica, Digitale, Territorio) utili ad una dettagliata analisi dei contenuti emersi. Presentiamo a seguire i risultati emersi partendo da quelli sul tema della mobilità in generale e poi quelli che riguardano il tema della Sharing Mobility.

4.1.4.1 Mobilità

Benessere

Rispetto al primo tema, dall'analisi è emerso che la possibilità di muoversi senza alcun ostacolo, in sicurezza e con dei sistemi efficienti è collegata ad una percezione di benessere. Una mancanza di mezzi o risorse che permettono di muoversi, infatti, produce sentimenti di inadeguatezza, insoddisfazione e impotenza, che incidono negativamente sul benessere generale:

Il pensiero che non mi posso muovere mi fa sentire male... non avere la possibilità di raggiungere qualsiasi posto è una cosa che ti fa sentire in un carcere all'aperto.

Se non pensi che puoi raggiungere diverse parti della città in libertà e non puoi accedere alle tante opportunità si creano, quindi vivere, la vita diventa stantia, si creano malumori e diminuisce la voglia di fare.

La mobilità è un aspetto fondante della vita di comunità ed è essenziale ai fini di una soddisfacente qualità della vita delle persone:

La mia vita è qualitativamente cambiata da quando ho il mio scooter che mi permette di fare tutto quello che voglio.

L'inclusione sociale, importante fattore per la qualità della vita, è strettamente connessa alla possibilità di accedere ad occasioni sociali, sia che riguardano il tempo libero sia attività di lavoro e di volontariato:

Con i miei mezzi posso fare i turni e anche andare ad una festa e stare lì fino a sera.

Se non avessi avuto un mezzo, probabilmente sarei una persona senza amici.

Inefficienze

Il secondo tema riguarda le inefficienze e carenze del sistema urbano, che si pongono, per i partecipanti, come delle barriere alla mobilità. Il tema *inefficienze* è suddiviso in tre sub-temi (Tempi, Periferie, Mezzi e Risorse).

1. Tempi

Tutti i partecipanti evidenziano delle criticità quando si tratta di usufruire del sistema dei trasporti, a causa di inefficienze legate alle tempistiche:

Per spostarsi devi prendere almeno due mezzi pubblici per raggiungere una destinazione, la tempistica è assolutamente folle.

La gestione della vita cittadina risulta, dunque, ostacolata a causa dei ritardi nelle corse o disservizi occasionali nel sistema:

Devo spendere quantità di tempo perché devo affidarmi agli autobus e ai mezzi pubblici, ed è una enorme perdita di tempo oltre ad essere un'incognita.

Alcuni sottolineano, inoltre, che il confronto con il contesto nazionale e internazionale pone Palermo in una posizione di svantaggio rispetto ad altre nazioni:

In altri paesi dove ho vissuto non capitava mai di attendere un'ora come qui a Palermo senza nessuna notizia.

Le inefficienze stimolano i partecipanti provenienti da nazioni diverse a creare soluzioni alternative, evitando l'uso dei mezzi:

Preferiamo camminare piuttosto che aspettare l'autobus, andiamo a piedi tra una fermata e l'altra e alla fine arriviamo a destinazione prima che il bus sia arrivato.

2. Periferie

Le inefficienze evidenziate si riferiscono anche alla dislocazione territoriale del sistema dei trasporti, che accentuano il divario tra le periferie e il centro cittadino:

La gente per andare in centro dice "vado a Palermo", nonostante siano nella stessa città. I quartieri periferici è come se diventassero ancora più lontani di quanto siano.

Io sto in periferia ed è impossibile raggiungere il centro con i mezzi pubblici, sono scarsi e la prima fermata metro è lontanissima per non parlare della pista ciclabile che, anche se nuova, è strettissima.

Il minor numero di corse dei mezzi pubblici, unito ad eventi occasionali sfavorevoli, non permette a coloro i quali vivono nelle periferie di spostarsi in modo agevole:

Nel momento in cui mi sono trasferito ho capito di essere in difficoltà, perché nessun autobus faceva servizio fino a quella zona.

L'inesistenza di un sistema di trasporti pubblico nelle periferie palermitane mina anche alle attività lavorative dei residenti:

Penso all'Addaura in cui amici miei hanno B&B a cui non accedono molti turisti perché sono irraggiungibili attraverso i mezzi pubblici.

3. Mezzi e risorse

Il sistema pubblico dei trasporti è percepito carente anche dal punto vista strutturale:

Da qualche mese il servizio non esiste più e la corsa dell'autobus è stata soppressa.

Sia i ritardi che la carenza delle risorse e dei mezzi produce un sovraffollamento che crea disagi notevoli:

Se gli autobus non vengono è un problema, se vengono sono super affollati e quindi spesso ci abbiamo rinunciato. Siamo rimasti ad aspettare l'autobus una quarantina di minuti e poi c'era un esercito di gente che si è messo dentro non abbiamo veramente trovato a posto e abbiamo deciso di andare da un'altra parte.

Le problematiche sono emerse anche riguardo al sistema delle biciclette e alla mancanza delle strutture necessarie per usufruire di questa tipologia di servizio, come le piste ciclabili:

Se voglio andare in bicicletta non esiste una pista ciclabile e quindi diventa difficile muoversi.

Sicurezza

Il terzo tema emerso up riguarda una dimensione più individuale e soggettiva, rispetto alle precedenti, la sicurezza urbana percepita dai singoli partecipanti, che si pone come un evidente ostacolo per il vivere comunitario. Il tema è stato suddiviso in due sub-temi: incolumità fisica e genere.

1. Incolumità fisica

I partecipanti riportano svariate esperienze in cui hanno rischiato di essere investiti da automobili o autobus durante i loro percorsi in bicicletta:

Ho rischiato la vita tre volte questa settimana. Un bus mi ha sfiorata mentre ero in bicicletta. Gli scooter non hanno alcun rispetto dei ciclisti. Le auto non si fermano neanche sulle strisce! Infatti provo ad alzare il braccio per cercare di farli rallentare.

La percezione di insicurezza conduce i partecipanti ad evitare l'uso di mezzi alternativi, come le biciclette:

La bicicletta risulta essere una scelta poco saggia, personalmente l'ho fatto più volte e ho rischiato la morte quindi ho smesso.

Una simile insicurezza viene riportata anche quando si va a piedi:

Per raggiungere il tram devo fare un pezzo a piedi al buio, le auto passano e non mi sento sicura.

2. Genere

L'insicurezza percepita, inoltre, richiama le differenze di genere e il tema degli stereotipi sociali:

Mi è nata un'avversione per i mezzi pubblici, soprattutto perché sono una donna.

Il timore di insicurezza legata al fatto di essere donna è strettamente connesso a certe fasce orarie delle corse degli autobus. Dopo un certo orario, la sera, le partecipanti affermano di non sentirsi al sicuro sui mezzi pubblici:

Usare i mezzi pubblici la sera mi fa paura, quindi non prendo alcun mezzo dopo un certo orario.

L'atteggiamento sfavorevole nei confronti dell'uso dei mezzi da parte delle donne è acuitizzato dalle reali esperienze negative di alcune di loro, durante l'uso dei mezzi urbani:

Una volta sono stata molestata verbalmente perciò non ho un buon rapporto con i mezzi pubblici.

Risorse Economiche

L'ultimo tema è legato alle risorse economiche necessarie per acquistare e mantenere un mezzo personale:

Il problema principale (di avere un'auto) sono i soldi. Come faccio benzina? Come lo mantengo? Mi ricordo i 10 euro di benzina al giorno, le schede parcheggio, tutte le multe, il bollo, la revisione e tutte le cose che hanno gravato su di me o meglio sui miei.

Molti partecipanti lamentano i costi per possedere un'auto ed alcuni, provenienti da altri Paesi, hanno anche difficoltà a spendere l'ammontare necessario per le spese della patente, con evidenti ricadute negative sulla loro inclusione sociale e loro benessere:

Molti di noi non hanno la patente perché dobbiamo andare a scuola guida ed è troppo costoso.

La criticità economica è avvertita anche rispetto al sistema di trasporti pubblico e privato:

Non è giusto che paghi per fare 2 minuti di corsa.

Il prezzo del taxi è carissimo e delle volte, se non sei palermitano, ti truffano.

4.1.4.2 Sharing Mobility

La domanda chiave della traccia di ogni focus group si è concentrata sulla SM, al fine di sondare le conoscenze e le informazioni dei partecipanti su questo tipo di mobilità alternativa e conoscere le esperienze personali con questo tipo di servizi. L'analisi dei dati ha mostrato due grandi temi, *punti di forza* e *punti debolezza*, di seguito illustrati.

1. Punti di forza

Il primo tema emerso dall'analisi dei dati mette in luce i punti di forza della SM, difatti, tutti i partecipanti hanno mostrato apprezzamenti rispetto al sistema della mobilità condivisa, soprattutto per le grandi potenzialità che il servizio può avere in termini economici e di inclusione sociale:

Una bella dimensione la condivisione di un mezzo, che ti dà autonomia dividendo costi con gli altri.

Un tipo di mobilità che crea momenti di incontro tra le persone.

Mi pare una buona idea questo car pooling, si risparmierebbe e staremmo in compagnia.

In questo senso, la SM si pone come una possibile soluzione che prova a superare le criticità del sistema di mobilità tradizionale riportate nella sezione precedente.

2. Punti di debolezza

Tuttavia, nonostante i punti di forza, anche la percezione e le esperienze che i partecipanti hanno della mobilità condivisa sono caratterizzate da numerose criticità, che sono state suddivise in quattro sub-temi: *costi, critica, digitale, periferie*.

Costi

Il primo sub-tema riguarda l'aspetto economico, dato che la maggior parte degli intervistati lamenta difficoltà ad accedere ai servizi di SM a causa dell'elevato costo e le condizioni restrittive, come l'uso di una carta di credito che, per molti rappresenta una barriera:

Mi sarebbe piaciuto iniziare il bike Sharing ma appena ho saputo i costi del servizio, mi sono scoraggiato molto.

Vorrei usarla, ma ci vuole sempre la carta credito.

Il disagio legato alle risorse economiche necessarie ad usufruire del servizio ha, inoltre, evidenti ricadute negative sull'inclusione sociale, facendo perdere così la portata benefica che un sistema "condiviso" potrebbe avere sulla popolazione più svantaggiata, come i migranti:

Ci vuole una carta di credito? Non è un servizio democratico e inclusivo!

I servizi ti obbligano ad avere la carta di credito. Capisco il motivo valido ma ciò non porta affatto inclusione sociale.

Critica

Il secondo sub-tema riguarda il giudizio degli altri. I partecipanti subiscono critiche da amici ed estranei perché sostituiscono i loro mezzi privati con quelli alternativi o condivisi, sia occasionalmente che in modo duraturo.

Quando racconto alla gente che ho fatto il bike Sharing mi danno della "sfigata" e "pezzente".

Tra le persone c'è, difatti, una mancanza di conoscenza approfondita del sistema della Sharing Mobility unita al pregiudizio che sia un'attività per fasce svantaggiate della popolazione, in un'accezione svalutativa:

Ho deciso di vendere la macchina e muoverci in sharing perché siamo in una metropoli. Oltre al fatto che gli amici mi hanno chiesto se avessi difficoltà economiche, mi hanno augurato “buon divertimento” perché l’idea di andare in bici è associata ad un’attività ricreativa.

Digitale

Il terzo sub-tema emerso dall’analisi dei dati è l’accesso e l’uso dei mezzi digitali. Come illustrato nelle sezioni precedenti, una caratteristica peculiare di questo tipo di mobilità è la sfera digitale, ovvero l’uso di piattaforme per accedere e gestire il servizio. I partecipanti hanno messo in luce le problematiche legate all’accessibilità sia in termini conoscitivi che tecnici:

La Sharing Mobility include l’accesso al digitale. Ma quando l’utente non ha conoscenze sul digitale è tagliato fuori.

Le fasce svantaggiate della popolazione, che hanno problemi di lingua, difficoltà legate all’età o al tipo di educazione ricevuta, quindi, sono escluse dall’accesso al mondo digitale, necessario per l’uso del servizio:

Nei posti svantaggiati la connessione a internet non è scontata come non lo è la conoscenza base di informazioni digitali.

Arrivati in Italia abbiamo difficoltà a orientarci sia perché non conosciamo la città e la lingua, sia perché non sappiamo usare le applicazioni digitali per la mobilità.

Territorio

Come ultimo sub-tema, infine, i partecipanti hanno concordato sui disagi legati al territorio, evidenziando che le tante periferie non sono raggiunte dalle infrastrutture (autobus, stalli, posteggi) necessarie per muoversi in condivisione, proprio come era emerso dalle discussioni sul sistema dei servizi pubblici:

Gli stalli di bici sono legati ad un perimetro centrale, oltre quello non ce ne sono.

I partecipanti che abitano nel centro storico, che usano i mezzi in condivisione, si percepiscono quasi come “privilegiati” rispetto a coloro che vivono nelle periferie, a causa della mancanza di strutture:

Uso il bike Sharing perché ho la fortuna di abitare in un posto centrale.

Usi alcuni servizi solo se vivi in zone “elette”.

4.1.5 Conclusioni

La mobilità è un perno fondamentale su cui ruota la vita di molte comunità. Ognuno dovrebbe avere diritto a muoversi per accedere ai servizi utili per accrescere il proprio benessere e aumentare la partecipazione alla vita socioeconomica, soprattutto se appartiene alle fasce più svantaggiate della popolazione. Di converso, le persone che sono deprivate dell’accesso ad opportunità per migliorare la loro vita a causa di problemi legati al sistema di trasporti sono a rischio di esclusione sociale (JAIN, GUIVER 2001; LUCAS 2012; RICCI et al.2016). Simili conclusioni vengono confermate anche dai risultati del nostro studio.

La possibilità di spostarsi liberamente nella propria città è vissuta dai partecipanti alla ricerca come qualcosa di essenziale per la loro vita quotidiana, che consente loro di accedere a servizi ed opportunità importanti per il loro benessere psicologico e sociale. Il mezzo privile-

giato di spostamento è considerato quello privato (automobile, motociclo) anche se spesso i costi elevati ed il traffico vengono percepiti come dei deterrenti. In alternativa, alcune persone dichiarano una certa preferenza per il trasporto pubblico. Tuttavia, allo stesso tempo, mettono in luce una serie di limitazioni ed ostacoli alla libera circolazione nella rete urbana. Tra questi, innanzitutto, le evidenti difficoltà legate all'aspetto economico: i costi per mantenere un'auto, pagare le spese della patente, pagare il biglietto del sistema di trasporto pubblico (che da alcuni viene percepito come sproporzionato rispetto alla corsa effettiva), sono tutti aspetti che impediscono a persone che hanno un basso reddito, compresi i migranti, di accedere servizi di trasporto pubblici o privati all'interno della città. Altri ostacoli riguardano le barriere fisiche, come quelle costituite dal traffico o dalle infrastrutture inadeguate, che non permettono alle persone di camminare, usare la bici o altri mezzi alternativi in sicurezza. Spesso emerge che a coloro che non possono muoversi autonomamente, come i bambini, gli anziani e le persone con disabilità, è negata la possibilità di spostarsi per raggiungere le mete ambite in città.

Il sistema di trasporto urbano, inoltre, non ricopre in maniera efficiente e capillare le periferie e i paesi limitrofi – dove abita una buona percentuale di persone a rischio di esclusione sia a causa dei costi delle abitazioni sia a causa della distribuzione delle strutture di accoglienza per migranti – allo stesso modo delle zone centrali, creando così ulteriori difficoltà per vivere la vita comunitaria con uguali opportunità. Anche quando lo ricopre, un problema ulteriore è la frequenza delle corse che sono molto rare e spesso spingono i potenziali utenti a fare lunghi tragitti a piedi, non avendo alternative. I migranti lamentano anche difficoltà di orientamento e accessibilità alla rete urbana per persone che parlano lingue diverse dall'italiano o che conoscono poco il tessuto urbano cittadino. Nelle ore serali, infine, la maggior parte dei partecipanti di genere femminile preferisce non usufruire dei mezzi urbani, per evitare incontri spiacevoli o molestie, contribuendo ad acuitizzare le differenze di genere nell'accesso ai servizi.

Le rappresentazioni della *Sharing Mobility* dei partecipanti sono favorevoli per ciò che concerne il suo potenziale inclusivo. Quasi tutti reputano che la SM sia un modo utile per muoversi in città, stando in compagnia, risparmiando ed evitando di congestionare il traffico. Tuttavia, buona parte degli intervistati, soprattutto i migranti, non conosce sufficientemente i servizi di mobilità condivisa e, anche quando li conosce, dichiara di non averli mai utilizzati perché li percepisce come inaccessibili a causa delle procedure e dei prezzi. I costi reali dei servizi presenti sul territorio fanno, infatti, della SM un servizio di "nicchia", accessibile solo a coloro che possiedono una carta di credito, una patente e sono in grado di pagare le tariffe d'uso. Come sottolineano Clark e Curl sebbene la mobilità condivisa abbia un grande potenziale come mezzo per supportare l'inclusione dei cittadini, i fruitori di questo tipo di servizi sono in genere maschi bianchi di mezza età, con un livello socio-economico abbastanza elevato, quindi molto distanti dalle categorie a rischio di esclusione (CLARK, CURL 2016). Un ultimo ostacolo riguarda l'utilizzo della tecnologia: da un lato, è un elemento innovativo, al passo con i tempi, che permette di rendere il servizio snello ed efficace; dall'altro lato, non aver ricevuto un'educazione specifica sulle ICT non agevola alcune fasce della popolazione come i migranti, gli anziani o persone con disabilità intellettiva, che a causa del linguaggio o delle difficoltà cognitive non riescono ad avere dimestichezza con questo ambito.

In sintesi, la SM si potrebbe configurare come un potenziale strumento per favorire l'inclusione sociale delle persone che appartengono alle fasce più deboli e sperimentano difficoltà di mobilità. Le forme di mobilità condivisa potrebbero facilitare un esito integrativo rispetto al processo di acculturazione dei migranti, fornendo opportunità di entrare in contatto con la cultura del paese ospitante e con la popolazione autoctona (BERRY 2017; MUSSO, INGUGLIA, LO COCO 2017; MUSSO, INGUGLIA, LO COCO, ALBIERO, BERRY 2017). Tuttavia, allo stato attuale, i servizi di SM più diffusi si caratterizzano ancora per un certo grado di esclusività e vengono usati da una fascia ristretta e benestante della popolazione.

Dal lavoro di ricerca emergono alcune proposte e suggerimenti per rendere i futuri servizi di SM maggiormente inclusivi. Innanzitutto, bisognerebbe cercare di promuovere un'offerta differenziata per fasce di reddito (con agevolazioni per i meno abbienti) e potenziare i servizi messi a disposizione dalle aziende pubbliche o private anche in zone periferiche delle città, dove la frequenza del trasporto urbano è più rara. In secondo luogo, introdurre maggiori agevolazioni e/o tariffe combinate con gli altri sistemi di trasporto pubblici, verso una rete integrata, tra pubblico e privato, perché un altro punto sul quale tutti concordano è che non può esistere un buon sistema di mobilità condivisa se i trasporti pubblici non sono efficienti. Inoltre, cercare di trovare dei sistemi alternativi e più accessibili rispetto al vincolo del possesso della carta di credito da parte degli utenti. Ancora, bisognerebbe potenziare l'accessibilità a questi servizi da parte della popolazione straniera che non ha competenze linguistiche né buona capacità di orientarsi nel tessuto urbano, cercando anche di pubblicizzare maggiormente l'offerta esistente. Un'altra proposta emersa dai partecipanti è quella di aumentare l'offerta del parco macchine dei provider di car-sharing con mezzi collettivi ad uso specifico delle associazioni che lavorano con migranti o altre categorie a rischio di esclusione, in modo che gli operatori di tali associazioni possano accompagnare i loro utenti in servizi (sociali, sanitari, culturali) importanti per la loro inclusione. Inoltre, è stato consigliato di analizzare la fattibilità di scenari futuri che portino ad una condivisione dei sistemi di trasporto dedicati al turismo (per esempio, autobus per i tour cittadini, taxi condivisi o Tuk Tuk) per favorire la mobilità dei cittadini all'interno del centro storico e dei luoghi di interesse turistico, ad un prezzo vantaggioso. In più, sarebbe importante fare dei programmi educativi di sensibilizzazione alle nuove forme di mobilità esistenti nel tessuto urbano che riescano a raggiungere ed invogliare anche le categorie più svantaggiate di cittadini. Infine, gli enti locali dovrebbero incentivare, attraverso finanziamenti, la nascita di start-up e servizi peer-to-peer innovativi, rivolti a favorire forme di mobilità condivise a basso prezzo in queste fasce di popolazione.

Riferimenti bibliografici

- ACEVEDO M. 2007. *Network Capital: an Expression of Social Capital in the Network Society*, in «The Journal of Community Informatics», 3, 2007, 1 ss.
- ANDREOTTI A., ANSELMINI G., HOFFMANN C. 2018. *I Legami Deboli Funzionano? Le Piattaforme di Condivisione e il Capitale Sociale*, in «Sociologia del lavoro» 152, 2018, 87 ss.
- BERRY J.M., WILCOX C. 2018. *The Interest Group Society*, London, Routledge.
- BERRY J.W. 1992. *Acculturation and Adaptation in a New Society*, in «International Migration», 30, 1992, 69 s.
- BERRY J.W. 1997. *Immigration, Acculturation, and Adaptation*, in «Applied Psychology», 46, 1997, 5 ss.
- BERRY J.W. 2005. *Acculturation: Living Successfully in Two Cultures*, in «International Journal of Intercultural Relations», 29, 2005, 697 ss.
- BERRY J.W. 2017. *Mutual Intercultural Relations*, Cambridge, Cambridge University Press.
- BERRY J.W., POORTINGA Y.H., SEGALL M.H., DASEN P.R. 2002. *Cross-cultural Psychology: Research and Applications*, Cambridge, Cambridge University Press.
- BERRY J.W., SAM D.L. 2013. *Accommodating Cultural Diversity and Achieving Equity*, in «European Psychologist», 18, 2013, 151 ss.
- BRADSHAW J., KEMP P., BALDWIN S., ROWE A. 2004. *The Drivers of Social Exclusion: A Review of the Literature for the Social Exclusion Unit in the Breaking the Cycle series*, London, SEU/ODPM.
- CASS N., SHOVE E., URRY J. 2005. *Social Exclusion, Mobility and Access*, in «The Sociological Review», 53, 2005, 539 ss.
- CLARK J., CURL A. 2016. *Bicycle and Car Share Schemes as Inclusive Modes of Travel? A Socio-Spatial Analysis in Glasgow, UK*, in «Transport Policy and Social Inclusion», 4, 2016, 83 ss.
- CURRIE G. 2011. *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research*, Bingley, Emerald.
- CURRIE G., DELBOSC A. 2011. *Field Survey Results*, in CURRIE 2011, 133 ss.
- CURRIE G., STANLEY J. 2008. *Investigating Links Between Social Capital and Public Transport*, in «Transport Reviews», 28, 2008, 529 ss.
- HEWITT-TAYLOR J. 2001. *Use of Constant Comparative Analysis in Qualitative Research*, in «Nursing Standard», 15, 2001, 39 s.
- HISCOCK R., MUDU P., BRAUBACH M., MARTUZZI M., PEREZ, L., SABEL C. 2014. *Wellbeing Impacts of City Policies for Reducing Greenhouse Gas Emissions*, in «International Journal of Environmental Research and Public Health», 11, 2014, 12312 ss.
- INGUGLIA C., MUSSO P. 2015. *Intercultural Profiles and Adaptation Among Immigrant and Autochthonous Adolescents*, in «Europe's Journal of Psychology», 11, 2015, 79 ss.
- INGUGLIA C., MUSSO P., LO COCO A. 2017. *Mutual Intercultural Relations in Italy*, in BERRY 2017, 187-209.
- JAIN J., GUIVER J. 2001. *Turning the Car Inside Out: Transport, Equity and Environment*, in «Social Policy & Administration», 35, 2001, 569 ss.
- JASPER M.A. 1994. *Issues in Phenomenology for Researchers of Nursing*, in «Journal of Advanced Nursing», 19, 1994, 309 ss.
- KENYON S., LYONS G., RAFFERTY J. 2002. *Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Inclusion through Virtual Mobility*, in «Journal of Transport Geography», 10, 2002, 207 ss.
- KNOWLES R.D. 2006. *Transport Shaping Space: Differential Collapse in Time-space*, in «Journal of Transport Geography», 14, 2006, 407 ss.
- KRUEGER R.A. 2006. *Analyzing Focus Group Interviews*, in «Journal of Wound, Ostomy, Continence Nursing», 33, 2006, 478 ss.
- LEVINSON D. 2010. *Equity Effects of Road Pricing: A review*, in «Transport Reviews», 30, 2010, 33 ss.

- LEVITAS R., PANTAZIS C., FAHMY E., GORDON D., LLOYD E., PATSIOS D. 2007. *The Multi-Dimensional Analysis of Social Exclusion*, Bristol, Department for Communities and Local Government (DCLG).
- LUCAS K. 2012. *Transport and social exclusion: Where are we now?*, in «Transport policy», 20, 2012, 105 ss.
- MANAUGH K., EL-GENEIDY A.M. 2012. *What Makes Travel Local. Defining and Understanding Local Travel Behavior*, in «Journal of Transport and Land Use», 5, 2012, 15 ss.
- MATTIOLI G. 2017. *Forced Car Ownership in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts*, in «Social Inclusion», 5, 2017, 147 ss.
- MIDGLEY P. 2009. *The Role of Smart Bike-Sharing Systems in Urban Mobility*, in «Journeys», 2(1), 2009, 23 ss.
- MUSSO P., INGUGLIA C., LO COCO A. 2017. *Relationships between ethnic identity, ethnic attitudes, and acculturative stress in Tunisian individuals in early and middle adolescence*, in «Journal of Early Adolescence», 37(9), 2017, 1309 ss.
- MUSSO P., INGUGLIA C., LO COCO A., ALBIERO P., BERRY J.W. 2017. *Mediating and moderating processes in the relationship between multicultural ideology and attitudes towards immigrants in emerging adults*, in «International Journal of Psychology», 52, 2017, 72 ss.
- PACIONE M. 2003. *Urban Environmental Quality and Human Wellbeing a Social Geographical Perspective*, in «Landscape and Urban Planning», 65, 2003, 19 ss.
- PARIGI P., STATE B. 2014. *Disenchanted World: The Impact of Technology on Relationships*, in AIELLO L.M., MCFARLAND D. (eds.), *International Conference on Social Informatics*, London, Springer, 166 ss.
- PEREIRA R.H., SCHWANEN T., BANISTER, D. 2017. *Distributive Justice and Equity in Transportation*, in «Transport Reviews», 37, 2017, 170 ss.
- PRESTON J., RAJÉ F. 2007. *Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion*, in «Journal of Transport Geography», 15, 2007, 151 ss.
- PUCCI P., COLLEONI M. 2016. *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Milano, Springer.
- PUCHER J., BUEHLER R. 2010. *Walking and Cycling for Healthy Cities*, in «Built Environment», 36, 2010, 391 ss.
- RICCI M., PARKHURST G., JAIN J. 2016. *Transport Policy and Social Inclusion*, in «Social Inclusion», 4, 2016, 1 ss.
- SAMEK LODOVICI M., TORCHIO N. 2015. *Social Inclusion in EU Public Transport*, Brussels, European Parliament.
- SCHOR J., FITZMAURICE C., CARFAGNA L.B., ATTWOOD-CHARLES W., POTEAT D. 2016. *Paradoxes of Openness and Distinction in the Sharing Economy*, in «Poetics», 54, 2016, 66 ss.
- SCHWANEN T., LUCAS K., AKYELKEN N., SOLSONA D.C., CARRASCO, J.A., NEUTENS T. 2015. *Rethinking the Links Between Social Exclusion and Transport Disadvantage Through the Lens of Social Capital*, in «Transportation Research Part A: Policy and Practice», 74, 2015, 123 ss.
- SMORTO G. 2016. *The Sharing Economy as a Means to Urban Commoning*, in «Comparative Law Review», 7, 2016, 1 ss.
- SMORTO G. 2018. *La Tutela del Contraente Debole nella Platform Economy*, in «Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali», Milano, Franco Angeli, 2018.
- STANLEY J., STANLEY J. 2017. *The Importance of Transport for Social Inclusion*, in «Social Inclusion», 5, 2017, 108 ss.
- STATHOPOULOS A., SENER I.N. 2017. *Transforming Mobility Systems with Sharing and Automation*, in «Transportation», 44(6), 2017, 1255-1259.
- ULRICH R.S., SIMONS R.F., LOSITO B.D., FIORITO E., MILES M.A., ZELSON, M. 1991. *Stress Recovery During Exposure to Natural and Urban Environments*, in «Journal of Environmental Psychology», 11, 1991, 201 ss.
- URRY J. 2012. *Social Networks, Mobile Lives and Social Inequalities*, in «Journal of Transport Geography», 21, 2012, 24 ss.

WELLMAN B., FRANK K. 2001. *Network Capital in a Multi-Level World: Getting Support from Personal Communities*, in «Social Capital: Theory and Research», 10, 2001, 233 ss.

WELSCH J., CONRAD K., WITTOWSKY D. 2018. *Exploring Immigrants Travel Behaviour: Empirical Findings from Offenbach am Main, Germany*, in «Transportation», 45, 2018, 733 ss.