

Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale giovanile in una periferia della città di Bristol, Regno Unito

Abstract

Il presente articolo è focalizzato sul tema del rapporto tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale applicato all'universo giovanile. L'indagine empirica qui presentata offre uno spaccato dell'esperienza vissuta da un campione di giovani residenti in una periferia di Bristol, nel Regno Unito, caratterizzata da svantaggio sociale, economico e culturale. Attraverso un'analisi critica dei bisogni, delle aspettative e delle pratiche quotidiane di mobilità dei giovani partecipanti all'indagine qualitativa, si evidenzia come questi fattori, unitamente al sistema di mobilità disponibile, abbiano un ruolo chiave nel determinare le opportunità effettivamente aperte ai giovani e nell'influenzarne le scelte in materia di istruzione e di lavoro, con conseguenze importanti per la loro inclusione sociale.

Parole chiave: mobilità, accessibilità, esclusione sociale, giovani, trasporto pubblico.

Abstract

This paper contributes to the debate around the relationship between mobility, accessibility and social exclusion applied to the case of young people. To do so, it presents the key results of a qualitative research study focusing on the lived experience of a sample of young people from a deprived neighbourhood in the outskirts of the city of Bristol, in the United Kingdom. The paper presents a critical overview and analysis of the mobility needs, aspirations and everyday practices to understand how these factors, combined with the available system of mobility, can impact on young people's life opportunities, shape their choices concerning education and employment and ultimately determine their inclusion in society.

Key words: mobility, accessibility, social exclusion, young people, public transport.

1. Introduzione

Nell'ambito degli studi sociologici sulla mobilità si è tradizionalmente registrata una maggiore attenzione da parte della comunità accademica internazionale verso le fasce di età agli estremi dell'arco della vita, ovvero gli anziani (MUSSELWHITE et al. 2015, SHERGOLD, PARKHURST 2012) e i bambini (O'BRIEN et al. 2000). Alcuni autori nel campo della cosiddetta "geografia dei bambini e dei giovani", quali ad esempio EVANS (2008), considerano questo scarso interesse accademico conseguenza di una più generale tendenza in questo ambito disciplinare a trascurare i caratteri più specifici relativi all'universo degli adolescenti e dei giovani.

A ciò si somma il fatto che la giovinezza o età giovanile, intesa non solo come processo puramente biologico ma pure come costruzione socioculturale, non ha contorni precisi e facilmente circoscrivibili. Sono pertanto molteplici le definizioni di "giovane" in ambiti istituzionali diversi, ed altrettanto molteplici le combinazioni di diritti e doveri attribuiti ai giovani. Solo per citare alcuni esempi, le Nazioni Unite¹ definiscono giovani gli individui di

¹ <https://www.un.org/esa/socdev/documents/youth/fact-sheets/youth-definition.pdf>

età compresa tra 15 e 24 anni, mentre Eurostat² considera giovani coloro che hanno fino a 29 anni. Queste differenze si registrano non solo tra paesi e culture diverse, ma anche all'interno dello stesso paese.

Lo scarso interesse accademico riscontrato negli anni passati ha fatto sì che anche lo studio del legame tra mobilità ed esclusione sociale si sia solo più recentemente focalizzato sui giovani (CHATTERJEE et al. 2019).

L'esclusione sociale viene generalmente intesa come un processo mediante il quale si nega, o si rende difficile, la partecipazione degli individui alla vita sociale, per esempio alle decisioni pubbliche, alla salute e cure mediche, ai servizi sociali, all'educazione, al lavoro e ad altre attività (in ambito culturale, ludico, sportivo e di convivio sociale, solo per citarne alcune) che rivestono un ruolo importante nel determinare la qualità di vita di una persona (LEVITAS 1998; KENYON et al. 2002; SOCIAL EXCLUSION UNIT 2003).

Dal secondo dopoguerra ad oggi, grazie alla diffusione dell'automobile come mezzo di trasporto privato accessibile ad un numero sempre maggiore di persone, la mobilità individuale motorizzata si è affermata come elemento cardine delle società contemporanee avanzate, e con essa gli attributi simbolici, culturali e psicologici che la caratterizzano.

L'evoluzione urbanistica delle città, le trasformazioni nell'assetto del territorio e degli usi che se fanno, per esempio la scelta di localizzazione di servizi, risorse e insediamenti, sono stati fortemente influenzati dal primato che l'automobile ha via via conquistato come mezzo di trasporto quotidiano. A sua volta, il crescente distanziamento geografico tra opportunità urbane e residenze ha gradualmente instaurato un potente circolo vizioso di dipendenza dall'automobile e dagli stili di vita ad essa associati, il cui impatto ambientale, economico, sociale e sulla salute umana rappresenta una delle emergenze attuali più gravi.

Nel loro complesso, queste trasformazioni hanno reso più difficile l'accesso a luoghi e servizi essenziali per la vita delle persone, quali lavoro, istruzione, sanità, a coloro che non possiedono o non possono utilizzare l'automobile, per motivi economici, di salute o di età, con il conseguente aggravamento delle condizioni di svantaggio di particolari gruppi sociali già considerati "vulnerabili" – i bambini, gli anziani, i disoccupati, le persone a basso reddito, i disabili, le donne (TITHERIDGE et al. 2014; LUCAS 2004; SOCIAL EXCLUSION UNIT 2003).

Nelle situazioni in cui non è possibile accedere a servizi o svolgere determinate attività senza il ricorso allo spostamento fisico, la mobilità, ovvero la possibilità di potersi spostare liberamente ed autonomamente, riveste un ruolo importante sui processi di esclusione sociale. Questi processi che legano mobilità, accessibilità ed esclusione sociale sono parte di un fenomeno dinamico e notevolmente complesso, che può variare nell'arco della vita di una persona, a seconda delle circostanze personali e del contesto socioeconomico di appartenenza.

Nonostante abbia goduto di un picco di interesse alla fine degli anni Novanta e inizio Duemila, specialmente nel contesto delle economie più avanzate, il nesso tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale ha attratto, negli ultimi anni, considerevolmente meno attenzione da parte delle istituzioni politiche. Nel Regno Unito, per esempio, le politiche dei trasporti in ambito urbano e regionale hanno tardato a prendere azioni concrete ed efficaci per affrontare sistematicamente le questioni identificate dall'evidenza scientifica disponibile sul legame tra il trasporto e l'esclusione sociale (LUCAS 2012).

In questo contesto, dunque, non sorprende la relativa scarsità di studi accademici rigorosi focalizzati specificatamente sulle esperienze dei giovani quali utenti del sistema di mobilità. Mancano in particolare indagini approfondite che esaminino i contesti in cui i giovani prendono decisioni importanti riguardanti l'istruzione secondaria ed universitaria, la

² <https://ec.europa.eu/eurostat/web/youth>

formazione professionale e l'impiego. Infatti, tali decisioni spesso richiedono di considerare gli aspetti relativi alla mobilità, per esempio come raggiungere il luogo di studio o di lavoro ed in quali condizioni. Queste considerazioni possono influire notevolmente sulle decisioni in materia di studio e lavoro, con conseguenze importanti sulla vita dei giovani (KENYON 2011).

Il presente articolo si propone quindi di contribuire a colmare questa lacuna nella letteratura accademica a riguardo della mobilità dei giovani, facendo riferimento al quadro teorico sulla mobilità, accessibilità ed esclusione sociale, e applicandolo all'universo giovanile. In particolare, l'indagine empirica qui esposta si focalizza sull'esperienza vissuta da un campione di giovani residenti in una periferia di Bristol, nel Regno Unito, presentandone un'analisi critica dei bisogni, delle aspettative e delle pratiche quotidiane di mobilità e mostrando come questi fattori, unitamente al sistema di mobilità disponibile, abbiano un ruolo chiave nel determinare le opportunità effettivamente aperte ai giovani e nell'influenzarne le scelte in materia di istruzione e di lavoro.

Il resto dell'articolo è organizzato come segue. Il prossimo paragrafo presenta una breve panoramica della letteratura riguardante la mobilità, l'accessibilità e l'esclusione sociale giovanile. Il paragrafo successivo descrive dettagliatamente la metodologia ed il contesto in cui si è svolta l'indagine, giustificando le ragioni che hanno portato alla scelta di un approccio prettamente qualitativo. Di seguito verranno presentati e discussi i risultati della ricerca, suddivisi per nuclei tematici. Per concludere, si riassumeranno i punti fondamentali su cui l'indagine qui presentata ha permesso di fare luce, offrendo alcuni spunti per possibili indagini di ricerca future.

2. Una panoramica su mobilità, accessibilità ed esclusione sociale giovanile

Gli ultimi sessant'anni hanno assistito ad una trasformazione radicale del territorio urbano, con la progressiva espansione delle aree urbane metropolitane attraverso lo sviluppo di insediamenti residenziali periferici sempre più lontani dal centro. A ciò si è accompagnata una graduale dispersione dei luoghi in cui si svolgono le attività quotidiane, quali lavoro, scuola e commercio, ed una accelerazione dei ritmi quotidiani (ROSA 2015). Questo ha contribuito alla creazione di una domanda di mobilità diffusa, sia dal punto di vista geografico sia temporale, che ha reso l'automobile il mezzo di trasporto privilegiato per soddisfare i bisogni di mobilità degli individui.

Questa progressiva riduzione della prossimità spaziale tra residenze ed i luoghi di svolgimento delle normali attività quotidiane ha mutato radicalmente il contesto in cui i giovani si trovano a prendere decisioni fondamentali sulla propria vita e sul proprio futuro. Nonostante sia ora possibile accedere a numerosi servizi e risorse in modo virtuale, grazie alle continue innovazioni nel settore delle Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione, la presenza fisica, e dunque la necessità di spostarsi anche su lunghe distanze, rimane essenziale affinché i giovani riescano a partecipare ad attività per loro importanti quali l'istruzione, la formazione professionale ed il lavoro. La mobilità fisica intesa come capacità di spostarsi liberamente rimane quindi in molti casi un elemento essenziale per garantire l'inclusione sociale dei giovani (WIXEY et al. 2005; JONES K. 2012).

In Gran Bretagna, come pure in altri paesi sviluppati, molti quartieri periferici, spesso poco o mal serviti dal trasporto pubblico, si sono visti progressivamente privati di servizi e risorse per i residenti. Le politiche sull'abitazione, attraverso la localizzazione di case popolari in zone periferiche, a loro volta hanno contribuito a rafforzare questa tendenza e

come conseguenza i ceti sociali più precari e svantaggiati si sono visti concentrare sempre di più in insediamenti isolati dal centro delle città, privi di servizi e attrattive locali. Come conseguenza, i gruppi sociali più bisognosi dei servizi essenziali sono proprio quelli che meno facilmente li possono raggiungere se non possiedono un'autovettura privata (POWER, 2012).

Le tendenze nei comportamenti di viaggio dei giovani in Gran Bretagna riflettono questi cambiamenti socio-territoriali. Un'analisi approfondita dei dati rilevati nel corso di quindici anni attraverso il sondaggio nazionale di viaggio ha riscontrato un marcato incremento della distanza percorsa dai giovani di età compresa tra diciassette e vent'anni negli spostamenti più frequenti, come ad esempio quelli connessi all'accesso all'istruzione, al lavoro, agli acquisti e alle relazioni sociali (BOURN, 2013). I giovani in questa fascia d'età sono anche gli utenti che compiono il maggior numero di spostamenti in autobus.

L'importanza della mobilità e delle infrastrutture che la sostengono nella vita quotidiana dei giovani britannici è stata ulteriormente sottolineata da un'inchiesta condotta nel 2011 da un'organizzazione giovanile (BRITISH YOUTH COUNCIL, YOUTH SELECT COMMITTEE 2012). Attraverso un sondaggio nazionale rivolto ad un campione di oltre sessantacinquemila giovani, l'inchiesta ha appurato che l'accesso all'istruzione, alla formazione, al mondo del lavoro e alla partecipazione nella società dipende fortemente dalla presenza di un sistema di trasporto pubblico sicuro, efficiente ed accessibile, sia fisicamente sia economicamente. Il costo dei biglietti e degli abbonamenti emerge come uno degli ostacoli principali, specie se si considera la progressiva riduzione delle borse di sostegno a favore degli studenti meno abbienti a fronte di un continuo aumento dei prezzi dei biglietti dei mezzi pubblici. Come rilevato da BOURN (2013), tra il 2007 e il 2012 il prezzo medio di un biglietto d'autobus in Inghilterra è aumentato del 33 per 100, a fronte di un incremento del 18 per 100 nell'indice dei prezzi al dettaglio.

Nonostante ci sia attualmente maggiore consapevolezza dei problemi causati un sistema di mobilità pubblica inadeguato e costoso, rimangono purtroppo irrisolte molte delle criticità evidenziate dalle indagini sopracitate, come sottolineato da due recenti studi condotti indipendentemente su questo tema (CHATTERJEE et al. 2019; BUSINESS ADAPTS, TRANSPORT FOCUS 2018).

3. Metodologia di indagine

L'indagine di ricerca presentata in questo contributo si è svolta nel 2014 utilizzando un campione di giovani residenti nella città di Bristol, per comprendere in modo approfondito come il sistema di mobilità influenzasse la loro vita quotidiana, in particolare l'accesso alle opportunità e le scelte sul loro futuro in materia di studio e impiego (RICCI 2016).

Bristol è una città di mezzo milione di abitanti situata nell'Inghilterra sud-occidentale. Città dalle antiche tradizioni marittime ed ancora oggi importante porto internazionale, Bristol è uno dei centri più creativi e dinamici del paese ma anche luogo di profonde diseguaglianze sociali. Un recente studio condotto da ricercatori dell'Università di Bristol³ ha rilevato che il tasso di passaggio all'istruzione universitaria varia enormemente a seconda della zona di residenza, registrando un divario di oltre novanta punti percentuali tra le zone meno abbienti e quelle più economicamente avvantaggiate. Un'altra indagine ha altresì riscontrato diseguaglianze nell'accesso al mondo del lavoro e nei salari percepiti dalle minoranze etniche (RUNNYMEDE TRUST 2017).

³ <https://www.bristol.ac.uk/news/2018/october/educational-inequality.html>

Per meglio comprendere ed evidenziare il complesso rapporto tra mobilità ed esclusione sociale, lo studio di ricerca si è focalizzato su un quartiere della periferia nord-ovest della città di Bristol, Lawrence Weston, caratterizzato da molteplici condizioni di svantaggio, quali l'assenza di opportunità locali di impiego e la progressiva perdita di importanti servizi e risorse per i residenti, che lo collocano tra le zone a più elevato indice di vulnerabilità sociale in Inghilterra (BRISTOL CITY COUNCIL 2013).

Lawrence Weston dista circa 7 km dal centro città ed è delimitato da due arterie autostradali e grandi aree verdi, che di fatto lo isolano dalle zone limitrofe. A ciò si somma l'inadeguatezza del servizio di trasporto pubblico locale a fornire collegamenti sia con il centro sia con altre zone della città. All'epoca dell'indagine esisteva una sola linea di autobus che collegava il quartiere al centro città, la cui frequenza di tre corse all'ora nelle fasce diurne era drasticamente ridotta o assente nelle ore serali e notturne, e di domenica.

Nell'ambito di questo progetto di ricerca sono state utilizzate diverse tecniche di rilevazione qualitativa. In primo luogo, sono state effettuate visite ed osservazioni sul campo, per comprendere meglio il contesto urbano e sociale del quartiere e percepirne le caratteristiche più evidenti in modo diretto. Le visite hanno anche permesso di identificare enti e persone che avrebbero potuto essere d'aiuto a realizzare la seconda fase di rilevazione dati. Questa ha previsto la realizzazione di focus group e interviste con giovani residenti nel quartiere, per studiarne l'esperienza vissuta di esclusione sociale e di rischio di esclusione collegato alla mobilità, e con informatori chiave in grado di fornire chiarimenti e approfondimenti su determinati aspetti del contesto socioeconomico locale.

Il focus group è uno strumento per la ricerca qualitativa che negli ultimi decenni ha avuto un crescente utilizzo nelle discipline psicologiche e sociali (MIGLIORINI, RANIA 2001). Come suggerisce il termine, il focus group è una discussione a cui partecipa un gruppo di persone, focalizzata su un determinato argomento che è oggetto di studio, e attentamente pianificata e guidata da un moderatore (KRUEGER 1994). Il focus group è particolarmente adatto quando l'obiettivo della ricerca concerne la scoperta e l'approfondimento di opinioni, valutazioni e giudizi, potenzialmente molteplici e complessi, su una specifica area di interesse, come pure le esperienze vissute dai partecipanti (WILKINSON 1998; SMITHSON 2000).

La tecnica del focus group si presta particolarmente alle indagini qualitative sulla vita e le esperienze dei giovani, ragione per cui è molto utilizzata nelle ricerche sociali dedicate a questa fascia d'età. Infatti, la discussione di gruppo, se attentamente pianificata e diretta, può risultare simile ad occasioni di interazione sociale informale, quale ad esempio un incontro tra conoscenti in cui si discute un determinato argomento, e per questo ha il pregio di mettere i partecipanti a proprio agio (O'REILLY, DOGRA 2016).

Sono stati realizzati tre focus group con diciotto giovani residenti quartiere, di età compresa tra sedici e ventidue anni, reclutati mediante l'aiuto di diverse associazioni locali impegnate nella promozione di opportunità formative, ricreative e professionali a residenti meno abbienti, specie quelli più giovani, e per questo più esposti al rischio di esclusione sociale. I partecipanti all'indagine qualitativa sono stati selezionati in modo tale da creare un campione sufficientemente consistente e variegato sia dal punto di vista socio-anagrafico sia da quello delle esperienze di esclusione sociale vissute da ciascun partecipante. Il campione era composto da studenti, apprendisti, lavoratori a basso reddito e/o precari, disoccupati alla ricerca di un lavoro e anche dai cosiddetti NEET⁴, ovvero giovani inattivi, che non studiano e non lavorano.

Durante la fase di pianificazione e definizione del focus group è stata sviluppata la traccia da utilizzare come testo guida della discussione, contenente una serie di domande volte a

⁴ In inglese "Not in Education, Employment or Training"

stimolare il dibattito tra i partecipanti sui temi seguenti: le opinioni sui diversi mezzi di trasporto utilizzati per spostarsi nel quartiere e in altri luoghi della città; le caratteristiche della domanda e dell'offerta di mobilità nel quartiere e nella città metropolitana nel suo insieme; i comportamenti di viaggio dei partecipanti e le esperienze, positive e negative, ad essi associate; ed infine le esperienze di esclusione sociale, collegate alla mobilità, vissute dai partecipanti.

Una volta definito il testo guida e gli aspetti pratici dell'intervento, questo è stato testato su un gruppo di cinque giovani studentesse di età compresa tra diciassette e diciotto anni, residenti in altre zone della città di Bristol e selezionate tramite un contatto personale. Nonostante questo campione pilota fosse molto diverso dal campione oggetto di studio a causa delle enormi differenze nell'accesso al capitale sociale, culturale ed economico, i risultati del focus group con queste studentesse sono stati inclusi nell'analisi complessiva proprio grazie a questo contrasto tra esperienze vissute, che offre interessanti spunti di riflessione.

L'indagine ha anche comportato lo svolgimento di una serie di interviste in profondità semi-strutturate con sette informatori chiave, selezionati sulla base della loro conoscenza e familiarità con il quartiere Lawrence Weston e del settore professionale di appartenenza. Alcuni di essi lavoravano a contatto con i residenti del quartiere, come operatori sociali. Altri erano professionisti in ambiti rilevanti per l'indagine, quali ad esempio le politiche per l'istruzione ed il lavoro, la rigenerazione urbana e lo sviluppo economico locale, e le politiche del trasporto e pianificazione territoriale.

Tutte le interviste e le discussioni realizzate nei vari focus group sono state registrate con il previo consenso dei partecipanti. In seguito, le registrazioni sono state trascritte parola per parola e analizzate con l'ausilio di NVivo 10, un pacchetto software dedicato all'analisi di dati qualitativi. L'analisi dati è stata eseguita utilizzando l'approccio dell'analisi tematica (SILVERMAN 2011).

4. Risultati

4.1. *Il ruolo del luogo e dell'età nella costruzione dell'identità sociale*

Uno dei temi chiave che emerge da tutte le discussioni di gruppo concerne la definizione di giovinezza, una fase importante della vita che tuttavia viene spesso rappresentata come un momento di passaggio dall'infanzia all'età adulta, e per questo non chiaramente delimitato nei suoi confini temporali.

Alcuni partecipanti si domandavano per esempio il motivo per cui erano considerati troppo giovani per votare e lavorare, ma era loro applicata la tariffa intera per l'uso dei mezzi pubblici, che al momento dell'indagine veniva applicata a partire dai sedici anni. Va notato che per determinati tipi di professioni e contratti, le agenzie di lavoro interinale e alcuni datori di lavoro considerano solo candidati di età superiore ai diciotto anni.

Questo trattamento inconsistente colpisce particolarmente i giovani di età compresa tra i sedici e i diciotto anni, che si vedono attribuire diritti e responsabilità talora in contraddizione tra loro, una fascia d'età che WELLER (2006) considera intrappolata in un limbo tra fanciullezza e età adulta.

Durante i focus group, alcuni partecipanti hanno espresso perplessità riguardo alla possibilità di viaggiare gratuitamente sui mezzi pubblici offerta agli individui di età superiore ai sessant'anni, mentre i giovani, che generalmente hanno bassi redditi se studiano o svolgono lavori precari o poco retribuiti, devono pagare il prezzo intero.

I partecipanti hanno anche espresso giudizi negativi sull'abilità del trasporto pubblico di soddisfare efficacemente le esigenze di spostamento dei giovani, che possono essere molto diverse da quelle di chi lavora nella tipica fascia di orario dalle nove alle cinque. Alcuni partecipanti, infatti, erano impegnati in lavori a turni, part-time, occasionali e attività di formazione che spesso richiedevano spostamenti casa-lavoro in fasce orarie non coperte dal servizio pubblico. Pertanto, l'offerta del trasporto pubblico è considerata inadeguata per questo tipo di utenza, per quanto riguarda ad esempio la tipologia dei biglietti disponibili, i prezzi, gli orari e i percorsi effettuati.

Non sono solo le prestazioni del trasporto pubblico locale ad attirare le critiche dei partecipanti, ma anche le politiche di pianificazione territoriale. Alcuni giovani infatti fanno notare la mancanza di spazi pubblici a loro specificatamente dedicati, in particolare centri di incontro "aperti sette giorni su sette dove non è necessario spendere soldi" (Focus Group B, giovane donna, 17-22 anni).

Vari autori (FRANK 2006) sottolineano la mancata considerazione delle esigenze specifiche dei giovani nella pianificazione territoriale e nel disegno urbano, tanto che spesso i giovani si lamentano di non avere "nessun posto dove andare e niente da fare" (EVANS 2008).

Lawrence Weston offre un esempio emblematico a questo proposito. Nel periodo in cui si è svolta l'indagine qui riportata era in costruzione un'area giochi per bambini nell'ambito di un programma di riqualificazione urbana. Al contempo, tuttavia, erano stati ridotti i finanziamenti al centro di aggregazione utilizzato da molti giovani partecipanti, i quali si dichiaravano molto preoccupati sul futuro del loro centro di incontro, domandandosi se sarebbe rimasto operativo, in quale forma, per quanto tempo, e se avrebbe offerto un servizio di qualità.

Lawrence Weston non è purtroppo un caso isolato. Diversi autori confermano che negli ultimi anni le istituzioni e i servizi di sostegno alla gioventù sono stati progressivamente indeboliti, specialmente quelli dedicati ai giovani più svantaggiati (LAWTON et al. 2014).

4.2. Il ruolo della mobilità fisica nella formazione dell'individuo

Sia nei focus group sia nelle interviste con gli informatori chiave, la mobilità fisica viene concepita come elemento costitutivo del benessere dell'individuo e del processo di crescita e formazione. Per esempio, la mobilità può contribuire all'acquisizione e sviluppo di capacità cognitive connesse al sapersi orientare in luoghi sconosciuti, in autonomia e sicurezza. Durante la conversazione nel focus group pilota, una delle ragazze abituata ad usare l'autobus per i propri spostamenti quotidiani dichiara:

«È davvero importante che noi giovani siamo quasi costretti ad utilizzare i mezzi pubblici per spostarci in città, perché ci dà la possibilità di imparare a conoscere le varie zone della città. Quando dico alle mie compagne di scuola di passare a trovarmi, mi domandano preoccupate come fare a raggiungere casa mia, quale autobus prendere e a quale fermata chiedere all'autista di farle scendere... mi stupisce che non abbiano la minima idea di come usare i mezzi pubblici!»

L'idea che il mezzo pubblico sia importante non solo come mezzo di trasporto ma anche come strumento di ampliamento della conoscenza geografica della città, di occasione esplorativa e altresì come luogo di incontro e interazione sociale per i giovani è stata evidenziata da una ricerca condotta nella capitale britannica (GOODMAN et al. 2014) allo scopo di valutare le ricadute positive dell'offerta del trasporto pubblico gratuito a bambini e ragazzi fino a 18 anni.

Nel corso delle interviste con gli informatori chiave, la limitata mobilità fisica delle persone è considerata un problema, con ricadute particolarmente negative sulla qualità della vita e sulle prospettive future della popolazione più giovane.

In primo luogo, la progressiva perdita di servizi offerti sul territorio ed il parallelo aumento della concentrazione di famiglie socialmente ed economicamente più svantaggiate rende Lawrence Weston un quartiere incapace di attrarre visitatori da altre zone della città, come pure residenti appartenenti a ceti sociali diversi. Questo, secondo l'opinione di vari informatori chiave, riduce la possibilità di imparare a conoscere altre culture e stili di vita, come invece avviene in contesti caratterizzati da una maggiore diversità sociale, culturale ed economica.

In secondo luogo, l'immobilità fisica dei giovani residenti di Lawrence Weston, che impedisce loro di venire a contatto e confrontarsi con realtà diverse dalla propria, può a sua volta perpetuare le condizioni di svantaggio e marginalizzazione sociale di generazione in generazione. Uno degli informatori chiave (un operatore sociale) fornisce esempi pratici di come norme di comportamento diffuse tra alcuni giovani del quartiere, quali presentarsi in ritardo o con abbigliamento non adeguato, siano di ostacolo sia all'inserimento nel mondo del lavoro sia al mantenimento del posto stesso.

Un altro informatore, professionista nel settore delle politiche del lavoro, dichiara che per certe tipologie lavorative, ad esempio presso piccoli esercizi commerciali e di ristorazione, spesso è non solo più vantaggioso ma anche necessario potersi spostare fisicamente e presentare il proprio curriculum di persona. Pertanto, chi non è in grado di compiere questi spostamenti può risultare ulteriormente svantaggiato.

Le risposte al questionario somministrato ai giovani partecipanti ai focus group aiutano a comprendere come variano i comportamenti di mobilità nel campione. Il questionario richiedeva di fornire informazioni socio-anagrafiche e sulla frequenza e lo scopo degli spostamenti realizzati con ciascun mezzo di trasporto. Le partecipanti al focus group pilota appaiono essere multimodali, ovvero di utilizzare vari mezzi di trasporto per soddisfare le proprie esigenze di mobilità, che variano durante l'arco della giornata, a seconda dalle destinazioni da raggiungere e dall'attività svolta in queste destinazioni. Queste giovani si mostrano sicure di sé ed in grado di utilizzare i principali mezzi di trasporto a propria disposizione (inclusa l'auto privata) in piena autonomia. Dalla loro conversazione durante il focus group, come pure dalle risposte al questionario, emergono con chiarezza le ambizioni e le opportunità a cui hanno la possibilità di accedere. Tutte le partecipanti frequentano il college e intendono intraprendere gli studi universitari. Alcune dichiarano di essere pronte anche a trasferirsi in un'altra città per frequentare il corso di laurea desiderato.

A questa immagine fa contrasto quella emersa dall'analisi delle risposte al questionario da parte dei giovani residenti a Lawrence Weston, che appaiono in generale molto meno mobili sia in termini di frequenza d'uso dei vari mezzi di trasporto sia rispetto alla varietà di mezzi utilizzati per i loro spostamenti. Coloro i quali hanno la patente di guida e accesso all'autovettura, tendono ad utilizzarla per la maggior parte dei propri spostamenti, mentre coloro che non hanno questa possibilità si dichiarano dipendenti da passaggi in auto offerti da familiari, amici o colleghi, oppure forzati ad utilizzare i mezzi pubblici. Pochi dichiarano di utilizzare la bicicletta. Alcuni ammettono di allontanarsi di rado dal quartiere, altri di non aver mai preso il treno.

4.3. Percezioni ed esperienze di mobilità – l'automobile

La marcata differenza attitudinale rispetto alle varie modalità di trasporto, riscontrata tra le giovani partecipanti al focus group pilota e i giovani residenti a Lawrence Weston, appare

particolarmente evidente quando si mettono a confronto le opinioni, le esperienze e le abitudini di coloro che utilizzano l'auto come conducenti per i propri spostamenti.

Le prime si mostrano mentalmente aperte a considerare l'uso di altri mezzi di trasporto, specie il trasporto pubblico che alcune utilizzano quotidianamente per recarsi al college, dimostrando così di essere in grado di avvalersi del mezzo di trasporto che meglio soddisfa le proprie esigenze di mobilità. Per esempio, una di loro dichiara di ricorrere al treno per gli spostamenti più lunghi e per raggiungere altre città, di prediligere l'auto per gli spostamenti di sera e di andare spesso al college a piedi per evitare ritardi a causa del traffico.

Per contro, i giovani residenti a Lawrence Weston che utilizzano l'auto sono decisamente critici verso altre modalità di trasporto, specie nei confronti del trasporto pubblico che ritengono incapace di rispondere alle loro esigenze. L'auto dunque viene considerata unico mezzo di trasporto in grado di fornire loro pieno controllo sui tempi e condizioni di viaggio e, in ultima analisi, di essere autonomi e "liberi dall'uso del mezzo pubblico", come riferisce uno dei partecipanti.

A parte alcune giovani donne, tutti i partecipanti nei focus group di Lawrence Weston vorrebbero poter prendere la patente e possedere un'automobile. Questo mostra come il carattere negativo dell'esperienza vissuta con i mezzi pubblici non faccia altro che rafforzare le percezioni e l'immagine dell'autobus come mezzo di trasporto inaffidabile e di bassa qualità. Uno dei partecipanti dichiara di non voler più mettere piede su un mezzo pubblico ora che finalmente guida regolarmente la propria vettura.

Pur generando commenti generalmente positivi, la vettura privata è vista da tutti i partecipanti che ne fanno ricorso più come strumento che facilita la mobilità personale piuttosto che come uno status symbol. Tutti coloro in possesso di un'autovettura, incluse due giovani donne del focus group pilota, si dichiarano consapevoli dei disagi ad essa associati, ad esempio le spese, i tempi e gli sforzi necessari a prendere la patente di guida, acquistare e mantenere una vettura, pagare il parcheggio, il carburante, l'assicurazione e così via.

A differenza di questi, coloro che vorrebbero prendere la patente e possedere un'automobile, ma non ne hanno la possibilità, tendono a considerare la vettura privata in modo idealizzato e positivo, trascurandone gli svantaggi e vedendone solo gli aspetti positivi quali la libertà e l'autonomia.

È opportuno notare che nella maggioranza delle nazioni economicamente più avanzate alcuni di questi svantaggi percepiti hanno contribuito alla riduzione della percentuale di giovani in possesso di patente e che utilizzano l'auto, un calo che ha interessato in modo particolare i maschi ventenni (CHATTERJEE et al. 2018, METZ 2012, DELBOSC, CURRIE 2013).

Un altro tema discusso durante i focus group di Lawrence Weston è legato alla sicurezza stradale, problema che viene sollevato quasi unicamente dalle giovani donne, che si dichiarano estremamente preoccupate per la pericolosità dell'auto come mezzo di trasporto. Alcune di loro, raccontando di esperienze vissute come testimoni o vittime di incidenti stradali, affermano di non voler utilizzare l'automobile e di preferire l'uso del mezzo pubblico, che sebbene ritenuto scadente è tuttavia considerato più sicuro.

4.4. Percezioni ed esperienze di mobilità – il trasporto pubblico

L'esperienza come utenti del mezzo pubblico è, per quasi tutti i partecipanti residenti a Lawrence Weston, sinonima di disagio, situazioni spiacevoli e perdita di autonomia. Questo risultato si allinea con quelli di altre indagini qualitative sulle percezioni del trasporto pubblico, che rilevano come la narrazione si articola principalmente su esperienze o aneddoti particolarmente negativi, quali l'affollamento, l'inaffidabilità, la mancanza di puntualità, la

scortesia dei conducenti, la presenza a bordo di sporcizia e di persone poco raccomandabili (GUIVER 2007).

Per i giovani del quartiere, il trasporto pubblico offre un servizio inadeguato da cui essi dipendono per necessità piuttosto che per scelta.

La frustrazione espressa dai partecipanti nei confronti trasporto pubblico, in particolare a causa della qualità scadente del servizio e del costo elevato dei biglietti non è un caso isolato. È necessario ricordare a questo proposito alcuni eventi concomitanti allo studio di ricerca qui riportato. Alcuni mesi prima dello svolgimento dell'indagine, un gruppo di giovani residenti a Lawrence Weston decise di mettere in atto una campagna di sensibilizzazione e di protesta contro l'operatore del trasporto pubblico, al fine di migliorare la puntualità, l'affidabilità ed il rapporto qualità-prezzo del servizio offerto. Allo stesso tempo, fu messa in atto una campagna di protesta più ampia a livello cittadino per richiedere una riduzione del costo dei biglietti, ritenuto troppo elevato⁵.

Entrambe le campagne di protesta ottennero alcuni risultati positivi, quali la riduzione del costo di alcune tipologie di biglietto, per esempio quelli offerti per tragitti più brevi e a prezzo ridotto per i giovani. Tuttavia, questi benefici non giovarono in modo equo a tutti gli utenti, e molti dei giovani partecipanti all'indagine continuavano a lamentarsi della mancanza di informazioni su come avvalersi delle nuove tariffe ridotte.

La percezione del mezzo pubblico come modalità di trasporto di seconda classe riscontrata nel presente studio si conferma anche in altre indagini condotte in Gran Bretagna, che mettono in evidenza come i giovani si non si sentano rispettati come utenti del trasporto pubblico (PASSENGER FOCUS 2013). Un servizio di trasporto pubblico capillare, puntuale, affidabile e a costi contenuti per gli utenti più giovani è considerato necessario affinché questi possano accedere a risorse, opportunità, beni e servizi essenziali per la loro formazione e l'esercizio di una cittadinanza attiva (TAYLOR et al. 2007).

4.5. Percezioni ed esperienze di mobilità – la mobilità attiva

La mobilità attiva, che concerne gli spostamenti a piedi ed in bicicletta, è concepita in tutti i focus group come un'attività di svago, svolta con gli amici nel tempo libero, piuttosto che una modalità di trasporto. Questo è in accordo con i risultati di altri studi di ricerca empirica sulla mobilità fisica giovanile (JONES A. et al. 2012).

L'autobus risulta essere il mezzo di trasporto primario per i giovani partecipanti di Lawrence Weston, specialmente per le ragazze che dichiarano di usarlo anche per spostamenti molto brevi all'interno del quartiere stesso.

Una operatrice sociale locale, intervistata nell'ambito di questa indagine, esprime delle riflessioni molto utili sul problema legato all'inattività fisica dei giovani del quartiere. Enuncia in particolare l'estrema difficoltà di promuovere stili di vita attiva e salutare ai giovani residenti con cui lavora, a causa di vari motivi che vanno dalla imperante cultura del fast food, all'esigua offerta di prodotti freschi quali frutta e verdura, a ragioni più strutturali e complesse, come la povertà materiale e culturale in cui vivono alcuni giovani.

Alcuni di questi infatti vivono in situazioni di povertà non solo economica ma anche culturale e sociale, fanno parte di famiglie numerose con adulti disoccupati e soffrono di problemi mentali e mancanza di autostima. Situazioni di degrado ed emarginazione in cui, nelle parole dell'intervistata, ci "sono questioni di vera e propria sopravvivenza" da risolvere prima di poter promuovere l'attività fisica e la mobilità attiva.

La maggior parte del campione afferma di saper andare in bicicletta ma non tutti ne possiedono una e solo pochi dichiarano di usarla regolarmente per i propri spostamenti.

⁵ <https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-bristol-24366701>

Interrogati sui fattori che rendono difficile o impossibile l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i partecipanti citano questioni inerenti all'immagine associata al muoversi in bicicletta e agli aspetti pratici connessi alla mobilità con questo mezzo. Tra i timori espressi spiccano i seguenti: i rischi associati al traffico e alla sicurezza stradale, eventuali malfunzionamenti durante il viaggio, la condizione del manto stradale con il maltempo (pioggia, neve...), viaggiare su strade poco o per nulla illuminate. A queste preoccupazioni si accompagnano anche questioni pratiche, quali il costo associato all'acquisto e alla manutenzione di una bici di buona qualità, l'assenza di spazi sicuri dove poter sistemare la bicicletta quando non in uso, e la mancanza di negozi specializzati nel quartiere.

L'operatrice sociale intervistata, appassionata ciclista, riferisce un'altro possibile ostacolo all'uso della bicicletta, ovvero la salute e la forma fisica, in particolare il fatto che molti giovani residenti nel quartiere, soprattutto le ragazze, hanno problemi legati al sovrappeso o all'obesità. Dalle statistiche pubblicate dal Comune di Bristol (BRISTOL CITY COUNCIL 2013) si riscontra infatti una maggiore incidenza di individui con tali problemi nel distretto geografico che include il quartiere Lawrence Weston rispetto ai valori medi della città (62 per cento contro 50 per cento).

Una considerazione importante emersa dalle discussioni di gruppo con i giovani residenti del quartiere concerne l'immagine associata alla mobilità attiva. Nonostante i partecipanti si dichiarino consapevoli dei vantaggi di una vita attiva che predilige gli spostamenti in bicicletta o a piedi, quali ad esempio il risparmio sui costi di mobilità e i benefici sulla salute fisica e mentale, essi tuttavia considerano tali spostamenti, in particolare se effettuati per raggiungere il luogo di lavoro o di studio, un palese indicatore di svantaggio socioeconomico.

Dunque, agli occhi dei giovani di Lawrence Weston la mobilità attiva rappresenta l'assenza di altre opzioni di viaggio a propria disposizione, piuttosto che l'opportunità di adottare uno stile di vita di tendenza, come invece avviene per altri gruppi sociali. Emblematica a questo proposito è la seguente affermazione espressa da uno dei giovani partecipanti:

«Dove lavoro io non passano gli autobus. Prima di avere la macchina, usavo la bici tutti i giorni, tutto l'anno, con la pioggia, il freddo, tutto. Era orribile». (Focus Group A, 17-19 anni).

4.6. Esclusione sociale giovanile e mobilità fisica: le esperienze vissute

Nonostante tutti i giovani partecipanti a questa indagine abbiano avuto la possibilità, almeno in linea di principio, di spostarsi indipendentemente dagli adulti sin dalla prima adolescenza, in pratica molti di loro hanno riscontrato numerosi ostacoli a mettere in pratica questa libertà di muoversi, con ricadute considerevoli sulla loro inclusione sociale.

Uno dei fattori che può influire sull'inaccessibilità alle opportunità urbane riguarda il capitale individuale di competenze, conoscenze e capacità cognitive necessarie per effettuare spostamenti. In uno dei focus group, per esempio, si mettono in evidenza le difficoltà riscontrate da chi fa fatica ad orientarsi in zone sconosciute, o ha timore ad utilizzare i mezzi pubblici per recarsi in altre zone della città, o ha problemi a memorizzare un itinerario.

Per comprendere appieno queste affermazioni fatte da più giovani è necessario tenere in considerazione il contesto di disagio da cui provengono alcuni dei partecipanti, disagio non solo economico e materiale, ma anche emotivo e psicologico, in taluni casi reso ancora più difficile da problemi di apprendimento e comunicazione, scarsa autostima, ansia e altri disturbi mentali più gravi.

Questo fa sì che attività considerate normali, quale ad esempio utilizzare il trasporto pubblico per i propri spostamenti, possano invece risultare estremamente difficili per certi gruppi sociali particolarmente svantaggiati e vulnerabili.

Un altro problema sollevato durante le discussioni di gruppo concerne l'efficienza, l'accessibilità ed il rapporto qualità-prezzo del servizio di trasporto pubblico locale. Queste caratteristiche hanno un ruolo e un peso significativo sulla gamma di opportunità di formazione e impiego accessibili ai giovani residenti nel quartiere, come si evince dalle esperienze personali condivise dal gruppo.

«Quando sei giovane e cerchi lavoro, la scelta è limitata, non hai molte opzioni. Se trovi un lavoretto in centro e devi pagare il prezzo di un biglietto giornaliero, se il turno è breve, tipo lavori solo quattro ore, economicamente non ne vale la pena, non ci guadagneresti nulla». (Focus Group A, maschio, 17-19 anni).

Alcuni ragazzi fanno notare come, a seguito della chiusura della sede locale di un istituto di formazione professionale, l'unica opzione a loro disposizione è costituita da un istituto localizzato a circa 14 km nella parte opposta della città. Recarsi presso questo istituto richiede due autobus e quasi due ore di viaggio, che al mattino presto può risultare particolarmente difficile a causa del traffico di punta, che a propria volta causa ritardi sugli orari dei mezzi pubblici. Se gli allievi si presentano in ritardo alle lezioni ricevono un monito, ma se i ritardi si ripetono con frequenza, questo può comportare la perdita di certi sussidi fino all'esclusione.

Esempi di questo tipo abbondano nella narrazione delle esperienze vissute dai partecipanti e si riferiscono anche all'accesso al luogo di lavoro.

Per ovviare a questi problemi, alcuni partecipanti si avvalgono di passaggi in automobile offerti da familiari, amici e colleghi di lavoro, in taluni casi arrivando a situazioni estreme come quella illustrata da una giovane impiegata come operaia turnista, che per arrivare sul posto di lavoro alle sei del mattino si fa accompagnare dal padre in auto. Questa scelta viene motivata come segue:

«La fabbrica si trova letteralmente dietro l'angolo, sono solo dieci minuti di macchina, ma la strada non ha il marciapiede, e poco illuminata e ci sono camion che viaggiano a tutta velocità. Sarebbe molto pericoloso andarci a piedi o in bici. Se mio padre non mi desse un passaggio non potrei avere questo posto di lavoro» (Focus Group A, 17-19 anni).

Fare affidamento su passaggi in auto offerti da altri comporta vantaggi, come illustrato dall'esempio discusso sopra, ma anche svantaggi. Alcuni giovani che utilizzano la pratica del car sharing in modo informale parlano dell'ansia che spesso provano se il passaggio subisce dei ritardi o viene cancellato senza preavviso, causando disagi sul lavoro e sull'organizzazione della giornata. In alcuni casi, la perdita del passaggio può avere anche conseguenze più pesanti, come suggerito nell'esempio che segue:

«Per raggiungere il mio primo posto di lavoro mi affidavo ad un amico che lavorava lì e mi poteva dare un passaggio in auto. Poi lui ha trovato un lavoro da un'altra parte. Così ho dovuto abbandonare il mio posto di lavoro perché non guidando non potevo raggiungere la fabbrica, era troppo lontano». (Focus Group A, maschio, 17-19 anni).

5. Conclusioni

Il presente articolo ha esaminato le percezioni e le esperienze relative alla mobilità di un campione di giovani residenti in un quartiere periferico svantaggiato della città di Bristol, al fine di comprendere il ruolo ed il peso che esse hanno sulle opportunità effettivamente

accessibili ai giovani, sul rischio di esclusione sociale e sui processi e ramificazioni ad essa connessi.

L'analisi qui presentata consente di formulare le seguenti considerazioni.

In primo luogo, l'identità dei giovani come agenti sociali e la possibilità di esercitare una cittadinanza attiva e consapevole sono fortemente influenzate dal modo in cui diritti e doveri sono a loro assegnati nella società. Definizioni contrastanti di "giovinezza" in ambiti e contesti istituzionali diversi possono generare un senso di impotenza e ingiustizia nei giovani, creando anche attriti intergenerazionali. A questo si accompagna l'assenza di coinvolgimento da parte della popolazione più giovane nei processi decisionali proprio nell'ambito delle politiche pubbliche che hanno maggiore rilevanza nella loro vita, quali ad esempio le politiche di sostegno ai servizi per la gioventù, la pianificazione e il disegno urbano, come pure l'organizzazione e gestione del servizio di trasporto pubblico. Le reti sociali - famiglia, amici e colleghi di lavoro - possono contribuire a risolvere alcune difficoltà di accessibilità e mobilità per i giovani. Tuttavia, il carattere temporaneo e informale di tali soluzioni può a sua volta generare altri svantaggi.

In secondo luogo, la mobilità emerge come elemento essenziale per lo sviluppo personale ed il benessere generale dei giovani. Essere in grado di spostarsi, da soli o in compagnia, e di utilizzare un'ampia gamma di mezzi di trasporto, sia attivi che motorizzati, consente ai giovani di sviluppare ed affinare le competenze cognitive necessarie per esplorare la città e soprattutto le zone a loro sconosciute, con autonomia e sicurezza di se stessi. In altre parole, le competenze e le pratiche associate alla mobilità quotidiana costituiscono uno degli aspetti fondamentali del più generale processo di crescita dei ragazzi e contribuiscono a favorirne l'autonomia e l'indipendenza anche decisionale.

In terzo luogo, le esperienze positive di mobilità con mezzi di trasporto sostenibili vissute durante l'infanzia e l'adolescenza possono aiutare a sviluppare percezioni favorevoli a riguardo di tali mezzi che potrebbero mantenersi anche in età adulta. Sebbene ciò non garantisca l'adozione uno stile di mobilità sostenibile in modo duraturo, può tuttavia contribuire a creare nei giovani una propensione all'uso di vari mezzi di trasporto per i propri spostamenti quotidiani, evitando che il ricorso all'automobile (se disponibile) diventi un comportamento abituale difficile da abbandonare e che precluda l'uso di modalità più sostenibili.

Al contrario, essere ripetutamente esposti ad esperienze negative con particolari mezzi di trasporto, quali ad esempio l'autobus, contribuisce a rafforzare preconcetti e percezioni sfavorevoli a riguardo dei mezzi pubblici, specialmente in un periodo formativo importante come l'adolescenza. Nell'opinione di molti partecipanti all'indagine questi sono visti come una scelta obbligata in mancanza di altre opzioni di trasporto più efficienti e confortevoli, quali l'automobile.

Un altro punto importante da sottolineare riguarda il ruolo giocato dal contesto territoriale, sociale, culturale ed economico nel quale vivono gli individui, che ne influenza le percezioni e le pratiche di mobilità quotidiane. Basti pensare al divario tra le esperienze delle giovani partecipanti al focus group pilota e quelle dei giovani residenti a Lawrence Weston.

Utilizzando la concettualizzazione teorica di KAUFMANN et al. (2004) si può affermare che il cosiddetto capitale di mobilità degli individui è strettamente collegato all'accesso ad altre forme di capitale, per esempio culturale, sociale, economico. Possedere un esiguo capitale di mobilità può aggravare condizioni di disagio ed emarginazione sociale, ed acuire ulteriormente le diseguaglianze sociali già presenti.

In conclusione, partendo dal vissuto di un campione di giovani residenti a Bristol, l'indagine riportata in questo contributo ha permesso di analizzare ed approfondire le circostanze in cui la mobilità, intesa nei suoi aspetti simbolici, sociali e pratici, può di fatto

limitare non solo le opportunità e gli obiettivi di vita effettivamente accessibili alle giovani generazioni ma anche la libertà di scegliere tra tali opportunità ed obiettivi.

Partendo da queste considerazioni conclusive, si possono tracciare alcune piste per proseguire l'analisi del complesso legame tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale giovanile.

Un tema di particolare interesse concerne lo sviluppo di metodi efficaci per l'inclusione dei giovani nella progettazione e organizzazione del sistema urbano di mobilità, in modo tale che ne soddisfi meglio le esigenze in un quadro di sostenibilità sociale e ambientale. Un altro tema riguarda l'analisi dello sviluppo dei comportamenti di viaggio e delle pratiche di mobilità, dall'infanzia fino all'età adulta, per comprendere meglio i fattori che, durante un periodo formativo importante per l'individuo, possono facilitare l'adozione ed il mantenimento di uno stile di mobilità attiva. Infine, l'analisi approfondita delle esperienze vissute di esclusione sociale suggerisce di considerare il carattere potenziale della mobilità e dei fattori che ne permettono il tradursi in accesso effettivo alle opportunità, utilizzando per esempio l'approccio delle capabilities di Amartya Sen (SEN 1980).

Riferimenti bibliografici

BARKER J., KRAFTL, P., HORTON, J., TUCKER, F. 2009. *The road less travelled - new directions in children's and young people's mobility*, in «Mobilities», 4(1), 2009, 1-10.

BOURN R. 2013. *No Entry! Transport Barriers Facing Young People*. Disponibile in: http://www.bettertransport.org.uk/files/No_Entry_final_report_definitive_0.pdf. (consultato il 5/11/19)

BRISTOL CITY COUNCIL. 2013. *Neighbourhood Partnership Statistical Profile 2013 - Avonmouth Kingsweston*, Bristol.

BRITISH YOUTH COUNCIL, YOUTH SELECT COMMITTEE. 2012. *Transport and Young People*, London.

BUSINESS ADAPTS, TRANSPORT FOCUS. 2018. *Making bus a better choice for young people*. Disponibile su: <https://www.transportfocus.org.uk/research-publications/publications/making-bus-a-better-choice-for-young-people/> (consultato il 5/11/19).

CHATTERJEE K., GOODWIN P., SCHWANEN T., CLARK B., JAIN J., MELIA S., MIDDLETON J., PLYUSHTEVA A., RICCI M., SANTOS G., STOKES G. 2018. *Young People's Travel – What's Changed and Why? Review and Analysis*, Report to Department for Transport, UWE Bristol, UK. Disponibile in: www.gov.uk/government/publications/young-peoples-travel-whats-changed-andwhy (consultato il 5/11/19).

CHATTERJEE K., RICCI M., COPE A., CORNER D. 2019. *The Role of Transport in Supporting a Healthy Future for Young People*, Report to Health Foundation, Sustrans and UWE Bristol. Disponibile in: <https://www.sustrans.org.uk/media/5057/the-role-of-transport-in-supporting-a-healthy-future-for-young-people.pdf> (consultato il 5/11/19).

DELBOSC A., CURRIE, G. 2013. *Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence*, in «Transport Reviews», 33(3), 2013, 271–290.

- EVANS B. 2008. *Geographies of Youth/Young People*, in «Geography Compass», 2, 2008, 1659–1680.
- FRANK K.I. 2006. *The Potential of Youth Participation in Planning*, in «Journal of Planning Literature», 20(4), 2006, 351–371.
- GOODMAN A., JONES A., ROBERTS H., STEINBACH R., GREEN J. 2014. *We can all just get on a bus and go: Rethinking independent mobility in the context of the universal provision of free bus travel to young Londoners*, in «Mobilities», 9(2), 2014, 275-293.
- GUIVER J.W. 2007. *Modal talk: Discourse analysis of how people talk about bus and car travel*, in «Transportation Research Part A: Policy and Practice», 41(3), 2007, 233–248.
- JONES A., STEINBACH R., ROBERTS H., GOODMAN A., GREEN, J. 2012. *Rethinking passive transport: bus fare exemptions and young people's wellbeing*, in «Health & place», 18(3), 605-612.
- JONES K. 2012. *Missing Million Policy Paper 2: Transport Barriers to Youth Unemployment*, Lancaster, The Work Foundation.
- KAUFMANN V., BERGMAN M.M., JOYE, D. 2004. *Motility: mobility as capital*, in «International journal of urban and regional research», 28(4), 2004, 745-756.
- KENYON S. 2011. *Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context*, in «Journal of Transport Geography», 19(4), 2011, 763–771.
- KENYON S., LYONS G., RAFFERTY J. 2002. *Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility*, in «Journal of Transport Geography», 10(3), 2002, 207–219.
- KRUEGER 1994. *Focus groups: A practical guide for applied research*, 2 ed., Thousand Oaks, CA, Sage.
- LAWTON K., COOKE G., PEARCE N. 2014. *The Condition of Britain: Strategies for social renewal*, London, Institute for Public Policy Research.
- LEVITAS, R. 1998. *The Inclusive Society: Social Exclusion and New Labour*, Basingstoke, Macmillan.
- LUCAS K. 2004. *Transport & Social Exclusion. A Survey of the Group of Seven Nations*, London, FIA Foundation.
- LUCAS K. 2012. *Transport and social exclusion: Where are we now?*, in «Transport Policy», 20, 2012, 105–113.
- METZ D. 2012. *Demographic determinants of daily travel demand*, in «Transport Policy», 21, 2012, 20–25.
- MIGLIORINI, RANIA. 2001. *I Focus Group: uno strumento per la ricerca qualitativa*, in «Animazione Sociale», 2001, 82-88. Disponibile in: <http://www.fqts.org/dati/doc/56/doc/114.pdf> (consultato il 5/11/19).
- MURRAY L., MAND K. 2013. *Travelling near and far: Placing children's mobile emotions*, in «Emotion, Space and Society», 9, 2013, 72–79.

MUSSELWHITE C.A., HOLLAND C., WALKER I. 2015 *The role of transport and mobility in the health of older people*, in «Journal of Transport & Health», 2(1), 2015, 1-4.

MUSSELWHITE, C.A. & SHERGOLD, I. 2013. *Examining the process of driving cessation in later life*, in «European Journal of Ageing», 10(2), 2013, 89–100.

O'REILLY M., DOGRA N. 2016. *Interviewing Children and Young People for Research*, London, Sage.

O'BRIEN M., JONES D., SLOAN D., RUSTIN M. 2000. *Children's independent spatial mobility in the urban public realm*, in «Childhood», 7(3), 2000, 257-277.

PASSENGER FOCUS 2013. *Bus passenger views on value for money*, London.

POWER A. 2012. *Social inequality, disadvantaged neighbourhoods and transport deprivation: An assessment of the historical influence of housing policies*, in «Journal of Transport Geography», 21, 2012, 39–48.

RICCI M. 2016. *Young age, mobility and social inclusion in a disadvantaged urban periphery in England*. In MURRAY L., ROBERTSON S. (eds.), *Intergenerational Mobilities: Relationality, Age and the Lifecourse*, Routledge.

ROSA H. 2015. *Accelerazione e Alienazione*, Torino, Einaudi.

RUNNYMEDE TRUST 2017. *Bristol: a city divided? Ethnic Minority disadvantage in Education and Employment*. Disponibile in:
<https://www.runnymedetrust.org/uploads/CoDE%20Briefing%20Bristol%20v2.pdf>
(consultato il 5/11/19).

SEN A. 1980. *Equality of what? The Tanner Lectures on Human Values*, Utah, Salt Lake City.

SHERGOLD I., PARKHURST G. 2012. *Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales*, in «Journal of Rural Studies», 28(4), 2012, 412–421.

SILVERMAN D. 2011. *Interpreting qualitative data: a guide to the principles of qualitative research*, London, Sage.

SMITHSON J. 2000. *Using and analysing focus groups: Limitations and possibilities*, in «International Journal of Social Research Methodology», 3(2), 2000, 103–119.

SOCIAL EXCLUSION UNIT 2003. *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*, London.

TAYLOR J., BARNARD M., WHITE C., LEWIS. J. 2007. *Understanding the travel aspirations, needs and behaviour of young adults*, Report for the Department for Transport. Disponibile in: <https://dera.ioe.ac.uk/7358/1/A9RFA88.pdf> (consultato il 5/11/19).

TITHERIDGE H., MACKETT R.L., CHRISTIE N., OVIEDO HERNÁNDEZ D., YE R. 2014. *Transport and poverty: a review of the evidence*, UCL Transport Institute, University College London, London, UCLTI Publications. Disponibile in:
<https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1470392/> (consultato il 5/11/19).

WELLER S. 2006. *Situating (Young) teenagers in geographies of children and youth*, in «Children's Geographies», 4(1), 2006, 97–108.

WILKINSON S. 1998. *Focus group methodology: a review*, in «International Journal of Social Research Methodology», 1(3), 1998, 181–203.

WIXEY S., JONES P., LUCAS K., ALDRIDGE M. 2005. *User Needs Literature Review*, Transport Studies Group Report, University of Westminster, London.