

all'analisi condotta. Essi concernono, ad esempio:

- la considerazione della mobilità nell'intera giornata;
- l'articolazione della mobilità a seconda del mezzo e dello scopo di spostamento;
- la predisposizione di indicatori di processo che introducano esplicitamente l'effetto di 'spatial discount' esercitato dalla distanza (ciò che comporta un interfacciamento con i modelli di trasporto e comunque la calibrazione del parametro relativo a detto effetto);

Una terza indicazione si riferisce più specificatamente al 'surplus conoscitivo' conseguibile da uno studio di questo genere che sarà tanto più elevato quanto più sarà in grado di favorire:

- a. la messa a fuoco delle diverse valenze che il concetto di accessibilità può far riconoscere;
- b. l'identificazione degli elementi del sistema (oggetti, attori, sistemi di relazioni) suscettibili di essere sollecitati dagli interventi previsti nelle politiche di piano per la 'fornitura' dell'accessibilità;
- c. la sperimentazione e l'uso di quelle 'misure' che costituiscono già una base di riferimento per la valutazione dell'accessibilità.

Osservazioni finali

Una prima questione riguarda la necessità che il concetto di accessibilità e le relative definizioni operative vengano convenientemente articolate e precisate in relazione alla 'scala' e al livello dei problemi cui ci si riferisce. Diversi sono i presupposti ed i requisiti che devono essere considerati nella definizione dell'accessibilità del Piemonte in un contesto europeo. Alla diversità delle dimensioni prospettiche, corrispondono implicazioni ed 'interventi' necessariamente diversificati. Ne consegue che un problema certamente delicato è quello della gestione e del controllo degli effetti di 'variazioni' delle accessibilità fra i diversi livelli. Non è detto che miglioramenti dell'accessibilità del Piemonte in un contesto internazionale comportino immediatamente ricadute positive sui livelli di accessibilità infra-regionale, né che tali miglioramenti siano in grado di innescare autonomamente processi più generali di sviluppo socioeconomico o processi i cui esiti territoriali ed ambientali siano auspicabili.

Secondariamente occorre che la definizione dell'accessibilità si accompagni ad una valutazione dei 'benefici' ad essa associati, vale a dire:

1) riconoscere che la natura della risorsa che viene resa accessibile non è irrilevante qualora se ne considerino le caratteristiche di scarsità e di riproducibilità.;

2) i 'benefici' che derivano ad un fruitore dall'accesso ai diversi tipi di risorse. Ciò comporta, a sua volta, la considerazione di due ulteriori osservazioni: a) i benefici che, grazie all'accessibilità, derivano ad un fruitore dall'utilizzo di una certa risorsa e dei servizi ad essa connessi. Se le modalità di fornitura di quest'ultimi sono inefficienti, allora il beneficio aggiuntivo conseguibile grazie ad un miglioramento della facilità di accesso risulterà vanificato; b) l'equivalenza maggiore accessibilità uguale maggiori benefici può apparire oggi inappropriata. Soprattutto se si considera che il 'tipo' di mobilità fisica individuale quotidiana può essere spesso dovuto a inefficienti modalità di organizzazione delle attività e che le nuove tecnologie di comunicazione consentono di 'sostituire' lo spostamento fisico con altre forme di interazione e di ampliare il campo delle 'opportunità di scelta'.

3) il tipo di soggetti che fruiscono dell'accessibilità. In altri termini: quale accessibilità per chi? Per quale luogo; per quale città, ma anche per quale individuo; per quale impresa?. Quesiti che sono tutt'altro che irrilevanti, inerenti problemi di 'efficacia' e di 'equità' dei 'benefici' associati all'accessibilità.