



Accessibilità e cittadinanza: una efficiente mobilità urbana contro la segregazione spaziale

Giuseppe Critelli

Università di Reggio Calabria

Dipartimento Architettura ed Analisi della Città Mediterranea

Email: giuseppe.critelli@unirc.it

Abstract

Nella società attuale l'accessibilità e la mobilità degli individui nello spazio è divenuta indispensabile per l'esercizio di una cittadinanza attiva. Il diritto alla mobilità, in particolare, oltre a essere un fattore chiave per la realizzazione personale e un migliore posizionamento nel mercato del lavoro, contribuisce all'inclusione sociale permettendo di reperire, valutare, conservare, produrre e scambiare informazioni, nonché comunicare e partecipare a reti collaborative sociali e di cittadinanza. Spesso però i gruppi e i soggetti svantaggiati, e tra questi, in particolare, le persone con disabilità o sotto la soglia di povertà, non godono di pari opportunità di accesso e utilizzo ai servizi ed alle strutture che garantiscono la mobilità spaziale. Lo scopo di questo lavoro di ricerca è di identificare buone pratiche urbane per il superamento delle limitazioni ai servizi e più in generale al diritto di cittadinanza, che si innescano nelle aree urbane a causa di una inefficiente mobilità urbana.

Introduzione

La limitazione ai diritti di cittadinanza rappresenta una minaccia per la prosperità economica e la stabilità sociale delle aree urbane, una tragedia personale per chi ne è colpito e causa primaria di uno sviluppo urbano, in moltissime città, con problemi di segregazione spaziale.

Spesso è accaduto che in città anche avanzate le persone con i redditi più bassi e le peggiori prospettive di occupazione sono state concentrate in quartieri caratterizzati da pessime condizioni sociali, urbanistiche ed ambientali, spesso inadeguatamente serviti dai trasporti pubblici e dalle infrastrutture locali. Tali quartieri, praticamente esclusi dai maggiori sviluppi economici e sociali, diventano, di fatto, segmenti urbani spazialmente segregati, fenomeno a volte acuito anche dalla sostanziale inefficienza del sistema di mobilità, in particolare della mobilità pubblica.

In questo senso la mobilità risulta sempre più un elemento-chiave per la vita dei cittadini più deboli: per molte persone, a causa di motivi di carattere fisico, economico ed anche strutturale urbano, gli spostamenti nel quartiere o su aree e distanze più ampie possono essere difficoltosi, in certi casi impossibili, con una indiscutibile difficoltà nello stabilire relazioni sociali stabili e con il conseguente aumento di fenomeni di esclusione sociale e di segregazione spaziale.

La mobilità risulta un fattore molto importante, non solamente perché essa facilita il conseguimento di un lavoro regolare, stabile e remunerativo, ma anche perché essa fa parte del *capitale sociale* che assicura le relazioni sociali che formano il margine di sicurezza delle persone meno abbienti.

La capacità di spostarsi è una risorsa fondamentale di ogni collettività ed una prerogativa individuale importante. Si può certamente affermare che la mobilità permette di allocare convenientemente le risorse umane sul territorio e - allo stesso tempo - è uno strumento per cercare un migliore adattamento tra circostanze esterne ed esigenze individuali o familiari: l'inefficienza sostanziale del sistema complessivo di mobilità può inceppare il buon funzionamento dello spazio urbano e negare la fruizione totale di questo spazio a tutte le fasce di popolazione con l'apparire di fenomeni di segregazione spaziale.

Ricondurre tali fasce socialmente emarginate nelle strutture sociali ed economiche della società costituisce uno degli elementi essenziali delle politiche di inclusione sociale.

Relazioni tra segregazione spaziale e mobilità urbana

La segregazione spaziale di alcuni gruppi urbani induce la necessità di riconciliare priorità sociali e culturali con istanze di natura economicistica e di esaminare temi più ampi concernenti la politica culturale ed il futuro delle città.

Nel corso degli ultimi due decenni, gli studi urbani sono stati contraddistinti da una attenzione crescente nei confronti delle tematiche legate alla segregazione spaziale nelle città, in particolare questi studi hanno avuto un nuovo impulso con studi sviluppati in Nord America, in particolare nello stato del Quebec in Canada, nei paesi Sudamericani e in Australia.

La divisione dello spazio di convivenza è stata da sempre riconosciuta. Disraeli, alla fine del XIX secolo, riferendosi alla divisione sociale dello spazio britannico, diede inizio alla problematica della “dual city” utilizzando il termine “two nations”, che da allora entrò nel linguaggio comune nei paesi anglosassoni. Alla divisione sociale del lavoro si sovrappose una divisione spaziale che si è caratterizzata sia in senso etnico, dando luogo ad aree ecologiche specifiche della città, che negli anni venti ha portato ai fondamentali studi della scuola ecologica di Chicago, sia in relazione alla stratificazione sociale: ne possono derivare, nei casi più estremi, forme di segregazione spaziale più o meno chiuse.

Negli ultimi anni l’attenzione al tema della segregazione spaziale ha conquistato un notevole protagonismo anche nella letteratura europea e, ancor di più, ha rappresentato un focus di attenzione di alcune politiche territoriali adottate a livello urbano.

Soprattutto nei contesti urbani più complessi la concentrazione residenziale di individui di varia estrazione a cui, per effetto di difficoltà territoriale, vengono limitati i diritti di cittadinanza, ha iniziato a essere rappresentata come una “emergenza pubblica” e a riecheggiare come una minaccia (forse la peggiore) alla coesione sociale urbana.

La stessa Commissione Europea in un documento sulle linee di azione per lo sviluppo urbano sostenibile partendo da questi assunti di fondo sottolinea come *una speciale sfida è quella di prevenire la segregazione spaziale e le concentrazioni di esclusione nelle città* (cit. in Musterd, 2003: 625).

Diversi studi hanno sottolineato la rilevanza di meccanismi sociali e istituzionali operanti a livello urbano che influenzano pesantemente i processi di integrazione socio-economici e che segnano ed acquiscono pesantemente il fenomeno della segregazione spaziale di per sé (Bolt & Ozuekren & Phillis, 2010).

In questa prospettiva, l’attenzione viene rivolta al fenomeno della segregazione come risultato di processi di discriminazione operanti a scala più ampia e, in particolare, nel mercato del lavoro e nei diritti di cittadinanza, che di fatto promuovono contesti urbani sempre più divisi socialmente (Blanc, 2010) e, di conseguenza, spazialmente, con conseguenti trasformazioni urbane che sono sempre più, oggi, causa, e conseguenza soprattutto, di radicali cambiamenti nell’organizzazione della vita quotidiana con serie ripercussioni sulla qualità della vita.

Il concetto di qualità della vita, e qualità della vita urbana, più in particolare (Stanley & Vella-Brodrick, 2009), è andato nel tempo modificandosi. La città è diventata uno specifico contesto ad alta complessità per la verifica del livello di *capabilities*, per la sperimentazione di soluzioni spaziali, relazionali e tecnologiche volte a migliorare le condizioni generali di vita non solo in termini di possesso di beni ma di effettiva utilizzabilità delle stesse ed in accordo ad uno specifico orizzonte valoriale.

Il superamento dei modelli di produzione e riproduzione cosiddetti *fordisti* ha trasferito l’analisi dai problemi di completezza della offerta, soprattutto per quanto attiene al sistema dei servizi, alle questioni inerenti l’*accessibilità* della offerta stessa. Le situazioni più o meno patologiche di incertezza, scarsa trasparenza, inadeguatezza – sia dal punto di vista del sistema nel suo complesso sia da parte dei singoli attori – che rendono meno agevole la mobilità spaziale degli utenti, che allungano i tempi di accesso-fruizione dei servizi, che generano le nuove forme di esclusione (Preston & Rajé, 2007), costituiscono un ambito specifico della riflessione economico-sociologica-urbana moderna.

Finora sono stati pochi gli studi nel campo della mobilità urbana che hanno indagato le conseguenze del cambiamento sociale o che hanno estrapolato dei modelli predittivi per affrontare questi temi. Inoltre non c’è ancora un’analisi sufficientemente valida degli impatti della mobilità urbana sui temi sociali. I primi studi sono stati limitati a particolari gruppi di categorie sociali, in particolare anziani che vivono in aree suburbane, ed hanno mostrato che un aumento del livello dei servizi di mobilità determinano un importante impatto sulla qualità della vita delle categorie interessate (Banister & Bowling 2004; Spinney & Scott & Newbold 2009; Litman 2009).

L’obiettivo del lavoro di Arora e di Tiwari (2007), in questo senso, è quello di valutare l’impatto di grandi progetti di mobilità sulla vita dei ceti urbani meno abbienti e di proporre una metodologia per la valutazione degli impatti socio-economici da integrare nelle valutazioni di impatto di queste grandi opere.

I risultati mostrano che il benessere socioeconomico è correlato positivamente con il numero di spostamenti pro-capite per il lavoro, la scuola e per altri scopi, mentre è correlato negativamente con le distanze percorse, il tempo impiegato e i costi degli spostamenti. La significatività degli indicatori cambia al variare della situazione generale dovuta all’introduzione di grandi infrastrutture come la linea metropolitana. Il numero di spostamenti

procapite per il lavoro è sempre positivamente correlato al benessere socio-economico, qualunque sia il contesto. Inoltre il costo degli spostamenti non è significativo in sé quanto per il fatto che gli abitanti del quartiere demolito si sono trovati a dover pagare grosse cifre per potersi spostare in conseguenza del trasferimento delle loro abitazioni.

Molto interessanti risultano anche gli studi che hanno quantificato il gap nel diritto di cittadinanza causato da una localizzazione urbana marginale o periferica, tra questi meritano di essere citati Currie e Stanley (2008), Currie et al. (2010).

In particolare quest'ultima ricerca suggerisce ed evidenzia empiricamente che nelle aree urbane marginali e periferiche, spesso caratterizzate da scarsa accessibilità sia privata (di tipo soft) sia pubblica (per l'inefficienza del trasporto pubblico) si allungano, se possibile, ancor di più le "distanze" tra le varie zone urbane, costringendo le popolazioni in esse localizzate, spesso per un mercato immobiliare più abbordabile, ad investire gran parte del loro reddito sulla proprietà dell'auto.

Le capitali dell'innovazione nella mobilità urbana

I temi di una mobilità urbana efficiente, aperta a tutti, ed in grado di sostenere la domanda di mobilità di tutte le fasce di popolazione al fine di essere uno strumento efficace per garantire i fondamentali diritti di cittadinanza, sono da sempre molto sviluppati nel Nord Europa, in particolar modo nei paesi di lingua tedesca.

Una città che è oramai diventata un modello di efficienza, in questo campo ma anche in altri, è Friburgo in Brisgovia. A Friburgo il 74% della mobilità urbana prescinde dall'utilizzo dell'auto: i dati ci dicono che l'auto in questa città è usata solo per il 26% degli spostamenti, con le modalità soft che invece raggiungono una quota del 50%. Se questo dato si somma al 18% degli spostamenti effettuato con il Trasporto Pubblico, si evince che il 68% degli spostamenti è effettuato con modalità accessibili a tutti con ampi vantaggi soprattutto per le popolazioni più svantaggiate¹.

Le politiche adottate dalla città, in questo senso, costituiscono senza dubbio un esempio di "buona pratica" relativamente alla promozione dei trasporti, rilevante è, in questo senso, la progettazione e la realizzazione di interi quartieri in aree suburbane e distanti dal centro cittadino, ma che sono per l'efficienza generale del sistema di mobilità assolutamente integrati alle aree urbane centrali, con enormi vantaggi per l'accessibilità ai vari servizi delle popolazioni residenti (Figura 1).



Figura 1. *Quartiere Vauban a Friburgo*

Altra città europea in cui molto si è investito in mobilità, legata soprattutto ad un efficiente sistema di trasporto pubblico per il miglioramento dell'accessibilità generalizzata ai servizi è la capitale austriaca Vienna: la città è uno dei posti al mondo dove la mobilità è un diritto di tutti, Vienna è infatti la città con il trasporto pubblico più capillare di Europa.

Che gli austriaci siano i più diligenti utilizzatori di mezzi di trasporto pubblico in Europa è risaputo ma basta enucleare qualche dato per capire l'elevato sistema di efficienza del sistema di mobilità: si muove con i mezzi pubblici il 40% delle persone, mentre un altro 35% prediligono spostamenti "soft", solo il 25% si sposta con il mezzo privato².

Ciò è reso possibile dal fatto che a Vienna ci sono 120 linee che formano una rete di trasporto pubblico di quasi 1000 km, con quasi 4.500 fermate: nella capitale austriaca non esiste alcun punto che disti più di 15 minuti a piedi da una fermata di autobus, tram o metro: si può pertanto dire che il trasporto pubblico è un diritto universale a Vienna. Nel 2009 sono stati 796 milioni i passeggeri del sistema di trasporti pubblico. Altro dato

¹ I dati sono desunti dal Transport Development Plan (TDP, 2010)

² I dati sono desunti da Smart Moves – Strategies and Measures of Vienna's Transport, City of Vienna, 2009

all'insegna del diritto alla mobilità sono i 1000 km e passa di piste ciclabili, raddoppiate rispetto a 15 anni fa, con in particolare una bellissima pista ciclabile che percorre tutto il Ring.

Ma il vero primato nelle politiche di mobilità pubblica in grado anche di avere capacità di inclusione sociale e di allargamento ai ceti più in difficoltà dei diritti di cittadinanza, lo si trova nei paesi dell'America Latina.

In questa area del mondo vi sono città che si sono rinnovate, urbanisticamente e socialmente, innovando, ed aprendo a tutti il sistema di mobilità pubblica. In questo senso il primo esempio, il più storico, è rappresentato dalla città di Curitiba, città da considerarsi a tutti gli effetti manifesto di creatività urbana, di urbanistica sociale ed eco-urbanistica. La città è diventata famosa per il suo sistema di trasporto pubblico, i parchi e per tutti i modi creativi e fantasiosi con cui ha trasformato i suoi punti di debolezza in punti di forza (Lerner 2003).

La città è il baricentro di una vasta area metropolitana che raggiunge una popolazione di 3,17 milioni di abitanti, popolazione in crescita negli ultimi 50 anni di 9,3 volte, con un range di crescita annuo del 4,6% e di 2,1 volte negli ultimi vent'anni con il 3,8% annuo di crescita. [IBGE, 2010].

L'intero sistema è fondato sulla RIT, rete in grado di integrare trasporto ed uso del suolo originariamente solo per la città di Curitiba ed oggi, invece, per 14 delle 26 città dell'area metropolitana, concepita ad assi strutturali che sono la spina dorsale di un TOD (Transit Oriented Development) (URBS, 2010).

Il sistema della mobilità pubblica sposta a Curitiba, ogni giorno 1,9 milioni di passeggeri (molti dei quali automuniti), più della città di New York, garantendo rapido trasporto ad una altissima percentuale di chi va a lavorare: quasi l'80% dei lavoratori, di ogni classe sociale, utilizza il sistema pubblico di trasporto.

Al progetto della mobilità pubblica è stato accompagnato il programma di riciclaggio dei rifiuti "Rifiuti che non sono Rifiuti" e "Rifiuti di valore", sistema che funziona e si evolve: la raccolta differenziata svolta dai cittadini viene ricambiata con buoni pasto, biglietti per l'autobus e altre azioni sociali.

Non molto lontano a Bogotá vengono presi a modello alcune delle operazioni di Curitiba. A Bogotá c'era un vero problema nei trasporti pubblici: la soluzione dei problemi di trasporto e transito venne battezzata TransMilenio (Vinck 2004).

Il progetto nasce dalla necessità di risolvere le gravi questioni causate dalla difficile mobilità dei cittadini con il problema però delle scarse risorse disponibili per poter operare³. Da qui la necessità di dar vita ad un sistema, che a differenza del tram e della metropolitana, potesse garantire il completo sostentamento del servizio attraverso il costo dei biglietti degli utenti e necessitasse di un investimento infrastrutturale accettabile per le esigue casse cittadine. Per la realizzazione del nuovo sistema è stato fondamentale introdurre un cambiamento di mentalità dei cittadini nei confronti della mobilità, si è investito nel promuovere una strategia di mobilità alternativa all'automobile, incoraggiando la riduzione dell'uso dei veicoli privati e la priorità del trasporto pubblico come unica maniera in grado di rendere sostenibile lo sviluppo urbano e garantire a tutti il diritto alla mobilità. Per far ciò sono stati utilizzati sistemi di comunicazione innovativa: una mattina gli abitanti di Bogotá alla guida delle loro automobili si sono trovati presidiati da 1000 clown che piangevano a spruzzo quando non si fermavano al rosso e danzavano offrendo fiori quando venivano rispettate le precedenza.

Un progetto interessante, direttamente collegato al progetto *TransMilenio*, volto a migliorare rapidamente e profondamente la qualità della vita dei cittadini di Bogotá, è il completamento della rete ciclabile, denominata *Ciclo Ruta* (Figura 2), la più grande dell'America Latina. Attraverso il completamento della rete di piste ciclabili gli spostamenti in bicicletta sono cresciuti in dieci anni dallo 0,5% al 4,4%. Il sistema è efficiente in quanto è stato creato un'entrata riservata ai ciclisti in una delle principali fermate di *TransMilenio*. Il costo dei parcheggi per biciclette alle fermate del bus è coperto dal biglietto di viaggio e si pensa di stimolare l'utilizzo della bicicletta come mezzo per fare affluire più persone alle fermate di *TransMilenio*.

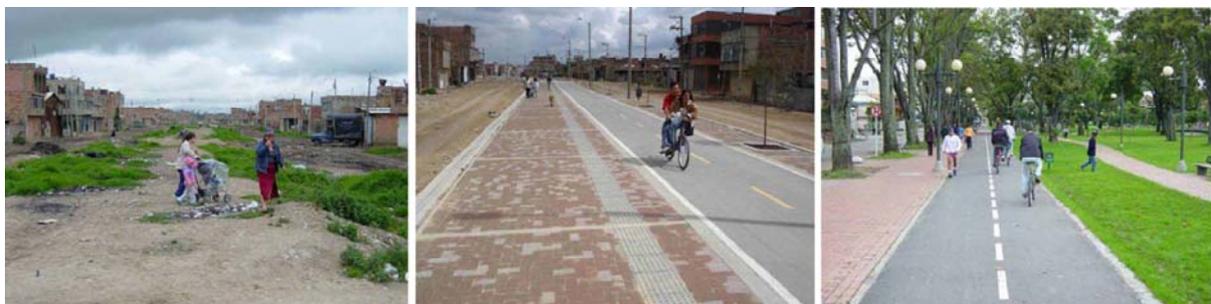


Figura 2. Il sistema *CicloRuta* a Bogotá prima e dopo la realizzazione

I risultati sulla cittadinanza di queste politiche sulla mobilità sono eccezionali: il traffico migliora, crolla il numero degli omicidi (una vera e propria piaga prima per i cittadini della città), l'efficienza del sistema pubblico di mobilità aiuta la raccolta dei rifiuti tanto che essa diventa una risorsa per i più poveri: abbonamenti per

³ Da qui la scelta di ottenere il 46% dei 213 milioni di dollari necessari alla creazione del sistema, attraverso una soprattassa sulla benzina.

TransMilenio, cibo, medicine e Libri vengono dati in cambio dei rifiuti suddivisi, tanto che la macchina inefficiente di raccolta dei rifiuti ora dà lavoro a migliaia di persone.

Il primato sudamericano è rafforzato dalle politiche sulla mobilità pubblica realizzate anche a Medellin e Lima.

Il sistema Metrocable a Medellin (Figura 3) è stato concepito con lo scopo di migliorare le condizioni di trasporto per i cittadini più deboli, localizzati spazialmente in quartieri-favelas in collina che non possono essere serviti agevolmente dal trasporto pubblico: questo servizio per la prima volta collega la città con le favelas. Il Cable urbano è la soluzione più economica per il servizio ad aree altamente popolate in quanto consente alla sua popolazione un rapido collegamento con il centro della città ed i servizi essenziali in esso localizzati (le favelas sono ovviamente sprovviste di qualunque minimo servizio): con Metrocable in 7 minuti si raggiungono le aree centrali invece delle quasi due ore impiegate precedentemente col sistema bus.

Gli impianti di risalita Metrocable ampliano il sistema trasportistico ed integrano la zona di influenza del sistema Metro di Medellín, garantendo gli elevati standard qualitativi, caratteristici del servizio urbano complessivo a Medellin, anche ai Barrios-Favelas

Il sistema complessivo è fortemente integrato al MetroCable e permette un pendolarismo dalle Favelas veloce e sicuro. Questa opera e, di conseguenza, gli investimenti su di essa fatti, hanno una rilevanza fondamentale per garantire alla popolazione delle favelas i diritti di cittadinanza. MetroCable è stato pensato da subito per il miglioramento delle condizioni di vita della popolazione a basso reddito, che ne fa ora un grande uso. Si pensi, per valutarne l'impatto sociale, che da quando è stata attivato MetroCable il tasso di omicidi in Medellin è passato da 381 omicidi ogni centomila abitanti a 29.



Figura 3. Sistema MetroCable a Medellin

A Lima invece, dall' 11 luglio 2011, è operativo il primo mezzo di trasporto di massa elettrico, entrato a pieno regime nel successivo mese di ottobre. Il treno unisce nove quartieri di Lima per un totale di 22 chilometri viaggiando per la maggior parte su un viadotto sopraelevato. Questo tratto di 22 Km, dal Cono Sud fino al Cercado di Lima, forma parte della denominata linea 1 di questo sistema di trasporto di massa, il cui proposito più grande è risolvere progressivamente i problemi di trasporto urbano di Lima Metropolitana. La linea prevede cinque treni con 30 vagoni ciascuno con una capacità di trasporto di 1.200 persone per ogni treno, con un utilizzo stimato di almeno 250.000 passeggeri al giorno. La popolazione della capitale potrà spostarsi da Villa El Salvador all'Ospedale Dos de Mayo in meno di un'ora

Il servizio è stato gratuito fino alla fine di settembre, quando è terminato il periodo di prova, poi da ottobre è partito il piano tariffario con tariffe popolari per renderlo alla portata di più cittadini possibile.

Conclusioni

La necessità di sviluppare sistemi di mobilità pubblica funzionale, che permettano di far fronte alla sempre crescente domanda di spostamento dei cittadini e, soprattutto, sia accessibile a tutti, è oramai una questione prioritaria per garantire parità di accesso a tutti i cittadini al mercato del lavoro, ai servizi, ai luoghi di relazione unitamente allo sviluppo dei nodi delle reti infrastrutturali che collegano il territorio. La mobilità non è più solo una scelta, ma è diventata una necessità.

Di fronte a questa necessità, molti sono i cittadini che hanno scarse risorse (nel senso più generale del termine), o meno risorse di altri cittadini. Malgrado la democratizzazione della mobilità, la percentuale di persone in situazione di difficoltà o di minori opportunità per la mobilità è importante; dalla trattazione è emerso che sono vari i motivi alla base di queste più scadenti opportunità e che ancora questa questione non ha trovato il giusto ruolo che dovrebbe avere nel dibattito scientifico e sociale.

L'oggetto di attenzione di questo lavoro sono state le politiche urbane più interessanti di rimozione delle barriere alla mobilità urbana attuate in alcune città del NordEuropa e del SudAmerica, barriere che limitavano pesantemente le libertà individuali dei cittadini che sono localizzati in aree con elevato rischio di segregazione spaziale.

Osservando le azioni di quei sistemi che sono, oramai a tutti gli effetti delle buone pratiche, si è evinto che innovare nella mobilità produce forti ripercussioni sia a livello urbano sia nell'ambito produttivo che sociale. Laddove sono stati sviluppati efficienti sistemi di mobilità pubblica è risultato evidente il contributo da essi dato al miglioramento della sicurezza con una netta diminuzione sia degli indici di incidenti di transito che dei delitti, che segnalano una forte contrazione in tutte le città, oltre che vantaggi indiscutibili dovuti al fatto che si sono fortemente sostenuti, attraverso essa, i più elementari diritti umani, con azioni che legano la mobilità urbana alla raccolta dei rifiuti, ai vantaggi localizzativi, ed altro.

Si può altresì osservare che una efficiente mobilità ha facilitato, dove sono state attuate attente politiche, la compattazione del centro cittadino e il consolidamento dei confini della periferia urbana, ponendo un freno all'espansione diffusa nel territorio circostante: gli spazi che vengono rioccupati, l'aumento degli investimenti immobiliari e le opere di riqualificazione del patrimonio architettonico esistente, sono fenomeni che aiutano una nuova dinamica di densificazione della città e una maggiore fruizione dei servizi essenziali anche lontano dalle tradizionali localizzazioni. Questo aumento dei servizi di primaria importanza contribuisce fortemente alla decentralizzazione e al decongestionamento del centro tradizionale, avvicinando i servizi basici alla popolazione periferica, che salta così gli atavici problemi legati alla segregazione spaziale e all'esclusione spaziale.

In conclusione si può affermare che le città sono ancora oggi grandi catalizzatrici di popolazione ed anche di povertà estrema e di marginalità, ma in questo articolo si è voluto indicare come ancora oggi esse sono anche poli di moltiplicazione delle risorse e di produzione di capitale sociale. Sono ancora le città, infatti, i luoghi dove si anticipano e si moltiplicano i cambiamenti (demografici, economici, politici, epidemiologici e sociali) che orientano lo sviluppo nel suo complesso. Proprio nelle città è dunque possibile individuare le risorse, e la mobilità urbana è sempre più diventata una risorsa indispensabile, per promuovere l'inclusione sociale, la lotta alla povertà e aumentare i generali diritti di cittadinanza.

Bibliografia

Libri

- Arora A., Tiwari G. (2007), "A Handbook for Socio-economic Impact Assessment (SEIA) of Future Urban Transport (FUT) Projects, Transportation Research and Injury Prevention Program (TRIPP)", *Indian Institute of Technology*, New Delhi, file pdf;
Lerner J. (2003), *Acupuntura Urbana*, Editora Record, Rio de Janeiro

Articoli

- Banister, D., Bowling A. (2004), "Quality of life for the elderly: the transport dimension", *Transport Policy* 11: pp. 105-115.
Blanc M. (2010), "The Impact of Social Mix Policies in France", in *Housing Studies*, vol. 25, n. 2, pp. 257-272.
Bolt, G., Özüekren, A., Phillips, D. (2010), "Linking Integration and Residential Segregation", *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 36: 2, pp. 169-186
Currie G., Stanley J. (2008), "Investigating Links between Social Capital and Public Transport", *Transport Reviews*, Vol. 28, No. 4, pp. 529-547, July 2008.
Currie, G. (2010), "Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs", *Journal of Transport Geography*, n. 18, pp. 31-41, Elsevier
Litman T. (2009), "Community Cohesion as a Transport Planning Objective", *Victoria Transport Policy Institute*
Musterd S. (2003), Segregation and Integration: a Contested Relationship, in *Journal of Ethnic and Migration Studies*, vol. 29, n. 4, 2003, pp. 623-641
Preston J., Rajé F. (2007), "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion", *Journal of Transport Geography*, n. 15 (2007), pp.151-160.
Spinney, J. E. L., D. M. Scott and K. B. Newbold (2009), "Transport mobility benefits and quality of life: A time-use perspective of elderly Canadians", *Transport Policy* 16(1): pp.1-11.
Stanley J., Vella-Brodrick D. (2009), "The usefulness of social exclusion to inform social policy in transport", *Transport Policy* 16, pp. 90-96.
Vinck D. (2004), "La construcción de un actor que innova colectivo y distribuido. El caso de TransMilenio de Bogotá Universidad Pierre Mendès-France", *CRISTO* (Centro di ricerca: Innovazione Socio-Tecnica e Organizzazione Industriale).

Siti web

- IBGE - Brazilian Institute of Geography and Statistics (2010). Demographic Census (in Portuguese). Consultabile su www.ibge.gov.br/home.
URBS – Urbanization Company of Curitiba (2010). URBS Official Website (in Portuguese). Consultabile su www.urbs.curitiba.pr.gov.br.