Gran Sasso Science Institute
**URBAN STUDIES DOCTORAL PROGRAMME**
Cohort XXIX - AY 2013/2016

# Mobilità e disuguaglianze temporali: uno studio empirico sull'accessibilità e il lavoro notturno a Milano

PHD CANDIDATE
**Chiara Vitrano**

PhD thesis submitted
September 4, 2017

SUPERVISOR
**Prof. Matteo Colleoni**
Università di Milano Bicocca

CO-SUPERVISOR
**Prof. Dietrich Henckel**
Technische Universität Berlin

GRAN SASSO SCIENCE INSTITUTE
SCHOOL OF ADVANCED STUDIES
*Scuola Universitaria Superiore*

GRAN SASSO SCIENCE INSTITUTE
Urban Studies Doctoral Programme
Cohort XXIX – AY 2013/2016

**Mobilità e disuguaglianze temporali:**
**uno studio empirico sull'accessibilità e il lavoro notturno a Milano**

PHD CANDIDATE
Chiara Vitrano

PhD Thesis submitted September 4, 2017

# RINGRAZIAMENTI

Non basterebbero le pagine di questa tesi per ringraziare degnamente tutte le persone che mi hanno accompagnato e sostenuto in questo percorso.
Sono molto riconoscente al Prof. Matteo Colleoni per il costante supporto scientifico ed emotivo, per gli insegnamenti, la fiducia e il coinvolgimento nelle attività del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università Bicocca.
Ringrazio molto il Prof. Dietrich Henckel per avermi accolto calorosamente nel Dipartimento di Economia Urbana e Regionale dell'IRS presso la Technische Universität Berlin, permettendomi così di trascorrere sette mesi nella città che più amo, e per avermi introdotto, con preziosi suggerimenti e raccomandazioni, allo studio dei tempi urbani.
Ringrazio il Prof. Antonio Calafati per aver supportato le prime fasi di questo percorso in qualità di coordinatore del Dottorato in Studi Urbani del Gran Sasso Science Institute e per aver dato a me e ai miei colleghi la possibilità di intraprendere un percorso didattico e di ricerca ricco di viaggi e incontri significativi.
Ringrazio Francesco Chiodelli per l'infaticabile sostegno e per l'impegno speso nelle attività del Dottorato in Studi Urbani del GSSI.
Sono grata al Prof. Mario Boffi per aver seguito con disponibilità e curiosità il lavoro empirico di questa tesi, fornendomi idee, incoraggiamento e stimoli.
Ringrazio la Professoressa Francesca Zajczyk per il supporto e l'interesse nei confronti del mio lavoro di ricerca.
Ringrazio chi ha accettato di rispondere alle mie domande e mi ha fornito dati e indicazioni fondamentali; in particolare, sono grata al personale di UniData dell'Università Bicocca, ai funzionari e segretari CGIL e al personale di AMAT.
Sono riconoscente a chi ha dedicato un po' del proprio tempo ad aiutarmi a colmare parte delle mie lacune: in particolare, a Luca Daconto e a Simone Caiello per l'infinita disponibilità, i suggerimenti e il supporto geografico, a Luca Bottini per il supporto metodologico, la stoica pazienza e il quotidiano (o, al bisogno, orario) incoraggiamento; ad Antonio Malara per l'indispensabile supporto informatico.
Sono infinitamente grata a tutti gli amici e colleghi che hanno condiviso con me le altalene emotive di questa esperienza, rendendola meno buia e solitaria. Ringrazio ciascuno dei miei carissimi colleghi al GSSI, i ricercatori dell'IRS alla TU Berlin e i dottorandi di Urbeur e di Metodologia dell'Università Bicocca, che mi hanno accolto nelle loro ridenti aule.
Ringrazio le splendide persone con cui ho condiviso case negli ultimi quattro anni e quelle con cui ho visto, ascoltato, organizzato, viaggiato e da cui ho imparato l'infinità di cose che, all'inizio di questa esperienza, ignoravo del tutto.
La mia più profonda riconoscenza va alla mia famiglia, che in nessun momento mi ha fatto mancare il suo inestimabile sostegno.
Dedico questo lavoro a papà.

# INDICE

p. 9

**INDICE DELLE FIGURE**

p. 11

**INDICE DELLE TABELLE**

p. 13

**INDICE DEI GRAFICI**

p. 15

**ABSTRACT**

p. 17

**INTRODUZIONE**

p. 21

**CAPITOLO 1**
**Tempi sociali e ritmi urbani**

**INTRODUZIONE** p. 22

**DALLA CITTÀ DEI TEMPI OMOGENEI ALLA CITTÀ DEI TEMPI FLESSIBILI: UN PERCORSO IDEALTIPICO** p. 24
La città industriale o dei tempi omogenei
Mercificazione del tempo
Standardizzazione e sincronizzazione
La città post-industriale o dei tempi flessibili
Colonizzazione
Accelerazione
Molteplicità
De-sincronizzazione e difficoltà di conciliazione

**L'APPROCCIO SPAZIO-TEMPORALE** p. 34
La *time-geography*

L'urbanistica e il tempo
Approfondimento: Mappare il tempo

**I RITMI E LA MOBILITÀ DELLE POPOLAZIONI URBANE** p. 42
Nuove forme di mobilità e popolazioni mobili emergenti
Contiguità e connettività
Unità e ubiquità
Irreversibilità e reversibilità
Muoversi nella città continua: popolazioni urbane e mobilità notturna

**CONCLUSIONI** p. 51

p. 53

---

## CAPITOLO 2
## Benessere temporale, disuguaglianze e politiche temporali urbane

**INTRODUZIONE** p. 54

**FLESSIBILITÀ, POVERTÀ E SOVRANITÀ TEMPORALE** p. 56

**TEMPO E DISUGUAGLIANZE** p. 59
Sovranità temporale e genere
Sovranità temporale e classe
Oltre la pressione temporale illusoria: tempo libero e tempo discrezionale

**IL BENESSERE TEMPORALE** p. 67

**BENESSERE E STRESS TEMPORALE NELLA CITTÀ** p. 69
L'approccio spazio-temporale alla qualità della vita nella città
Stress temporale ed esclusione nella città dei tempi flessibili

**LE POLITICHE TEMPORALI URBANE** p. 74
Definizione, finalità e attori coinvolti
Lo sviluppo delle politiche temporali dagli anni Ottanta a oggi
Gli anni Ottanta: le origini dell'approccio dei tempi della città
1990-1996: la legge italiana 142/1990 e le prime sperimentazioni all'estero
1996-2002: le reti internazionali e la legge Turco
2002-2007: il consolidamento delle basi scientifiche e relative alle politiche
2007-2010: l'espansione a nuove nazioni e la raccomandazione del Consiglio d'Europa
Le iniziative più recenti
Le politiche temporali per la mobilità
Le politiche urbane per la città notturna

**CONCLUSIONI p.** 94

p. 97

**CAPITOLO 3**
**Mobilità, accessibilità e disuguaglianze temporali**

**INTRODUZIONE** p. 98

**MOBILITÀ, ACCESSIBILITÀ E DISUGUAGLIANZE SOCIALI** p. 99
Il potenziale di mobilità come risorse per l'equità e l'inclusione sociale
Il capitale di rete
Il capitale di mobilità
L'accessibilità come criterio per l'equità spazio temporale
Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione e la mobilità fisica e virtuale

**LA DIMENSIONE TEMPORALE DELL'ACCESSIBILITÀ E DELLE DISUGUAGLIANZE RELATIVE ALLA MOBILITÀ** p. 110

**TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E DISUGUAGLIANZE SOCIALI, SPAZIALI E TEMPORALI** p. 116
Il trasporto pubblico notturno in Italia e in Europa

**CONCLUSIONI** p. 121

p. 123

**CAPITOLO 4**
**Lavoro e mobilità notturna a Milano: due studi esplorativi**

**INTRODUZIONE** p. 124

**METODI E TECNICHE DELLA RICERCA** p. 126
Problemi e obiettivi di indagine
Domande di ricerca
Ipotesi di ricerca
Le fonti di dati
Le caratteristiche del lavoro notturno: la Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro (RFCL)
I *pacemaker* notturni e la loro accessibilità: i dati di *yelp.com* e i dati *General Transit Feed Specification* (GTFS)
Strumenti e tecniche di analisi dei dati
Il caso studio

**IL LAVORO NOTTURNO IN ITALIA E NELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO** p. 133
Caratteristiche del fenomeno
Tendenze emergenti nel lavoro notturno in Italia
Dinamiche emergenti nel lavoro notturno femminile
Profili di soddisfazione relativa al lavoro dei lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano
Discussione dei risultati

**I *PACEMAKER* DELLA NOTTE URBANA: LAVORARE E MUOVERSI NELLA CITTÀ DI MILANO** p. 156
La domanda e l'offerta di trasporto notturno a Milano
L'accessibilità tramite trasporto pubblico alle attività notturne
Lo spazio temporizzato: svantaggio e conflitti temporali nella città notturna
Discussione dei risultati

p. 169

**CONCLUSIONI**

p. 173

**BIBLIOGRAFIA**

# INDICE DELLE FIGURE

_____
**CAPITOLO 1**
**Tempi sociali e ritmi urbani**


p. 34, FIGURA 1 – Un cubo spazio-temporale attraversato da un percorso

p. 39, FIGURA 2 – Sezione multipla del quartiere di Milanofiori basata sulle distanze temporali misurate lungo il percorso Assago Forum - Torre Velasca

p. 40, FIGURA 3 – Diagramma grafico delle distanze temporali tra AssagoForum e le principali città europee, con differenti mezzi di trasporto

p. 40, FIGURA 4 – Mappe isocrone delle aree raggiungibili in 10 minuti tramite i mezzi pubblici a Berlino e a Roma

p. 41, FIGURA 5 – Mappa del territorio italiano per distanze temporali misurate lungo la rete ferroviaria nazionale

p. 41, FIGURA 6 – Mappa della rete di trasporto pubblico locale di San Francisco, che fornisce informazioni sulla frequenza delle diverse linee

p. 45, FIGURA 7 – Calendario della vita quotidiana in un centro storico nell'area urbana di Milano

p. 46, FIGURA 8 – Nuove forme di alta mobilità


_____
**CAPITOLO 2**
**Benessere temporale, disuguaglianze e politiche temporali urbane**


p. 64, FIGURA 9 – Tempo libero e tempo discrezionale

p. 68, FIGURA 10 – Le dimensioni del benessere temporale

p. 71, FIGURA 11 – Effetti sul tempo urbano di diversi orari lavorativi

p. 76, FIGURA 12 – Fasi nell'evoluzione dell'approccio dei tempi della città ed eventi caratteristici


_____
**CAPITOLO 3**
**Mobilità, accessibilità e disuguaglianze temporali**


p. 102, FIGURA 13 – Rappresentazione diagrammatica dei fattori che influenzano lo svantaggio relativo ai trasporti

p. 111, FIGURA 14 – Rappresentazione dei fattori che influenzano lo svantaggio temporale relativo ai trasporti

**CAPITOLO 4**
**Lavoro e mobilità notturna a Milano: due studi esplorativi**

p. 134, FIGURA 15 – Lavoratori notturni sul totale dei lavoratori occupati tra i 15 e i 64 anno per Paese. Valori percentuali, anno 2016

p. 161, FIGURA 16 – Attività aperte alle 23:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico

p. 161, FIGURA 17 – Attività aperte all'1:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico

p. 162, FIGURA 18 – Attività aperte alle 3:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico

p. 162, FIGURA 19 – Attività aperte alle 5:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico

p. 163, FIGURA 20 – Attività aperte alle 23:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico

p. 163, FIGURA 21 – Attività aperte all'1:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico

p. 164, FIGURA 22 – Attività aperte alle 3:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico

p. 164, FIGURA 23 – Attività aperte alle 5:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico

p. 167, FIGURA 24 – Aree di Censimento per densità demografica, numerosità delle attività notturne e frequenza di passaggi dei mezzi pubblici all'1:00 di un giorno prefestivo

# INDICE DELLE TABELLE


**CAPITOLO 1**
**Tempi sociali e ritmi urbani**

p. 44, TABELLA 1 – Attività delle popolazioni nella metropoli, frequenza e gamma dei servizi consumati

p. 44, TABELLA 2 – Presenza delle popolazioni residenti e non residenti durante la giornata. Il rosso indica l'assenza, il verde la presenza delle popolazioni.

**CAPITOLO 2**
**Benessere temporale, disuguaglianze e politiche temporali urbane**

p. 57, TABELLA 3 – Forme di flessibilità temporale per prospettiva temporale

p. 69, TABELLA 4 – Qualità della vita e relazioni spazio-temporali

**CAPITOLO 3**
**Mobilità, accessibilità e disuguaglianze temporali**

p. 112, TABELLA 5 – Dimensioni del benessere temporale e possibili ambiti dello svantaggio legato alla mobilità

**CAPITOLO 4**
**Lavoro e mobilità notturna a Milano: due studi esplorativi**

p. 131, TABELLA 6 – Variabili utilizzate per la realizzazione della cluster analysis.

p. 133, TABELLA 7 – Lavoratori occupati notturni sul totale dei lavoratori occupati tra i 15 e i 64 anni per anno. Valori percentuali, anni 2007 e 2016.

p. 135, TABELLA 8 – Lavoratori notturni in Italia e nella Città Metropolitana di Milano per classe d'età. Valori percentuali, 2015.

p. 136, TABELLA 9 - Lavoratori notturni con cittadinanza italiana e straniera in Italia e in Città Metropolitana di Milano sui lavoratori notturni e sugli occupati totali. Valori percentuali, 2015.

p. 138, TABELLA 10 - Lavoratori in altri orari disagiati sul totale dei lavoratori. Valori percentuali, 2015.

p. 141, TABELLA 11 – Lavoratori notturni in Italia dal 2005 al 2015. Valori assoluti e percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

p. 142, TABELLA 12 – Tasso di crescita 2009-2015 dei lavoratori notturni e totali per

classe di reddito . Valori percentuali, 2009, 2015.

p. 142, TABELLA 13 – Lavoratori notturni su lavoratori occupati totali nel gruppo di cittadinanza dal 2005 al 2015. Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

p. 142, TABELLA 14 – Lavoratori notturni per cittadinanza su lavoratori notturni e lavoratori totali per cittadinanza su lavoratori totali dal 2005 al 2015. Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

p. 143, TABELLA 15 - Tasso di crescita dei lavoratori notturni e totali per cittadinanza dal 2007 al 2015. Valori percentuali, 2007, 2015.

p. 144, TABELLA 16 – Lavoratori notturni e lavoratori occupati totali per genere dal 2005 al 2015. Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

p. 144, TABELLA 17 – Tasso di crescita dei lavoratori e delle lavoratrici nel lavoro notturno, diurno e totale dal 2005 al 2015. Valori percentuali, 2005, 2015.

p. 144, TABELLA 18 - Tasso di crescita biennale dei lavoratori e delle lavoratrici nel lavoro notturno e totale nel 2007, 2009, 2011, 2013 e 2015.

p. 146, TABELLA 19 – Distribuzione di frequenza per le variabili considerate nella cluster analysis. Valori assoluti e percentuali relativi ai lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano, 2015.

p. 146, TABELLA 20 – Numerosità dei cluster.

p. 147, TABELLA 21 – Centri finali dei cluster.

p. 147, TABELLA 22 – Distanze fra i centri finali dei cluster.

p. 147, TABELLA 23 – Tabella ANOVA.

p. 149, TABELLA 24 – Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e posizione nella professione. Valori assoluti e percentuali, 2015.

p. 149, TABELLA 25 - Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e posizione di coordinamento. Valori assoluti e percentuali, 2015.

p. 150, TABELLA 26 - Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e genere. Valori assoluti e percentuali, 2015.

p. 152, TABELLA 27 - Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e cittadinanza. Valori assoluti e percentuali, 2015.

p. 156, TABELLA 28 – Orari di funzionamento del TPL per tipo di mezzo.

p. 157, TABELLA 29 – Percorsi dei servizi di trasporto notturni per numero della linea e tipo di giorno.

p. 157, TABELLA 30 – Numero di linee attive dalle 23 alle 6 per tipo di giorno.

p. 158, TABELLA 31 – Servizi aperti per fascia oraria notturna e tipo di giornata.

p. 159, TABELLA 32 – Variazione percentuale nel valore di accessibilità per mezzo pubblico tra le 23 e le 3 di un giorno feriale e di un giorno prefestivo. Valori percentuali, 2017.

p. 165, TABELLA 33 – Tipi di quartiere sulla base della densità della popolazione residente, della densità delle attività e dei trasporti notturni.

# INDICE DEI GRAFICI

**CAPITOLO 4**
**Lavoro e mobilità notturna a Milano: due studi esplorativi**


p. 134, GRAFICO 1 – Lavoratori notturni sul totale dei lavoratori occupati tra i 15 e i 64 anni per città metropolitana. Valori percentuali, 2015.

p. 134, GRAFICO 2 - Lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano e in Italia per genere. Valori percentuali, 2015.

p. 135, GRAFICO 3 – Lavoratori notturni sul totale dei lavoratori occupati in Italia e nella Città Metropolitana di Milano per cittadinanza. Valori percentuali, 2015.

p. 136, GRAFICO 4 – Lavoratori notturni in Italia e nella Città Metropolitana di Milano per titolo di studio. Valori percentuali, 2015.

p. 137, GRAFICO 5 – Lavoratori notturni sui lavoratori occupati per titolo di studio in Italia e nella Città metropolitana di Milano. Valori percentuali, 2015.

p. 137, GRAFICO 6 – Lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano e in Italia per posizione nella professione. Valori percentuali, 2015.

p. 138, GRAFICO 7 – Lavoratori notturni per settore (ATECO – 5 classi) in Italia e nella Città Metropolitana di Milano. Valori percentuali, 2015.

p. 139, GRAFICO 8 – Lavoratori notturni nel settore dei servizi (commercio escluso) (ATECO – 12 classi) in Italia e nella Città Metropolitana di Milano. Valori percentuali, 2015.

p. 140, GRAFICO 9 – Lavoratori italiani e stranieri sui lavoratori notturni totali in Italia. Valori percentuali, 2015.

p. 141, GRAFICO 10 – Lavoratori italiani e stranieri sui lavoratori notturni totali nella Città Metropolitana di Milano. Valori percentuali, 2015.

p. 143, GRAFICO 11 – Lavoratori notturni e lavoratori occupati totali per genere in Italia. Valori percentuali, 2015.

p. 148, GRAFICO 12 – Composizione dei settori di attività economica per cluster di appartenenza dei lavoratori notturni. Valori percentuali, 2015.

p. 150, GRAFICO 13 – Lavoratori notturni nel cluster n. 1, “In cerca di meglio” per genere nei diversi settori. Valori percentuali, 2015.

p. 151, GRAFICO 14 – Lavoratori notturni nel cluster n. 2, “Insoddisfatti inattivi” per genere nei diversi settori. Valori percentuali, 2015.

p. 151, GRAFICO 15 – Lavoratori notturni nel cluster n. 3 “Soddisfatti” per genere nei diversi settori. Valori percentuali, 2015.

p. 153, GRAFICO 16 – Lavoratori notturni nel cluster n. 1 “In cerca di meglio” per cittadinanza nei diversi settori. Valori percentuali, 2015.

p. 153, GRAFICO 17 – Lavoratori notturni nel cluster n. 2 “Insoddisfatti inattivi” per cittadinanza nei diversi settori. Valori percentuali, 2015.

p. 154, GRAFICO 18 – Lavoratori notturni nel cluster n. 3 “Soddisfatti” per cittadinanza nei diversi settori. Valori percentuali, 2015.

# ABSTRACT

Il lavoro di ricerca qui presentato propone un'integrazione degli studi sui ritmi urbani e sull'accessibilità, focalizzandosi sulle disuguaglianze temporali emergenti nella città contemporanea. Nella città poliritmica l'accesso alle opportunità urbane è subordinato al possesso, da parte dell'attore sociale, di maggiori risorse utili a gestire la de-sincronizzazione dei tempi sociali. La capacità di essere mobile e di accedere alle opportunità urbane è ostacolata dalla necessità di compiere spostamenti meno prevedibili, multidirezionali ed estesi all'intero arco delle ventiquattr'ore. Il rischio di esclusione da attività che si ritengono fondamentali per la normale partecipazione sociale a causa di uno svantaggio legato ai trasporti colpisce soprattutto alcune categorie di cittadini. In particolare, il processo di colonizzazione del tempo, che porta alla progressiva estensione delle attività lavorative (i principali *metronomi* dei ritmi urbani) negli orari notturni, genera un potenziale rischio di svantaggio temporale per coloro che lavorano e si spostano di notte. Il lavoro e la mobilità notturni, ambiti trascurati dagli studi sui ritmi urbani a causa della scarsità di dati e di metodi consolidati per l'analisi dei tempi della città, sono gli oggetti degli studi empirici condotti sulla città di Milano in questa ricerca. Gli interrogativi cui le analisi realizzate intendono dare risposta riguardano (1) le tendenze emergenti nel lavoro notturno e nei profili socio-demografici dei lavoratori e (2) le condizioni dell'accessibilità ai servizi notturni tramite trasporto pubblico e la possibilità di utilizzare i dati aperti per l'identificazione di aree di svantaggio o conflitto temporale nella città. Il lavoro si articola in 4 capitoli: i primi tre sono dedicati all'inquadramento teorico attraverso la rassegna della letteratura sui tempi urbani, sulle disuguaglianze temporali, sulle politiche temporali urbane e sulle disuguaglianze relative alla mobilità. Il quarto capitolo presenta la metodologia e gli studi empirici. I principali risultati mostrano come, nell'ultimo decennio in Italia, i lavoratori notturni non siano in aumento ma presentino in misura sempre maggiore quelle caratteristiche che la letteratura individua come correlate a un maggiore rischio di vulnerabilità temporale. L'analisi dell'accessibilità tramite trasporto pubblico alle attività notturne evidenzia come questa si riduca sensibilmente nel corso della notte, specialmente durante i giorni feriali, pur a fronte di una diffusione di servizi 24/7. I risultati della tesi evidenziano come i processi temporali in atto nella città contemporanea e, in particolar modo, la temporalità trascurata della notte richiedano una maggiore attenzione da parte delle politiche temporali e di mobilità.

# INTRODUZIONE

Il riconoscimento del carattere multidimensionale e dinamico delle disuguaglianze da parte delle scienze sociali ha condotto la comunità scientifica a indagarne la complessità nell'ambito di numerosi filoni di analisi. Dalla fine degli anni '70, lo *spatial turn* nelle scienze sociali ha garantito un rigoroso approfondimento della relazione fra spazi urbani e dinamiche socio-economiche, includendo i luoghi di residenza, e la loro deprivazione, fra i fattori esplicativi della povertà urbana. Nella città contemporanea, le attività degli individui si articolano in ambiti spaziali eterogenei, diversi dalla residenza, e l'accesso ai servizi e alle opportunità considerati necessari per la vita quotidiana, dislocati nello spazio e nel tempo urbano, diviene più oneroso. La difficile accessibilità alle risorse urbane emerge come ulteriore fattore di vulnerabilità, che interagisce con le disuguaglianze socio-economiche e contribuisce a riprodurle.
I vincoli all'accessibilità emergono da processi sia spaziali sia temporali. Da un lato, i cambiamenti morfologici della città connessi alla diffusione urbana hanno ridotto la prossimità spaziale delle *opportunities* (legate al lavoro, al consumo, allo svago) e delle residenze, conducendo a mobilità più intense favorite dagli sviluppi tecnologici e dalla de-contestualizzazione delle reti sociali. Dall'altro lato, le dinamiche temporali legate ai cambiamenti del sistema produttivo hanno creato una città poliritmica, in cui le attività di popolazioni urbane dai ritmi sempre più desincronizzati ed estesi nell'arco delle 24 ore rendono problematica la coordinazione socio-temporale. L'individualizzazione dei comportamenti, i nuovi ritmi del lavoro e l'inedita importanza attribuita al tempo libero generano mobilità asincrone e asistematiche e impongono il possesso di maggiori risorse (finanziarie, fisiche, cognitive, temporali) per l'accesso alle opportunità urbane e per la partecipazione sociale. In questo contesto, la capacità di essere mobili diviene una risorsa per l'azione e una condizione per l'inclusione sociale urbana.
Gli studi sul legame fra accessibilità e disuguaglianze si sono finora concentrati pressoché esclusivamente sulla dimensione spaziale (e quindi sulla presenza/assenza di servizi e opportunità e sulla loro distanza), trascurando quella temporale. L'analisi dei vincoli temporali all'accessibilità riguarda, da un lato, la carenza di offerta di servizi di mobilità in determinate fasce orarie e di mezzi alternativi, la minore frequenza e velocità dei servizi offerti, la scarsa informazione circa il servizio. Dall'altro, l'accessibilità è ostacolata dai vincoli alla sovranità temporale propri degli individui: il minore controllo sul proprio tempo, le difficoltà di conciliazione tra tempi di vita e di lavoro, la rigidità degli orari di lavoro e le richieste di maggiore flessibilità dei lavoratori da parte delle imprese, la collocazione delle attività lavorative in ambiti temporali disagiati, la pressione temporale connessa all'incapacità di far fronte all'accelerazione dei ritmi sociali sono tutti elementi che contribuiscono allo svantaggio temporale delle persone.
Il lavoro di ricerca presentato in questa dissertazione ha l'obiettivo di indagare il rapporto fra disuguaglianze temporali, mobilità e accessibilità.

Il presente studio muove, innanzitutto, dal tentativo di rispondere ad alcuni interrogativi preliminari:

- in quale modo è possibile parlare di tempi sociali in riferimento alla città?
- Date le caratteristiche peculiari della "risorsa-tempo" (non cumulabile e, a una prima vista, distribuita in modo uguale), come è possibile parlare di disuguaglianze di tipo temporale?
- Quali sono i gruppi maggiormente esposti a questo tipo di disuguaglianze?
- Quale impatto hanno queste disuguaglianze sulla mobilità delle persone?
- Quali sono i margini e gli ambiti di intervento per politiche locali che abbiano a oggetto i tempi sociali e urbani?
- Quali strumenti sono disponibili per lo studio dei ritmi urbani?

La restituzione dei risultati di questa ricerca si articola in cinque capitoli. I primi tre esplorano gli aspetti teorici riguardanti il legame tra disuguaglianze, tempi urbani, accessibilità e mobilità, dedicando particolare attenzione al tema della notte, mentre il quarto capitolo presenta gli studi empirici e i loro risultati.

Il primo capitolo introduce il tema dei tempi sociali e urbani ricorrendo a due ideal-tipi, la città industriale e la città post-industriale, per evidenziarne i processi temporali caratteristici: standardizzazione, sincronizzazione e mercificazione del tempo per la prima, accelerazione, colonizzazione e molteplicità (o de-sincronizzazione) per la seconda. Il capitolo, facendo riferimento anche alla letteratura geografica e urbanistica, fornirà le basi teoriche e terminologiche utili all'analisi della dimensione temporale della città.

Il secondo capitolo analizza il tema delle disuguaglianze temporali introducendo i concetti di povertà, sovranità e pressione temporale elaborati dalla letteratura sociologica ed economica e osservandone l'articolarsi rispetto al genere e alla classe. Nel capitolo sono identificate le dimensioni del benessere temporale, sviluppate soprattutto nell'ambito degli studi tedeschi sui tempi urbani, che fungeranno da punti cardinali per le riflessioni dei capitoli successivi. I processi identificati nel primo capitolo (accelerazione, colonizzazione, molteplicità, de-sincronizzazione) e il loro legame con le disuguaglianze sociali rendono il tempo urbano una risorsa e un oggetto la cui gestione non può essere affidata solo al mercato o a un unico decisore. Il capitolo esplora dunque gli strumenti di *policy* a disposizione dei governi locali per la gestione dei tempi urbani. Questi sono principalmente compresi nelle cosiddette politiche temporali urbane, interventi che hanno l'obiettivo di armonizzare gli orari dei servizi pubblici ai nuovi bisogni generati dall'organizzazione post-fordista del lavoro e che comprendono azioni negli ambiti della mobilità, degli orari e calendari dei servizi, dei tempi del lavoro, della pianificazione degli spazi urbani.

Il terzo capitolo propone una rassegna della letteratura sul legame fra mobilità, accessibilità e disuguaglianze sociali. Muovendo dalle riflessioni sul benessere temporale presentate nei capitoli precedenti, esso propone una lettura del rapporto tra mobilità, accessibilità e disuguaglianze che si concentri sugli aspetti temporali di questa relazione.

La rassegna della letteratura permette di individuare nel processo di colonizzazione della notte un vettore di disuguaglianze e processi di *segregazione temporale*. Il lavoro notturno e in orari disagiati, che sembrerebbe sempre più diffuso nella città che aspira all'attività e all'attrattività 24/7, conduce alcune categorie (quelle con un minore controllo sul proprio tempo) a

uno stress temporale basato sul contrasto con i tempi personali e con le esigenze di sincronizzazione e di co-presenza tradizionali. Per queste classi di lavoratori l'accessibilità temporale dei servizi (ad esempio, di mobilità) diviene più difficoltosa, minando ulteriormente la sovranità temporale. Inoltre, anche la fruizione delle opportunità e dei servizi connessi alla colonizzazione del tempo può risultare difficoltosa per alcuni gruppi di utenti (a causa dello stretto legame della notte con un minore senso di sicurezza o a causa delle particolari caratteristiche dei servizi notturni) o condurre a conflitti temporali tra le diverse popolazioni che utilizzano contemporaneamente gli spazi urbani per scopi diversi. Nonostante la loro evidente rilevanza, è possibile individuare un gap nella letteratura circa l'accessibilità spazio-temporale della notte, in particolare per quanto riguarda il lavoro notturno, di cui non si conoscono con precisione le caratteristiche. Per questi motivi, si è deciso di dedicare la parte empirica della presente ricerca allo studio del lavoro e dell'accessibilità notturni.
Il quarto capitolo descrive la metodologia della ricerca e riporta le elaborazioni e le analisi realizzate nell'ambito di due studi empirici. Il paragrafo metodologico presenta gli interrogativi e le ipotesi che hanno orientato la ricerca e gli strumenti e le tecniche utilizzate per la raccolta, l'elaborazione e l'analisi dei dati dei due studi empirici. Per far fronte alla carenza di dati aggiornati e puntuali sui tempi urbani, si è fatto ricorso a dati non comunemente utilizzati nelle analisi temporali, come i dati aperti di fonte amministrativa e non. Il primo studio empirico si basa su un'analisi secondaria dei dati della Rilevazione Continua delle Forze di Lavoro di Istat e ha l'obiettivo di indagare le caratteristiche socio-demografiche dei lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano al fine di individuare eventuali condizioni di svantaggio temporale. Il secondo studio presenta un'analisi spazio-temporale dell'accessibilità tramite trasporto pubblico alle attività notturne nel Comune di Milano, attraverso la produzione di uno strumento analitico utile a valutare i potenziali gap nell'offerta di trasporto pubblico notturno e le aree della città in cui considerare interventi di prevenzione di situazioni di conflitto e/o svantaggio temporale.

# CAPITOLO 1
# TEMPI SOCIALI E RITMI URBANI

# INTRODUZIONE

Una riflessione che invoca l'apertura a un approccio *cronosofico*[1] e non esclusivamente cronologico nello studio del tempo è elemento ricorrente nella produzione delle scienze sociali e territoriali nella seconda metà del Novecento (Fraser, 1968). Il tempo diviene specifico oggetto delle scienze sociali in Europa dagli ultimi decenni dell'Ottocento, quando la Seconda Rivoluzione Industriale interessa un maggior numero di Paesi e aree urbane. In questo contesto, la sempre maggiore interdipendenza sociale, legata a una più articolata divisione del lavoro, porta il tema dei fondamenti della coesione sociale al centro del dibattito sociologico. Il carattere vincolante del tempo sociale si fa più marcato con l'aumentare della complessità della divisione del lavoro e, quindi, dell'interdipendenza dei membri della società (Tabboni, 1984).
Il rapporto circolare tra dinamiche socio-economiche e struttura spaziale *e* temporale della città emerge come oggetto di particolare interesse a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento. A partire da questo momento, i radicali cambiamenti inerenti il lavoro (in primis, i processi di de-industrializzazione e terziarizzazione), le emergenti difficoltà nella conciliazione dei tempi di lavoro e di vita (connessi all'ingresso delle donne nel mercato del lavoro, alla diffusione di orari di lavoro atipici, alla flessibilità), la diffusione di nuove tecnologie per l'esecuzione delle attività quotidiane, per la mobilità e per la comunicazione, l'acuirsi dei conflitti fra differenti ritmi della città e l'implementazione di politiche pubbliche dedicate portano la dimensione spazio-temporale al centro degli studi urbani. Sebbene «la topografia temporale delle città non [sia] una linea di ricerca molto affermata[2]» (Henckel & Herkommer, 2008), è evidente come i cambiamenti che interessano le città contemporanee riguardino sempre più il modo in cui i suoi ritmi si articolano, si intersecano ed entrano in conflitto all'interno dello spazio urbano. Questi ritmi generano vincoli e risorse per l'accesso alle opportunità urbane.
L'individuazione e l'analisi delle disuguaglianze temporali si rivela determinante per comprendere le caratteristiche della «città dai tempi flessibili», in cui «la dislocazione delle rigidità temporali riflette oggi le nuove geografie del privilegio e della marginalità sociale» (Borlini & Memo, 2009, p. 17). Gli studi sui ritmi urbani permettono quindi di cogliere la complessità e i vincoli propri del movimento nella città e comprenderne la relazione con l'ineguale distribuzione delle risorse di accesso.
I ritmi urbani «sono le coordinate attraverso le quali gli abitanti e i visitatori inquadrano e ordinano l'esperienza urbana» (Amin & Thrift, 2005, p. 37). Essi costituiscono la punteggiatura della vita urbana, da cui emerge il senso del tempo e del luogo nella città (Allen, 1999 in Amin & Thrift, 2005). In un noto passo della *Rhythmanalysis*, Lefebvre osserva e ascolta dalla finestra su Rue

[1] Ossia che contempla lo studio «interdisciplinare e normativo del tempo *sui generis*» (Fraser, 1968, p. 590 in Parkes & Thrift, 1975), facendone un oggetto di ricerca a sé e non una mera *dimensione* di ogni fenomeno sociale.

[2] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

Rambuteau gli «inesorabili» ritmi urbani del cuore parigino (Lefebvre, 2004, p. 30). Quella che percepisce è la poliritmia di un brano di metropoli: da un lato, le popolazioni (i turisti, gli studenti, i lavoratori), i veicoli, le interazioni, l'alternarsi di silenzio e confusione; dall'altro lo spazio e le sue funzioni (il Centre Pompidou, il forum e il centro commerciale poco distanti, i *bistrot*, le scuole, i semafori). Questa interazione produce fenomeni dai ritmi ciclici – caratteristici delle diverse fasi della giornata – e fenomeni che si alternano a intervalli più brevi, includendo anche i ritmi non umani del mondo animale e inanimato. Elemento cruciale del ritmo è la ripetizione, nel tempo e nello spazio, del simile, ma non dell'identico. La differenza è un elemento caratteristico della ripetizione nell'esperienza quotidiana: la ripetizione include e produce differenze – ossia dà vita a eventi che emergono in relazione alla sequenza o alla serie prodotte ripetitivamente. Il ritmo, distinto dalla metronomica, è una forza generativa e creativa, e non semplicemente riproduttiva (Smith & Hetherington, 2013).

Se i ritmi sono la musica della città (Lefebvre, 2004, p. 36), nel documentario muto di Walter Ruttman *Berlin: Symphonie der Großstadt* (1927) si osserva la città industriale produrre la sua specifica sonata per orchestra, in cui i singoli elementi dialogano tra loro attraversando i diversi movimenti. La città contemporanea pare invece percorsa da innumerevoli sinfonie, ognuna con i propri andamenti, le proprie strutture metriche e le proprie tonalità, dalla cui sovrapposizione emergono concordanze e discordanze.

Il presente capitolo intende offrire una rassegna della letteratura sui ritmi urbani. Nel primo paragrafo, attraverso il ricorso a due ideal-tipi – la città industriale (o dei tempi omogenei) e la città post-industriale (o dei tempi flessibili) – e ripercorrendo le principali tappe del pensiero sociologico nello studio dei tempi urbani, si cercherà di comprendere quali sono i fenomeni e i processi temporali alla base delle rispettive configurazioni ritmiche. Nel secondo paragrafo si offrirà una rassegna sintetica dell'approccio spazio-temporale nelle scienze geografiche e urbanistiche, identificando alcuni strumenti per lo studio dei ritmi urbani. L'ultimo paragrafo si concentrerà su una particolare «chiave di accesso ai ritmi urbani» (Mareggi, 2013), le popolazioni urbane, approfondendone alcune forme emergenti legate alla mobilità e alla città notturna.

# DALLA CITTÀ DEI TEMPI OMOGENEI ALLA CITTÀ DEI TEMPI FLESSIBILI: UN PERCORSO IDEALTIPICO

## LA CITTÀ INDUSTRIALE O DEI TEMPI OMOGENEI

Ritmi quotidiani e sviluppo delle città sono intrinsecamente legati: Lefebvre sottolinea come la vita quotidiana divenne visibile solo quando l'urbanizzazione permise l'osservazione di aspetti uniformi e ripetitivi dell'esistenza sociale (Lefebvre, 1984 in Felski, 2000). L'interesse delle scienze sociali per il tempo come oggetto di ricerca, e non come mera cronologia, emerge dall'osservazione dei processi innescati dall'industrializzazione e dall'urbanesimo, poiché le funzioni dei tempi sociali si fanno più evidenti con l'aumento della differenziazione e dell'interdipendenza.
Attraverso il lavoro degli studiosi impegnati nella pubblicazione *L'Année Sociologique* il tempo emerge come categoria sociale. Se la filosofia e la psicologia facevano del tempo, rispettivamente, una «categoria culturale astratta, indipendente dalla società e dai comportamenti degli individui» o una semplice percezione (Colleoni, 2004, p. 19), gli autori della scuola francese (tra cui Émile Durkheim, Maurice Halbwachs, Marcel Mauss) vi guardano come specifico prodotto e insieme mezzo della riproduzione sociale, perché «elemento ordinatore cruciale dell'attività collettiva» nella crescente molteplicità (Colleoni, 2004, p. 23).
L'industrializzazione trasforma e sconvolge i ritmi della città tradizionale come nessun altro processo generato dall'uomo. L'osservazione delle prime grandi città industriali porta Engels, ne *La condizione della classe operaia in Inghilterra* a chiedersi come sia possibile «che tutta questa pazzesca baraonda riesca in generale a reggersi ancora» (Engels, 1972, p. 58). Nella città industriale, il tempo sociale emerge come estensione del tempo della fabbrica. Questo avviene, in particolare, attraverso due fenomeni: la mercificazione del tempo e la sincronizzazione e standardizzazione dei tempi sociali.

*Mercificazione del tempo*
Lo sviluppo del capitalismo industriale – e i progressi tecnologici a esso connessi come l'illuminazione a gas e, in seguito, elettrica – segna una cruciale emancipazione dei tempi sociali dai tempi naturali (Urry, 2009). Se prima dell'era industriale i ritmi della vita sociale erano stabiliti dai cicli della natura e dell'agricoltura, l'instaurazione del *clock time* e gli avanzamenti tecnologici nella produzione di beni fanno del tempo un artefatto umano (Paiva, Cachinho, & Barata-Salgueiro, 2015). Il tempo industriale è un tempo «indipendente, decontestualizzato, razionalizzato[3]» (Adam, 1995, p. 61).
L'industrializzazione e le esigenze derivate dalla più articolata divisione del lavoro impongono un uso produttivo del tempo. Esse danno nuova forma al tempo e, in particolare, al tempo di lavoro, che diviene unità di misura della produttività. Ciò che il lavoratore vende «non è più un prodotto finito, che incorpora la capacità e il tempo dell'uomo, (…) ma il tempo di lavoro stesso,

[3] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

l'attività prestata secondo le direttive di un piano altrui» (Tabboni, 1984, p. 60). Nella città industriale il tempo emerge come oggetto di contrattazione fra il lavoratore e il datore di lavoro. L'industrializzazione introduce l'idea di tempo come quantità e come risorsa «che può essere preventivata, buttata, allocata, venduta, o controllata» (Adam, 1990, p. 104). Questa concezione del tempo non riguarda solo la sfera lavorativa:

> L'atteggiamento utilitaristico verso il tempo travalica presto i confini del tempo di lavoro per invadere la sfera del tempo libero, imponendo ovunque l'apprezzamento per i suoi valori caratteristici: il culto della velocità, dell'efficienza, l'ansia della scadenza (Tabboni, 1984, p. 66).

Il tempo è quindi mercificato: nella produzione capitalistica il tempo, esattamente come il denaro, diventa un'unità di misura oggettiva, quantificabile, espressa in una modalità universale e pubblica:

> La mercificazione del tempo […] è la chiave per le più profonde trasformazioni della vita sociale quotidiana che sono portate dall'emergere del capitalismo. […] Il tempo pubblico e oggettivizzato dell'orologio è la prima espressione della mercificazione del tempo. Il tempo come "durata misurata" *è* tempo mercificato (Giddens, 1995, pp. 133-134)[4].

*Standardizzazione e sincronizzazione*

L'industria, inoltre, impone il coordinamento. Come affermò Mumford, «l'orologio, non la macchina a vapore, è lo strumento basilare della moderna era industriale» (Mumford, 1934, p. 14) perché «la prima caratteristica della moderna civiltà della macchina è la sua regolarità temporale[5]» (Mumford, 1934, p. 269). L'orologio è lo strumento che offre una norma e un ordine ai comportamenti sociali, emergendo quindi anche come espressione dei rapporti di potere. Il ritmo acquista una funzione coercitiva ed è «un privilegio delle élite esserne indipendenti» (Colleoni, 2004, p. 34). Non è un caso che, come racconta Benjamin, gli insorti della Rivoluzione di Luglio parigina scelsero come primi bersagli dei propri proiettili orologi e campanili, simboli del potere e del tempo scandito della produzione (Benjamin, 2012).

Il tempo è gestito, nella città industriale, al fine di produrre regolarità nella sempre crescente molteplicità. Le sirene delle fabbriche, le campanelle negli edifici scolastici, le tabelle degli orari si aggiungono alle campane delle chiese e dei monasteri per scandire la quotidianità e farne una prevedibile routine. «L'organizzazione all'interno di una griglia temporale di calendari e orologi facilita la precisione ed elimina potenzialmente la dipendenza dall'interpretazione[6]» (Adam, 1990, p. 107), risultando cruciale in condizione di sempre maggiore specializzazione e interdipendenza tra ruoli sociali.

I ritmi della città industriale sono organizzati intorno agli orari della fabbrica e possono contare su un forte grado di standardizzazione e sincronizzazione.

[4] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[5] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[6] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

Questi sono elementi fondamentali della città secondo Simmel, che, in *Filosofia del denaro (*1900) e ne *Le metropoli e la vita dello spirito* (1900), introduce lo studio del tempo sociale con specifico riferimento alla città. Simmel sottolinea come uno «schema temporale rigido e sovra-individuale» sia necessario per permettere le attività e le interazioni nella città, data la straordinaria molteplicità che la caratterizza (Simmel, 1995, pp. 40-41).
Le teorie di Simmel si diffondono oltreoceano tra gli anni Venti e Trenta grazie agli studiosi della Scuola di Chicago. Nell'ambito dell'approccio ecologico, la città inizierà a essere studiata come un organismo spazio-temporale (Park, Burgess, & Mc Kenzie, 1967 [1925]) e l'eterogeneità spazio-temporale sarà inclusa, insieme alla numerosità e alla densità, tra le caratteristiche dell'urbano secondo Wirth (1938). Negli stessi anni, il tempo sincronizzato emerge come fattore di integrazione e coesione sociale negli studi di comunità locale in Europa e USA, che si dedicano anche ai processi di interiorizzazione delle norme temporali. Ad esempio, in *die Arbeitslosen von Marienthal,* Jahoda, Lazarsfeld e Zeisel (1986 [1933]) osservano come la maggiore libertà nei confronti dell'uso del tempo esperita dai disoccupati, in drastico contrasto con la rigida strutturazione del tempo imposta dal lavoro industriale, possa rivelarsi un fattore di disgregazione sociale e anomia (Colleoni, 2004). La dimensione normativa e funzionale dei tempi sociali viene ripresa, inoltre, dal funzionalismo americano. Come scrivono Sorokin e Merton: «gli individui che si trovano riuniti provenendo da retroscena socioculturali più diversi hanno bisogno di qualche schema culturale che sia ugualmente intelligibile a tutti, dato che occorre sincronizzare e coordinare le loro attività[7]» (Sorokin & Merton, 1937, p. 620).

--

La città dei tempi omogenei è quindi luogo privilegiato del lavoro e dei suoi ritmi. Nella città-fabbrica della fase fordista il tempo della produzione, maschile e prioritario, è supportato dal tempo dei servizi e delle relazioni familiari, subordinato al primo, in cui le attività sono affidate alle donne.
La crisi del fordismo conduce a una ridefinizione delle cornici temporali della produzione, della distribuzione e del consumo, da cui risultano nuove disuguaglianze. Emerge la città dei tempi flessibili, la città poliritmica. In questa permangono elementi di omogeneità, così come nella città industriale è possibile trovare elementi di poliritmia. I processi temporali che la contraddistinguono sono, così come quelli identificati per la città industriale, interrelati e spesso rappresentano un acuirsi di tendenze già emerse nella città industriale.

## LA CITTÀ POST-INDUSTRIALE O DEI TEMPI FLESSIBILI

L'organizzazione temporale della città contemporanea è definita da un insieme di processi interdipendenti, che paiono emergere in primo luogo dai cambiamenti nella struttura socio-economica. Dagli anni Settanta l'affermarsi dell'economia post-industriale e del paradigma neoliberista ha visto emergere

[7] Traduzione italiana in Colleoni, 2004, p. 34

una «ridefinizione delle cornici temporali della produzione, della distribuzione e del consumo[8]» (Mallet, 2014, p. 3). Gli orari di lavoro sono sempre meno standardizzati, sia nella durata sia nella collocazione all'interno della giornata, della settimana, dell'anno e «le cornici temporali tradizionali diventano meno rigide, meno ripetitive, meno visibili[9]» (Mallet, 2014, p. 4). Inoltre, il tempo considerato utile al buon funzionamento della società non è più solo quello dedicato al lavoro, ma anche alle attività di consumo (Mallet, 2014). Nella società dei servizi, il *metronomo* del tempo del lavoro in fabbrica non è più egemonico e anche il consumo contribuisce a plasmare lo spazio-tempo urbano (Kärrholm, 2009; Mulíček, Osman, & Seidenglanz, 2014). La regolazione del tempo incide direttamente anche sui fruitori dei servizi, facendone cruciali portatori di interesse insieme a datori di lavoro e lavoratori (Mückenberger, 2013).
Le nuove sfide poste dai processi temporali in atto alla coordinazione socio-temporale e alla co-presenza emergono, secondo Shove (2002), dalla frammentazione delle attività in unità sempre più piccole, in eventi separati e difficili da coordinare, all'interno di un flusso di possibilità di 24 ore. Regimi orari destrutturati e desincronizzati investono contesti macro e micro-sociali (Colleoni, 2004) e paiono concorrere al delinearsi di disuguaglianze di tipo temporale:

> La tendenza alla desincronizzazione degli orari, accanto alla permanenza di aspirazioni generalizzate riguardanti l'uso del tempo che privilegiano il modello tradizionale, può comportare la ghettizzazione in orari non standard di fasce marginali della popolazione e il monopolio delle ore centrali da parte delle categorie sociali più forti (Chiesi, 1989, p. 218).

È possibile individuare tre processi che concorrono alla de-sincronizzazione: la colonizzazione del tempo, l'accelerazione e la molteplicità.

*Colonizzazione*
In *The Colonization Of Time* (1977) e in *The Night As A Frontier* (1978), Melbin osserva come la delocalizzazione dei processi economici non coinvolga più solo lo spazio, ma anche il tempo. Essa conduce a un'estensione del tempo dedicato alle attività lavorative e di svago nell'intero arco delle 24 ore, in tempi prima largamente esclusi dall'attività economica (Henckel & Herkommer, 2008). Già ne *Il Capitale*, Marx sottolineava come il lavoro notturno fosse un'ulteriore forma di sfruttamento della manodopera, resa possibile dall'invenzione dell'illuminazione artificiale (Melbin, 1978). Ciò che caratterizza la colonizzazione del tempo nella città post-industriale è il suo estendersi ad ambiti diversi dalla produzione, come la distribuzione e i servizi.
L'espansione nel tempo risulta, infatti, particolarmente evidente con l'emergere di richieste di consumo e svago sconosciute alla città industriale, che portano in sé anche un potenziale di conflitto temporale fra diverse popolazioni urbane. Oltre all'illuminazione, l'ampliamento (fino a coprire l'arco delle 24 ore) degli orari della distribuzione, i servizi automatici e le nuove tecnologie incontrano i bisogni della città incessantemente attiva e de-sincronizzata, contribuendo a

[8] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[9] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

riprodurla. Questo genera quello che Kellerman (1989) definisce un effetto di «de-cycling», ossia di sfocamento dei confini tra i ritmi del giorno e della notte.
Le tappe del processo di colonizzazione della notte urbana sono efficacemente
La *Evening and Night-time Economy* (ENTE) emerge come forma economica nella città contemporanea, che, da luogo della produzione, diviene un luogo di consumo, in cui il *leisure*, il turismo e la distribuzione sono motori della crescita economica e della competitività. Come mostra la diffusione delle aperture domenicali o continue nell'arco delle 24 ore, la distribuzione è sempre meno legata al tempo e alle peculiarità dei cicli quotidiani e settimanali: «In qualsiasi momento possono essere ugualmente possibili attività di consumo, di riproduzione, di svago, cui corrisponderanno attività complementari da parte di altri individui» (Chiesi, 1989, p. 220).
Nell'analisi di Lovatt & O'Connor (1995, pp. 127-129), la *Night-time Economy* emerge da sei processi concomitanti: 1) la dismissione delle aree industriali e il conseguente abbandono di ampie porzioni dei centri urbani; 2) la riqualificazione dei centri urbani nel boom edilizio tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta; 3) l'emergere del paradigma della competitività tra città a un livello nazionale e internazionale, in cui la gestione dell'immagine locale è considerata cruciale in un mercato sempre più globale; 4) la riorganizzazione delle città sulla base più del consumo che della produzione; 5) il ruolo sempre più centrale assunto dallo svago e dall'arte, specialmente nell'ambito della re-invenzione dell'urbanità invocata dai progetti di rigenerazione; 6) la ridefinizione della cultura sulla spinta della sua mercificazione e del cambiamento radicale degli stili di vita fin dai tardi anni Sessanta, che impone un ripensamento delle politiche culturali locali e del ruolo della cultura e dell'arte nello sviluppo urbano. A questi fattori Bianchini (1995) aggiunge la crescita della disoccupazione giovanile e dell'invecchiamento della popolazione, che porta a un aumento delle iniziative volte ad animare un «tempo morto» (quello degli anziani e dei giovani disoccupati) ancora privo di una funzione economica e un valore di mercato (Bianchini, 1995, p. 122). La notte emerge quindi come elemento centrale dell'attrattività urbana e della competizione fra città, divenendo oggetto di politiche dedicate (Mallet & Burger, 2015).
Questi fenomeni vanno di pari passo con la riduzione dell'orario lavorativo e l'aumento del tempo libero (Gershuny, 2000)[10]. Ciò che emerge dai dati più recenti relativi all'Europa, la tendenza alla riduzione della settimana lavorativa[11] si accompagna a un aumento dell'occupazione in orari gravosi (il lavoro serale, notturno, prefestivo e domenicale), definiti nella letteratura anglosassone *unsocial hours*[12]. Inoltre, secondo la Fondazione Europea per il

[10] Come specificato anche da Gershuny (2000), la riduzione dell'orario lavorativo non implica automaticamente un aumento del tempo libero, poiché quest'ultimo emerge anche dalle configurazioni temporali del tempo di lavoro non retribuito.

[11] In Europa, alla riduzione degli orari lunghi si accompagna un aumento degli orari corti. La forza lavoro impiegata in settimane lavorative lunghe (48 ore) ha visto una riduzione di 3 punti percentuali dall'Europa a 12 Paesi del 2005 all'Europa a 27 del 2010, mentre sono aumentati gli occupati in orari corti (meno di 20 ore a settimana), dall'8% del 2005 al 14% del 2010. (European Trade Union Confederation, 2011).

[12] Secondo Eurofound (2015), il 52% dei lavoratori in Europa lavora almeno un sabato al mese. Il lavoro domenicale coinvolge il 30% dei lavoratori, quello a turni il 21% e notturno il 19%. I dati indicherebbero un aumento rispetto alle precedenti rilevazioni dell'istituto. In Italia, secondo dati Istat, il lavoro domenicale è aumentato, dal 2005 al 2015, di circa 2 punti percentuali e coinvolge il 20% degli occupati. Il lavoro notturno interesserebbe invece circa l'11% dei lavoratori e non è in aumento dal 2005 (ISTAT, 2015).

Miglioramento delle Condizioni di Vita e di Lavoro (Eurofound, 2012), è possibile identificare una correlazione negativa tra lavoro in orari disagiati e condizione professionale[13]. Come sostenuto da Breedveld: «ci si può aspettare che la maggior parte delle persone cerchi di evitare il lavoro notturno, sottintendendo che il lavoro notturno possa essere considerato indicativo del controllo che le persone hanno sulla loro vita (lavorativa)[14]» (Breedveld, 1998, pp. 138-139). Nell'analisi di Breedveld (1998, p. 139), il lavoro notturno emerge in correlazione con più bassi livelli di istruzione e quindi, presumibilmente, con un minore controllo nei confronti del proprio tempo.

*Accelerazione*

Il processo di accelerazione è strettamente connesso alla stessa vita nelle città (Paiva et al., 2015). Già Simmel identificava nell'andatura delle attività nella città un punto di profondo contrasto con la vita rurale (Paiva et al., 2015) e l'accelerazione è un tema centrale già dai primi del Novecento (si pensi al Movimento Futurista in Italia). Sebbene non si tratti di un processo inedito, esso pare dispiegarsi con maggiore intensità negli ultimi decenni, coinvolgendo nuovi elementi e producendo fenomeni la cui comprensione è ancora approssimativa (Rosa, 2013; Rosa & Scheuerman, 2009).

La riflessione sulle specificità dell'accelerazione nella tarda modernità è introdotta da David Harvey attraverso il concetto di compressione spazio-temporale (Harvey, 1990). Ne *La crisi della modernità*, Harvey intende evidenziare le connessioni fra la transizione dal fordismo ai più flessibili modi di accumulazione del capitale e alla post-modernità attribuendo centralità ai concetti di spazio e tempo. Secondo Harvey, dagli anni Settanta del Novecento, «un'intensa fase di compressione spazio-temporale (…) ha prodotto un effetto disorientante e dirompente sulle pratiche politico-economiche, sui rapporti di forza fra le classi e sulla vita culturale e sociale[15]» (Harvey, 1990, p. 284). L'analisi di Harvey vede l'accelerazione emergere da dinamiche immanenti al capitalismo (Harvey, 1990, p. 204). In particolare, l'origine della compressione spazio temporale nella postmodernità andrebbe individuata nell'accelerazione dei tempi di rotazione del capitale. Questa si basa su un'enfasi dell'istantaneità (attraverso tecnologie e servizi dedicati) e a sua volta richiede un'accelerazione parallela negli scambi e nel consumo – ad esempio, accentuando il valore della volatilità (si pensi alla moda) e promuovendo il consumo di servizi effimeri (Harvey, 1990). La velocità è considerata inoltre vitale per la competitività delle città (Henckel & Herkommer, 2008).

Secondo Urry (2009), se la società industriale è la culla del *clock time,* la società post-industriale vede l'affermazione dell'*instantaneous time*. Il termine è introdotto da Urry per indicare tre aspetti della struttura temporale delle società contemporanee: 1) la capacità delle nuove tecnologie della comunicazione di trasmettere contenuti nell'arco di brevi istanti; 2) «il carattere simultaneo delle relazioni sociali e tecniche che rimpiazzano la logica lineare del *clock time*, caratterizzato dalla separazione temporale di causa ed effetto che si verificano in istanti separati misurabili»; 3) «la diffusa significatività di un tempo

[13] I lavoratori altamente qualificati dei Paesi europei mostrerebbero una possibilità inferiore di lavorare di notte (una riduzione del 60%). Lo stesso sembra valere per il lavoro nel fine settimana (-56%) e a turni (-80%) (Eurofound, 2012).

[14] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[15] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

eccezionalmente a breve termine e frammentato anche quando non letteralmente istantaneo e simultaneo[16]» (Urry, 2009, p. 189). Le attività delle persone sono organizzate e strutturate meno collettivamente, mentre gli schemi di consumo di massa sono rimpiazzati da schemi più vari e segmentati (Urry, 2009, p. 192). Attraverso il concetto di *instantaneous tim*e, Urry connette il processo di desincronizzazione a quello di accelerazione.

Rosa e Scheuerman (2009) definiscono l'accelerazione sociale come il tratto proprio della modernità capitalistica avanzata, tuttavia «ampiamente ignorato dall'analisi sociale e politica[17]» (Rosa & Scheuerman, 2009, p. 3). La concettualizzazione di Rosa muove da un apparente paradosso, che emerge dall'osservazione di tre processi concomitanti: l'accelerazione tecnologica, del cambiamento sociale e del ritmo di vita. Quest'ultima forma di accelerazione «non è né logicamente né casualmente connessa alle prime due e sembra anzi, almeno a un primo sguardo, paradossale rispetto all'accelerazione tecnologica. […] Se c'è bisogno di meno tempo, il tempo dovrebbe divenire abbondante[18]» (Rosa, 2009, p. 87). Se, oggettivamente, «l'accelerazione dei ritmi quotidiani rappresenta un abbreviamento o un'intensificazione degli episodi di azione» all'interno di una specifica unità di tempo, «soggettivamente [essa] mostra l'aumento di un senso di emergenza, della pressione del tempo, in un'accelerazione che genera stress[19]» (Rosa, 2010, p. 102 in Mallet, 2014, p. 1).

L'accelerazione risulta dalla «collocazione di troppe attività nelle cornici temporali disponibili[20]» ed è connessa alle richieste del mercato del lavoro e della conciliazione vita-lavoro (Paiva et al., 2015, p. 4). Secondo alcuni autori (Rosa & Scheuerman, 2009; Shove, 2002), l'accelerazione emerge da un aumento di possibilità disponibili per l'allocazione del tempo. Southerton (2009, in Paiva, 2015), confrontando i dati relativi all'uso del tempo dal 1937 al 2000, conclude che i problemi legati alla «morsa del tempo» (*time squeeze)* sono molto più evidenti ai giorni nostri. In condizioni di accelerazione, il tempo diviene una risorsa scarsa. L'accelerazione non colpisce solo le *élite globali*, ma anche i gruppi a basso reddito (Boersma, 2015), specialmente se impiegati nei servizi a supporto delle *élites*.

Il fenomeno dell'accelerazione non è di semplice analisi e comprensione. L'accelerazione può essere misurata considerando la durata delle attività o la concentrazione di più attività in un'unità di tempo (più attività simultanee o riduzione delle pause). Se numerose ricerche sull'uso del tempo dimostrano una riduzione della durata delle attività (come una diffusa tendenza a mangiare più velocemente, dormire meno, comunicare più rapidamente…), bisogna tenere in costante considerazione la scarsità degli studi longitudinali sull'uso del tempo, la difficoltà nell'operazionalizzazione e comparazione delle trasformazioni temporali (Schöneck, 2015), nella spiegazione di risultati contro-intuitivi e nell'identificazione delle cause dell'accelerazione misurata nelle indagini (Rosa & Scheuerman, 2009).

[16] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[17] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[18] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[19] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[20] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

*Molteplicità*

Con il passaggio al post-fordismo gli interessi degli attori si fanno policentrici e le appartenenze variegate. La molteplicità è «normalmente considerata la caratteristica temporale tipica di società contraddistinte dalla presenza simultanea degli attori dai differenti percorsi e stili di vita» (Colleoni, 2004, p. 47). La molteplicità indica quindi la simultanea partecipazione a varie organizzazioni con regimi temporali diversi, spesso concorrenziali o incompatibili.

Nel contesto della città dai tempi flessibili, la molteplicità conduce alla *personalizzazione*:

> se la città compatta era organizzata intorno a tempi di produzione e consumo che generavano un'esperienza condivisa del tempo, dello spazio, del lavoro e dei bisogni, nella metropoli dispersa queste esperienze assumono forme sempre più personalizzate; il tempo e l'ambiente fisico e sociale sono ricostruiti sulla base di richieste individuali, che generano una "*self-privatized city*" (Camarero & Oliva, 2008, p. 360)[21].

Anche Urry (2007) sottolinea come gli individui siano costretti a sviluppare progetti di vita personalizzati che comportano la costruzione di reti sociali meno condivise. Il processo di *Freisetzung* (ossia di affrancamento dalla determinazione di strutture sociali come la classe, la famiglia, l'età, la carriera e le comunità più vicine) (Urry, 2007, p. 195) genera maggiore libertà nella scelta delle opportunità – a patto che si posseggano nuove e ampie risorse, la cui distribuzione non è equa. La personalizzazione genera maggiori responsabilità per l'individuo:

> La riduzione della significatività di regolatori del tempo condivisi dell'età meccanica, spesso associata al periodo post-industriale e all'espansione della gamma di scelte disponibili e del senso di libertà personale, aumenta la complessità delle situazioni di vita. Gli individui sono forzati a prendere in continuazione decisioni di cui sono considerati responsabili (Muličeк, Osman, & Seidenglanz, 2016, p. 120)[22].

*Desincronizzazione e difficoltà di conciliazione*

La colonizzazione, l'accelerazione e la molteplicità concorrono al più generale processo di desincronizzazione. L'organizzazione temporale della società, dei territori e degli individui poliritmici è anche definita "ipercronia" (Gwiazdzinski, 2012), un regime temporale plurale caratterizzato dalla simultaneità di numerosi impegni e dalla continua tensione tra accelerazione e decelerazione, tra improvvisazione e previsione.

Una delle più evidenti manifestazioni di questo processo riguarda la conciliazione tra orari di vita e di lavoro, che diventa più gravosa, specialmente in presenza di regimi contrattuali e orari di lavoro sempre più diversificati. Guardando ai dati disponibili per l'Europa negli ultimi dieci anni, è possibile notare l'emergere di un'eterogeneità crescente degli orari lavorativi. Questa

[21] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[22] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

risulta da un aumento del lavoro autonomo[23], part time[24] e dagli orari flessibili (Gershuny, 2000).
In particolar modo, la più ampia partecipazione delle donne al mercato del lavoro non si accompagna a un adeguamento della suddivisione dei compiti domestici e di cura tra i partner – secondo quella che Hochschild (Hochschild, 1989) definisce una "*stalled revolution*" – e conduce alla richiesta di una più ampia gamma di servizi sul mercato[25].
La conciliazione è un aspetto centrale negli studi sui ritmi urbani europei contemporanei e sulla definizione della relazione fra tempi di vita e lavoro e ambiente urbano, in particolare con riferimento ai ruoli genitoriali (de Meester, Zorlu, & Mulder, 2011; Minnen, Glorieux, & Pieter van Tienoven, 2015; Nockolds, 2015; Paiva et al., 2015; Schöneck, 2015). De Meester, Zorlu e Mulder (2011) individuano nel contesto residenziale un fattore causale della suddivisione dei compiti domestici e di cura. Nelle grandi città, dove l'accessibilità al lavoro è più alta, la divisione del lavoro domestico pare più equa, cosa che però non accade rispetto alla suddivisione dei ruoli di cura dei figli. L'analisi qualitativa di Nockolds (2015) su un gruppo di 27 genitori single lavoratori evidenzia come, all'interno dell'ambiente urbano, i tempi fissi del lavoro, delle scuole e dei servizi per l'infanzia interagiscono con le pratiche genitoriali (anch'esse spesso routinizzate e sincronizzate per ragioni pratiche, normative e legate a significati condivisi) nel definire un senso di *morsa temporale (time squeeze)*.
Ai cambiamenti nel mercato del lavoro e nei regimi orari si accompagna un aumento della domanda di servizi alle persone da erogarsi al di fuori degli orari standard e i nuovi tempi del consumo esercitano un impatto su spazi e ritmi urbani (Kärrholm, 2009). Secondo Kärrholm (2009), la distribuzione rappresenta un attore centrale nella produzione di paesaggi temporali urbani. Le attività commerciali e le aree di distribuzione sono diventate predominanti nello spazio urbano e la vita pubblica tende a svolgersi sempre più all'interno di negozi, aree pedonali e centri commerciali. Anche spazi tradizionalmente indipendenti dal commercio, come i musei, le biblioteche e gli aeroporti, tendono a includere attività di distribuzione. Inoltre «il centro commerciale, come ambiente artificiale, può essere descritto come una macchina del ritmo,

[23] Negli ultimi anni, la diffusione della *gig economy*, ossia dei servizi *su richiesta* pagati a cottimo e legati alla cosiddetta *sharing economy* (*Air bnb* per l'affitto di immobili, *Uber* per il servizio di taxi, *Foodora* per le consegne a domicilio…) complicherebbe ulteriormente il panorama del lavoro non dipendente, rendendo più ardua l'identificazione di chiari regimi orari di lavoro.

[24] Secondo Eurostat, in generale, il 20,3% degli occupati tra i 15 e i 74 anni in Europa lavora part time (9,7% degli uomini, 32,8% delle donne). Sebbene si registri una diffusione del part time anche fra gli uomini (che vede un aumento negli ultimi anni più ampio rispetto a quello registrato per il part time femminile), la differenza fra i generi rimane ampia.

[25] Secondo l'Istat, «Nella maggior parte dei paesi europei il lavoro non retribuito grava maggiormente sulle donne» (Istat, 2012). Secondo dati OCSE, questo è vero in ogni paese facente parte dell'Organizzazione (Elaborazione su OECD, "Time spent in unpaid and paid work, by sex", http://stats.oecd.org/); l'Italia si colloca al quinto posto per l'ampiezza del gap di genere nel tempo dedicato al lavoro non retribuito dopo Messico, Turchia, Giappone e Portogallo. Inoltre, secondo Eurofound (2015), se si considera sia lavoro retribuito sia quello non retribuito, le donne lavorano più ore. Secondo dati OECD, gli unici paesi europei in cui ciò non accade sono i Paesi scandinavi e i Paesi Bassi (Elaborazione su dati OECD, "Time spent in unpaid and paid work, by sex", http://stats.oecd.org/). Anche secondo i primi risultati dell'indagine Istat sull'Uso del tempo 2014, in Italia le donne occupate dedicano al lavoro complessivo (retribuito e non) 58 minuti in più al giorno rispetto agli uomini occupati (il report è consultabile e scaricabile qui: https://www.istat.it/it/archivio/193098).

che produce un tempo e un ritmo dell'offerta delle merci tenendo fuori il clima, i cambiamenti stagionali, la luce del sole[26]» (Kärrholm, 2009, p. 426). Infine, la de-sincronizzazione è generata, nella città, dalla co-presenza di popolazioni diverse, le cui attività producono ritmi multipli e desincronizzati (si veda, a riguardo, il paragrafo 3 del presente capitolo).

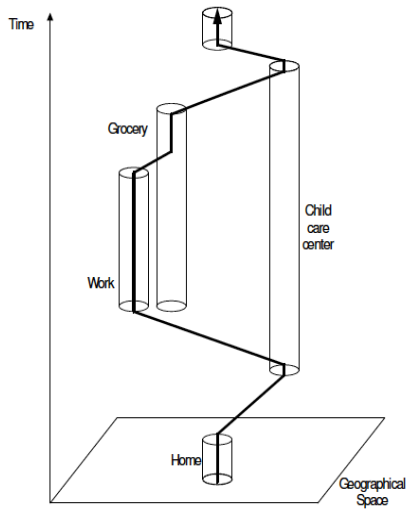
[26] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

# L'APPROCCIO SPAZIO-TEMPORALE

## LA *TIME-GEOGRAPHY*

La tendenza a includere aspetti temporali nell'ambito degli studi geografici emerge negli anni Sessanta. Secondo Parkes e Thrift (1975) è Meier (1962) a identificare per primo il tempo come «fattore critico nella spiegazione delle relazioni causali fra fenomeni urbani[27]», introducendo la componente spaziale nell'ambito degli studi sui *budget* temporali e vedendo in questi degli strumenti di *social accounting* (Parkes & Thrift, 1975, p. 651). Fino a quel momento, «il tempo è stato considerato piuttosto limitatamente nelle scienze sociali che si occupano degli aspetti spaziali del comportamento» (Parkes & Thrift, 1975, p. 668).
L'introduzione del tempo come oggetto di studio delle scienze geografiche è da attribuirsi al lavoro di Torsten Hägerstrand e del gruppo di Lund a partire dalla metà degli anni '60, accolto entusiasticamente e ampliato dalla geografia umana anglofona a partire dal decennio successivo (Parkes, 1973; Parkes & Thrift, 1975). L'approccio della *time-geography* arricchisce la geografia tradizionale della componente temporale: l'indagine dei flussi di popolazione attraverso il tempo e lo spazio urbano, supportata da una semplice e inedita visualizzazione grafica, diviene uno strumento per l'identificazione dei vincoli che limitano i percorsi individuali attraverso gli spazi e le attività quotidiane.

**Figura 1 – Un cubo spazio-temporale attraversato da un percorso.**




Fonte: Miller, 2015

Hägerstrand e colleghi individuarono nel «cubo – o acquario – spazio-temporale» (fig. 1) uno strumento per lo studio dello spazio di azione degli

[27] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

individui. L' «acquario spazio-temporale» si sviluppa su un sistema di coordinate tridimensionale: lo spazio geografico è proiettato su un piano bidimensionale (la base del cubo rappresenta quindi la superficie spaziale), mentre l'ambito temporale è rappresentato dall'altezza del cubo. Al suo interno è quindi possibile tracciare i percorsi, nel tempo e nello spazio, degli individui («*Space-time paths*»), ossia le attività in vari luoghi (detti «stazioni») in un dato periodo di tempo. I percorsi si sviluppano all'interno di un «Prisma spazio-temporale», ossia lo spazio-tempo nel quale l'azione degli individui può essere condotta, «lo spazio delle attività realizzabili per un individuo con un particolare set di vincoli spazio-temporali» (Dijst & Kwan, 2005).

Hägerstrand (1970) distingue questi vincoli in *capability constraints* (vincoli di capacità), *coupling constraints* (vincoli di associazione) e *authority constraints* (vincoli di autorità). I primi riguardano i limiti fisiologici, biologici e legati agli strumenti per l'azione propri di ogni attore. I vincoli di associazione riguardano le interazioni e «definiscono dove, quando e per quanto tempo l'individuo deve unirsi ad altri individui, strumenti e materiali per produrre, consumare, fare affari[28]» (Hägerstrand, 1970, p. 14) componendo «insiemi cooperativi e coordinati» (Borlini & Memo, 2009, p. 23); questi insiemi vengono definiti da Hägerstrand «*bundles*» ("fasci", "gruppi") e sono dati dall'unione di più percorsi individuali, la cui combinazione risulta sempre più complessa soprattutto nei casi di distanza fisica. Infine, i «vincoli di autorità» fanno riferimento ai sistemi di regole e leggi validi all'interno di un «dominio», ossia un'entità spaziotemporale in cui gli eventi sono sotto il controllo di un individuo o gruppo. L'ingresso al dominio è controllato da una serie di restrizioni temporali (quando possono/devono svolgersi certe attività) o spaziali (relative al movimento o alla stanzialità in determinati luoghi) (Hägerstrand, 1970, p. 16 e ss.).

I vincoli identificati da Hägerstrand emergono dalle caratteristiche proprie dei *pacemaker,* ossia quei punti nello spazio o nel tempo che includono aree e durate e generano sincronizzazione (Parkes & Thrift, 1975, p. 654). «Metronomi della vita quotidiana» (Mückenberger, 2004), i *pacemaker* includono «le istituzioni, le strutture, le tecnologie o attività che dettano la temporalità di un dato ambiente urbano[29]» (Mulíček, Osman, & Seidenglanz, 2014, p. 8), dei suoi cicli quotidiani, settimanali, stagionali. Essi comprendono i tempi del lavoro e della cura, della mobilità, del consumo, dei servizi, del *leisure*, delle forme della comunicazione e interagiscono con i bisogni e le risorse individuali, producendo i diversi ritmi della città. I *pacemaker* sono «collettivamente condivisi, spesso istituzionalizzati e, soprattutto, stabili[30]» (Mulíček et al., 2014, p. 8), ma i loro ruoli sono tuttavia soggetti a cambiamenti all'interno dello spazio-tempo sociale (Mareggi, 2013). I *pacemaker* sincronizzano (e sincorizzano, cioè portano insieme nello spazio) le azioni di diverse persone, formando le ancore spazio-temporali o le «stazioni», ossia i luoghi in cui le attività si svolgono (Crang, 2001, p. 192). Essi si distinguono per la loro fissità (ossia il grado di difficoltà incontrato in alterare il tempo e o la collocazione fisica di un evento) (Parkes & Thrift, 1975) e per la loro capacità di trascinamento (Parkes & Thrift, 1979). Il processo di trascinamento descrive il modo in cui alcuni *pacemaker* costringono altri a subentrare o adattarsi ai

[28] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[29] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[30] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

propri ritmi (Schwanen, van Aalst, Brands, & Timan, 2012), creando conformità e producendo le specifiche temporalità dei luoghi urbani. Seguendo un esempio riportato in Parkes e Thrift (1979), consideriamo l'orario di lavoro, *pacemaker* dall'alta capacità di trascinamento. Una modificazione imprevista nell'orario di lavoro giornaliero (ad esempio, la necessità di trattenersi presso il proprio ufficio oltre l'orario standard) produce un'espansione dello spazio-tempo di lavoro che va a sconfinare nel tempo-spazio domestico. Il lavoratore, sulla base di un "vincolo di autorità", è costretto a rivedere l'organizzazione della propria giornata, delle altre attività (ad esempio, quelle di cura o relative al tempo libero). Queste subiscono una revisione dei propri confini temporali, che può coinvolgere anche altri attori (familiari, amici) e creare "vincoli di associazione". L'orario di lavoro esercita quindi un potere di trascinamento sulla collocazione temporale di altre attività.
Nella prospettiva della *time geography*, la collocazione e le caratteristiche dei *pacemaker* e dei vincoli a essi connessi possono fornire le coordinate per lo studio delle città. Parkes sottolinea la necessità di guardare alle città come a «spazi di vita finemente temporizzati[31]» (Parkes, 1973, p. 131), la cui analisi non può prescindere dalle specifiche forme assunte dal ritmo, dal *timing (*sincronizzazione) e dall'andatura della vita urbana[32]. La sempre maggiore complessità della città produce (ed è a sua volta definita da) un incremento delle attività che vi si svolgono e a una frammentazione del tempo in unità sempre più piccole (Parkes, 1973) [33] . Questo processo è connesso alla caratteristica andatura (*tempo* in lingua inglese*)* della città, invocato da Parkes come oggetto di pianificazione e indicatore o misura della dimensione urbana: «L'identificazione *dell'uso del tempo* piuttosto che del solo *uso dello spazio* [delle] funzioni urbane dominanti sembra essere un'area di una certa importanza per la pianificazione ambientale futura» (Parkes, 1973, p. 132). L'idea di fondo è che

> le risorse limitate richiedono un'allocazione nello spazio e nel tempo e ci sono scarsità concomitanti, nel tempo e nello spazio, per la loro allocazione. […] La scarsità dello spazio può essere ridotta attraverso una sensibile allocazione del tempo e la scarsità del tempo può essere ridotta prestando maggiore attenzione alle possibilità di "spazializzarlo" (Parkes & Thrift, 1975, p. 653)[34].

Al fine di rendere chiara la relazione tra tempo e spazio nella progettazione urbana, Parkes e Thrift introducono i processi di *timing space* e *spacing time* (Parkes & Thrift, 1975). Con il concetto di *timing space* (temporizzare lo spazio), Parkes & Thrift suggeriscono di guardare al tempo «come mezzo per modellare lo spazio [35] » (Parkes & Thrift, 1975, p. 655). Un esempio di temporizzazione dello spazio riguarda il sistema di trasporto pubblico:

---

[31] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[32] Il ritmo è definito da Parkes (1973, p. 132) come «una fluttuazione ricorrente e culturale nell'adattamento all'ambiente fisico, psicologico e culturale»; il *timing* riguarda «la sincronizzazione di questi ritmi e, affinché la comunità funzioni, i ritmi devono essere sincronizzati simbioticamente». Infine, l'andatura (*tempo)* «fa riferimento al numero di eventi che accadono per unità di tempo».

[33] Come sostiene Parkes, citando Moore, «L'unità più minuta del tempo sociale nella città è stata descritta come il periodo tra il momento in cui il semaforo diviene verde e il suono del clacson della macchina retrostante» (Parkes, 1973, p. 131).

[34] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[35] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

> Lo schema orario delle corse porta gli individui nelle aree in orari specifici e quindi trasforma lo spazio formale in uno spazio funzionale in quanto funzione dell'orario. Lo spazio è temporizzato. Le distanze, e quindi le forme reali dei luoghi, sono trasformate dal miglioramento del sistema stradale dovuto a un aumento dell'efficienza del movimento (Parkes & Thrift, 1975, p. 656)[36].

La «spazializzazione del tempo», invece, indica «il processo di ordinamento del tempo oggettivo (legato all'orologio o al calendario) disponibile per l'allocazione in eventi e la consapevolezza delle durate oggettive e soggettive di questi eventi, e il loro collegamento con altri eventi[37]» (Parkes & Thrift, 1975, p. 660). Il tempo spazializzato fa riferimento quindi alla collocazione oraria delle attività. Come spiegato da Kellerman, «nel definire la temporizzazione dello spazio, Parkes e Thrift fanno riferimento allo spazio in senso geografico; mentre la loro definizione di tempo spazializzato si riferisce allo spazio come intervallo temporale[38]» (Kellerman, 1989, p. 29). Attraverso un intervento sullo spazio è quindi possibile agire sulle caratteristiche temporali di una città e, viceversa, un intervento orientato ai tempi avrà anche conseguenze spaziali.
Entrambi i processi di temporizzazione dello spazio e di spazializzazione del tempo sono avviati da diverse categorie di attori: i singoli individui, i gruppi (ad esempio, le famiglie) e le *sovrastrutture* ufficiali (come le autorità per la pianificazione locale). Tempo e spazio appaiono in queste analisi come «forze intermedie bi-direzionali tra strutture e sovrastrutture, da una parte, e azione umana, dall'altra[39]» (Kellerman, 1989, p. 29).

## L'URBANISTICA E IL TEMPO

Nei primi anni Settanta, la prospettiva temporale investe anche gli studi realizzati nell'ambito della teoria urbanistica statunitense. In *What time is this place?* Lynch (1972) identifica la relazione reciproca che coinvolge l'immagine del tempo, il benessere individuale e le modificazioni dell'ambiente fisico, suggerendo di farne il principio della pianificazione come «gestione del cambiamento» (Lynch, 1972, p. 1).

> Fino a un tempo recente il design ambientale si è dedicato ad artefatti fisici permanenti: edifici, strade e suolo. Tuttavia, le attività umane che si svolgono tra questi artefatti sono di uguale o maggiore importanza per la qualità di un luogo. Tenendo presente questo principio, il design fisico è stato ampliato per diventare design spaziale, pianificando la forma del comportamento nelle cose nello spazio. Ma se il design ha a che fare con il comportamento, esso deve considerare sia gli schemi temporali sia quelli spaziali, diventando un'arte

[36] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[37] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[38] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[39] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

> della gestione della forma cangiante degli oggetti e degli schemi permanenti dell'attività umana, sia nello spazio sia nel tempo (Lynch, 1972, p. 72)[40].

In *Managing the sense of a region*, Lynch (1976) propone una tassonomia delle aree urbane basata sull'intensità della presenza umana nel corso delle varie ore della giornata, identificando aree *incessanti*, attive 24 ore, *vuote di notte*, *attive particolarmente di notte* e *di transizione fra giorno e notte*. Questo tipo di rappresentazione può essere utile all'architettura e alla pianificazione per intensificare l'uso dello spazio pubblico o per evitarne il sovraffollamento e per concentrare attività che si svolgono nello stesso momento (Mareggi, 2013). L'analisi dei cicli dell'attività può identificare inefficienze, dissonanze o conflitti nell'uso temporale dello spazio.
In Italia, sulla base di questi principi, l'urbanistica temporale svilupperà il concetto di «cronotopo», facendone uno strumento utile per l'analisi e la pianificazione[41]. I cronotopi sono luoghi di «confluenza della dimensione spaziale e della dimensione temporale» (Bonfiglioli, 1997), in cui l'interazione è regolata dall'azione pubblica per scopi economici, sociali, culturali e «i fenotipi della mobilità di persone e beni sono distribuiti nel corso della giornata (o settimana o stagione)» (Stabilini, Zedda, & Zanettichini, 2013, p. 119). La città è quindi un arcipelago di *cronotopi*, ossia di «luoghi urbani animati da cicli di presenza di popolazioni diversificate, […] scanditi da sistemi di orari, da calendari e modalità di frequentazione dei servizi sui generis, fondati su nuove pratiche e stili di vita» (Nuvolati, 2007, p. 48). Il cronotopo è uno strumento per l'analisi dello spettro dei ritmi che si sovrappongono in un particolare luogo. Quello di cronotopo è un concetto multiscalare collegato alla quotidianità, che «comprende non solo le qualità fisiche dei luoghi urbani ma anche le ritmicità *place-based* che emergono dalla presenza o assenza di residenti e abitanti temporanei, dalle loro diverse mobilità e strategie spazio-temporali[42]» (Mulíček et al., 2014, p. 7). Alla formulazione del cronotopo è connessa la cartografia cronografica, che comprende una serie di strumenti sensibili ai ritmi urbani. Questi comprendono le mappe dei cronotopi, le mappe on/off, le mappe-calendari e le mappe degli attrattori sviluppate al Politecnico di Milano, ma anche le "mappe temporali diagnostiche", come quelle elaborate dalla *Maison du Temps et de la Mobilité* di Belfort (SURE Consortium, 2006).

[40] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

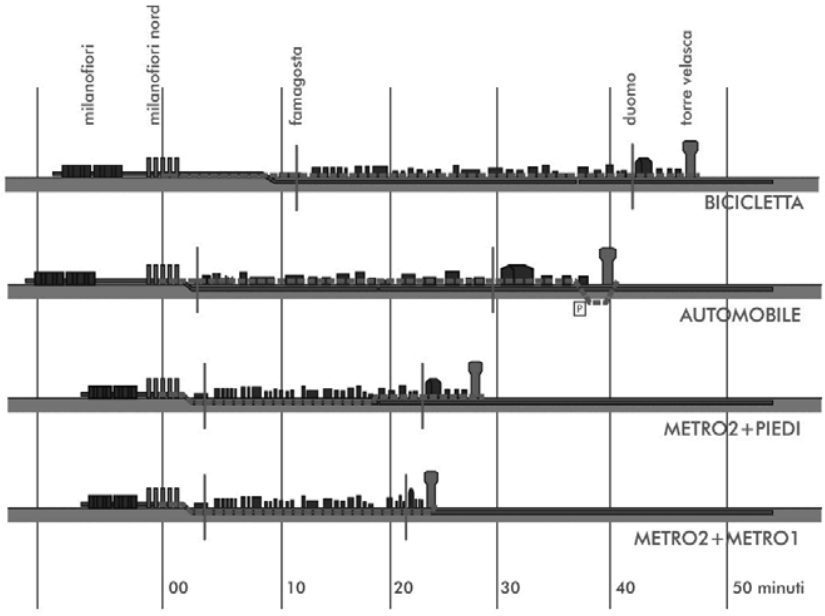
[41] Il termine "cronotopo" venne originariamente ideato dal teorico letterario Mikhail Bakhtin negli anni Venti per sottolineare l'inseparabilità di tempo e spazio nel definire le concrete formazioni culturali: il cronotopo sarebbe una relazione che unifica o tipifica tempo e spazio all'interno del romanzo. Esso è da intendersi dunque come «una sorta di matrice che permette all'analista culturale di situare un lavoro all'interno del suo scenario storico-geografico, al fine di facilitarne l'interpretazione» (Un esempio tipico è il salotto letterario francese nei romanzi di Stendhal e Balzac) (Gregory, Johnston, Pratt, Watts, & Whatmore, 2009).

[42] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

*Mappare il tempo*

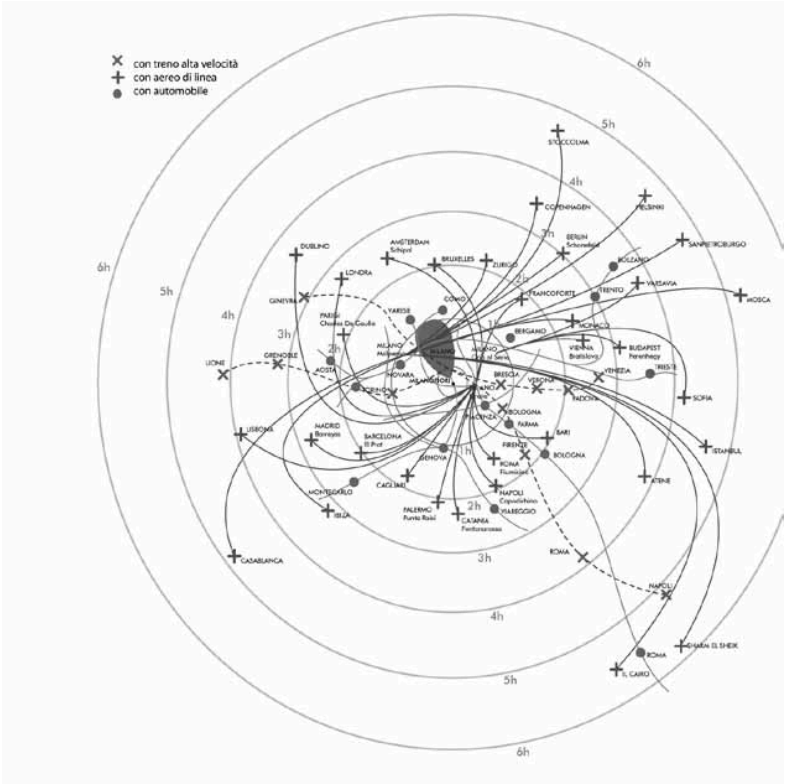
Altre forme di mappatura del tempo riguardano l'incorporamento, in una rappresentazione dello spazio, di elementi temporali. Ad esempio, la distanza fra luoghi può essere rappresentata con una scala temporale, misurata in unità di tempo anziché spaziali. La figura 2 mostra come la velocità cui è possibile viaggiare (dipendente dal mezzo che si decide di utilizzare) dilata o riduce le distanze. Le mappe isocrone, come quelle riportate nelle figure 3 e 4, mostrano la distanza, misurata in tempo di viaggio, di diversi punti nello spazio considerata un'origine fissa. Il tempo può inoltre essere mappato attraverso le cosiddette mappe anamorfiche, in cui la superficie spaziale viene distorta per restituire informazioni non topografiche ma, ad esempio, socio-demografiche o temporali (fig. 5). Infine, mappe che comprendono aspetti temporali possono essere cruciali per garantire servizi migliori. Un esempio è rappresentato dalle mappe del trasporto pubblico che permettono all'utente di individuare le linee caratterizzate da una maggiore o minore frequenza del servizio (fig. 8).

**Figura 2 – Sezione multipla del quartiere di Milanofiori basata sulle distanze temporali misurate lungo il percorso Assago Forum - Torre Velasca**



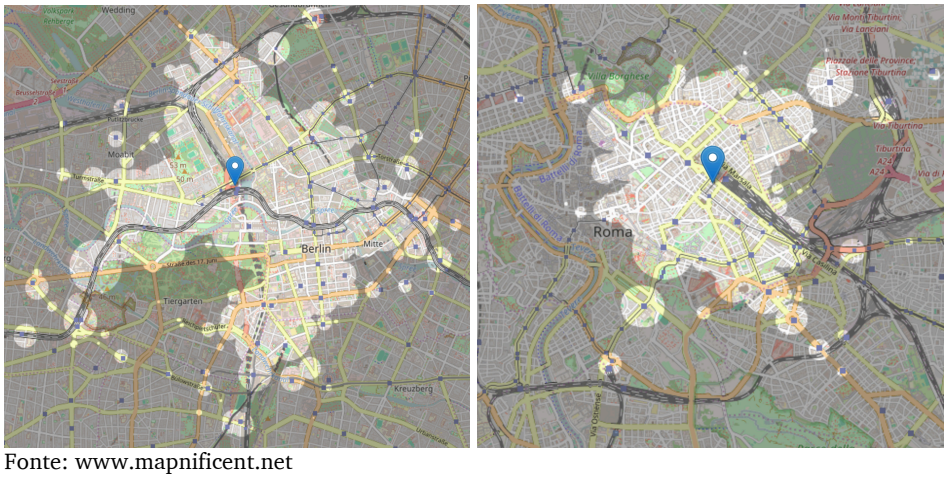

Fonte: Barbara, 2012

**Figura 3 – Diagramma grafico delle distanze temporali tra AssagoForum e le principali città europee, con differenti mezzi di trasporto**



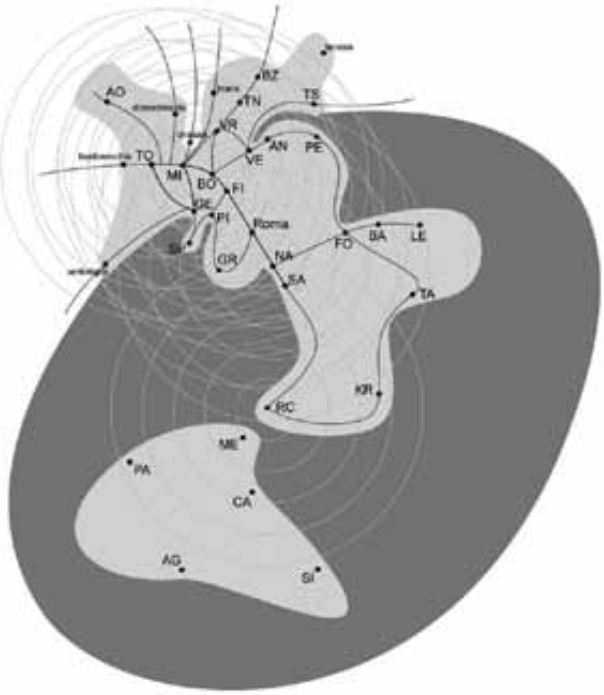

Fonte: Barbara, 2012

**Figura 4 – Mappe isocrone delle aree raggiungibili in 10 minuti tramite i mezzi pubblici a Berlino e a Roma**




Fonte: www.mapnificent.net

**Figura 5 – Mappa del territorio italiano per distanze temporali misurate lungo la rete ferroviaria nazionale**




Fonte: Barbara, 2012

**Figura 6 – Mappa della rete di trasporto pubblico locale di San Francisco**

Fonte: www.sfmta.com/maps/muni-system-map. (Ultimo accesso: 1/09/2017).

# I RITMI E LA MOBILITÀ DELLE POPOLAZIONI URBANE

Amin e Thrift invitano gli scienziati urbani a osservare la città come disseminata di impronte di simultaneità e non come un «modello ordinato e isolato di mobilità» (Amin & Thrift, 2005, p. 44). A muoversi nella città, a plasmarla e a marcarla con le proprie tracce, sono popolazioni dalle esigenze, traiettorie e risorse diverse. Da questa molteplicità emerge la contrapposizione tra «ritmi regolari e normativi dei luoghi, spesso supportati e promossi da imprese ufficiali e commerciali, [che] si sovrappongono alla conoscenza e al sentire di un luogo[43]» e i ritmi delle persone, abitanti e passanti, che spesso li contestano e li disturbano (Edensor, 2010). Dall'interazione fra l'individuo, con i suoi bisogni e le sue risorse, e i *pacemaker* – a loro volta in interazione reciproca – emergono i ritmi della città.

I ritmi urbani riguardano in primo luogo il modo in cui i diversi attori sociali gestiscono e utilizzano il tempo a propria disposizione nello svolgere le attività quotidiane e nell'appropriarsi delle risorse della città. È possibile guardare ai tempi delle persone nella città distinguendo tra le diverse *popolazioni* che, a vario titolo, interagiscono con le risorse urbane. Martinotti (1993) identifica quattro popolazioni, prodotto e, al tempo stesso, motore dello sviluppo della forma urbana: i residenti, i pendolari, i *city user* e gli uomini d'affari. I *fundamenta divisionis* di questa classificazione riguardano le attività basilari dell'abitare, del lavorare e del consumare e il loro articolarsi in relazione all'emergere di nuove strutture sociali e spazio-temporali.

L'analisi delle specificità delle popolazioni individuate si scontra con la scarsa disponibilità di dati. Se le caratteristiche demografiche e socio-economiche dei residenti e, in misura minore, dei pendolari possono essere dedotte dalle statistiche a livello nazionale e municipale, questo non avviene per i *city user* e i *business men*, nonostante la loro crescente rilevanza. Inoltre, per ogni popolazione, inclusi i residenti, non sono disponibili dati sull'uso del tempo raccolti a brevi intervalli e riconducibili in modo rigoroso al livello urbano[44]. I tempi dei *city user* potrebbero essere dedotti attraverso l'analisi degli specifici attrattori del consumo e le loro caratteristiche in termini di orari e calendari, durata, sequenza e cadenza delle attività che vi si svolgono, capienza, *target*, posizione e accessibilità. Un esempio, riportato da Mareggi (2013, p. 41), riguarda la rilevazione, condotta dall'Ufficio Tempi di Cremona, delle presenze annuali delle popolazioni temporanee nella città. Il sondaggio ha permesso di misurare la consistenza dei flussi annuali dei turisti, dei clienti delle note liuterie cittadine e dei visitatori di particolari eventi gastronomici. Dati sugli spostamenti e sull'uso del tempo e dei servizi da parte dei *business men* potrebbero essere raccolti, secondo Martinotti (1993), dalle stesse organizzazioni che ne definiscono i calendari. Alcune ricerche innovative si basano su dati relativi al traffico telefonico dei dispositivi mobili (Manfredini, Pucci, & Tagliolato, 2016), capaci di garantire informazioni in tempo reale

[43] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[44] La rilevazione sull'uso del tempo è condotta dall'Istat ogni cinque anni e non permette di individuare con rigore unità territoriali di livello inferiore alla ripartizione territoriale (nord-ovest, nord-est, centro, Sud, Isole) o alla regione. I dati disponibili attualmente (giugno 2017) per l'elaborazione risalgono alla rilevazione 2008-2009.

«sull'intensità delle attività urbane e sulla loro evoluzione nel tempo e nello spazio» e fornire una cornice alle politiche urbane e della mobilità per interventi più efficaci (Manfredini et al., 2016, p. 266). La ricerca condotta da Manfredini e colleghi è basata su dati che forniscono l'intensità di utilizzo dei dispositivi mobili per ogni cella della rete e quindi non permette analisi sui singoli utenti. I dati disponibili garantiscono però la possibilità di verificare la distribuzione della popolazione nelle città e la sua variazione nell'arco della giornata, i profili di uso dello spazio urbano o i flussi origine-destinazione degli utenti (Manfredini et al., 2016)

Sono invece ancora pressoché inesplorate le potenzialità, per le ricerche sull'uso del tempo, dei *Big Data*. I dati in tempo reale forniti dagli utenti di tecnologie mobili possono offrire preziose informazioni sui luoghi visitati e sulle attività svolte: si pensi alle informazioni raccolte da Google circa gli orari e la durate delle visite alle attività commerciali, consultabili grazie alla funzione di Google Maps *Orari di punta e durata della visita*. Si tratta di dati anonimi e aggregati riguardanti gli utenti che hanno attivato la cronologia delle posizioni sul proprio dispositivo e permettono a chi cerca una determinata attività economica di pianificarne la visita sulla base delle ore di maggiore o minore affollamento, stimato anche in tempo reale[45].

Tuttavia, non è solo la difficile raccolta di dati a rendere particolarmente complesso lo studio delle popolazioni urbane e dei loro schemi di uso del tempo. È necessario, innanzitutto, considerare il fenomeno delle «appartenenze multiple», ossia la possibilità, per gli individui, di far parte simultaneamente di più popolazioni (Mareggi, 2013; Nuvolati, 2007, 2016; Pasqui, 2016). Si pensi, a titolo di esempio, ai lavoratori pendolari che, all'uscita dal lavoro, svolgono acquisti o visitano la città prima di tornare alla propria residenza. Essi fanno parte, contemporaneamente, di due popolazioni – quella dei *city user* e dei *pendolari* – di fatto non distinguibili. La complessità delle popolazioni urbane contemporanee riflette la complessità dei ritmi urbani. La classificazione di Martinotti muove da un esplicito richiamo alla «modellistica dell'uso delle risorse spazio-temporali» (Martinotti, 1993, p. 138) propria, tra altri, della *time-geography* e le popolazioni identificate si distinguono anche per specifiche modalità di uso del tempo, articolate sulla base di risorse e vincoli temporali, individuali e propri delle strutture temporali urbane.

La dimensione temporale dello studio delle popolazioni urbane è approfondita da Nuvolati, che pone l'enfasi sull'insistenza temporale sul territorio e sull'uso dei servizi disponibili (Nuvolati, 2007). Lo studio della presenza oraria delle popolazioni e dell'uso dei servizi permette di superare, in parte, i limiti legati ai dati tradizionali e «cogliere in forma statistica la *ciclicità* (giornaliera o stagionale) tipica del contesto urbano» (Nuvolati, 2007, p. 197). La griglia di Martinotti è quindi integrata facendo riferimento non solo alle attività, ma anche all'assiduità della presenza delle popolazioni – riarticolate da Nuvolati con l'aggiunta delle popolazioni «momentaneamente presenti nel quartiere»[46] (Nuvolati, 2007, p. 197). Queste ultime sono popolazioni «interstiziali» (Nuvolati, 2016, p. 194) e meno numerose rispetto a quelle tradizionali, ma capaci di plasmare l'ambiente urbano con i propri bisogni e comportamenti.

[45] https://support.google.com/business/answer/6263531?hl=it. Ultimo accesso: 25.06.2017

[46] Queste popolazioni comprendono gli immigrati irregolari, gli studenti o stagisti in affitto o ospiti di strutture, i militari, i religiosi, i *flâneurs* o nomadi d'élite, i senza fissa dimora, i manifestanti, i lavoratori stagionali

**Tabella 1 – Attività delle popolazioni nella metropoli, frequenza e gamma dei servizi consumati**

| Popolazioni | Attività | | | Frequenza | Gamma di servizi |
|---|---|---|---|---|---|
| | Abitare | Lavorare | Consumare | | |
| **Residenti** | Sì | (Sì/No) | Sì | Giornaliera | Intera |
| **Pendolari** | No | Sì | (Sì) | Giorni feriali | Media |
| **City users** | No | No | Sì | Giorni feriali e festivi | Alta |
| **Turisti** | No | No | Sì | Giorni feriali e festivi | Medio/alta |
| **Businessmen/ women** | No | Sì | Sì | Giorni feriali | Media |
| **Fláneurs** | Temporaneo | (Sì/No) | Sì | Giornaliera | Intera |
| **Immigrati** | Temporaneo | (Sì/No) | Sì | Giornaliera | Intera |

Fonte: Mareggi, 2013, p. 46 elaborazione su Nuvolati 2007, p. 197

Lo studio della presenza ciclica delle popolazioni, quando applicato a specifiche aree della città, può inoltre fornire un utile strumento per identificare le caratteristiche dei quartieri (fig. 7). Riprendendo le riflessioni di Lynch (1976), Nuvolati traduce i cicli di presenza e assenza durante la giornata (mattina, pomeriggio, sera) delle popolazioni residenti e non residenti in profili applicabili alle aree urbane (Tab. 2).

**Tabella 2 – Presenza delle popolazioni residenti e non residenti durante la giornata. Il rosso indica l'assenza, il verde la presenza delle popolazioni**

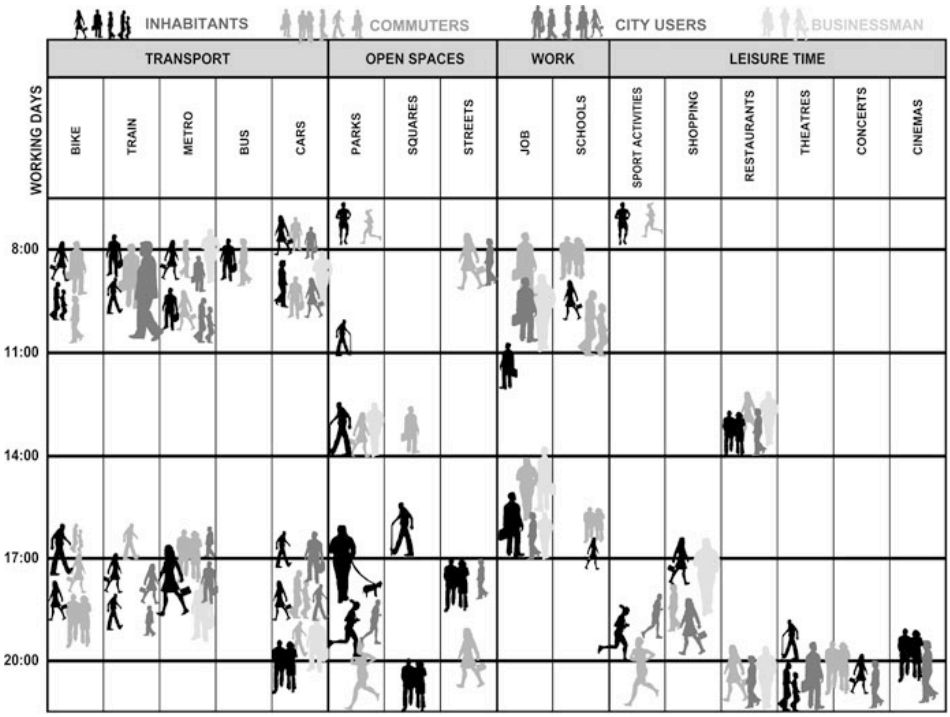
| | Popolazione residente | Popolazione non residente | |
|---|---|---|---|
| **Mattina (6.00 – 14.00)** | | | **1** |
| | | | **2** |
| | | | **3** |
| | | | **4** |
| **Pomeriggio (14.00-22.00)** | | | **5** |
| | | | **6** |
| | | | **7** |
| | | | **8** |
| **Notte (22.00-6.00)** | | | **9** |
| | | | **10** |
| | | | **11** |
| | | | **12** |

Fonte: rielaborazione su Nuvolati, 2016.

Alle possibili combinazioni sono associate delle etichette che, poste in sequenza, definiscono i quartieri da un punto di vista temporale. Ad esempio, la combinazione 1-5-9 (Presenza della popolazione residente e non residente lungo l'intero arco della giornata) definisce un "distretto aperto e intenso" ("quartiere bolgia" in Nuvolati, 2007); la combinazione 2-6-10 indica invece un "distretto chiuso", cui la popolazione non residente non ha, per diversi motivi, accesso (come i ghetti o le *gated communities*); altre combinazioni indicano "distretto notturni" (4-8-11), "distretti dormitorio" (4-8-10), "distretti *fantasma"* (4-8-12). L'identificazione di un distretto sulla base della presenza di specifiche

popolazioni durante le 24 ore può contribuire alla gestione di potenziali conflitti tra popolazioni residenti e non residenti nell'uso delle opportunità e dei servizi (Nuvolati 2007, 2016).

**Figura 7 – Calendario della vita quotidiana in un centro storico nell'area urbana di Milano**



Fonte: Dorovic et al. 2001, in Mareggi 2013

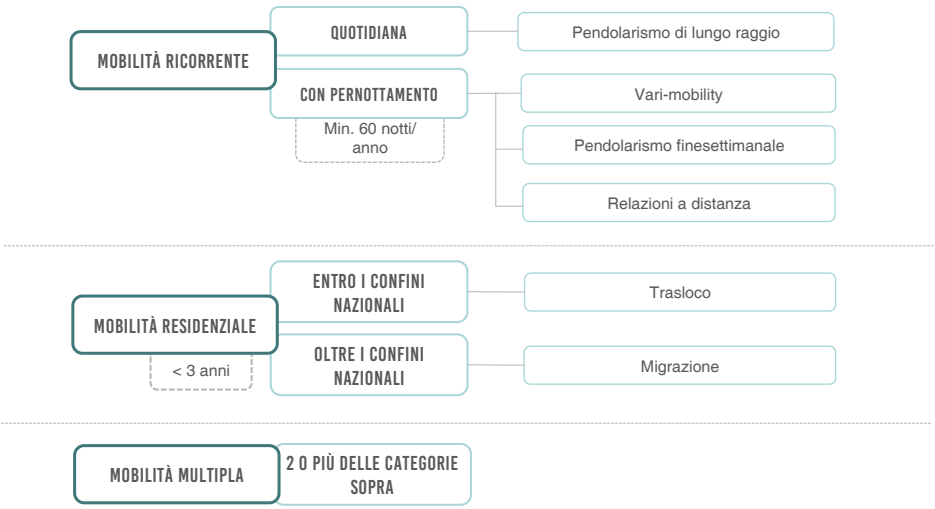
Tuttavia, come accade per la definizione delle appartenenze alle popolazioni urbane, anche l'articolazione stessa dei cicli di presenza delle popolazioni segue schemi sempre meno prevedibili rispetto al passato. I confini dello spazio di azione delle popolazioni si fanno più estesi e meno prevedibili, connessi a una distribuzione più ampia, nello spazio e nel tempo, delle opportunità cui si intende accedere. Questo genera flussi di mobilità *multidirezionali* (rispetto allo spazio) e *multidimensionali* (rispetto alle motivazioni) (Mareggi, 2013, p. 45), che contribuiscono a plasmare la forma stessa della città. Ad esempio, i fenomeni di diffusione urbana e di estensione, spaziale e temporale, delle opportunità e la conseguente diminuzione di abitanti e pendolari nelle grandi città (Martinotti, 1993, p. 159) mutano radicalmente le funzioni di queste ultime, facendone «sempre più luoghi in cui abitare temporaneamente piuttosto che risiedere stabilmente» (Colleoni & Guerisoli, 2014, p. 73).

## NUOVE FORME DI MOBILITÀ E POPOLAZIONI MOBILI EMERGENTI

Alcuni recenti studi sugli spostamenti per motivi lavorativi evidenziano la complessità delle popolazioni mobili emergenti. Le forme di mobilità connesse

al lavoro sono oggetto di *Job Mobilities and Family Lives in Europe – Modern Mobile Living and its Relation to Quality of Life* (JobMob), un progetto di ricerca internazionale comparato che si concentra sulla diffusione, le cause e le conseguenze della mobilità spaziale legata all'occupazione in Europa. L'indagine è stata condotta tra il 2007 e il 2011 in sei paesi (Belgio, Spagna, Francia, Germania, Svizzera, Polonia), intervistando un campione rappresentativo di individui tra i 25 e i 54 anni di età (Schneider & Collet, 2009). La mobilità relativa al lavoro (*Job Related Mobility*) include tutte le forme di mobilità spaziale che sono rese necessarie dall'occupazione degli individui. Il gruppo di ricerca si è concentrato sull'identificazione e l'analisi di popolazioni *altamente* mobili, ossia quelle i cui stili di mobilità risultano tanto profondi da avere un impatto sulla vita privata e sulle reti sociali (Schneider & Collet, 2009).

**Figura 8 – Nuove forme di alta mobilità**




Fonte: elaborazione dell'autrice su Schneider e Collet, 2009

JobMob distingue innanzitutto fra la mobilità ricorrente e la mobilità residenziale. La prima può avvenire a cadenza quotidiana o prevedere dei pernottamenti lontano dalla propria residenza principale. Nel primo caso, l'alta mobilità è quella dei pendolari quotidiani di lungo raggio, che dedicano allo spostamento lavorativo almeno due ore per per tre giorni a settimana (alcuni autori parlano, a proposito, di "*extreme commuting*" (Vincent-Geslin & Ravalet, 2016)). La mobilità ricorrente con pernottamento include invece tre tipi di popolazioni mobili, che trascorrono un minimo di sessanta notti all'anno fuori dalla propria abitazione principale:
a) i "*vari-mobile*", individui impegnati in viaggi con pernottamento ricorrenti, dai diversi ritmi, lunghezza della permanenza e destinazione (si tratta di lavoratori nel settore dei trasporti – come camionisti e personale in equipaggi aerei o nautici – ma anche lavoratori impegnati in frequenti viaggi di lavoro;
b) gli "*shuttlers*", ossia chi alloggia per motivi di lavoro in un'abitazione diversa da quella principale (in cui, ad esempio, risiede la famiglia), raggiunta durante il fine settimana a cadenza variabile;
c) i lavoratori in "*relazioni a lunga distanza*", che risiedono in un'abitazione autonoma ad almeno un'ora di distanza da quella del proprio partner.
Ciò che emerge dalla ricerca è che le persone altamente mobili rappresentano

solo una piccola porzione della popolazione, ma l'ipotesi dei ricercatori è che queste popolazioni siano destinate ad aumentare.
La sempre maggiore mobilità porta inoltre all'emergere di popolazioni «multilocali» (Nadler, 2016), le cui pratiche di mobilità si collocano tra la mobilità ricorrente (pendolarismo) e quella residenziale (migrazione) (Weichhart, 2009 in Nadler, 2016). Le aree geografiche coperte dall'azione degli individui continuano a espandersi e le geografie della vita quotidiana assumono forme nuove, simili ad arcipelaghi (Duchêne-Lacroix 2009, in Nadler 2016). Le persone mobili devono quindi fare ampi sforzi cognitivi per gestire la moltitudine di questi luoghi (Nadler, 2016).
Kaufmann (2002) identifica tre processi alla base delle nuove forme di mobilità, che possiamo in parte collegare alle temporali caratteristiche della città post-industriale identificate in precedenza: il passaggio dalla contiguità alla connettività, dall'unità all'ubiquità, dalla irreversibilità alla reversibilità.

*Contiguità e connettività*
I termini *contiguità* e *connettività* provengono dalla geografia umana e fanno riferimento al modo in cui la co-presenza degli attori è realizzata. La connettività indica l'istituzione di relazioni usando l'intermediazione di sistemi tecnici, mentre la contiguità è alla base di relazioni istituite dalla prossimità spaziale (Kaufmann, 2002).
La connettività permette l'interazione di attori cancellando la distanza spaziale. Essa non è propria solo delle tecnologie per la comunicazione: i trasporti veloci, ad esempio, creano un «effetto tunnel» (Jiron, 2007) in cui appropriazione dello spazio attraversato tra l'origine e la destinazione non è possibile. La contiguità, al contrario, assume la possibilità di una continua appropriazione dei percorsi presi e riguarda il modo tradizionale in cui le persone si relazionano le une alle altre in una città o in un paese e implica densità.

*Unità e ubiquità*
L'unità è «la caratteristica dell'attore individuale localizzato che forma un tutto coerente con un'identità e una cultura», mentre l'ubiquità è «la caratteristica dell'attore plurale definito da molteplicità di ruoli e identità e dalla possibilità di agire a distanza[47]» (Kaufmann, 2002, p. 27). È possibile riferire l'ubiquità al processo di molteplicità richiamato in precedenza. La mobilità ubiqua conduce alla sovrapposizione della vita quotidiana (le persone spesso usano la velocità offerta dai sistemi di trasporto e comunicazione per aumentare la velocità della successione delle attività nella vita quotidiana, che spesso finiscono per sovrapporsi), all'intensificazione delle appartenenze sociali multiple e allo sviluppo di identità caratterizzate da plurimi riferimenti spaziali (per cui ci si sente «originari di più posti») (Kaufmann, 2002, p. 28).

*Irreversibilità e reversibilità*
Le nozioni di irreversibilità e di reversibilità fanno riferimento all'impatto che ha la mobilità sulle identità, ossia alle tracce lasciate dall'esperienza della mobilità (Schuler, Lepori, Kaufmann, & Joye, 1997). L'irreversibilità è propria di esperienze di mobilità indelebili, come nel caso delle migrazioni. È invece reversibile un'esperienza sociale che non costituisce un punto di riferimento nella propria biografia ed è costituita da gesti automatici, ripetitivi, come il pendolarismo. Anche le esperienze di mobilità reversibile hanno un impatto

[47] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

sull'identità; tuttavia, quando esse cessano di esistere, non lasciano traccia sugli individui. La reversibilità è resa possibile dalla sempre minore frizione dello spazio. Un fenomeno connesso alla reversibilità riguarda la sostituzione delle forme di mobilità più irreversibili (migrazione, mobilità residenziale) con forme più reversibili **(**mobilità ricorrente quotidiana, viaggi). Tipico di questo è l'uso del potenziale di velocità offerto dalle autostrade, dall'alta velocità per vivere più lontano dal luogo di lavoro e quindi evitare il trasferimento. Questa sostituzione corrisponde a una modificazione dell'impatto della mobilità sull'identità: la scelta di mobilità reversibili permette di preservare le reti sociali di origine ed evitare il riposizionamento e la ricostruzione dell'identità imposti dalla migrazione. L'«inerzia residenziale» (Ravalet, 2014) è uno dei fattori alla base della mobilità estrema: si è più mobili proprio per essere più radicati. Alcune ricerche hanno indagato l'ipotesi secondo cui con l'avvento di pratiche di mobilità più reversibili sia cambiata anche la relazione tra le persone e il territorio (Vendemmia, 2016). La reversibilità delle pratiche di mobilità permetterebbe alle persone di condurre "vite simultanee" e coltivare sempre più relazioni all'interno di molteplici ambiti spaziali e temporali. Come scrive Ascher

> l'individuo ipermoderno vive uno spazio-tempo dalle molteplici dimensioni e naviga tra spazi e tempi multipli. Affrontando questa crescente varietà di dimensioni spazio-temporali, egli sceglie delle tecniche che gli permettono di muoversi il più velocemente possibile tra domini differenti, cercando di cogliere l'ubiquità e la simultaneità per tenere insieme questa vita sparpagliata (Ascher, 2005, p. 53 in Vendemmia, 2016, p. 131)[48].

## MUOVERSI NELLA CITTÀ CONTINUA: POPOLAZIONI URBANE E MOBILITÀ NOTTURNA

Anche il processo di colonizzazione della notte genera nuovi bisogni e pratiche di mobilità per le popolazioni urbane che vivono i nuovi spazi e tempi della città. Lo sviluppo della Night Time Economy (NTE) e della città 24/7 genera una domanda di mobilità ancora poco esplorata, che però attrae, negli ultimi anni, l'interesse delle amministrazioni di molte città d'Europa (Gwiazdzinski, 2006)[49].

La domanda di mobilità collettiva notturna proviene principalmente da due popolazioni urbane, quella dei lavoratori e quella degli utenti dei servizi notturni, e si articola intorno a tre principali richieste (Gwiazdzinski, 2007): la leggibilità, la sicurezza e la sincronizzazione.

La leggibilità dell'offerta di trasporto è garantita da una diffusa ed esauriente informazione sul servizio, aggiornata ove possibile in tempo reale, e da una segnaletica adeguata. Essa è requisito fondamentale sia per gli utenti che necessitano di piani precisi e affidabili, come i lavoratori notturni, sia per le

[48] Traduzione a cura dell'autrice.

[49] Per un approfondimento dei servizi di trasporto pubblico notturno si veda il paragrafo "Il trasporto pubblico notturno in Italia e in Europa" nel Capitolo 3 di questa dissertazione.

popolazioni temporanee e per coloro che desiderano improvvisare gli spostamenti (come spesso capita per i viaggi notturni legati allo svago).
La domanda di sicurezza sul trasporto pubblico si esprime in una richiesta di percorsi continui che non prevedano trasbordi e in cui sia sempre garantita la presenza umana (Gwiazdzinski, 2007). A tale proposito, è possibile individuare tre ulteriori accezioni di sicurezza come incolumità personale offerte dal trasporto pubblico notturno: garantendo un'alternativa allo spostamento con mezzi privati motorizzati, esso contribuisce a ridurre i rischi connessi alla guida in stato di ebrezza o sotto l'effetto di stupefacenti degli utenti dell'economia notturna; esso offre, inoltre, un ambiente più sicuro anche per chi staziona o si sposta a piedi in prossimità dei percorsi di superficie pur senza usufruire dei mezzi pubblici poiché garantisce, attraverso la presenza e il transito di persone nell'area, la sorveglianza naturale; infine, rispondendo a una domanda che non riguarda la necessità di spostamento, il trasporto pubblico funge in alcune occasioni da luogo di riparo dalla strada, dal freddo e dalle intemperie per chi è senza fissa dimora.
La richiesta di sincronizzazione – ossia di armonizzazione del servizio con i ritmi e gli orari dei poli di lavoro o di intrattenimento e l'adattamento in tempo reale a eventi e cambiamenti (Gwiazdzinski, 2007) – è avanzata tanto dai lavoratori notturni quanto dagli utenti della NTE. I nuovi ritmi della notte sono caratterizzati da uno *slittamento* degli orari delle attività serali e notturne, che iniziano sempre più tardi (Gwiazdzinski, 2007). La mancanza di programmazione propria della fruizione della notte per motivi di svago, inoltre, richiede una maggiore frequenza della rete e un ampliamento della scala dell'offerta per permettere spostamenti su più ampie distanze, oltre alla progettazione di percorsi notturni che considerino il rischio di conflitto temporale tra popolazione residente e popolazioni temporanee "festive" (Gwiazdzinski, 2007).
Una ricerca condotta a Parigi e Strasburgo sui giovani che si spostano di notte per motivi di lavoro e/o divertimento evidenzia le richieste, i comportamenti e gli atteggiamenti di questa popolazione notturna (Espinasse & Buhagiar, 2004). La ricerca mette in evidenza le pratiche di mobilità notturna emergenti fra i giovani francesi e sottolinea come la fruizione delle attività notturne e il lavoro notturno siano ostacolati, se non impediti, per i giovani non motorizzati, dall'assenza di un servizio di trasporto pubblico esteso (temporalmente e spazialmente), frequente e affidabile.
La domanda di trasporto pubblico notturno è espressa anche dai giovani che escono meno la notte e riguarda soprattutto il fine settimana – che sembra iniziare il giovedì sera per gli studenti e il venerdì per gli occupati (Espinasse & Buhagiar, 2004). In assenza di trasporto pubblico, l'automobile acquista lo stato di oggetto indispensabile per lo svolgimento delle attività sociali e lavorative notturne. I vantaggi del mezzo privato nella mobilità notturna espressi dagli intervistati in entrambi i contesti urbani riguardano la libertà di improvvisare gli spostamenti, un senso di controllo del proprio tempo, la sicurezza e il piacere legato alla guida. Tuttavia, l'uso dell'automobile costringe alla perdita di tempo per la ricerca del parcheggio e viene indicato come un limite allo svago a causa dei pericoli e delle sanzioni legati alla guida in stato di ebrezza (Espinasse & Buhagiar, 2004).
La domanda di mobilità si sviluppa contestualmente alla città di ventiquattr'ore e l'offerta di trasporto pubblico notturno ne diviene un aspetto costitutivo: l'accessibilità e fruibilità dei servizi continui è spesso condizionata dall'esistenza di una rete di trasporti, soprattutto per le popolazioni temporanee e/o non

motorizzate. I ritmi delle popolazioni notturne e le nuove pratiche di mobilità emergono come rilevanti oggetti di intervento per garantire l'accesso alle opportunità urbane nelle città contemporanee.

# CONCLUSIONI

I ritmi urbani emergono dall'interazione fra i *pacemaker* – ossia le attività lavorative, di consumo, di svago e i rispettivi orari e calendari, che producono regole, vincoli e possibilità delimitando lo spazio di azione degli individui – e le caratteristiche delle popolazioni urbane – in termini di forme di uso del tempo, risorse e bisogni proprie degli attori sociali che vivono, lavorano, consumano, si muovono nello spazio-tempo urbano.
Attraverso lo studio dei tempi e dei ritmi è possibile comprendere più a fondo l'articolarsi del rapporto fra mobilità e disuguaglianze. I processi di colonizzazione del tempo, accelerazione, molteplicità e de-sincronizzazione, uniti alla diffusione urbana, all'affermarsi della motorizzazione privata e della dipendenza dall'automobile, hanno generato un «onere di mobilità» («*burden of mobility*») (Shove, 2002) più gravoso per gli individui. È proprio il presupposto dell'«alta mobilità» a fare dell'ineguale distribuzione delle risorse di accesso e mobilità tra la popolazione urbana un cruciale fattore di disuguaglianza sociale (Colleoni, 2012). La necessità di spostarsi connessa ai ritmi e alla morfologia della città contemporanea conduce a una mobilità non sistematica, molto meno prevedibile rispetto a quella della città fordista (Camarero & Oliva, 2008). La capacità di essere mobile rappresenta una precondizione essenziale per la costruzione di relazioni e connessioni sociali nella città contemporanea (Calvosa, 2011; Pflieger, Pattaroni, Jemelin, & Kaufmann, 2008; Urry, 2007), la cui definizione «non è legata tanto all'individuazione dei luoghi, quanto alla sua natura essenzialmente reticolare[50]» (Calvosa, 2011, p. 32).
Tanto i processi spaziali quanto quelli temporali in atto nella città contemporanea richiedono all'attore sociale il possesso di maggiori risorse per l'accesso alle opportunità urbane. Nel prossimo capitolo si esaminerà più nel dettaglio il legame fra tempi sociali, ritmi urbani e disuguaglianze, facendo riferimento agli studi sul «benessere temporale» (Rinderspacher, 2012) e approfondendo gli ambiti di intervento per le politiche urbane in materia di tempi della città.

[50] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

# CAPITOLO 2
# BENESSERE TEMPORALE, DISUGUAGLIANZE E POLITICHE TEMPORALI URBANE

# INTRODUZIONE

Le forme assunte dall'interazione tra i tempi di vita delle persone e la struttura temporale delle attività, sebbene di non semplice lettura, sono connaturate alla società e ne riflettono il carattere più o meno egualitario. Esse emergono nella cornice di relazioni, norme e risorse proprie di un dato sistema sociale e rappresentano uno strumento e, insieme, un oggetto di studio cruciale per la comprensione delle disuguaglianze.

È tesi ormai condivisa, nell'ambito dei dibattiti sulla povertà e l'esclusione sociale, che l'analisi delle disuguaglianze debba fondarsi su un approccio multidimensionale, abbandonando una prospettiva fondata sull'esclusiva misurazione del reddito (Atkinson, 2000; Levitas et al., 2007). Le disuguaglianze, oggi come in passato, derivano da distinzioni di classe, status, ricchezza, prestigio, mediate da caratteristiche come il genere, il reddito e il titolo di studio. Tuttavia, su di esse vanno a definirsi nuove forme di disuguaglianza legate all'uso dello spazio e del tempo.

Nelle città, la geografia delle disuguaglianze emerge da processi sociali e spazio-temporali e riguarda i diritti dei cittadini dal punto di vista abitativo e ambientale, da quelli relativi alla partecipazione, alla mobilità, all'accessibilità, alla sovranità temporale. In particolare, il legame fra tempo e disuguaglianze non pare frequentemente trattato con riferimento alla dimensione urbana. L'analisi dei processi di differenziazione sociale e delle disuguaglianze si articola innanzitutto in termini spaziali, mentre la dimensione temporale risulta sottovalutata. Una delle ragioni di questo potrebbe risiedere nella molteplicità che caratterizza la dimensione temporale e spazio-temporale, che rende particolarmente ardua l'identificazione delle relazioni fra le dinamiche sociali, il contesto urbano e il tempo (Schwanen & Kwan, 2012).

Il tema della centralità del tempo sociale come oggetto politico e di politiche emerge esplicitamente per la prima volta in Italia negli anni Ottanta. Come già sottolineato, un nodo cruciale nella relazione fra i regolatori degli orari (come il lavoro, i servizi, la mobilità) e bisogni individuali è costituito dalla difficile conciliazione dei tempi di cura e dei tempi di lavoro. Proprio da questo conflitto prenderà le mosse il processo politico e legislativo che condurrà all'introduzione della questione temporale nell'agenda politica italiana e, solo in seguito, europea. Le politiche temporali nascono in Italia come «azione di *gender mainstreaming* sulle politiche sociali e urbane» (Bonfiglioli, 2006, p. 279), affiancando le politiche di pari opportunità. Lo sviluppo di politiche temporali esplicite si accompagnerà, inoltre, alla definizione di nuovi strumenti per l'analisi dei tempi della città e di nuovi approcci alla pianificazione urbanistica (Mareggi, 2013) e corrisponderà quindi con un ampliamento degli obiettivi, che non riguarderanno più solo la conciliazione ma, più in generale, il benessere temporale delle popolazioni urbane. In generale, le politiche temporali esprimono la necessità che i sindaci operino per adattare gli orari dei servizi pubblici ai nuovi bisogni generati dall'organizzazione post-fordista del lavoro (Torns, Borràs, Moreno, & Recio, 2008). La mobilità, gli orari e i calendari dei

servizi, i tempi del lavoro, la pianificazione degli spazi urbani diventano oggetto di politiche pubbliche basate su una lettura temporale.
I processi identificati nel primo capitolo (accelerazione, colonizzazione, molteplicità, desincronizzazione), così come la presenza di nuove popolazioni (specialmente temporanee e mobili), caratterizzate da nuovi usi del tempo, la diffusione della retorica della città incessantemente attiva, 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, i nuovi conflitti temporali legati a inedite aspettative circa i ritmi della città e dei servizi (alimentate anche dalle possibilità aperte dall'e-commerce e dai servizi online) rendono il tempo urbano una risorsa e un oggetto la cui gestione non può essere affidata solo al mercato o a un unico decisore.
Il capitolo analizza il tema del tempo nel dibattito sulle disuguaglianze e nelle politiche urbane. Il primo paragrafo fa riferimento ai concetti di povertà temporale e sovranità temporale elaborati dalla letteratura sociologica ed economica. Il secondo paragrafo approfondisce il legame fra la pressione temporale e le disuguaglianze, concentrandosi in particolar modo su quelle di genere e di classe. Sulla base di questi contributi, il terzo paragrafo identifica le dimensioni del benessere temporale. Con riferimento alla dimensione urbana, il quarto paragrafo fa riferimento alle disuguaglianze temporali emergenti dai processi di accelerazione, colonizzazione, molteplicità e de-sincronizzazione analizzati nel primo capitolo. Il quinto paragrafo fornisce una definizione delle politiche temporali urbane, delle finalità e degli attori coinvolti e delinea l'evoluzione dell'approccio dei tempi della città in Italia e in Europa dagli anni Ottanta a oggi. Lo sviluppo delle politiche temporali urbane è qui ricostruito attraverso l'identificazione di alcuni eventi riguardanti la legislazione, la produzione accademica e le politiche, sulla base del lavoro svolto da van Schaick (2013). Il capitolo si concentra infine sugli interventi riconducibili all'ambito delle politiche temporali urbane in riferimento alla mobilità e alla notte.

# FLESSIBILITÀ, POVERTÀ E SOVRANITÀ TEMPORALE

La riflessione sulla diseguale distribuzione del tempo muove in primo luogo dagli studi sulla povertà. Il concetto di povertà temporale venne introdotto negli Stati Uniti da Vickery alla fine degli anni Settanta. L'articolo *The Time-Poor: A New Look At Poverty* intendeva mettere in discussione le basi su cui il governo federale statunitense stabiliva soglie e tassi di povertà (Vickery, 1977). La ricerca di Vickery nasceva dalla necessità di guardare alla povertà come a un processo multidimensionale, la cui piena comprensione non può essere garantita dall'esclusivo rimando alla dimensione economica e finanziaria. La povertà temporale indica «la situazione in cui lo standard di vita di una famiglia si colloca sotto la media a causa di insufficiente tempo disponibile per la produzione domestica di sussistenza[51]» (Douthitt, 2000, p. 2). L'articolo di Vickery sosteneva che, poiché le famiglie si differenziano sulla base delle risorse sia finanziarie sia temporali, basare i programmi di supporto al reddito su un indice che definisce la povertà esclusivamente in termini monetari crei profonde disuguaglianze tra le famiglie con diverso numero di adulti. Il governo federale non riconosceva che le famiglie richiedono non solo soldi, ma anche il tempo necessario per impegnarsi nella produzione domestica (prendersi cura dei figli, fare la spesa, cucinare i pasti…). Secondo Douthitt (2000, p. 1), «Vickery ha dimostrato che famiglie povere con redditi identici possono avere standard di vita differenti se hanno diversi bisogni di produzione domestica e diverse quantità di tempo disponibile per incontrare quei bisogni[52]».

Ampliando l'approccio della povertà temporale proposto da Vickery, altri studi sull'uso del tempo fanno riferimento ai concetti di «pressione temporale» o «morsa temporale» (*time bind, time crunch, time squeeze o time famine*) – ossia alla sensazione di «avere troppo da fare e troppo poco tempo per farlo[53]» (Perlow, 1999, p. 57) – evidenziandone la natura sociale e il legame con le disuguaglianze (Epstein, 2004; Garhammer, 1998; Goodin, Rice, Bittman, & Saunders, 2005; Hochschild, 1997; Linder, 1970; Perlow, 1999; Schor, 1991; Dale Southerton, 2006). Questi studi conducono la riflessione sulla povertà temporale oltre la dimensione cronometrica, ossia oltre la mera scarsità di tempo disponibile per lo svolgimento delle attività quotidiane. In particolare, alcuni studi introducono la dimensione della «sovranità temporale», ossia la capacità di autodeterminare (il più possibile) la collocazione temporale e la sequenza di tempo libero e obblighi, adattandole ai ritmi individuali e collettivi (Garhammer, 1995, p. 176).

Negli anni Novanta, il dibattito sulla sovranità temporale in Europa è stimolato dalla diffusione di forme di lavoro flessibile. La sempre maggiore deviazione degli orari lavorativi dagli standard è da ricondurre a una serie di fattori interrelati, legati alle politiche del lavoro, all'imperativo del funzionamento continuo, a nuovi stili di vita e alla domanda sociale di orari lavorativi dagli schemi nuovi e plurali (Garhammer, 1995). Gli studi europei sottolineano come

[51] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[52] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[53] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

il discorso politico e le imprese facciano riferimento alla flessibilità lavorativa come a uno strumento per garantire ai dipendenti un maggiore controllo sul proprio tempo. Questa tesi è messa in discussione e smentita da diversi autori (Adam, 1990; Elchardus, 1991; Garhammer, 1995). Elchardus (1991) evidenzia come il concetto generale di flessibilità vada in realtà ricondotto a due forme ben distinte: la sovranità temporale e la flessibilità del dipendente. Quest'ultima include l'imprevedibilità dei tempi di lavoro e il lavoro in orari atipici (*deviant time slots*). Sulla base di interviste a un campione di uomini e donne fiamminghi nel 1988, Elchardus conclude che «le due forme di flessibilità sono non solo diverse, ma sembrano escludersi a vicenda[54]» (Elchardus, 1991, p. 710).

**Tabella 3 – Forme di flessibilità temporale per prospettiva temporale**

| | **FORME DI FLESSIBILITÀ** | | |
|---|---|---|---|
| | **1. Sovranità temporale** | **2. Flessibilità del dipendente** | |
| **PROSPETTIVA TEMPORALE** | | ***Imprevedibilità*** | ***Tempi devianti*** |
| **Lungo termine: ciclo di vita** | Scelta dell'età di pensionamento /periodo sabbatico/interruzioni di carriera | Contratti temporanei | Pensionamento anticipato forzato |
| **Medio termine: ciclo settimanale e annuale** | Scelta del periodo di ferie/scelta della distribuzione dell'orario di lavoro nel corso dell'anno | Calendario a breve notifica | Ferie forzate in bassa stagione |
| **Breve termine: ciclo quotidiano e settimanale** | Orari flessibili<br>Possibilità di variazioni negli orari lavorativi quotidiani<br>Controllo sull'allocazione del tempo di lavoro in compiti differenti | Imprevedibilità dell'estensione della giornata lavorativa | Lavoro serale, notturno o nel fine settimana, lavoro a turni |

Fonte: Traduzione dell'autrice da Elchardus, 1991, p. 703

Dalla flessibilità lavorativa del dipendente derivano minacce alla sovranità temporale perché, sempre più spesso, «il tempo di vita di un occupato è adattato flessibilmente ai bisogni del lavoro» (Garhammer, 1995, p.177) e non viceversa. Garhammer (1995) evidenzia come la de-regolamentazione degli orari lavorativi e l'influenza di nuovi stili di vita producano, a livello micro-sociale, effetti dannosi per il controllo sul proprio tempo. Ad esempio, *l'istituzione temporale* del fine-settimana libero perde la propria normatività per necessità competitive (e non legate alle esigenze tecniche della produzione), conducendo a una sempre meno affidabile distinzione tra tempo di lavoro e tempo libero.
Breedveld (1998) smentisce la tesi per cui lo *scattered work* (letteralmente, il lavoro sparpagliato), ossia il lavoro asincrono rispetto agli orari standard (e quindi serale, notturno, fine-settimanale) aumenti il controllo delle persone sul

[54] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

proprio tempo. Ciò che emerge dall'analisi di Breedveld è che la maggiore flessibilità degli orari di lavoro non libera dai vincoli temporali e le condizioni del controllo sul proprio tempo dipendono sempre più dalla posizione occupazionale e dal possesso di altre risorse (economiche, cognitive…). Ad esempio, tra coloro che lavorano con orari flessibili, le persone con titoli di studio più elevati sembrano maggiormente capaci di limitare la quantità di lavoro in orari disagiati/atipici. Ad esempio, essi evitano più facilmente il lavoro notturno, è meno probabile che abbandonino le loro case quando lavorano in orari non-standard e sono maggiormente in grado di sincronizzare il lavoro con attività di svago (ad esempio, l'ascolto di musica). In altre parole, essi possiedono un maggiore controllo sul proprio tempo di lavoro e sulla sequenza delle attività nel corso della giornata (Dale Southerton, 2006).

La «fame temporale» o «pressione del tempo», emerge in questi studi come un problema sociale nel senso indicato da Merton (Merton & Nisbet, 1971 in Garhammer, 1998): la carestia di tempo «riguarda approssimativamente tutti e le sue origini, così come gli standard che viola, sono sociali» (Garhammer, 1998, p. 327). Tuttavia, secondo Garhammer, la morsa del tempo viene considerata, nel discorso politico e di senso comune, un problema di *disadattamento (mal-adaptation)* personale e non la conseguenza di un cambiamento nella cultura temporale delle società moderne capace di produrre effetti dannosi sulla qualità della vita (Garhammer, 1998). Inoltre, la flessibilità si accompagna alla responsabilizzazione dell'individuo (Garhammer, 1995; Breedveld, 1998): questi è investito della responsabilità di prendere decisioni circa l'allocazione del proprio tempo, nell'ambito di una fittizia libertà di scelta che pone spesso gli individui nella condizione di «brancolare nel buio[55]» (Garhammer, 1995, p. 198).

Secondo Rinderspacher, la sovranità temporale consiste nel «primato delle esigenze temporali delle persone contro le pretese dell'economia» ed è quindi una forma di libertà cruciale in una società liberale (Rinderspacher, 2012, p. 7). La sovranità temporale degli individui si realizzerebbe «solo quando l'opzione dei lavoratori, pur non corrispondendo con l'interesse economico delle compagnie, è accettata da queste[56]» (Rinderspacher, 2012, p. 8).

[55] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[56] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

# TEMPO E DISUGUAGLIANZE

Povertà temporale e vincoli alla sovranità temporale interagiscono con le disuguaglianze relative al reddito, al genere, al livello di istruzione. Come in parte sottolineato nel capitolo precedente, i processi temporali propri della società contemporanea (molteplicità, accelerazione, colonizzazione, de-sincronizzazione) tendono a esacerbare queste disuguaglianze. Anche la cultura del tempo propria di una società può produrre vincoli al controllo sul proprio tempo e al benessere temporale. Si pensi al *culto dell'attività* (Zerubavel, 1976) o alla *dittatura della velocità* (Hassan & Purser, 2007 in van den Scott, 2014) propri della società contemporanea, dove «fare, muoversi, cambiare senza mai fermarsi: ecco quel che ci dà maggior lustro, a differenza della stabilità, che spesso è sinonimo di inazione» (Boltanski & Chiapello, 2014, p. 120). L'evolversi delle norme sociali relative al tempo agisce anche sul valore associato alle istituzioni temporali tradizionali, come il fine settimana libero e la corrispondenza fra ritmi biologici e ritmi del lavoro.
In questo contesto, come sostenuto da Henckel e Thomaier (2013, p. 99), «la causa principale dello stress temporale (e di più alti costi temporali) non è necessariamente la scarsità di tempo, quanto piuttosto una iniqua distribuzione delle risorse e delle possibilità per l'organizzazione dell'uso del tempo quotidiano[57]». I prossimi paragrafi descrivono come le disuguaglianze e le norme sociali relative al tempo agiscono su questa distribuzione, approfondendo il legame fra sovranità temporale, genere e classe sociale. Si presenteranno inoltre argomenti utili al superamento dell'implicazione *money rich, time poor,* analizzando il fenomeno della pressione temporale illusoria.

## SOVRANITÀ TEMPORALE E GENERE

Il tema della conciliazione tra tempi di vita e di lavoro e delle disuguaglianze di genere nell'uso del tempo è stato oggetto di particolare interesse sociologico dalla fine degli anni '70. Balbo (1978) coniò il termine «doppia presenza» per indicare il duplice ruolo delle donne nel lavoro familiare ed extra-familiare e sottolinea la necessità di studi più approfonditi di quello che stava divenendo «un fenomeno di massa» nel mondo occidentale (Balbo, 1978, p. 3). Con riferimento allo stress temporale legato alla conciliazione fra lavoro di cura e lavoro retribuito, Hochschild si occupò del *secondo turno* delle donne nel lavoro domestico e dell'accelerazione del lavoro e delle vite familiari di coppie lavoratrici negli Stati Uniti (Hochschild, 1989), introducendo il concetto di *time bind* (vincolo del tempo) (Hochschild, 1997). Questi studi evidenziarono come l'aumento della presenza femminile nel mercato del lavoro non fosse stato compensato da una diminuzione del carico di lavoro domestico (e, quindi, da una più equa divisione dei compiti familiari tra partner): le donne sono quindi

[57] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

più impegnate degli uomini nel *secondo turno* del lavoro domestico. Inoltre, l'ambiente domestico assume le caratteristiche di un secondo ambiente lavorativo per le coppie lavoratrici con figli. Questo spiegherebbe perché, pur in assenza di motivazioni economiche o rischi di licenziamento e in presenza di politiche aziendali per la gestione flessibile del tempo di lavoro (come il telelavoro o il part-time), i lavoratori oggetto della ricerca di Hochschild preferiscono trascorrere più tempo al lavoro. L'ambiente lavorativo diviene una sorta di rifugio dal caos domestico e quello che è in realtà ricercato dalle coppie lavoratrici è un *terzo turno* che permetterebbe di trascorrere un tempo di qualità con i propri cari. Secondo una più recente ricerca (Hochschild, 2012 in van den Scott, 2014), le famiglie acquistano sul mercato una parte sempre più rilevante del lavoro domestico per assicurarsi una più ampia quota di tempo di riposo con la famiglia. Ulteriori fattori di povertà temporale di genere emergono dalla sempre maggiore diffusione di famiglie monogenitoriali, poiché le madri single disporrebbero, secondo Turner e Grieco (1998), di più limitate risorse finanziarie per l'acquisto di servizi domestici

Tuttavia, nemmeno l'acquisto di servizi domestici pare lenire lo stress temporale e rendere più equa la divisione del lavoro domestico (Craig & Baxter, 2016)[58]. Le ragioni di questi risultati potrebbero trovarsi nel fatto che gli uomini ricorrono ai servizi per sostituire il loro lavoro domestico, mentre le donne per sostenerlo e migliorarlo. Un'ulteriore possibilità è che l'acquisto di servizi (ad esempio, di lavanderia) sia una risposta, più che una causa, alla bassa partecipazione degli uomini nel lavoro domestico. Inoltre, l'acquisto di servizi potrebbe non alleviare la pressione temporale perché l'aiuto retribuito permetterebbe a uomini e donne di svolgere altre attività (più lavoro retribuito, più cura dei figli). L'acquisto di lavoro domestico sarebbe piuttosto un sintomo dello stress temporale che una soluzione a esso.

Non è solo la quantità di tempo libero a disposizione delle madri lavoratrici a essere significativamente inferiore rispetto a quello dei padri lavoratori e dei single, ma anche la qualità. Gimenez-Nadal e Sevilla-Sanz (2010), combinando dati sull'uso del tempo e dati derivanti da interviste, evidenziano come le madri lavoratrici riportino maggiori livelli di stress temporale e siano meno soddisfatte del proprio tempo di svago. Limiti alla soddisfazione derivante dallo svago deriverebbero dalla frammentazione del tempo libero, dalla sovrapposizione di attività libere e di lavoro, dalla presenza di figli durante i momenti di riposo (Gimenez-Nadal & Sevilla-Sanz, 2010). Secondo uno studio condotto in Danimarca sulle coppie con almeno un figlio di età inferiore ai dieci anni, anche quando il carico di lavoro (retribuito e non) per donne e uomini è approssimativamente uguale, le donne avvertono un maggiore stress temporale. Questo perché l'importanza del lavoro domestico sarebbe diversa per madri e padri. Inoltre, gli uomini non associano la morsa temporale al lavoro domestico perché i loro compiti sono più flessibili (ad esempio, tosare il prato), mentre i compiti delle donne sono più rigidi (ad esempio, cucinare i pasti) (Deding & Lausten, 2010).

Le disuguaglianze temporali emergono anche dalle norme sociali riguardanti il genere e l'uso del tempo. Queste sono oggetto della ricerca di Epstein (2004), che si concentra sui modi in cui le culture del tempo si intersecano con quelle di

[58] Utilizzando dati sull'uso del tempo delle coppie lavoratrici australiane, i ricercatori indagano diverse forme di esternalizzazione del lavoro domestico per verificare se il ricorso all'aiuto retribuito è associato a una diminuzione del gap di genere nei lavori domestici e a una minore pressione temporale soggettiva.

genere e legate all'occupazione nel limitare individui e gruppi che intendono mettere in discussione ruoli e status tradizionalmente associati al loro genere. Epstein evidenzia come le obbligazioni sociali imposte alle donne nella sfera della famiglia impediscano un pieno impegno nell'ambito professionale, imponendo maggiori regole e vincoli all'uso del proprio tempo. Anche il tentativo degli uomini di sconfinare in ruoli tradizionalmente femminili (come, ad esempio, l'impegno in attività legate alla casa e alla famiglia) può essere disapprovato socialmente. Tuttavia, le donne hanno generalmente risorse finanziarie più limitate per l'esternalizzazione o per proteggersi da *intrusioni* mentre si dedicano ad attività diverse dalla cura (Epstein, 2004, p. 7). Caratteristiche connesse ai ruoli maschili, come i privilegi derivanti dall'autorità e dall'assertività, permetterebbero invece un più semplice ricorso alla delega, alla flessibilità e al ritiro da responsabilità familiari (Epstein, 2004). La conformità a norme temporali connesse alle culture di genere costituiscono quindi un vincolo alla carriera professionale delle donne. Questo non accade solo a livelli alti della gerarchia occupazionale: anche nella classe operaia gli uomini appaiono meno soggetti alla sorveglianza del proprio tempo. In uno studio sui lavoratori di una compagnia telefonica, Epstein (2004) nota come la maggior parte delle donne lavorasse su attività interne facilmente monitorabili, mentre a buona parte degli uomini fossero attribuiti compiti esterni, meno soggetti allo sguardo dei supervisori.
Le disuguaglianze di genere si riflettono anche sugli orari di lavoro: Minnen e colleghi (Minnen et al., 2015) dimostrano come gli schemi di lavoro (la durata della settimana lavorativa e la collocazione giornaliera delle ore di lavoro) degli uomini siano correlati solo alle caratteristiche del lavoro, mentre quelli delle donne varino anche sulla base di fattori socio-economici come il titolo di studio, la presenza di un partner lavoratore e di figli.

## SOVRANITÀ TEMPORALE E CLASSE

La sovranità temporale è distribuita in modo diseguale anche in relazione alla classe di appartenenza. Le indagini sulla povertà temporale si concentrano spesso sui lavoratori ai più alti livelli della scala occupazionale con orari estesi (van den Scott, 2014; Warren, 2003). Nei fatti, alcune delle settimane lavorative più lunghe sono quelle di individui ai livelli più alti della gerarchia occupazionale. Sembra quindi che la correlazione con la classe esista: chi lavora ai livelli più alti ha meno tempo ed è quindi più povero temporalmente (secondo l'espressione *money rich, time poor*).
Tuttavia, come già indicato da Garhammer (1999), le coppie con redditi più alti hanno maggiori possibilità di acquistare sul mercato i compiti domestici e quindi «se la pressione temporale è distribuita su una base socialmente iniqua[59]» (Garhammer, 1999, p. 84 in Warren, 2003), sarebbe la *working class* a essere più povera temporalmente. Inoltre, la possibilità di acquisto di servizi domestici sul mercato si fonda sul basso costo del lavoro in questo settore. Il divario tra la retribuzione oraria di chi offre servizi di collaborazione domestica e quella di chi li acquista impedisce ai secondi di divenire, a propria volta, *money poor*.

[59] Traduzione a cura dell'autrice.

Come abbiamo visto, non è solo la quantità di tempo a disposizione a minare il benessere temporale. La capacità delle coppie ad alto reddito di «regolare il tempo in modo appropriato sincronizzando il tempo libero, la famiglia e le vite lavorative» garantisce una maggiore sovranità temporale (Warren, 2003, p.736). Ad esempio, il lavoro a turni o lontano da casa crea maggiori problemi di sincronizzazione alle coppie della *working class* (Roberts, 2002).
La sovranità temporale sembra prerogativa della classe media: i lavoratori in gruppi socio-economici di più alto livello hanno più libertà nel determinare la distribuzione del proprio lavoro nel corso della giornata e della settimana e hanno maggiore controllo sulle pause e sul luogo in cui il lavoro è svolto. Una maggiore sovranità temporale porta a una più alta soddisfazione relativa al tempo e al lavoro: «i livelli di stress sono più bassi e i lavoratori si sentono più capaci di bilanciare le proprie vite, anche quando le ore lavorate sono molte[60]» (Warren, 2003, p. 736).
Warren quindi sostiene che identificare la povertà temporale nelle famiglie della *working class* implica l'utilizzo di una definizione di povertà temporale più ampia di quella che si concentra solo su orari di lavoro (retribuito) più estesi. Suggerisce quindi di considerare non solo il numero assoluto di ore di lavoro, ma la combinazione di tre elementi: la durata delle ore lavorate, la collocazione delle ore di lavoro e l'intensità del lavoro. Questa combinazione «ci sposta sulle nozioni di "tempo di qualità" e tempo "gradevole" che evidenzia un intero insieme di indicatori aggiuntivi e validi del benessere temporale o della povertà temporale sperimentata dalle famiglie[61]» (Warren, 2003, p. 735). È la ricchezza di tempo di qualità a essere cruciale, come nota anche Hochschild quando parla del *terzo turno*.
Sia Elchardus (1991) che Breedveld (1998), infine, rilevano il legame fra controllo sul proprio tempo e livello di istruzione, indicando come la sovranità temporale sia maggiore tra coloro che dispongono di un livello di educazione più alto e di maggiori risorse culturali (si veda anche Garhammer, 1995). Ne è un esempio la correlazione, identificata da Breedveld, tra livelli educativi inferiori e lavoro notturno. Inoltre, «per coloro con un titolo di studio più elevato, il lavoro in orari atipici costituisce più di frequente un elemento di *scelta* rispetto a chi ha un titolo inferiore[62]» (Breedveld, 1998, p. 140, corsivo mio).

## OLTRE LA PRESSIONE TEMPORALE ILLUSORIA: TEMPO LIBERO E TEMPO DISCREZIONALE

Sebbene, negli studi sull'uso del tempo, non vi sia accordo sull'aumento o sulla diminuzione del tempo libero (si veda a proposito la sintesi proposta in Gershuny, 2000), vi è senz'altro consenso sulla sempre maggiore diffusione dello stress temporale. La pressione temporale, per di più, non troverebbe un *allentamento* nel tempo libero. Come già sostenuto da Linder in *The harried leisure class* (1970), l'aumento del lavoro retribuito, del benessere e dell'accesso

[60] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[61] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[62] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

al consumo ha condotto a un'intensificazione del *leisure* attraverso un sempre maggiore congestionamento di attività nel tempo libero. Le richieste di aumento della produttività sul lavoro spingono gli individui a sfruttare al massimo anche il loro tempo libero, che assume caratteristiche molto distanti da un tempo di riposo. Secondo Schor (1991), la rilevanza dei consumi come simboli dello status sociale conduce le persone a lavorare di più per consumare di più, ma anche per avere un tempo libero di maggiore qualità, in cui godere di forme di svago più sofisticate (Becker, 1965).
Gli studi sull'uso del tempo cercano di spiegare la persistenza della pressione temporale anche a fronte di una (possibilità di) diminuzione del tempo dedicato al lavoro retribuito o di un aumento del tempo libero. Ad esempio, Robinson e Godbey (1997, in Southerton, 2003) dimostrano come gli statunitensi, paradossalmente, percepissero una maggiore fretta nel 1985 rispetto al 1965, pur disponendo in realtà di più tempo libero. Se la *leisure class* descritta da Veblen (1899) a fine Ottocento fondava il proprio status sulla possibilità e capacità di fare un uso vistosamente non produttivo del proprio tempo, la cultura del tempo contemporanea appare molto diversa. La percezione della pressione temporale non è necessariamente una manifestazione di scarsità temporale: piuttosto, essa rappresenterebbe un «mito» della classe media (Szollos, 2009, p. 334). Come suggerisce Darier (1998), l'essere indaffarati e l'andar di fretta sono diventati simboli principali di una vita piena e di valore.
Hamermesh e Lee (2007) si chiedono quanta parte dello stress temporale sofferto dalle famiglie sia in realtà «lamento yuppie» (*yuppie kvetch*). Analizzando i dati sull'uso del tempo di Australia, Germania, Stati Uniti e Corea del Sud, gli autori evidenziano come le famiglie con redditi più alti percepiscano maggiore stress temporale, anche a fronte di una identica quantità di tempo speso nel lavoro retribuito e domestico. Sarebbe l'aumento del potere d'acquisto a determinare una più alta pressione temporale:

> Lo stress temporale è un problema analogo alla povertà: entrambi riflettono una scarsità di risorse, di tempo nel primo caso, di beni nel secondo. L'unica differenza è che in un'economia in crescita il vincolo dei beni si allenterà nel tempo, mentre non lo farà quello del tempo. La morsa temporale diventerà più vincolante per più persone. Se si pensa allo stress temporale da questo punto di vista economico, l'approccio al suo studio è immediatamente evidente: un maggiore stress temporale risulterà da una sempre maggiore abbondanza relativa di beni, poiché il tempo e i beni acquistati non sono perfettamente sostituibili. (…) Ogni gruppo, indipendentemente dalle ore di lavoro, si percepirà maggiormente sottoposto a stress temporale più la sua abilità di acquistare beni sul mercato aumenterà (Hamermesh & Lee, 2007, p. 374)[63].

Non solo l'utilità dell'abbondanza di beni è ridotta dalla mancanza di tempo, perché «il tempo senza denaro è tanto inutile quanto il denaro senza tempo» (Mückenberger, 2011b, p. 74): la frustrazione derivante dall'impossibilità di dare valore al reddito guadagnato attraverso il *leisure* rappresenta un ulteriore fattore di stress – che, in questi casi, è solo un lamento.
Goodin, Rice, Bittman e Saunders (Goodin, 2010; Goodin et al., 2005) propongono una metodologia per l'analisi dello stress temporale che permetta di andare oltre la pressione temporale *illusoria*. Al fine di identificare le disuguaglianze temporali, Goodin e colleghi suggeriscono di guardare non al

[63] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

tempo libero, bensì al tempo discrezionale a disposizione degli individui. Il tempo libero è definito come il tempo che avanza una volta portate a termine le attività «inevitabili» (il lavoro retribuito, il lavoro non retribuito e la cura personale); il tempo discrezionale misura il tempo che rimane una volta speso il *tempo minimo necessario* in queste attività. Il tempo discrezionale è il tempo su cui ognuno ha un controllo autonomo, mentre il tempo libero è già il risultato di una allocazione scelta[64]. Per misurare il tempo discrezionale, Goodin e colleghi fanno riferimento ai dati del Multinational Time Use Survey e del Luxemburg Income Study. Il tempo di lavoro retribuito minimo necessario è il tempo di lavoro utile al raggiungimento della soglia di povertà[65], mentre i tempi di lavoro non retribuito e di cura personale minimi necessari sono definiti sulla base dei valori mediani emergenti dalle indagini sull'uso del tempo per nazione e tipo di famiglia.[66]
Come spiega Burchardt:

> La differenza [fra tempo libero e tempo discrezionale] può essere illustrata considerando un giovane professionista single che ha un orario lavorativo esteso e un'occupazione ad alto reddito e un genitore solo che si destreggia tra un lavoro a bassa retribuzione e la cura dei figli. Se entrambi possono avere allo stesso modo poco tempo libero, il professionista single ha un tempo discrezionale considerevolmente maggiore (potrebbe aumentare il suo tempo libero riducendo le sue ore di lavoro retribuito senza rischiare di cadere sotto la soglia di povertà), mentre il genitore solo dovrebbe considerare un compromesso tra povertà temporale e povertà economica: se riducesse il suo lavoro pagato o pagasse per servizi di cura dei figli per aumentare il suo tempo libero, il suo reddito disponibile potrebbe cadere sotto la soglia di povertà (Burchardt, 2010, p. 319)[67].

Dalla differenza fra tempo libero e tempo discrezionale emerge la «*time pressure illusion*», l'illusione della pressione temporale: «Se (come tipicamente accade) le persone spendono più tempo di quello strettamente necessario nelle attività di lavoro retribuito e non e cura personale, il tempo libero sottostima, anche gravemente, quanto tempo discrezionale hanno in realtà le persone[68]» (Goodin, 2010, p. 3), creando uno stress temporale illusorio.
La Figura 1 mostra due situazioni differenti: nella prima il tempo libero corrisponde al tempo discrezionale; nella seconda il tempo libero è invece inferiore al tempo discrezionale. La prima condizione si verifica quando alle

[64] «La letteratura sull'uso del tempo esistente è basata puramente su indagini che si chiedono come le persone usano il proprio tempo, senza alcuna valutazione del fatto che questi "abbiano strettamente bisogno" o "scelgano meramente" di spendere il proprio tempo in quei modi» (Goodin, 2010, p. 6).

[65] Per calcolare il tempo di lavoro necessario, Goodin e colleghi fanno riferimento al Luxemburg Income Study e determinano quante ore di lavoro servirebbero a ogni persona per guadagnare un reddito appena al di sopra della soglia di povertà. La soglia di povertà è definita come il 50% del reddito mediano equivalente del Paese considerato. La radice quadrata del numero dei membri del nucleo familiare è usata come scala di equivalenza per pesarne la dimensione.

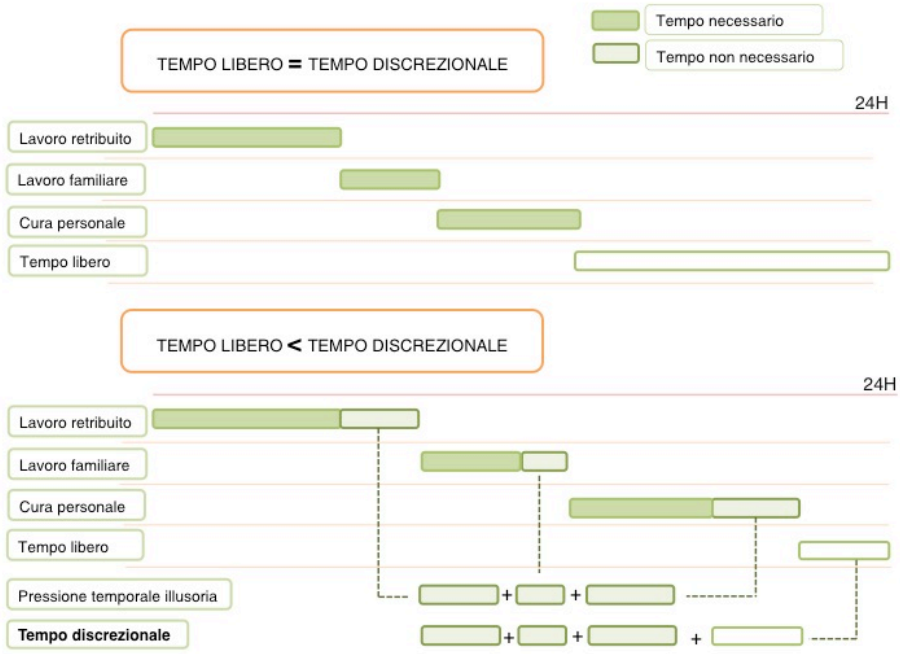
[66] Il tempo di lavoro non retribuito necessario è fissato al 50% del tempo mediano speso in attività domestiche per tipo di famiglia (numero dei membri, età dei figli, divisione del carico di lavoro familiare) in ogni Paese oggetto di studio. Per quanto riguarda la cura personale, la soglia è fissata all'80% del valore mediano di tempo speso nella cura personale per Paese.

[67] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[68] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

attività inevitabili (il lavoro retribuito, il lavoro familiare, la cura personale) è dedicato il tempo minimo necessario (si veda sopra); qui tempo libero e tempo discrezionale si equivalgono. La seconda, invece, si realizza quando alle attività inevitabili è dedicato un tempo maggiore rispetto a quello necessario. Ogni unità di tempo non necessaria dedicata allo svolgimento delle attività inevitabili (rappresentata nella figura con i rettangoli di colore verde chiaro) contribuisce alla creazione della *pressione temporale illusoria*. Il tempo discrezionale è quindi maggiore del tempo libero perché è dato dalla somma di quest'ultimo e del tempo non necessario speso in attività inevitabili che costituisce la pressione temporale illusoria.

**Figura 9 – Tempo libero e tempo discrezionale**




Fonte: Elaborazione dell'autrice su Goodin, 2010.

L'identificazione del tempo discrezionale conduce la riflessione di Goodin allo sviluppo del concetto di *giustizia temporale* (Goodin, 2010). Questa si sostanzia nel controllo sul proprio tempo e nella capacità di utilizzarlo secondo i propri bisogni. Il tempo discrezionale, «nuovo *distribuendum* della giustizia sociale», «rappresenta l'ambito all'interno del quale gli attori possono esercitare la propria agency, perseguendo progetti di loro scelta piuttosto che piegarsi agli obblighi della necessità psicologica, sociale o economica. […] ed è [questo] – le risorse temporali su cui le persone hanno controllo discrezionale – che dovrebbe interessare un teorico della giustizia sociale[69]», non il tempo libero *tout court* (Goodin, 2010, p. 2).
Goodin utilizza, come indicatore di ingiustizia temporale, le differenze nel tempo discrezionale – emergenti dalle indagini sull'uso del tempo in ognuna

[69] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

delle sei nazioni scelte sulla base dei modelli di welfare e dei regimi di genere[70] – tra i più privilegiati temporalmente (le persone in famiglie composte da due stipendiati senza figli – DINKs) e più svantaggiati (le madri single). Quello che emerge immediatamente è una diseguaglianza molto ampia nel tempo discrezionale delle madri sole e dei DINKs in ogni paese[71]. Goodin (2010), infine, presenta una serie di misure che potrebbero essere adottate nei diversi regimi di welfare per garantire una maggiore giustizia temporale, ossia una più equa distribuzione del tempo discrezionale per fini di giustizia sociale; questi coinvolgono la gestione dei trasferimenti monetari ai genitori, sistemi di sostegno alla maternità e la revisione dei termini di divorzio. La nozione di tempo discrezionale identifica senz'altro una serie di ambiti cruciali per la garanzia della giustizia temporale. Tuttavia, come abbiamo visto, una distribuzione «giusta» della risorsa temporale non può fare esclusivo riferimento alla *quantità* di tempo a disposizione

[70] Stati Uniti e Australia, caratterizzate da un welfare liberale e da un regime di genere «*market oriented*», Germania e Francia, il cui welfare conservatore-corporativista si accompagna a un regime di genere *male-breadwinner*, Svezia e Finlandia, in cui vige un welfare socialdemocratico e un regime di genere *dual-earner*.

[71] «Un'ora è un'ora, nello stesso modo per tutti globalmente […]. Quindi quando diciamo che anche nel caso migliore (Svezia) le madri sole hanno un tempo discrezionale inferiore di 26 ore alla settimana rispetto ai DINKs, sappiamo tutti cosa significa. Pensando alla giornata lavorativa ordinaria di 8 ore, è come se le madri sole dovessero lavorare oltre tre giorni alla settimana più dei DINKs. È una grande differenza, secondo gli standard di chiunque. E il differenziale di 42 ore negli Stati Uniti è anche peggiore; è come se le madri sole dovessero lavorare 5 giorni più dei DINKs» (Goodin, 2010, p. 5-6, traduzione dal testo originale a cura dell'autrice).

# IL BENESSERE TEMPORALE

Nell'introduzione a una delle ricerche che inaugurerà in Italia la riflessione sui tempi della città (Belloni, 1984), Luciano Gallino sostiene che:

> Riorganizzare l'uso sociale del tempo, distribuire in modo diverso questa grandezza finita tra varie attività e attori sociali, richiede che ci si formi un'idea chiara degli scopi da perseguire, senza sfuggire alla consapevolezza che alcuni di essi saranno sicuramente conflittuali (Gallino, 1984, p. 10).

Gallino fa quindi riferimento a interventi che possano garantire una distribuzione del tempo in modo conforme a scopi di equità, ad esempio rendendo più equilibrato il rapporto tra i generi per quanto riguarda il tempo speso in attività produttive e riproduttive, promuovere una maggiore possibilità di scelta degli orari di lavoro, per far sì che la loro collocazione incontri sempre più spesso i bisogni individuali, ridurre le attese nei servizi pubblici e privati, estendere la quantità di tempo dedicata a usi del tempo di tipo attivo e non passivo (attività formative, ludiche, sportive) (Gallino, 1984).
Il benessere temporale pare quindi emergere da una serie di condizioni interrelate e in parte sovrapponibili (Mückenberger, 2011b; Reisch, 2001; Rinderspacher, 1988, 2012):

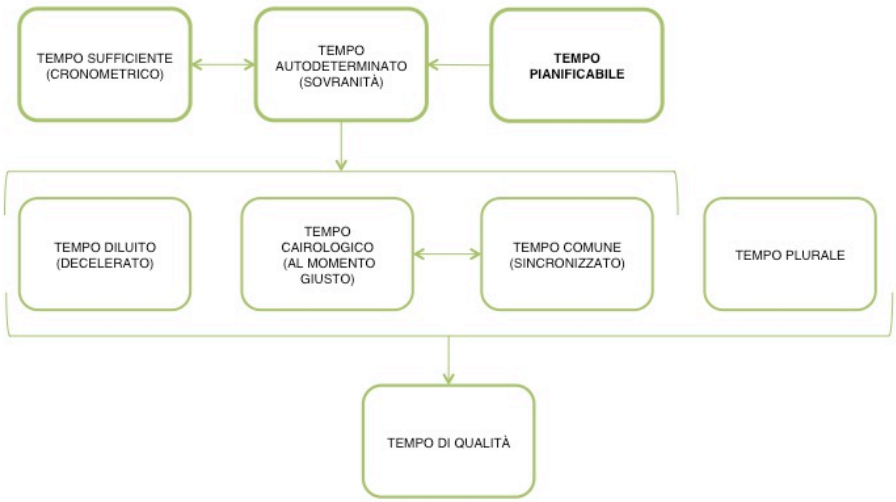
1. la disponibilità di *sufficiente* tempo per svolgere le attività desiderate (dimensione cronometrica);
2. la disponibilità di tempo nel momento giusto – ossia adeguato ai ritmi di ciascuno – della giornata, della settimana, della stagione (dimensione cairologica);
3. La disponibilità di tempo comune, che sia cioè armonizzato con i vincoli temporali e i ritmi di altri significativi (famiglia, amici…) e con istituzioni temporali e infrastrutture della società (orari dei servizi, orari scolastici…) (dimensione della sincronizzazione);
4. la facoltà di *auto-determinare,* nella maggiore misura possibile, il proprio tempo (dimensione della sovranità temporale o controllo sul tempo personale);
5. la disponibilità di un tempo che sia *diluito*[72] (Rinderspacher, 2012), ossia non accelerato (dimensione della decelerazione);
6. la disponibilità di un tempo di qualità, non svalutato[73] (dimensione del valore)*;*
7. la disponibilità di molteplici e diverse temporalità pubbliche

[72] Il benessere temporale, in Rinderspacher, fa quindi riferimento anche all'intensità delle attività che si eseguono nell'ambito del lavoro dipendente o autonomo. Accorciare i giorni di lavoro, se la quantità di lavoro non viene ridotta, porterebbe solo a un maggiore stress temporale.

[73] Si pensi, ad esempio, ad anziani e disoccupati che hanno molto tempo ma poche opportunità per un suo uso significativo.

(dimensione della «pluralità di *timescapes*»)[74] (Reisch, 2001, pp. 377-378);
8. la disponibilità di un tempo che possa essere pianificato in anticipo (dimensione della pianificazione) – condizione alla base di ogni componente precedente[75].

**Figura 10 – Le dimensioni del benessere temporale**




Fonte: elaborazione dell'autrice su Mückenberger, 2011b; Reisch, 2001; Rinderspacher, 1988, 2012.

Rinderspacher sottolinea come, per gli standard della tarda modernità, non sia possibile pensare alla qualità della vita, all'inclusione e alla sicurezza sociale senza considerare l'elemento temporale (Rinderspacher, 2012, p. 9). Inoltre, secondo Reisch, il benessere temporale sarebbe alla base di comportamenti sostenibili. Applicando il concetto di benessere temporale al dibattito sulla sostenibilità, il contributo di Reisch (2001) propone l'inclusione del fattore temporale in una teoria del consumo sostenibile, nell'ambito del discorso su nuovi modelli di benessere, e, in generale, nella teoria economica contemporanea. L'accelerazione del ritmo di vita è uno dei fattori alla base di forme di consumo non sostenibili (Reisch, 2001). I comportamenti ecologici, come sottolineato da Rinderspacher (1996), emergono quindi come investimenti di tempo nell'ambiente; per esempio, ricorrere al trasporto pubblico implica un investimento di tempo maggiore rispetto all'uso dell'auto privata. Detto ciò, rendere più tempo disponibile per le persone non significa garantire automaticamente stili di vita più sostenibili; si tratta di una condizione necessaria ma non sufficiente, che deve verificarsi insieme alle condizioni che, come abbiamo visto, Reisch raccoglie sotto il concetto di benessere temporale.

[74] Reisch (2001, p. 378) sottolinea come, idealmente, gli Uffici Tempi municipali dovrebbero assicurare che questa diversità non conduca a una de-sincronizzazione che turbi la vita sociale.

[75] Come sottolinea Garhammer (1998), l'impossibilità di pianificare mina anche la qualità del tempo libero: «il tempo libero irregolare o "sparpagliato" non è vissuto pienamente come svago e, poiché i lavoratori sono meno capaci di pianificarlo in anticipo, risulta più difficile organizzarlo affinché sia unito a quello della famiglia o degli amici» (Garhammer, 1998, p. 341).

# BENESSERE E STRESS TEMPORALE NELLA CITTÀ

## L'APPROCCIO SPAZIO-TEMPORALE ALLA QUALITÀ DELLA VITA NELLA CITTÀ

Già negli anni '70, Parkes e Thrift (1975) proponevano di guardare alla qualità della vita nelle città adottando un approccio spazio-temporale, fondato sulla possibilità di temporizzare lo spazio (*timing space*) e spazializzare il tempo (*spacing time*) (si veda a proposito il Capitolo 1). Guardando alle dimensioni della qualità della vita proposte da Dalkey (1968, in Parkes & Thrift, 1975) da una prospettiva spazio-temporale, Parkes e Thrift forniscono alcune linee guida generiche per la realizzazione del benessere temporale nella città (Tabella 2).

**Tabella 4 – Qualità della vita e relazioni spazio-temporali**

| COMPONENTI DELLA QUALITÀ DELLA VITA | *TIMING SPACE* E *SPACING TIME* |
|---|---|
| **Salute** | Sincronizzazione dei servizi di salute con gli stili di vita moderni. Servizi 24/7. |
| **Opportunità per attività significative, come l'occupazione** | Massimizzare l'opportunità degli individui di allocare i propri bisogni temporali obbligatori in relazione alle attività discrezionali. |
| **Libertà relativa alle possibilità di scelta, *leisure*** | Incoraggiare la libertà di alterare le frequenze inopportune riallocando il tempo. Consapevolezza dell'«effetto fisarmonica» emergente dalle modificazioni nelle attività obbligatorie come il lavoro. |
| **Sicurezza: stabilità, libertà da minacce, serenità** | Pianificazione e ruolo spazio-temporale di spazi reali e formali. Ad esempio, creazione di aree con cadenze diverse per incontrare i bisogni di alcuni tipi di individui. |
| **Novità: varietà, ricchezza di esperienze** | Le sequenze routinarie di attività dovrebbero poter essere interrotte. I festival offrono un esempio della temporizzazione dello spazio e della spazializzazione del tempo perché interrompono la sequenza normale delle attività per il vantaggio culturale di un sistema sociale. |
| **Status: influenza, potere, rispetto** | Meso- e macro-organizzazioni sono le principali fonti di potere e questo emerge dalla loro abilità di spazializzare il tempo per i loro dipendenti e, come conseguenza, temporizzare il loro spazio. |
| **Socialità: affetto, partecipazione, appartenenza** | L'abilità di spazializzare il tempo è necessaria per mantenere contatti lavorativi o affettivi. Le reti di attività sociali richiedono una sincronizzazione per mantenere coerenza. |
| **Consumo: comfort, reddito, benessere** | Il consumo richiede tempo. La colonizzazione del tempo da parte del commercio estende il potenziale per il consumo. |

| | |
|---|---|
| **Ostilità: auto-affermazione, competizione** | Lo spazio dovrebbe essere temporizzato in modo che le attività legate a questo impulso non ostacolino l'opportunità di altre persone di svolgere attività non aggressive/passive (ad esempio, in un parco pubblico, il potenziale conflitto fra il gioco del calcio e il passeggiare). |

Fonte: traduzione a cura dell'autrice da Parkes & Thrift, 1975, p. 667.

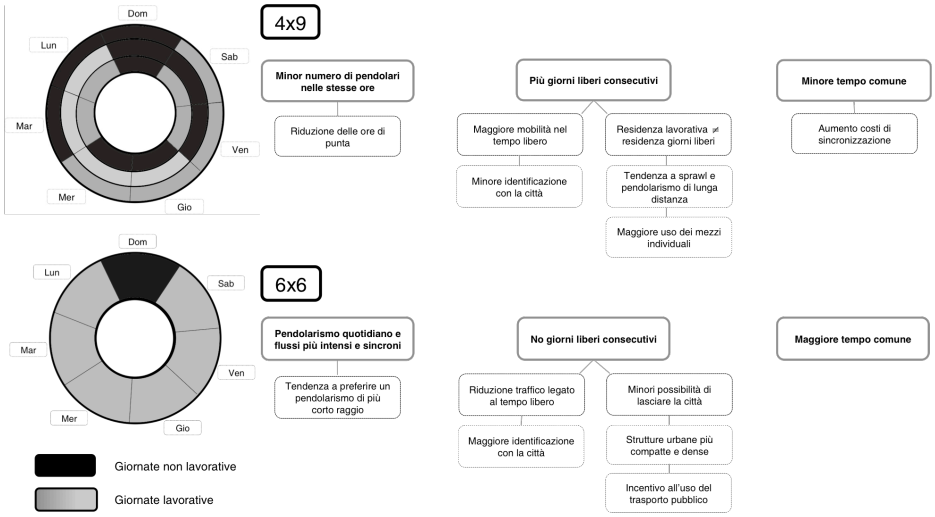
Analizzando i cambiamenti nell'orario di lavoro in corso negli anni '70, Parkes (1973) identifica la relazione fra questi e la forma urbana. Egli afferma: «L'effetto più probabile nella riduzione della durata della settimana lavorativa, sulla dimensione della città, è che le città diventeranno più grandi e più veloci. Soprattutto in funzione dell'aumento della diversità di opzioni e anche a causa dei cambiamenti nella composizione della forza lavoro» (Parkes, 1973, pp. 133-134).

In riferimento all'evoluzione degli orari di lavoro negli anni Novanta in Germania, un interessante esercizio proposto da Henckel (1998) permette, attraverso una semplificazione, di cogliere gli effetti dei cambiamenti degli orari lavorativi, che emergono qui come «*pacemaker* primari», sulla forma urbana. Ipotizzando alcuni effetti dell'orario di lavoro sulla forma della città e sull'uso delle risorse urbane, Henckel istaura un legame tra (uso del) tempo e (uso dello) spazio. Ipotizzando una settimana lavorativa di 36 ore, Henckel descrive alcune possibili conseguenze dell'applicazione di due diversi modelli di orario di lavoro settimanale, il «modello 4x9» (che prevede un orario lavorativo di nove ore al giorno per quattro giorni a settimana e quindi un sistema di turnazione dei lavoratori) e il «modello 6x6» (ossia sei ore di lavoro al giorno, dal lunedì al sabato) (si veda la Figura 2). I due modelli di città che ne emergono presentano caratteristiche diverse per quanto riguarda le scelte di mobilità, l'uso delle risorse urbane, l'identificazione con l'ambiente urbano e il quartiere di residenza, l'uso del tempo libero e le scelte abitative. Il modello «4x9», (già applicato, ad esempio, presso lo stabilimento BMW a Ratisbona), riduce il tempo lavorativo individuale a quattro giorni a settimana e garantisce sei giorni di produzione. Secondo alcune indagini, il modello 4x9 incontra gli interessi sia di (alcune classi di) lavoratori [76] sia della produzione: i primi possono usufruire di più giorni liberi consecutivi e la seconda può trarre guadagno da un uso più intensivo del capitale investito (Henckel, 1997). Il modello 4x9 porterebbe tuttavia a un incremento dei *costi di coordinamento*, ovverosia di organizzazione del tempo comune, producendo inoltre accelerazione e sostenendo lo sviluppo di una società «incessante» che deriva dalle maggiori difficoltà nell'identificazione di tempi comuni. Il modello 6x6, meno realistico perché in controtendenza rispetto all'attuale evoluzione degli orari lavorativi, produrrebbe invece una città più lenta e vicina ai ritmi circadiani tradizionali, garantendo inoltre una maggiore identificazione dei lavoratori con l'area di residenza, che avrebbero meno occasioni di abbandonarla per periodi prolungati nel tempo libero. Sebbene non supportata da un rigoroso studio empirico, la riflessione di Henckel ha avuto il merito di sottolineare la necessità

[76] Questo sistema risulterebbe, secondo le ricerche riportate da Henckel (1997), in linea con gli interessi di buona parte dei lavoratori, che preferiscono godere di intere giornate libere. A preferire una riduzione giornaliera delle ore di lavoro sarebbero invece le donne con figli. Secondo Henckel, l'impatto di una più ampia diffusione del modello 4x9 sarebbe sostanziale e connesso principalmente al fatto che ogni giorno, a esclusione della domenica, un terzo della forza lavoro sarebbe a riposo mentre la maggior parte lavorerebbe.

di una più attenta considerazione degli effetti dei tempi del lavoro sulla forma urbana e aprire nuove traiettorie di ricerca sul benessere temporale.

**Figura 11 – Effetti sul tempo urbano di diversi orari lavorativi**



Fonte: Traduzione ed elaborazione dell'autrice da Henckel, 1998

Lo schema di Henckel fa riferimento ad alcuni dei processi temporali propri della società e della città contemporanea individuati nel primo capitolo di questo lavoro, ossia quelli relativi all'accelerazione, alla colonizzazione, alla molteplicità e, più in generale, alla de-sincronizzazione. In quale modo queste dinamiche interagiscono con le disuguaglianze innescando processi lesivi del benessere temporale nelle città?

## STRESS TEMPORALE ED ESCLUSIONE SOCIALE NELLA CITTÀ DEI TEMPI FLESSIBILI

Forme di stress temporale derivanti dalla de-sincronizzazione possono essere connessi a inefficienze e disequilibri nel modo in cui gli spazi e i tempi urbani sono, rispettivamente, temporizzati e spazializzati. Questo significa che il modo in cui le attività legate agli ambiti fondamentali per la partecipazione sociale (il lavoro, il consumo e il tempo libero, la reciprocità - ossia le reti sociali - e la redistribuzione - ossia l'accesso ai servizi e alle opportunità) sono collocate nello spazio-tempo urbano può generare disuguaglianze temporali che derivano dai processi di accelerazione, colonizzazione e molteplicità.
L'accelerazione pone dei vincoli all'accesso alle opportunità urbane per coloro i quali non possono sostenere le richieste di maggiore velocità. Si pensi, ad esempio, a chi, per ragioni economiche o spaziali, non ha accesso alla mobilità ad alta velocità (come la metropolitana a livello urbano o i treni veloci a livello interurbano) o a chi non dispone di strumenti utili a risparmiare tempo (come, ad esempio, software sviluppati per i dispositivi mobili e utili alla comunicazione istantanea, al reperimento di informazioni in tempo reale, alla identificazione di itinerari più rapidi). L'accelerazione rende il tempo ulteriormente prezioso, esacerbando presumibilmente il potenziale di esclusione

connesso al *distance decay* (Naess, 2006), il *decadimento* legato alla distanza, ossia la tendenza a rinunciare alle attività quando implicano uno spostamento ritenuto eccessivamente costoso (in termini temporali o economici). Come scrivono Rosa e Scheuerman con riferimento alle conseguenze dell'accelerazione sociale:

> Le *disconnessioni* temporali possono contribuire a un conflitto sociale esplosivo. Ad esempio, una conseguenza della globalizzazione è che ora troviamo gruppi sociali privilegiati ben adattati all'economia globale e ai flussi culturali ad alta velocità ma strutturalmente e culturalmente fuori contatto con una massa sempre crescente di gruppi socialmente esclusi (Hartmut Rosa & Scheuerman, 2009, p. 14)[77].

Anche il processo di colonizzazione può condurre a disuguaglianze e a processi di *segregazione temporale*. Da una parte, il lavoro notturno e in orari disagiati, sempre più diffuso nella città che aspira all'attività e all'attrattività 24/7, conduce alcune categorie (quelle con un minore controllo sul proprio tempo) a uno stress temporale basato sul contrasto con i propri cicli circadiani e con le esigenze di sincronizzazione e di co-presenza tradizionali. Per queste classi di lavoratori l'accessibilità temporale dei servizi (ad esempio, di mobilità) diviene più onerosa, minando ulteriormente la sovranità temporale. Dall'altra parte, anche la fruizione delle opportunità e dei servizi connessi alla colonizzazione può risultare difficoltosa per alcuni gruppi di utenti. Alcuni studi sulla *night time economy* hanno dimostrato come la notte, con il minore senso di sicurezza percepito a essa legato, possa risultare un ambito di esclusione per le donne (Thomas & Bromley, 2000)[78]. Altre ricerche dimostrano come l'uso degli spazi notturni da parte delle giovani donne stia in realtà cambiando, anche in concomitanza di nuove pratiche sociali e sottoculture legate alla notte (Eldridge & Roberts, 2013; Pini, 2001). Anche l'appartenenza a gruppi etnici minoritari costituirebbe un fattore di differenziazione nella fruizione della notte, definendo nuove *ecologie temporali* (Schwanen et al., 2012). La colonizzazione crea inoltre conflitti tra le diverse popolazioni urbane legati all'uso degli stessi ambiti spaziali e temporali per funzioni diverse (ad esempio, il conflitto legato alle esigenze dei residenti e alle attività della *night time economy*).
Per quanto riguarda la molteplicità, l'eterogeneità dei ruoli sociali associata con la tarda modernità condurrebbe a una «tensione di ruolo» («*role strain*»), ossia a uno «stress che deriva da molteplici richieste temporali» (van den Scott, 2014, p. 478). Gli orari e i calendari di ciascuno interagiscono con quelli di altri attori e *pacemaker*. Se, ad esempio, è possibile far fronte a queste molteplici richieste attraverso l'uso di tecnologie per la comunicazione e l'informazione che «rendono i confini fra ruoli più permeabili, rendendo sfocate le linee tra lavoro

[77] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[78] Ad esempio, alcuni luoghi di ritrovo serali e notturni sarebbero evitati dalla clientela femminile perché considerati ostili per le donne sole. Catene di bar *female friendly,* ad esempio, cercano di rispondere al bisogno delle donne di trascorrere il proprio tempo libero serale in luoghi pubblici ma al riparo da eventuali molestie (Eldridge & Roberts, 2013). Questi bisogni sono riflessi anche nello sviluppo di applicazioni per dispositivi mobili e di servizi ideati per le donne finalizzati a promuovere una riappropriazione di un ambito temporale percepito come poco sicuro. Si pensi ai "taxi rosa", ai servizi di *ride-sharing* per sole donne, ad applicazioni che permettono di essere virtualmente accompagnati a casa di notte.

e tempo dell'interazione a casa[79]» (van den Scott, 2014, p. 479), le possibilità di accesso a questi strumenti e di un loro utilizzo proficuo potrebbero non essere equamente distribuite. La dimensione della pianificazione gioca in questo ambito un ruolo cruciale: l'informazione circa i calendari dei servizi urbani (e la loro affidabilità), ad esempio, emerge come un requisito fondamentale per il benessere temporale urbano. Lo stesso può valere per la possibilità di svolgere attività vincolanti (come il lavoro) in ambiti spaziali flessibili (il cosiddetto lavoro diffuso o, tra chi ne promuove la realizzazione, *smart work*), a patto che siano previsti opportuni servizi e protezioni per i lavoratori.
La de-sincronizzazione che risulta da questi processi si lega alla responsabilizzazione dell'individuo nella organizzazione temporale quotidiana ed emerge come potenziale fattore di esclusione. La diminuzione di *pacemaker* condivisi e l'aumento delle possibilità conducono a una maggiore insicurezza cognitiva circa le regolarità temporali e le aspettative sociali di durata, rendendo più problematiche la gestione e conciliazione dei diversi ambiti di vita e la co-presenza. Quella che si verifica è, secondo Nuvolati, una

> assunzione di responsabilità da parte degli individui nella gestione del proprio orario e dei propri tempi di vita e lavoro [che], da un lato, apre prospettive di libertà d'azione e di negoziazione ma, dall'altro, lascia prefigurare non pochi problemi nella risoluzione della complessità emergente; risoluzione che rimane fortemente condizionata dalla quantità di potere riconosciuta agli individui stessi nelle varie sfere dell'esistenza (Nuvolati, 2010, p. 77).

Gli aspetti del legame tra tempi della città, benessere temporale e disuguaglianze qui delineati trovano una traduzione più operativa negli obiettivi delle politiche temporali urbane, analizzate nel prossimo paragrafo.

[79] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

# LE POLITICHE TEMPORALI URBANE

## DEFINIZIONE, FINALITÀ E ATTORI COINVOLTI

Le politiche temporali urbane sono un insieme di azioni che ha come obiettivo il miglioramento della qualità della vita attraverso la progettazione e la realizzazione di interventi sui tempi e sugli orari della città. La scala di intervento ritenuta opportuna per l'azione pubblica sulla dimensione temporale è quella urbana, poiché a questo livello è possibile agire sul coordinamento dei tempi dei servizi di interesse pubblico e sulla loro accessibilità. Le politiche temporali urbane sono quindi «piani finalizzati a coordinare gli schemi dei tempi collettivi e individuali all'interno di un'area predefinita[80]» (la città, porzioni di questa o aree urbane che si estendono oltre i confini amministrativi), sviluppati con un insieme di attori interessati dal regime temporale dell'area (van Schaick, 2013, p. 196). Le politiche temporali mirano quindi a coordinare i tempi di lavoro, i tempi dei servizi pubblici e privati e gli orari della città con i bisogni degli individui, delle famiglie, delle comunità (Mückenberger, 2011a, p. 2).
Le politiche temporali sono introdotte con il fine di garantire equità attraverso l'ampliamento delle opzioni di scelta dei cittadini nella costruzione delle agende quotidiane e dei calendari annuali (Bonfiglioli, 2006; Bonfiglioli, Brioschi, Mareggi, & Pacchi, 1998). Le politiche temporali urbane promuovono il coordinamento e la molteplicità degli orari dei servizi, ad esempio introducendo o ampliando servizi notturni, dall'orario prolungato, a richiesta, di emergenza o temporanei (Bonfiglioli, 2006). Se le donne lavoratrici e *caregiver* sono identificate come le prime destinatarie delle politiche temporali, queste politiche si rivolgono in realtà a popolazioni eterogenee (Bonfiglioli, 2006). L'accesso ai beni urbani (luoghi, infrastrutture, servizi) è considerato dalle politiche temporali un diritto dei cittadini, da garantire in ogni fase della vita e in diverse condizioni di mobilità (Bonfiglioli et al., 1998). Secondo Mallet, le azioni politiche e normative in ambito temporale rappresentano un riconoscimento della molteplicità dei tempi sociali e «affrontano le difficoltà di alcune popolazioni nel sincronizzare i loro tempi ai ritmi sociali dominanti[81]» (Mallet, 2014, pp. 15-16). Esse cercano quindi di intervenire in diversi ambiti di *disuguaglianza temporale*. Le finalità delle politiche temporali urbane comprendono (Mareggi, 2002, p. 177):

- il miglioramento della qualità della vita per i cittadini attraverso una migliore organizzazione e allocazione delle ore di lavoro e di svago;
- la modernizzazione della pubblica amministrazione attraverso la semplificazione delle procedure, orientando gli orari di apertura dei servizi ai bisogni temporali degli utenti, riducendo i tempi di attesa, decentralizzando e integrando i servizi e gli uffici;

[80] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[81] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

- il miglioramento dello spazio pubblico urbano favorendo la socializzazione e cercando di incontrare le esigenze sia degli abitanti temporanei sia dei residenti;
- la riconciliazione di conflitti fra popolazioni residenti e non residenti, tra lavoratori e utenti dei servizi.

Gli ambiti di intervento delle politiche temporali urbane sono quindi molteplici (Bonfiglioli et al., 1998; Mareggi, 2002):

- l'accessibilità spaziale e temporale ai servizi pubblici e privati – ad esempio estendendo gli orari di apertura degli uffici municipali, creando uffici per le relazioni con il pubblico, implementando servizi di supporto alle responsabilità familiari, spostando il focus sull'organizzazione dei tempi quotidiani e su coloro che devono gestire questa organizzazione, migliorando la qualità dei servizi riducendo gli oneri burocratici, semplificando le procedure, digitalizzando gli archivi, diversificando i punti di accesso (Mareggi, 2006);
- gli orari scolastici – ad esempio, de-sincronizzando gli orari di apertura delle scuole per decongestionare le ore di punta o implementando apposite linee di trasporto pubblico per le scuole;
- gli orari di lavoro – ad esempio, promuovendo le "Giornate del lavoro agile"[82];
- la mobilità – specialmente attraverso i cosiddetti Patti della mobilità, definiti con i principali *pacemaker* locali per desincronizzare l'inizio o la fine delle attività, per migliorare le condizioni del traffico e promuovere l'uso del trasporto pubblico e di strategie di mobilità sostenibile;
- la pianificazione integrata (spaziale e temporale) dello spazio pubblico;
- le forme di uso del tempo per scopi di reciproca solidarietà, ossia le banche del tempo, associazioni di cittadini che regolano lo scambio bilaterale di porzioni di tempo per piccolo servizi come quelli tradizionalmente scambiati dai vicini;
- la promozione turistica e culturale della città – ad esempio prevedendo l'estensione degli orari di apertura dei musei.

Gli attori coinvolti nella elaborazione delle politiche temporali urbane sono portatori di interesse sia collettivo (amministrazioni pubbliche locali, servizi pubblici e di interesse pubblico, funzionari pubblici, aziende di trasporto pubblico, associazioni datoriali, associazioni sindacali) sia individuale (residenti, *city users*, lavoratori, pendolari, studenti, imprese). Si tratta di politiche partecipative in cui i destinatari sono anche soggetti della progettazione.

## LO SVILUPPO DELLE POLITICHE TEMPORALI DAGLI ANNI OTTANTA A OGGI

Al fine di verificare la tesi per cui l'approccio dei tempi della città costituirebbe una «neo-disciplina», van Schaick (2013) ne ripercorre l'evoluzione evidenziandone i passaggi fondamentali nelle tre diverse arene in cui, generalmente, si verifica la legittimazione di un approccio:

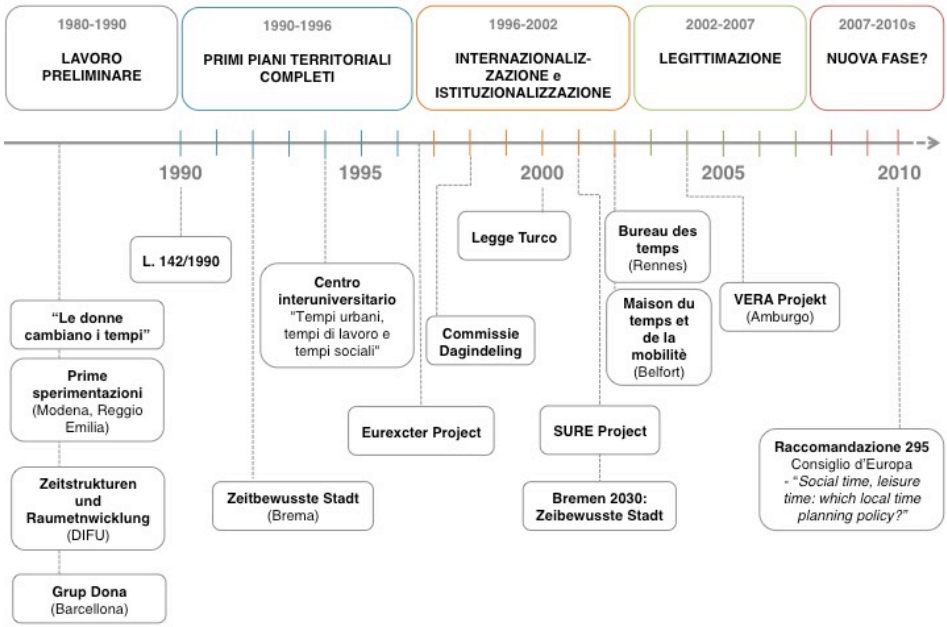
[82] Si veda il paragrafo "Le iniziative recenti".

a) l'arena istituzionale locale, per ottenere supporto istituzionale e capitali;
b) la più ampia arena accademica, per ottenere riconoscimento accademico e legittimità intellettuale;
c) la più ampia arena pubblica, per ottenere supporto politico e risorse.

Analizzando il grado di legittimazione e, quindi, istituzionalizzazione in queste arene, è possibile giudicare il grado in cui un approccio può essere considerato una neo-disciplina (van Schaick, 2013, p. 197)[83].

Identificando alcuni episodi nel percorso di istituzionalizzazione dell'approccio, van Schaick propone una distinzione in cinque fasi sulla base di sviluppi caratteristici e pubblicazioni chiave. Faremo riferimento a queste per sintetizzare il percorso dell'approccio dei tempi della città e delle politiche temporali.

**Figura 12 – Fasi nell'evoluzione dell'approccio dei tempi della città ed eventi caratteristici**




Fonte: Elaborazione dell'autrice su van Schaick, 2013.

*Gli anni Ottanta: le origini dell'approccio dei tempi della città*

All'origine delle politiche temporali urbane vi è l'approccio dei "Tempi della città". Si tratta di una prospettiva scientifica e politica che si caratterizza per l'attenzione ai processi di costruzione sociale del tempo in ambito urbano e vede nell'organizzazione dei tempi della città e del territorio un campo di azione opportuno per l'intervento pubblico. La riflessione sui tempi della città si sviluppa in Italia dai primi anni '80 in ambito sociologico e urbanistico. Risalgono a questi anni pubblicazioni cardinali come *Il tempo della città* di Belloni (1984), *Time to care* di Balbo (1987), riguardante la conciliazione tra

[83] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

tempi di vita e tempi di lavoro per le donne, e *l'Architettura del tempo* di Bonfiglioli (1990), che introduce la riflessione sull'urbanistica temporale. Quest'ultima, in particolare, porterà alla definizione di un «approccio cronotopico alla pianificazione urbana», di «un'*action research* localizzata con l'intento di sviluppare politiche temporali su misura, esplicite e/o integrate, per città o regioni urbanizzate[84]» (van Schaick, 2013, p. 195).
Dal punto di vista politico e legislativo, il processo che conduce all'introduzione della questione temporale nell'agenda politica italiana – e, solo in seguito, europea – prende le mosse dalle rivendicazioni delle donne del PCI circa i conflitti temporali generati dal "doppio sì" o "doppia presenza" nel lavoro retribuito e nel lavoro di cura. L'iniziativa di legge popolare "Le donne cambiano i tempi" introduce per la prima volta in Europa la necessità di mettere a tema i cambiamenti nelle relazioni di genere, l'aumento della partecipazione femminile al mercato del lavoro e le conseguenti difficoltà di conciliazione. Alcune amministrazioni (Modena [85] e Reggio Emilia) avviano delle sperimentazioni sulla gestione dei tempi della città.
Come sottolineato da Mückenberger, si possono solo avanzare delle supposizioni sui motivi per cui l'approccio dei tempi della città sia emerso per la prima volta in Italia. Le ragioni potrebbero risiedere nelle caratteristiche del lavoro femminile (la scarsa diffusione del part time e un particolare disequilibrio nell'allocazione del lavoro non retribuito di uomini e donne), ma anche nei particolari bisogni di ammodernamento della pubblica amministrazione italiana (Mückenberger, 2004). L'approccio dei tempi della città si diffonderà, già dalla fine degli anni Ottanta, in altri Paesi europei. In Germania, sarà istituito presso il DIFU (*Deutsche Institut für Urbanistik*) un gruppo di ricerca guidato da Henckel, *Zeitstrukturen und Raumentwicklung* (Strutture temporali e sviluppo dello spazio). Lo studio del tempo si articola qui in stretta connessione con la pianificazione urbana e gli aspetti economici, legati alla mobilità e alle tecnologie informatiche (van Schaick, 2013). In Spagna nel 1988 il consigliere comunale Eulàlia Vintró promuoverà la creazione, all'interno del Consiglio per il Welfare di Barcellona, del Grup Dona ("Gruppo Donna" in catalano), un'organizzazione che servirà da stimolo per il successivo avvio di politiche temporali (Torns et al., 2008).

*1990-1996: la legge italiana 142/1990 e le prime sperimentazioni all'estero*
Negli anni '90, le politiche temporali urbane emergono come uno strumento utile ad affrontare due cambiamenti principali: quelli relativi alla complessità della vita urbana, che si riflette anche nei suoi ritmi, e alla sempre maggiore burocratizzazione del rapporto tra cittadini e Pubblica Amministrazione (Ortelli, 2006, p. 19). Il dibattito sull'approccio dei tempi della città in Italia in questi anni è sostenuto e legittimato dai sindacati, da alcune associazioni[86], dalle Università e dal Governo nazionale. Nel 1994, il Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica finanzia il centro interuniversitario e interdisciplinare "Tempi urbani, tempi di lavoro e tempi sociali". La collaborazione scientifica tra Politecnico di Milano e Università degli Studi

[84] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[85] In particolare, le prime sperimentazioni avviate a Modena su iniziativa della sindaca Alfonsina Rinaldi hanno a oggetto la revisione degli orari di apertura degli asili per garantire alle madri una maggiore flessibilità nell'organizzazione delle attività quotidiane (Torns et al., 2008).

[86] Come l'associazione PianoForte, fondata nel 1994 per creare una rete di soggetti interessati alla promozione di politiche temporali nelle città italiane (Bonfiglioli et al., 1998).

Milano-Bicocca promuoverà ricerche nell'ambito della pianificazione urbana *time-oriented* e della sociologia urbana e territoriale per lo sviluppo di politiche temporali (van Schaick, 2013).
Lo sviluppo dell'approccio temporale interessa in questi anni anche la legislazione nazionale. La legge 142/1990 sull'ordinamento degli enti locali attribuisce per la prima volta al sindaco la facoltà di orientare i servizi pubblici (i servizi sociali, le certificazioni, il commercio e i pubblici esercizi, i trasporti pubblici urbani, le scuole per l'infanzia e i servizi educativi) alle esigenze temporali degli utenti (L. 142/1990, art. 36[87]). I sindaci italiani sono in questo modo invitati a sviluppare politiche temporali per le loro città. L'attenzione è quindi rivolta alla popolazione e all'eterogeneità di interessi temporali di cui è portatrice, in una logica di coordinamento e concertazione tra le parti che sostituisce quella impositiva e standardizzata con cui venivano fissati gli orari precedentemente (Ortelli, 2006). Il tempo diviene oggetto di intervento pubblico e non più solo un problema individuale (Ortelli, 2006). La legge 142 porterà all'introduzione di politiche temporali urbane in sei città italiane (Milano, Genova, Roma, Catania, Bolzano e Venezia) e condurrà nove regioni a produrre leggi di indirizzo e finanziamento per l'attuazione di politiche temporali urbane. Alla fine degli anni Novanta saranno 170 i comuni italiani coinvolti in progetti temporali, in piani dei tempi o in studi sui tempi sociali urbani (Mareggi, 2002).
In questi anni la traduzione e la pubblicazione in tedesco della proposta di legge "Le donne cambiano i tempi", la diffusione del Piano Territoriale degli Orari di Bolzano (bilingue) e il lavoro di delegazioni politiche e scientifiche italiane invitate a Brema e ad Amburgo per condividere l'esperienza delle politiche temporali contribuiscono al consolidamento dell'approccio in Germania (Mückenberger, 2004; van Schaick, 2013). Nel 1992 è avviato a Brema il "Laboratorio sulla città temporalmente consapevole" e nel 1994 il "Forum sui tempi della città" crea un'arena in cui condividere e discutere le prime sperimentazioni riguardanti le strutture scolastiche, la modernizzazione delle procedure amministrative e la sicurezza degli spazi pubblici.
Nel 1994 il Comune di Barcellona avvia, nel distretto Sants-montjuïc, un'indagine sull'uso del tempo tra le donne dell'area, che sarà alla base di un programma pilota sui tempi urbani. Temi centrali saranno qui la decentralizzazione dei servizi locali e la promozione di orari di apertura più flessibili per asili e scuole elementari (Torns et al., 2008).

*1996-2002: le reti internazionali e la legge Turco*
Tra il 1996 e il 2002 si avvia una fase di più solida internazionalizzazione dell'approccio dei tempi della città. Nel 1996 viene creata Eurexcter, una rete di esperti (attori locali, *policy makers*, accademici) da cinque Stati europei (Italia, Francia, Germania, Spagna e Irlanda) con la finalità di definire una solida base di conoscenze e «migliorare la qualità della vita quotidiana nel tempo e nello spazio[88]» (Mückenberger, 1999, p. 43 in van Schaick, 2013, p. 203). Anche grazie alle pressioni esercitate dalla rete, nel 2001 l'Unione Europea inserirà i Piani Territoriali degli Orari e la conciliazione tra le azioni del programma Equal (Mareggi, 2002). Negli stessi anni Eurofound (*European foundation for the improvement of living and working conditions*, con sede a Dublino) finanzierà

[87] Ora articolo 50 comma 7 del Testo Unico degli Enti Locali (d. lgs. 267/2000).

[88] Traduzione a cura dell'autrice.

un progetto di ricerca comparato su "tempi della città e qualità della vita" (van Schaick, 2013). Queste ricerche forniranno ulteriori stimoli allo sviluppo del tema nei Paesi europei, conducendo anche allo sviluppo di programmi universitari dedicati alle tematiche temporali (Mückenberger, 2004).
Questi programmi favoriscono la diffusione dell'approccio temporale in Europa. Nel 1998 la "Commissie Dagindeling" (Commissione per le routine quotidiane) suggerisce nei Paesi Bassi un approccio alle politiche temporali diverso rispetto a quello affermatosi fino a quel momento: piuttosto che promuovere la creazione di reti bottom-up, la Commissione invita alla realizzazione di un programma nazionale per finanziare iniziative locali finalizzate alla riconciliazione tra il lavoro e la vita privata (van Schaick, 2013). In linea con il suggerimento del *VROM-raad* (organo consultivo nazionale per le politiche ambientali), la Commissione identificherà esplicitamente i domini spaziali del traffico, dei trasporti e della pianificazione come ambiti di intervento delle politiche temporali in aggiunta a quelli relativi all'educazione, alla cura dei figli e al tempo libero (van Schaick, 2013). Il progetto promuoverà e finanzierà 137 progetti pilota in altrettante città olandesi (Mareggi, 2002). In Belgio, nel novembre 2001, un congresso internazionale a Namur promuove l'avvio di politiche temporali urbane (Mareggi, 2002).
Anche in Francia il dibattito sui tempi urbani emerge nei primi anni Duemila. Secondo alcuni studiosi, lo sviluppo delle politiche temporali urbane francesi emerge dal più radicato dibattito sulla riduzione dell'orario lavorativo (Torns et al., 2008). Nel 2000, il parlamento francese incarica il socialista Edmond Hervé della redazione di un report che sarà pubblicato l'anno successivo con il titolo *Le temps de la ville* (Il tempo della città) (Torns et al., 2008). Facendo chiaro riferimento all'esperienza italiana, sono istituiti Uffici tempo in diverse città in francesi. In Francia, a differenza dell'Italia, le azioni sono generalmente limitate ai servizi pubblici. Ad esempio, il progetto "*Tic tac - le temps à la carte*"[89] permette ai cittadini di gestire la propria agenda quotidiana offrendo informazioni circa gli orari degli uffici della Pubblica Amministrazione, delle attività culturali e delle organizzazioni della società civile nella città di Rennes. Le iniziative della *Maison du temps et de la mobilité* di Belfort, in attività tra il 2001 e il 2005, ponevano l'enfasi sulla mobilità in relazione ai ritmi urbani, avviando anche cooperazioni con aziende (PSA Peugeot – Citroën, General Electric) e università, promuovendo piani per i lavoratori pendolari e per la mobilità notturna (Gwiazdzinski, 2008). Nel settembre del 2001, il tempo urbano sarà il tema del Festival Internazionale della Città a Creteil e della Conferenza nazionale "I tempi della vita quotidiana", in cui il governo nazionale promuoverà lo sviluppo delle politiche temporali urbane nelle città francesi (Mareggi, 2002).
Per quanto riguarda l'Italia, un passaggio cruciale nel percorso di legittimazione delle politiche temporali urbane è dato dall'approvazione della legge n. 53/2000, "Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione per il coordinamento dei tempi della città". La "Legge Turco", dal nome dell'allora ministro per la solidarietà sociale Livia Turco, si compone di due sezioni: la prima riforma il sistema dei congedi parentali sulla base delle nuove direttive Europee a riguardo, la seconda è dedicata alle politiche temporali. Due le principali novità introdotte dalla legge: l'identificazione esplicita di un legame tra conciliazione e politiche temporali e l'introduzione dell'obbligo, per i Comuni con più di 30mila abitanti, di adottare

[89] http://vivrarennes.fr/

politiche temporali.
Nel contesto della legge nazionale, le politiche temporali sono supportate da politiche per le pari opportunità e azioni di *gender mainstreaming*. Inoltre, esse non si riducono a una mera organizzazione degli orari dei servizi pubblici, ma comprendono azioni orientate a un più complesso concetto di tempo sociale, che prende in considerazione i bisogni temporali degli attori sociali coinvolti (cittadini, lavoratori, madri, padri…) (Ortelli, 2006). La legge 53/2000 contribuirà inoltre a definire il ruolo degli attori pubblici nelle politiche urbane, specificando i compiti di Regioni e Comuni. Le prime definiscono «norme per il coordinamento da parte dei comuni degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, nonché per la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale» (art. 22, 1), ossia le banche del tempo[90]. Le leggi regionali devono inoltre indicare i criteri generali per il coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati, degli uffici della Pubblica Amministrazione, dei pubblici esercizi commerciali e turistici, delle attività culturali, dello spettacolo, dei trasporti (art. 22, 5, a), per l'adozione dei Piani Territoriali degli Orari (b)[91], per la concessione di finanziamenti (c), che si basano primariamente sul Fondo per l'armonizzazione dei tempi della città (art. 22, 2 e art. 28). Inoltre, «Le Regioni possono istituire comitati tecnici, composti da esperti in materia di progettazione urbana, di analisi sociale, di comunicazione sociale e di gestione organizzativa con compiti consultivi» (art. 22, 3) e promuovere attività di formazione e informazione sui tempi urbani (art. 22, 4).
Per quanto riguarda le funzioni dei Comuni, quelli con più di 30.000 abitanti sono tenuti a individuare un responsabile in materia di tempi e orari (art 24, 2) e attuare «singolarmente o in forma associata» l'attività di coordinamento «degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti», secondo le disposizioni dell'art. 36,3 della 142/1990. Questa funzione è svolta attraverso il Piano Territoriale degli Orari (PTO) (art. 24), «strumento unitario per finalità e indirizzi, articolato in progetti, anche sperimentali, relativi al funzionamento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani e alla loro graduale armonizzazione e coordinamento». Il PTO è quindi uno strumento di pianificazione, di indirizzo e regolazione delle politiche locali che privilegia la dimensione temporale e si occupa dei fattori, governabili localmente, in grado di influenzare e armonizzare il tempo e gli orari della città. Il PTO è «propositivo (non ha la forza impositiva che la legge affida a PRG, ma comunque vincolante una volta approvato); negoziale (da redigere attraverso un'attività di analisi e ascolto della cittadinanza e dei diversi attori sociali

[90] Secondo l'articolo 27, La costituzione di associazioni denominate "banche del tempo" o "banche dei tempi" è promossa o sostenuta dagli enti locali per «favorire lo scambio di servizi di vicinato, per facilitare l'utilizzo dei servizi della città e il rapporto con le pubbliche amministrazioni, per favorire l'estensione della solidarietà nelle comunità locali e per incentivare le iniziative di singoli e gruppi di cittadini, associazioni, organizzazioni ed enti che intendano scambiare parte del proprio tempo per impieghi di reciproca solidarietà e interesse».

[91] Ad esempio, secondo l'articolo 5,3 della Legge Regionale lombarda 28/2004, ogni Piano Territoriale degli Orari deve indicare per ogni progetto o intervento l'ambito territoriale di applicazione, le esigenze e criticità cui si intende dare risposta, le misure previste per raggiungere gli obiettivi, l'eventuale partenariato e soggetti coinvolti, gli adempimenti necessari per l'attuazione, il cronoprogramma delle attività e il piano finanziario, le modalità di gestione, controllo e monitoraggio sull'attuazione delle misure, le azioni di informazione e comunicazione.

pubblici e privati della città) e adattativo e sperimentale» (Sau, 2011, p. 155). Il Piano può «prevedere modalità e articolazioni differenziate degli orari di apertura al pubblico dei servizi della pubblica amministrazione» (art. 26,2) e promuovere l'informatizzazione di alcuni servizi, la semplificazione delle procedure per garantire tempi di attesa più brevi e un più facile accesso ai servizi (art. 26,3) tenendo conto «delle esigenze dei cittadini che risiedono, lavorano e utilizzano il territorio di riferimento» (art. 26,1). I Comuni sono inoltre tenuti a organizzare un tavolo di concertazione (art. 25) cui siedono rappresentanti degli enti territoriali, della pubblica amministrazione, dei sindacati, del provveditorato e delle università, delle aziende di trasporti urbani ed extraurbani, delle aziende ferroviarie.
Sebbene non sia specificato dalla legge nazionale, la gestione delle politiche temporali è generalmente affidata agli Uffici Tempi struttura presente già dalle prime sperimentazioni (Regione Lombardia, 2010). L'Ufficio dei tempi è una «struttura operativa permanente con il compito di progettare, implementare e monitorare i PTTS e presuppone l'individuazione di un responsabile interno all'amministrazione, cui viene assegnata la competenza in materia di tempi ed orari» (Regione Puglia, 2009).
La legge Turco rappresenta «un punto decisivo per le politiche orientate ai tempi, che porta l'approccio dei tempi della città dal livello della sperimentazione a quello delle politiche legittimate» (van Schaick, 2013, p. 204). Tuttavia, nonostante la legge Turco, le politiche temporali urbane non diventano un tema dominante dell'azione pubblica nei comuni italiani: «al contrario, la loro incidenza e scala dipenderà molto dalla presenza e volontà di alcuni attori sociali che le propugneranno» (Mareggi, 2002, p. 188).
Nello stesso anno in Francia la seconda legge Aubry[92] creerà «lo spazio per politiche temporali locali (in particolare la creazione di uffici tempi) ma [lascerà] agli attori locali la possibilità di determinare come dar loro forma[93]» (van Schaick, 2013, p. 204). Né Germania né Spagna, invece, saranno interessate da leggi nazionali dello stesso tipo (Mückenberger, 2004).

*2002-2007: il consolidamento delle basi scientifiche e relative alle politiche*
In questa quarta fase prosegue il perfezionamento delle basi teoriche dell'approccio (van Schaick, 2013). Il progetto SURE (2001-2005) coinvolgerà ricercatori da Francia, Germania, Italia, Spagna e Polonia, portando allo sviluppo di nuovi strumenti tecnici per l'analisi spazio-temporale, soprattutto attraverso il ricorso a software GIS. Nel 2002 la fondazione della *Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik* darà ulteriore stimolo alla promozione di politiche temporali in Germania e in Europa, anche attraverso la pubblicazione online del periodico semestrale *Zeitpolitisches Magazin*[94]. Nel 2006 nascerà il *Network of European Cities on Time Use*, riunendo Comuni ed enti territoriali impegnati in politiche temporali in Francia, Italia e Spagna[95].
Dal punto di vista delle politiche, questa fase vede il realizzarsi di esperienze rilevanti in tutti i principali Paesi promotori di politiche temporali. In Germania

[92] La seconda legge Aubry invita all'art. 1, 7 alla realizzazione, nelle agglomerazioni di più di 50 mila abitanti, ad interventi per l'armonizzazione degli orari dei servizi pubblici con i bisogni temporali degli utenti.

[93] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[94] http://www.zeitpolitik.de/zeitpolitikmagazin.html

[95] http://www.diba.cat/en/web/aic/tempsxciutats

due importanti progetti saranno condotti dal gruppo Time Lab dell'Università di Amburgo guidato da Mückenberger: "*Bremen 2030: Zeitbewusste Stadt*"[96] (2001-2003) e "*VERA (Verzeitlichung des Raumes)*[97] *Projekt*"(2004-2007). Il caso di Brema rappresenterebbe «l'unico tentativo di sviluppare qualcosa di simile a un piano territoriale degli orari fuori dall'Italia» (van Schaick, 2013, p. 205). Brema 2030, basato su due patti della mobilità e su un progetto finalizzato alla soluzione di conflitti temporali in un quartiere caratterizzato da un alto mix funzionale, fa riferimento a tre principi fondamentali e linee di azione finalizzati a realizzare una «città temporalmente giusta» (van Schaick, 2013, p. 205-206):

- La città dovrebbe essere plasmata dalla densità spaziale e dalla varietà temporale e quindi essere vitale e attraente;
- I tempi di lavoro, i tempi sociali e l'organizzazione urbana del tempo devono essere armonizzati con l'organizzazione quotidiana (giorno per giorno) dei percorsi di vita dei cittadini;
- I servizi pubblici e privati devono essere riorganizzati coerentemente così che vedano qualità e accessibilità dal punto di vista delle necessità temporali e dei bisogni dei propri utenti; e quindi servire alla realizzazione e promozione della qualità della vita.

VERA è invece sviluppato come progetto di ricerca-azione basato su «esperimenti di vita reale» (*Realexperimente)* ad Amburgo e a Brema. Esso coinvolge l'unità di ricerca sulle politiche temporali e l'istituto di geografia dell'università di Amburgo e l'istituto di economia e sociologia urbana e regionale dell'Università Tecnica di Amburgo. Alla base del lavoro di ricerca vi è l'interesse per gli effetti della de-standardizzazione sulla struttura spazio-temporale quotidiana e per i conflitti che ne emergono, con l'intento di sperimentare nuove forme di soluzione a questi conflitti che siano decentralizzate e affidate alla società civile. I progetti avranno a oggetto diverse tipologie di quartiere (in particolare, quartieri caratterizzati da un alto mix funzionale ed esposti al rischio di conflitti temporali e quartieri oggetto di importanti interventi di rinnovamento (Läpple & Thiel, 2005).

Negli stessi anni a Barcellona è creato l'ufficio "Nuovi usi sociali del tempo" (*Nuevos Usos Sociales del Temps*, NUST)[98] con l'intento di promuovere ricerche, azioni e progetti pilota in diversi distretti della città. I progetti si articolano in ambiti diversi *Temps de Barri* (tempo del quartiere), dedicato alle attività educative fuori dagli orari scolastici, *Temps de Traball*[99], dedicato al tempo di lavoro e alla promozione di pratiche di flessibilità dell'orario lavorativo per incontrare le esigenze dei lavoratori e *Temps per Compartir*, dedicato alla condivisione e alle banche del tempo.

Nel 2005 in Francia viene creata la rete *Tempo Territorial*, associazione no profit che riunisce venti entità territoriali coinvolte in politiche temporali e che diviene arena di discussione e sperimentazione sulla sincronizzazione e

[96] ossia "Città temporalmente consapevole".

[97] ossia "Temporizzazione dello spazio".

[98] Sito web: http://w110.bcn.cat/portal/site/UsosDelTemps/index135e.html?lang=enGB

[99] Il progetto comprende la Rete delle Imprese, che riunisce oltre cento società che intendono incoraggiare una migliore gestione del tempo e aiutare a conciliare i tempi del lavoro, della cura e personali per garantire una maggiore qualità della vita dei lavoratori e portando benefici alla produttività. La rete ha lo scopo primario di favorire la condivisione di conoscenze, esperienze, calendari tra le imprese e favorire partnership con attori pubblici, private e organizzazioni non profit.

desincronizzazione dei flussi di mobilità, migliorando l'accessibilità nelle aree urbane (soprattutto la sera) e adattando gli orari e i calendari dei servizi pubblici (Fernandes et al., 2015).
Di particolare rilievo in questo periodo in Italia è il Piano Territoriale degli Orari di Bergamo (2006). L'aspetto innovativo è la formalizzazione della relazione tra il Piano di Governo del Territorio (in particolare, il Piano dei Servizi) e il Piano degli Orari, che ne diviene un input fondamentale (van Schaick, 2013)[100]. L'accessibilità temporale dei servizi, infatti, è uno dei principali ambiti di intervento identificati dal PTO bergamasco insieme alla mobilità sostenibile e alla rigenerazione urbana[101]. L'armonizzazione degli orari dei servizi pubblici e privati e l'accessibilità dei servizi della Pubblica Amministrazione rappresenteranno, rispettivamente, il 35 e il 31% dei progetti finanziati in Lombardia tra il 2004 e il 2009, risultando gli ambiti privilegiato per l'intervento temporale locale (IReR, 2010)[102].

*2007-2010: l'espansione a nuove nazioni e la raccomandazione del Consiglio d'Europa*
Dopo il 2007 l'approccio dei tempi della città pare estendersi a nuove nazioni (Belgio, Austria…) e a consolidarsi nei Paesi pionieri attraverso lo scambio di conoscenze e pratiche. Nel 2010 le politiche temporali saranno per la prima volta associate al riconoscimento di un diritto al tempo in un documento di un organismo sovranazionale. Con la raccomandazione 295/2010 e la risoluzione 313/2010, intitolate *Social time, leisure time: which local time planning policy?*, il Congresso dei poteri locali e regionali del Consiglio d'Europa invita i membri a prendere in considerazione la nozione di diritto al tempo, insieme a quelle di benessere temporale e qualità temporale della vita, introducendole per la prima volta nell'agenda di un'istituzione sovranazionale europea (Mückenberger, 2011a). Il Congresso promuove in questo modo l'elaborazione di politiche esplicite che tengano conto della gestione del tempo e, in generale, l'inclusione di un approccio temporale nella programmazione. Il testo della raccomandazione fa riferimento al perseguimento, da parte delle autorità locali e regionali, dell'uguaglianza temporale attraverso l'adozione di un approccio *time-based*, l'instaurazione di Uffici Tempi e l'implementazione di politiche temporali esplicite.
Il riferimento alle città come luoghi in cui attuare le politiche temporali è infatti immediato:

> Le nuove pratiche della pianificazione spaziale e lo sviluppo urbano incontrollato, così come gli orari di lavoro sempre più flessibili, i cambiamenti nel mercato del lavoro, l'aumento del tempo libero, i cambiamenti negli stili di vita e negli usi del tempo e dello spazio e gli sconvolgimenti nella struttura delle famiglie stanno conducendo a un'eccezionale crescita della mobilità e

[100] L'integrazione delle politiche dei tempi con gli strumenti di pianificazione e programmazione è d'altra parte raccomandata nella legge regionale lombarda n. 28 del 2004, "Politiche regionali per l'amministrazione e il coordinamento dei tempi delle città" (art. 6).

[101] Sito web del Comune di Bergamo, sezione "Il Piano Territoriale degli Orari": http://www.comune.bergamo.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idSezione=3780&idArea=1182&idCat=1195&ID=1925&TipoElemento=pagina (ultimo accesso: 22/12/2016)

[102] Alla mobilità sostenibile sarà dedicato il 24% dei progetti, mentre moto limitati saranno gli interventi riguardanti l'uso del tempo per scopi di solidarietà sociale, come le banche del tempo (IReR, 2010).

generando conflitti, tensioni e ineguaglianze in riferimento all'uso del suolo (Risoluzione 313/2010, punto 2)[103].

La risoluzione fa riferimento alla *Carta Urbana Europea II – Manifesto per una nuova urbanità*, che «enfatizza il ruolo essenziale dei cittadini urbani al cuore delle politiche urbane e sottolinea il bisogno di nuovi modelli di mobilità e di rendere le aree urbane più comode, più accessibili e vivibili per i propri abitanti, qualsiasi sia il loro background sociale, età o stato di salute[104]» (Risoluzione 313/2010, punto 7).
In particolare, al punto 8.e, la risoluzione invita le autorità locali a «cercare di armonizzare i tempi sociali e urbani per incontrare le domande per un adeguamento dei tempi fra le obbligazioni giornaliere dei cittadini e l'accessibilità spaziale e temporale delle opportunità e dei servizi urbani; questi sforzi devono anche promuovere solidarietà, combattere l'esclusione sociale e promuovere la coesione[105]». Le autorità locali sono inoltre chiamate a promuovere la consapevolezza circa gli aspetti temporali del cambiamento sociale, a incorporare un approccio temporale in tutte le politiche, non solo in quelle specificamente temporali e ad adottare nuovi strumenti che rappresentare le caratteristiche spazio-temporali di un'area (attraverso l'analisi cronotopica e le mappe cronografiche) (punto 8.g). Gli atti del Congresso esprimono quindi per la prima volta in maniera esplicita il legame tra organizzazione temporale della città e qualità della vita, equità, giustizia, coesione e inclusione sociale.

*Le iniziative più recenti*
Gli ultimi interventi realizzati nei principali paesi e nelle principali città promotori dell'approccio ai tempi della città mostrano l'ampiezza e l'eterogeneità degli ambiti di interesse e degli *outcome* delle politiche temporali.
In Italia, un provvedimento recente riguarda il cosiddetto "lavoro agile" o *smart working*. Con la legge n. 81/2017 recante "Misure per la tutela del lavoro autonomo non imprenditoriale e misure volte a favorire l'articolazione flessibile nei tempi e nei luoghi del lavoro subordinato", la normativa regola per la prima volta in Italia la modalità del lavoro agile, già promosso in precedenza attraverso iniziative sperimentali locali (come la "Giornata del Lavoro Agile" a Milano). Per lavoro agile la legge italiana intende una «modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato stabilita mediante accordo tra le parti […] e senza precisi vincoli di orario o di luogo di lavoro, con il possibile utilizzo di strumenti tecnologici per lo svolgimento dell'attività lavorativa» (l. 81/2017 art. 18,1). L'introduzione, regolazione e promozione del lavoro agile avrebbe lo scopo di «incrementare la competitività e agevolare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro» (art. 18,1). Il lavoro agile non può superare i limiti di durata dell'orario di lavoro giornaliero e settimanale e deve fondarsi su un accordo scritto tra datore di lavoro e dipendente (art. 19). Tale accordo deve prevedere i tempi di riposo del lavoratore e le misure utili ad assicurarne la disconnessione dagli strumenti tecnologici utilizzati. Il diritto alla disconnessione, un vero e proprio diritto temporale, viene in questo modo introdotto nella legislazione italiana, dopo essere stato reso esplicito pochi mesi prima, per la prima volta in

[103] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[104] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice

[105] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

Europa, nella *Loi Travail* francese *(l. n. 1088/2016 "Relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels")*. La legge italiana, inoltre, sancisce il diritto del lavoratore agile a un trattamento economico uguale a quello di chi svolge le stesse mansioni all'interno dell'azienda (art. 20); infine, le condizioni di salute e sicurezza del lavoratore rimangono responsabilità del datore di lavoro (art. 22).
Per quanto riguarda l'implementazione di azioni in tema di lavoro agile su scala urbana, il Comune di Milano promuove dal 2014 la "Giornata del lavoro agile", estesa, nel 2017, a un'intera settimana. La settimana del lavoro agile è stata promossa dall'Assessorato alle Politiche per il Lavoro, le Attività Produttive e il Commercio con il partenariato delle principali associazioni sindacali e datoriali, organizzazioni di imprese, l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) lombarda, la Città Metropolitana di Milano e l'Università Bocconi. La settimana del lavoro agile ha visto la partecipazione di 148 aziende private e pubbliche, 72 spazi di coworking e 18 enti[106] , permettendo a un numero definito di dipendenti di svolgere le proprie attività lavorative da casa o da altri spazi diversi dal luogo di lavoro abituale. Se lo *smart work* può avere un impatto positivo sull'ambiente (conducendo – in potenza – a una riduzione delle emissioni), e sul benessere temporale dei lavoratori (supportando la conciliazione tra tempi di vita e di lavoro), esso potrebbe rappresentare una modalità di svolgimento della prestazione lavorativa non sufficientemente tutelata; ad esempio, le sue caratteristiche rendono particolarmente ardua la definizione dei confini della copertura assicurativa per i dipendenti negli spostamenti dall'abitazione ai luoghi di lavoro scelti autonomamente.
In Francia, l'approccio dei tempi della città si è invece recentemente tradotto in una ricca riflessione sull'urbanistica temporale. L'organizzazione *Tempo Territorial* ha pubblicato nel 2017 una «guida pratica» per l'inclusione dell'approccio temporale nella pianificazione urbanistica[107]. L'assunto di base è che «il groviglio delle attività quotidiane» abbia importanti implicazioni sullo sviluppo delle aree urbane. Riconoscere l'impatto sulla forma della città e sui flussi di mobilità della localizzazione e del funzionamento dei *metronomi* (qui «*maîtres de l'horloge*»), come le scuole, i servizi, i luoghi di lavoro, permette di orientare una pianificazione che tenga conto della sostenibilità sociale, economica e ambientale degli interventi sul territorio. La guida individua alcuni ambiti fondamentali: gli strumenti utili all'analisi dei ritmi; le caratteristiche delle temporalità «particolari», come la notte, la domenica, le diverse stagioni; la gestione di spazi ed edifici polivalenti e adattabili; la gestione temporanea degli spazi. La guida invita ad arricchire la pianificazione urbana, sia nella dimensione normativa che operativa, di un approccio temporale proponendo una serie di interrogativi che guidino interventi nei campi della mobilità, dell'accessibilità spazio-temporale ai servizi, dei nuovi usi di spazi ed edifici. La guida riporta inoltre esempi di interventi realizzati nelle città facenti parte della rete *Tempo Territorial,* fornendo ai policy maker e ai pianificatori una serie di strumenti per l'orientamento degli interventi sui tempi della città.

[106] http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/news/salastampa/comunicati_stampa/archivio_2017/comunicati_maggio+2017/tajani_238_imprese_enti_coworking_agile (Ultimo accesso: 30/08/2017)

[107] http://tempoterritorial.fr/wp-content/uploads/2016/12/GuideInteractif.pdf (Ultimo accesso: 30/08/2017)

In Germania, l'approccio temporale, unendo le conoscenze della cronobiologia e delle politiche urbane, ha recentemente condotto all'individuazione di un centro urbano in cui realizzare una serie di interventi sperimentali sui tempi della città. L'idea della «crono-città» di Bad Kissingen nasce dalla convinzione di poter programmare i tempi della città e i ritmi dei suoi abitanti e visitatori sulla base di principi cronobiologici (Weber & Henckel, 2017). Secondo la cronobiologia, le persone possono appartenere a un cronotipo precoce (le cosiddette «allodole»), normale o tardivo (i "gufi") in funzione dei propri ritmi sonno-veglia. Bad Kissingen è una città della Baviera di circa 21.000 abitanti, noto centro termale e meta di 250.000 visitatori ogni anno[108]. Nel progetto *ChronoStadt*, l'orologio biologico delle persone diviene il principio regolatore delle attività e dei servizi pubblici e privati. Per migliorarne l'accessibilità e ridurre gli effetti negativi sulla salute, questi sono adattati al cronotipo di ciascuno. Ai cronotipi sono adeguate anche le soluzioni abitative temporanee (ad esempio, le «allodole» saranno ospitate in camere d'hotel o d'ospedale esposte a est, mentre i «gufi» saranno accomodati in stanze esposte a ovest), il design degli spazi urbani (in particolare, le scelte relative all'illuminazione), l'offerta di mobilità e la revisione dei calendari scolastici (ad esempio, invitando gli insegnanti a non svolgere verifiche o interrogazioni prima delle dieci di mattina, come consigliato dai più recenti studi cronobiologici). Anche l'assegnazione di specifici orari di lavoro dovrebbe seguire il cronotipo di ciascuno.

## LE POLITICHE TEMPORALI PER LA MOBILITÀ

La mobilità è un ambito di intervento cruciale delle politiche temporali urbane. I tempi della mobilità sono, nella città poliritmica, sempre più eterogenei e imprevedibili e impongono un nuovo approccio agli spostamenti che ne garantisca la sostenibilità. Oggetto delle politiche temporali non è la sola mobilità casa-lavoro, bensì anche la mobilità asistematica propria di chi vive la città contemporanea. Le politiche temporali orientate alla mobilità perseguono fin dalla loro prima implementazione l'obiettivo di armonizzare la domanda e l'offerta di mobilità attraverso la creazione di tavoli partenariali di co-progettazione istituiti nell'ambito dei cosiddetti "Patti per la mobilità". Inoltre, un approccio temporale alla mobilità è riscontrabile in azioni disgiunte, che riguardano il trasporto pubblico, la mobilità dolce e gli orari dei servizi.
I patti per la mobilità sono accordi tra agenti sociali ed economici e fornitori di servizi stipulati per migliorare le condizioni del traffico e promuovere l'uso del trasporto pubblico da parte dei cittadini con particolari esigenze (pendolari, anziani, *city users*) (Bonfiglioli et al., 1998). Nel 1994 a Modena viene redatto il primo "Patto della mobilità" che coinvolge, oltre al Comune e alla Regione, trenta attori (dalle aziende di trasporto pubblico alle unioni di tassisti, dalle associazioni di utenti ai sindacati). Il Patto per la mobilità è l'espressione di una nuova forma di *governance*, che mira ad armonizzare interessi eterogenei (Mückenberger, 2004).

[108] https://www.badkissingen.de/de/en/town-bad-kissingen/politik-und-rathaus1/index.html (Ultimo accesso: 30/08/2017)

Il Patto per la Mobilità di Bolzano del 1997, esempio di buona pratica in quest'ambito, è un accordo fra i principali "pacemaker", produttori di orari della città: gli attori coinvolti sono il Comune (in particolare, l'Assessorato ai lavori pubblici e alla viabilità, l'Assessorato all'urbanistica e l'Ufficio tempi), la Provincia (l'Assessorato al commercio, alla pianificazione, all'industria e ai trasporti), le compagnie di trasporto pubblico locale e le Ferrovie dello Stato, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, i sindacati, le associazioni di categoria, le organizzazioni dei datori di lavoro (Bonfiglioli et al., 1998). Il Patto per la mobilità di Bolzano avrà a oggetto la zona a sud della città, un'area prevalentemente industriale. Gli obiettivi a breve termine riguardano il miglioramento dell'offerta di traporto pubblico, la riduzione del traffico automobilistico con la promozione del *car pooling*, la definizione di regole più rigide e precise per il parcheggio, il completamento della rete ciclabile e il rinnovamento di alcuni elementi dell'arredo urbano. Gli obiettivi a lungo termine riguardano il rinnovamento urbano, la creazione di una porta di ingresso alla città a sud, il risanamento della linea ferroviaria (Mareggi, 2002). Il Patto ha portato all'istituzione di due tavoli di co-progettazione: un Tavolo dei rappresentanti istituzionali (cui partecipano il Comune, la Provincia, la Camera di Commercio, la Società di trasporti locale SASA, le Ferrovie dello Stato, l'Ente Fiera, i Sindacati e le Associazione Industriali) e un Tavolo degli attori localizzati (cui siedono alcune imprese che hanno sede a Bolzano Sud) (Mareggi, 2002). Il secondo tavolo, avviato nel 1999, sarà cruciale per la definire la domanda di mobilità e garantire una progettazione capace di incontrare i bisogni temporali degli utenti (Mareggi, 2002). Altre azioni realizzate a Bolzano riguardano gli orari di ingresso nelle scuole elementari e medie, desincronizzati per decongestionare il traffico e ridurre l'inquinamento (Sau, 2011, p. 176). Attualmente il Patto comprende tra i propri obiettivi la raccolta di informazioni sulla domanda di mobilità e sui bisogni relativi grazie ai due tavoli di progettazione, la sperimentazione di innovativi strumenti cartografici (come la cartografia cronografica), la revisione dei calendari e degli orari per il decongestionamento del traffico e la promozione della mobilità sostenibile attraverso l'elaborazione dei piani di spostamenti casa-lavoro, la distribuzione di abbonamenti gratuiti ai dipendenti di imprese situate nel Comune (come il Buono Trasporto per Bolzano Sud) e l'adozione di *mobility managers* da parte delle imprese[109]. In Francia saranno di particolari interesse le azioni della *Maison du temps et de la mobilité* di Belfort, creata nel 2001. Esempi di iniziative realizzate qui sono il *business commuter plan* realizzato in collaborazione con PSA Peugeot Citroen per migliorare la mobilità dei lavoratori nell'area urbana, gli interventi relativi alla mobilità serale e notturna, soprattutto per incontrare i bisogni degli utenti più giovani e il piano dell'accessibilità dello stadio Bonal di Monbèliard, che comprende treni speciali e una nuova rete di bus (Sau, 2011). Altre iniziative legate agli uffici tempi in Francia hanno promosso la diffusione di informazioni circa i trasporti, strumento indispensabile per la fruizione della mobilità urbana che consideri i bisogni temporali degli utenti (Sau, 2011).

Uno dei principali ambiti di intervento delle politiche temporali dedicate alla mobilità è, nelle esperienze italiane e internazionali, il trasporto pubblico locale; le azioni in questo campo interessano non solo l'estensione temporale del servizio, ma anche l'informazione e la qualità del tempo di attesa e di

[109] http://www.comune.bolzano.it/context.jsp?area=19&ID_LINK=2439. (Ultimo accesso: 30/08/2017)

viaggio. Infatti, se le politiche temporali intendono incoraggiare forme di mobilità sostenibile anche perché funzionali a una mobilità urbana più fluida, non significa che esse cerchino di raggiungere questo obiettivo solo attraverso il potenziamento del TPL o l'estensione del servizio a fasce orarie non tradizionali, come quelle serali o notturne. Il potenziamento dei mezzi pubblici è molto costoso e deve considerare l'alta elasticità della domanda di trasporto pubblico: essa tende infatti a contrarsi anche a fronte di un lieve aumento dei prezzi. Al fine di consolidare la domanda di trasporto pubblico è più efficace e meno oneroso migliorare i tempi della mobilità dal punto di vista della conoscenza e del controllo. L'informazione sugli orari dei servizi di trasporto, garantita oggi anche da efficienti strumenti per la comunicazione in tempo reale (sistemi di info-mobilità presso le fermate e all'interno dei veicoli, applicazioni per dispositivi mobili…), risulta più efficace nel sostenere la domanda di trasporto pubblico rispetto all'aumentarne l'offerta in condizioni di scarsa informazione (LSECities, 2014). Anche la possibilità di prevedere la durata del viaggio, che dovrebbe caratterizzare l'uso del trasporto pubblico, può rappresentare un forte disincentivo all'utilizzo del mezzo privato; questo a patto che si garantiscano le condizioni per una velocità commerciale la più possibile costante e non legata al traffico, ad esempio attraverso corsie dedicate o sistemi di regolazione semaforica (come il preferenziamento semaforico con asservimento al TPL) che privilegino il trasporto pubblico. Di elevata rilevanza è anche la sincronizzazione dei diversi mezzi di trasporto, ad esempio quelli su rotaia e su gomma, per favorire l'intermodalità. Un ulteriore aspetto temporale della mobilità urbana riguarda la qualità del tempo degli spostamenti sui mezzi pubblici (legata, ad esempio, alla possibilità di svolgere attività di lavoro o svago durante il viaggio) e del tempo di attesa (garantita attraverso la predisposizione di un arredo urbano adeguato e di opportuni sistemi informativi) (Colleoni, 2015). In alcuni casi, le politiche temporali hanno promosso la creazione di servizi di trasporto pubblico a chiamata (*Demand responsive transport)*, caratterizzati da diversi livelli di flessibilità circa il percorso, in alcuni casi destinati a particolari categorie di utenti (lavoratori, anziani) o implementati per supplire alla mancanza di trasporti regolari in determinate fasce orarie (ad esempio, durante la notte).

Anche la mobilità dolce è oggetto di interventi temporali. In Italia, in Spagna e in Francia gli Uffici Tempi si sono dedicati, in questo ambito, alla predisposizione di percorsi scolastici sicuri ("Pedibus" in Italia e Francia, "Camí escolar" in Spagna) a partire dal cosiddetto "Modello di Fano"[110] (Sau, 2011) e anche impedendo il traffico automobilistico nelle aree circostanti le scuole. Altre iniziative legate alla mobilità dolce dal punto di vista temporale riguardano l'orientamento, come l'installazione di cartelli direzionali (*fingerpost)* che indicano i tempi di percorrenza a piedi per alcune destinazioni.

Le politiche temporali orientate alla mobilità agiscono anche sui principali *pacemaker* generatori di mobilità. Questi interventi includono, ad esempio, le iniziative di de-sincronizzazione degli orari di ingresso nelle scuole e al lavoro o le iniziative legate al cosiddetto lavoro agile o *smart work* (Si veda il paragrafo precedente). Ad esempio, a Milano, le giornate del Lavoro agile consentono ai dipendenti di aziende pubbliche e private che aderiscono all'iniziativa di svolgere la propria attività lavorativa in luoghi diversi da quelli usuali (presso la

[110] A Fano venne avviata la prima sperimentazione dei pedibus, basata sulla collaborazione di diversi attori: la polizia municipale, i genitori, le associazioni di volontariato e i commercianti, cui i bambini possono rivolgersi nel percorso verso scuola (Sau, 2011).

propria abitazione, in spazi pubblici, presso spazi di *coworking*). Queste iniziative comportano benefici alla mobilità urbana, riducendo le ore di spostamento, decongestionando il traffico e limitando le emissioni di inquinanti[111].

## LE POLITICHE URBANE PER LA CITTÀ NOTTURNA

Un particolare ambito delle politiche temporali include le politiche urbane relative alla notte. Nel marzo 2014 il segretario alla cultura dell'amministrazione di San Paolo del Brasile, insieme al gruppo interdisciplinare CoLaboratorio, ha promosso il *Seminario de noite paulistana* – un incontro di quattro giorni che vide la partecipazione di esperti (geografi, architetti, sociologi, artisti, *policy makers*) da tutto il mondo interessati alle implicazioni sociali, culturali ed economiche della notte urbana. Un prodotto del seminario è stato il *Manifesto da noite/Night manifesto*, documento in cui sono raccolti alcuni principi per la gestione della notte urbana, per il riconoscimento di un «diritto alla notte» e per la realizzazione di una «cittadinanza di 24 ore» (CoLaboratorio Managing Group, 2014, p. 230). Tra questi: illuminare la notte senza alterarne la natura; ravvivarla rispettando i ritmi biologici dei residenti; garantire la sicurezza pubblica senza imporre coprifuochi; animare la notte proteggendo la salute e il benessere dei lavoratori; evitare una notte monodimensionale, permettendo una continuità tra il centro e la periferia; regolare la notte avendo cura di preservare il suo carattere spontaneo e trasgressivo; evitare una regolazione onnicomprensiva della notte senza però abbandonarla al mercato; comprendere nel diritto alla città il diritto alla notte.
Il seminario ha proposto approfondimenti riguardanti i vari ambiti della città notturna: mobilità e infrastrutture urbane, disuguaglianze e diritti umani, pianificazione e legislazione, cultura e turismo. Riconoscendo che la dicotomia giorno/notte non è più valida nell'economia globale, nel tempo istantaneo e continuo della rete e dei mercati, il manifesto invita a guardare alle città attraverso le lenti del crono-urbanesimo, con «l'obiettivo di elaborare la confluenza della dimensione spaziale e temporale della città per evitare processi di segregazione temporale[112]» (CoLaboratorio Managing Group, 2014, p. 48-50) e pensare gli spazi urbani andando oltre ciò che di questi è trasmesso attraverso le mappe tradizionali.
Nella città notturna

> Distributori automatici (di biglietti, bevande, etc.) sono istallati in ogni angolo mentre i canali dei flussi internazionali (strade, ferrovie, aeroporti) tagliano i centri metropolitani, nutrendo i nomadi notturni con oasi di servizi permanenti

[111] Ad esempio, nel corso della "Giornata del Lavoro Agile" 2016, risparmiate complessivamente circa 3.900 ore in spostamenti (106 minuti a persona). Secondo il Report sulla giornata (disponibile qui:

http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/vivicitta/qualitavita/giornatalavoroagile) le emissioni atmosferiche (pm10, ossidi di azoto e anidride carbonica) evitate sarebbero ingenti.

[112] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

> (stazioni di servizio, commercio nelle stazioni dei treni o aeroporti,…). Al cuore della notte, la città si trasforma in una fortezza, accessibile solo ai pedoni o a chi possiede un mezzo privato. Nella maggior parte delle città il trasporto pubblico si ferma, i taxi circolano con tariffe più alte e in quantità ridotta, i tempi di attesa dei mezzi pubblici (se presenti) sono più lunghi, innalzando necessariamente il costo dell'accesso allo spazio urbano (Gwiazdzinski, 2014, p. 60)[113].

Gli ambiti di intervento delle politiche urbane relativi alla notte fanno riferimento a due principali questioni: *l'accessibilità* della notte e i conflitti temporali.

Alla prima è possibile ricondurre gli interventi relativi alla qualità degli spazi pubblici di notte (quindi al design degli spazi, all'illuminazione, alla pulizia), alla percezione della sicurezza, alla mobilità notturna (che sarà trattata nel prossimo capitolo), al supporto all'economia notturna. Fa parte di quest'ultimo gruppo la realizzazione di uffici e sportelli informativi riguardanti i permessi necessari per le attività di intrattenimento e pubblico spettacolo e le licenze per la somministrazione di alcolici, basati sul lavoro di esperti e professionisti del settore. Alcune misure riguardano il supporto economico alle attività culturali notturne attraverso, ad esempio, sgravi fiscali per i locali che propongono musica dal vivo sulla base del valore degli immobili in cui hanno sede (soprattutto nel frequente caso di rapidi aumenti degli affitti) o attraverso la riduzione delle spese relative alle licenze[114]. L'amministrazione londinese, ad esempio, ha presentato nel 2017 un piano per il salvataggio delle *grassroots music venues,* locali in cui la programmazione artistica è l'attività cardine e che contribuiscono alla diffusione della cultura musicale in città, «attraendo un pubblico che contribuisce a supportare altri aspetti dell'economia notturna, come ristoranti, pub, bar, club e trasporti» (Greater London Authority, 2017). Il piano prevede azioni congiunte nei settori della pianificazione e dell'imprenditoria edile, della fiscalità, delle licenze, dei conflitti fra residenti, promotori e fruitori delle attività notturne, dell'industria musicale e del turismo, definendo la notte come un vero e proprio ambito di intervento per le politiche urbane.

I conflitti temporali emergono dall'uso simultaneo dello stesso spazio per funzioni diverse (ad esempio, per dormire, lavorare o divertirsi) e sono un prodotto inevitabile della policronicità urbana contemporanea (Mallet, 2014), in cui alcuni portatori di interesse hanno più potere decisionale di altri (Mallet & Burger, 2015). I conflitti temporali sembrerebbero quindi destinati a crescere, poiché è in aumento la diversificazione delle attività svolte durante la notte (Gwiazdzinski, 2005; Mallet & Burger, 2015). Questa seconda famiglia di interventi include quindi le azioni relative alla pianificazione dello spazio urbano, agli orari di apertura, alla gestione del rumore. Il concetto di *bistrophobie*, ad esempio, indica, con riferimento a Parigi, l'*odio* dei residenti verso i locali notturni:

---

[113] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[114]Ad esempio, a Londra i processi di gentrificazione e l'aumento dei prezzi degli immobili hanno portato alla chiusura del 40% delle *venue* per musica dal vivo in meno di un decennio, con effetti sociali ed economici significativi in una città in cui l'economia notturna contribuisce con 26.3 miliardi di sterline al prodotto interno lordo annuale (equivalente al 40% dell'economia notturna del Regno Unito). Si veda a proposito il report *London's 24 hours economy* disponibile all'indirizzo http://londonfirst.co.uk/wp-content/uploads/2016/08/Londons-24-hour-economy.pdf.

> Sulle vetrine dei bar e dei ristoranti nella zona di rue Oberkampf, per esempio, manifesti invocano una lotta contro la *bistrofobia* e insistono sul bisogno di difendere una "*Paris vivant*" ("Parigi animata"). Da altre parti, su cartelli sui marciapiedi, campeggiano messaggi in cui si chiede agli avventori dei bar di stare in silenzio: "*Chut! Je dors. Je ne m'entends plus rêver*" ("Ssssh. Sto dormendo. Non riesco più a sentirmi sognare.") (Straw, 2014, p. 110)[115].

Una parziale soluzione di questo tipo di conflitto può provenire dall'applicazione, già sperimentata in Australia, del principio di common law dell'"Agente del cambiamento" ("Agent of Change"), relativo alla gestione dell'impatto acustico dei locali. Questo principio prevede che i residenti di nuovi complessi abitativi (spesso uffici riconvertiti) non possano contestare i livelli di rumore preesistenti di locali che si trovavano già nell'area (Mcardle, Lee, & Hui, 2014). Inoltre, ai responsabili del cambiamento di funzione degli immobili spetta la gestione dell'impatto del cambiamento (mentre in molti casi questo onere ricade su chi *produce* il rumore). Questo significa che i proprietari di un complesso residenziale costruito vicino a un locale con musica dal vivo preesistente dovranno sostenere le spese riguardanti l'isolamento acustico. Viceversa, un nuovo club che apre in un'area residenziale sarà responsabile dei costi di insonorizzazione.
Interventi mirati alla riduzione del rumore hanno previsto l'impiego di steward di piazza (come nella Rembrandplein ad Amsterdam o nel quartiere di Friedrichshain a Berlino), il riadattamento del design dello spazio pubblico, l'introduzione di codici di condotta/regole per il comportamento. Si tratta di interventi minuti che però paiono produrre benefici ben maggiori rispetto alle misure "repressive" e di controllo legate ai coprifuochi e alle limitazioni all'accesso ai club. Ad esempio, in Australia il governo del New South Wales ha vietato l'ingresso nei club di Kings Cross (Sidney) – il quartiere a luci rosse della città, sede di numerose attività notturne – dopo l'una e mezza di notte, da un lato riducendo gli incidenti del 40%, ma dall'altro portando alla chiusura di 40 locali e alla riduzione dell'afflusso di visitatori nell'area dell'82% nel corso del 2015[116]. È in realtà l'estensione degli orari di apertura dei locali notturni a essersi rivelata una delle misure più efficaci per ridurre il disturbo ai residenti. Le aperture estese non portano solo benefici economici per i gestori dei locali, ma presentano anche vantaggi relativi al potenziale minore disturbo nell'area dato da un più regolare defluire degli avventori, diluito/distribuito in un arco temporale più ampio, riducendo sensibilmente l'affollamento delle strade all'orario di chiusura (chi esce lo fa per andare a casa, mentre chi è forzato a uscire da un club a un certo orario probabilmente rimarrà nelle strade). Altri interventi riguardano più da vicino la pianificazione urbana, come le sperimentazioni di *venues* senza restrizioni di orario collocate fuori dal centro della città (ad esempio, quelle avviate ad Amsterdam come il De School o La Cartonnerie a Reims).
Un'ulteriore tipologia di conflitti legata alla temporalità della notte riguarda l'illuminazione. «I conflitti legati all'illuminazione possono essere definiti come un disaccordo manifesto tra attori circa il fine, la forma e o il tipo di

[115] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[116] Si veda a proposito: http://www.theguardian.com/music/2014/dec/10/sydneys-lockout-laws-kings-cross-resets-as-community-calls-for-self-regulation (Ultimo accesso: 30/08/2017)

illuminazione artificiale» (Meier, in corso di pubblicazione). Gli attori attribuiscono diversa rilevanza agli effetti potenziali dell'illuminazione artificiale. Questi effetti riguardano aspetti economici (non solo i costi dell'illuminazione nella fase di installazione, fornitura, manutenzione e smaltimento, ma anche la creazione di valore, legata ad esempio alla visibilità delle attività economiche notturne, al turismo astronomico o legato ai festival delle luci,…), estetici (legati agli effetti dell'illuminazione sulla percezione di un luogo, sull'atmosfera che lo caratterizza), relativi alla sicurezza del traffico stradale, alla sicurezza personale e alla sua percezione, quelli ecologici (relativa agli effetti sulla flora, sulla fauna e sull'ecosistema - dal disorientamento degli animali legato ai cicli circadiani alla scomparsa di intere nicchie ecologiche, all'inquinamento luminoso denunciato da associazioni come CieloBuio o International Dark Sky Association), antropologici (legati agli effetti sui livelli naturali di oscurità e alle ridotte/eliminate possibilità di esperire, studiare e usare la notte "naturale", inclusa la possibilità di ricorrere al cielo notturno per orientarsi), di salute pubblica (legati al disturbo del sonno e agli effetti potenziali sui cicli circadiani, sull'obesità, sulla depressione, sul cancro). I conflitti riguardano le decisioni basate su queste ragioni e prospettive riguardanti l'illuminazione. Il perseguimento di effetti diversi (come la sicurezza stradale, la sicurezza personale, la visibilità di determinate attività economiche…) o il riferimento a principi opposti (la visibilità omogenea o discontinua, il minore impatto possibile sull'ecosistema urbano o la maggiore efficienza dei sistemi di illuminazione…) producono decisioni potenzialmente conflittuali.

La gestione dei conflitti notturni e delle richieste espresse dalle diverse popolazioni urbane è, in alcuni casi, affidata al sindaco della notte. La figura del *Naachtburgermeester* venne introdotta come vera e propria professione ad Amsterdam, nell'ambito di un progetto formulato nel 2003 e reso ufficiale dal 2012[117]. L'ufficio del Sindaco della notte ad Amsterdam è una fondazione non profit (piccola ma influente, finanziata sia dall'amministrazione comunale che dalle attività notturne) che si occupa di garantire una vita notturna dinamica fungendo da interlocutore tra l'amministrazione comunale, le piccole attività (dell'industria creativa, dell'intrattenimento, dei servizi legati alla notte), i residenti e i fruitori. Ad esempio, il Sindaco della notte di Amsterdam fu attore cruciale per l'introduzione, nel 2013, di permessi di 24 ore per l'industria alberghiera e del catering e, più recentemente, per alcuni club. L'introduzione dell'istituto del sindaco della notte è spesso legata a una visione strategica che, facendo leva sull'innovazione legata all'industria creativa, promuove città attraenti perché spazi di valorizzazione di nicchie culturali e sottoculture. Tra le città che hanno eletto sindaci o creato Consigli municipali paralleli per la notte vi sono Londra[118], Parigi, Nantes e Tolosa[119], Zurigo[120] e Ginevra[121], Nijmegen e

[117] L'attuale sindaco della notte della capitale olandese, Mirik Milan, direttore artistico e promoter, è stato eletto nel 2014 con voto online. Per approfondimenti: http://nachtburgemeester.amsterdam/english/ (Ultimo accesso: 30/08/2017)

[118] Amy Lamè è il sindaco della notte londinese. Performer e scrittrice, ha ricevuto l'incarico dal sindaco Sadiq Khan in seguito a una selezione pubblica.

[119] Per approfondimenti: http://toulousenocturne.com/, presieduta da Christophe Vidal (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[120] Per approfondimenti: http://www.nachtstadtratzuerich.ch/, http://www.barundclubkommission.ch/ (Ultimo accesso: 30/08/2017).

Groninga. A Londra, il sindaco della notte è parte della *Night Time Commission*, organo costituito nel 2016 che agisce come foro consultivo per il Sindaco per lo sviluppo di politiche urbane notturne; essa vede tra i propri membri rappresentanti delle amministrazioni locali (nei settori della cultura, della sicurezza, della pianificazione, dei trasporti), delle forze dell'ordine, delle agenzie di trasporti, di imprenditori dell'industria culturale, musicale e artistica[122].

In altre città, gli interessi degli attori dell'economia notturna sono promossi in forme diverse, come nel caso della *Club Commission*[123] a Berlino o la *Enterteinment Commission* a San Francisco, associazioni di gestori e promotori operanti nel settore dello spettacolo e dell'intrattenimento. Nel 2016 è stato organizzato ad Amsterdam il primo *Night Mayor Summit* con rappresentanti da Parigi[124], Tolosa, Zurigo, Berlino e Tokyo, esperti di economia notturna, pianificatori e *policy maker* da tutto il mondo. Parte di questi fa riferimento all'*International Night Ambassadors Federation* (INAF)[125]. L'obiettivo comune a queste organizzazioni è la costruzione di un discorso positivo in cui la notte sia promossa come una risorsa per la città e i cittadini (Pieroni, 2015). Le politiche urbane relative alla notte *viaggiano* da città a città e in questo trasferimento di tipo non-lineare subiscono modifiche per l'adattamento ai diversi contesti (Pieroni, 2015).

[121] Le Grand Conseil de la nuit è un'associazione di operatori dell'economia notturna, di ricercatori e professionisti operanti a Ginevra (Pieroni, 2015).

[122] "Night Time Commission: Terms of reference", http://www.london.gov.uk (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[123] Per approfondimenti: http://www.clubcommission.de/dokumente/aboutus.html (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[124] Le conseil de la nuit, presieduto da Francois Hocquard http://www.paris.fr/nuit (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[125] http://inaf.world (Ultimo accesso: 30/08/2017).

# CONCLUSIONI

Il capitolo, ripercorrendo la letteratura su povertà temporale, sovranità temporale e pressione temporale, ha evidenziato la multidimensionalità del benessere temporale e il suo legame con le disuguaglianze. Se i primi studi sul concetto di povertà temporale fanno riferimento pressoché esclusivamente alla quantità di tempo a disposizione, le ricerche sulla flessibilità lavorativa ne ampliano il significato e introducono l'elemento della sovranità temporale, ossia del controllo sul proprio tempo. Andando oltre una concettualizzazione meramente cronometrica della povertà temporale, gli studi sulla pressione temporale permettono di approfondire il rapporto fra la *carestia di tempo* e le disuguaglianze, soprattutto quelle legate al genere e allo status socio-economico, oltre le formule «*money rich, time poor*» e «*money poor, time rich*». Da questi studi emerge una concezione multidimensionale del benessere temporale, basato su una serie di fattori interrelati: la disponibilità di tempo sufficiente, su cui si ha controllo, sincronizzato con quello degli altri significativi, armonizzato con i propri ritmi biologici, diluito, di qualità e, soprattutto, pianificabile. Il modo in cui, nelle città, lo spazio è temporizzato e il tempo spazializzato, può influire sui livelli di benessere temporale delle popolazioni che vi vivono. Tuttavia, gli attuali processi socio-temporali appaiono come dimensioni «eticamente e politicamente non regolate» capaci di creare gravi «patologie sociali nella forma di patologie temporali» (Rosa & Scheuerman, 2009, p. 16).

Le politiche temporali, descritte e analizzate nell'ultimo paragrafo del capitolo, hanno l'obiettivo di intervenire sulle disuguaglianze temporali emergenti a livello urbano. Queste politiche si configurano come uno strumento ambizioso, sebbene ancora poco operativo, per la gestione dei processi temporali che investono la città contemporanea poliritmica. Il tempo della città emerge come un ambito di intervento per le politiche urbane particolarmente arduo da definire rigorosamente. Questo rende inoltre complessa la valutazione degli *outcome* effettivi delle politiche temporali. Tuttavia, nonostante la loro difficoltà ad affermarsi come un ambito di *policy* strutturato e coerente, come sottolinea Bonfiglioli (1999 in Mareggi, 2002, p. 182): «Le politiche temporali urbane hanno ridato valore a ciò che l'urbanistica insegnava, ma che poi ha dimenticato: che i servizi pubblici possono essere intesi come un esercizio di diritti di cittadinanza e che il loro problema è allo stesso tempo sociale e urbano».

Le politiche temporali urbane promuovono il benessere temporale nelle città, attraverso interventi sui tempi e sugli orari alla scala urbana. È possibile ricondurre le diverse azioni implementate nell'ambito delle politiche temporali urbane alle diverse dimensioni del benessere temporale individuate nel presente capitolo (cronometica, cairologica, relativa alla sincronizzazione, alla sovranità temporale, alla decelerazione, al valore del tempo, alla pluralità di *timescapes*., alla pianificazione). Molte azioni sono maggiormente orientate alla dimensione cronometrica, cairologica e alla sincronizzazione (come gli interventi per l'accessibilità spaziale e temporale dei servizi pubblici e privati, la desincronizzazione degli orari scolastici e la promozione di forme di flessibilità dell'orario e del luogo di lavoro). Nel caso delle politiche temporali dedicate alla mobilità, a queste dimensioni si aggiungono quelle della decelerazione

(migliorando le condizioni del traffico), del valore del tempo di spostamento (migliorando la qualità del servizio e dei tempi di attesa), della pianificazione (migliorando l'informazione e l'affidabilità del servizio). Le politiche della notte assumono a oggetto un ambito temporale che, pur richiedendo una regolazione in concomitanza della sempre maggior diffusione della retorica della città 24/7, risulta trascurato dalle politiche urbane. Le politiche relative alla notte hanno l'obiettivo di evitare i conflitti temporali (basati sull'uso simultaneo dello stesso spazio per funzioni diverse) e favorire quella che è stata definita una pluralità di *timescapes*. Le politiche per la città notturna rendono quindi evidente un'ulteriore dimensione del benessere temporale, strettamente collegata alla pianificazione urbana: quella di uno spazio temporizzato secondo i bisogni delle diverse popolazioni che lo vivono, con l'obiettivo di evitare conflitti temporali e svantaggio temporale.

Le politiche temporali hanno quindi come fine ultimo la promozione della sovranità temporale dei cittadini e dell'autodeterminazione del proprio tempo. Questi obiettivi risultano però realizzabili anche agendo sulla regolazione degli orari di lavoro e sulla cultura del tempo, ambiti in cui le politiche urbane hanno un limitato potere di intervento.

# CAPITOLO 3
# MOBILITÀ, ACCESSIBILITÀ E DISUGUAGLIANZE TEMPORALI

# INTRODUZIONE

La mobilità è un elemento strutturante le società avanzate e una dimensione trasversale di ogni pratica sociale (Urry, 2007). La città contemporanea è attraversata da flussi di persone, beni e informazioni sempre più intensi e diversificati. In particolare, «rispetto al passato, sono più consistenti le quote delle popolazioni mobili, ma anche molto più variabili i flussi degli spostamenti, con riferimento ai mezzi, alle direzioni, ai motivi, alle caratteristiche dei viaggiatori» (Colleoni, 2008). Questi flussi e la loro distribuzione spaziale si collocano in un rapporto di interdipendenza con le strutture e le dinamiche sociali (Kaufmann, Bergman, & Joye, 2004).

I processi temporali di colonizzazione, accelerazione e molteplicità analizzati nei capitoli precedenti, uniti ai mutamenti morfologici della città contemporanea, hanno condotto a mobilità più a-sincrone e a-sistematiche, quindi meno prevedibili, rispetto al passato (Camarero & Oliva, 2008). La desincronizzazione e i processi di diffusione urbana hanno conseguenze sulla domanda di mobilità quotidiana (Cass, Shove, & Urry, 2005; Castrignanò, Colleoni, & Pronello, 2012) e generano un «onere di mobilità» («*burden of mobility*») (Shove, 2002) più gravoso per gli individui.

Le pratiche di mobilità «sono causa e a loro volta conseguenza dell'organizzazione di vita dei nuclei familiari, dei caratteri generali del mercato del lavoro e dei percorsi individuali di carriera, della domanda e dello sfruttamento pieno di servizi territorialmente distribuiti, delle modalità di relazione con le persone e di identificazione con i luoghi» (Nuvolati, 2007, p. 168). In questo contesto, l'accesso alle opportunità urbane (che, oltre al lavoro e ai servizi, includono anche i beni collettivi territoriali che permettono di soddisfare necessità complesse legate ai bisogni di identità, relazione e partecipazione (Colleoni, 2012)) richiede agli attori sociali maggiori risorse, la cui ineguale distribuzione emerge come un cruciale fattore di disuguaglianza sociale.

Se le disuguaglianze relative ai trasporti sono state ampiamente analizzate dal punto di vista sociale e territoriale, la prospettiva temporale è stata adottata solo marginalmente. Il capitolo, muovendo dalle riflessioni sul benessere temporale presentate nei capitoli precedenti, ripercorre la letteratura sul rapporto tra mobilità, accessibilità e disuguaglianze concentrandosi sugli aspetti temporali di questa relazione.

# MOBILITÀ, ACCESSIBILITÀ E DISUGUAGLIANZE SOCIALI

La mobilità non riguarda semplicemente uno spostamento nello spazio e nel tempo: essa chiama in causa caratteristiche individuali, risorse, vincoli, attribuzioni di significato e atteggiamenti. La mobilità non va intesa come una attività dall'utilità esclusivamente indiretta, ossia connessa al «vantaggio differenziale che [il cittadino urbano] riceve dall'accedere a luoghi diversi» (Colleoni, 2011, p. 17). Gli spostamenti possiedono sempre più un'utilità diretta, data dall'esperienza stessa del viaggio:

> Da una mobilità spazio-temporale intesa come esperienza di semplice collegamento tra le dimensioni principali costitutive della vita (la famiglia, il lavoro, il tempo libero) si è oggi passati a una mobilità tra luoghi e tra comportamenti ivi ambientati come elemento esso stesso cruciale nella definizione delle pratiche esistenziali e relazionali (Nuvolati, 2007, p. 50).

Non solo: la mobilità è un elemento formativo dell'esistenza (Flamm & Kaufmann, 2006, p. 167) e «costituisce l'essenza stessa dell'essere cittadino» (Calvosa, 2011, p. 31), emergendo come un nuovo diritto/dovere per l'attore sociale (Borlini & Memo, 2009). La capacità di essere mobile rappresenta, infatti, una precondizione essenziale per la costruzione di relazioni e connessioni sociali nella città contemporanea (Calvosa, 2011; Pflieger et al., 2008; Urry, 2007).

Il riconoscimento del valore proprio dello spostamento e, in particolar modo, della capacità di spostamento degli attori sociali, è al cuore di quello che è stato definito *mobility turn* o *new mobilities paradigm*. Secondo Cresswell (2010), se gli studi tradizionali sulla mobilità hanno dato per scontato il movimento, prestando piuttosto attenzione ai luoghi che ne costituiscono l'origine e la destinazione, il nuovo approccio «prende il movimento seriamente»: la mobilità «sta al movimento come il luogo (*place)* sta alla posizione *(location)*» e «comporta un fragile aggrovigliamento di movimento fisico, rappresentazioni e pratiche[126]» (Cresswell, 2010, p. 18). La particolare rilevanza della prospettiva delle *new mobilities* sta nel suo tentativo di esplorare «come diverse forme di mobilità aiutino a plasmare norme e valori sociali più ampi e a rinforzare la stratificazione sociale esistente[127]» (Lucas, 2012, p. 108) all'interno di un sistema fondato sull'alta mobilità (Kenyon, Lyons, & Rafferty, 2002).

Come abbiamo visto nel primo capitolo, nuove forme di mobilità (come le residenze multiple, i frequenti spostamenti, il pendolarismo di lungo raggio) richiedono agli attori adeguate risorse e capacità (Flamm & Kaufmann, 2006). Se l'incremento della mobilità rende più complessi gli schemi di uso del tempo, dei corsi di vita e della mobilità sociale, l'analisi sociologica «non può più funzionare senza uno studio in profondità del ruolo della mobilità

[126] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[127] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

nell'integrazione sociale e delle sue implicazioni in termini di differenziazione sociale o, addirittura, esclusione[128]» (Flamm & Kaufmann, 2006, p. 168).
La relazione fra mobilità e disparità socio-economiche non è diretta, ma passa attraverso risorse e vincoli all'azione di vario tipo. Numerose ricerche, nell'ambito della sociologia, della geografia, degli studi sui trasporti e sulle politiche urbane, hanno cercato di sondare la natura di tale rapporto, in particolare con riferimento all'esclusione sociale[129]. Il concetto di esclusione sociale non gode di univocità semantica. Esso emerge in Europa negli anni '80 con riferimento a quelle che apparivano come nuove forme di povertà, un insieme di problematiche legate ai cambiamenti cruciali propri del passaggio dal fordismo al post-fordismo (Atkinson, 2000). Secondo la definizione fornita dal Center for Analysis of Social Exclusion: «un individuo è escluso socialmente se non partecipa ad attività chiave della società in cui vive; […] non partecipa per ragioni che vanno oltre il suo controllo; e avrebbe intenzione di parteciparvi[130]» (Burchardt, Le Grand, & Piachaud, 2002, pp. 30-32). Secondo Levitas:

> L'esclusione sociale è un processo complesso e multidimensionale. Essa coinvolge la mancanza o la negazione di risorse, diritti, beni e servizi e l'incapacità di partecipare a relazioni e attività normali nelle arene economiche, sociali, culturali o politiche. Essa ricade sia sulla qualità della vita degli individui sia sull'equità e coesione della società nel suo complesso (Levitas et al., 2007, p. 9)[131].

Nel Regno Unito la pubblicazione da parte della Social Exclusion Unit del report *Making the connections* (2003) fu decisiva nell'avviare una nutrita corrente di studi incentrata sulla *transport related social exclusion*. Kenyon, Lyons e Rafferty definiscono l'esclusione sociale relativa ai trasporti come un

> processo per cui alle persone è impedita la partecipazione nella vita economica, politica e sociale della comunità a causa di una ridotta accessibilità alle opportunità, ai servizi e alle reti sociali, dovuta in tutto o in parte a una mobilità insufficiente in una società e in un ambiente costruito attorno all'assunto dell'alta mobilità (Kenyon, Rafferty, & Lyons, 2003, p. 319)[132].

È proprio il presupposto dell'«alta mobilità», criterio fondante delle società urbane contemporanee, a fare dell'ineguale distribuzione delle risorse di accesso e mobilità tra la popolazione urbana un fattore di disuguaglianza sociale[133].

---

[128] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[129] Per una esaustiva sintesi dei recenti progressi negli studi su esclusione sociale e mobilità si veda Lucas (2012).

[130] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[131] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[132] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[133] In contesto canadese, Litman definisce i processi di esclusione sociale relativa ai trasporti affermando: «l'esclusione sociale fa riferimento ai vincoli che impediscono alle persone di partecipare adeguatamente alla società, includendo l'educazione, l'occupazione, i servizi pubblici e le attività. Trasporti inadeguati a volte contribuiscono all'esclusione sociale, in particolar modo per persone che vivono in una comunità dipendente dall'automobile e sono disabili, hanno redditi

Con l'intento di definire una serie di indicatori utili a valutare gli *outcome* delle politiche contro l'esclusione sociale legata ai trasporti nel Regno Unito, Church, Frost e Sullivan (2000) identificano tre set di processi e sette forme di interazione tra esclusione sociale e svantaggio relativo ai trasporti. Nel guardare ai processi di esclusione legati ai trasporti bisogna considerare tre insiemi di dinamiche che influenzano la mobilità degli individui:

1. un insieme riguardante l'organizzazione spazio-temporale delle famiglie, l'interazione fra i membri e altri individui (ad esempio, amici e parenti) e la maniera in cui i budget spazio-temporali influenzano l'abilità di viaggiare e le scelte di viaggio;
2. uno relativo alle proprietà del sistema di trasporti in termini di costo, copertura della rete, modello del servizio, sicurezza personale e caratteristiche dello spazio pubblico;
3. infine, uno relativo alla natura dell'organizzazione spazio-temporale delle attività cui le persone intendono accedere (quelli che la letteratura sui ritmi urbani chiama *pacemaker* o regolatori degli orari).

Questi 3 set di processi comprendono fattori più specifici che determinano l'abilità di un individuo di accedere alle attività considerate utili alla partecipazione e all'inclusione, sintetizzabili secondo Church et al. (2000) in sette categorie:

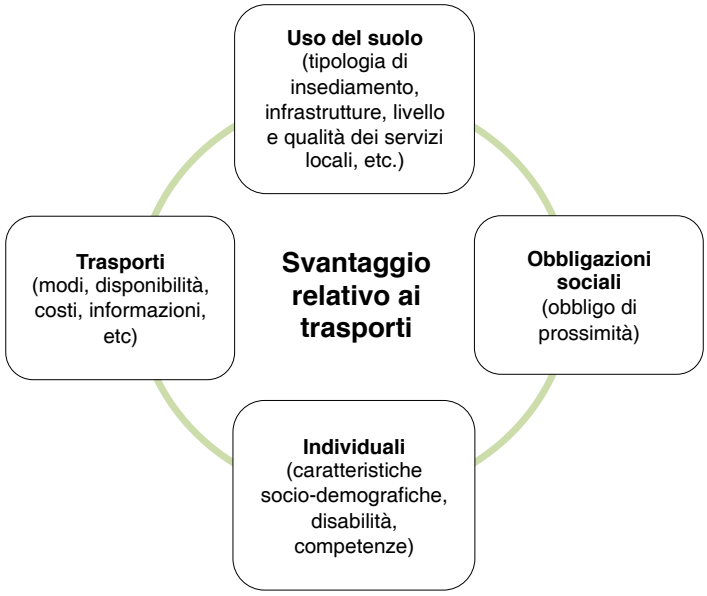
a. esclusione fisica (legata a barriere fisiche e psicologiche all'utilizzo del sistema dei trasporti),
b. esclusione geografica (legata alla localizzazione periferica delle residenze),
c. esclusione dai servizi (relativa alla possibile scarsità di servizi in aree con alti livelli di esclusione sociale),
d. esclusione economica (connessa alla mancanza di reddito, informazioni e accesso al mercato del lavoro),
e. esclusione basata sul tempo (relativa alle difficoltà nell'organizzazione degli impegni),
f. esclusione basata sulla paura (connessa alla percezione della sicurezza personale),
g. esclusione spaziale (riguardante le sempre più diffuse strategie di sicurezza e gestione dello spazio) (Church et al., 2000, pp. 198-200)

Secondo Cass, Shove e Urry (2003) l'inclusione/esclusione socio-spaziale è «una proprietà emergente dell'interazione tra a) obbligazioni sociali e connesse richieste di prossimità e mobilità; b) risorse individuali (…); c) infrastrutture fisiche» (Cass et al., 2003, p. 5). Le obbligazioni sociali e le pratiche costringono alla prossimità (ossia producono una *compulsion to proximity)* generando la necessità di spostamento, che diviene requisito di molte interazioni umane; le risorse individuali permettono di adempiere le obbligazioni sociali nel contesto delle infrastrutture fisiche esistenti, che influenzano l'abilità di svolgere questi obblighi e plasmano le aspettative. L'esclusione emerge nel momento in cui le persone non riescono a incontrare quelli che considerano obblighi di co-presenza. La natura del rapporto tra inclusione/esclusione, mobilità e accesso è quindi dinamica (Cass et al., 2005), «relativa e contestuale», perché «funzione dei gruppi e delle situazioni cui diverse persone appartengono o vogliono

bassi oppure non possiedono o non sanno guidare un'automobile» (Litman, 2003, p. 1, Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice).

appartenere e i loro mezzi per realizzare queste ambizioni[134]» (Cass et al., 2003, p. 7). Da qui, «l'impossibilità di assumere che certe categorie di persone o certe aree siano *ipso facto* escluse» (Mattioli, 2013, p. 69)[135].
Questa tesi è sostenuta anche da Delbosc e Currie (2011), che evidenziano come un limite degli studi riguardanti l'esclusione sociale relativa ai trasporti risieda nell'aver indagato principalmente le difficoltà nella mobilità di gruppi vulnerabili, le cui caratteristiche delineano un supposto rischio di esclusione sociale (minoranze etniche, donne giovani, anziani, disoccupati); la ricerca sugli svantaggi relativi ai trasporti dovrebbe invece avere ad oggetto gruppi socio-economici eterogenei, in modo da garantire un più rigoroso controllo delle variabili coinvolte, e comprendere il concetto di benessere (*well-being*) oltre a quello di esclusione sociale. Nello studio del rapporto fra esclusione, mobilità e accesso bisogna inoltre considerare che persone diverse intenderanno accedere a servizi e luoghi diversi e che gli obblighi di prossimità varieranno nel corso del ciclo di vita e in relazione alle caratteristiche individuali (Mattioli, 2013).

**Figura 13 – Rappresentazione diagrammatica dei fattori che influenzano lo svantaggio relativo ai trasporti**




Fonte: traduzione da Mattioli, 2013, p. 71, adattamento e integrazione da Lucas (2004), Currie & Delbosc (2011) e Cass et al. (2005).

[134] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[135] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

## IL POTENZIALE DI MOBILITÀ COME RISORSA PER L'EQUITÀ E L'INCLUSIONE SOCIALE

L'accesso e il potenziale di mobilità sono visti come risorse e capacità utili alla normale partecipazione sociale da due recenti teorie: quella del capitale di rete (*network capital*) proposta da Urry e quella del capitale di mobilità (*motility)* elaborata da Kaufmann.

*Il capitale di rete*

Cass, Shove e Urry (2005, p. 544) sottolineano l'importanza nella vita contemporanea di «reti sociali che si sovrappongono e si intersecano» e riguardano sia l'ambito lavorativo e le organizzazioni sia il tempo libero, la famiglia, gli affetti. Queste reti sono formate e sostenute attraverso momenti di co-presenza che richiedono viaggi intermittenti (Cass et al., 2005). Il coinvolgimento nelle pratiche sociali normali è condizione necessaria per partecipare alla società e ogni «mondo sociale» richiede, tra le altre forme di consumo, il consumo di mobilità (Shove, 2002). Ponendo l'accento sulla rilevanza delle reti sociali nell'ambito della *network society* (Castells, 1996), Urry definisce il *capitale di rete* come «la capacità di generare e sostenere relazioni sociali con persone che non sono necessariamente vicine che produce benefici emotivi, finanziari e pratici» (Urry, 2007, p. 197). Urry individua alcuni elementi costitutivi del *network capital*: la disponibilità di documenti appropriati, denaro e qualificazioni che permettono il movimento sicuro; l'esistenza di altri a distanza (che garantiscano ospitalità, con cui incontrarsi, etc.); la capacità di movimento; punti di contatto e informazione e dispositivi di comunicazione non legati alla posizione (telefoni, e-mail, etc.); luoghi di incontro adeguati e sicuri; l'accesso a mezzi di trasporto e ai servizi connessi; tempo e altre risorse per gestire e coordinare gli elementi precedenti. L'ineguale distribuzione di ognuno di questi elementi garantisce una diversa consistenza del *capitale di rete*.

Shove (2002) ha prestato particolare attenzione all'elemento temporale e organizzativo del capitale di rete, concentrandosi sulle dinamiche sociali di coordinamento, ossia l'incontro di persone e cose nello spazio e nel tempo. Sebbene l'incontro abbia una dimensione sia spaziale sia temporale, Shove rileva come negli studi condotti fino a quel momento sia stata prestata quasi esclusiva attenzione agli aspetti geografici e spaziali. Il fattore temporale risulta però centrale, dal momento che organizzare la co-presenza diviene più impegnativo «in una società dove la coordinazione socio-temporale appare in diminuzione e che è, inoltre, più dispersa spazialmente di prima[136]» (Shove, 2002, p. 9).

*Il capitale di mobilità*

Anche l'elaborazione del concetto di capitale di mobilità o *motilità* (Kaufmann et al., 2004) – ossia la capacità di essere mobile (Ohnmacht, Maksim, & Bergman, 2009, p. 7) – emerge dall'identificazione di risorse individuali che plasmano la relazione tra spazio di azione e accessibilità (Colleoni, 2012). Kaufmann, Bergman e Joye intendono esplorare la mobilità non solo come fenomeno geografico, bensì «nei termini delle dinamiche delle strutture sociali nelle società moderne, […] [le quali sono] interdipendenti con l'effettiva o la

[136] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

potenziale capacità di muovere entità, cioè beni, informazioni o persone[137]» (Kaufmann et al., 2004, p. 745). In generale, la motilità può essere definita come il modo in cui un individuo si appropria del campo di possibilità relative al movimento e ne fa uso, includendo anche l'opzione della non-azione (Kaufmann et al., 2004).

Gli autori muovono dall'osservazione dei cambiamenti nella mobilità spaziale (aumento della velocità e compressione delle distanze) legati agli sviluppi tecnologici e logistici. Come la compressione spazio-temporale ha cruciali ripercussioni sulle pratiche politiche ed economiche, sull'equilibrio del potere di classe e sulla vita sociale e culturale (Harvey, 1990, p. 284), allo stesso modo «i cambiamenti nei pattern di mobilità possono essere alla base di cambiamenti sociali fondamentali, le cui conseguenze per le persone e i territori stanno diventando comprensibili solo ora[138]» (Kaufmann et al., 2004, p. 746). Kaufmann non fa riferimento solo al concetto di mobilità spaziale, ma anche a quello di mobilità sociale, ossia alla «trasformazione nella distribuzione di risorse o della posizione sociale di individui, famiglie o gruppi in una data struttura sociale o rete» (p. 747). Il capitale di mobilità o *motilità* emerge come un concetto capace di connettere la mobilità spaziale e la mobilità sociale. Flamm e Kaufmann (2006, p. 168) sostengono infatti che «la motilità riguarda il modo in cui un individuo o gruppo prende possesso del campo di possibilità per la mobilità e lo incrementa per sviluppare progetti personali» che possono includere o meno la mobilità spaziale. Infatti, la motilità e «la sua concettualizzazione come una forma di capitale che può essere mobilitato e trasformato in altri tipi di capitale (economico, umano e sociale) permette di rendere un originale contributo nell'area di ricerca relativa alle diseguaglianze sociali e al cambiamento sociale[139]» (Kaufmann et al., 2004, 754). Il concetto di *motilità* non coincide con quello di accessibilità poiché, a differenza di quest'ultima, si concentra più «sul modo in cui gli attori costruiscono le loro relazioni con lo spazio e meno sulle possibilità offerte da un dato territorio[140]» (Flamm & Kaufmann, 2006, p. 169).

La *motilità* si compone di 3 dimensioni: l'accesso, le competenze e l'appropriazione (Kaufman et al., 2004). Con accesso gli autori intendono la gamma delle possibili mobilità in un dato territorio, limitata da opzioni e condizioni, ossia da mezzi e servizi disponibili e da limiti (infrastrutturali e socioeconomici) all'accessibilità delle opzioni. In fase di operazionalizzazione, la dimensione dell'accesso viene tradotta nel concetto di *access rights portfolio*, che include gli strumenti scelti dagli attori sulla base di criteri personali condizionati socialmente (ad esempio, lo status sociale legato al possesso dell'automobile, l'indipendenza nel viaggio, la consapevolezza ambientale).

La seconda dimensione, quella della competenza, «include capacità e abilità direttamente o indirettamente collegate ad accesso e appropriazione[141]» (Kaufman et al., 2004, p. 750). Questa dimensione si compone delle abilità fisiche, delle competenze acquisite (ad esempio, la capacità di guidare, l'esperienza nella guida o la conoscenza dell'area) e delle competenze

[137] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[138] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[139] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[140] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[141] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

organizzative (come la capacità di misurare i tempi di viaggio). Secondo Maksim (2011, p. 23), «essere inventivi e saper giocare con le regole del gioco è una competenza che diviene sempre più importante per essere mobili e spostarsi[142]». Richiamandosi al lavoro di Le Breton (2005), Maksim sostiene che la dimensione delle competenze possa essere cruciale nel compensare l'accesso limitato ai sistemi di comunicazione e trasporto in condizioni di basso reddito, fungendo da «arma del povero» (Maksim, 2011, p. 24). Occorre quindi interrogarsi sulla motilità come fattore capace di accentuare o compensare le disuguaglianze sociali connesse ad altre forme di capitale (economico, culturale, sociale) (Flamm & Kaufmann, 2006).
L'appropriazione cognitiva, infine, «fa riferimento al modo in cui gli agenti (inclusi individui, gruppi, reti o istituzioni) interpretano e agiscono sulla base di accesso e competenze percepiti o reali[143]» (Kaufman et al., 2004, p. 750) e in relazione ai propri bisogni, piani, aspirazioni, valori e abitudini. Si tratta della dimensione più complessa da operazionalizzare per il grado di soggettività che la caratterizza. Kaufmann (2002) parla dell'appropriazione come di un *progetto*. Accesso e competenze non sono sufficienti a determinare la mobilità: esse devono essere coordinate, nell'ambito di un progetto, con le opportunità cui si intende accedere muovendosi.
Un alto *capitale di mobilità* permetterebbe quindi agli individui di mantenere o ampliare il loro capitale sociale (Ohnmacht et al., 2009, p. 138), avvicinandosi così al concetto di *capitale di rete*. La motilità va pertanto intesa come «l'abilità socialmente ineguale e non distribuita casualmente di essere mobile o immobile, così come di muovere altre persone o beni» che emerge dall'interazione fra le diverse dimensioni della disuguaglianza sociale, la posizione spaziale, le infrastrutture materiali e il movimento, potenziale o effettivo (Manderscheid, 2009, p. 34).

## L'ACCESSIBILITÀ COME CRITERIO PER L'EQUITÀ SPAZIO-TEMPORALE

Il concetto di accessibilità è stato oggetto di molteplici definizioni, che la letteratura riconduce a due principali insieme di approcci: gli approcci *place-based* e quelli *people-based*[144]. I primi si concentrano sull'accessibilità *spaziale*, che «raggruppa tutti quegli approcci che puntano a misurare la facilità con cui si possono raggiungere (accedere) i luoghi in cui sono disponibili attività, incontri, servizi, ecc., prendendo in considerazione la loro distribuzione spaziale, le caratteristiche, le distanze spaziali e temporali e i costi che si devono sopportare per raggiungerle», come gli approcci di tipo gravitazionale (o fisico-determinista) ed economico-funzionalista (Daconto, 2015, p. 20). I secondi, *people-based*, riguardano l'accessibilità *individuale* e prendono in considerazione il soggetto e la sua capacità di accedere a destinazioni e opportunità sulla base dei suoi bisogni, dei suoi vincoli spazio-temporali, delle sue risorse e competenze fisiche e cognitive. Questi includono l'approccio utilitarista (che

[142] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[143] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[144] Per una rassegna completa degli approcci all'accessibilità si rimanda a Occelli (1999), Melzi (2011) e Daconto (2015).

«considera l'accessibilità come l'esito di comportamenti individuali risultanti da processi di scelta razionale tra alternative possibili volti a massimizzare l'utilità del soggetto» (Daconto, 2015, p. 20)), l'approccio informazionale (che «identifica l'accessibilità come risorsa associata alle molteplici reti di relazioni in cui gli individui sono inseriti» (Melzi, 2011, p. 60) e l'approccio temporale. Quest'ultimo si basa sulla *time-geography* (si veda il Capitolo 1) (Hägerstrand, 1970) e sull'approccio dell'*activity space* sviluppato in seguito e prende in considerazione i vincoli e gli impedimenti di natura temporale cui gli individui devono far fronte generati dai calendari quotidiani propri, delle persone con cui si intende interagire e delle attività, luoghi e servizi cui si intende accedere – quelli che Hägerstrand definiva *coupling constraints*.

Il termine accessibilità è preferibile a quello di mobilità nel momento in cui si vogliano esplorare i legami tra organizzazione spazio-temporale delle pratiche quotidiane e dinamiche sociali. In virtù dell'attenzione all'accesso potenziale, alla soddisfazione dei bisogni e alle opportunità rilevanti per gli attori, gli studi sull'accessibilità si collocano all'interno dei più ampi studi sull'equità sociale, poiché questa fa riferimento al diritto degli attori di accedere a quelle risorse e opportunità (Colleoni, 2013, p. 138). Come specifica Colleoni (2012, p. 19), «la mobilità rappresenta la capacità di un individuo, o di un oggetto, di compiere spostamenti nello spazio mentre l'accessibilità identifica la caratteristica di chi o di ciò che è accessibile», ed è quindi una proprietà *relazionale,* che prende in considerazione, allo stesso tempo, le caratteristiche degli attori coinvolti, di ciò cui si vuole accedere e le modalità e la rilevanza di questo accesso per l'attore e rispetto al suo contesto sociale.

La mobilità, a differenza dell'accessibilità, non è desiderabile di per sé: se si intende per accessibilità la capacità di usufruire di ciò di cui si ritiene di aver bisogno, un'eccessiva mobilità o una mobilità imposta possono esserne d'ostacolo (Borlini & Memo, 2009). Ne consegue che la diminuzione della disuguaglianza non implica un aumento della mobilità, ma del potenziale per la mobilità (Jiron, 2007). Come hanno mostrato gli studi di Handy (2002, in Colleoni, 2013), esistono situazioni caratterizzate da buona accessibilità e bassa mobilità, dove i residenti vivono a breve distanza dai servizi cui intendono accedere, e situazioni caratterizzate da alta mobilità e scarsa accessibilità, dove a grandi strade non congestionate corrisponde una povera offerta di servizi. Inoltre, l'accessibilità «non dipende esclusivamente dalle performance dei trasporti o da quelle delle attività, ma dall'interazione fra le due» (Occelli, 1999, p. 7). Se le opportunità urbane cui le persone intendono accedere non esistono o presentano, ad esempio, rigidità negli orari di apertura, interventi di ampliamento della rete dei trasporti si rivelano inefficaci a garantire una maggiore fruibilità; allo stesso modo, l'introduzione di orari flessibili dei servizi non li rende più fruibili se è costoso (in termini finanziari, temporali, fisici) raggiungerli (Occelli, 1999).

Con riferimento al legame tra accessibilità ed esclusione sociale, Cass, Shove e Urry (2005) sottolineano la natura multidimensionale del concetto di accesso e il suo riferimento a un'ampia gamma di attività cui si può aver bisogno di accedere (Cass et al., 2005, p. 540). Esso è definito come «l'abilità di negoziare lo spazio e il tempo al fine di compiere pratiche e mantenere relazioni che le persone considerano necessarie per una normale partecipazione sociale[145]», ossia per garantire l'inclusione sociale (2005, p. 543). Cass et al. distinguono quattro dimensioni dell'accesso, al fine di rendere più chiare le relazioni tra

[145] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

«reti sociali, infrastrutture, pattern di disuguaglianza e potere[146]» (p. 549) e le relative politiche:

1. la dimensione finanziaria, relativa alla possibilità di procurarsi i mezzi di spostamento e comunicazione,
2. la dimensione fisica, relativa al design degli ambienti e dei mezzi di spostamento e alle eventuali limitazioni fisiche degli individui,
3. la dimensione organizzativa, che fa riferimento alla gestione del tempo e dei bisogni individuali rispetto ai servizi disponibili per la mobilità,
4. la dimensione temporale, riferita alla disponibilità di tempo, alla "sovranità temporale", all'organizzazione degli orari dei servizi cui si intende accedere.

Il concetto di accesso emerge quindi, nel suo legame con l'inclusione sociale, come proprietà dell'interazione tra pratiche e obblighi sociali (che generano l'esigenza dello spostamento), infrastrutture disponibili e diverse risorse individuali (Shove, 2002). Secondo la definizione di Jones e Lucas, infatti l'accessibilità è la «misura del livello cui le persone possono raggiungere i beni e i servizi che la società considera necessari per la vita quotidiana, con un'enfasi sul potenziale/sulla capacità anziché sul comportamento effettivo[147]» (Jones & Lucas, 2012, p. 6).

Fol e Gallez (2013) evidenziano la proprietà relazionale dell'accessibilità facendo riferimento ai fattori che ne sono alla base, ossia alle dimensioni che è necessario considerare contemporaneamente per valutarla:

1. l'organizzazione spaziale delle opportunità, ovverosia la localizzazione e la ripartizione delle attività e dei servizi sul territorio;
2. l'offerta di mobilità e la performance del sistema dei trasporti;
3. la dimensione temporale, che fa riferimento agli orari di apertura e chiusura dei servizi, alla durata delle attività, alle variazioni orarie nell'offerta di trasporto e ai diversi vincoli personali all'uso del tempo;
4. la dimensione individuale, che si collega alle proprietà che influenzano le capacità di accesso alle opportunità urbane (come il reddito, l'età, il genere, le competenze fisiche e cognitive…).

L'accessibilità emerge quindi, nelle sue definizioni più recenti e complesse, come un concetto multidimensionale.

## LE TECNOLOGIE DELL'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE E LA MOBILITÀ FISICA E VIRTUALE

Il legame tra tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICTs), accessibilità, mobilità ed esclusione sta emergendo come un tema di cruciale rilevanza nei *mobility studies*. Il potenziale impatto dei recenti sviluppi tecnologici sullo svantaggio relativo ai trasporti è oggetto del lavoro di studiosi che, ad esempio, sottolineano il ruolo delle ICTs nell'aumentare, attraverso la mobilità virtuale, l'accessibilità (a risorse e opportunità) in assenza di mobilità fisica (Kenyon et al., 2002): è il caso della ricerca di lavoro in rete, della creazione e cura di forme di capitale sociale online e dell'accesso a servizi come

[146] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[147] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

l'*home banking* e *home shopping* (Grieco, Turner, & Hine, 2000). In particolare, è evidente come lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione apra nuove opportunità per l'uso dei servizi di trasporto e per la mobilità. Si pensi alla possibilità di programmare gli spostamenti grazie ai software di *trip planning* (che forniscono informazioni sui percorsi e mezzi più adatti alle esigenze dell'utente, sulla base di informazioni in tempo reale circa lo stato del servizio, gli orari, tempi di attesa e i costi), alle forme di trasporto *demand responsive,* considerate particolarmente efficaci nell'alleviare lo svantaggio relativo ai trasporti quando questo appaia «sparpagliato» (Hine & Mitchell in Mattioli, 2003, p. 129), ossia non concentrato in un luogo preciso. Le ICTs sono spesso necessarie per l'utilizzo di modalità di trasporto condivise (*car/bike sharing*, *car pooling*). Infine, le tecnologie rendono la mobilità sempre più reversibile (Kaufmann, 2004), permettendo di rimanere in contatto con familiari, amici, collaboratori anche a grandi distanze e rendono il tempo di viaggio un tempo potenzialmente produttivo, utile allo svolgimento di altre attività (come quelle lavorative).
Le ICTs, tuttavia, non eliminano gli obblighi di copresenza (Boden & Molotch, 1994), perché permangono gli obblighi legati all'interazione faccia-faccia come quelli legali, economici o familiari (dover andare al lavoro, partecipare a eventi familiari, gestire incombenze legali, usufruire di servizi come la scuola, l'ospedale, ecc.), sociali (incontrare persone faccia a faccia, notare il loro linguaggio del corpo, ascoltarsi, sviluppare una relazione di fiducia), temporali (trascorrere momenti di qualità con familiari, partner o amici), legati ai luoghi (fare esperienza diretta di luoghi), legati alla fruizione diretta (prendere parte a un evento partecipandovi direttamente, senza mediazione, come nel caso di concerti, partite, eventi politici, ecc.) o relativi a oggetti (come firmare dei contratti, lavorare con oggetti, tecnologie, testi con una precisa collocazione fisica) (Urry, 2002).
Come sostenuto da Couclelis, nell'età dell'informazione avviene, piuttosto, una *frammentazione delle attività* (Couclelis, 2000), fenomeno per cui, grazie allo sviluppo e alla diffusione delle ICTs, le attività

> che erano associate con una singola *location* (ad esempio, il mio posto di lavoro) sono ora sempre più sparse tra luoghi geograficamente distanti (ad esempio, il mio ufficio, casa, la casa del collega, la stanza d'albergo, l'automobile, il treno o l'aereo). Quindi l'insieme di contatti degli individui, il numero di luoghi con cui interagiscono, aumenta, da una sede per attività, a un numero potenzialmente indefinito di luoghi (Couclelis, 2000, p. 342) [148].

Il fenomeno della frammentazione spazio-temporale delle attività è, in parte, alla base della riorganizzazione dei modelli di attività e all'aumento delle interazioni che implicano il movimento fisico, solo affiancato, non sostituito, dalla telecomunicazione.
La frammentazione delle attività porta alla perdita di eventi prevedibili (orari fissi dei pasti, dell'interazione sociale e del lavoro) e all'obbligo, per le persone, di negoziare ogni volta incontri e occasioni di socializzazione all'interno di agende sempre più de-sincronizzate. Il risultato è una società *fai-da-te* (Southerton, Shove and Warde 2001; Shove 2002) «tenuta insieme, nello

[148] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

spazio e nel tempo, in un *patchwork* di accordi negoziati individualmente[149]» (Shove 2002, p. 6). Questa scomposizione e individualizzazione dei calendari ha ripercussioni anche sulle pratiche di mobilità e trova una evidente manifestazione nello sviluppo di servizi sempre più «personalizzati sui bisogni e preferenze degli utenti del trasporto pubblico presenti e futuri[150]» (Henscher, 2017, p. 86). È quella che è stata definita "mobilità come servizio" (*Mobility as a service* o MaaS), «attraverso cui un individuo può prenotare un servizio all'interno di una gamma di possibili modi di trasporto[151]» (Hensher, 2017), che comprendono i servizi *on demand,* l'*e-hailing,* il *ride sharing,* il *car* o *bike sharing*. Il pagamento di questi servizi da parte degli utenti si basa su sistemi tariffari integrati o su carte collegate a conti bancari.

L'accesso alle ICTs (e alle competenze per un utilizzo funzionale) è distribuito in modo diseguale tra la popolazione (Kenyon et al., 2002) ed è necessario indagare più a fondo come lo svantaggio relativo ai trasporti interagisce con il *digital divide* (Velaga, Beecroft, Nelson, Corsar, & Edwards, 2012). La sempre maggiore diffusione delle tecnologie mobili per la comunicazione non implica un aumento del potenziale di mobilità e accesso ai servizi. Questo non accade solo nel caso delle comunità rurali studiate da Velaga e colleghi (Velaga, et al., 2012), che incontrano problemi di accessibilità anche legati alla carenza di infrastrutture tecnologiche, ma anche in ambito urbano. Ad esempio, l'avanzamento della *cashless city* offre esempi utili a capire il potenziale di esclusione presente nello sviluppo tecnologico in contesti urbani. La diffusione di servizi basati su forme di pagamento *cashless,* ossia affidate a sistemi necessariamente collegati a conti bancari, come le carte di credito, esclude automaticamente coloro che non sono registrati presso alcun servizio bancario e finanziario. Una parte della popolazione urbana rischia di essere così «disconnessa dalla vita commerciale dominante a causa della loro dipendenza dalla valuta tradizionale»[152].

Ad esempio, se sistemi come il *car sharing* permettono di avere accesso a un mezzo motorizzato utile a gestire spostamenti flessibili, decisi con scarso preavviso, il suo utilizzo è potenzialmente ostacolato da limiti finanziari (costo del servizio, possesso di una carta prepagata/di credito, possesso di un dispositivo mobile con connessione a internet), relativi alle competenze (capacità di guidare, capacità di usare l'applicazione, orientamento o capacità di leggere una mappa) e spaziali (ad esempio, la maggiore disponibilità di veicoli nelle zone centrali e eventuali rincari per chi guida il veicolo verso zone periferiche – cui corrispondono dei bonus se li si conduce nuovamente in centro – o l'esclusione dal servizio di alcune aree della città). Il rischio dello sviluppo di sistemi di mobilità orientati prioritariamente al paradigma della "mobilità come servizio" è quello di escludere quegli attori che non dispongono di queste risorse, esacerbando il loro svantaggio relativo ai trasporti.

---

[149] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[150] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[151] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[152] Fonte: https://www.theguardian.com/cities/2017/jan/09/rise-cashless-city-contactless-payments-exclusion-cashfree-society (Ultimo accesso: 30/08/2017). Di particolare interesse è il caso del Kenya, dove ai cittadini privi di conto corrente bancario è stata data la possibilità di accedere alla *cashless society* usando telefoni cellulari economici. Attraverso delle piattaforme dedicate (come M-Pesa) è possibile trasferire e depositare denaro utilizzando i telefoni mobili, senza dover aprire un conto bancario convenzionale.

# LA DIMENSIONE TEMPORALE DELL'ACCESSIBILITÀ E DELLE DISUGUAGLIANZE RELATIVE ALLA MOBILITÀ

Gli studi sull'accessibilità e sul potenziale di mobilità dedicano scarsa attenzione alla dimensione temporale dello svantaggio relativo ai trasporti (Farber et al., 2011, in Mattioli, Kwan, 2013), prediligendo approcci di tipo spaziale:

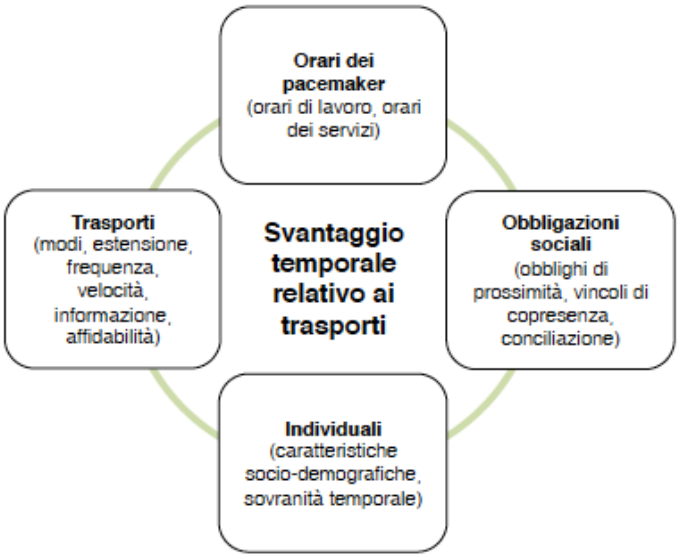
> […] l'accessibilità tende ancora ad essere intesa soprattutto in termini spaziali (ad esempio, nei termini della distanza o del costo di viaggio fra servizi e utenti). La ricerca passata ha inoltre teso a ignorare varie sfaccettature del tempo – come il ritmo, la durata e l'esperienza soggettiva del tempo – che plasmano le esperienze spazio-temporali di marginalizzazione, discriminazione e isolamento sociale delle persone (Kwan, 2013, p. 1078).

È possibile reinterpretare lo schema riportato nel primo paragrafo (fig. 13) ponendo il focus sugli aspetti temporali dello svantaggio relativo ai trasporti (fig. 14). Questo emerge dall'interazione tra:

1. i regolatori degli orari o *pacemaker* (si veda il capitolo 1), che scandiscono l'agenda quotidiana e che spesso rappresentano l'origine o destinazione dello spostamento,
2. le obbligazioni sociali che richiedono la co-presenza e quindi la negoziazione di calendari individuali sempre più de-sincronizzati,
3. le caratteristiche dell'attore sociale in termini di controllo sul proprio tempo,
4. le caratteristiche spazio-temporali dell'offerta di mobilità (come l'estensione, la frequenza e l'affidabilità del servizio).

Dall'interazione fra questi elementi emerge un maggiore o minore svantaggio relativo ai trasporti dell'attore sociale dal punto di vista temporale.

**Figura 14 – Rappresentazione dei fattori che influenzano lo svantaggio temporale relativo ai trasporti**




Fonte: Elaborazione dell'autrice su Mattioli, 2013

Gli studi sui ritmi urbani possono fornire a quelli sull'accessibilità utili strumenti per cogliere la complessità e i vincoli propri del movimento nella città dai tempi flessibili e comprenderne, in maniera più approfondita rispetto al solo approccio spaziale, la relazione fra de-sincronizzazione e ineguale distribuzione delle risorse di accesso: «una società mobile e temporalmente frammentata genera inaccessibilità, ineguaglianza ed esclusione sociale» poiché «chi non è in grado di sfruttare le tecnologie, i sistemi e le infrastrutture di mobilità contemporanee si trova in uno svantaggio sociale maggiore rispetto quello che esperirebbe in culture più prossime e programmate collettivamente[153]» (Shove, 2002, p. 9).
In una recente ricerca, Henckel e Thomaier (2016) suggeriscono l'adozione di un approccio all'accessibilità e alla mobilità urbana che guardi all'efficienza temporale della città contemporanea in un'ottica di giustizia temporale. Questa è garantita in una città che accetta i diversi ritmi e velocità delle popolazioni urbane, che riconosce il carattere sociale del tempo e gli effetti delle politiche pubbliche sulla distribuzione della risorsa temporale (Henckel & Herkommer, 2008). Henckel e Thomaier utilizzano il concetto di «efficienza temporale» consapevoli del fatto che intendere il tempo in modo economico, ossia come «risorsa più scarsa e di valore in condizioni di accelerazione», sia «un approccio limitato e ristretto per guardare agli aspetti temporali della città[154]» (Henckel & Thomaier, 2016, p. 153); tuttavia, per quanto limitata, questa prospettiva può arricchire la pianificazione fornendo elementi sul funzionamento temporale della città. Gli autori ritengono, infatti, che, «facilitando e accelerando l'accesso ai servizi e alle funzioni, sincronizzando e coordinando attività, sostituendo la co-presenza con le telecomunicazioni, riorganizzando la struttura spaziale» (Henckel & Thomaier, 2016, p. 153) della città, non solo possa essere ridotta la

[153] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[154] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

povertà temporale (ossia la «relativa scarsezza del tempo in relazione alle opzioni di attività desiderate o richieste» (Henckel & Thomaier, 2016, p. 153)), ma si possa garantire anche maggiore sovranità temporale. Infatti,

> la riflessione sull'efficienza temporale conduce alle questioni delle differenze e della diversità nell'uso del tempo, nell'opportunità di usare il proprio tempo in un modo che sia autodeterminato e nell'accesso ai servizi […] La questione chiave è se queste differenze siano basate su una decisione volontaria sull'uso del tempo o se indichino disparità nella distribuzione delle opzioni e una polarizzazione delle opportunità temporali (Henckel & Thomaier, 2016, p. 154)[155].

Henckel e Thomaier ricercano le inefficienze temporali della mobilità urbana facendo riferimento ad alcuni ambiti in cui queste si realizzano: la rete delle infrastrutture, la struttura spaziale, la qualità dei servizi (come la frequenza, l'estensione spazio-temporale, la puntualità, le barriere e, in generale, il design), l'intermodalità (o multimodalità), l'informazione e l'immagine (in termini di "reputazione" dei servizi). Per guardare alle inefficienze temporali dal punto di vista della giustizia temporale, gli autori suggeriscono di ricorrere a un *framework* che comprenda la trasparenza (che include «informazioni sul tipo, la disponibilità e le condizioni di accesso a tutti i servizi di mobilità» (Henckel & Thomaier, 2016, p. 163)), pari opportunità di accesso (ossia l'assenza di «pratiche discriminatorie» come le differenziazioni tariffarie per diversi mezzi di trasporto o diversi momenti della giornata o i pedaggi urbani (Henckel & Thomaier, 2016, p. 164)) e autonomia individuale sull'uso del tempo – ossia sovranità temporale.
Qui si propone di guardare alla dimensione temporale dell'accessibilità collegando le componenti del benessere temporale individuate in precedenza con le caratteristiche dello svantaggio relativo ai trasporti e i vincoli all'accessibilità individuati dalla letteratura.

**Tabella 5 – Dimensioni del benessere temporale e possibili ambiti dello svantaggio legato alla mobilità**

| | **Dimensioni del benessere temporale** | **Possibili ambiti dello svantaggio temporale** |
|---|---|---|
| a. | Cronometrica | *Distance decay* |
| b. | Cairologica | Flessibilità lavorativa vs. rigidità del trasporto pubblico |
| c. | Sincronizzazione | De-sincronizzazione vs. calendari obsoleti |
| d. | Decelerazione | Ostacoli alla *walkability* |
| e. | Tempo di qualità | Multifunzionalità |
| f. | Pluralità di *timescapes* | Estensione del servizio |
| g. | Pianificazione | Informazione |
| h. | Sovranità temporale | Tempi di attesa |

[155] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

a. L'attenzione alla dimensione cronometrica, ossia relativa alla quantità di tempo a disposizione, permette di comprendere meglio la nozione di «*distance decay*» (Naess, 2006). Il *decadimento legato alla distanza* indica la «tendenza a rinunciare alle attività (soprattutto a quelle discrezionali, quali lo svago) quando implicano uno spostamento ritenuto eccessivamente costoso, in termini economici o temporali e considerando il *trade-off* tra tempo speso nel raggiungere una certa attività e tempo che è possibile dedicare allo svolgimento della stessa» (Borlini e Memo, 2009, pg. 33). La rinuncia allo svolgimento di attività distanti può quindi emergere dalla povertà temporale e portare all'esclusione sociale qualora le attività evitate siano considerate necessarie dagli attori. La rinuncia allo svolgimento di attività può anche essere il risultato di scelte di uso del tempo che fanno della mobilità una priorità, come nel caso della «povertà temporale relativa all'automobile» (Farber & Páez, 2011; Mattioli, 2013). In questo caso, il tempo dedicato alla mobilità privata può condurre alla mancanza di partecipazione in attività ritenute importanti perché gli individui trascorrono troppo tempo negli spostamenti casa-lavoro, soprattutto in sistemi basati sulla dipendenza dell'automobile e, allo stesso tempo, caratterizzati da infrastrutture inadeguate all'uso sempre più diffuso del mezzo privato.
b. La dimensione cairologica del benessere temporale, ossia la disponibilità di tempo al momento giusto, è minata, nella sua relazione con la mobilità, dalla flessibilità. Le nuove esigenze a essa collegate rendono di più ardua identificazione e previsione il *momento giusto*, ossia quello in cui si ha bisogno di compiere lo spostamento. Da questo punto di vista, i limiti al benessere temporale derivano da sistemi di trasporto che non presentano la duttilità dei mezzi privati e che quindi limitano la sovranità temporale degli attori mobili. Le rigidità del trasporto pubblico divengono sempre più evidenti e meno desiderabili alla luce delle esigenze della flessibilità lavorativa. È in questo contesto che il paradigma della «mobility as a service» (si veda sopra) trova occasione di sviluppo e con esso i nuovi rischi di esclusione dai servizi di mobilità, sempre più individuali e subordinati alla capacità di utilizzare nuove tecnologie e servizi (Hannon, McKerracher, Orlandi, & Ramkumar, 2016).
c. Per quanto riguarda la dimensione della sincronizzazione, ossia la disponibilità di un tempo comune armonizzato con i vincoli temporali e i ritmi di altri significativi (familiari, amici,…) e con le istituzioni temporali e infrastrutture della società (orari dei servizi, orari scolastici…), le sfide al potenziale di mobilità emergono dalla de-sincronizzazione e dalla molteplicità degli orari e dei calendari. Ad esempio, la messa in discussione di ritmi collettivi rende più arduo condividere gli spostamenti, riducendo le possibilità di usare il tempo di viaggio come un momento di socializzazione e svago e di ridurne i costi. In particolare, se si guarda al trasporto collettivo, questo risulta non armonizzato alle condizioni generate dalla de-sincronizzazione: l'offerta di trasporto pubblico è articolata in momenti di punta (il mattino e il tardo pomeriggio) e di morbida (o assenza del servizio) propri degli orari di lavoro standard che, sebbene ancora prevalenti, non rispecchiano i ritmi quotidiani di fasce sempre più ampie delle popolazioni urbane. Pare quindi non realizzato l'adeguamento dei servizi di trasporto pubblico ai processi temporali che investono la città contemporanea, come la molteplicità e la colonizzazione della notte.
d. La disponibilità di un tempo che sia decelerato è una dimensione del

benessere temporale minacciata dagli ostacoli alla cosiddetta mobilità lenta, come nei casi in cui la forma urbana, la qualità dei marciapiedi, le condizioni del traffico, l'uso del suolo e la sicurezza personale rendono difficoltoso lo spostamento a piedi (Moayedib et al., 2013). Una scarsa *walkability,* cioè la misura della capacità del sistema di trasporti di incontrare in modo soddisfacente il bisogno di camminare di una comunità (Moayedib et al., 2013), è connessa al fatto che il sistema di trasporto considera prioritari i mezzi di mobilità veloce, alle spese di quella lenta (Kelly, Tight, Hodgson, & Page, 2011). Una recente ricerca sulle aspettative circa gli stili di vita e di mobilità ha rivelato un diffuso bisogno di rallentare i ritmi quotidiani e ridurre le distanze da percorrere per riscoprire il vivere locale[156]. Inoltre, la possibilità di accedere a mezzi più veloci è subordinata al possesso di particolari risorse, economiche e spaziali. Pertanto, la possibilità di decelerare non è equamente distribuita e dipende da caratteristiche sia individuali sia proprie della forma urbana (densità) e del design (*walkability*).

e. Anche la dimensione del benessere temporale relativa alla disponibilità di un tempo di valore trova significative connessioni con le pratiche di mobilità emergenti e con la sempre maggiore importanza, in sistemi ad alta mobilità, della qualità del tempo di viaggio. Innanzitutto, lo sviluppo delle ICTs permette di combinare la mobilità con attività di lavoro, telecomunicazione e svago – a patto ovviamente di essere «equipaggiati» (Jain & Lyons, 2008, p. 15) con i dispositivi opportuni e di viaggiare in ambienti che ne permettano l'utilizzo. Il valore del tempo di viaggio è centrale in una delle innovazioni (potenzialmente) più importanti degli ultimi decenni, ossia i veicoli automatici senza conducente, che permetteranno un inedito uso del tempo di spostamento in automobile.
f. Il benessere temporale emerge anche dalla disponibilità di molteplici e diverse temporalità pubbliche (dimensione della «pluralità di *timescapes»)*. Con riferimento al trasporto pubblico, l'offerta di un servizio che si estende in orari non tradizionali, come il trasporto pubblico notturno, rappresenta una valorizzazione di questa pluralità e garantisce a chiunque lavori e intenda spostarsi in orari non standard la possibilità di farlo.
g. La disponibilità di un tempo che possa essere pianificato in anticipo (dimensione della pianificazione) è la condizione alla base di ogni altra dimensione del benessere temporale. L'informazione relativa ai servizi di trasporto, la loro affidabilità, le comunicazioni in tempo reale sullo stato del servizio sono tra i pilastri del benessere temporale relativo alla mobilità. Anche in questo caso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione e i sistemi di geolocalizzazione permettono, attraverso applicazioni per il *trip planning* sempre più intuitive e personalizzate, una pianificazione in tempo reale (ossia che considera, ad esempio, le condizioni reali del traffico e i ritardi) degli spostamenti, anche intermodali e suddivisi in più tappe, offrendo stime molto accurate sulla durata del viaggio.
h. Infine, la facoltà di *auto-determinare,* nella maggiore misura possibile, il proprio tempo (dimensione della sovranità temporale o controllo sul tempo personale) dipende anche dal mezzo di spostamento cui si ha accesso o che si decide di utilizzare. Quest'aspetto del benessere temporale relativo ai trasporti può essere approfondito guardando ai tempi di attesa – e, quindi,

[156] http://en.forumviesmobiles.org/project/2016/05/23/aspirations-mobility-and-lifestyles-3246. Ultimo accesso: 01.09.2017

alle inefficienze temporali – che caratterizzano i due mezzi motorizzati più diffusi nei contesti urbani, l'automobile privata e il trasporto pubblico. Le inefficienze del servizio di trasporto pubblico sono alla base della scelta prioritaria accordata al mezzo privato (motorizzato e non) (BCG & Ipsos, 2017)[157]. In una recente indagine condotta in Italia da ISFORT emerge come le attese legate al mezzo privato (ossia la ricerca di parcheggio) riguardano il 25% degli spostamenti, mentre questa percentuale sale all'82% se si considera il trasporto pubblico urbano (Isfort, 2015). Va inoltre considerato che il tempo di attesa per il mezzo pubblico implica uno stress maggiore (è percepito come un tempo meno produttivo) e un comfort minore rispetto all'attesa nel proprio veicolo (Wardman, 2004). I tempi di attesa sono inoltre generalmente inferiori per chi sceglie il mezzo privato (4-5 minuti per trovare un posteggio, 7-8 minuti di attesa alla fermata per gli spostamenti urbani, 8-10 minuti per quelli extraurbani) (Isfort, 2015).

Questa rassegna degli aspetti del benessere temporale legati alla mobilità individua nel trasporto pubblico una modalità di trasporto che comporta più alti rischi di svantaggio temporale per i propri utenti. In particolare, servizi di mobilità collettiva che non garantiscono il benessere temporale dei propri utenti sono caratterizzati dalla rigidità degli orari sulle linee a più bassa frequenza, su una programmazione di tratte, orari e calendari legata ai ritmi e ai luoghi standard del lavoro, dello studio e dello svago, da ambienti non confortevoli o percepiti come poco sicuri, da una scarsa affidabilità, dall'inadeguatezza o dall'assenza dell'informazione circa il servizio e da elevati e imprevedibili tempi di attesa.
Nell'ultima sezione di questo capitolo ci concentreremo quindi sul trasporto pubblico urbano nel suo legame con disuguaglianze sociali, spaziali e temporali. Inoltre, poiché in questa sede interessa comprendere il modo in cui le politiche urbane possono migliorare il benessere temporale delle popolazioni che vivono la città, guardare al trasporto pubblico locale permette di concentrarsi su quegli ambiti nei quali un intervento pubblico è non solo possibile, ma anche auspicato.

[157] Secondo una recente indagine condotta da IPSOS e BCG, il 72% degli europei (il 75% in Italia) si ritiene pronto a usare il trasporto pubblico più spesso se oggetto di maggiori investimenti.

# TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E DISUGUAGLIANZE SOCIALI, SPAZIALI E TEMPORALI

Il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico è considerato un intervento utile a contrastare l'esclusione sociale. Il suo impatto è stato esaminato sia rispetto a miglioramenti relativi all'estensione spaziale del servizio sia relativi alla riduzione delle tariffe.

Una ricerca condotta su quattro casi studio nel Regno Unito (Lucas, Tyler, & Christodoulou, 2008) ha mostrato come l'implementazione di una nuova offerta di trasporto pubblico in aree svantaggiate abbia prodotto benefici economici e sociali, garantendo una maggiore mobilità e una migliore accessibilità al lavoro e alle reti sociali dei residenti. Ovviamente una estensione spaziale del servizio non è sempre la soluzione più efficace e può risultare non sostenibile economicamente, soprattutto nei casi di aree *car-dependent* a bassa densità (Mattioli, 2013). Inoltre, alcune tipologie di svantaggio relativo ai trasporti con specifici bisogni (come gli utenti disabili) potrebbero essere affrontate meglio fornendo servizi su misura (door to door o a chiamata). È il caso del *community transport*, che include vari servizi di trasporto gestiti su base volontaria dalle comunità e diretti a incontrare la domanda di categorie di utenti con bisogni particolari e difficoltà di accessibilità (Jones, 2004; Mattioli, 2013; Stanley & Stanley, 2007).

La riduzione dei costi del trasporto pubblico «non è solo un modo per aumentare il numero di passeggeri e incoraggiare lo *shift* modale, ma anche una soluzione ad alcune forme di svantaggio relative ai trasporti[158]» (Mattioli, 2013, p. 109). Tariffe scontate o esenzioni per particolari categorie di utenza, una politica dei prezzi progressiva legata al reddito familiare o sussidi pubblici a sostegno del servizio sono le forme più diffuse di intervento diretto a ridurre i costi del trasporto pubblico (come nel caso delle *concessionary fares,* che prevedono il rimborso, da parte delle autorità pubbliche, degli operatori dei trasporti per la concessione di tariffe agevolate per alcuni gruppi, come anziani o utenti con disabilità) (Social Exclusion Unit, 2003, p. 44). L'implementazione di sistemi di trasporto pubblico gratuiti (*zero-fare* o *Fare-free public transport - FFPT*) è un fenomeno in crescita, che interessa circa 100 città nel mondo (Keblowski, 2017); il dibattito su questo tema si articola all'interno di tre principali prospettive: 1) l'approccio neo-classico, che considera innanzitutto l'impatto economico dell'abolizione delle tariffe, 2) le analisi che guardano al contributo del trasporto pubblico gratuito alla sostenibilità ambientale e 3) le prospettive critiche sul potenziale del FFPT per l'equità sociale e il cambiamento politico (Keblowski, 2017).

La vulnerabilità temporale legata all'accessibilità tramite trasporto pubblico locale si verifica quando l'offerta di TPL non incontra, da un punto di vista e spaziale e temporale, le esigenze di spostamento e di partecipazione alle attività degli attori sociali (Daconto, 2015). Nei capitoli precedenti si è sottolineato come dalla ineguale distribuzione dei compiti di cura derivi una maggiore vulnerabilità temporale per le donne. L'organizzazione temporale dei servizi e dei sistemi di trasporto pubblico aggiunge ulteriori vincoli a quelli derivanti

[158] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

dalla struttura del mercato del lavoro e dalle culture del tempo. In particolare, l'offerta di trasporto pubblico, con la sua rigidità e, in alcuni casi, inaffidabilità o scarsa frequenza, non risulta adeguata ai *chained trips* delle donne, spostamenti spesso «basati su scarse risorse, altamente complessi, multi-scopo[159]» (Turner & Grieco, 2000, p. 129) e legati alle esigenze del lavoro, dell'accompagnamento dei figli, del consumo. La vulnerabilità temporale colpisce anche coloro che, per motivi di lavoro, si spostano in fasce orarie non di punta o escluse dalla normale programmazione del servizio di trasporto pubblico, come i lavoratori notturni (Daconto, 2015).

Tra le caratteristiche del trasporto pubblico che possono esporre gli utenti al rischio di vulnerabilità temporale, vi sono la necessità di effettuare parte dello spostamento a piedi e la frequenza del servizio. Il tragitto da/verso le fermate o stazioni del trasporto pubblico è generalmente compiuto a piedi: se le caratteristiche individuali o un ambiente ostile alla *walkability* limitano l'accessibilità a piedi al servizio pubblico, questo risulta meno efficace anche quando esteso (Wardman, 2004). Un altro elemento da considerare è la frequenza del servizio, che incide sulla possibilità di compiere un viaggio nel momento desiderato – contribuendo al benessere temporale dell'utente: «Gli utenti del trasporto pubblico possono o pianificare le loro attività intorno a orari di partenza, che implica inconvenienti e costi di transazione insieme a una certa quantità di tempo di attesa o presentarsi casualmente al punto di partenza, che evita i costi dell'organizzazione, ma causa attese ulteriori[160]» (Wardman, 2004, p. 2).

Come già visto, i tempi di attesa del trasporto pubblico gravano significativamente sulla scelta modale, che è sempre più orientata al mezzo privato[161]. Gli individui sono disposti a pagare un prezzo per accedere a mezzi di spostamento più veloci: «In microeconomia le code sono viste come un dispositivo per allocare beni scarsi a seconda della volontà di spendere tempo invece di altri modi di allocazione – ad esempio i prezzi (volontà di pagare)[162]» (Henckel & Thomaier, p. 159). Tuttavia, anche se l'auto sembra temporalmente più competitiva, le sue attese producono un effetto negativo sulla viabilità generale e sull'ambiente perché, cercando parcheggio, si continua comunque a incidere sul traffico (Isfort, 2015). Inoltre, se nell'uso del trasporto privato le maggiori inefficienze si verificano durante le ore di punta (quando i tempi di attesa sono più ampi per le difficoltà nel trovare parcheggio e per gli ingorghi), le inefficienze del trasporto pubblico si verificano nelle ore di morbida e in fasce orarie caratterizzate da una domanda più ridotta. Per quanto apparentemente banale, questo punto dovrebbe essere considerato nella definizione di un'offerta di trasporto pubblico efficiente in città poliritmiche e dai tempi sempre più atipici. A tal proposito, un caso di grande interesse è quello del trasporto pubblico notturno, oggetto del prossimo paragrafo.

[159] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[160] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

[161] Il tempo speso negli spostamenti in Europa ammonta a 9 ore e 35 a settimana (10 e 40 in Italia), di cui 3:58 in automobile, 3:57 con mobilità attiva e 1:40 con il trasporto pubblico (In Italia rispettivamente 4:45, 4:21 e 1:34) (BCG & Ipsos, 2017).

[162] Traduzione dal testo originale a cura dell'autrice.

## IL TRASPORTO PUBBLICO NOTTURNO IN ITALIA E IN EUROPA

L'offerta di trasporto pubblico che si estenda oltre i confini temporali degli spostamenti tradizionali emerge come requisito fondamentale nella città contemporanea. I processi di colonizzazione del tempo da parte di nuovi servizi espongono una quota sempre più ampia di lavoratori e utenti a un potenziale svantaggio legato alla mobilità. Lo spostamento in fasce temporali marginali, attraversate da un'utenza più ridotta, può risultare particolarmente ostico (se non impossibile) ed escludere alcune categorie di viaggiatori dall'accesso alle opportunità urbane.

Per trasporto pubblico notturno intendiamo un servizio di mobilità che viene garantito nella fascia oraria tra la mezzanotte e le cinque. Guardando alle principali città italiane ed europee, possiamo distinguere alcune tipologie di servizi di mobilità notturna, che si differenziano per l'utenza cui sono diretti, le tariffe, la flessibilità del servizio, oltre che, ovviamente, per la frequenza ed estensione dal punto di vista spaziale e temporale.

In molti casi l'utilizzo del trasporto pubblico notturno non richiede tariffe aggiuntive e il biglietto richiesto è quello ordinario. In alcuni, ridotti casi il servizio è addirittura più economico: a Milano, ad esempio, il biglietto convalidato tra mezzanotte e le 4:30 del mattino vale fino alle 6:00 invece dei tradizionali 90 minuti[163]. In altre città, come Amsterdam[164], Dublino[165] e Zurigo[166], invece, l'utilizzo del servizio notturno è subordinato al pagamento di un biglietto integrativo.

I servizi di mobilità notturna si differenziano poi per quanto riguarda l'utenza cui sono principalmente diretti. In alcune città di medie dimensioni il trasporto pubblico notturno è pensato per particolari categorie di utenti, come gli studenti e/o i consumatori dell'economia serale e notturna. Questi sono esplicito target di alcuni servizi di trasporto notturno, come nei comuni di Torino (in cui lo slogan è «Divertiti comodo») [167] e Bologna (che prevede sconti sulle consumazioni nei locali a chi presenta il titolo di viaggio convalidato)[168], dove i servizi notturni funzionano solo durante il fine settimana (venerdì e sabato). Il trasporto notturno, in alcuni casi, serve le principali zone della cosiddetta *movida* e le aree di maggiore concentrazione di abitazioni per studenti. Anche all'estero, città come Amburgo e Monaco[169] collegano il trasporto notturno ai bisogni di «festaioli e animali notturni» («*Partygoers e night ow*ls» sono il target dichiarato del servizio a Monaco). È probabilmente per incontrare la domanda di mobilità degli utenti della *night time economy* che città come Bruxelles[170],

[163] https://www.atm.it/it/ViaggiaConNoi/Pagine/Retenotturna.aspx (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[164] http://www.amsterdam.info/transport/night/ (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[165] https://www.dublinbus.ie/Your-Journey1/Timetables/Nitelink-Services/ (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[166] http://www.zvv.ch/zvv/en/travelcards-and-tickets/fares/nighttime-network/nacht-fahrplan-und-liniennetz.html (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[167] http://www.gtt.to.it/cms/linee-e-orari/torino-e-cintura/rete-notturna-night-buster (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[168] http://www.comune.bologna.it/news/tornano-i-bus-notturni-tra-centro-e-periferie-nei-fine-settimana (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[169] https://www.mvg.de/en/nightlines.html (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[170] https://www.stib-mivb.be/noctis.html?l=en (Ultimo accesso: 30/08/2017).

Rotterdam[171], Glasgow[172], Amburgo[173], Ginevra[174], Oslo[175] e Riga[176] ospitano un servizio notturno solo nel fine settimana. Anche le città che offrono un servizio notturno sette giorni su sette intensificano la frequenza e ampliano il servizio nelle notti fra venerdì e sabato e nei prefestivi. È il caso di Roma[177], Milano, Napoli[178], Berlino[179], Varsavia[180] e Monaco, tra gli altri.
Oltre ai consumatori notturni, una categoria considerata portatrice di specifici bisogni rispetto al trasporto notturno sono le donne. In alcuni Paesi sono attive, sui mezzi pubblici, carrozze riservate all'utenza femminile che, in alcuni casi, sono stati indicati come soluzioni utili per la mobilità delle donne durante le ore notturne. L'obiettivo dichiarato di questi interventi è quello di permettere una maggiore accessibilità delle donne al trasporto pubblico attraverso la garanzia di spazi sicuri. Secondo i sostenitori dei "women-only space", le carrozze per sole donne agirebbero positivamente sulla sicurezza reale e percepita. Tuttavia, questo scopo viene perseguito non cercando di agire sulle cause delle aggressioni (ossia sugli aggressori), bensì sulle potenziali vittime; la segregazione subita rinforzerebbe la paura verso le aggressioni provenienti da sconosciuti (mentre è noto il rischio maggiore, per una donna, di subire violenze da persone conosciute), esacerbando la percezione di insicurezza nella fruizione dello spazio pubblico.
Nelle principali città europee la rete di trasporto pubblico notturno è invece di tipo "generalista", cioè non rivolta a una particolare categoria di utenza, e funziona ogni notte della settimana – pur con frequenze diverse e coinvolgendo mezzi differenti nel corso del weekend. A Roma, il trasporto notturno infrasettimanale è attivo da mezzanotte alle tre con una frequenza di una corsa ogni 15 minuti, e nel fine settimana è attivo fino alle 5:30. Anche a Napoli il servizio notturno è attivo ogni notte, da mezzanotte all'alba, con 120 corse a notte distribuite su sette linee, di cui due principali con frequenza più alta (ogni 25 minuti). A Milano, dopo circa un anno e mezzo di sperimentazione di un servizio notturno su gomma attivo 24/7 e basato su 15 linee, l'Agenzia di Trasporti e il Comune hanno deciso di ridimensionare l'offerta a fronte di un'utenza numericamente insufficiente.
Solo alcune città europee mantengono attiva la rete della metropolitana nel corso della notte. In Europa, l'unica città con un servizio 24/7 è Copenaghen.

[171] https://www.ret.nl/en/home/travelling-with-the-ret/timetable/bob-bus.html (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[172] https://www.firstgroup.com/greater-glasgow/routes-and-maps/night-bus (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[173] http://www.hvv.de/pdf/service/downloads/hvv_public_transport_flyer.pdf (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[174] http://noctambus.ch (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[175] https://ruter.no/en/journey/route-maps/night-buses/ (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[176] http://saraksti.rigassatiksme.lv/index.html#riga/en (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[177] http://www.atac.roma.it (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[178] http://www.anm.it/index.php?option=com_content&task=view&id=1310 (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[179] https://www.berlin.de/tourismus/infos/nahverkehr/1859225-1721041-nachtbusse-nachtlinien.html (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[180] http://www.ztm.waw.pl/?c=126&l=2 (Ultimo accesso: 30/08/2017).

Oltre alla capitale danese, le città europee in cui, nel fine settimana, la metropolitana è attiva (e non è quindi sostituita da bus) sono Berlino, Londra[181], Stoccolma, Vienna[182] e Zurigo (dove il servizio è svolto da treni di superficie).
I limiti all'implementazione di servizi di trasporto pubblico notturno, evidenziati da una delle poche indagini sul tema (Gwiazdzinski, 2006), sono numerosi e possono comprendere la competizione con i taxi, gli alti costi del servizio per le aziende di trasporti, legati sia alla legislazione sul lavoro notturno sia all'utenza numericamente inferiore rispetto al servizio diurno, l'opposizione di alcuni sindacati dei lavoratori al lavoro notturno, il disinteresse delle amministrazioni locali. Tuttavia, lo sviluppo del trasporto pubblico notturno, insieme ad altre tutele, è una condizione essenziale per la realizzazione di una città (e di una cittadinanza) continua, accessibile 24/7, che non sia solo una retorica e che non generi ulteriori ambiti di disuguaglianza sociale.

[181] https://tfl.gov.uk/campaign/tube-improvements/what-we-are-doing/night-tube (Ultimo accesso: 30/08/2017).

[182] http://www.stadt-wien.at/wien/oeffentl-verkehrsmittel/nightline-nachtbusse-in-wien.html (Ultimo accesso: 30/08/2017).

# CONCLUSIONI

La capacità di accedere alle opportunità urbane, definite sulla base dei bisogni degli individui, è un punto cardine dell'inclusione sociale. Come abbiamo visto, questa abilità è definita da vincoli e risorse: i primi comprendono limitazioni finanziarie, fisiche, spaziali, temporali, organizzative, emotive, legate alle obbligazioni sociali, alla co-presenza, a forme di autorità; le seconde includono risorse di tipo economico o connesse a competenze e conoscenze, all'esperienza, alle reti sociali.

Come ha mostrato il capitolo, la vulnerabilità legata all'accessibilità temporale riguarda tutti quei vincoli temporali che impediscono, o rendono difficoltoso, il raggiungimento e la partecipazione alle attività necessarie alla vita sociale degli individui.

Negli studi sull'accessibilità, tuttavia, gli aspetti temporali non sono sufficientemente approfonditi e rigorosamente individuati. Si è fatto quindi ricorso alle dimensioni del benessere temporale isolate dalla letteratura sui tempi sociali al fine di individuare, per ciascuna, gli ambiti temporali del potenziale svantaggio relativo alla mobilità. Tra questi, il fenomeno del *distance decay* (dimensione cronometrica), la rigidità di alcuni modi di trasporto a fronte della flessibilità della domanda di mobilità (dimensione cairologica), la scarsa *walkability* di alcune aree (dimensione della decelerazione), le condizioni del tempo di viaggio (dimensione del tempo di qualità), la limitata estensione temporale del servizio (dimensione della pluralità di *timescapes*), l'insufficiente informazione (dimensione della pianificazione) e i tempi di attesa (dimensione della sovranità temporale). La riflessione si è poi concentrata sul trasporto pubblico e sulle potenzialità di questo di ridurre le disuguaglianze. In particolar modo, si è dedicato un approfondimento ai servizi di trasporto pubblico notturno in Europa, evidenziandone le peculiarità.

Il capitolo ha permesso di mostrare i legami fra mobilità e disuguaglianze, identificando l'impatto del trasporto pubblico sulle disuguaglianze sociali. Il trasporto pubblico notturno emerge quindi come uno strumento cruciale nel contrastare il potenziale svantaggio legato alla mobilità emergente nella città *continua,* in cui il processo di colonizzazione della notte richiede la capacità di spostarsi in ambiti temporali non standard al fine di accedere alle opportunità urbane, siano esse di svago o lavorative. I ritmi della notte definiscono un ambito ancora poco esplorato, in particolar modo rispetto all'accessibilità, ma di cruciale rilevanza e impongono la definizione di politiche capaci di cogliere la complessità della città poliritmica. Come sottolineato da Henckel & Thomaier (2016), la ricerca sulle disuguaglianze temporali connesse alla mobilità non si è sufficientemente interrogata sulla distribuzione dell'offerta di trasporto pubblico in termini temporali, sulle disuguaglianze sociali e spaziali eventualmente connesse alle inefficienze dei servizi di mobilità. L'ultima sezione di questo lavoro proverà a rispondere ad alcuni di questi interrogativi proponendo nuovi strumenti di analisi dell'accessibilità alla città notturna e degli ambiti di potenziale svantaggio temporale.

# CAPITOLO 4
# LAVORO E MOBILITÀ NOTTURNA A MILANO: DUE STUDI ESPLORATIVI

# INTRODUZIONE

Come sottolineato nei capitoli precedenti, uno dei principali *pacemaker* del ritmo urbano è il tempo dedicato al lavoro retribuito. Gli orari lavorativi scandiscono il tempo delle attività svolte nell'arco delle ventiquattrore, influenzandone la collocazione, la sequenza e la durata. Pertanto, un primo modo di guardare ai processi temporali da un punto di vista sociologico è quello di analizzare l'evoluzione degli orari di lavoro. Il lavoro notturno pare estendersi a nuove professionalità e mansioni e le sue caratteristiche emergenti sono ancora inesplorate, così come poco approfondito pare l'equilibrio tra l'offerta di trasporto pubblico locale e i nuovi usi del tempo delle popolazioni urbane, in particolare con riferimento alla potenziale domanda di mobilità generata dal lavoro notturno. Per quanto riguarda la mobilità, lo studio dell'accessibilità alle attività notturne tramite trasporto pubblico può fornire informazioni basilari sui disequilibri nell'interazione tra offerta e domanda e sui potenziali rischi di esclusione legati alla mobilità e al tempo. Lo svantaggio di tipo *temporale* legato ai trasporti può essere meglio compreso osservando anche le caratteristiche temporali (gli orari di apertura) delle attività e opportunità urbane cui si intende accedere e l'offerta temporale (in termini di estensione oraria e frequenza del servizio) del trasporto pubblico.

Il presente capitolo contiene una sezione metodologica (paragrafo 1) e una empirica (paragrafi 2 e 3). Il primo paragrafo intende descrivere il metodo e le tecniche della ricerca. Dopo una sintesi delle ragioni alla base dell'interesse per l'oggetto di studio, saranno presentati gli obiettivi del presente lavoro e descritto il disegno della ricerca. Una volta enunciate le domande di ricerca e le ipotesi che lo studio empirico intende verificare, saranno presentati i metodi di analisi e le fonti di dati scelti. La parte empirica del lavoro di tesi si distingue in due analisi. L'analisi secondaria intende verificare le caratteristiche del lavoro notturno e della sua evoluzione negli ultimi dieci anni in Italia, concentrandosi sulla Città Metropolitana di Milano per la definizione di tre profili di lavoratori notturni. L'analisi spaziale offre invece uno studio dell'accessibilità ai principali luoghi di lavoro notturni tramite trasporto pubblico all'interno del Comune di Milano.

Alcune cautele paiono opportune a introduzione delle due analisi e riguardano il rischio di un'erronea identificazione del lavoro notturno con una condizione di svantaggio di tipo temporale. Poiché il lavoro notturno è previsto per certe categorie professionali ad alta specializzazione (come nel settore sanitario) e non solo per il lavoro non qualificato a bassa retribuzione, non è possibile assumere semplicisticamente che al lavoro notturno corrisponda un uso del tempo non desiderabile da parte del lavoratore. In alcune occupazioni, il lavoro nella fascia notturna può essere ambito: la maggiorazione retributiva, i sistemi di compensazione relativi al riposo e le particolari condizioni di lavoro legate alla fascia oraria (si pensi, ad esempio, alla possibilità per i conducenti del trasporto pubblico di lavorare in condizioni di traffico migliori e con carichi di utenza inferiori durante la notte) possono rappresentare un fattore di attrattività del turno notturno. Il lavoro notturno può essere inoltre un'opzione ricercata dalle coppie con figli in età prescolare senza accesso ai nidi d'infanzia, perché garantisce ai genitori la possibilità di alternarsi nell'accudimento dei

figli[183].
Anche l'analisi della mobilità notturna o legata al lavoro notturno non può fondarsi sull'assunto che a essa sia legato uno svantaggio. Gli spostamenti in orari atipici possono essere, ad esempio, più agevoli di quelli in orari di punta, se effettuati con un mezzo privato. Il potenziale svantaggio emerge se si guarda alla mobilità notturna tramite il mezzo pubblico, ma anche in questo caso il legame con una forma di svantaggio non andrebbe dato per scontato: il lavoro svolto di notte potrebbe iniziare quando il servizio di trasporto pubblico ordinario è ancora attivo e terminare a un orario in cui esso risulta ripristinato, senza esporre quindi il lavoratore alla necessità di spostarsi in fasce orarie atipiche. L'analisi dell'accessibilità spazio-temporale alle attività notturne tramite trasporto pubblico permetterà di descrivere come si distribuisce l'offerta di TPL nel Comune di Milano e come questa rispecchia la distribuzione e i tempi di diverse attività lavorative e servizi. Nonostante i limiti descritti in precedenza, essa avrà la funzione di evidenziare i cambiamenti temporali dell'accessibilità, sulla base degli orari sia delle attività sia del trasporto pubblico.

[183] Questo particolare aspetto della desiderabilità del lavoro notturno è emerso nel corso di un incontro con rappresentanti sindacali di una azienda di trasporto pubblico locale.

# METODI E TECNICHE DELLA RICERCA

## PROBLEMI E OBIETTIVI DI INDAGINE

Il lavoro di ricerca presentato in questa tesi ha come principale obiettivo quello di contribuire all'integrazione della letteratura sui tempi sociali, sulla mobilità e sulle relative disuguaglianze per l'individuazione degli ambiti di svantaggio temporale legati alla mobilità. Come evidenziato nel corso dei capitoli precedenti, la dimensione temporale risulta trascurata negli studi sulla mobilità e sull'accessibilità nella città contemporanea. In particolar modo, la rassegna della letteratura ha permesso di evidenziare due ambiti poco approfonditi:

- Un primo gap riguarda la letteratura sui tempi sociali: le caratteristiche del lavoro notturno sono spesso trascurate negli studi sulla notte. Pur riconoscendo al tempo di lavoro il ruolo di *pacemaker* cruciale nella definizione dei ritmi urbani e individuando nel processo di estensione temporale delle attività una dinamica caratteristica della città contemporanea, la letteratura sui tempi urbani dedica scarsa attenzione alle caratteristiche del lavoro notturno (sia rispetto ai profili dei lavoratori sia riguardo alle caratteristiche delle attività economiche); essa si concentra pressoché esclusivamente sull'utenza della *Night Time Economy* e sulle criticità connesse alla fruizione dei servizi notturni (come i problemi legati al consumo di alcol e alla sicurezza personale, percepita ed effettiva).

- Una seconda lacuna individuata nella letteratura riguarda gli studi sull'accessibilità: gli elementi temporali (ad esempio, gli orari di funzionamento dei servizi) sono raramente incorporati nelle misure di accessibilità. Questo innanzitutto perché i dati relativi al tempo e al suo uso non sono di facile raccolta o elaborazione. I dati *open* distribuiti dalle istituzioni e dai fornitori dei servizi e i dati generati dagli stessi utenti dei servizi in rete (si pensi ai contenuti generati dagli stessi utenti, come nel caso del *crowdsourcing)* possono permettere di superare il limite dei pochi dati disponibili. Poiché l'accesso al lavoro è una delle principali condizioni di inclusione sociale, l'accessibilità al lavoro notturno rappresenta un ambito non sufficientemente approfondito ma di cruciale interesse per gli studi sia sulle disuguaglianze legate alla mobilità, sia sulla giustizia temporale.

Sulla base di queste osservazioni, la presente ricerca intende proporre un contributo allo studio delle disuguaglianze di tipo temporale sia approfondendo il fenomeno del lavoro notturno (attraverso l'analisi delle sue caratteristiche e individuando i profili socio-demografici dei lavoratori notturni) sia proponendo uno strumento per l'identificazione di gap spazio-temporali nell'offerta di trasporto pubblico che prenda in considerazione la localizzazione, la tipologia e

gli orari delle opportunità urbane. I risultati favoriranno la conoscenza a supporto dei processi decisionali nell'ambito delle politiche temporali e di mobilità, proponendo strumenti che valorizzino i dati attualmente disponibili.

## DOMANDE DI RICERCA

Alla luce degli obiettivi presentati, in questa tesi si intende rispondere alle seguenti domande di ricerca:

1. Come è evoluta la struttura del lavoro notturno negli ultimi dieci anni? Come sono cambiate le caratteristiche del lavoro (settori, retribuzione) e dei lavoratori (genere, età, cittadinanza) notturni?

2. Quali sono le caratteristiche sociodemografiche di chi lavora di notte, in Italia e a Milano? È possibile individuare dei profili dei lavoratori notturni?

3. Il lavoro notturno può rappresentare un ambito di vulnerabilità temporale? I lavoratori notturni appartengono ai gruppi maggiormente esposti a stress temporale e a svantaggio relativo alla mobilità?

4. Che caratteristiche ha e come cambia, nel corso della notte, la disponibilità di mezzi pubblici e di attività notturne nel Comune di Milano?

5. Quali sono le zone a più bassa accessibilità notturna con i mezzi pubblici all'interno del Comune di Milano? Quali sono le aree urbane esposte a un maggiore rischio di svantaggio temporale o di conflitti temporali tra popolazioni urbane?

## IPOTESI DI RICERCA

Sulla base degli interrogativi presentati, sono state formulate le seguenti ipotesi di ricerca, che la tesi intende di verificare.

1. Se nella società industriale il lavoro notturno nasce e si sviluppa sulla base delle esigenze del settore manifatturiero, nella società post-industriale la struttura del lavoro notturno subisce una trasformazione e vede un ampliamento nel settore dei servizi. Il consumo, come precedentemente la produzione, richiede ritmi continui e questo si riflette nelle caratteristiche del lavoro notturno e dei suoi addetti. Le mansioni svolte di notte non coincidono più solo con i servizi della *Night time economy* (bar, ristoranti, locali) o con i servizi essenziali (ospedali, residenze, carceri, ordine pubblico, trasporti), ma includono sempre più spesso servizi di supporto al terziario avanzato (i lavori "dietro le quinte" sempre più spesso svolti di notte: rifornimento scaffali, logistica, call center, pulizie,…) o servizi al pubblico tradizionali, ora estesi alle 24 ore (come la distribuzione e le palestre). Una prima ipotesi è che le posizioni lavorative emergenti nel lavoro notturno siano assunte da fasce lavorative più deboli e che quindi siano in aumento i lavoratori stranieri, le donne o i lavoratori non qualificati e a basso reddito.

2. La città Metropolitana di Milano è caratterizzata da un sistema produttivo dinamico ed è inserita all'interno di reti commerciali globali. L'eterogeneità del mercato del lavoro, in cui, accanto a posizioni ad alta professionalità cresce la domanda di manodopera non qualificata, può caratterizzare anche il lavoro notturno. La seconda ipotesi è che il lavoro notturno milanese sia caratterizzato da condizioni socio-economiche e posizioni professionali eterogenee, che includono sia profili ad alto reddito e specializzazione, sia profili di maggiore vulnerabilità socio-economica.

3. Possiamo inoltre ipotizzare che il lavoro notturno caratterizzi in modo negativo i lavoratori le cui condizioni professionali e livelli di istruzione bassi sono associati a redditi non sufficientemente elevati da compensare il disagio del lavoro in un orario atipico. La letteratura mostra come chi svolge professioni ad alto reddito che prevedono il lavoro su turni o in orari non standard abbia maggiori possibilità di controllo sul proprio tempo rispetto al chi appartiene alla *working class* (Roberts, 2002 in Warren, 2003). La sovranità temporale sembra prerogativa della classe media: i lavoratori in gruppi socio-economici di più alto livello hanno più libertà nel determinare la distribuzione del proprio lavoro nel corso della giornata e della settimana e hanno maggiore controllo sulle pause e sul luogo in cui il lavoro è svolto. Una maggiore sovranità temporale porta a una più alta soddisfazione relativa al tempo e al lavoro: «i livelli di stress sono più bassi e i lavoratori si sentono più capaci di bilanciare le proprie vite, anche quando le ore lavorate sono molte» (Warren, 2003, p. 736). Sia Elchardus (1991) che Breedveld (1998), infine, rilevano il legame fra controllo sul proprio tempo e livello di istruzione, indicando come la sovranità temporale sia maggiore tra coloro che dispongono di un livello di educazione più alto e di maggiori risorse culturali (si veda anche Garhammer, 1995). Ne è un esempio la correlazione, identificata da Breedveld, tra livelli educativi inferiori e lavoro notturno. Inoltre, «per coloro con un titolo di studio più elevato, il lavoro in orari atipici costituisce più di frequente un elemento di scelta rispetto a chi ha un titolo inferiore» (Breedveld, 1998, p. 140). Si ipotizza quindi che ai lavoratori notturni con livelli di istruzione, professionalità e reddito più alti corrisponda una maggiore soddisfazione per il lavoro svolto, anche se si colloca in fasce orarie disagiate.

4. Un'ultima ipotesi riguarda la *temporizzazione dello spazio* (Parkes & Thrift, 1975) sulla base del lavoro notturno e dell'offerta di trasporto. I processi di decentralizzazione e policentrismo propri delle città contemporanee, dovrebbero aver condotto all'insediamento in aree semi-periferiche o periferiche dei servizi (ad esempio, i servizi di intrattenimento in spazi che furono industriali), producendo un'offerta di trasporto pubblico locale verso poli periferici anche in orari serali e notturni. Quindi, si ipotizza che le attività notturne si distribuiscano anche in aree non centrali e che l'offerta di trasporto sia armonizzata alla potenziale domanda di mobilità verso i poli in cui si concentrano le attività notturne.

5. Infine, per quanto riguarda l'identificazione di aree esposte a un maggiore rischio di conflitto e/o svantaggio temporale, si ipotizza che queste non seguano lo schema prevedibile per cui le aree centrali sarebbero esposte a un maggiore rischio di conflitti temporali (perché abitate e attraversate da varie popolazioni in diversi momenti della giornata per scopi differenti) e

quelle periferiche a un maggiore rischio di svantaggio temporale (perché caratterizzate da un'insufficiente offerta di trasporto pubblico e prive di servizi).

## LE FONTI DI DATI

*Le caratteristiche del lavoro notturno: la Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro (RCFL)*

In Italia non sono disponibili dati che permettano di studiare in modo rigoroso e a una scala territoriale adeguata il fenomeno del lavoro notturno. L'unica indagine nazionale aggiornata e disponibile che fornisce informazioni sul lavoro notturno e che permette stime alla scala provinciale (o di Città Metropolitana) è la Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro[184]. Principale fonte statistica sul mercato del lavoro italiano, la Rilevazione «ha la finalità di ottenere informazioni sulla situazione lavorativa, sulla ricerca di lavoro e sugli atteggiamenti verso il mercato del lavoro della popolazione in età lavorativa» (Istat, 2015).

L'utilizzo di questi dati non è privo di limiti. Innanzitutto, l'indagine non permette di individuare i lavoratori notturni così come identificati dalla normativa nazionale (Decreto Legislativo 8 aprile 2008, n. 66). Secondo quest'ultima, è lavoratore notturno colui che svolge la propria attività tra le 24 e le 5 del mattino per almeno tre ore al giorno in modo abituale e continuativo (lavoratore notturno orizzontale) o per almeno tre ore per almeno 80 giorni lavorativi nell'arco di un anno (lavoratore notturno verticale). La Rilevazione sulle Forze di Lavoro si limita a chiedere agli intervistati occupati se, nelle ultime quattro settimane han lavorato di notte (ossia dalle 23 alle 5, in questo caso), invitando a specificare se il lavoro notturno è stato svolto due o più volte a settimana o meno di due volte a settimana (Sezione C, sottosezione "Lavoro in orari disagiati", domanda C43). Poiché l'obiettivo di questa analisi è fornire un primo quadro analitico del lavoro notturno in Italia e nella Città Metropolitana di Milano, si è scelto di includere nelle elaborazioni anche coloro che hanno lavorato una sola notte a settimana nel periodo di riferimento. Si ritiene, infatti, che il potenziale svantaggio temporale connesso al lavoro notturno non sia legato esclusivamente a uno svolgimento regolare del lavoro notturno, poiché gli svantaggi temporali ad esso connessi (come quelli legati alla mobilità) possono emergere anche da un suo svolgimento più sporadico.

Le serie storiche sono state realizzate sulla base dei file annuali della Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro degli anni 2005, 2007, 2009, 2011, 2013 e 2015 e riguardano l'Italia. Non è infatti possibile analizzare i dati a livello di Città Metropolitana o provinciale prima del 2014. La *cluster analysis* (metodo *k-means)* è stata invece condotta sui dati annuali del 2015 filtrati in modo da includere la sola Città Metropolitana di Milano.

Nel corso dell'elaborazione e delle analisi dei dati il campione è stato pesato ricorrendo al quoziente di riporto all'universo annuale di ogni specifico database, che permette di compiere stime sulla popolazione fino al livello

[184] Un'ulteriore fonte dati disponibile sarebbe la rilevazione sull'Uso del Tempo di Istat, che comprende un archivio dati settimanale sul lavoro. Tuttavia, gli ultimi dati disponibili per l'elaborazione al momento in cui si scrive (giugno 2017) riguardano il biennio 2008-2009 e non sono quindi sufficientemente aggiornati per gli scopi della presente ricerca.

territoriale della Provincia (o della Città Metropolitana).

*I* pacemaker *notturni e la loro accessibilità: i dati di yelp.com e i dati General Transit Feed Specification (GTFS)*

Come indicato da Fol e Gallez (2013), le dimensioni da considerare per la valutazione dell'accessibilità alle opportunità urbane sono 1) l'organizzazione spaziale delle opportunità sul territorio, 2) l'offertà di mobilità, 3) la dimensione temporale, ossia gli orari di apertura dei servizi e le variazioni orarie nell'offerta dei trasporti e 4) le caratteristiche individuali che influenzano la capacità di accesso. Il lavoro empirico svolto nella ricerca qui presentata prende in considerazione tre di queste quattro dimensioni, proponendo uno strumento utile ad analizzare al contempo la distribuzione sul territorio e gli orari delle attività notturne, l'estensione spaziale, temporale e la frequenza del servizio di trasporto pubblico locale e la loro variazione nel corso delle ore notturne.

Per la raccolta dei dati necessari alla creazione delle mappe on/off delle principali attività notturne è stato creato uno script di Python programmato per interrogare la API[185] di Yelp.com. Yelp è un sito basato sul *crowdsourcing*, ossia su contenuti creati dagli utenti, e raccoglie recensioni su qualsiasi tipo di attività economica e servizio, fornendone gli orari di apertura. L'interrogazione ci ha permesso di ottenere un database composto da circa 1000 luoghi, all'interno del Comune di Milano, aperti tra le 23 e le 6. Poiché il database ottenuto comprendeva anche spazi pubblici aperti 24 ore su 24 (parchi, piazze e monumenti), esso è stato ulteriormente filtrato per includere solo quei luoghi al cui orario di apertura corrisponde la presenza di personale addetto. Ai dati ottenuti tramite l'interrogazione ne sono stati aggiunti alcuni manualmente. Il database include quindi ristoranti, bar, luoghi di intrattenimento (club, locali per concerti), ospedali, supermercati, hotel, ostelli e altri servizi il cui orario di apertura si estende al periodo compreso tra le 23 e le 6. Per ogni attività il database indica le coordinate geografiche, il nominativo, la categoria, gli orari di apertura in un giorno feriale e il sabato. Si tratta di un campione delle attività notturne, che andrebbe integrato manualmente o con ulteriori interrogazioni con altre sedi di lavoro notturno, come i servizi socio-sanitari residenziali, le stazioni di polizia, i depositi del trasporto pubblico, i magazzini di servizi logistici funzionanti di notte. In questa occasione si è ritenuto opportuno, per motivi di tempo, mappare le attività principali di cui era possibile conoscere con precisione gli orari di apertura.

I dati GTFS utilizzati per l'analisi dell'offerta di trasporto pubblico sono rilasciati da AMAT (per il Trasporto Pubblico Locale) e da Trenord (per i treni suburbani). Il *General Transit Feed Specification* indica un formato comune per gli orari dei mezzi pubblici e le relative informazioni geografiche, permettendo analisi molto precise sul servizio programmato. Per l'analisi dell'offerta di servizio di ATM sono state considerate le corse attive martedì 6 giugno e sabato 27 maggio come indicate nel documento "calendar dates" incluso nel pacchetto GTFS. Per quanto riguarda Trenord, sono state comprese le linee attive il martedì e il sabato come indicate nel documento "calendar". In entrambi i casi l'orario in vigore è quello invernale. Nella nostra analisi comprendiamo il servizio di trasporto pubblico offerto da ATM e da Trenord tra le 23:00 e le

[185] API è l'acronimo di *Application Programming Interface*. Un'API comprende una serie di procedure che gli sviluppatori di software possono usare per avere accesso a un insieme di dati strutturati di una certa piattaforma online.

6:00, ossia in quelle che, sulla base della definizione di lavoro notturno adottata in questa sede, si intende considerare ore notturne.

## STRUMENTI E TECNICHE DI ANALISI DEI DATI

Il percorso intrapreso per analizzare i dati avrà l'obiettivo di rispondere agli interrogativi di ricerca precedentemente enunciati. L'analisi secondaria dei dati della rilevazione delle forze di lavoro ha lo scopo di rispondere al primo gruppo di interrogativi di ricerca riguardanti le caratteristiche del lavoro e dei lavoratori notturni, attraverso una serie di analisi descrittive di riduzione del numero di unità (*cluster analysis*). Le tecniche sono state applicate attraverso l'utilizzo del software di analisi statistica SPSS.
La *cluster analysis* viene usata nella ricerca sociale per classificare in gruppi i casi di una matrice di dati (Biorcio, 1993). Si tratta di una tecnica d'analisi multivariata, a scopo esplorativo, che si basa sull'analisi delle relazioni di somiglianza o differenza tra casi. Essa ha l'obiettivo di ordinare i casi (individui, oggetti, eventi, ecc.) in gruppi (*cluster*), in modo tale che vi sia una forte omogeneità fra i membri di uno stesso gruppo e una forte eterogeneità fra i membri di gruppi diversi (Trobia, 2005). Con il metodo delle k-medie, utilizzato nell'analisi presentata in questo lavoro, il numero di cluster è stabilito a priori. Ciascun caso viene inizialmente assegnato a un gruppo e, attraverso un certo numero di iterazioni, spostato da un gruppo all'altro con l'obiettivo di minimizzare la distanza dal centro medio del cluster (detto *centroide*), che rappresenta il centro della distribuzione degli oggetti raggruppati nello stesso. Il processo iterativo continuerà fino a quando non verrà raggiunta la configurazione ottimale che garantisce la minima varianza all'interno del gruppo e la massima varianza tra i gruppi (Trobia, 2005). Per poter utilizzare questa tecnica, le variabili di interesse sono state ricodificate in variabili dicotomiche, che assumono valori 0 e 1.

**Tabella 6 – Variabili utilizzate per la realizzazione della *cluster analysis***

| Variabile | Variabile originale | Ricodifica |
|---|---|---|
| **Soddisfazione** | C73.<br>Grado di soddisfazione:<br>lavoro attuale (0-10) | Soddisfazione bassa<br>Soddisfazione media<br>Soddisfazione alta |
| **Titolo di studio** | EDULEV.<br>Titolo di studio (6 classi) | Senza diploma<br>Con diploma |
| **Retribuzione netta mensile** | INCDEC.<br>Retribuzione netta mensile in decili | Retribuzione bassa<br>Retribuzione media<br>Retribuzione alta |
| **Ricerca nuovo lavoro** | F1.<br>Ricerca di un altro lavoro | Cerca lavoro<br>Non cerca lavoro |

L'analisi spaziale, realizzata grazie all'utilizzo dei software *QGis* e *ArcMap*, include la realizzazione di mappe per la localizzazione delle attività notturne e di mappe di densità relative all'offerta di trasporto pubblico e di servizi. Le mappe *on/off* realizzate rappresentano un campione di attività notturne aperte fra le 23:00 e le 6:00 di mattina, in una notte settimanale e in una del fine settimana. Per la realizzazione delle mappe di densità, dopo aver valutato i

diversi metodi disponibili per la misurazione dell'accessibilità (Daconto, 2015; Melzi, 2011), si è deciso di utilizzare un modello fondato sulla localizzazione delle opportunità, ossia il modello definito in letteratura come *Kernel Density Estimation* (KDE) *Model* (Daconto, 2015). Questo modello assume che l'accessibilità diminuisca all'aumentare della distanza dal punto geografico in cui è situata l'opportunità, fino ad assumere valore zero oltre una soglia, che rappresenta «la larghezza massima della banda geografica in cui l'opportunità esercita una forza di attrazione» (Boffi, 2012, p. 54). La densità Kernel distribuisce l'accessibilità secondo una distribuzione normale o gaussiana attorno al punto in cui è localizzata l'opportunità. In questo modo è possibile superare i limiti associati ai modelli basati sul calcolo di buffer di accessibilità, che ipotizzano che al di fuori dell'area delineata dal buffer l'accessibilità precipiti direttamente al valore zero (Boffi, 2012; Guagliardo, 2004). Nella presente analisi, le fermate del trasporto pubblico (Autobus/filobus, tram e metropolitana) e dei treni suburbani saranno trattate come opportunità.
La peculiarità dell'analisi qui proposta è quella di pesare le fermate sulla base della quantità di mezzi transitanti nell'arco delle diverse ore della notte. Quello che si ottiene è una misura della disponibilità di trasporto pubblico che varia nel corso della notte che risulta utile a indicare il grado di accessibilità dei servizi attivi. Pertanto, per ogni attività aperta in una determinata fascia oraria sono stati estratti i valori di densità ottenuti. È stato inoltre possibile calcolare la variazione di accessibilità tra le diverse fasce orarie e confrontare i valori settimanali con quelli del fine settimana.

## IL CASO STUDIO

Il presente studio è stato condotto sulla Città Metropolitana di Milano (nel caso dell'analisi secondaria sul lavoro notturno) e sul Comune di Milano (nel caso dell'analisi spaziale). I motivi alla base della scelta riguardano la struttura del lavoro nel territorio milanese e la sua significatività in relazione agli interrogativi di ricerca: se vi è stato un cambiamento nella struttura del lavoro notturno nel passaggio dalla società industriale a quella post-industriale, il caso di Milano, dove questa transizione ha evidenti ripercussioni sui luoghi, le popolazioni, i settori economici principali, risulta un ambito di ricerca adeguato. Quello di Milano è un contesto urbano che, per il grado di sviluppo di alcuni settori (specialmente del terziario avanzato) si colloca all'interno di reti internazionali e presenta già alcune caratteristiche delle città globali, come l'emergere di servizi 24/7[186] e la presenza di una rete di trasporti notturni articolata e funzionante. Proprio per queste ragioni, Milano appare come un contesto urbano utile a osservare i fenomeni di interesse senza giungere a risultati scontati.

[186] Ad esempio, nel 2012 Milano è stata la prima città in Italia a ospitare un supermercato aperto ventiquattr'ore.

# IL LAVORO NOTTURNO IN ITALIA E NELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

## CARATTERISTICHE DEL FENOMENO

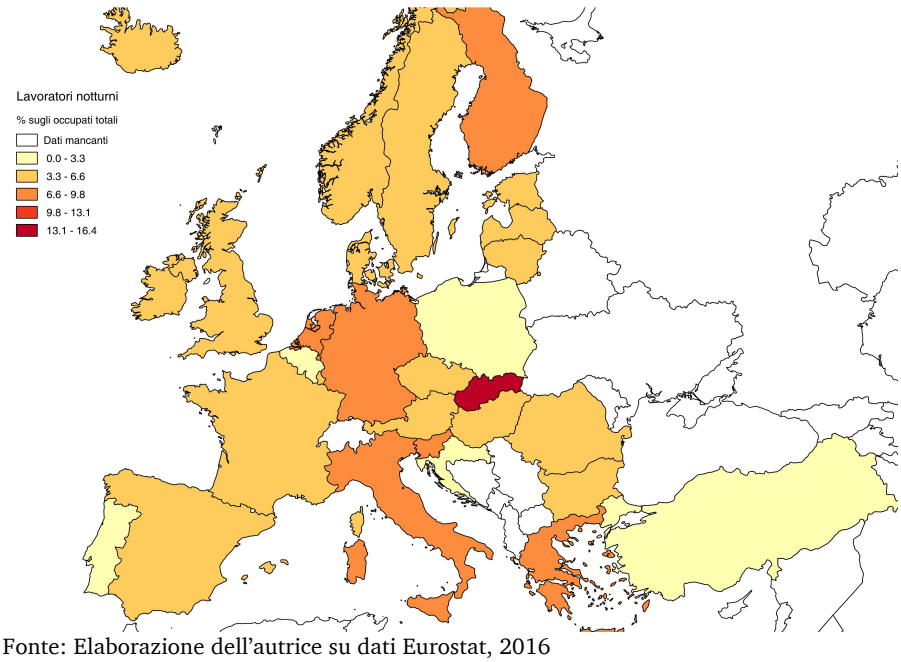
Il lavoro svolto in orari notturni non sembra un fenomeno in crescita in Europa nell'ultimo decennio. Secondo i dati della *European Labour Force Survey* (Eurostat, 2016), la percentuale di occupati che lavorano "solitamente" di notte è diminuita dal 2007 al 2016 di 1,5 punti percentuali ed è aumentata solo lievemente in Italia (+0,4 punti percentuali), portando il dato italiano a superare di oltre due punti percentuali la media europea (Tab. 7).

**Tabella 7 – Lavoratori occupati notturni sul totale dei lavoratori occupati tra i 15 e i 64 anni per anno.** Valori percentuali, anni 2007 e 2016.

| % di occupati che lavorano di notte | 2007 | 2016 |
|---|---|---|
| **Solitamente** | | |
| UE | 7,6 | 6,1 |
| Italia | 7,8 | 8,2 |
| **A volte** | | |
| UE | 8,2 | 7,9 |
| Italia | 3,2 | 3,1 |

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat, 2016.

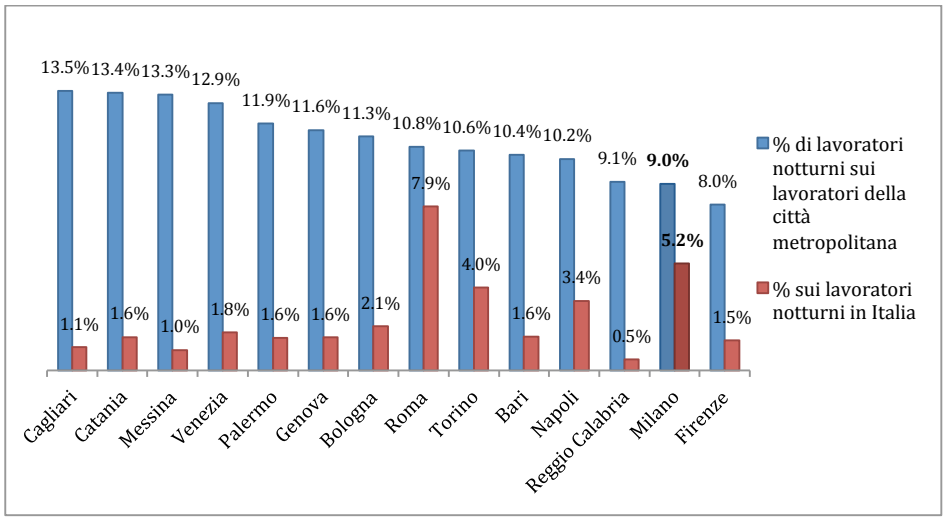
**Figura 15 – Lavoratori notturni sul totale dei lavoratori occupati tra i 15 e i 64 anni per Paese.** Valori percentuali, anno 2016




Fonte: Elaborazione dell'autrice su dati Eurostat, 2016

Secondo dati Istat, nel 2015 il lavoro notturno[187] interessa oltre 2.430.000 lavoratori, ossia il 10,8% degli occupati in Italia (Istat, 2015). Questa percentuale ammonta al 9,3% degli occupati in Lombardia e al 9% (125.400 occupati circa) nella Città Metropolitana di Milano, oggetto specifico della nostra analisi. Milano è, insieme a Firenze, la Città Metropolitana con l'incidenza più bassa di lavoratori notturni sul totale degli occupati della Città Metropolitana (Graf. 1).

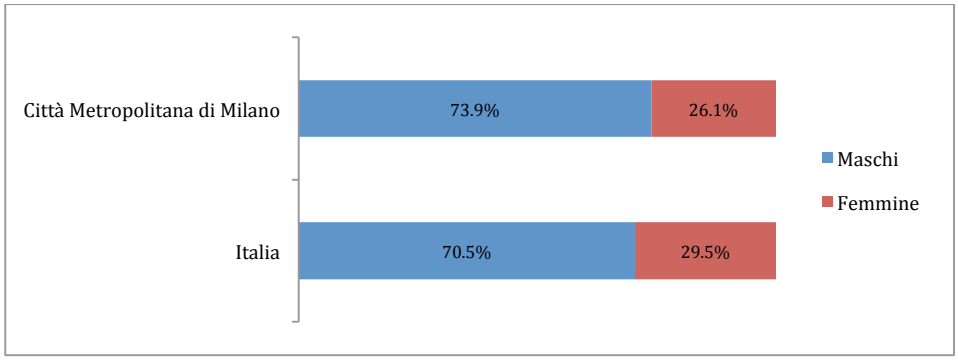
**Grafico 1 – Lavoratori notturni sul totale dei lavoratori occupati tra i 15 e i 64 anni per Città Metropolitana.** Valori percentuali, 2015




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

A lavorare di notte sono soprattutto gli uomini. In Italia solo il 29,5% di chi lavora almeno una volta a settimana di notte è costituito da donne; nella Città Metropolitana di Milano le donne rappresentano il 26,1% dei lavoratori notturni (Graf. 2).

**Grafico 2 – Lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano e in Italia per genere.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

[187] Si considerano lavoratori notturni coloro che hanno lavorato di notte almeno una volta nella settimana di riferimento della rilevazione.

Osservando la distribuzione dei lavoratori notturni per classi di età si nota come il dato nazionale e quello relativo alla Città Metropolitana di Milano non presentino rilevanti differenze, eccezione fatta per la più ampia quota di giovani (15-34) occupati tra i lavoratori notturni milanesi (Tabella 8).

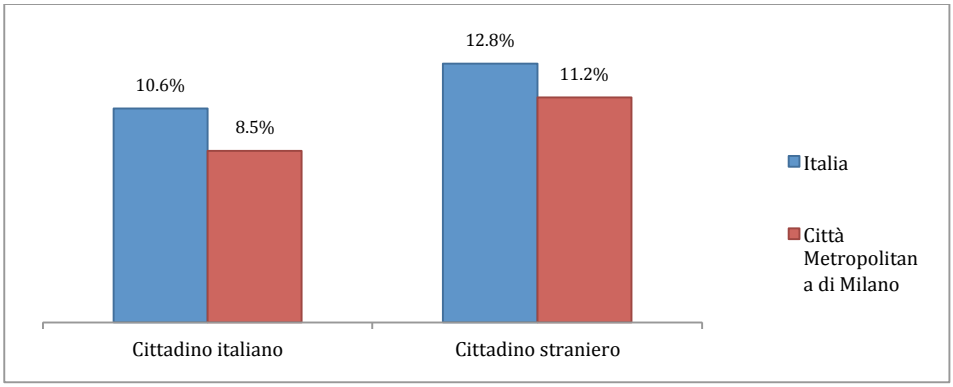
**Tabella 8 – Lavoratori notturni in Italia e nella Città Metropolitana di Milano per classe d'età.** Valori percentuali, 2015

| | Italia | Città Metropolitana di Milano |
|---|---|---|
| **15-24** | 5,5% | 6,9% |
| **25-34** | 20,2% | 24,3% |
| **35-44** | 30,2% | 31,2% |
| **45-54** | 29,6% | 24,9% |
| **55-64** | 13,8% | 11,6% |
| **65-74** | 0,7% | 0,6% |
| **75 e +** | 0,1% | 0,5% |
| **Totale** | 100,0% | 100,0% |

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Per quanto riguarda la cittadinanza dei lavoratori notturni, i dati mostrano come la percentuale di lavoratori notturni sia più alta tra i cittadini stranieri che tra i cittadini italiani, sia in Italia (12,8% vs 10,6%) che nella Città Metropolitana di Milano (11,2% vs 8,5%) (Graf. 3). Guardando agli occupati che lavorano di notte, è possibile osservare come gli stranieri rappresentino una quota leggermente più ampia degli occupati nel lavoro notturno rispetto agli occupati totali (12,5% vs. 10,5%). Di particolare rilievo il dato della Città Metropolitana di Milano, dove è cittadino/a straniero/a il 21,5% degli occupati che lavorano di notte – ben 9 punti percentuali in più rispetto al dato nazionale e circa 4 rispetto al dato sugli occupati totali nella Città Metropolitana (Tabella 9).

**Grafico 3 – Lavoratori notturni sul totale dei lavoratori occupati in Italia e nella Città Metropolitana di Milano per cittadinanza.** Valori percentuali, 2015




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

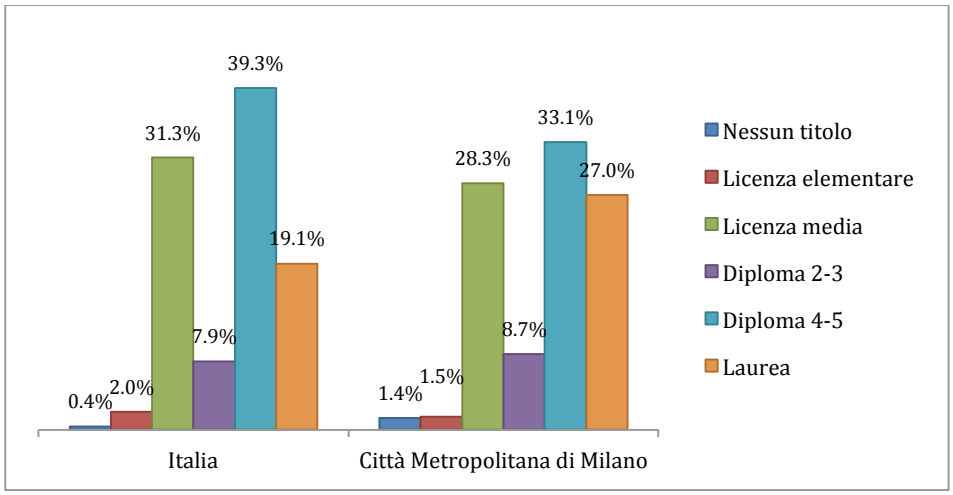
**Tabella 9 – Lavoratori notturni con cittadinanza italiana e straniera in Italia e nella Città Metropolitana di Milano sui lavoratori notturni e sugli occupati totali.** Valori percentuali, 2015.

| | % su occupati che lavorano di notte | % su occupati totali |
|---|---|---|
| **Italia** | | |
| Cittadino italiano | 87,5% | 89,5% |
| Cittadino straniero | 12,5% | 10,5% |
| | | |
| **Città Metropolitana di Milano** | | |
| Cittadino italiano | 78,5% | 82,7% |
| Cittadino straniero | 21,5% | 17,3% |

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Per quanto riguarda il titolo di studio, quasi il 40% dei lavoratori notturni in Italia possiede il diploma di quarto o quinto anno di scuola superiore, il 31% la licenza media e il 19% la laurea. Come mostrato nella figura 6, la distribuzione per titolo di studio nella Città Metropolitana di Milano vede una più alta incidenza dei laureati (Graf. 4).

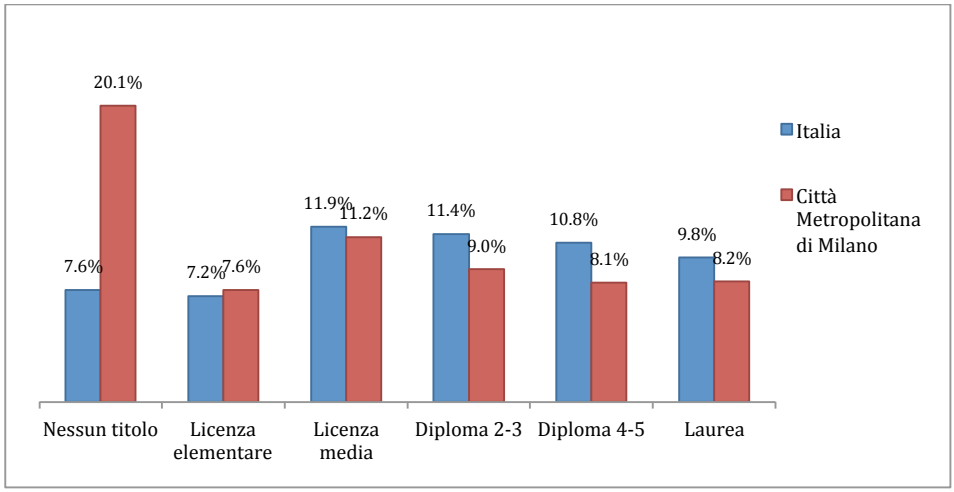
**Grafico 4 – Lavoratori notturni in Italia e nella Città Metropolitana di Milano per titolo di studio.** Valori percentuali, 2015




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Guardando ai diversi titoli di studio e all'incidenza del lavoro notturno in ogni classe, è possibile osservare come nella Città Metropolitana di Milano il lavoro di notte sia notevolmente più frequente, rispetto al dato nazionale, tra coloro che non detengono alcuna qualifica scolastica (20,1% vs 7,6%) (Graf. 5).

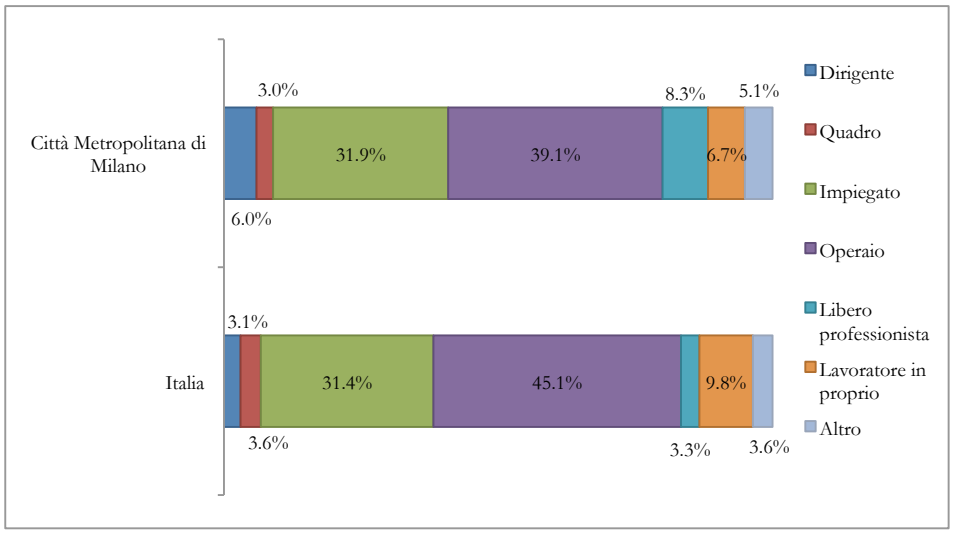
**Grafico 5 – Lavoratori notturni sui lavoratori occupati per titolo di studio in Italia e nella Città metropolitana di Milano.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Per quanto riguarda la posizione nella professione, il 45% dei lavoratori notturni in Italia è costituito da operai e il 31,4% da impiegati (rispettivamente il 39,1% e il 31,9% nella Città Metropolitana di Milano). La Città Metropolitana di Milano si allontana dal dato nazionale per la maggiore incidenza di liberi professionisti (8,3% vs. 3,3%) e di dirigenti (6% vs. 3,1%) e la minore incidenza di operai (39,1% vs. 45,1%) tra chi lavora di notte (Graf. 6).

**Grafico 6 – Lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano e in Italia per posizione nella professione.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Come mostra la Tabella 10, il lavoro notturno spesso coincide con il lavoro in altri ambiti temporali definiti disagiati (o "asociali") come la sera, il sabato o la domenica. In Italia, il 91,6% di chi lavora almeno una notte a settimana presta servizio anche la sera (ossia nella fascia 20-23); nella Città Metropolitana di Milano questa percentuale è del 95%. La coincidenza fra lavoro notturno e

lavoro fine-settimanale sembra meno frequente nella Città Metropolitana di Milano rispetto al dato nazionale.

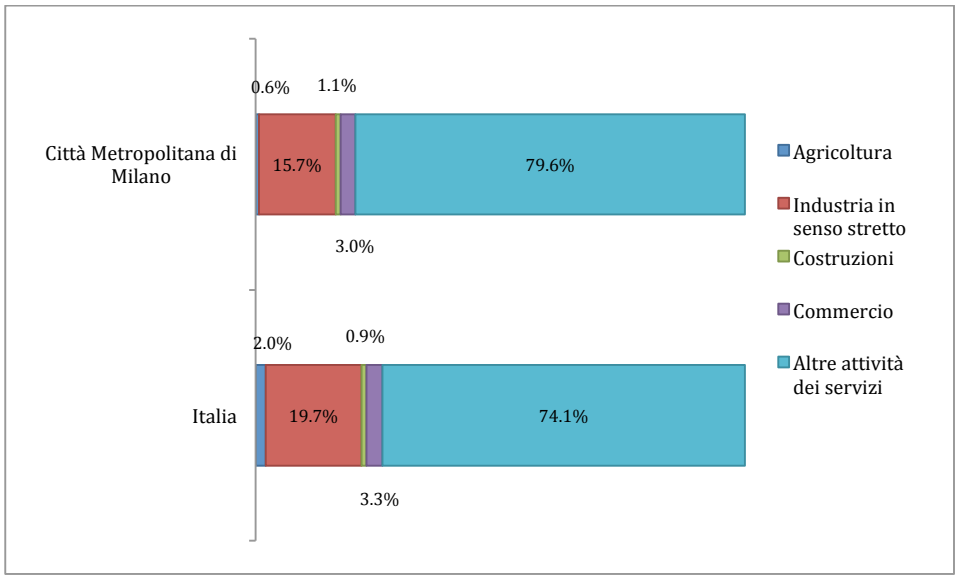
**Tabella 10 – Lavoratori in altri orari disagiati sul totale dei lavoratori.** Valori percentuali, 2015

| | Italia | Città Metropolitana di Milano |
|---|---|---|
| **Almeno una volta a settimana: notte e…** | | |
| Sera | 91,6% | **95,0%** |
| Sabato | 88,9% | 87,1% |
| Domenica | 76,2% | 69,8% |
| | | |
| **Due o più volte a settimana: notte e…** | | |
| Sera | 91,80% | **95,60%** |
| Sabato | 83,40% | 79,50% |
| Domenica | 68,50% | 60,60% |

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

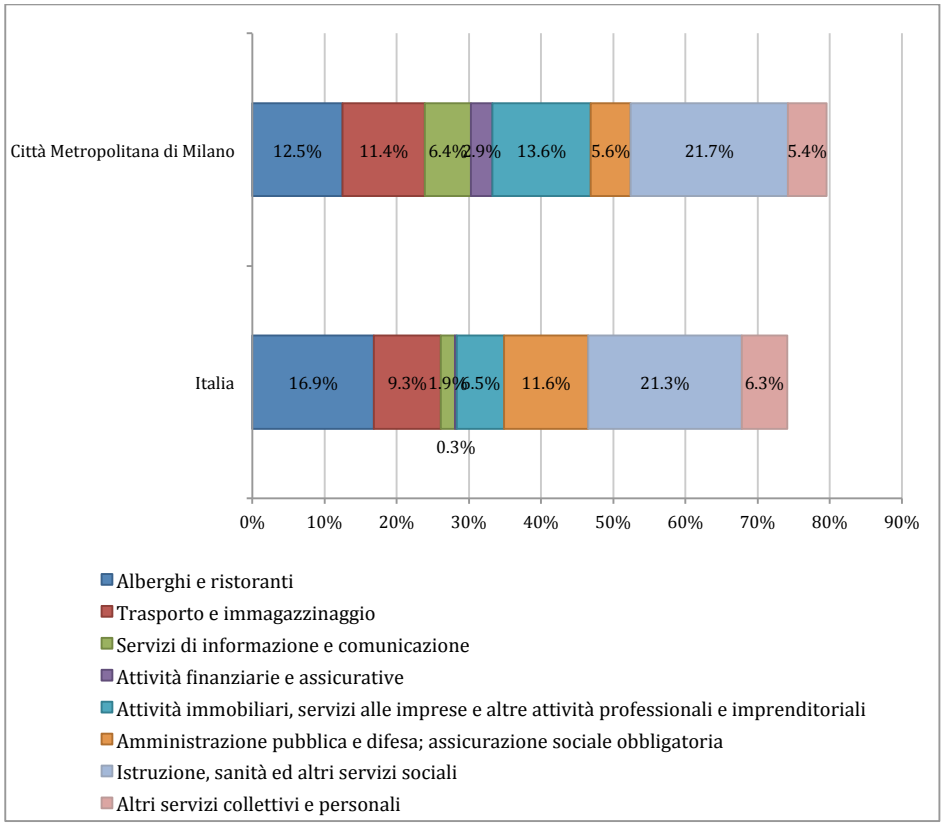
Per quanto riguarda i settori in cui si concentra il lavoro notturno, i dati mostrano un'evidente predominanza del settore dei servizi (82,6% nella Città Metropolitana di Milano e 77,4% in Italia) (Graf. 7). Osservando nel dettaglio questo settore (Graf. 8), è possibile identificare come ambiti privilegiati del lavoro notturno le occupazioni connesse alla sanità e ai servizi sociali (21% circa sia in Italia sia nella Città Metropolitana di Milano), le attività alberghiere e di ristorazione (17% in Italia, 12,5% nella Città Metropolitana di Milano), i servizi connessi alla sicurezza (11,6% vs. 5,6%), le posizioni connesse ai trasporti e alla logistica (9,3% vs. 11,4%). Nella Città Metropolitana di Milano risulta inoltre particolarmente rilevante il lavoro notturno relativo a servizi alle imprese e ad attività professionali e imprenditoriali (13,6% a Milano vs. 6,5% in Italia).

**Grafico 7 – Lavoratori notturni per settore (ATECO – 5 classi) in Italia e nella Città Metropolitana di Milano.** Valori percentuali, 2015




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Grafico 8 – Lavoratori notturni nel settore dei servizi (commercio escluso) (ATECO – 12 classi) in Italia e nella Città Metropolitana di Milano.** Valori percentuali, 2015.

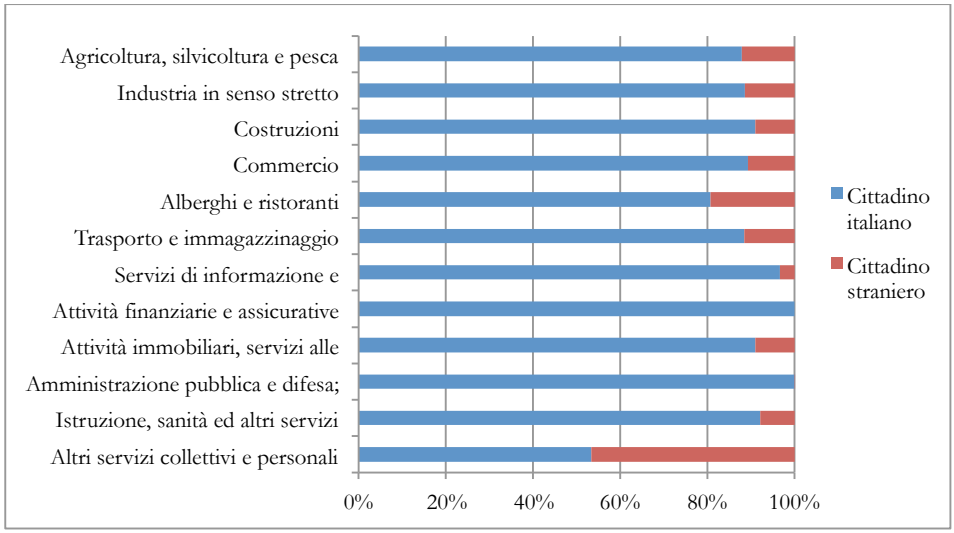



Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Per quanto riguarda la Città Metropolitana di Milano, possono essere fatte interessanti osservazioni incrociando il genere e l'attività economica dei lavoratori notturni. Nella Città Metropolitana di Milano, il 98% delle donne lavora nei servizi, contro il 77% degli uomini. La metà delle donne che lavorano di notte svolge una professione nell'ambito della sanità e di altri servizi sociali (contro l'11,7% degli uomini), il 13,5% in altre attività professionali e imprenditoriali, il 6,9% in alberghi e ristoranti. Il 6,7% delle donne lavora nel commercio (contro l'1,7% degli uomini) e in questo settore le donne rappresentano il 59% degli occupati notturni. Il commercio, la sanità e i servizi sociali sono gli unici settori in cui le lavoratrici notturne sono in maggioranza. Per gli uomini, il settore di maggiore incidenza, oltre ai servizi, è l'industria (20,6%). Tra i servizi, sono prevalenti le attività nel settore alberghiero e della ristorazione (14,5%) e nel settore trasporti e logistica (14%).
Incrociando cittadinanza e attività economica nella Città Metropolitana di Milano (Grafico 10), è possibile osservare come, per i lavoratori italiani, il lavoro notturno si distribuisca in diversi settori e mostri una più alta concentrazione nel settore socio-sanitario, che occupa il 21,4% dei lavoratori notturni italiani, e nell'industria (16,3%). I lavoratori notturni stranieri in Città Metropolitana di Milano, invece, sono occupati innanzitutto nel settore degli alberghi e della ristorazione (27,2%) (in particolare, il lavoro notturno nell'ambito della ristorazione è svolto nel 54,6% dei casi da cittadini di Paesi non facenti parte dell'Unione Europea) e dell'assistenza sociale e sanitaria

(22,7%)(in particolar modo dei servizi ospedalieri, che occupano il 10,7% dei lavoratori notturni stranieri). Risulta di particolare interesse come il lavoro notturno nell'ambito della sanità[188] nella Città Metropolitana di Milano sia svolto da lavoratori stranieri per una porzione notevolmente più ampia rispetto a quella nazionale (il 22,5% dei lavoratori notturni nella sanità nella Città Metropolitana di Milano è straniero, contro il 7,8% in Italia) (si veda il Graf. 9 per il dato nazionale). Sono rilevanti anche altri servizi, come quelli legati al personale domestico, che appaiono ambito di occupazione esclusivo per i cittadini stranieri non UE (il 14,3% dei cittadini non UE che lavorano di notte nella Città Metropolitana di Milano figura come collaboratore domestico).

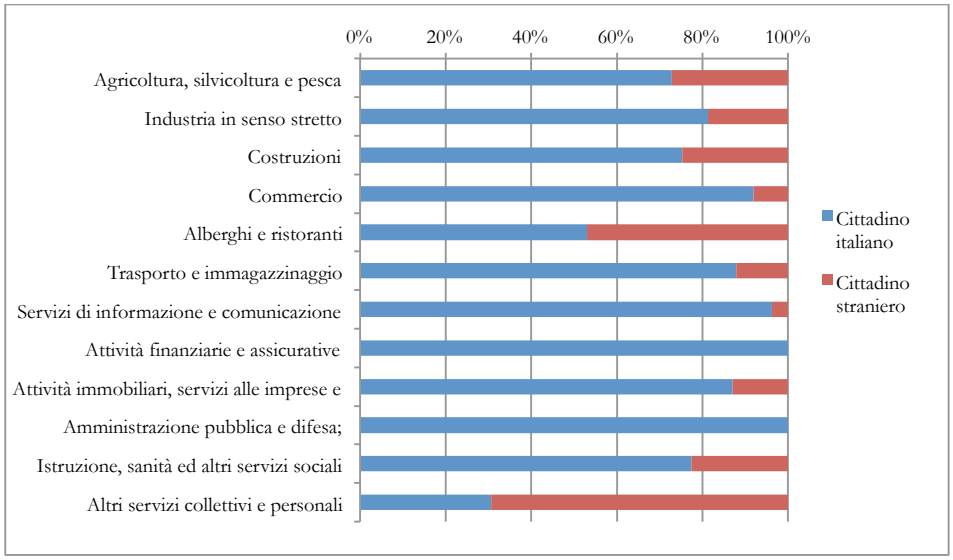
**Grafico 9 – Lavoratori italiani e stranieri sui lavoratori notturni totali in Italia.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

[188] Questo settore include i servizi ospedalieri e di assistenza sanitaria, strutture di assistenza socio-sanitaria residenziale e non.

**Grafico 10 – Lavoratori italiani e stranieri sui lavoratori notturni totali nella Città Metropolitana di Milano.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

## TENDENZE EMERGENTI NEL LAVORO NOTTURNO IN ITALIA

Una prima analisi dei dati disponibili sul lavoro notturno dal 2005 al 2015 mostra una generale stabilità (o, più precisamente, una lieve diminuzione) della quantità di occupati che lavorano di notte almeno una notte a settimana (Tabella 11). Se è vero che, negli ultimi dieci anni, il lavoro notturno non è aumentato, è interessante notare come siano cambiate le sue caratteristiche.

**Tabella 11 – Lavoratori notturni in Italia dal 2005 al 2015.** Valori assoluti e percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

| | 2005 | 2007 | 2009 | 2011 | 2013 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lavoratori notturni (v.a. pesati) | 2.460.521 | 2.497.206 | 2.353.108 | 2.324.027 | 2.374.934 | 2.430.181 |
| % sugli occupati totali | 11 | 10,9 | 10,4 | 10,3 | 10,7 | 10,8 |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

Innanzitutto, l'andamento relativo alle classi di retribuzione mostra un significativo aumento, dal 2009 al 2015, dei lavoratori notturni con un reddito basso e una diminuzione di lavoratori notturni dal reddito alto[189] (si veda la tabella 12). Queste stesse dinamiche non sono rispecchiate dal dato sul lavoro generale, che vede dei tassi di crescita molto più ridotti.

[189] La classe di reddito bassa include i decili dal primo al quarto, quella media i decili dal quinto all'ottavo e quella alta il nono e il decimo.

**Tabella 12 – Tasso di crescita 2009-2015 dei lavoratori notturni e totali per classe di reddito.** Valori percentuali, 2009, 2015.

| | Reddito basso | Reddito medio | Reddito alto |
|---|---|---|---|
| **Notturno** | 22,6% | 6,1% | -4,3% |
| **Totale** | 1,8% | -2,3% | 0,1% |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2009, 2015.

Per quanto riguarda l'andamento nei gruppi di cittadinanza, la serie storica permette di osservare come, tra i lavoratori stranieri, la percentuale di lavoro notturno sia generalmente più alta rispetto al dato generale (Tabella 13).

**Tabella 13 – Lavoratori notturni su lavoratori occupati totali nel gruppo di cittadinanza dal 2005 al 2015.** Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

| | 2005 | 2007 | 2009 | 2011 | 2013 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Italiani | 10,9% | 10,8% | 10,3% | 10,1% | 10,4% | 10,6% |
| Stranieri UE | 8,7% | 12,4% | 10,2% | 12,1% | 13,9% | 13,5% |
| Stranieri non UE | 13,6% | 12,6% | 12,2% | 12,9% | 12,8% | 12,5% |
| **Totale** | 11,0% | 10,9% | 10,4% | 10,3% | 10,7% | 10,8% |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

Se si guarda alla composizione per cittadinanza del lavoro notturno, è possibile vedere come dal 2005 al 2015, la porzione di cittadini stranieri sul totale sia aumentata di 4 punti percentuali per i cittadini UE e di 2,3 per quelli non UE (Tabella 14). Il tasso di crescita è stato, rispettivamente, del 148% dal 2007 (abbiamo calcolato il tasso di crescita dall'anno di ingresso nell'UE della Romania) (Tabella 15). Il conteggio degli italiani ha visto invece una diminuzione, con un tassi di crescita negativo del -8,2% per il lavoro notturno. Sebbene l'andamento non si differenzi molto nel caso del lavoro notturno e di quello generale, è interessante notare come l'incremento sia maggiore per i lavoratori stranieri e il tasso di crescita negativo degli italiani sia maggiore nel caso del lavoro notturno.

**Tabella 14 – Lavoratori notturni per cittadinanza su lavoratori notturni e lavoratori totali per cittadinanza su lavoratori totali dal 2005 al 2015.** Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

| | 2005 | | 2007 | | 2009 | | 2011 | | 2013 | | 2015 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Nott.* | *Tot.* | *Nott.* | *Tot.* | *Nott.* | *Tot.* | *Nott.* | *Tot.* | *Nott.* | *Tot.* | *Nott.* | *Tot.* |
| **Italiani** | 93,8 | 94,8 | 92,7 | 93,7 | 91,2 | 92,1 | 89,0 | 91,0 | 87,9 | 90,2 | 87,5 | 89,5 |
| **Stranieri UE** | 0,3 | 0,4 | 1,7 | 1,5 | 2,4 | 2,5 | 3,4 | 2,9 | 4,1 | 3,2 | 4,3 | 3,5 |
| **Stranieri non UE** | 5,9 | 4,8 | 5,6 | 4,8 | 6,4 | 5,4 | 7,6 | 6,1 | 8,0 | 6,7 | 8,2 | 7,1 |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

**Tabella 15 – Tasso di crescita dei lavoratori notturni e totali per cittadinanza dal 2007 al 2015.** Valori percentuali, 2007, 2015.

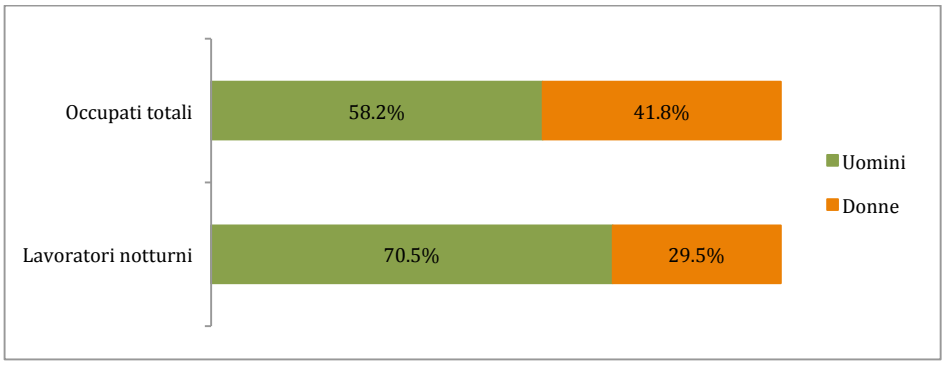
| | Lavoratori notturni | Lavoratori totali |
|---|---|---|
| Italiani | -8,2% | -6,3% |
| Stranieri UE | 147,9% | 127,2% |
| Stranieri non UE | 42,9% | 43,6% |
| **Totale** | -2,7% | -1,9% |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2007, 2015.

*Dinamiche emergenti nel lavoro notturno femminile*

La rilevazione sulle forze di lavoro dell'ISTAT conferma i dati emersi dall'indagine sull'Uso del tempo (Colleoni, Boffi, & del Greco, 2015), mostrando la notte come uno spazio-tempo vissuto primariamente dagli uomini. Il lavoro notturno vede, infatti, una maggiore partecipazione degli uomini, che non rispecchia la più equilibrata distribuzione raggiunta nel lavoro retribuito generale (Graf. 11).

**Grafico 11 – Lavoratori notturni e lavoratori occupati totali per genere in Italia.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Il maggiore scarto fra occupati e occupate nel lavoro notturno può essere dovuto a fattori diversi. Questi possono includere il persistente disequilibrio di genere nel lavoro non retribuito, particolarmente ampio in Italia[190], la maggiore incidenza dei lavoratori uomini nei settori economici che prevedono più di frequente il lavoro notturno (i settori in cui il lavoro notturno è prevalente, a eccezione dei servizi di cura e sanitari, sono caratterizzati da una maggioranza di lavoratori maschi: industria, ristoranti e alberghi, trasporti), il quadro legislativo vigente (la normativa nazionale[191] proibisce l'assegnazione di turni notturni alle donne incinte e alle neo-madri dalla mezzanotte alle sei finché il neonato non compie un anno di età). Inoltre, alcuni studi sull'economia notturna hanno mostrato come il minore senso di sicurezza personale legato alla notte ne faccia un potenziale ambito di esclusione per le donne (Thomas; Bromley 2000), che potrebbero quindi rinunciare a lavori negli orari notturni per questa ragione.

[190] A riguardo, si veda: *Time spent in paid and unpaid work in OECDStat,* sezione *Employment* http://stats.oecd.org/ .

[191] Decreto Legislativo 8 aprile 2003, n. 66, art. 11,2.

Tuttavia, ciò che emerge da un'osservazione dell'evoluzione del lavoro notturno dal 2005 al 2015 è che la quota di occupate ha visto un aumento maggiore di quello che ha interessato le lavoratrici in generale (Tabella 16). Non solo il gap di genere pare in (lenta) diminuzione: i tassi di crescita dal 2005 al 2015 mostrano che, a un aumento pari quasi al 20% delle lavoratrici notturne, corrisponde una diminuzione del 7,6% dei lavoratori notturni. Il dato sul lavoro diurno, invece, mostra una variazione molto più contenuta (Tabella 17).

**Tabella 16 – Lavoratori notturni e lavoratori occupati totali per genere dal 2005 al 2015.** Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

| | 2005 | | 2007 | | 2009 | | 2011 | | 2013 | | 2015 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | M | F | M | F | M | F | M | F | M | F | M | F |
| **Lavoro notturno** | **75,3%** | **24,7%** | 74,3% | 25,7% | 72,1% | 27,9% | 71,9% | 28,1% | 70,9% | 29,1% | **70,5%** | **29,5%** |
| **Lavoro totale** | **60,7%** | **39,3%** | 60,3% | 39,7% | 59,7% | 40,3% | 59,0% | 41,0% | 58,2% | 41,8% | **58,2%** | **41,8%** |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

**Tabella 17 – Tasso di crescita dei lavoratori e delle lavoratrici nel lavoro notturno, diurno e totale dal 2005 al 2015.** Valori percentuali, 2005, 2015.

| | Uomini | Donne |
|---|---|---|
| **Lavoro notturno** | -7,6% | 18,3% |
| **Lavoro diurno** | -1,3% | 6,9% |
| **Lavoro totale** | -4,1% | 6,4% |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2005, 2015

Come mostrano i tassi di crescita calcolati per biennio (Tabella 18), la quantità di donne impiegate in lavori notturni vede un rilevante aumento tra il 2005 e il 2007, intervallo in cui aumentano anche le occupate totali. Tra il 2007 e il 2009 si verifica una riduzione degli occupati uomini, particolarmente importante per i lavoratori notturni (-8,6%), evidentemente legata alla crisi economica del 2008, che però non porta a valori negativi per l'occupazione femminile, soprattutto notturna (+2,4%). La crescita del lavoro notturno riprende dal biennio 2011-2013, mostrando, anche in questo caso, valori maggiori per il lavoro femminile.

**Tabella 18 – Tasso di crescita biennale dei lavoratori e delle lavoratrici nel lavoro notturno e totale dal 2007 al 2015.** Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

| | 2005 | | 2007 | | 2009 | | 2011 | | 2013 | | 2015 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | M | F | M | F | M | F | M | F | M | F | M | F |
| **Lavoro notturno** | - | - | 0,1% | **5,8%** | **-8,6%** | 2,4% | -1,4% | -0,7% | 0,8% | **5,9%** | 1,7% | 3,9% |
| **Lavoro totale** | - | - | 1,6% | **3,1%** | **-2,0%** | 0,8% | -1,5% | 1,1% | -3,2% | 0,2% | 1,3% | 1,1% |

Fonte: Nostra elaborazione su Istat, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

Le ragioni alla base di queste tendenze emergenti possono rintracciarsi nella crisi economica e nella necessità per le donne di entrare nel mercato del lavoro anche accettando lavori in orari disagiati (anche se, come mostra il tasso di

crescita relativo al periodo 2005-2007, il lavoro notturno femminile era già in aumento), nella crescita continua del settore dei servizi 24 ore o notturni e nella deregolamentazione degli orari di apertura introdotta nel 2011 con il Decreto Salva Italia[192].

## PROFILI DI SODDISFAZIONE RELATIVA AL LAVORO DEI LAVORATORI NOTTURNI NELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Al fine di individuare dei profili in cui classificare i lavoratori notturni della Città Metropolitana di Milano sulla base della loro esposizione a uno svantaggio di tipo temporale, è stata realizzata una *cluster analysis*. Questa ha condotto all'identificazione di tre profili sulla base della soddisfazione relativa al lavoro, di attributi del lavoro (retribuzione) e di caratteristiche dell'attore (titolo di studio e ricerca di un nuovo lavoro). La *cluster analysis* permette di osservare se e in quali casi il lavoro notturno è percepito come una condizione svantaggiata e di identificare, quindi, quei lavoratori notturni esposti a una maggiore vulnerabilità temporale.
Le variabili scelte per la definizione dei cluster includono:

- il livello di soddisfazione generale rispetto al lavoro svolto (Ricodificata in tre classi: soddisfazione bassa, media e alta),
- il titolo di studio (Ricodificato in due classi: con o senza diploma),
- il reddito (Ricodificata, sulla base della divisione in decili, in 3 classi: basso – dal primo al quarto decile –, medio – dal quinto all'ottavo decile –, alto – dal nono al decimo),
- l'essere o meno in cerca di un nuovo lavoro.

È innanzitutto opportuno osservare le distribuzioni di frequenza delle variabili considerate nella popolazione di riferimento (i lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano) (Tabella 19). Questi dati mostrano una maggiore incidenza di lavoratori caratterizzati da un livello alto di soddisfazione circa il proprio lavoro (76,2%), di lavoratori diplomati (68,8%) e non in cerca di lavoro (91,3%).

[192] È, ad esempio, interessante l'andamento del lavoro notturno nel settore del commercio. Se dal 2005 al 2015 la percentuale di donne tra coloro che, in Italia, lavorano nel commercio durante il giorno è aumentata di 1.30 punti percentuali, quella delle lavoratrici notturne sul totale dei lavoratori nello stesso settore è aumentata di 13 punti percentuali (17.8% nel 2005 vs. 30.8% nel 2015). Questo è dovuto sia a una diminuzione del numero di lavoratori notturni uomini nel commercio (-39.7%) sia a un significativo aumento delle donne (+23.5%) che lavorano di notte nel settore.

**Tabella 19 – Distribuzione di frequenza per le variabili considerate nella cluster analysis.** Valori assoluti e percentuali relativi ai lavoratori notturni nella Città Metropolitana di Milano, 2015.

| Variabili | Valori | Frequenza | Percentuale valida |
|---|---|---|---|
| **Soddisfazione** (N=125.426) | Soddisfazione bassa | 5.892 | 4,7% |
| | Soddisfazione media | 21.508 | 17,1% |
| | Soddisfazione alta | 95.524 | 76,2% |
| **Titolo di studio** (N=125.426) | Senza diploma | 39.156 | 31,2% |
| | Con diploma | 86.270 | 68,8% |
| **Retribuzione netta mensile** (N=101.321) | Retribuzione bassa | 28.539 | 28,2% |
| | Retribuzione media | 40.903 | 40,4% |
| | Retribuzione alta | 31.880 | 31,5% |
| **Ricerca di un nuovo lavoro** (N=125.426) | Cerca lavoro | 10.870 | 8,7% |
| | Non cerca lavoro | 114.556 | 91,3% |

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

L'estrazione di tre cluster ha prodotto un modello statisticamente stabile, dove la distanza fra i gruppi risulta sufficiente (Tab. 22). Il test F restituisce valori particolarmente elevati per le variabili "Con diploma" e "Senza diploma", evidenziandone il rilevante contributo all'individuazione dei cluster (Tab. 23).

**Tabella 20 – Numerosità dei cluster**[193]

| | | N (pesato) |
|---|---|---|
| Cluster | **1** | 19992 |
| | **2** | 16355 |
| | **3** | 64974 |
| Valido | | 101321 |
| Mancante | | 24104 |

[193] I casi mancanti sono dovuti al fatto che non tutti i rispondenti hanno fornito informazioni circa la retribuzione netta mensile.

**Tabella 21 – Centri finali dei cluster**

| | Cluster | | |
|---|---|---|---|
| | **1** | **2** | **3** |
| Soddisfazione bassa | **0,09594** | **0,48653** | -0,22202 |
| Soddisfazione media | **0,33706** | -0,07122 | -0,04624 |
| Soddisfazione alta | -0,35113 | -0,13179 | **0,12365** |
| Con diploma | -0,64156 | -1,11234 | **0,75620** |
| Senza diploma | **0,64156** | **1,11234** | -0,75620 |
| Cerca lavoro | **1,24910** | -0,30804 | -0,30804 |
| Non cerca lavoro | -1,24910 | **0,30804** | **0,30804** |
| Reddito basso | **1,15633** | -0,62618 | -0,19818 |
| Reddito medio | -0,64974 | **1,21537** | -0,10601 |
| Reddito alto | -0,43358 | -0,67756 | **0,30396** |

**Tabella 22 - Distanze fra i centri finali dei cluster**

| Cluster | **1** | **2** | **3** |
|---|---|---|---|
| **1** | | 3,518 | 3,450 |
| **2** | 3,518 | | 3,232 |
| **3** | 3,450 | 3,232 | |

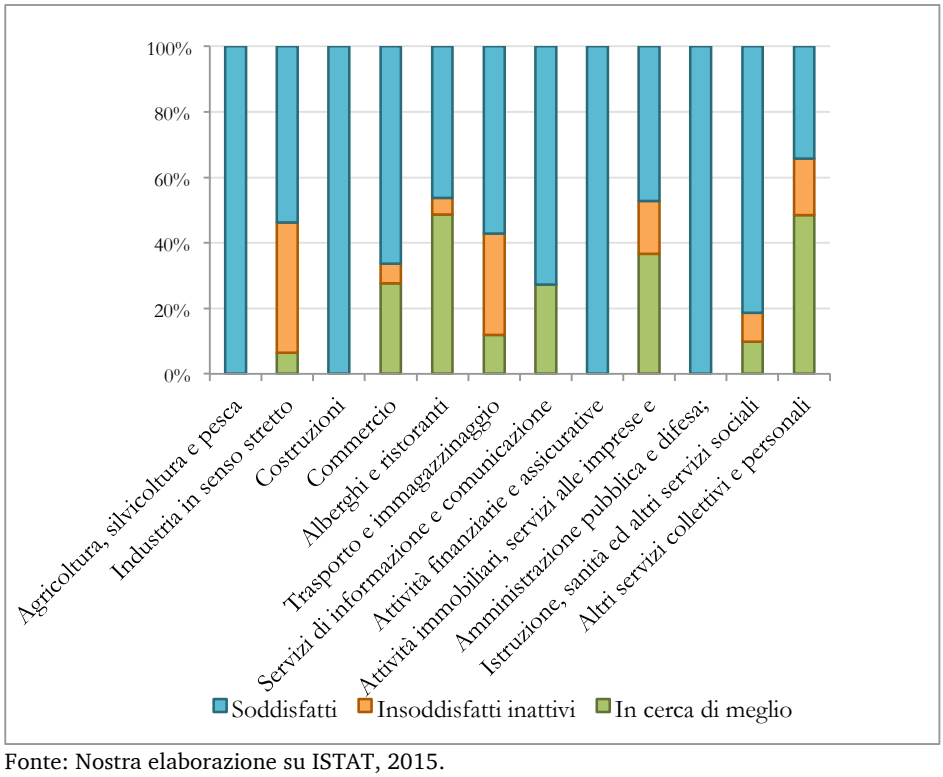
**Tabella 23 – Tabella ANOVA**

| **ANOVA** | **Cluster** | | **Errore** | | **F** | **Sign.** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Media quadr.* | *gl* | *Media quadr.* | *gl* | | |
| Soddisfazione bassa | 3526,921 | 2 | 0,736 | 101318 | 4791,5 | 0 |
| Soddisfazione media | 1214,033 | 2 | 1,020 | 101318 | 1190,678 | 0 |
| Soddisfazione alta | 1864,748 | 2 | 0,977 | 101318 | 1908,810 | 0 |
| Con diploma | 31190,572 | 2 | 0,300 | 101318 | 103888,003 | 0 |
| Senza diploma | 31190,572 | 2 | 0,300 | 101318 | 103888,003 | 0 |
| Cerca lavoro | 19455,009 | 2 | 0,614 | 101318 | 31703,746 | 0 |
| Non cerca lavoro | 19455,009 | 2 | 0,614 | 101318 | 31703,746 | 0 |
| Reddito basso | 17848,104 | 2 | 0,648 | 101318 | 27556,047 | 0 |
| Reddito medio | 16664,130 | 2 | 0,671 | 101318 | 24832,057 | 0 |
| Reddito alto | 8635,033 | 2 | 0,830 | 101318 | 10409,097 | 0 |

Osservando i valori assunti dai centri dei cluster (Tabella 21), è possibile etichettare il primo cluster come «In cerca di meglio», il secondo come «Insoddisfatti inattivi», il terzo come «Soddisfatti». Il primo cluster comprende

coloro che, abbastanza o poco soddisfatti del proprio lavoro, sono in cerca di una nuova occupazione, hanno un reddito basso e non possiedono un diploma di scuola superiore. Il secondo cluster, quello degli «insoddisfatti inattivi», comprende i lavoratori notturni meno soddisfatti che però non cercano una diversa occupazione, godono di un reddito medio e non possiedono un diploma. Il terzo cluster, il più numeroso, comprende i soddisfatti, ovverosia coloro che possiedono un reddito e un livello di istruzione più alti e non sono in cerca di una nuova posizione.
È innanzitutto utile osservare la distribuzione, all'interno dei cluster, dei lavoratori appartenenti ai diversi settori produttivi (Graf. 12). Al gruppo dei soddisfatti, il più numeroso dei tre, appartengono la totalità degli addetti dei settori agricolo, delle costruzioni, delle attività finanziarie e assicurative, dell'amministrazione pubblica e della difesa. I soddisfatti sono inoltre prevalenti nel commercio, nei servizi di informazione e comunicazione, nei servizi socio-sanitari. I lavoratori "in cerca di meglio" rappresentano il 50% dei lavoratori nei settori alberghiero e della ristorazione e dei lavoratori in "altri servizi collettivi e personali". Gli "insoddisfatti inattivi" lavorano più spesso nell'industria e nel settore dei trasporti. Per quanto riguarda i settori di maggiore concentrazione dei lavoratori di ogni gruppo, oltre il 30% degli appartenenti al cluster "in cerca di meglio" lavora nel settore alberghiero e della ristorazione, il 43% circa degli insoddisfatti inattivi lavora nella manifattura e il 30% circa dei soddisfatti svolge un'occupazione nel settore socio-sanitario.

**Grafico 12 – Composizione dei settori di attività economica per cluster di appartenenza dei lavoratori notturni.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Se si osserva la posizione professionale ricoperta dai lavoratori dei diversi cluster (Tabella 24), emerge una predominanza degli operai nei cluster

"insoddisfatti" (i primi due) e degli impiegati nel terzo cluster. Se gli apprendisti si collocano, nel 79% dei casi, nel primo cluster, il 100% dei quadri, il 97% dei dirigenti e l'81% degli impiegati appartengono al cluster dei "soddisfatti". Coloro che lavorano di notte e coordinano il lavoro di altri appartengono, nell'82% dei casi, al terzo profilo (Tabella 25).

**Tabella 24 – Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e posizione nella professione.** Valori assoluti e percentuali, 2015.

| | | Dirigente | Quadro | Impiegato | Operaio | Apprend. | Totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. In cerca di meglio** | Conteggio | 250 | 0 | 6168 | 12706 | 869 | 19993 |
| | % in Cluster | 1,3% | 0,0% | 30,9% | **63,6%** | 4,3% | 100,0% |
| | % in Posizione | 3,3% | 0,0% | 15,4% | 25,9% | **78,9%** | 19,7% |
| **2. Insoddisfatti inattivi** | Conteggio | 0 | 0 | 1351 | 15004 | 0 | 16355 |
| | % in Cluster | 0,0% | 0,0% | 8,3% | **91,7%** | 0,0% | 100,0% |
| | % in Posizione | 0,0% | 0,0% | 3,4% | 30,6% | 0,0% | 16,1% |
| **3. Soddisfatti** | Conteggio | 7255 | 3701 | 32482 | 21304 | 232 | 64974 |
| | % in Cluster | 11,2% | 5,7% | **50,0%** | 32,8% | 0,4% | 100,0% |
| | % in Posizione | **96,7%** | **100,0%** | 81,2% | 43,5% | 21,1% | 64,1% |
| **Totale** | Conteggio | 7505 | 3701 | 40001 | 49014 | 1101 | 101322 |
| | % in Cluster | 7,4% | 3,7% | 39,5% | 48,4% | 1,1% | 100,0% |
| | % in Posizione | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Tabella 25 – Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e posizione di coordinamento.** Valori assoluti e percentuali, 2015.

| | | Coordina | Non coordina | Non sa | Totale |
|---|---|---|---|---|---|
| **1. In cerca di meglio** | Conteggio | 2592 | 17401 | 0 | 19993 |
| | % in Cluster | 13,0% | 87,0% | 0,0% | 100,0% |
| | % in Coordina | 9,8% | 23,5% | 0,0% | 19,7% |
| **2. Insoddisfatti inattivi** | Conteggio | 2120 | 14235 | 0 | 16355 |
| | % in Cluster | 13,0% | 87,0% | 0,0% | 100,0% |
| | % in Coordina | 8,0% | 19,2% | 0,0% | 16,1% |
| **3. Soddisfatti** | Conteggio | 21738 | 42387 | 849 | 64974 |
| | % in Cluster | 33,5% | 65,2% | 1,3% | 100,0% |
| | % in Coordina | 82,2% | 57,3% | 100,0% | 64,1% |
| **Totale** | Conteggio | 26450 | 74023 | 849 | 101322 |
| | % in Cluster | 26,1% | 73,1% | 0,8% | 100,0% |
| | % in Coordina | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

Per quanto riguarda la distribuzione per genere nei diversi cluster (Tabella 26), il 76% delle lavoratrici notturne si colloca nel cluster "soddisfatti", gruppo in cui le donne svolgono soprattutto professioni connesse ai servizi sanitari (Grafico

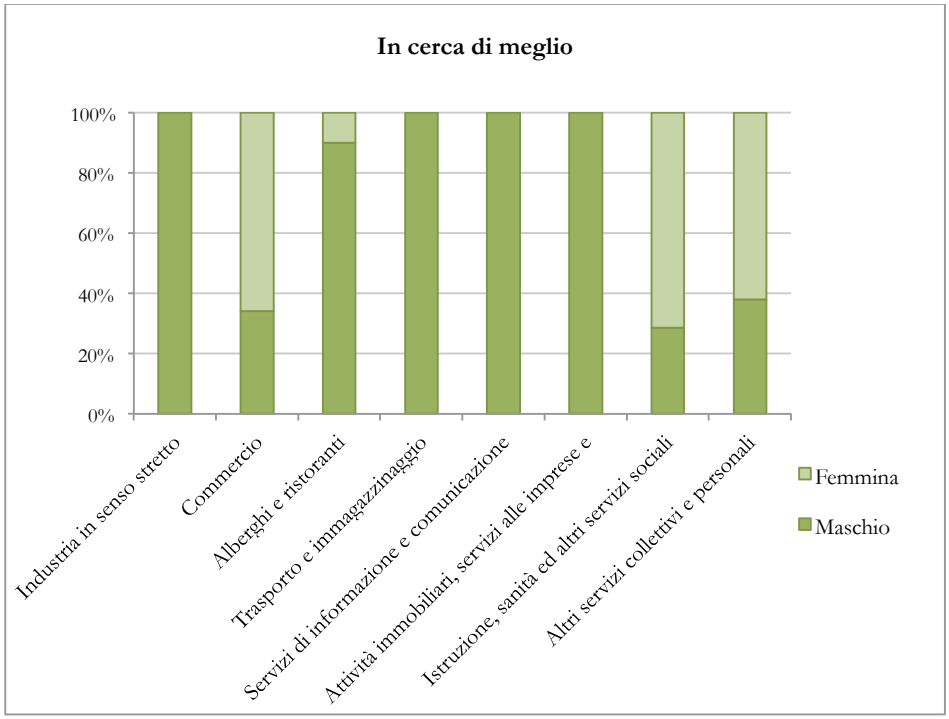
15). La maggiore partecipazione femminile al settore sanitario e dei servizi sociali, così come a quello del commercio, caratterizza anche gli altri due cluster (Grafici 13 e 14).

**Tabella 26 – Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e genere.** Valori assoluti e percentuali, 2015

| | | Maschio | Femmina | Totale |
|---|---|---|---|---|
| **1. In cerca di meglio** | Conteggio | 15278 | 4714 | 19992 |
| | % in Cluster | 76,4% | 23,6% | 100,0% |
| | % in Sesso | 20,7% | 17,2% | 19,7% |
| **2. Insoddisfatti inattivi** | Conteggio | 14414 | 1941 | 16355 |
| | % in Cluster | 88,1% | 11,9% | 100,0% |
| | % in Sesso | 19,5% | 7,1% | 16,1% |
| **3. Soddisfatti** | Conteggio | 44277 | 20697 | 64974 |
| | % in Cluster | 68,1% | 31,9% | 100,0% |
| | % in Sesso | 59,9% | 75,7% | 64,1% |
| **Totale** | Conteggio | 73969 | 27352 | 101321 |
| | % in Cluster | 73,0% | 27,0% | 100,0% |
| | % in Sesso | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

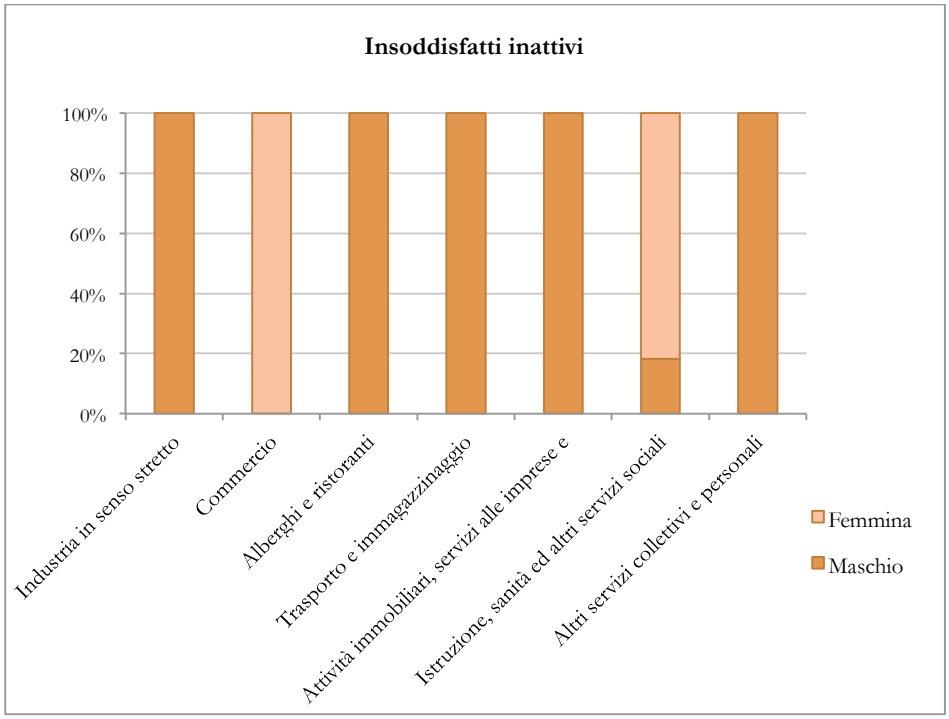
Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Grafico 13 – Lavoratori notturni nel cluster n. 1, "In cerca di meglio" per genere nei diversi settori.** Valori percentuali, 2015.



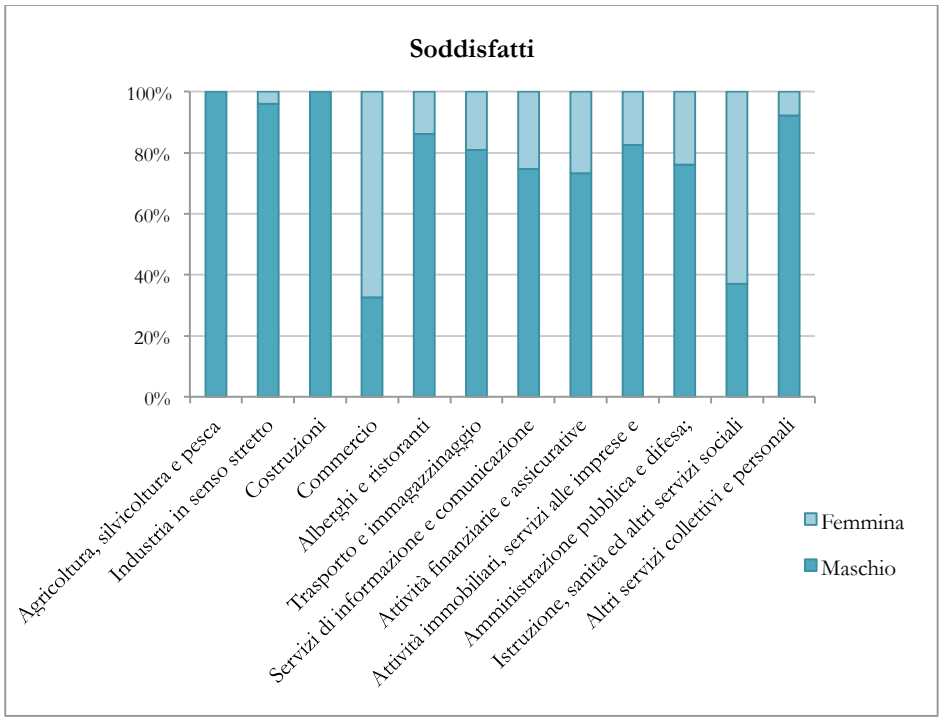

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Grafico 14 – Lavoratori notturni nel cluster n. 2, "Insoddisfatti inattivi" per genere nei diversi settori.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Grafico 15 – Lavoratori notturni nel cluster n. 3 "Soddisfatti" per genere nei diversi settori.** Valori percentuali, 2015.




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

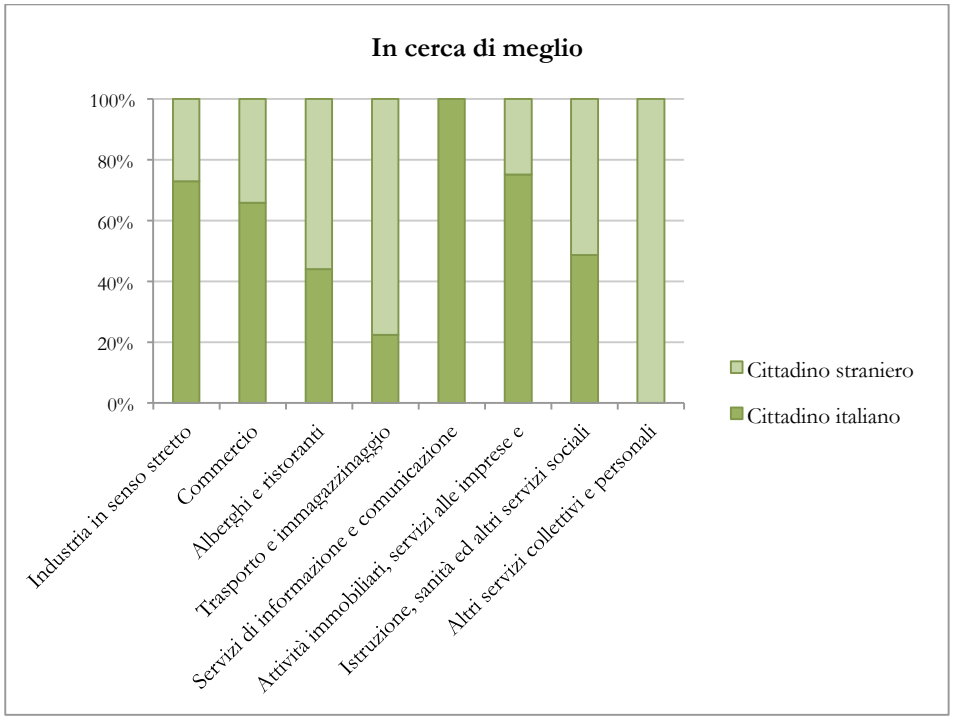
Per quanto riguarda la distribuzione dei lavoratori di diversa cittadinanza, il cluster dei lavoratori notturni "In cerca di meglio" è composto in modo pressoché equo da cittadini italiani e stranieri, mentre gli altri due cluster sono costituiti prevalentemente da cittadini italiani (Tabella 27). I cittadini stranieri che appartengono al primo profilo lavorano soprattutto nel settore alberghiero e della ristorazione, nel trasporto e immagazzinaggio e in altri servizi collettivi e personali (Grafico 16). La totalità dei lavoratori del settore della ristorazione e alberghiero appartenenti al gruppo degli "insoddisfatti inattivi" è straniera. I cittadini stranieri rappresentano solo il 16% circa dei lavoratori "soddisfatti" e in questo gruppo la loro presenza è prevalente nel settore agricolo e nei servizi collettivi e personali "altri".

**Tabella 27 – Lavoratori notturni per cluster di appartenenza e cittadinanza.** Valori assoluti e percentuali, 2015

| | | **Cittadino italiano** | **Cittadino straniero** | **Totale** |
|---|---|---|---|---|
| **1.In cerca di meglio** | Conteggio | 9674 | 10318 | 19992 |
| | % in Cluster | 48,4% | 51,6% | 100,0% |
| | % in Cittadinanza | 12,6% | 41,7% | 19,7% |
| **2.Insoddisfatti inattivi** | Conteggio | 12440 | 3916 | 16356 |
| | % in Cluster | 76,1% | 24,0% | 100,0% |
| | % in Cittadinanza | 16,2% | 15,8% | 16,1% |
| **3.Soddisfatti** | Conteggio | 54496 | 10478 | 64974 |
| | % in Cluster | 83,9% | 16,1% | 100,0% |
| | % in Cittadinanza | 71,1% | 42,4% | 64,1% |
| Totale | Conteggio | 76610 | 24712 | 101322 |
| | % in Cluster | 75,6% | 24,4% | 100,0% |
| | % in Cittadinanza | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

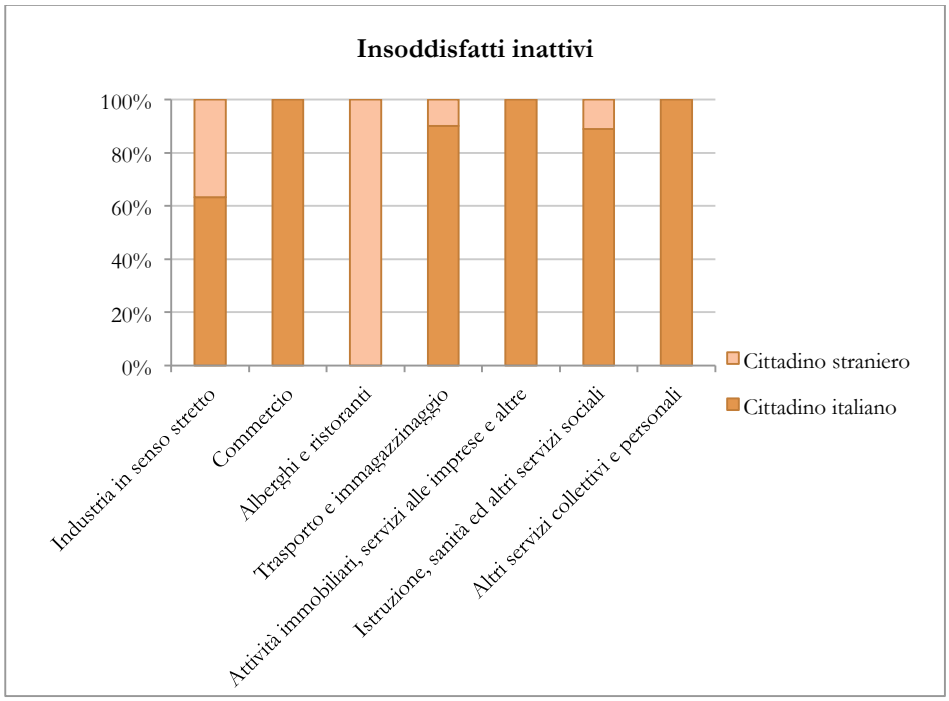
Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Grafico 16 – Lavoratori notturni nel cluster n. 1 "In cerca di meglio" per cittadinanza nei diversi settori.** Valori percentuali, 2015.



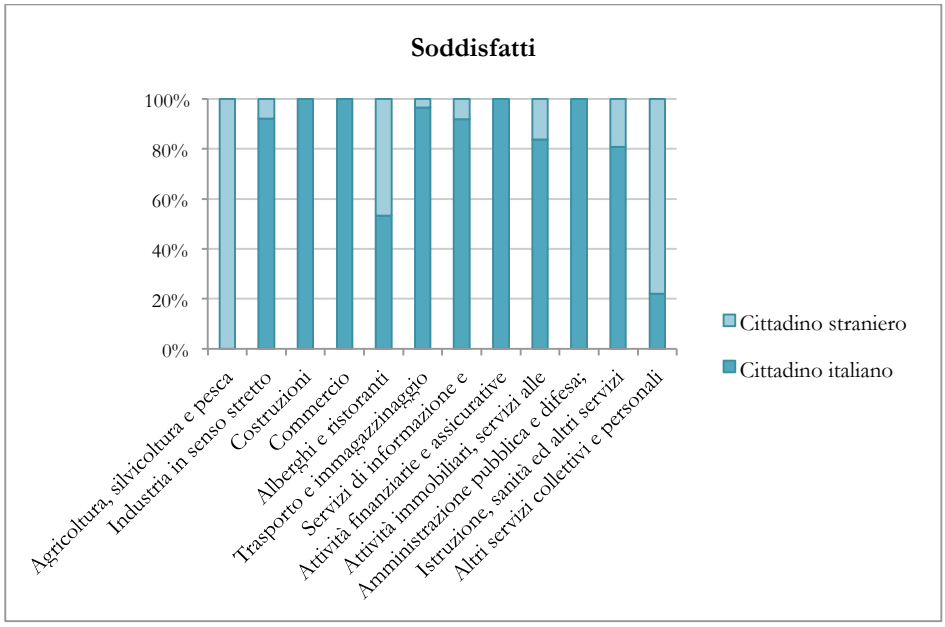

Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Grafico 17 – Lavoratori notturni nel cluster n. 2 "Insoddisfatti inattivi" per cittadinanza nei diversi settori.** Valori percentuali, 2015




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

**Grafico 18 – Lavoratori notturni nel cluster n. 3 "Soddisfatti" per cittadinanza nei diversi settori.** Valori percentuali, 2015




Fonte: Nostra elaborazione su ISTAT, 2015.

## DISCUSSIONE DEI RISULTATI

L'analisi dei dati della Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro mostra che, se negli ultimi dieci anni in Italia il lavoro notturno non è aumentato, esso ha visto mutare le sue caratteristiche. Il principale risultato emerso dai dati qui analizzati – che va a confermare la prima ipotesi di ricerca –, è che il lavoro notturno coinvolge sempre più lavoratori appartenenti a categorie temporalmente vulnerabili, in particolare le donne e i lavoratori a basso reddito. Coloro che percepiscono redditi più bassi nel lavoro notturno sono aumentati del 22,6% dal 2009 al 2015 (se si considerano tutti gli occupati, i lavoratori con i redditi più bassi sono aumentati dell'1,8%) e le donne del 18% (a fronte di un aumento del 6,4% nel lavoro complessivo) dal 2005 al 2015. Ad aumentare sono anche i lavoratori stranieri e, in particolare, i cittadini di paesi dell'Unione Europea cresciuti, dal 2007 al 2015, del 148% nel lavoro notturno (e del 127% per quanto riguarda il lavoro in generale). Contestualmente, coloro che percepiscono redditi alti e svolgono lavori notturni sono diminuiti, dal 2009, del 4% (mente sono stabili nel lavoro generale). Anche la quantità di uomini che lavora di notte ha subito una diminuzione del 7,6% (quasi doppia rispetto a quella che ha interessato il lavoro in generale).
L'emergenza di un proletariato dei servizi de-sincronizzato è una caratteristica della città post-fordista esacerbata dai processi di colonizzazione del tempo. L'aumento, tra i lavoratori notturni, di lavoratori a basso reddito e di cittadini stranieri richiede analisi più approfondite. Se i lavoratori dotati di risorse economiche più limitate sono spesso dotati di una minore sovranità temporale, le nuove caratteristiche del lavoro notturno rappresenterebbero un ambito di disuguaglianza sociale e temporale cui le politiche urbane potrebbero

indirizzare programmi e azioni. Inoltre, è molto alta la percentuale di coloro che, oltre a lavorare di notte, svolgono attività lavorative di sera (95%), il sabato (87,8%) e la domenica (70%), combinando diversi orari di lavoro disagiati. In particolare, le implicazioni per le politiche pubbliche e per i servizi pubblici dei cambiamenti nella struttura di genere del lavoro notturno richiedono ricerche più approfondite sui potenziali svantaggi per le donne: oltre a quelle riguardanti le ricadute del disturbo del ciclo circadiano sulla salute, già riconosciute dal legislatore, andrebbero considerate le caratteristiche emergenti della domanda di trasporto pubblico notturno e i nuovi bisogni legati ai servizi per l'infanzia.

L'analisi dei dati relativi alla Città Metropolitana di Milano conferma l'eterogeneità delle caratteristiche socio-economiche dei lavoratori notturni proposta nella seconda ipotesi. Come evidenziano i profili emersi dalla *cluster analysis*, nella Città Metropolitana di Milano i lavoratori notturni sono innanzitutto caratterizzati da alti livelli di soddisfazione e di istruzione e da redditi medio-alti. Dai profili emersi sembrerebbe che alti livelli di reddito e di istruzione e l'essere occupati in posizioni a più alto status attutiscano gli effetti del lavoro notturno sulla soddisfazione riguardante l'occupazione, confermando la terza ipotesi qui avanzata. Il lavoro notturno pare non essere, di per sé, un ambito di svantaggio e di stress temporali, ma sembra divenire tale quando non può contare su forme di compensazione legate, ad esempio, al reddito e alla posizione professionale. Il cluster dei "Soddisfatti" è costituito in prevalenza da impiegati e comprende il 97% dei dirigenti, la totalità dei quadri, la maggioranza di coloro che, nello svolgimento delle proprie mansioni, coordina il lavoro di altri. Fanno parte di questo cluster due terzi delle donne che lavorano di notte.

Ad essere di maggiore interesse per l'analisi delle disuguaglianze temporali sono gli altri due gruppi e specialmente il gruppo "In cerca di meglio", dove con tutta probabilità si concentrano le mansioni svolte nella Night Time Economy e nel cosiddetto proletariato dei servizi, impiegato in attività di supporto al terziario avanzato e sempre più spesso collocate nelle ore notturne. I due cluster sono entrambi caratterizzati da livelli di soddisfazione bassi ma si distinguono per la condizione di ricerca di un nuovo lavoro. Il cluster dei lavoratori notturni «In cerca di meglio» presenta un'alta concentrazione di lavoratori stranieri (che rappresentano la metà del gruppo) e include prevalentemente addetti del settore alberghiero e della ristorazione. La posizione nella professione predominante è quella degli operai. La composizione per genere rispecchia quella del campione generale. Il cluster è diviso equamente per cittadinanza tra italiani e stranieri. Il secondo cluster («Insoddisfatti inattivi») è composto prevalentemente da italiani uomini e i settori principali sono quello dell'industria e dei trasporti. Per quest'ultimo gruppo è possibile ipotizzare che il reddito mediamente più alto e, forse, l'esistenza di garanzie di maggiorazione e compensazione negli specifici Contratti Collettivi Nazionali del Lavoro per i turni notturni fungano da motivazioni sufficienti alla permanenza nell'occupazione svolta nonostante la bassa soddisfazione relativa al lavoro.

I risultati della *cluster analysis* evidenziano l'eterogeneità delle caratteristiche del lavoro e dei lavoratori notturni, mostrando l'utilità di più approfondite analisi sul fenomeno e su altri elementi che influenzano il benessere temporale dei lavoratori, come, ad esempio, la composizione del nucleo familiare, il tempo dedicato agli spostamenti e al lavoro non retribuito.

# I *PACEMAKER* DELLA NOTTE URBANA: LAVORARE E MUOVERSI NELLA CITTÀ DI MILANO

## LA DOMANDA E L'OFFERTA DI TRASPORTO NOTTURNO A MILANO

Il comune di Milano può attualmente contare su una rete di trasporti pubblici funzionante, con frequenze diverse, attraverso corse speciali o l'utilizzo di mezzi sostitutivi per le linee della metropolitana, ventiquattr'ore al giorno, sette giorni su sette. A eccezione della linea filoviaria circolare 90-91, attiva ventiquattr'ore su ventiquattro ogni giorno dal 2006, il servizio notturno è stato adottato da ATM (Azienda Trasporti Milanesi S.p.a.) nel settembre 2011. Attivo esclusivamente nel fine settimana (ossia nelle notti tra venerdì e sabato, tra sabato e domenica e nelle notti precedenti le festività) [194], il servizio comprendeva 11 linee (ampliate a 15 nel 2012) con corse ogni 30 minuti effettuate da autobus sostitutivi. Da maggio 2015, in occasione di Expo, il servizio è stato esteso all'intera settimana, per essere poi ridotto dal gennaio 2017. La revisione dell'offerta di trasporto pubblico notturno è stata decisa a causa dello scarso utilizzo delle corse notturne infrasettimanali[195]. Attualmente (luglio 2017) il servizio notturno propriamente inteso (la linea filoviaria 90-91 e gli autobus notturni) comprende 5 linee durante la settimana e 15 nel fine settimana (la notte tra venerdì e sabato e tra sabato e domenica) con frequenza di una corsa ogni 30 minuti. Il servizio notturno è inoltre integrato, dalle 22 alle 2, da 14 linee del servizio Radiobus di Quartiere. Si tratta di autobus di piccole dimensioni circolanti nei quartieri periferici, disponibili per i viaggiatori che ne facciano richiesta prenotando al centralino dedicato o indicando la propria destinazione (interna al quartiere) all'autista una volta a bordo.

**Tabella 28 – Orari di funzionamento del TPL per tipo di mezzo[196]**

| Mezzo | Orario di inizio e fine servizio |
|---|---|
| Metropolitana | 5:40 – 0:30 |
| Tram | 5:00 – 2:00 |
| Filobus 90-91 | 0:00 – 24:00 |
| Autobus e altri filobus | 5:30 – 00:30 |
| Bus notturni | 1:00 – 5:30 |
| Radiobus di quartiere | 22:00 – 2:00 |
| Treni suburbani (Trenord) | 4:30 – 2:00 |

Fonte: Dati GTFS ATM, 2017; Trenord, 2017; www.atm.it

[194] https://www.atm.it/it/AtmNews/Comunicati/Pagine/trasportialvialaretenotturnacon.aspx

[195] Secondo le rilevazioni dei carichi passeggeri realizzate nell'ottobre 2015 da AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio), 8 corse su 15 registrano, durante la settimana, un numero di passeggeri medio a corsa inferiore alle dieci unità. La variazione percentuale tra i carichi della notte feriale e festiva sono pari a circa il -50% (AMAT, 2015).

[196] Le informazioni contenute nella tabella sono da considerarsi indicative e non comprendono le eccezioni che caratterizzano gli orari di funzionamento di alcune linee.

**Tabella 29 – Percorsi dei servizi di trasporto notturni per numero della linea e tipo di giorno**

| Linea | Percorso | Attivo |
|---|---|---|
| Filobus 90-91 | Lodi M3 – Lotto M1/Lotto M1 – Lodi M3 | Ogni giorno |
| NM1 | Quartiere degli Olmi – Bisceglie M1 – Cairoli M1 | Ogni giorno |
| NM1 | Sesto 1° Maggio FS M1 – Molino Dorino M1 | Ogni giorno |
| NM2 | Cascina Gobba M2 – P.za Abbiategrasso M2 | Ogni giorno |
| NM3 | San Donato M3 – Comasina M3 | Ogni giorno |
| N6 | Cadorna FN M1/M2 – Centrale FS M2/M3 | Prefestivo |
| N15 | Gratosoglio – San Babila M1 | Prefestivo |
| N24 | Vigentino – Duomo M1/M3 | Prefestivo |
| N27 | viale Ungheria – San Babila M1 | Prefestivo |
| N42 | Bicocca – Centrale FS M2/M3 | Prefestivo |
| N50 | Lorenteggio – Cairoli M1 | Prefestivo |
| N54 | Lambrate FS M2 – Duomo M1/M3 | Prefestivo |
| N57 | Quarto Oggiaro – Cairoli M1 | Prefestivo |
| N80 | Quinto Romano-De Angeli M1 | Prefestivo |
| N94 | Porta Volta – Cadorna FN M1/M2 | Prefestivo |

Fonte: www.atm.it

**Tabella 30 – Numero di linee attive dalle 23 alle 6 per tipo di giorno**

| | 23:00-24:00 | 24:00-1:00 | 1:00-2:00 | 2:00-3:00 | 3:00-4:00 | 4:00-5:00 | 5:00-6:00 | 6:00-7:00 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Feriale** | 122 | 111 | 87 | 41 | 5 | 30 | 130 | 188 |
| **Venerdì e prefestivo** | 122 | 113 | 90 | 48 | 15 | 37 | 133 | 188 |

Fonte: Dati GTFS ATM, 2017 e Trenord, 2017

Per quanto riguarda la domanda del trasporto pubblico notturno, è possibile fare riferimento al risultato di una recente indagine[197] condotta da AMAT finalizzata a evidenziare le caratteristiche degli utenti del servizio. Gli utenti intervistati sono nel 30% dei casi persone tra i 24 e 34 anni e nel 74% dei casi soggetti che possiedono un diploma o titolo superiore. Maschi e femmine sono equamente rappresentati nel campione (con una lieve predominanza dell'utenza maschile). Per quanto riguarda il tipo di lavoro svolto, gli intervistati sono prevalentemente lavoratori dipendenti (45,2%), studenti (27%) e lavoratori autonomi (22,9%) che risiedono nel 98% dei casi nel Comune di Milano. Il 30% degli intervistati fa parte di nuclei familiari composti da 3 componenti e quasi il 50% di nuclei con 4 o più componenti. Dall'indagine emergono aspetti di particolare interesse: il 90% dei rispondenti circa ha a disposizione un'automobile, ma, al mezzo privato, preferisce il trasporto pubblico. Tuttavia, i risultati presentati non permettono di approfondire le

[197] L'indagine, non pubblicata e gentilmente rilasciata da AMAT per gli scopi di questa ricerca, è stata realizzata attraverso circa 400 interviste faccia a faccia con gli utenti di 14 linee del servizio notturno (200 durante la settimana e 200 nel fine settimana) con l'obiettivo di rilevare il gradimento del servizio e il comfort.

ragioni di questa scelta. Un ulteriore elemento emerso dalla rilevazione di AMAT di grande interesse ai fini della presente indagine riguarda la predominanza (87%) degli spostamenti sistematici tra i tipi di spostamento con i mezzi notturni. Sebbene l'indagine non specifichi in modo più dettagliato la motivazione dello spostamento, possiamo intuire quindi che il mezzo pubblico notturno sia non di rado utilizzato per spostamenti lavorativi. Infine, per quanto riguarda i fattori caratterizzanti il servizio ritenuti più importanti, gli intervistati sottolineano la maggiore rilevanza della frequenza del servizio, della sicurezza del trasporto, della regolarità e puntualità. Le informazioni e la pulizia sono invece i fattori ritenuti meno importanti. Anche i risultati dell'analisi secondaria sui dati della Rilevazione delle Forze di Lavoro possono fornire informazioni sulla potenziale domanda di mobilità notturna legata al lavoro notturno. Ad esempio, la sempre maggiore partecipazione femminile al lavoro notturno potrebbe condurre a un aumento di una domanda di mobilità che pone particolare enfasi sulla percezione della sicurezza e che va quindi incontrata con interventi dedicati, come l'illuminazione delle fermate e dei percorsi di interscambio.

## L'ACCESSIBILITÀ TRAMITE TRASPORTO PUBBLICO ALLE ATTIVITÀ NOTTURNE

I potenziali attrattori del lavoro notturno e dell'utenza notturna a Milano individuati e geolocalizzati in questa ricerca includono bar, ristoranti, pub, luoghi di intrattenimento (teatri, cinema, sale per concerti, club, centri sociali), hotel e ostelli, ma anche servizi socio-sanitari (ospedali, farmacie e un asilo nido), supermercati e palestre. Come mostra la Tabella 31, i servizi tradizionalmente associati alla *Night time economy* (bar e ristoranti, intrattenimento) sono quelli subiscono la maggiore riduzione tra le 23 e le 5 del mattino e, generalmente, terminano l'attività prima delle 3. Nella fascia centrale della notte, dalle 3 alle 5, emerge, sebbene ancora limitata, la continuità di servizi tradizionali resi solo recentemente *continui*, come i supermercati, le palestre, un asilo nido e uno studio dentistico aperto 24 ore. Grazie allo sviluppo delle attività 24/7, le attività notturne complessive mostrano differenze modeste tra i giorni infrasettimanali e il fine settimana.

**Tabella 31 – Servizi aperti per fascia oraria notturna e tipo di giornata**

| | 23:00 | | 01:00 | | 3:00 | | 5:00 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fer. | Pref. | Fer. | Pref. | Fer. | Pref. | Fer. | Pref. |
| Intrattenimento | 48 | 55 | 36 | 36 | 19 | 21 | 6 | 6 |
| Bar e ristoranti | 797 | 850 | 306 | 306 | 7 | 23 | 4 | 9 |
| Supermercati | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Salute | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 10 |
| Hotel e ostelli | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 |
| Altro | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Totale | 873 | 934 | 370 | 370 | 54 | 72 | 40 | 45 |

Fonte: nostra elaborazione su dati da *www.yelp.com*

I dati a disposizione permettono di produrre informazioni fondamentali per la conoscenza della città notturna nelle diverse fasce orarie. Innanzitutto, è possibile analizzare l'accessibilità per trasporto pubblico alle attività aperte. Le figure 16-23 forniscono una rappresentazione dinamica dell'accessibilità tramite trasporto pubblico: esse sono il risultato della sovrapposizione, per diverse fasce orarie in un giorno feriale e in un prefestivo, dei valori relativi alla densità delle fermate attive, pesate per la frequenza dei passaggi (disponibilità dei mezzi pubblici (MP))[198] e della mappa on/off delle attività differenziate per categoria. Quest'analisi permette una rappresentazione molto dettagliata e fedele dell'accessibilità al trasporto pubblico (e, quindi, dell'accessibilità alle attività tramite trasporto pubblico) durante le ore notturne e nei diversi giorni della settimana.
I dati elaborati permettono di misurare le variazioni nell'accessibilità tramite trasporto pubblico alle attività notturne durante la notte in modo puntuale. Questa analisi consente di individuare quei servizi che vedono ridotta maggiormente la propria accessibilità e necessitano quindi la valutazione di un intervento di rafforzamento del servizio. Ad esempio, come mostra la tabella 32, la disponibilità di mezzi pubblici in corrispondenza di strutture sanitarie (e, quindi, l'accessibilità per mezzo pubblico agli ospedali) subisce, dalle 23 alle 3 di un giorno prefestivo, una variazione percentuale negativa di 4 punti superiore alla variazione totale per le attività notturne. I servizi sanitari sono quindi interessati da una perdita maggiore di accessibilità, che può tradursi in uno svantaggio temporale legato alla mobilità che investe lavoratori e utenti.

**Tabella 32 – Variazione percentuale nel valore di accessibilità per mezzo pubblico tra le 23 e le 3 di un giorno feriale e di un giorno prefestivo.** Valori percentuali, 2017.

| | Variazione feriale | Variazione prefestivo |
|---|---|---|
| **Intrattenimento** | -95% | -86% |
| **Bar e ristoranti** | -95% | -83% |
| **Salute** | -93% | -89% |
| **Hotel e ostelli** | -93% | -85% |
| **Totale** | -94% | -85% |

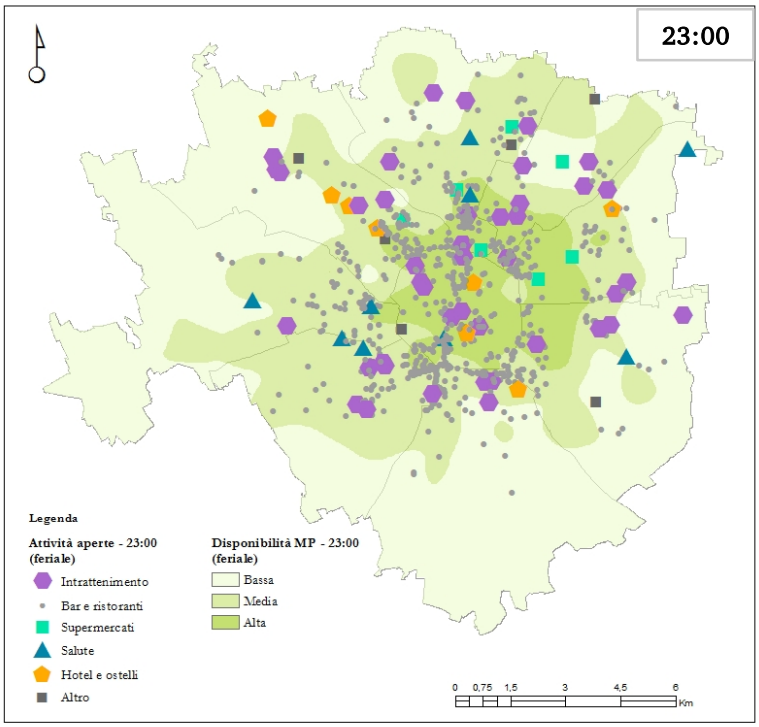
Fonte: nostra elaborazione su dati AMAT, 2017; Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017.

La perdita di accessibilità dei servizi sanitari è evidente anche nelle mappe qua riportate. Gli ospedali mappati (rappresentati con dei triangoli blu) risultano progressivamente esclusi, nel corso della notte, dall'area di alta e media accessibilità.
Tuttavia, l'analisi spaziale mostra come gran parte delle attività notturne abbiano sede in aree caratterizzate da media o alta disponibilità di mezzi pubblici. Nelle prime ore della notte (fascia oraria 23:00 – 1:00), tanto le attività quanto i trasporti notturni presentano una concentrazione dell'offerta nelle aree centrali e semi-centrali, che si riduce allontanandosi verso le aree più periferiche – anche se sono presenti aree periferiche (come la zona di Piazza Abbiategrasso e Famagosta) che presentano, secondo questa analisi, livelli alti di accessibilità al trasporto pubblico. Lo scenario cambia se consideriamo la

[198] La suddivisione in categorie (bassa, media, alta) della disponibilità di mezzi pubblici nelle mappe realizzate è relativa alla fascia oraria cui fa riferimento per permettere una migliore leggibilità. Le mappe non possono essere pertanto utilizzate per una comparazione poiché ogni classe assume valori diversi nelle diverse fasce orarie.

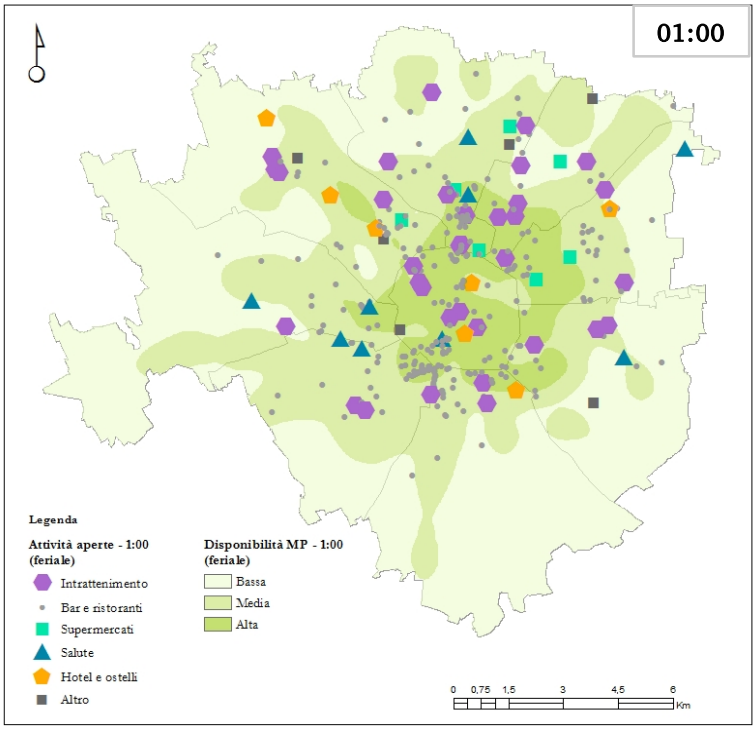
notte di un giorno feriale, nella fascia oraria corrispondente alle tre di notte, quando sia le attività aperte sia l'offerta di trasporto si riducono drasticamente (si vedano, per i dati puntuali, le tabelle 30 e 31). Nella figura 18, infatti, è evidente lo strutturarsi dell'accessibilità intorno alla rete filoviaria circolare e lungo i percorsi sostitutivi delle tre linee metropolitane (M1 Sesto FS-Molino Dorino/Quartiere degli Olmi, M2 Cascina Gobba-Abbiategrasso, M3 Comasina-San Donato).
Se le attività connesse alla *night economy* tradizionale tendono a concentrarsi in alcune centralità, corrispondenti anche alle aree di maggiore accessibilità al trasporto pubblico locale notturno, questo non è vero per quanto riguarda i nuovi servizi della città continua, la cui localizzazione è meno prevedibile e interessa anche zone periferiche non collegate tramite trasporto pubblico.

**Figura 16 – Attività aperte alle 23:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico**



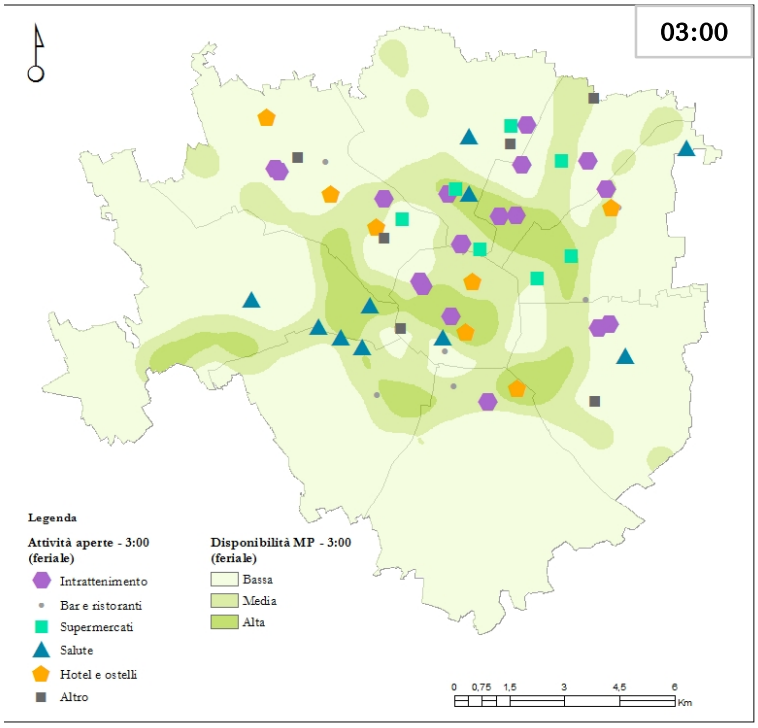

Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017.

**Figura 17 – Attività aperte all'1:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico**



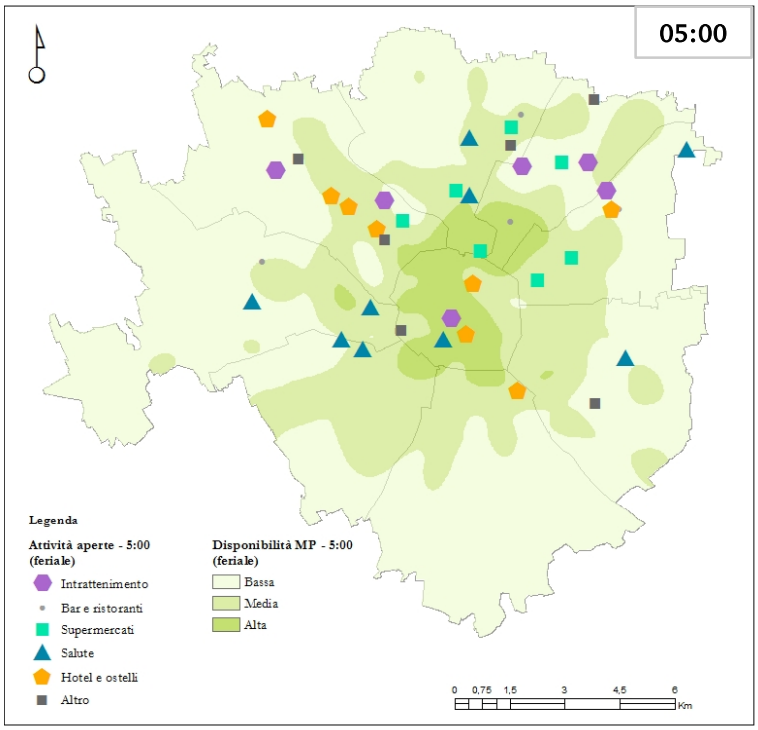

Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017

**Figura 18 – Attività aperte alle 3:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico**



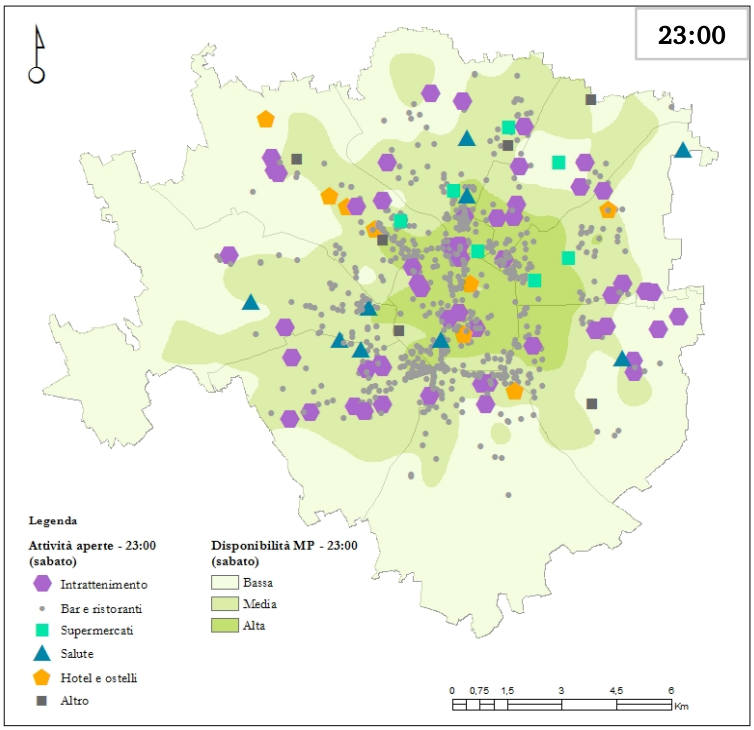

Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017

**Figura 19 – Attività aperte alle 5:00 di un giorno feriale e accessibilità al trasporto pubblico**



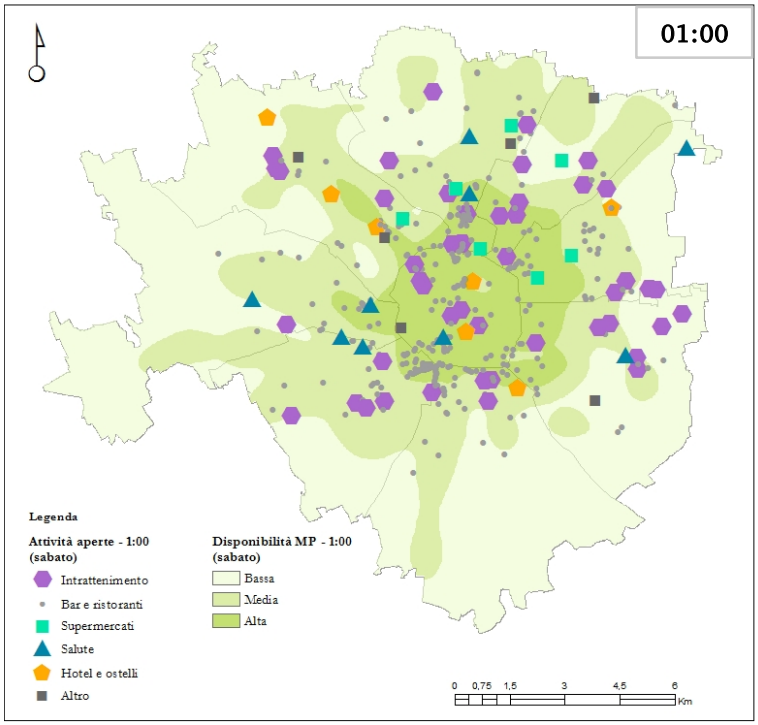

Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017

**Figura 20 – Attività aperte alle 23:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico**



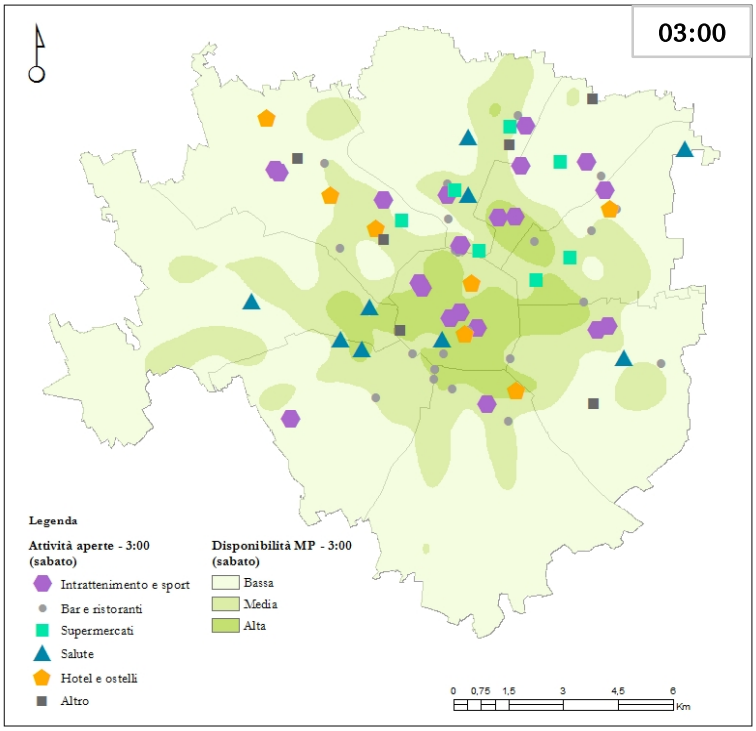

Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017

**Figura 21 – Attività aperte all'1:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico**



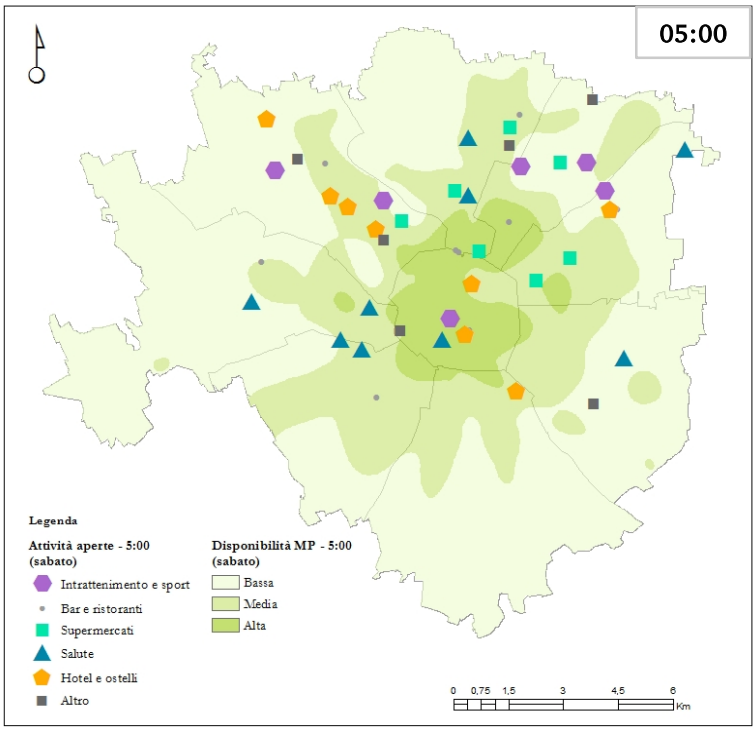

Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017

**Figura 22 – Attività aperte alle 3:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico**




Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017

**Figura 23 – Attività aperte alle 5:00 di un giorno prefestivo e accessibilità al trasporto pubblico**




Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017;Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017

## LO SPAZIO TEMPORIZZATO: SVANTAGGIO E CONFLITTI TEMPORALI NELLA CITTÀ NOTTURNA

È possibile analizzare contestualmente i dati raccolti ed elaborati sulle attività e sui trasporti e quelli sulla popolazione residente. Qui si propone di individuare diversi tipi di quartiere sulla base di tre caratteristiche:

- la densità di residenti,
- la presenza di attività notturne,
- la presenza del servizio di trasporto pubblico notturno.

Dalla concomitante osservazione di questi tre valori, opportunamente semplificati, è possibile individuare diversi tipi di quartiere che possono essere identificati come potenziali ambiti di conflitto temporale tra le popolazioni residenti e temporanee o di svantaggio temporale legato all'accesso alle opportunità urbane e alla mobilità[199] (Tab. 32).

**Tabella 33 – Tipi di quartiere sulla base della densità della popolazione residente, della densità delle attività e dei trasporti notturni.**

| | Densità residenti | Densità attività | Densità trasporti | Tipo quartiere | Conflitto | Svantaggio | Quartieri a Milano |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Alta | Alta | Alta | Abitato, notturno e connesso | sì | no | - |
| 2. | Alta | Bassa | Bassa | Abitato, diurno e isolato | no | sì | Numerosi quartieri[200] |
| 3. | Alta | Bassa | Alta | Abitato, diurno e connesso | no | no | - |
| 4. | Alta | Alta | Bassa | Abitato, notturno e isolato | sì | sì | Ticinese (Nord) |
| 5. | Bassa | Alta | Alta | Vuoto, notturno e connesso | no | no | Duomo |
| 6. | Bassa | Bassa | Bassa | Vuoto, diurno e isolato | no | sì | Numerosi quartieri[201] |
| 7. | Bassa | Bassa | Alta | Vuoto, diurno e connesso | no | no | San Siro |
| 8. | Bassa | Alta | Bassa | Vuoto, notturno e isolato | no | sì | - |

[199] Lo svantaggio temporale legato alla mobilità si verifica, innanzitutto, quando la densità dei trasporti è bassa. Se il quartiere presenta un'alta concentrazione di servizi e una bassa densità di trasporti, esso costituisce un potenziale ambito di svantaggio per gli addetti dei servizi; quando, invece, sia la densità dei servizi sia quella dei trasporti sono basse, lo svantaggio investe potenzialmente i residenti, che saranno costretti a spostarsi per accedere ai servizi notturni o ai luoghi di lavoro notturno, ma non potranno usufruire del trasporto pubblico.

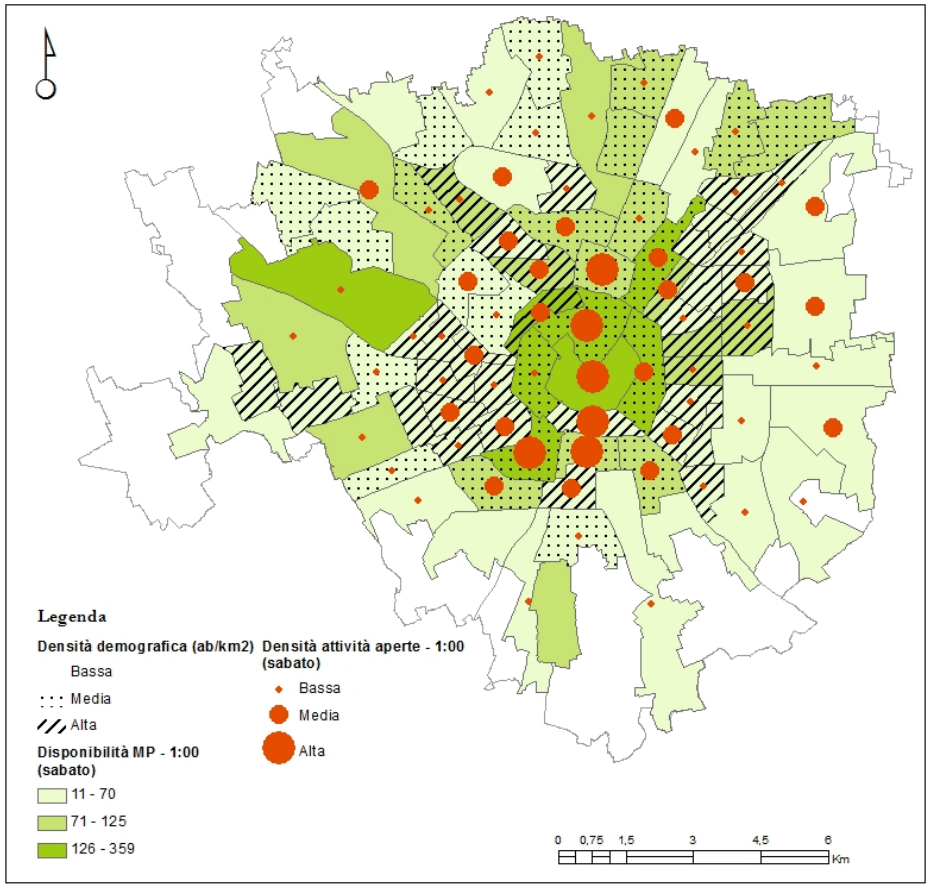
[200] I quartieri con queste caratteristiche comprendono: Baggio, Selinunte, De Angeli, Washington, Lodi, Umbria, Molise, Padova, Loreto, Dergano, Ghisolfa.

[201] I quartieri con queste caratteristiche comprendono: Muggiano, Quarto Oggiaro (zona ovest), Sacco, Bovisasca, Comasina, Ortomercato, Corvetto, Ronchi sul Naviglio, Barona, Cantalupa, Ripamonti, Quintosole, Rogoredo, Forlanini, Ortica.

L'analisi spaziale, basata su una semplificazione [202], mostra come si distribuiscono, sul territorio milanese, le caratteristiche considerate (Figura 24). Il caso [1], ovverosia quello caratterizzato da valori alti per la densità abitativa, delle attività e dei trasporti, non trova realizzazione a Milano. Questo tipo di quartiere costituisce uno degli ambiti di maggiore conflitto temporale. L'alta concentrazione di attività notturne e l'alta densità del servizio di trasporto pubblico rendono queste aree significativi attrattori per gli utenti dell'economia notturna e dei servizi notturni in generale; la concomitante alta densità abitativa fa di questi quartieri le sedi di potenziali conflitti temporali tra la popolazione residente e le popolazioni temporanee. La nostra classificazione mostra come un ambito di potenziale conflitto temporale sia costituito anche dalla zona Nord di Ticinese [4], area abitata e notturna ma, secondo la nostra analisi, relativamente isolata. La bassa densità di trasporto pubblico ne fa, inoltre, un quartiere esposto a un maggiore rischio di svantaggio temporale per le molte persone che vi vivono, vi lavorano o vi si recano per lo svolgimento di attività di svago. Duomo emerge invece come un quartiere vuoto, notturno e connesso [5], adatto a ospitare popolazioni temporanee senza rischi di conflitto né di svantaggio di tipo temporale. La maggior parte dei quartieri presenta le caratteristiche delle aree abitate, diurne e isolate [2] o delle aree vuote, diurne e isolate [6], potenziali ambiti di svantaggio temporale legato alla contemporanea carenza di servizi notturni e di trasporti pubblici. Interessante il caso di San Siro, corrispondente al profilo [7], che, collocandosi tra due linee notturne (NM1 e N80) e potendo contare sul servizio di Radiobus di Quartiere Q78 gode di un'alta disponibilità di mezzi pubblici in presenza di una bassa densità abitativa e di una bassa offerta di servizi notturni. San Siro, nella nostra elaborazione, non emerge quindi come un ambito di conflitto temporale fra popolazioni residenti e temporanee e vede garantita, grazie al frequente e diffuso trasporto pubblico, la possibilità di spostarsi verso altri quartieri per accedere ai luoghi di lavoro o svago (assumendo che il trasporto pubblico permetta uno spostamento verso questi luoghi, cosa che, ad esempio, il Radiobus di quartiere non fa).

[202] In questa sede, la densità dei residenti sarà considerata bassa se inferiore alla densità complessiva del Comune di Milano, di circa 7.500 abitanti per $km^2$, media se inferiore a 15.000 abitanti per $km^2$ e alta oltre i 15.000. La densità delle attività aperte all'1:00 sarà considerata bassa se compresa tra 1 e 4 attività per quartiere, media se compresa fra le 4 e 11 attività per quartiere e alta oltre questo valore. La disponibilità dei mezzi pubblici è misurata sulla base del numero di passaggi per ciascuna fermata situata nel quartiere nella fascia oraria considerata, in questo caso tra l'1:00 e l'1:59.

**Figura 24 – Aree di Censimento per densità demografica, numerosità delle attività notturne e frequenza di passaggi dei mezzi pubblici all'1:00 di un giorno prefestivo**




Fonte: Nostra elaborazione su dati AMAT, 2017; Trenord, 2017; www.yelp.com, 2017; Comune di Milano, 2016.

## DISCUSSIONE DEI RISULTATI

L'analisi spaziale ha permesso di rispondere agli interrogativi di ricerca formulati e verificare le ipotesi avanzate. Come ipotizzato, le attività notturne sono distribuite, all'interno del Comune di Milano, anche in aree diverse da quelle centrali. Tuttavia, l'offerta di trasporto pubblico non pare armonizzata alla potenziale domanda di mobilità generata dagli addetti e dagli utenti dei servizi notturni. Le attività notturne vedono ridurre sensibilmente la loro accessibilità tramite trasporto pubblico tra le 23 e le 3 (del 94% durante un giorno festivo e dell'85% nel fine settimana) e questa riduzione può tradursi in svantaggio temporale per i lavoratori notturni. L'offerta di mobilità dopo le tre pare non tenere conto delle sempre più diffuse attività continue, funzionanti ventiquattr'ore su ventiquattro, sette giorni su sette, che colonizzano ambiti temporali marginali anche per la *night time economy* tradizionale.
L'osservazione concomitante della densità abitativa, dei servizi e dei trasporti pubblici ha mostrato come numerosi quartieri della città di Milano siano caratterizzati da un potenziale svantaggio di tipo temporale legato ai trasporti,

che interessa soprattutto le aree ad alta densità non sufficientemente servite dal trasporto notturno e prive di attività notturne di prossimità. All'interno del Comune di Milano sarebbero invece più limitati e circoscritti i rischi di conflitto temporale tra popolazione residente e popolazioni temporanee, data la ridotta presenza di aree caratterizzate dalla concomitante alta densità abitativa e di servizi.
Le elaborazioni e analisi dei dati disponibili sulle attività notturne, sui trasporti e sulla popolazione residente possono fornire un importante strumento per la progettazione puntuale di politiche urbane per la notte e per la mobilità. Questo strumento permette anzitutto di definire potenziali lacune nell'offerta di trasporto pubblico in modo dinamico, ossia relativo alle diverse fasce orarie e alle attività funzionanti nel corso della notte. Esso garantisce inoltre una base per l'identificazione di ambiti di potenziale conflitto e svantaggio temporale in cui può essere richiesto l'intervento attraverso politiche temporali dedicate.
Al fine di ottenere un quadro più accurato del rischio di svantaggio temporale, la classificazione qui proposta può essere arricchita integrando l'osservazione delle variabili proposte (densità abitativa, densità dei servizi e disponibilità di mezzi pubblici) con la valutazione della qualità degli spazi. Le infrastrutture stradali, l'arredo urbano e l'illuminazione concorrono, insieme alla presenza di attività e persone, a fare di un'area un luogo accogliente e accessibile in sicurezza durante le ore notturne. L'accessibilità di alcune zone può essere limitata da una scarsa qualità dello spazio, che, agendo sulla sicurezza reale o percepita e rendendo impossibile raggiungere e attraversare di notte un'area, diviene un potenziale fattore di svantaggio temporale. Anche in presenza di un'offerta di trasporto pubblico adeguata, il tragitto a piedi da e verso le fermate o stazioni potrebbe essere ostacolato da un ambiente ostile alla *walkability* (Wardman, 2004). In particolare, sarebbe opportuno considerare:

- le infrastrutture stradali: la struttura viaria e le condizioni, l'intensità e la velocità del traffico veicolare, la presenza e le caratteristiche di attraversamenti, ponti o sottopassaggi per i pedoni, le condizioni dei percorsi ciclabili;
- l'arredo urbano: la qualità dei marciapiedi, delle barriere per la sicurezza dei pedoni, delle fermate del trasporto pubblico;
- l'illuminazione: la densità e l'intensità dell'illuminazione pubblica, la presenza di altre fonti di illuminazione (come, ad esempio, le fermate del trasporto pubblico, le insegne delle attività – chiuse o aperte –, l'illuminazione continua degli androni).

Una minore sicurezza, reale e percepita, rappresenta un ostacolo al benessere temporale perché rende alcune aree di fatto inaccessibili di notte – o accessibili a costi più elevati (ad esempio, tramite mezzo privato o taxi). Questi elementi, opportunamente classificati e resi misurabili, andrebbero inclusi nella valutazione del possibile svantaggio temporale.

# CONCLUSIONI

Il percorso di studio e ricerca presentato in questo lavoro prende le mosse dalla tesi secondo cui i nuovi ritmi della vita urbana quotidiana generano una domanda di mobilità inedita per direzioni e intensità, facendo della capacità di essere mobili un requisito essenziale per la partecipazione sociale nella città contemporanea. In questo contesto, i vincoli alla mobilità e all'accessibilità concorrono alla definizione di nuove disuguaglianze sociali, spaziali e temporali.

Nel primo capitolo si è mostrato come i ritmi della città siano il risultato della complessa interazione fra gli attori sociali, portatori di specifici bisogni e risorse, e i *metronomi* della vita urbana, i tempi del lavoro (retribuito e non), dello svago, del consumo, della mobilità. Questa relazione subisce variazioni al mutare della struttura socio-economica e spaziale della città. Le configurazioni ritmiche della città industriale, standardizzate e sincronizzate, lasciano gradualmente spazio a quelle multiple e flessibili della città post-fordista. I vincoli temporali che caratterizzano quest'ultima riguardano le maggiori difficoltà di conciliazione dei tempi e di co-presenza, generate dai processi di colonizzazione del tempo, accelerazione e molteplicità: le agende personali, sempre più individualizzate, fitte ed estese all'intero arco delle ventiquattr'ore ridefiniscono la morfologia e la geografia delle disuguaglianze spazio-temporali delle città contemporanee.

Il secondo capitolo ha permesso di individuare le dimensioni del benessere temporale e il loro legame con le disuguaglianze, individuando gli ambiti di intervento delle politiche temporali urbane. Il benessere temporale emerge da una pluralità di fattori interrelati: la disponibilità di tempo sufficiente, su cui si ha controllo, sincronizzato con quello di altri, armonizzato con i propri ritmi circadiani, non accelerato, di qualità e, soprattutto, pianificabile. Nelle città, il benessere temporale delle popolazioni che vi vivono dipende anche dal modo in cui lo spazio è temporizzato, ossia dal modo in cui i diversi orari (del lavoro, dei servizi, della mobilità) plasmano le possibilità di accesso alle opportunità urbane. Questo rappresenta l'oggetto delle politiche temporali urbane, cui fa riferimento la Raccomandazione 295/2010, *Social time, leisure time: which local time planning policy?* del Congresso dei Poteri Locali e Regionali del Consiglio d'Europa quando invita le città a farsi promotrici del benessere temporale dei propri cittadini per scopi di solidarietà e lotta all'esclusione sociale. Nate negli anni Ottanta in Italia e poi diffuse in Europa, le politiche temporali urbane hanno prodotto azioni eterogenee e di non semplice valutazione, di cui si è offerta una rassegna.

Il terzo capitolo ha permesso di approfondire la dimensione temporale dell'accessibilità e, in particolar modo, dello svantaggio legato alla mobilità, proponendo una lettura dei vincoli temporali che impediscono o rendono difficoltosi il raggiungimento e la partecipazione alle attività necessarie alla vita sociale degli individui. Grazie all'integrazione della letteratura sui tempi urbani, sulle disuguaglianze temporali e sulle disuguaglianze legate alla mobilità qui proposta, è stato possibile ricollegare ogni dimensione del benessere temporale ad alcuni aspetti critici della mobilità e dell'accessibilità,

individuando potenziali ambiti di intervento delle politiche temporali e delle politiche di mobilità che intendano includere un approccio temporale.
La rassegna della letteratura ha inoltre permesso di identificare nella notte una temporalità di grande interesse per lo studio dei ritmi urbani e della loro relazione con le disuguaglianze sociali. Sebbene non si possa parlare di un superamento della dicotomia giorno-notte (la notte è ancora l'ambito in cui la quasi totalità delle persone dorme), lo sviluppo della *Night Time Economy* come elemento di attrattività urbana e della retorica della città 24/7 rendono la notte uno spazio-tempo di grande rilevanza per le politiche urbane. Nel processo contemporaneo di colonizzazione del tempo non sono più le esigenze della produzione industriale, bensì quelle legate alla domanda di servizi continui o in orari atipici, a plasmare nuovi usi della città. Il lavoro notturno emerge come un ambito di potenziale vulnerabilità non solo per gli effetti sulla salute psico-fisica dei lavoratori. Se si considera il benessere temporale degli attori sociali, chi vive attivamente la notte (lavorando o fruendo dei servizi offerti) è esposto anche a potenziali svantaggi legati alla sua condizione di temporalità *secondaria* rispetto al giorno.
Il lavoro di ricerca ha condotto a una più chiara individuazione di questo tipo di svantaggio, attraverso l'analisi secondaria di dati Istat sul lavoro notturno relativa all'Italia e alla Città Metropolitana di Milano e attraverso un'analisi spaziale condotta sul sistema di trasporto pubblico locale e sulle attività notturne all'interno al Comune di Milano. Le analisi realizzate hanno permesso di rispondere alle domande di ricerca e confermare, in parte, le ipotesi avanzate sulla base della letteratura.
L'analisi dei dati sulle forze di lavoro in Italia ha mostrato che le caratteristiche del lavoro notturno stanno subendo un cambiamento. Se negli ultimi dieci anni in Italia il lavoro notturno non è aumentato, esso ha visto mutare le proprie caratteristiche. In particolar modo, il lavoro notturno interessa un numero maggiore di lavoratori che percepiscono redditi più bassi, le donne e i cittadini stranieri. Sono invece diminuiti, tra i lavoratori notturni, gli uomini, gli italiani e coloro che percepiscono redditi alti, in entrambi i casi con trend che non rispecchiano quelli del lavoro generale. I gruppi in cui il lavoro notturno aumenta, quindi, corrispondono a categorie che emergono nella letteratura come particolarmente vulnerabili sia dal punto di vista temporale sia da quello della mobilità.
La classificazione fornisce informazioni di grande interesse sulle caratteristiche del lavoro notturno nella Città Metropolitana di Milano, evidenziando come non sia possibile associare aprioristicamente il lavoro svolto di notte a una minore soddisfazione nei confronti del lavoro, che potrebbe indicare un maggiore stress temporale. In presenza di maggiorazioni retributive e di sistemi di compensazione relativi al riposo il lavoro notturno può emergere anche come un tempo di lavoro desiderabile.
Caratteristica del lavoro notturno nella città contemporanea è il suo articolarsi in mansioni sempre più varie: non solo i servizi socio-sanitari o quelli tradizionalmente legati alla *Night Time Economy*, come la ristorazione e il settore alberghiero, ma anche la distribuzione e la logistica. L'offerta di trasporti notturni deve quindi considerare le caratteristiche di una nuova potenziale domanda di lavoratori notturni a basso reddito che si spostano non più verso punti precisi (fabbriche o luoghi in cui si erogano servizi essenziali o ancora luoghi della vita notturna, ben identificabili e a cui è più semplice pianificare l'accesso), ma sempre più spesso in aree diverse della città in cui si intende

fornire i servizi, ancora limitati, della città 24/7 come supermercati e palestre o i servizi di supporto al terziario avanzato, come i servizi di pulizia e la logistica.
L'analisi spaziale condotta sulla città di Milano evidenzia la persistenza, nel corso della notte, di alcune categorie di servizi. In particolare, essa mostra come, a fronte della diffusione di servizi 24h, la notte rimanga un ambito marginale nell'offerta di trasporto pubblico pur in presenza di una rete efficiente ed estesa, dal punto di vista sia spaziale sia temporale. Secondo la nostra analisi, il valore di accessibilità alle attività notturne tramite trasporto pubblico nel Comune di Milano diminuisce del 94% dalle 23 alle 3 di un giorno feriale e dell'85% in un giorno prefestivo. Lo strumento proposto per l'analisi dell'accessibilità alle opportunità notturne tramite trasporto pubblico si rivela quindi utile per l'individuazione degli ambiti spaziali e territoriali in cui valutare l'intervento delle politiche temporali. La tesi propone una prima identificazione di ambiti territoriali esposti a un potenziale svantaggio o conflitto di tipo temporale, attraverso la sovrapposizione, per ogni quartiere, dei dati sulla densità dei residenti, delle attività notturne e dell'offerta di trasporto pubblico. L'analisi mostra come, a Milano, siano pochi i quartieri esposti a un alto rischio di conflittualità temporale circa la notte e che sia invece molto maggiore il rischio di svantaggio temporale legato alla scarsa accessibilità al trasporto pubblico e ai servizi notturni.
Gli strumenti teorici, di raccolta dati e analitici proposti nel corso di questa ricerca possono essere facilmente tradotti in linee guida per l'individuazione di ambiti di intervento per le politiche temporali e di mobilità per la notte, superando i limiti connessi alla carenza di dati sugli orari delle attività economiche e dei servizi e rispondendo dalla necessità di informazioni dettagliate e costantemente aggiornate circa l'offerta di trasporto pubblico e gli orari dei servizi. Gli strumenti di analisi proposti in questo lavoro possono offrire alle politiche temporali urbane nuove basi per l'identificazione delle aree caratterizzate da criticità dal punto di vista temporale e per offrire un servizio di trasporto che sia armonizzato con gli attrattori di mobilità (in primis i luoghi di lavoro e i servizi).
Le prospettive future di ricerca aperte dal presente lavoro sono numerose. Innanzitutto, risulta necessario valorizzare, all'interno della ricerca sociale, le enormi potenzialità offerte dai dati aperti di fonte amministrativa o di altra fonte (come i dati sulle attività economiche presenti su piattaforme di servizi online utilizzati in questa analisi). Questi ultimi, ad esempio, rappresentano gli unici dati aggiornati e puntuali sugli orari di funzionamento delle singole attività economiche. Gli studi sui tempi urbani potrebbero trarre informazioni preziose, ad esempio, dall'utilizzo dei dati relativi alla posizione prodotti dagli utenti dei dispositivi mobili e raccolti dai fornitori dei servizi online (come Google). Questi dati, attualmente utilizzati, ad esempio, per stimare i momenti di maggiore affluenza e la durata delle visite ai maggiori servizi, potrebbero fornire nuovi strumenti alle politiche temporali urbane, rendendo visibili gli usi del tempo nella città e permettendo di individuare gli ambiti critici.
Un primo percorso di ricerca futuro, che non è stato possibile realizzare nel presente lavoro, consisterà quindi nell'affinamento dello strumento proposto per l'individuazione di lacune nell'accessibilità alle attività notturne tramite trasporto pubblico, attraverso l'inclusione di un maggior numero di attività e servizi. Il campione usato in questa analisi infatti, per quanto ampio, non è esaustivo. Inoltre, l'utilizzo dei dati nel formato standard GTFS per l'analisi dell'offerta di trasporto pubblico rende lo strumento applicabile a qualsiasi

servizio di trasporto pubblico che l'abbia adottato, rendendo possibile la comparazione con altri contesti urbani.
Doverose prospettive di ricerca riguardano lo studio del lavoro e della mobilità notturna attraverso rilevazioni e interviste finalizzate a indagare nel dettaglio le caratteristiche della domanda di trasporto notturno proveniente da lavoratori e dagli utenti dei mezzi pubblici, che non sono state realizzate nel corso di questa indagine a causa del tempo limitato a disposizione.
Altri ambiti di ricerca non sufficientemente approfonditi in questo lavoro, ma il cui legame con il benessere temporale e le disuguaglianze sociali appare evidente, riguardano i nuovi tempi del lavoro legati alla cosiddetta *gig economy* e ad altre emergenti forme di flessibilità lavorativa, le nuove pratiche di mobilità, come quelle che caratterizzano le popolazioni altamente mobili, e il legame tra la pervasività delle tecnologie e lo sviluppo, negli utenti dei servizi, di aspettative di continuità 24/7 anche al di fuori della rete, come accade rispetto al consumo.
Le tendenze emergenti nel mercato del lavoro e nel sistema economico influenzano le traiettorie di sviluppo delle città e definiscono nuovi ambiti di disuguaglianza. Esse hanno conseguenze anche sui ritmi urbani e sull'uso del tempo da parte degli individui cui, come si è dimostrato, corrispondono condizioni di vulnerabilità e stress temporale e limiti all'accessibilità delle opportunità urbane. L'approccio dei tempi della città emerge come un ambito trascurato, su cui appare doveroso riportare l'interesse della comunità scientifica e dei decisori locali.

# BIBLIOGRAFIA


Adam, B. (1990). *Time and social theory*. Cambridge: Polity Press.

Adam, B. (1995). *Timewatch. the Social Analysis of Time.* Cambridge: Polity.

Allen, J. (1999). Worlds within Cities. In D. Massey, J. Allen & S. Pile (Eds.), *City Worlds*. London Routledge.

AMAT. (2015). Report del conteggio carichi dei passeggeri della rete notturna. *Indagini di monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico*. Milano.

Amin, A., & Thrift, N. (2005). *Città. Ripensare la dimensione urbana*. Bologna: il Mulino.

Ascher, F. (2005). La métaphore est un transport. Des idées sur le mouvement au mouvement des idées. *Cahiers internationaux de sociologie, 1*(118), 37-54.

Atkinson, R. (2000). Combating social exclusion in Europe: the new urban policy challenge. *Urban Studies, 37*(5-6), 1037-1055.

Badia, B., Bertrand, D., Carrera, A., Gwiazdzinski, L., & Kertudo, P. (2013). L'évolution des usages publics nocturnes à Paris. *Recherche sociale, 206*, 6-75.

Balbo, L. (1978). La doppia presenza. *Inchiesta, 32*, 3-6.

Balbo, L. (1987). *Time to care: politiche del tempo e diritti quotidiani.* Milano: F. Angeli.

Barbara, A. (2012). *Sensi tempo e architettura. Spazi possibili per umani e non.* Milano: Postmedia Books.

BCG & Ipsos. (2017). The expectations of Europeans in terms of mobility. European Mobilities Observatory.

Becker, G. S. (1965). A Theory of the Allocation of Time. *The Economic Journal, 75*(299), 493-517.

Belloni, M. C. (1984). *Il tempo della città. Una ricerca sull'uso del tempo quotidiano a Torino*. Milano: Franco Angeli.

Benjamin, W. (2012). *Tesi di filosofia della storia.* Milano: Mimesis.

Bianchini, F. (1995). Night Cultures, Night Economies. *Planning Practice & Research, 10*(2), 121-126.

Biorcio, R. (1993). *L'analisi dei gruppi*. Milano: Franco Angeli.

Boden, D., & Molotch, H. (1994). The compulsion to proximity. In R. Friedland & D. Boden (Eds.), *Nowhere. Space, time and modernity*. Berkeley: University of California Press.

Boersma, M. K. (2015). Low incomes, fast lives? Exploring everyday temporalities of Filipina domestic workers in Hong Kong. *Time & Society*. 1-21

Boffi, M. (2012). Metodo e misurazione dell'accessibilità urbana. In M. Castrignanò, M. Colleoni & C. Pronello (Eds.), *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.

Boltanski, L., & Chiapello, È. (2014). *Il nuovo spirito del capitalismo*. Milano: Mimesis.

Bonfiglioli, S. (1990). *L'architettura del tempo: la città multimediale.* Napoli: Liguori.

Bonfiglioli, S. (1997). Che cos'e un cronotopo. In S. Bonfiglioli & M. Mareggi (Eds.), *Il tempo e la città fra natura e storia: atlante di progetti sui tempi della citta*. Urbanistica Quaderni.

Bonfiglioli, S. (2006). Politiche dei tempi urbani in Italia per una conciliazione tra tempi di vita e orari di lavoro. In A. Simonazzi (Ed.), *Questioni di genere, questioni di politica*. Roma: Carrocci.

Bonfiglioli, S., Brioschi, L., Mareggi, M., & Pacchi, C. (1998). Monitoring developments in Working Time Organisation - Time in the City. Italian National Report. Dublin: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.

Borlini, B., & Memo, F. (2009). Ripensare l'accessibilità urbana. *Paper Cittalia Fondazione ANCI Ricerche*(2).

Breedveld, K. (1998). The double myth of flexibilization. Trends in scattered work hours, and differences in time-sovereignity. *Time & Society, 7*(1), 129-143.

Burchardt, T. (2010). Time, income and substantive freedom: A capability approach. *Time & Society, 19*(3), 318-344.

Burchardt, T., Le Grand, J., & Piachaud, D. (2002). Degrees of exclusion: developing a dynamic, multidimensional measure. In J. Hills, J. L. Grand & D. Piachaud (Eds.), *Understanding social exclusion* (pp. 30-43). Oxford: Oxford University Press,.

Calvosa, F. M. (2011). Politiche per la mobilità sostenibile. *Sociologia Urbana e rurale, 94*, 30-42.

Camarero, L. A., & Oliva, J. (2008). Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as Part of the Social Structure in Spain. *International Journal of Urban and Regional Research, 32*(2), 344-362.

Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2003). Changing infrastructures, measuring socio-spatial inclusion/exclusion. Final Report: Department of Sociology, Lancaster University.

Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 539-555.

Castells, M. (1996). *The information age: economy, society, and culture. Vol 1: The rise of the network society*. Oxford: Blackwell.

Castrignanò, M., Colleoni, M., & Pronello, C. (Eds.). (2012). *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: FrancoAngeli.

Chiesi, A. M. (1989). *Sincronismi sociali*. Bologna: Il Mulino.

Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy, 7*, 195-205.

CoLaboratorio Managing Group. (2014). Night Manifesto. Seeking citizenship 24h.

Colleoni, M. (2004). *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*. Roma: Carocci.

Colleoni, M. (2008). *La ricerca sociale sulla mobilità urbana. Metodo e risultati di indagine*. Milano: Raffaello Cortina.

Colleoni, M. (2011). Mobilità e società urbane contemporanee. *Sociologia Urbana e rurale, 94*, 16-29.

Colleoni, M. (2012). Mobilità e accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento. In M. Castrignanò, M. Colleoni & C. Pronello (Eds.), *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.

Colleoni, M. (2013). Mobility, Accessibility and Social Equity: A Comparative and Interdisciplinary Empirical Study in the Metropolitan Areas of Milan, Bologna and Turin. In D. Henckel, S. Thomaier, B. Könecke, R. Zedda & S. Stabilini (Eds.), *Space-time Design of the Public City* (pp. 138-156). Dordrecht: Springer.

Colleoni, M. (2015). Tempi nuovi della mobilità sostenibile. In *Piano Territoriale degli Orari*. Milano: Comune di Milano.

Colleoni, M., Boffi, M., & del Greco, M. (2015). Night-time Hours and Activities of the Italians. *Articulo - Journal of Urban Research, 11*.

Colleoni, M., & Guerisoli, F. (2014). *La città attraente. Luoghi urbani e arte contemporanea*: EGEA.

Couclelis, H. (2000). From sustainable transportation to sustainable accessibility. Can we avoid a new tragedy of the commons? In D. G. Janelle et al. (Eds.), *Information, Place,*

*and Cyberspace.* Berlin: Springer-Verlag.

Craig, L., & Baxter, J. (2016). Domestic Outsourcing, Housework Shares and Subjective Time Pressure: Gender Differences in the Correlates of Hiring Help. *Social Indicators Research, 125*(1), 271-288.

Crang, M. (2001). Rhythms of the city. Temporalised space and motion. In J. May & N. Thrift (Eds.), *Timespace: geographies of temporality*. London: Routledge.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space, 28*(1), 17-31.

Daconto, L. (2015). *Mobilità precaria. L'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà legata al lavoro a Milano e Lione.* (Tesi di Dottorato), Università degli Studi di Milano Bicocca, Milano.

Dalkey, N. C. (1968). Quality of life. Santa Monica: Rand Corporation.

Darier, É. (1998). Time to be Lazy: Work, the Environment and Modern Subjectivities. *Time & Society, 7*(2), 193-208.

de Meester, E., Zorlu, A., & Mulder, C. H. (2011). The Residential Context and the Division of Household and Childcare Tasks. *Environment and Planning A, 43*(3), 666-682.

Deding, M., & Lausten, M. (2010). Gendered Time-Crunch and Work Factors in Denmark. *Social Indicators Research, 101*(2), 249-253.

Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Piecing it together: A structural equation model of transport, social exclusion and well-being. In G. Currie (Ed.), *New perspectives and methods on transport and social exclusion research*. Bingley: Emerald.

Dijst, M., & Kwan, M.-P. (2005). Accessibility and quality of life: time-geographic perspectives. In K. Donaghy, Poppelreuter S. & G. Rudinger (Eds.), *Social dimensions of sunstainable transport: Transatlantic perspectives*. Aldershot: Ashgate.

Douthitt, R. A. (2000). "Time to Do the Chores?" Factoring Home-Production Needs into Measures of Poverty. *Journal of Family and Economic Issues* 21 (1): 7–22.

Edensor, T. (Ed.). (2010). *Geographies of rhythm. Nature, place, mobilities and bodies.*: Ashgate.

Elchardus, M. (1991). Flexible men and women. The changing temporal organisation of work and culture: an empirical analysis. *Social Science Information, 30*(4), 701-725.

Eldridge, A., & Roberts, M. (2013). Re-populating the Nighttime City: Hospitality and Gender. In D. Henckel, S. Thomaier, B. Könecke, R. Zedda & S. Stabilini (Eds.), *Space-time Design of the Public City* (pp. 49-60). Dordrecht: Springer.

Engels, F. (1972). *La condizione della classe operaia in Inghilterra*: La nuova sinistra.

Epstein, C. F. (2004). Border Crossings: The Constraints of Time Norms in the Transgression of Gender and Professional Roles. In C. F. Epstein & A. L. Kalleberg (Eds.), *Fighting For Time: Shifting Boundaries of Work and Social Life*: Russell Sage Foundation.

Espinasse, C., & Buhagiar, P. (2004). *Les passagers de la nuit. Vie nocturne des jeunes.* Paris: L'Harmattan.

Eurofound. (2012). *Working time and work–life balance in a life course perspective*. Dublin: Eurofound.

Eurofound. (2015). First findings: Sixth European Working Conditions Survey - Résumé.

European Trade Union Confederation. (2011). Trends in Working Times. Brussels.

Eurostat. (2016). European Labour Force Survey.

Farber, S., & Páez, A. (2011). Running to stay in place: the time-use implications of of automobile oriented land-use and travel. *Journal of Transport Geography, 19*, 782-793.

Felski, R. (2000). The invention of everyday life. *New Formations, 39*, 13–32.

Fernandes, J., Chamusca, P., Frago, L., Gasnier, A., Kärrholm, M., & Pujol, C. (2015). Time policies, urban policies and planning. *GOT - Geography and Spatial Planning Journal*(7), 129-157.

Flamm, M., & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities, 1*(2), 167-189.

Fol, S., & Gallez, C. (2013). *Mobilité, accessibilité et équité: pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accés à la ville.* Paper presented at the Colloque International Futurs urbains: Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain, Champs-sur-Marne, France.

Fraser, J. T. (1968). The study of time. In J. T. Fraser (Ed.), *The Voices of Time* (pp. 590-591). Harmondsworth: Penguin.

Gallino, L. (1984). Introduzione in M. C. Belloni (Ed.), *Il tempo della città. Una ricerca sull'uso del tempo quotidiano a Torino*. Milano: Franco Angeli.

Garhammer, M. (1995). Changes in Working Hours in Germany. The Resulting Impact on Everyday Life. *Time & Society, 4*(2), 167-203.

Garhammer, M. (1998). Time pressure in modern Germany. *Loisir et Société/Society and Leisure, 21*(2), 327-352.

Gershuny, J. (2000). *Changing Times: Work and Leisure in Postindustrial Society*: Oxford University Press.

Giddens, A. (1995). *A Contemporary Critique of Historical Materialism*. Stanford University Press.

Gimenez-Nadal, J. I., & Sevilla-Sanz, A. (2010). The Time-Crunch Paradox. *Social Indicators Research, 102*(2), 181-196.

Goodin, R. E. (2010). Temporal justice. *Journal of Social Policy, 39*(1), 1-16.

Goodin, R. E., Rice, J. M., Bittman, M., & Saunders, P. (2005). The Time-Pressure Illusion: Discretionary Time vs. Free Time. *Social Indicators Research, 73*(1), 43-70.

Greater London Authority. (2017). Rescue Plan for London's Grassroots Music Venues. Making progress.

Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M., & Whatmore, S. (2009). *The Dictionary of Human Geography.* Oxford: Wiley.

Grieco, M., Turner, J., & Hine, J. (2000). Transport, employment and social exclusion. *Local Work, 26*.

Guagliardo, M. F. (2004). Spatial accessibility of primary care: concepts, methods and challenges. *International Journal of Health Geographics, 3*.

Gwiazdzinski, L. (2005). *La nuit, dernière frontière de la ville*. Paris: Editions de l'Aube.

Gwiazdzinski, L. (2006). *"Nocturnes" - Nighttime Mobility Services and Transportation Systems in Europe and in Other Continents*. Paper presented at the European Transport Conference, Strasbourg.

Gwiazdzinski, L. (2007). Nuits d'Europe, Pour des villes accessibles et hospitalières. Ministère des transports.

Gwiazdzinski, L. (2008). Unlocking time. From managing everyday time to time-relevant city planning. In IERMB (Ed.), *Papers 49. Time and territory. Time policies of the cities. English version.* Barcelona: IERMB.

Gwiazdzinski, L. (2009). Chronotopies. L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures *Bulletin de l'Association de géographes français, 86*(3), 345-357

Gwiazdzinski, L. (2012). Temps et territoires: les pistes de l'hyperchronie. *Territoires 2040*, 75-97.

Gwiazdzinski, L. (2013). Vers un espace public nocturne. Conflits et innovations dans la métropole parisienne. *Recherche sociale, 206*(75-83).

Gwiazdzinski, L. (2014). The nocturnal condition. In C. M. Group (Ed.), *Night Manifesto. Seeking Citizenship 24h* (pp. 52-71).

Hägerstrand, T. (1970). *What about people in regional science?* Paper presented at the 9th European Congress of the Regional Science Association.

Hamermesh, D. S., & Lee, J. (2007). Stressed Out on Four Continents: Time Crunch or Yuppie Kvetch? *The Review of Economics and Statistics, 89*(2), 374-383.

Hannon, E., McKerracher, C., Orlandi, I., & Ramkumar, S. (2016). An Integrated Perspective on the Future of Mobility. *McKinsey Report*.

Harvey, D. (1990). *The condition of postmodernity*. London: Blackwell.

Henckel, D. (1997). Cityrhythms. *Cybergeo: European Journal of Geography [Online]*.

Henckel, D. (1998). Rhythmen der Stadt. In M. Held & A. Geißler (Eds.), *Von Rhythmen und Eigenzeiten. Perspektiven einer Ökologie der Zeit*. Stuttgart: Hirzel.

Henckel, D., & Herkommer, B. (2008). *Spaces of variable speed. The temporal topography of cities as an indicator for competititveness and quality of life.* Paper presented at the International conference "The Diversity and Dynamics of Global(ising) City-Regions: Asian (Shangai) and European (German) Cases Compared", Shangai.

Henckel, D., & Thomaier, S. (2013). Efficiency, Temporal Justice, and the Rhythm of Cities. In D. Henckel, S. Thomaier, B. Könecke, R. Zedda & S. Stabilini (Eds.), *Space-time Design of the Public City*. Dordrecht: Springer.

Henckel, D., & Thomaier, S. (2016). Temporal Efficiency, Temporal Justice and Urban Mobility. In P. Pucci & M. Colleoni (Eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*. Dordrecht: Springer.

Hensher, D. A. (2017). Future bus transport contracts under a mobility as a service (MaaS) regime in the digital age: Are they likely to change? *Transportation Research Part A, 98*, 86-96.

Hochschild, A. R. (1989). *The second shift. Working parents and the revolution at home.* New York: Viking Penguin.

Hochschild, A. R. (1997). *The Time Bind: When Work Becomes Home and Home Becomes Work*. New York: Metropolitan Books.

Hochschild, A. R. (2012). *The Outsourced Self: Intimate Life in Market Times*. New York: Metropolitan Books.

IRER (2010). Politiche temporali urbane in Lombardia: le pratiche dei Comuni. Milano: Regione Lombardia.

ISFORT. (2015). Mezzi pubblici: tra ritardi e attese...scelgo l'auto! In Audimob – Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani, *Le fermate della mobilità* (Vol. 23).

ISTAT. (2012). Uso del tempo e ruoli di genere. Tra lavoro e famiglia nel ciclo di vita.

ISTAT. (2005). *Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale*.

ISTAT. (2007). *Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale*.

ISTAT. (2009). *Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale*.

ISTAT. (2011). *Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale*.

ISTAT. (2013). *Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale*.

ISTAT. (2014). *Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale*.

ISTAT. (2015). *Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale*.

Jahoda, M., Lazarsfeld, P. F., & Zeisel, H. (1986 [1933]). *I disoccupati di Marienthal*. Roma: Edizioni Lavoro.

Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *The Journal of Transport Geography, 16*(2), 81-89.

Jiron, P. (2007). Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile. *Swiss Journal of Sociology, 33*(1), 45-68.

Jones, M. (2004). A road less travelled: case studies from community transport. In K. Lucas (Ed.), *Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice*. Bristol: The Policy Press.

Kärrholm, M. (2009). To the rhythm of shopping – on synchronisation in urban landscapes of consumption. *Social & Cultural Geography, 10*(4), 421-440.

Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking Mobility*. Burlington: Ashgate.

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research, 28*(4), 745-756

Keblowski, W. (2017). More than just riding without a ticket? Exploring the policy of fare-free public transport. Working paper. Cosmopolis, Centre for Urban Research, Vrije Universiteit Brussel.

Kellerman, A. (1989). *Time, Space, and Society: Geographical Societal Perpectives*. Dordrecht: Kluver.

Kelly, C. E., Tight, M. R., Hodgson, F. C., & Page, M. W. (2011). A comparison of three methods for assessing the walkability of the pedestrian environment. *Journal of Transport Geography, 19*(6), 1500-1508.

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), 207-219.

Kenyon, S., Rafferty, J., & Lyons, G. (2003). Social Exclusion and Transport in the UK: A Role for Virtual Accessibility in the Alleviation of Mobility-Related Social Exclusion? *Journal of Social Policy, 32*(3), 317-338.

Kwan, M.-P. (2013). Beyond Space (As We Knew It): Toward Temporally Integrated Geographies of Segregation, Health, and Accessibility. *Annals of the Association of American Geographers, 103*(5), 1078-1086.

Läpple, D., & Thiel, J. (2005). Das Forschungs- und Gestaltungsprojekt „Verzeitlichung des Raumes“ (VERA). *Zeitpolitisches Magazin, 6*.

Lefebvre, H. (1984). *Everyday Life in the Modern World.* New Brunswick: Transaction Publishers.

Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, time and everyday life.* London: Continuum.

Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., & Patsios, D. (2007). *The multidimensional analysis of social exclusion. Report.*

Linder, S. B. (1970). *The harried leisure class*: Columbia University Press.

Litman, T. (2003). *Social inclusion as a transport planning issue in Canada.* Victoria: Victoria Transport Policy Institute.

Lovatt, A., & O'Connor, J. (1995). Cities and the Night-time Economy. *Planning Practice and Research, 10*(2), 127-134.

LSECities. (2014). Accessibility in cities. Transport and urban form. *The New Climate Economy* (Vol. 3).

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy, 20*, 105-113.

Lucas, K., Tyler, S., & Christodoulou, G. (2008). The value of new transport in deprived areas. Who benefits, how and why? York: Joseph Rowntree Foundation.

Lynch, K. (1972). *What Time is this Place?* Cambridge: MIT Press.

Lynch, K. (1976). *Managing the Sense of a Region*. Cambridge: MIT Press.

Maksim, H.-N. (2011). *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France.* (Tesi di Dottorato). École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Mallet, S. (2014). The urban rhythms of neoliberalization. *justice spatile | spatial justice, 6*.

Mallet, S., & Burger, C. (2015). What is the Place of Night-time in the Urban Policy of a French Intermediate City? *Articulo - Journal of Urban Research, 11*.

Manderscheid, K. (2009). Unequal mobilities. In T. Ohnmacht, H. Maksim & M. M. Bergman (Eds.), *Mobilities and inequality* (pp. 27-50). Aldershot: Ashgate.

Manfredini, F., Pucci, P., & Tagliolato, P. (2016). Mobile Phone Data in Reading Mobility Practices. In P. Pucci & M. Colleoni (Eds.), *Understanding mobilities for designing contemporary cities*. Dordrecht: Springer.

Mareggi, M. (2002). Innovation in Urban Policy: The Experience of Italian Urban Time Policies. *Planning Theory & Practice, 3*(2), 173-194.

Mareggi, M. (2006). Aims, topics and methods of time offices: italian experiences in urban time policies. In M. Colleoni & F. Zajczyk (Eds.), *Time Policies: Conciliation, Coordination and Administration of Urban Time*.

Mareggi, M. (2013). Urban rhythms in the contemporary city. In D. Henckel, S. Thomaier, B. Könecke, R. Zedda & S. Stabilini (Eds.), *Space-time design of the public city*. Dordrecht: Springer.

Martinotti, G. (1993). *Metropoli: la nuova morfologia sociale della città*. Bologna: Il mulino.

Mattioli, G. (2013). *Where sustainable transport and social exclusion meet. Households without cars and car dependence in Germany and Great Britain.* (Tesi di Dottorato). Università degli Studi di Milano Bicocca, Milano.

Mcardle, S., Lee, G., & Hui, E. (2014). *Live music and the 'agent of change' principle*. Paper presented at the Inter.noise 2014, Melbourne.

Meier, R. L. (1962). *A Communications Theory of Urban Growth*. Cambridge: MIT Press.

Melbin, M. (1978). Night as Frontier. *American Sociological Review, 431*(1), 3-22.

Melzi, C. (2011). *Qualità della Vita ed Equità Socio-Territoriale nelle Aree Metropolitane di Bologna, Milano e Torino. Uno Studio Empirico sulla Mobilità Territoriale e l'accessibilità ai Servizi di Prossimità.* (Tesi di Dottorato). Università degli Studi di Milano Bicocca, Milano.

Merton, R. K., & Nisbet, R. A. (Eds.). (1971). *Contemporary social problems*. New York: Harcourt, Brace & World.

Miller, H. J. (2005). DRAFT Social Exclusion in Space and Time.

Minnen, J., Glorieux, I., & Pieter van Tienoven, T. (2015). Who works when? Towards a typology of weekly work patterns in Belgium. *Time & Society*.

Moayedib, F., Zakariaa, R., Bigahb, Y., Mustafara, M., Puanc, O. C., Zind, I. S., & Klufallahe, M. M. A. (2013). Conceptualising the Indicators of Walkability for Sustainable Transportation. *Journal teknologi, 65*(3), 85-90.

Mückenberger, U. (2004). *Metronome des Alltags. Betriebliche Zeitpolitiken, lokale Effekte, soziale Regulierung*. Berlin: Sigma.

Mückenberger, U. (2011a). Local time policies in Europe. *Time & Society, 20*(2), 241-273.

Mückenberger, U. (2011b). Time Abstraction, Temporal Policy and the Right to One's Own Time. *KronoScope, 11*(1-2), 66-97.

Mückenberger, U. (2013). Do urban time policies have a real impact on quality of life? And which methods are apt to evaluate them? In D. Henckel, S. Thomaier, B. Könecke, R. Zedda & S. Stabilini (Eds.), *Space-time design of the public city*. Dordrecht: Springer Science+Business Media.

Muliček, O., Osman, R., & Seidenglanz, D. (2016). Time-space rhythms of the city - The industrial and postindustrial Brno. *Environment and Planning A, 48*(1), 115-131.

Mulíček, O., Osman, R., & Seidenglanz, D. (2014). Urban rhythms: A chronotopic approach to urban timespace. *Time & Society*.

Mumford, L. (1934). *Technics and Civilization*. London: Routledge.

Nadler, R. (2016). Plug&Play Places: Subjective Standardization of Places in Multilocal Lifeworlds. In P. Pucci & M. Colleoni (Eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*. Dordrecht: Springer.

Naess, P. (2006). Accessibility, activity participation and location of activities: Exploring the links between residential location and travel behaviour. *Urban Studies, 43*(3), 627-652.

Nockolds, D. (2015). Acceleration for working sole parents: Squeezed between institutional temporalities and routinised parenting practices. *Time & Society*.

Nuvolati, G. (2007). *Mobilità urbana e complessità urbana*. Firenze: Firenze University Press.

Nuvolati, G. (2016). Resident and Non-resident Populations: Types of Conflicts. In P. Pucci & M. Colleoni (Eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*. Dordrecht: Springer.

Occelli, S. (1999). Accessibilità e uso del tempo nella città post-fordista. Un'analisi empirica dell'accessibilità in acuni comuni dell'area metropolitana di Torino. *Working paper IRES, n. 126*.

Ohnmacht, T., Maksim, H., & Bergman, M. M. (Eds.). (2009). *Mobilities and Inequality*. Aldershot: Ashgate.

Ortelli, S. (2006). Italian time policies laws. In M. Colleoni & F. Zajczyk (Eds.), *Time Policies. Conciliation, Coordination and Administration of Urban Time*.

Paiva, D., Cachinho, H., & Barata-Salgueiro, T. (2015). The pace of life and temporal resources in a neighborhood of an edge city. *Time & Society*.

Park, R. E., Burgess, E. W., & Mc Kenzie, R. D. (1967 [1925]). *La città*. Milano: Comunità.

Parkes, D. (1973). Timing the city: a theme for urban environment planning. *Royal Australian Planning Institute Journal, 11*(4), 130-135.

Parkes, D., & Thrift, N. (1975). Timing space and spacing time. *Environment and Planning A, 7*, 651-670.

Parkes, D., & Thrift, N. (1979). Time spacemakers and entrainment. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 353-372.

Pasqui, G. (2016). Populations and Rhythms in Contemporary Cities. In P. Pucci & M. Colleoni (Eds.), *Understanding mobilities for designing contemporary cities*: Springer.

Perlow, L. A. (1999). The Time Famine: Toward a Sociology of Work Time. *Administrative Science Quarterly, 44*(1), 57.

Pflieger, G. r., Pattaroni, L., Jemelin, C., & Kaufmann, V. (2008). Introduction : Urban Forms, Experience and Power. In P. Pflieger Géraldine, Luca, Jemelin, Christophe, Kaufmann, Vincent (Ed.), *The Social Fabric of the Networked City* (pp. 1-15). Lausanne: EPFL Press/Routledge.

Pieroni, R. (2015). The Institutionalization of the Night: a Geography of Geneva's Night Policies. *Articulo - Journal of Urban Research, 11*.

Pini, M. (2001). *Club cultures and femal subjectivity: The move from home to house*. Basingstoke: Palgrave.

Ravalet, E. (2014). Highly mobile or highly sedentary? http://en.forumviesmobiles.org/video/2014/02/18/highly-mobile-or-highly-sedentary-2176 (Ultimo accesso 2/09/2017)

Reisch, L. A. (2001). Time and wealth: The role of time and temporalities for sustainable patterns of consumption. *Time & Society, 10*(2-3), 367-385.

Rinderspacher, J. P. (1988). Wege der Verzeitlichung. In D. Henckel & B. Grabow (Eds.), *Arbeitszeit, Betriebszeit, Freizeit: Auswirkungen auf die Raumentwicklung: Grundlagen und Tendenzen* (Vol. 80). Berlin: Kohlhammer.

Rinderspacher, J. P. (2012). Zeitwohlstand: ein Konzept für einen anderen Maßstab von Lebensqualität. *WISO (Institut für Sozial-und Wirtschaftswissenschaften, Österreich)*.

Rinderspacher, J. P. (Ed.). (1996). *Zeit für die Umwelt: Handlungskonzepte für eine ökologische Zeitverwendung*. Berlin: Edition Sigma.

Roberts, K. (2002). Are Long or Unsocial Hours of Work Bad for Leisure? In G. Crow & S. Heath (Eds.), *Social Conceptions of Time: Structure and Process in Work and Everyday Life*. London: Palgrave.

Robinson, J., & Godbey, G. (1997). *Time for Life: The Surprising Ways that Americans Use their Time.* University Park: Pennsylvania State Press.

Rosa, H. (2009). Social Acceleration: Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-Speed Society. In H. Rosa & W. E. Scheuerman (Eds.), *High Speed Society: Social Acceleration, Power and Modernity* (pp. 77-112). University Park: The Pennsylvania State University Press.

Rosa, H. (2010). *Accélération. Une critique sociale du temps*. Paris: La Découverte.

Rosa, H. (2013). *Social Acceleration. A New Theory of Modernity*. New York: Columbia University Press.

Rosa, H., & Scheuerman, W. E. (Eds.). (2009). *High-Speed Society - Social Acceleration, Power and Modernity.* University Park: Pennsylvania State University.

Sau, F. (2011). *L'evoluzione dialettica spazio-tempo nella cultura del progetto urbano contemporaneo.* (Tesi di Dottorato ), Università degli Studi di Cagliari.

Schneider, N. F., & Collet, B. (Eds.). (2009). *Mobile living across Europe II - Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison.* Opladen: Budrich.

Schöneck, N. M. (2015). Europeans' work and life - out of balance? An empirical test of assumptions from the "acceleration debate". *Time & Society*.

Schor, J. (1991). *The Overworked American*. New York: Basic Books.

Schuler, M., Lepori, B., Kaufmann, V., & Joye, D. (1997). *Eine Integrative Sicht des Mobilität - Im Hinblick auf ein neues Paradigma des Mobilitätsforschung*. Bern: Schweitzerischer Wissenschaftsrat.

Schwanen, T., & Kwan, M.-P. (2012). Critical space-time geographies. *Environment and Planning A, 44*(9), 2043-2048.

Schwanen, T., van Aalst, I., Brands, J., & Timan, T. (2012). Rhythms of the night: spatiotemporal inequalities in the night-time economy. *Environment and Planning A, 44*(9), 2064-2085.

Shove, E. (2002). *Rushing around: Coordination, mobility and inequality*. Paper presented at the Draft paper for the Mobile Network meeting.

Simmel, G. (1995). *Le metropoli e la vita dello spirito*. Roma: Armando.

Simmel, G. (2014). *Filosofia del Denaro.* Milano: Ledizioni.

Smith, R. J., & Hetherington, K. (Eds.). (2013). *Urban rhythms. Mobility, space and interaction in the contemporary city*. Oxford: Wiley-Blackwell.

Social Exclusion Unit. (2003). Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion.

Sorokin, P. A., & Merton, R. K. (1937). Social Time: A Methodological and Functional Analysis. *The American Journal of Sociology, 42*(5), 615-629.

Southerton, D. (2003). "Squeezing time". Allocating practices, coordinating networks and scheduling society. *Time & Society, 12*(1), 5-25.

Southerton, D. (2006). Analysing the temporal organization of daily life: social constraints, practices and their allocation. *Sociology, 40*(3), 435-454.

Southerton, D. (2009). Re-ordering temporal rhythms: Coordinating daily practices in the UK in 1937 and 2000. In E. Shove, F. Trentmann & R. Wilk (Eds.), *Time, Consumption and Everyday Life: Practice, Materiality and Culture* (pp. 49–63). Oxford: Berg.

Stabilini, S., Zedda, R., & Zanettichini, L. (2013). Accessibility of Public Spaces and Services: Theoretical Remarks, Practices and Instruments from Urban Time Planning. In D. Henckel, S. Thomaier, B. Könecke, R. Zedda & S. Stabilini (Eds.), *Space-time design of the public city*. Dordrecht: Springer.

Stanley, J., & Stanley, J. (2007). Public transport and social exclusion: an operator's perspective. In G. Currie, J. Stanley & J. Stanley (Eds.), *No way to go. Transport and social disadvantage in Australian communities*. Clayton: Monash University Press.

Straw, W. (2014). Night-time Scenes. *Manifesto da Noite/Night Manifesto*, 104-113.

SURE Consortium. (2006). A Time-Oriented Model for Sustainable Urban Regeneration. Milan.

Szollos, A. (2009). Toward a psychology of chronic time pressure: Conceptual and methodological review. *Time & Society, 18*(2-3), 332-350.

Tabboni, S. (1984). *La rappresentazione sociale del tempo*. Milano: Franco Angeli.

Tempo Territorial. (2017). Prendre en compte le temps dans l'aménagement. Guide pratique.

Thomas, C. J., & Bromley, R. D. F. (2000). City-centre Revitalisation: Problems of Fragmentation and Fear in the Evening and Night-time City. *Urban Studies, 37*(8), 1403-1429.

Torns, T., Borràs, V., Moreno, S., & Recio, C. (2008). Time Policies in Europe. In Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) (Ed.), *Papers 49. Time and territory. Time policies of the cities. English version*. Barcelona: IERMB.

Trobia, A. (2005). *La ricerca sociale quali-quantitativa*. Milano: Franco Angeli.

Turner, J., & Grieco, M. (1998). *Gender and time poverty: the neglected social policy implications of gendered time, transport and travel*. Paper presented at the International Conference on Time Use, University of Luneberg, Germany.

Turner, J., & Grieco, M. (2000). Gender and time poverty: the neglected social policy implications of gendered time, transport and travel. *Time & Society, 9*(1), 129-136.

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology, 36*(2), 255–274.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Oxford: Wiley.

Urry, J. (2009). Speeding up and slowing down. In H. Rosa & W. E. Scheuerman (Eds.), *High speed society. Social acceleration, power and modernity*. University Park: The Pennsylvania State University.

van den Scott, L.-J. K. (2014). Beyond the Time Crunch: New Directions in the Sociology of Time and Work. *Sociology Compass, 8*(5), 478-490.

van Schaick, J. (2013). Revisiting exemplars of the times-to-the-city approach: the viability of the "neodiscipline" claim. In D. Henckel, S. Thomaier, B. Könecke, R. Zedda & S. Stabilini (Eds.), *Space-time design of the public city*. Dordrecht: Springer.

Veblen, T. (1899). *The Theory of the Leisure Class*. McMaster University Archive for the History of Economic Thought.

Velaga, N. R., Beecroft, M., Nelson, J. D., Corsar, D., & Edwards, P. (2012). Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities. *Journal of Transport Geography, 21*, 102-112.

Vendemmia, B. (2016). Inhabiting Simultaneous Lives: Analysing the Process of Reversibilization of Mobility Practices in Italy. In P. Pucci & M. Colleoni (Eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities.* Dordrecht: Springer.

Vickery, C. (1977). The Time-Poor: A New Look at Poverty. *The Journal of Human Resources, 12*(1), 27-48.

Vincent-Geslin, S., & Ravalet, E. (2016). Determinants of extreme commuting. Evidence from Brussels, Geneva and Lyon. *Journal of Transport Geography*(54), 240-247.

Wardman, M. R. (2004). Public transport values of time. *Transport Policy, 11*(4), 363-377.

Warren, T. (2003). Class- and gender-based working time? Time poverty and the division of domestic labour. *Sociology, 37*(4), 733-752.

Weber, C., & Henckel, D. (2017). Chronocity Bad Kissingen. *Zeitpolitisches Magazin*(30), 19-21.

Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *The American Journal of Sociology, 44*(1), 1-24.

Zerubavel, E. (1976). Timetables and Scheduling: On the Social Organization of Time. *Sociological Inquiry, 46*(2), 87-94.

Zerubavel, E. (1985). *Hidden rhythms: Schedules and calendars in social life.* Berkeley: University of California Press.