

ALCUNI ASPETTI TEORICI DELLA SEGREGAZIONE SOCIALE IN AREA URBANA

Giuseppe CRITELLI<sup>1</sup>, Marco MUSELLA<sup>2</sup>

**SOMMARIO**

La letteratura sulla dinamica economica spaziale e territoriale si è molto interessata ai fenomeni di segregazione con approcci che mettono in evidenza come e dove si rileva segregazione sociale e quali sono i macro-aspetti che emergono.

Questi studi mettono in evidenza come la concentrazione di persone con i redditi più bassi e le peggiori prospettive di occupazione in quartieri caratterizzati da edifici fatiscenti e pessime condizioni ambientali, spesso inadeguatamente serviti dai trasporti pubblici e dalle infrastrutture locali, abbia creato problemi sociali e gravi tensioni.

Le attuali situazioni di segregazione ed i comportamenti discriminatori, implicano l'esistenza di un potenziale di crescita economica non sfruttato, non solo in termini di risorse umane, ma anche di rapporti economici e sociali.

Il presente paper vuole ripercorrere gli studi economico-urbani che hanno delimitato ed approfondito il concetto di segregazione sociale in area urbana, ed anche evidenziare gli elementi di tensione e di conflitto che sono presenti nelle città, le forme di frammentazione e di segregazione che caratterizzano attualmente l'esperienza dell'urbano.

---

<sup>1</sup> Laboratorio LASTRE- Unirc, via Melissari Reggio Calabria, Fondazione Calabria Etica-Regione Calabria, via Barrio, Catanzaro, e-mail giuseppe.critelli@unirc.it.

<sup>2</sup> Dipartimento Scienze Politiche, Università degli studi "Federico II" di Napoli

## **1. Introduzione**

La questione della segregazione sociale in area urbana è da decenni al centro di studi di varie discipline, soprattutto nei paesi anglosassoni, anche se negli ultimi anni si è aperto un dibattito anche in Italia in relazione all'inserimento e alla stabilizzazione di popolazioni che stanno cambiando il loro modo di vivere.

La letteratura relativa alla segregazione sociale in area urbana affonda le proprie radici negli studi maturati in seno alla scuola ecologica di Chicago tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo e tutta una serie di approfondimenti successivi che mettono in evidenza come la concentrazione di persone con i redditi più bassi e le peggiori prospettive di occupazione sia in quartieri caratterizzati da elevati deficit di qualità urbana.

Le attuali situazioni di segregazione ed i comportamenti discriminatori, implicano l'esistenza di un potenziale di crescita economica non sfruttato, non solo in termini di risorse umane, ma anche di rapporti economici e sociali.

Punto di partenza di ogni discussione sulla segregazione è l'approfondimento del concetto soprattutto con riferimento ad alcune questioni fondamentali:

- La segregazione di cui si discute (urbana, di genere, razziale, etc.) è il frutto di meccanismi automatici o è un processo originato da qualcuno che scientemente intende collocare in uno spazio (fisico, sociale, culturale, etc) delimitato gli appartenenti ad un gruppo particolare? E se la segregazione è figlia di un processo nel quale queste due componenti interagiscono, come possono essere disegnati meccanismi di de-segregazione?
- Se la segregazione è ben rappresentata da un muro di separazione del gruppo dei, chiamiamoli così, segregati dal resto del mondo, quanto alto è questo muro? e quando la legittima distinzione tra appartenenti a gruppi diversi si trasforma in segregazione.
- La segregazione, per rimanere al nostro ordinamento, contrasta con quali principi costituzionali?

E' ovvio che le risposte ai quesiti ora posti hanno grande rilevanza rispetto al disegno di corrette policy che sappiano incidere sugli eventuali circoli viziosi della segregazione e avviare processi di inclusione

Il presente paper vuole per un verso mettere a fuoco il tema della segregazione sociale in area urbana, ripercorrendo gli studi economico-urbani che hanno delimitato ed approfondito il concetto e provare così, a mettere in evidenza le ragioni di tensioni e conflitti presenti nelle città, per un altro provare a rispondere ai tre quesiti menzionati poche righe sopra per approfondire soluzioni da proporre per favorire inclusione e sviluppo sostenibile.

## **2. Processi di disgregazione ed esclusione sociale e nascita della segregazione sociale in area urbana**

Negli ultimi anni le aree urbane stanno sempre più perdendo la loro identificabilità territoriale e sociale (Amin, Thrift, 2005, Borlini Memo 2008) e l'idea di città richiama nuove dinamiche di diffusione metropolitana con un relativo cambio di scala dei processi di insediamento e con una nuova integrazione dei sistemi locali in reti e flussi multi-livello (area metropolitana, regione urbana, spazio europeo, sistema urbano mondiale).

Il risultato più visibile di queste dinamiche è la moltiplicazione delle popolazioni (residenti e non), delle relazioni e delle funzioni che insistono e informano la vita urbana contemporanea, causa primaria di esclusione sociale, e della susseguente Segregazione Sociale, processo che emargina progressivamente individui, gruppi e comunità dal mercato del lavoro, dall'accesso ai servizi a favore della salute, all'educazione, ecc.

In generale essa è correlata alla combinazione di diversi fattori: disoccupazione, dequalificazione, situazioni di basso reddito, condizioni abitative inadeguate, criminalità ambientale elevata, cattiva salute e disgregazioni familiari, ma risulta sempre più cruciale considerare negli aspetti di esclusione sociale elementi di qualità della vita, interazioni interpersonali, coinvolgimento con la comunità, fattori personali e opinioni.

Le fasce di popolazione con basso reddito, anziane, con difficoltà motorie e le minoranze etnico/culturali sono particolarmente interessate al fenomeno di esclusione sociale.

In un documento della Commissione per lo sviluppo regionale del Parlamento Europeo (2008) si fa notare in maniera inequivocabile che l'esclusione ha una forte connotazione spaziale e che *“L'esclusione dallo sviluppo economico e sociale si manifesta per lo più in termini spaziali ed è correlata all'esclusione territoriale, con la conseguente riduzione dell'accesso dei gruppi vulnerabili al lavoro e ai servizi. Le prospettive di vita dei gruppi sociali sono determinate dalla loro ubicazione geografica: regioni e microregioni interessate e, più generalmente, dal loro ambiente di vita”*.

L'esclusione sociale e territoriale va oltre la povertà determinata da un reddito insufficiente, perché *“chi vive in zone e insediamenti segregati perde molte più opportunità: di apprendimento e di accesso alle infrastrutture e ai servizi. Le differenze etniche - concentrazione di immigrati nei ghetti urbani e segregazione della popolazione rom nei nuovi Stati membri - aggravano il problema delle aree in ritardo di sviluppo, poiché l'integrazione diventa ancor più impegnativa. Infine, è probabile che oltre ad essere esclusi dalle ricadute positive dello sviluppo socioeconomico, i gruppi vulnerabili siano estromessi anche dai processi decisionali”* (Parlamento Europeo Commissione per lo sviluppo regionale 2008)

Già precedentemente la Commissione Europea in un documento sulle linee di azione per lo sviluppo urbano sostenibile aveva sottolineato come *“...una speciale sfida è quella di prevenire la segregazione spaziale e le concentrazioni di esclusione nelle città...”*. (Musterd 2003)

È evidente che la componente spaziale è una delle prime cause del rischio di esclusione ed è importante sottolineare che le aree a più rischio sono le aree urbane delle regioni socialmente ed economicamente depresse, per lo più situate nelle zone intraregionali o in regioni in ritardo di sviluppo, anche relativo se confrontate con le aree di riferimento.

Gli attuali comportamenti discriminatori implicano l'esistenza di un potenziale di crescita economica non sfruttato, non solo in termini di risorse umane, ma anche di rapporti economici e sociali con una concentrazione di persone con i redditi più bassi e le peggiori prospettive di occupazione in quartieri caratterizzati da edifici fatiscenti e in pessime condizioni ambientali, spesso inadeguatamente serviti dai trasporti pubblici e dalle infrastrutture locali.

Tali quartieri, praticamente esclusi dai maggiori sviluppi economici e sociali, diventano, di fatto, segregati.

La segregazione sociale rappresenta un costo per l'intera società e un notevole ostacolo allo sviluppo economico urbano, inoltre, la prosperità delle città, può dipendere dalle diversità e dalle eterogeneità esistenti al loro interno.

I cambiamenti sociali connessi all'evoluzione della struttura delle famiglie, l'invecchiamento e la suburbanizzazione delle persone e delle attività lavorative, hanno intensificato le conseguenze della ristrutturazione economica e del mercato del lavoro: in molte zone urbane, la mancanza di opportunità di lavoro ha seriamente condizionato la vita dei giovani.

Questi fattori hanno incentivato lo sviluppo di città con problemi di segregazione, comprese alcune città che hanno conseguito buoni risultati economici (Magatti 2007): in molte zone urbane, il divario tra ricchi e poveri è stato aggravato dalla riduzione degli aiuti relativi agli alloggi sociali e ad altri servizi (Castell 2004).

In certe città la riqualificazione dei quartieri centrali ha comportato un netto aumento dei prezzi e degli affitti sul mercato immobiliare e lo spostamento delle fasce a basso reddito verso i complessi di alloggi sociali in periferia, in altre città l'alta concentrazione di alloggi in pessime condizioni, ubicati nei quartieri centrali, vengono sistematicamente affittati a famiglie a basso reddito.

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

### 3. La segregazione sociale in area urbana: un inquadramento tematico

La possibilità di accedere – nel senso spaziale del termine – al lavoro, all'educazione, ai servizi di cura della salute e ad altri servizi, è un fattore chiave dell'inclusione sociale.

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 sociale in area urbana (Bolt Özüekren Phillips, 2010).

La letteratura della dinamica spaziale e urbana si è interessata particolarmente ai fenomeni di concentrazione e di segregazione, partendo dall'assunto che essa consiste in una "distribuzione spaziale non uniforme rispetto al resto della popolazione" (Dematteis 1993) di una determinata fetta della popolazione urbana.

Il fenomeno della segregazione, in questo caso, è stato spiegato sulla base di due cause:

- cause di tipo esogeno, vale a dire una conseguenza spaziale di un atteggiamento discriminatorio e di pregiudizio di quelli che possono essere considerati ai più (ovviamente in maniera erranea) dei diversi;
- cause di tipo endogeno, dovute a forme di solidarietà, di assistenza reciproca all'interno di un gruppo e di preservazione dell'identità culturale (in prevalenza nelle forme di segregazione di tipo razziale).

È comunque indispensabile sottolineare il fatto che non esiste una linea teorica che consente di formulare un paradigma esplicativo univoco, poiché i fenomeni segregativi si differenziano con espressioni diverse nel tempo e nello spazio a seconda delle dinamiche coercitive o volontarie che ne determinano la genesi, delle situazioni di marginalità sociale e di esclusione che possono generare il fenomeno della segregazione sociale in area urbana.

Il primo schema interpretativo relativo alla segregazione sociale in area urbana si deve agli approfondimenti sviluppati dalla Scuola ecologica di Chicago che ha elaborato uno studio della segregazione in area urbana come funzione della condizione sociale (Park, Burgess, 1925).

All'inizio del novecento, la scuola di Chicago elabora la teoria dello sviluppo concentrico della città, in cui fondamentale è la mobilità delle nuove classi che, si formano in seguito alle forti ondate migratorie che si verificano in quel periodo, tendono ad occupare il centro della città.

La Chicago degli anni venti del secolo scorso aveva localizzato nei quartieri centrali le funzioni terziarie e quelle secondarie e distribuiva i luoghi della residenza lungo fasce concentriche rigidamente rispondenti ad una logica di classe interagente con una logica etnico-razziale.

Park e Burgess identificano la città come un organismo dotato di un metabolismo che può essere affetto da patologie, uno di questi è la segregazione spaziale che viene causata da repentini cambiamenti demografici, come quelli determinati da flussi migratori intensi, che possono alterare il metabolismo metropolitano in modo improvviso ed irreversibile.

La nuova pressione demografica invade le aree centrali della città determinando processi di successione i cui effetti si trasmettono fino ai nuovi anelli suburbani della città.

L'impatto più violento si manifesta nei tradizionali luoghi urbani, che si sono strutturati attorno al Central Business District (CBC), dove si incontrano le colonie dei nuovi arrivati.

Dalla inner-city, la successione residenziale utilizzava le principali arterie commerciali della città come assi di diffusione, fortemente specializzati dal punto di vista etnico e razziale.

Il modello sinteticamente richiamato è però un modello piuttosto semplificato per descrivere la molteplicità degli eventi scatenanti il fenomeno della segregazione sociale in area urbana ma, anche considerando che viene sviluppato per analizzare e studiare soprattutto la segregazione di tipo etnico-razziale, ha il notevole pregio di innescare i primi prodromi del dibattito sul fenomeno.

A partire dagli anni sessanta, sempre negli Stati Uniti, centrale nelle riflessioni economico-urbane, diventa interpretare la concentrazione della povertà e la segregazione residenziale delle minoranze etniche, in particolare attraverso la misurazione dello svantaggio sociale e del *cosiddetto neighborhood*

*distress* che è uno dei problemi fondamentali delle teorie dell'*underclass* e delle sue applicazioni empiriche (Abramson e Tobin 1990; Kasarda 1993)

Un approccio molto interessante sulla formazione della nuova *underclass* è fornito da Wilson (1996) che, partendo dallo studio di caso del ghetto di Chicago, afferma che la nuova *urban underclass* è formata da tutta una serie di soggetti la cui esistenza oscilla fra disoccupazione e sottoccupazione cronica e che risiedono in aree spazialmente isolate.

In questo approccio sono le difficoltà ad accedere permanentemente nel mercato del lavoro ed il relativo isolamento spaziale i fattori che causano e riproducono Segregazione Sociale e che impediscono di fatto l'uscita dal circuito della povertà.

Nella tradizione di studi nordamericana, partendo dal modello di Chicago prima esposto, la segregazione è stata studiata sempre soprattutto attraverso indicatori legati all'appartenenza etnica degli individui, mentre in quella europea generalmente tramite lo status socio-economico e la composizione per classi sociali, per il genere, per il livello d'istruzione della popolazione residente e per la qualità abitativa.



*Figura 1– Accoglienza agli immigrati nei quartieri della prima cintura periferica di Lyon*  
*Fonte: Foto dell'autore*

In questo senso il problema della segregazione in termini spaziali è anche il tema degli approfondimenti di van Kempen (1994) che affronta lo stesso argomento e teorizza l'ipotesi della città globale-duale, risultato finale del processo di "divisione" nello spazio urbano delle grandi città.

In questo studio è discusso il concetto di città duale e viene sottolineato come si intrecciano rapporti ambigui tra i concetti di ristrutturazione economica, polarizzazione sociale e stratificazione sociale evidenziando la conseguente divisione spaziale.

Successivamente viene preso in considerazione il concetto di opportunità di vita per chiarire il ruolo della concentrazione spaziale della povertà e della segregazione sociale, sostenendo che la concentrazione spaziale della povertà è il risultato della mancanza di opportunità di vita dei segregati urbani.



*Figura 2 - Insediamenti Rom, esempio di territorializzazione del disagio e di mancanza di opportunità di vita dei segregati urbani. Immagine da sinistra campo Rom a Poggioreale, a destra Campo Rom Zia Lisa a Catania.*

*Fonte: <http://sucardrom.blogspot.it>, <http://catania.livesicilia.it>.*

Ellin (1995) considera la segregazione in area urbana strettamente legata ai conflitti del pluralismo e che si manifesta con la non accettazione della diversità e con la differenza multiculturale, concetto ripreso da Aguilera (2002) che identifica la segregazione come una condizione di isolamento, volontario o involontario, in una area urbana, di un gruppo sociale determinato.

La segregazione sociale è un fattore decisivo nella nuova strutturazione del welfare e, spesso, essendo connessa al basso reddito, emerge e si attiva non soltanto sulla specificità individuale ma anche sull'idea della territorializzazione dell'esclusione attraverso la sovrapposizione tra disagio del singolo e quartieri deprivati.

Questo fenomeno innesca un meccanismo di lettura del bisogno e di programmazione delle risposte istituzionali<sup>3</sup>, che sempre più mira ad orientare il contenimento degli effetti della Segregazione attraverso politiche economiche su specifici target di soggetti residenti in determinati contesti critici (Alietti, 2012)

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 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 (Oroz 2005).

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.

La segregazione sociale in area urbana è stata definita da Castells (1977) come la tendenza a organizzare lo spazio in zone con forte omogeneità sociale interna e con grande disuguaglianza sociale tra loro, disuguaglianza che è interpretata non solo in termini di differenze, ma anche come disparità gerarchiche che causano segregazione nello spazio.

<sup>3</sup> Obiettivi del progetto "Misure di Contrasto alla Segregazione Sociale in Area Urbana" Finanziato dalla Regione Calabria con fondi FSE alla Fondazione Calabria Etica.



Castell (2007) in seguito identifica anche, capovolgendo un pò l'idea di segregazione che si trasmetteva tradizionalmente dagli studi nord-americani, lo sviluppo di una città duale ed individua in tre i principali fattori di dualizzazione:

- un primo fattore strettamente legato alla ristrutturazione del capitalismo, con lo scollamento sempre più ampio, sul piano organizzativo e spaziale, tra capitale e lavoro;
- un secondo fattore connesso alla divisione del sistema industriale ma in un modo dissociato con una economia formale, fondata sull'informazione e una informale fondata sul lavoro;
- un terzo fattore, infine, legato alla polarizzazione dei settori della nuova economia informazionale, localizzati nei territori inseriti nello spazio dei flussi, mentre il resto della città resta marginalizzata.

In Sassen (2004) la tendenza alla dualizzazione era già stata ulteriormente messa in evidenza in quanto, secondo l'autore, essa è il risultato della tendenza allo sviluppo delle economie informali urbane che reintegrano temporaneamente soggetti esclusi dalle logiche del nuovo sistema produttivo, ed offrono opportunità di lavoro occasionale alle popolazioni con il risultato però che si riducono in maniera esponenziale le possibilità di mobilità sociale.

Nei vari approfondimenti di letteratura emerge sempre il fatto che esistono enormi differenze tra la città duale, che fa propria la scissione tra globale e locale, e la segregazione socio-spaziale, che è la prima e più grave causa dell'esistenza di quartieri marginali, all'interno dei quali emergono varie tipologie di città sociali.

Nella maggior parte delle città la cosa più importante è la qualità della vita e del lavoro degli abitanti, che svolgono le attività quotidiane soprattutto in quartieri, per cui importantissimo è il livello complessivo della qualità dei servizi urbani: l'essenziale della loro vita quotidiana si organizza nello spazio dei luoghi.

Nei paesi sviluppati questi sono degli spazi piuttosto circoscritti, ma esistono e creano fortissime difficoltà di interazione urbana, causando forme di segregazione estremamente diverse quali quartieri bene, quartieri per classe media, quartieri degradati sul piano residenziale o differenziati sul piano etnico per i poveri o i molto poveri.

Una delle cose che frammentano le città e sono cause di segregazione socio/spaziale molto accentuate sono le infrastrutture di comunicazione e di trasporto (Graham, Martin, 2001), sia nei paesi sviluppati sia in quelli in via di sviluppo, anche se esse sono da ritenere assolutamente universali e di tutti (le tipiche economie di urbanizzazione)

In particolare ad un periodo d'integrazione spaziale mediante l'ottimizzazione di reti generalizzate e pubbliche, ne segue un altro di liberalizzazione dei servizi pubblici che si traduce sia in una crescente differenziazione delle reti urbane, sul piano sociale e spaziale, sia in una frammentazione (splintering) dello spazio urbano: molto importante nella nascita di forme di segregazione sociale in area urbana risultano i trasporti urbani e la relativa mobilità spaziale, che assume un ruolo fondamentale nei processi segregativi, laddove essa risulti inadeguata, o inclusiva, allorquando essa risulti funzionale a prospettive di crescita e di nuova organizzazione spaziale.

#### **4. Metodi di misurazione della segregazione**

Le analisi dei processi di segregazione si sono, fin dal loro sviluppo, avvalsi dell'uso di strumenti quantitativi (Burguière e Grew, 2001, Massey e Denton, 1998) che tengono essenzialmente in considerazione due valori che hanno una rilevanza geografica: la posizione degli individui nel processo di produzione e la loro localizzazione residenziale.

Gli studiosi non sono affatto concordi sul metodo migliore per calcolare il grado di segregazione di una popolazione anche se, in un noto lavoro, Massey e Denton (1998), sottoponendo ad una analisi comparativa i metodi di calcolo della segregazione sociale, hanno introdotto una classificazione che riconduce i metodi quantitativi essenzialmente a cinque categorie: disparità, esposizione, concentrazione, centralizzazione, raggruppamento.

Essenzialmente emerge che sono tre i metodi di misurazione, tra i vari, più utilizzati per il calcolo del valore di segregazione sociale in un determinato spazio urbano.

Il metodo quantitativo più diffuso per valutare il grado di integrazione spaziale di una comunità è l'indice di dissimilarità (Petsimeris: 1995; 1998) che rappresenta la percentuale di membri di un gruppo di popolazione che deve spostarsi in una diversa area residenziale al fine di ottenere un'eguale distribuzione della popolazione di tale gruppo nei sotto insiemi che costituiscono l'unità geografica in esame.

La formula per calcolare l'indice di dissimilarità è (Petsimeris, 1998):

$$ID = 1/2 \sum_{i=1}^n [x_i - z_i] \cdot 100$$

Dove:

$x_i$  rappresenta la percentuale del gruppo etnico x nell'area i-esima;

$z_i$  la percentuale del gruppo etnico z nell'area i-esima;

$n$  il numero di aree considerate.

L'indice di dissimilarità varia tra 0 e 100, dove 0 rappresenta la perfetta distribuzione e 100 la massima segregazione dei gruppi di popolazione considerati

Altri metodi quantitativi molto utilizzati sono l'indice di Gini e l'Indice di Theil o entropia della segregazione.

L'indice di Gini, al pari dell'indice di dissimilarità, si applica ad una popolazione composta da due gruppi, la formula è la seguente:

$$G = \frac{1}{2P^2 \left( \frac{P_h}{P} \right) \cdot \left( 1 - \frac{P_h}{P} \right)} \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^r P_i P_j \left| \frac{P_{ih}}{P_i} - \frac{P_{jh}}{P_j} \right|$$

Dove:

$P$  è la popolazione

$h$  è uno dei due gruppi in cui è divisa la popolazione;

$i$  e  $j$  sono le sub-aree, a coppie.

L'indice di Gini varia con valori compresi tra 0 e 1 al valore 0 è associata la situazione di assenza di segregazione (cioè il rapporto numerico tra i sottogruppi della popolazione è lo stesso in tutte le sub-aree e nel complesso della regione) mentre al valore 1 è associata la situazione di massima segregazione, cioè i sottogruppi sono "isolati" nelle diverse sub-aree

Valori differenti esprimono differenti valori di disuguaglianza che vengono descritti nella tabella successiva.

Rispetto all'indice di dissimilarità, l'indice di Gini permette di superare il limite, in genere riscontrato per l'indice di dissimilarità, sull'incapacità di fornire indicazioni sulla direzione degli interventi.



*Tabella 1 – Valore del coefficiente di Gini*

Valore	Significato in termini di diseguaglianza
0,6 e <0,6	Livelli di diseguaglianza elevati sia a livello individuale che tra gruppi sociali. Con questi valori. La ricchezza si concentra all'interno di alcuni gruppi mentre vengono esclusi la maggioranza dei gruppi sociali. Alto rischio di malcontento e/o conflitto sociale.
0,5 – 0,59	Livelli di diseguaglianza relativamente alti, generalmente dovuti a politiche di redistribuzione del reddito che non hanno funzionato
0,45 – 0,49	Livelli di diseguaglianza relativamente alti che sono spesso l'immagine di un debole funzionamento del mercato del lavoro di un non ottimale investimento pubblico in servizi alla persona associata alla mancanza generalizzata di programmi sociali a favore dei poveri
0,40	Valore soglia della diseguaglianza
0,3 – 0,39	Livelli di diseguaglianza moderati con una espansione economica sana, una buona stabilità politica ed una attiva partecipazione della società civile. In questo caso si ha una società relativamente omogenea con la conseguenza che disparità non si riflettono sui livelli di reddito o di consumo.
0,25 – 0,29	Livelli di diseguaglianza bassi, rappresentazione sociale di società egualitarie caratterizzate da un accesso quasi egualitario ai beni ed ai servizi pubblici, accanto a stabilità politica e sociale

Fonte: Interpretazione da UN-HABITAT, Monitoring and Research Division 2006

A differenza degli altri due metodi l'Indice di Theil o Entropia della segregazione ha il vantaggio che può essere utilizzato per una popolazione divisa in un numero di sottogruppi  $n$  anche superiore a 2, ed è così calcolato:

$$H^* = \frac{(H - H')}{H}$$

Dove:

$$H = -\sum_{k=1}^n \left( \frac{P_k}{P} \cdot \ln \frac{P_k}{P} \right)$$

$$H' = -\sum_{i=1}^r \left[ \frac{P_i}{P} \cdot \sum_{k=1}^n \left( \frac{P_{ik}}{P_i} \cdot \ln \frac{P_{ik}}{P_i} \right) \right]$$

Con  $H^*$ , che varia tra 0 ed 1, che è la misura dell'Entropia della Diversità della popolazione dell'intera area studiata e  $H'$  la media ponderata delle entropie delle  $r$  sub-aree della regione, con pesi pari alla proporzione della popolazione della sub-area ( $P_i$ ) sulla popolazione complessiva  $P$  e  $k$  uno tra gli  $n$  sottogruppi della popolazione.

Tra i modelli presentati in questa sede quello più utilizzato risulta il metodo di Gini, metodo utilizzato per le sue misurazioni anche dalla Banca Mondiale,

## 5. La misura della segregazione/disuguaglianza sociale

Vi sono oramai molti studi che forniscono dati interessanti sui processi di segregazione e di misurazione della diseguaglianza, forniti anche dalla Banca Mondiale che, insieme a misurazioni di tipo prettamente

economico, sviluppa sempre più studi mirati e specifici per indagare le diverse dimensioni della povertà, in relazione ai rischi, alla vulnerabilità, al capitale sociale.

In particolare sempre di più nella dimensione internazionale ha assunto un ruolo significativo, per la misurazione della segregazione, la misurazione dell'indice di disuguaglianza, ovvero la distanza che in ciascun paese separa la parte più ricca da quella più povera della popolazione.

Questo indicatore offre dati significativi non solo per i paesi in via di sviluppo ma anche per quelli ad economia avanzata e spesso, ad esempio, la disuguaglianza nella distribuzione dei redditi è misurata dall'indice di concentrazione di Gini (coefficiente di Gini) che viene calcolato escludendo dal calcolo i fitti imputati.

Un importante documento dell'OECD (2011) ha messo in evidenza come il coefficiente di Gini nei paesi OCSE sia cresciuto dalla metà degli anni '80 ad oggi di moltissimo, passando da una media di 0,29 a 0,316 della fine del 2000 con un aumento complessivo di quasi il 10%.

In particolare la disuguaglianza dei redditi tra le persone in età lavorativa è aumentata drasticamente nei primi anni Novanta e da allora è rimasta a un livello elevato, nonostante un leggero calo verso la fine del primo decennio degli anni duemila.

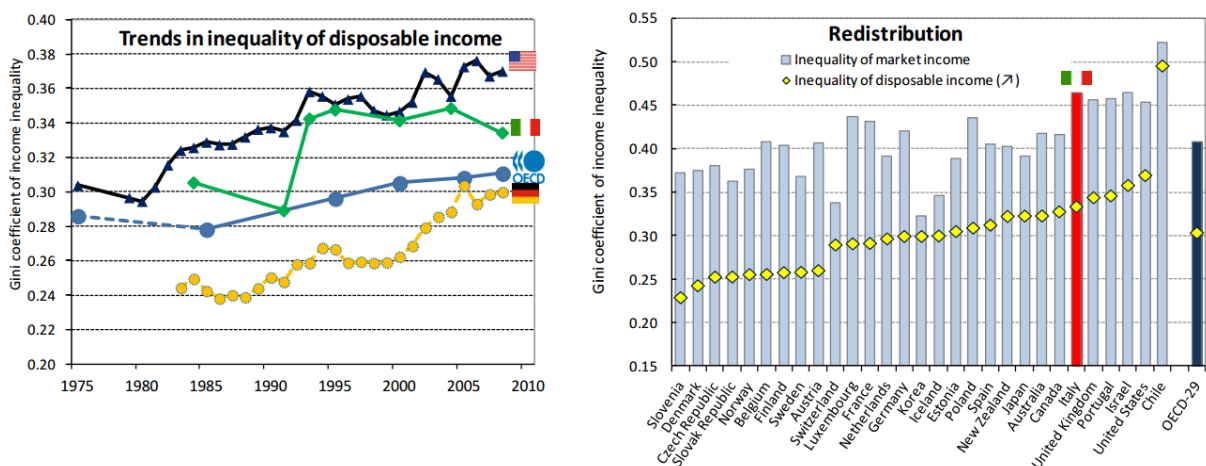


Figura 3 – Tendenze e redistribuzione del reddito disponibile

Fonte: OECD (2011)

Il dato italiano è superiore alla media dei Paesi OCSE e risulta addirittura più elevato del corrispondente indice in Spagna e tutti gli altri paesi europei ad esclusione del Portogallo e del Regno Unito che hanno un coefficiente di Gini superiore a quello italiano.

Sempre il rapporto OECD (2011) nella nota sul Paese Italia individua le cause dell'aumento delle disuguaglianze in larga parte da attribuire ai cambiamenti nella distribuzione di salari e stipendi, che rappresentano il 75% del reddito familiare tra gli adulti in età lavorativa: con pochissime eccezioni (Francia, Giappone e Spagna), le retribuzioni del 10% dei lavoratori pagati meglio sono aumentate rispetto a quelle del 10% dei lavoratori pagati meno.

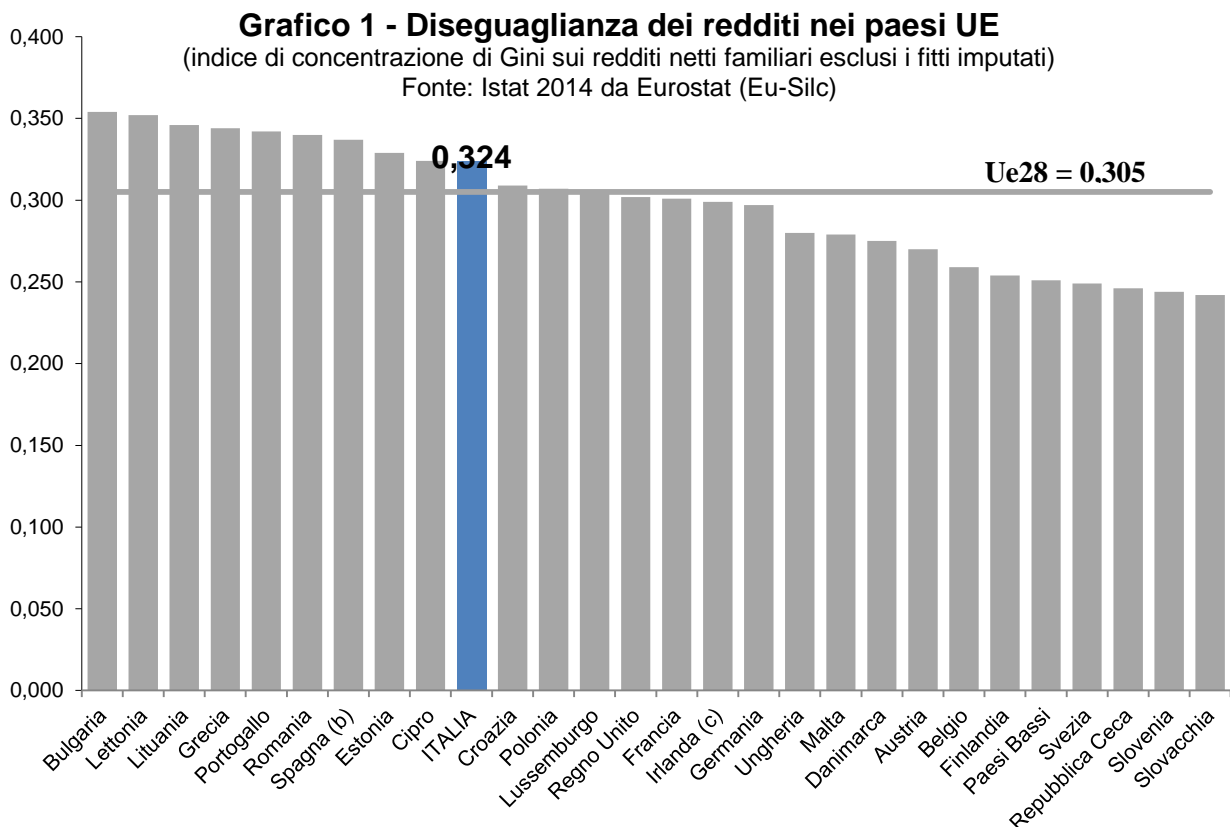
Il coefficiente è comunque aumentato in 17 dei 22 paesi OCSE per i quali sono disponibili serie di dati a lungo termine, salendo di oltre 4 punti percentuali in Finlandia, Germania, Israele, Lussemburgo, Nuova Zelanda, Svezia e Stati Uniti.

Turchia, Grecia, Francia, Ungheria e Belgio hanno registrato nessun aumento o una diminuzione lieve nel loro coefficiente di Gini. (OECD, 2011)

L'osservazione dell'indice di concentrazione calcolato con i dati relativi ai redditi del 2012 e rilevati dall'indagine sul reddito e condizioni di vita (Eu-Silc) (Istat 2014), ci dice che l'Italia ha un coefficiente di 0,324 più alto rispetto alla media UE che è di 0,305, ma più basso rispetto a nove paesi, tra cui la Spagna

(0,337), mentre rispetto alle rilevazioni prima esposte Portogallo e Regno Unito hanno ora un coefficiente di Gini inferiore, sintomo di funzionamento di alcune politiche sociali..

Vi è da sottolineare comunque che nell'area UE insistono notevoli differenze con alcuni paesi come la Bulgaria (0,354), la Lettonia (0,352) e la Lituania (0,346) che hanno un indice abbastanza rilevante e prossimo al valore soglia 0,4, mentre all'estremo opposto si collocano la Slovacchia (0,242), la Slovenia (0,244), la Repubblica Ceca (0,246) e la Svezia (0,249) i cui valori riferiscono una disegualianza sensibilmente inferiore.



Fonte: Istat, Indagine sul reddito e condizioni di vita (Eu-Silc), 2014

Dall'Indagine sul reddito e condizioni di vita (Eu-Silc), (Istat, 2014) si evince come la più elevata concentrazione del reddito si osserva in Campania, con un valore dell'indice pari a 0,380, valori superiori al valore medio nazionale si osservano anche in Sicilia, Liguria, nel Lazio, in Molise.

*Tabella 1 - Reddito familiare netto (esclusi i fitti imputati) e disegualianza dei redditi per regione*

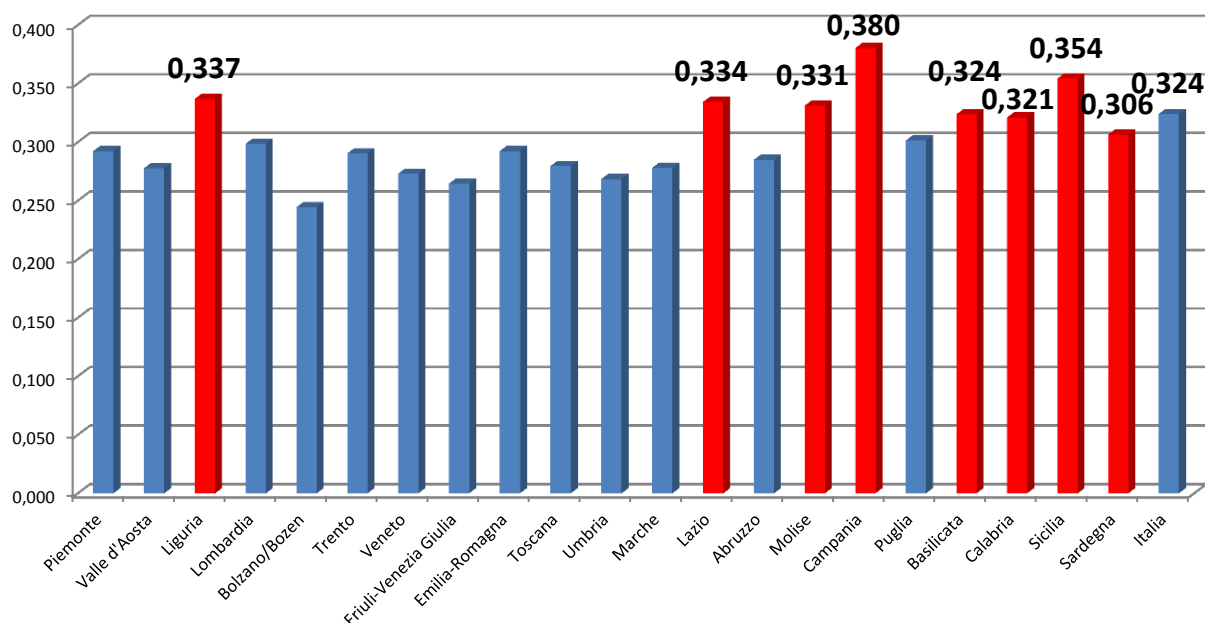
REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	Reddito medio (in euro)	Reddito mediano (in euro)	Indice di concentrazione di Gini
Piemonte	31.124	25.882	0,292
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	31.384	26.181	0,278
Liguria	28.625	23.591	0,337
Lombardia	34.097	28.122	0,299
Trentino-Alto Adige/Südtirol	34.405	29.343	0,270
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>36.410</i>	<i>31.503</i>	<i>0,244</i>
<i>Trento</i>	<i>32.562</i>	<i>27.642</i>	<i>0,290</i>
Veneto	31.466	27.499	0,273
Friuli-Venezia Giulia	29.542	25.331	0,264
Emilia-Romagna	32.424	25.964	0,292
Toscana	30.919	26.009	0,280
Umbria	29.172	24.713	0,268
Marche	30.432	26.554	0,278
Lazio	31.530	25.418	0,334
Abruzzo	26.008	23.124	0,285
Molise	24.028	19.784	0,331
Campania	24.233	19.655	0,380
Puglia	24.897	21.376	0,301
Basilicata	23.108	19.326	0,324
Calabria	25.230	20.090	0,321
Sicilia	20.897	17.690	0,354
Sardegna	27.396	22.469	0,306
Italia	29.426	24.215	0,324

Fonte: Istat, Indagine sul reddito e condizioni di vita (Eu-Silc), valori riferiti all'anno 2012 (valori in euro e indice di concentrazione di Gini)

## Grafico 2 - Disegualianza dei reddi per regione

(Indice di concentrazione di Gini sui redditi netti familiari, esclusi i fitti imputati)

Fonte: ISTAT 2014 da Eurostat (Eu-silc)



Liguria, Lazio, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna che sono anche le uniche regioni italiane a superare il valore medio dell'UE, mentre una elevata equità nella distribuzione dei redditi si

osserva, invece, nella provincia autonoma di Bolzano, in Friuli-Venezia Giulia, in Umbria e in Veneto.

## **6. Segregazione sociale e mobilità urbana**

Le città sono, come visto nelle parti precedenti, grandi catalizzatrici della povertà estrema e delle marginalità, ma sono anche poli di moltiplicazione delle risorse e di produzione di capitale sociale.

Sono le città i luoghi dove oggi si anticipano e si moltiplicano i cambiamenti (demografici, economici, politici, epidemiologici e sociali) che orientano lo sviluppo nel suo complesso.

Negli ultimi anni l'attenzione al tema della segregazione spaziale in area urbana ha conquistato un notevole protagonismo ed ha rappresentato un focus di attenzione di alcune politiche territoriali adottate a livello urbano.

Proprio nelle città, secondo queste nuove visioni, è possibile individuare le risorse per promuovere la lotta alla Segregazione: è solo in questo ambiente che è possibile immaginare una progressiva assunzione di responsabilità della società intera nella lotta alla segregazione sociale, così come già oggi avviene nella sfera economica e produttiva.

In questo senso un ruolo centrale nelle politiche urbane contro la segregazione sociale lo gioca la mobilità urbana.

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.

In un studio molto interessante Wellman (2001) tratteggiando ipotesi di lungo periodo in cui evidenzia che, a seguito delle innovazioni nel campo soprattutto della mobilità, le "antiche" comunità di quartiere, incentrate sui rapporti con vicini (door to door) e sulla frequentazione degli spazi pubblici stanno sempre più cedendo il passo ad un nuovo stile di vita "privato" che sta diluendo i rapporti tra persone e sta facendo nascere "nuovi rapporti" tra persone residenti in luoghi diversi del sistema urbano (place to place).

In questo senso la mobilità sta diventando un fenomeno sempre più centrale per via della crescita del numero di spostamenti, delle distanze giornalmente percorse, del tempo speso a muoversi e dei soggetti coinvolti (differenze via via meno marcate tra generi, professioni e classi di reddito).

Si tratta di spostamenti per lo più di breve e medio raggio, frammentati in diversi episodi giornalieri e reiterati nelle routine di ogni giorno; sempre più necessitati non solo dal lavoro retribuito ma anche dalle esigenze del tempo libero e di riproduzione sociale.

Oramai la quotidianità sociale si sviluppa sempre più attraverso una costante attività di coordinamento e programmazione, orientato soprattutto nello sforzo di raggiungere certi luoghi in certi orari, ovvero nello spostarsi nel tempo e nello spazio.

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 and Bowling 2004, Spinney, Scott and Newbold 2009, Litman T., 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 pro-capite 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.

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 un indiscutibile difficoltà nello stabilire relazioni sociali stabili e con il conseguente aumento di fenomeni di esclusione sociale e di segregazione spaziale.

L'oggetto di attenzione a livello sociale deve essere, dunque, la rimozione delle barriere che bloccano i diritti di cittadinanza per la scarsa disponibilità e la generale precaria accessibilità ad essi anche per via di servizi che si trovano in luoghi sempre più inaccessibili.

Fino a quando queste barriere non saranno rimosse, una quota rilevante della popolazione continuerà a vivere in situazioni svantaggiate, incapace di spostarsi come essa vorrebbe e, conseguentemente, limitata nelle sue opportunità di partecipare alla vita associata.

Un elemento comune emerge da queste situazioni difficoltà di muoversi: offrendo la mobilità a tutti, i trasporti pubblici svolgono il ruolo di reggere le politiche di inclusione sociale.

## **7. Alcune considerazioni conclusive: la città come "risorsa" nella lotta alla segregazione sociale**

Come visto le città sono grandi catalizzatrici della povertà estrema e causa principale fenomeno della segregazione spaziale e di vari forme di marginalità, ma sono anche poli di moltiplicazione delle risorse e di produzione di capitale sociale, in quanto è il lo spazio privilegiato del cambiamento e dell'innovazione: è solo in questo ambiente che è possibile immaginare una progressiva assunzione di responsabilità della società intera nella lotta alla segregazione sociale.

La città è da sempre il luogo dove si sperimentano anche le risorse per promuovere l'inclusione sociale e la lotta alla segregazione sociale, dove vengono generate ed applicate politiche mirate che si pongono l'obiettivo di riduzione di questi fenomeni.

Tra le caratteristiche peculiari delle città, infatti, da sempre si riconosce l'impegno sociale per la lotta alla povertà da parte di numerose attività di volontariato ad opera sia di associazioni, di origine religiosa e non, ma anche delle amministrazioni, delle associazioni, dei club service etc

Queste risorse civiche rappresentano un'arma potentissima ed un fattore chiave per il contrasto alla segregazione sociale, anche perché è oramai consolidato da tempo che è in questa sfera che si produce "capitale sociale" che diventa poi una leva essenziale nelle strategie di intervento nel campo sociale.

Questo aspetto ha sempre più fatto emergere situazioni urbane che, sebbene ancora molto discontinue e avulse dal contesto, cercano di ricomporre, sebbene a fatica e con ancora piccole operazioni ed attraverso un lavoro paziente ed improntato all'autogestione, un sistema sociale efficiente per ovviare alle ormai ataviche mancanze del welfare.

Negli anni sono nate attraverso la valorizzazione di questa capacità urbana, interessanti iniziative legate alla riqualificazioni di spazi pubblici, con gruppi di cittadini che adottano aree spazialmente segregate della città, generalmente aree residuali abbandonate che si snodano nelle zone di frangia tra città e campagna, e tante altre iniziative che mirano a dare sostegno a chi è in difficoltà.

In genere il perno di tutte queste attività è il Terzo Settore, con il grande valore sociale ed etico che esprime, con il contributo che offre alla crescita del capitale sociale e relazionale, per il carattere di sussidiarietà che esso riveste rispetto all'intervento pubblico in materia di servizi alle persone, all'interno di un welfare sempre più in difficoltà, ma soprattutto per il radicamento sociale che esprime.

## Bibliografia

Abramson, A. J. e Tobin, MS., *The Changing Geography of Metropolitan Opportunity: The Segregation of The Poor in US Metropolitan Areas, 1970 to 1990*, *Fannie Mae Housing Conference*;

Aguilera (2012) "Pubblico e privato. Il controllo sociale dello spazio urbano in America Latina", in *ARCHIVIO DI STUDI URBANI E REGIONALI*,

Amin, A., Thrift, N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna

Arora A. and 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

Banister, D. and A. Bowling (2004): *Quality of life for the elderly: the transport dimension*, in *Transport Policy* 11

Bolt, G. , Özüekren, A., Phillips, D. (2010): *Linking Integration and Residential Segregation*, *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 36: 2, 169 — 186

Borlini, B., Memo, F. (2008), *Il quartiere nella città contemporanea*, Bruno Mondatori, Milano

Burguière A. Grew R. (2001), *The Construction of Minorities*, The University of Michigan Press, Ann Arbor.

Castel R., (2003), *Le insidie dell'esclusione*, in *Assistenza Sociale* n. 3-4 pp. 193-208.

Castells, M. (2004), *La città delle reti*, Marsilio Editori, Venezia, 2004

Castells, M. (1977), *The Urban Question. A Marxist Approach*, Edward Arnold, Londra  
Commissione per lo sviluppo regionale del Parlamento Europeo (2008), *RELAZIONE sull'impatto della politica di coesione sull'integrazione delle comunità e dei gruppi vulnerabili*;

Currie G., Stanley J. (2008): *Investigating Links between Social Capital and Public Transport*, *Transport Reviews*, Vol. 28, No. 4, 529–547, July 2008.



- Currie, G. (2010): Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. In *Journal of Transport Geography* n. 18, Elsevier
- Dematteis (1993), Il fenomeno urbano, in Cori B., Corna-Pellegrini G., Dematteis G., Pierotti P., *Geografia urbana*, Torino, Utet, 1993,
- Ellin (1995), Shelter from the store or from follows fear and vice versa, in Ellin N. (Ed.) *Architecture of fear* (pp.13-45). New York: Princeton Architectural Press
- Graham M. (2001), Splitting Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and Urban Condition, Routledge, London 2001.
- Istat (2014), Indagine sul reddito e condizioni di vita (Eu-Silc)
- Kasarda, J. D. (1993). Inner City Concentrated Poverty and Neighborhood Distress: 1970 to 1990.
- Litman T., (2009): Community Cohesion as a Transport Planning Objective, *Victoria Transport Policy Institute*;
- Massey D. S. and Denton N. A. (1998), The Dimensions Of Residential Segregation, *Social Forces*, 67;
- Musterd 2003, Segregation and Integration: a Contested Relationship, in *Journal of Ethnic and Migration Studies*, vol. 29, n. 4, 2003, pp. 623-641
- Magatti M. (a cura di 2007), *La città abbandonata*, Il Mulino, Bologna
- OECD (2011), *Divided We Stand: Why Inequality Keeps Rising*, file pdf,
- Oroz (2005), Causes and Consequences of Rapid Urban Spatial Segregation: the New Towns of Tegucigalpa, in D. Varady, *Desegregating the city. Ghettos, enclaves, inequality*, State University of New York Press, Albany;
- Park R.E., Burgess E.W., McKenzie R.A. (eds) (1925): *The City*, The University of Chicago Press, Chicago; trad in It. "La città", Edizioni di Comunità, Milano 1967
- Petsimeris P. (1995), Une méthode pour l'analyse de la division ethnique et sociale de l'espace intra-métropolitain du Grand Londres, *L'Espace Géographique*, 2.
- Petsimeris P. (1998), Urban Decline And The New Social And Ethnic Divisions In The Core Cities Of The Italian Industrial Triangle, *Urban Studies*,
- Preston J., Rajé F. (2007): Accessibility, mobility and transport-related social exclusion, in *Journal of Transport Geography* 15 (2007) 151–160
- Sassen (2004) Città globali e circuiti di sopravvivenza, in Ehrenreich B., Russell-Hochschild A. (a cura di), *Donne globali. Tate, colf e badanti*, Feltrinelli, Milano.
- 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;
- Wilson (1996), *When work disappears. The world of the new urban poor*, Knopf, Chicago.
- van Kempen (1994) The Dual City and the Poor: Social Polarisation, Social Segregation and Life Chances, *Urban Studies* n. 31,
- Wellman, B. (2001): Physical Place and Cyberplace: the Rise of Personalized Networking, in *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 25, pp. 227-252;

## ABSTRACT

From decades the matter of social segregation in urban area is studied by many disciplines, above all in the Anglo-Saxon countries. In the last years a discussion about the integration and stabilisation of the populations that are changing their way of life because of the current crisis or their foreign origins, has been opened **also** in Italy. The definition of segregation and its connections with the themes of discrimination and inequality is the point of departure for whatever consideration.

This study intends to show the connections among these three concepts, starting from a "seniano" approach.

The experiences about this subject and about what happened in other contexts that we can see in the economical and urban literature can be useful to understand the Italian situation of today and to find some guidelines for possible interventions.

The literature about social segregation in urban area, born in the ecological school of Chicago between the end of XIX and the beginning of XX, is very rich from a theoretical point of view.

The literature about the territorial dynamics is very interested in phenomena of segregation and shows how and where the social segregation is noticed and which are the macro-aspects that appear through some different approaches.

These studies show how the concentration of people with lower incomes and worst possibilities of occupation in areas characterized by decrepit buildings, awful environmental conditions and often inadequate means of transportation and local infrastructures, has created social problems and serious tensions.

The situations of segregation and the behaviours of inequality imply that the existence of a potential of economical growth, such as human resources and economical and social connections, is not capitalized on yet.

In this paper we want to recall the economic and urban studies in which the concept of social segregation in urban area has been analyzed and to highlight the elements of tension and conflict in the cities, the different types of fragmentation and segregation which characterize them, trying to examine the different strategies used to solve these problems.