



Percezione delle disuguaglianze

Le disuguaglianze urbane si alimentano sia di fattori materiali, sia di componenti soggettive e simboliche. In ragione ciò, accanto ad indicatori oggettivi quali il reddito, la condizioni abitative, l'accesso ai servizi, nella misurazione delle disuguaglianze assumono rilievo anche la loro percezione, che non costituisce un riflesso secondario della realtà ma una sua componente costitutiva¹.

Le percezioni sono a loro volta influenzate dalla contestuale presenza di più condizioni di svantaggio – ad esempio legate alla classe sociale, al genere, all'appartenenza etnica –, in presenza dei quali i soggetti tendono a elaborare rappresentazioni più critiche e acute della propria condizione². Tale dimensione soggettiva non si distribuisce in maniera uniforme ma riflette la stratificazione delle disuguaglianze sociali.

Un ulteriore elemento interpretativo è fornito dalla teoria del confronto sociale, secondo cui gli individui valutano la propria posizione in rapporto a quella altrui³. Nei contesti urbani la prossimità spaziale amplifica la visibilità delle disuguaglianze, accentuando la percezione della distanza sociale. In società fortemente polarizzate ciò genera effetti sulla fiducia e sulla coesione collettiva⁴, e può tradursi in veri e propri “paradossi urbani”: le città appaiono al tempo stesso come luoghi ricchi di opportunità e come contesti di insoddisfazione e stress⁵.

La giustizia sociale implica dunque non solo redistribuzione materiale ma anche riconoscimento⁶. Essere considerati membri a pieno titolo della collettività è condizione essenziale affinché le persone possano sviluppare le proprie capacità⁷. In questo senso, la percezione di esclusione non dipende soltanto dalla scarsità di risorse economiche, ma anche dalla marginalizzazione simbolica e dall'assenza di riconoscimento sociale.

Il quartiere rappresenta la scala privilegiata di osservazione di tali dinamiche. È nello spazio di prossimità che si formano percezioni condivise riguardo a sicurezza, accesso ai servizi, qualità ambientale e relazioni sociali. Allo stesso tempo, i quartieri sono spesso oggetto di una stigmatizzazione nell'opinione pubblica che contribuisce a rafforzare le disuguaglianze percepite tra gli abitanti e, di conseguenza, a consolidare la loro marginalità⁸. Lo spazio locale non va dunque inteso come mero contenitore di condizioni materiali, ma come dispositivo attivo di produzione delle disuguaglianze,

in cui rappresentazioni, reputazioni e vissuti quotidiani assumono un ruolo centrale.

In questa prospettiva, l'analisi delle percezioni si configura come strumento indispensabile per cogliere la dimensione soggettiva delle disuguaglianze urbane. Essa consente di mettere in luce scarti e polarizzazioni che sfuggono a una lettura esclusivamente basata su indicatori oggettivi, restituendo una rappresentazione più articolata e completa delle traiettorie di esclusione e delle condizioni di vulnerabilità che attraversano lo spazio urbano.

Metodologia

Uno degli obiettivi del progetto è stato quello di affiancare all'analisi delle disuguaglianze urbane basata su dati quantitativi e statistici un'indagine specificamente orientata a rilevare le percezioni soggettive dei cittadini, consentendo di identificare informazioni parallele e integrabili con quelle descritte dalle analisi sulle fonti censuarie e dalle elaborazioni GIS. La principale sfida metodologica ha riguardato la possibilità di ottenere informazioni adeguatamente approfondite, con un livello di granularità territoriale che permettesse di riferire le risposte al contesto di quartiere, così da consentire confronti e letture integrate con i dati territoriali già disponibili.

L'indagine è stata sviluppata attraverso la metodologia CAWI (Computer-Assisted Web Interviewing). Il questionario è stato somministrato a un campione di 1.500 adulti residenti nelle città di Napoli e Palermo, garantendo un livello di rappresentatività in termini socio-demografici e di distribuzione geografica. La raccolta delle risposte ha consentito di costruire un dataset che riflette in maniera articolata la diversità dei contesti urbani analizzati, con una copertura che permette di associare le percezioni espresse dai partecipanti a specifiche aree di residenza. La prima sezione riguarda il profilo demografico, raccogliendo informazioni su genere, età, istruzione, occupazione e localizzazione residenziale a livello di quartiere e CAP. La seconda sezione è dedicata alla situazione socio-economica dei nuclei familiari, indagando il reddito percepito, la capacità di far fronte a spese impreviste e la valutazione della propria condizione rispetto ad altri residenti. La terza sezione si concentra sulla percezione del quartiere, esplorando dimensioni quali pulizia, qualità ambientale, sicurezza, disponibilità e soddisfazione per i servizi, senso di

appartenenza e valutazioni di cambiamento passato e futuro. La quarta sezione approfondisce il senso di comunità, rilevando la qualità delle relazioni di vicinato, la partecipazione civica e la fiducia nelle istituzioni locali e nelle associazioni. La quinta sezione è dedicata alla mobilità, indagando spostamento, uso dei diversi mezzi di trasporto e percezione. Infine, la sesta sezione riguarda l'abitazione, con domande sulle caratteristiche dell'alloggio, lo stato manutentivo, la dotazione di impianti, la soddisfazione residenziale e la presenza di eventuali seconde case.

Evidenze dalla lettura cartografica

Le mappe presenti nelle pagine successive restituiscono la percezione degli abitanti limitatamente al quartiere. La prima è relativa alla soddisfazione per il quartiere, rispetto alle relazioni sociali ed al senso di comunità, e restituisce un quadro articolato e non riconducibile a una correlazione lineare con le condizioni materiali descritte dagli indicatori oggettivi.

A Palermo, la distribuzione dei valori è particolarmente variegata. L'area meridionale della città registra una forte corrispondenza tra condizioni di fragilità sociale già evidenziate dagli indicatori precedenti e percezioni negative, configurando contesti in cui vulnerabilità economiche, abitative e spaziali si combinano con un debole capitale relazionale. Il quartiere 9 (Libertà), caratterizzato da condizioni socio-economiche più favorevoli e da un elevato indice di vecchiaia, mostra valori medi di soddisfazione (né soddisfatti né insoddisfatti), suggerendo la presenza di legami sociali più deboli e meno strutturati nonostante la dotazione di risorse. In altri quartieri con livelli intermedi di fragilità sociale si osservano invece valori medio-alti o alti di soddisfazione, indicando la presenza di reti relazionali solide e forme di capitale sociale apparentemente capaci di sostenere la vita di comunità.

Nel caso di Napoli, valori positivi si riscontrano soprattutto nella città compatta, come nelle aree di Chiaia e Vomero, ma anche in quartieri caratterizzati da condizioni di fragilità media. Come a Palermo, tuttavia, laddove sono presenti condizioni marcate di vulnerabilità sociale, economica e spaziale – in particolare nell'area della costa orientale – le percezioni risultano fortemente negative, con livelli minimi di coesione sociale e fiducia nei rapporti di vicinato.

La lettura congiunta delle due città conferma l'assenza di un rapporto diretto tra condizioni strutturali e qualità delle relazioni sociali, evidenziando una complessità percettiva fortemente legata alle caratteristiche specifiche dei quartieri, alle dinamiche quotidiane della vita collettiva e alla presenza o meno di forme di capitale sociale e relazionale.

Il dato sulla soddisfazione per l'abitazione restituisce un quadro non riconducibile a correlazioni dirette con gli indicatori considerati (H3 conservazione degli edifici, S1 densità abitativa, S6 reddito), confermando la natura multidimensionale del fenomeno. La distribuzione territoriale della soddisfazione per il verde ricreativo non mostra relazione lineare con l'indicatore quantitativo di accessibilità (E1). Nei quartieri con valori minimi emergono giudizi medi, interpretabili come effetto della bassa densità e della dispersione urbana, in cui lo scarso accesso ai servizi è percepito come ordinario.

Nella città compatta, invece, compaiono scarti significativi tra dotazioni rilevate e giudizi espressi, legati a dimensioni qualitative quali manutenzione, sicurezza e reale fruibilità.

Anche la soddisfazione per il trasporto pubblico evidenzia forte variabilità interna e non corrisponde in modo diretto alla struttura della rete. Nei quartieri periferici prevalgono valutazioni basse, mentre nelle aree centrali compaiono giudizi negativi nonostante buone dotazioni infrastrutturali, indicando il peso di fattori qualitativi come frequenza, integrazione, accessibilità reale e tempi di percorrenza.

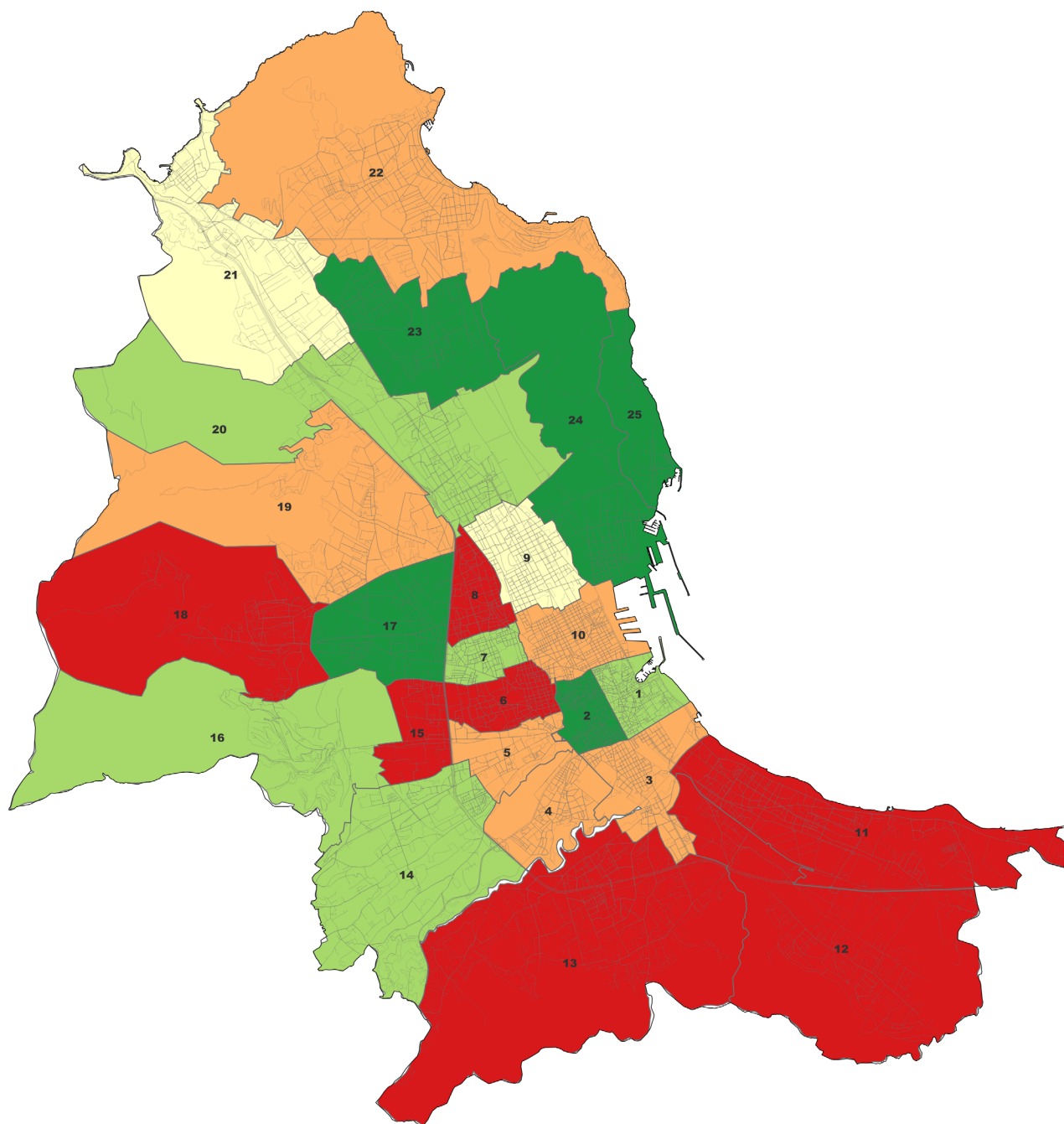
La soddisfazione per i servizi di quartiere presenta una distribuzione frammentata, senza relazioni univoche con la dotazione territoriale. Anche in contesti ben serviti emergono giudizi insoddisfacenti, a conferma che la percezione dipende dalla qualità effettiva, dalla manutenzione e dall'integrazione dei servizi nella vita quotidiana.

Note

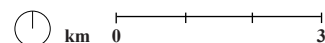
1. Si veda: Mela A. and Toldo A. (2019), *Socio-Spatial Inequalities in Contemporary Cities*, Springer, Cham.
2. Si vedano, tra gli altri: Crenshaw K. (1989), "Demarginalizing the intersection of race and sex: A Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics", *University of Chicago Legal Forum*, 140: 139-167; Anthias F. (2013), "Intersectional what? Social divisions, intersectionality and levels of analysis", *Ethnicities*, 13, 1: 3-19.
3. Si veda: Festinger L. (1954), "A theory of social comparison processes", *Human Relations*, 7, 2: 117-140.
4. Si veda: Wilkinson R. e Pickett K. (2009), *The Spirit Level. Why More Equal Societies Almost Always Do Better*, Allen Lane, London.
5. Si veda: Tassinari F., Kleine-Rueschkamp L., Veneri P. (2023), *Life satisfaction along the urban-rural continuum: A global assessment* (OECD Regional Development Papers, n. 44), OECD Publishing, Paris.
6. Si veda: Fraser N. (1995), *Justice Interruptus. Critical Reflections on the "Postsocialist" Condition*, Routledge, New York.
7. Si veda: Sen A. (1992), *Inequality Reexamined*, Harvard University Press, Cambridge (MA).
8. Si vedano, tra gli altri: Bourdieu P. (1993), *The Field of Cultural Production*, Columbia University Press, New York; Wacquant L. (2008), *Urban Outcasts: A Comparative Sociology of Advanced Marginality*, Polity Press, Cambridge.

DIMENSIONI DEL QUESTIONARIO | QUESTIONNAIRE DIMENSIONS

INFORMAZIONI SOCIO-DEMOGRAFICHE SOCIO-DEMOGRAPHIC INFORMATION	Genere Età Paese e città di nascita Cittadinanza Quartiere e CAP di residenza Anni di residenza in città Livello di istruzione	Gender Age Country and city of birth Citizenship Neighborhood and CAP Years of residenship Education level
CONDIZIONE SOCIO-ECONOMICA SOCIO-ECONOMIC CONDITION	Composizione familiare Reddito Benessere economico percepito Soddisfazione di vita Situazione personale attuale e futura	Family composition Income Perceived economic well-being Life satisfaction Current and future personal situation
SENSO DI COMUNITÀ SENSE OF COMMUNITY	Gentilezza e cortesia Disponibilità all'aiuto Apertura e socialità Consuetudini e tradizioni Feste e ricorrenza Impatto della politica Partecipazione attiva Associazionismo	Kindness and courtesy Willingness to help Openness and sociability Customs and traditions Festivities and celebrations Impact of politics Active participation Associational life
QUARTIERE NEIGHBORHOOD	Accessibilità e soddisfazione per attrezzature e servizi di: <i>educazione, sport, servizi sociali, servizi sanitari, spazi verde e aree gioco, commercio di prossimità, ristorazione, cultura e tempo libero, servizi alla persona</i> Soddisfazione per: <i>cura dello spazio pubblico e strade, bellezza, qualità dell'aria, inquinamento acustico, sicurezza</i>	Apprezzamento Appartenenza Orgoglio Desiderio di cambiare quartiere Cambiamento del quartiere Appreciation Belonging Pride Desire to move to another neighbourhood Change in the neighbourhood
MOBILITÀ MOBILITY	Uso dei mezzi di trasporto Scelta del mezzo Motivi e frequenza degli spostamenti Trasporto pubblico nel quartiere	Use of transportation Choice of transport mode Reasons and frequency of travel Public transport in the neighborhood
ABITAZIONE HOUSING	Titolo d'uso Numero di stanze Sistemi di riscaldamento e raffrescamento Condizioni dell'abitazione Soddisfazione Possesso di altre abitazioni	Housing tenure Number of rooms Heating and cooling systems Housing condition Satisfaction Ownership of other dwellings



PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Società

Soddisfazione per il quartiere

Domanda 24. Pensando agli abitanti del tuo quartiere, quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni?
 – Sono gentili e cortesi – Sono disponibili a fornire aiuto se qualcuno ne ha bisogno – Mi piacciono le persone che ci abitano – È facile instaurare buone relazioni sociali – Ci sono consuetudini e tradizioni che accetto e tendo a rispettare – Ci sono feste o ricorrenze che coinvolgono la maggior parte della gente.

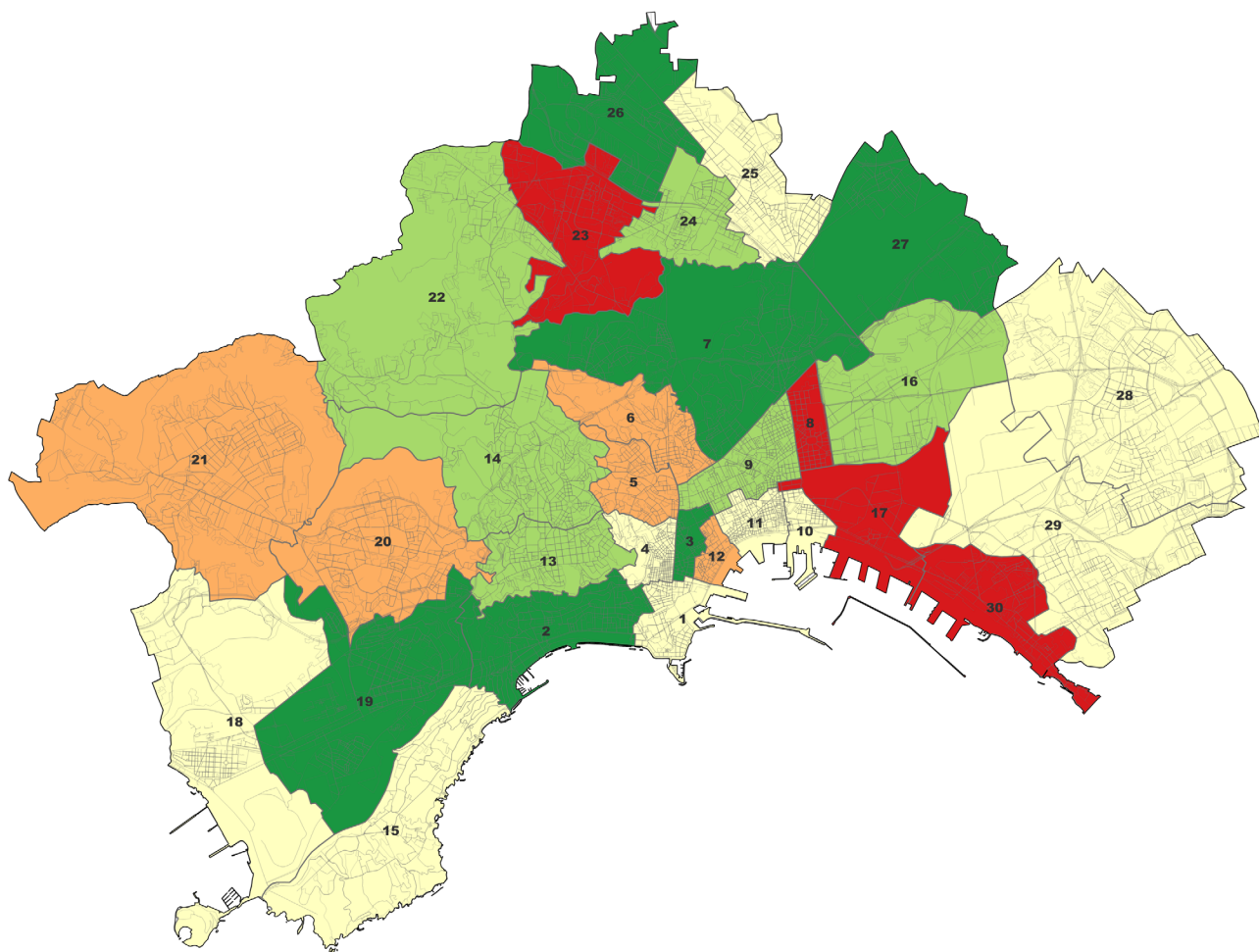
Estremamente in disaccordo	1	Red
In disaccordo	2	Orange
Né in disaccordo, né d'accordo	3	Yellow
D'accordo	4	Light Green
Estremamente d'accordo	5	Dark Green

Society

Neighborhood satisfaction

Question 24. Thinking about the residents of your neighborhood, how much do you agree with the following statements? – They are kind and polite – They are willing to help if someone is in need – I like the people who live there – It is easy to establish good social relationships – There are customs and traditions that I accept and tend to respect – There are celebrations or events that involve most people.

Strongly disagree	1	Red
Disagree	2	Orange
Neither agree nor disagree	3	Yellow
Agree	4	Light Green
Strongly agree	5	Dark Green

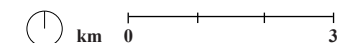


NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Società

Soddisfazione per il quartiere

Domanda 24. Pensando agli abitanti del tuo quartiere, quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni? – Sono gentili e cortesi – Sono disponibili a fornire aiuto se qualcuno ne ha bisogno – Mi piacciono le persone che ci abitano – È facile instaurare buone relazioni sociali – Ci sono consuetudini e tradizioni che accetto e tendo a rispettare – Ci sono feste o ricorrenze che coinvolgono la maggior parte della gente.



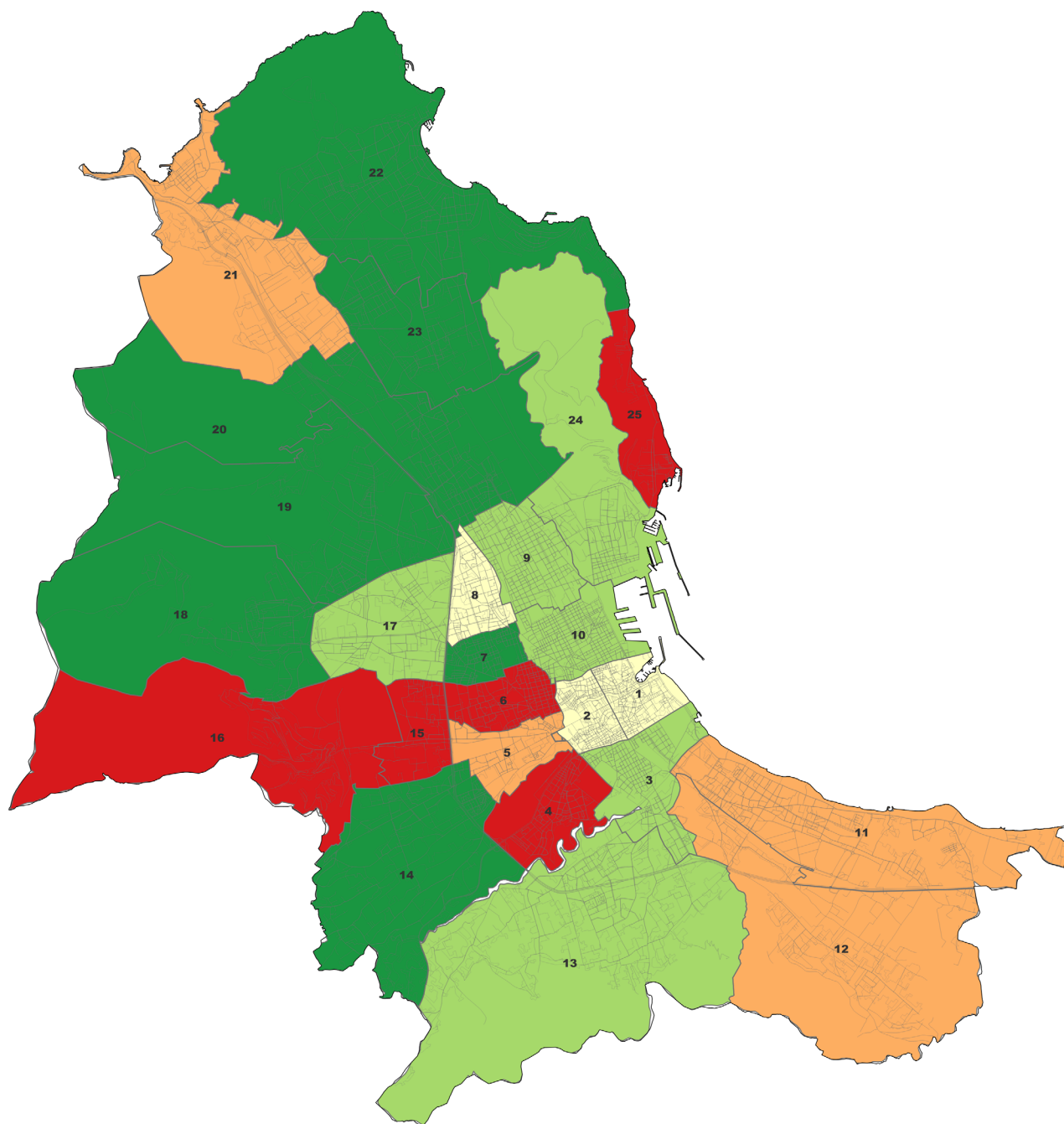
Estremamente in disaccordo	1	Red
In disaccordo	2	Orange
Né in disaccordo, né d'accordo	3	Yellow
D'accordo	4	Light Green
Estremamente d'accordo	5	Dark Green

Society

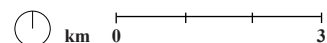
Neighborhood satisfaction

Question 24. Thinking about the residents of your neighborhood, how much do you agree with the following statements? – They are kind and polite – They are willing to help if someone is in need – I like the people who live there – It is easy to establish good social relationships – There are customs and traditions that I accept and tend to respect – There are celebrations or events that involve most people.

Strongly disagree	1	Red
Disagree	2	Orange
Neither agree nor disagree	3	Yellow
Agree	4	Light Green
Strongly agree	5	Dark Green



PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Abitare

Soddisfazione per l'abitazione

Domanda 37. Pensando all'abitazione in cui vivi, quanto sei soddisfatto?

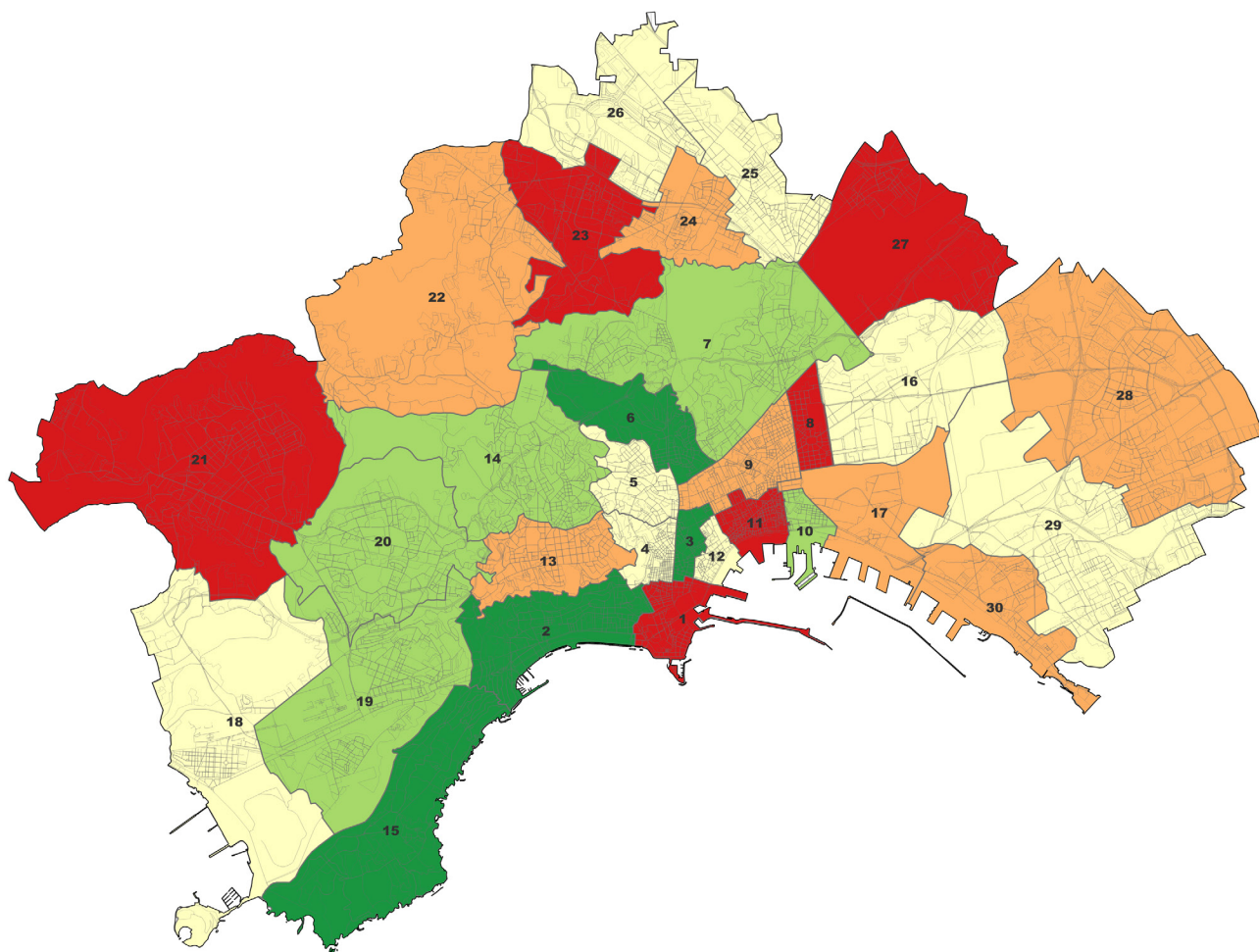
Molto insoddisfatto	1	Red
Insoddisfatto	2	Orange
Né soddisfatto, né insoddisfatto	3	Yellow
Soddisfatto	4	Light Green
Molto soddisfatto	5	Dark Green

Housing

Housing satisfaction

Question 37. Thinking about the home you live in, how satisfied are you?

Very dissatisfied	1	Red
Dissatisfied	2	Orange
Neither satisfied nor dissatisfied	3	Yellow
Satisfied	4	Light Green
Very satisfied	5	Dark Green

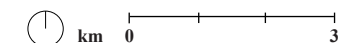


NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Abitare

Soddisfazione per l'abitazione

Domanda 37. Pensando all'abitazione in cui vivi, quanto sei soddisfatto?



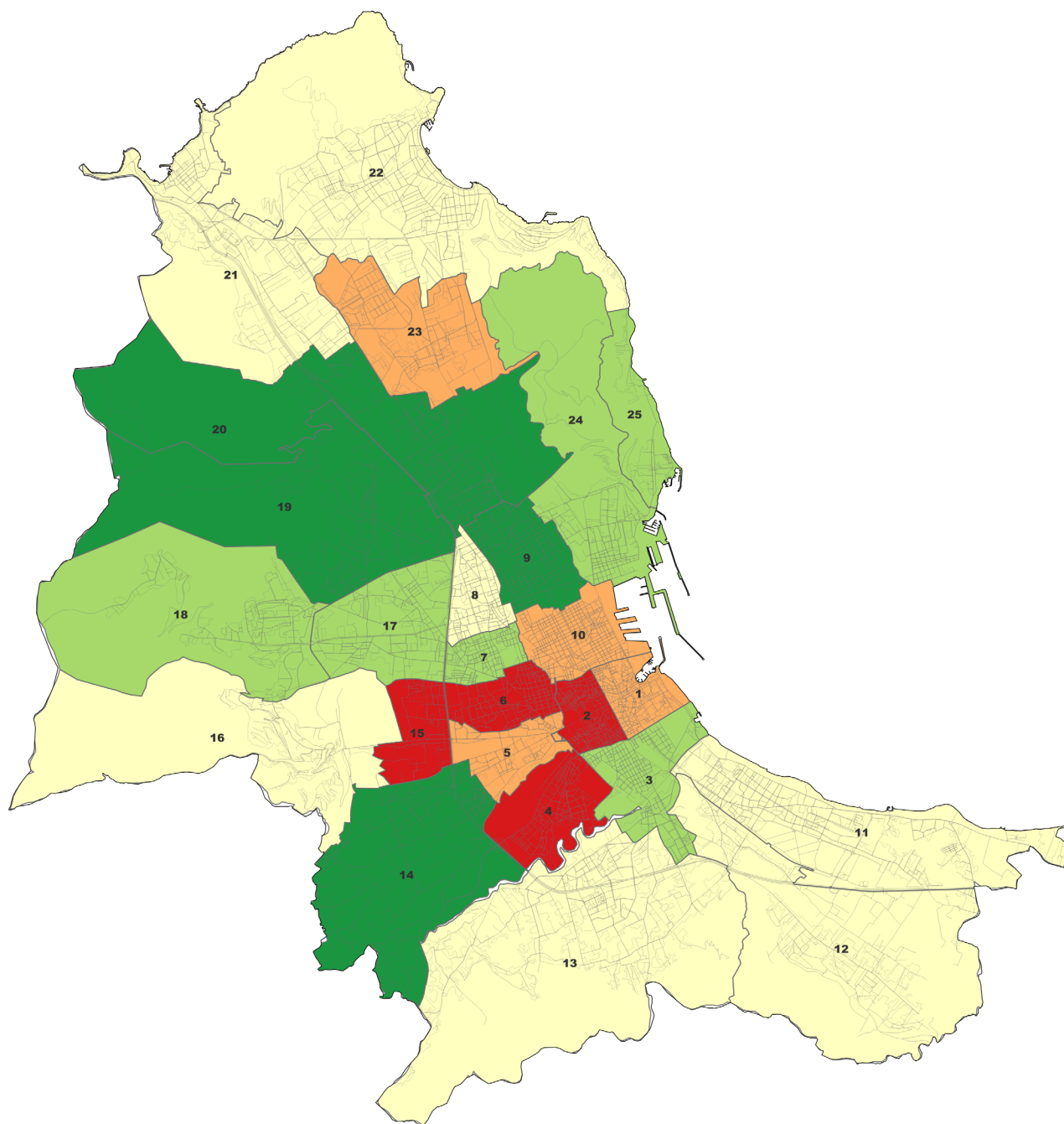
Molto insoddisfatto	1	■
Insoddisfatto	2	■
Né soddisfatto, né insoddisfatto	3	■
Soddisfatto	4	■
Molto soddisfatto	5	■

Housing

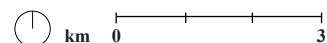
Housing satisfaction

Question 37. Thinking about the home you live in, how satisfied are you?

Very dissatisfied	1	■
Dissatisfied	2	■
Neither satisfied nor dissatisfied	3	■
Satisfied	4	■
Very satisfied	5	■



PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Ambiente

Soddisfazione per il verde ricreativo

Domanda 21 / Sottoquestione 5. Quanto ti reputi soddisfatto in relazione alla qualità dei seguenti servizi?
Spazi verdi e aree attrezzate (parco giochi, ecc)

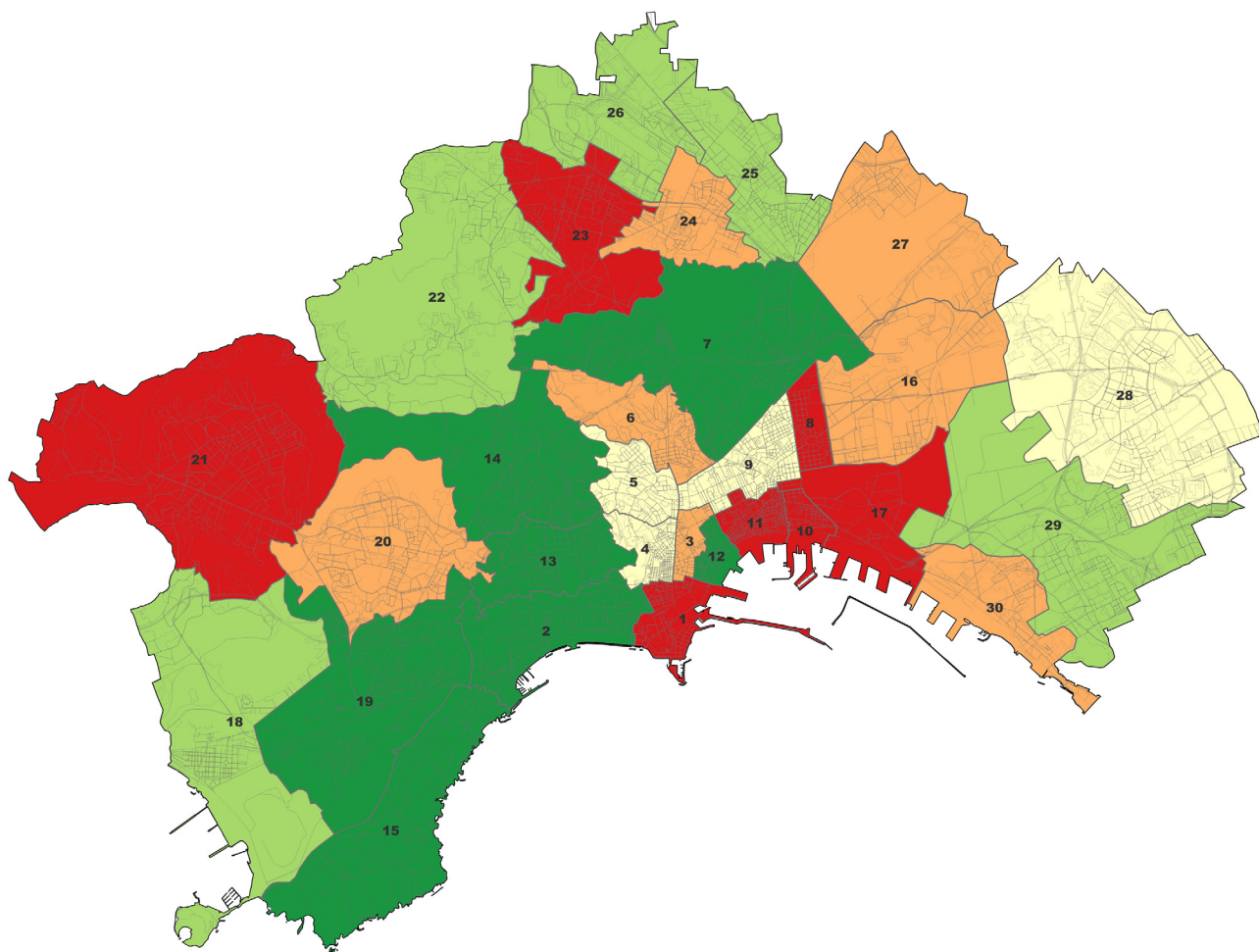
Molto insoddisfatto	1	■
Insoddisfatto	2	■
Né soddisfatto, né insoddisfatto	3	■
Soddisfatto	4	■
Molto soddisfatto	5	■

Environment

Recreational green areas satisfaction

Question 21 / Sub-question 5. How satisfied are you with the quality of the following services?
Green areas and equipped spaces (playgrounds, ecc.)

Very dissatisfied	1	■
Dissatisfied	2	■
Neither satisfied nor dissatisfied	3	■
Satisfied	4	■
Very satisfied	5	■



NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Ambiente

Soddisfazione per il verde ricreativo

Domanda 21 / Sottoquestione 5. Quanto ti reputi soddisfatto in relazione alla qualità dei seguenti servizi?
Spazi verdi e aree attrezzate (parco giochi, ecc.)

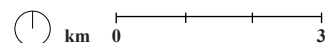
Molto insoddisfatto	1	■
Insoddisfatto	2	■
Né soddisfatto, né insoddisfatto	3	■
Soddisfatto	4	■
Molto soddisfatto	5	■

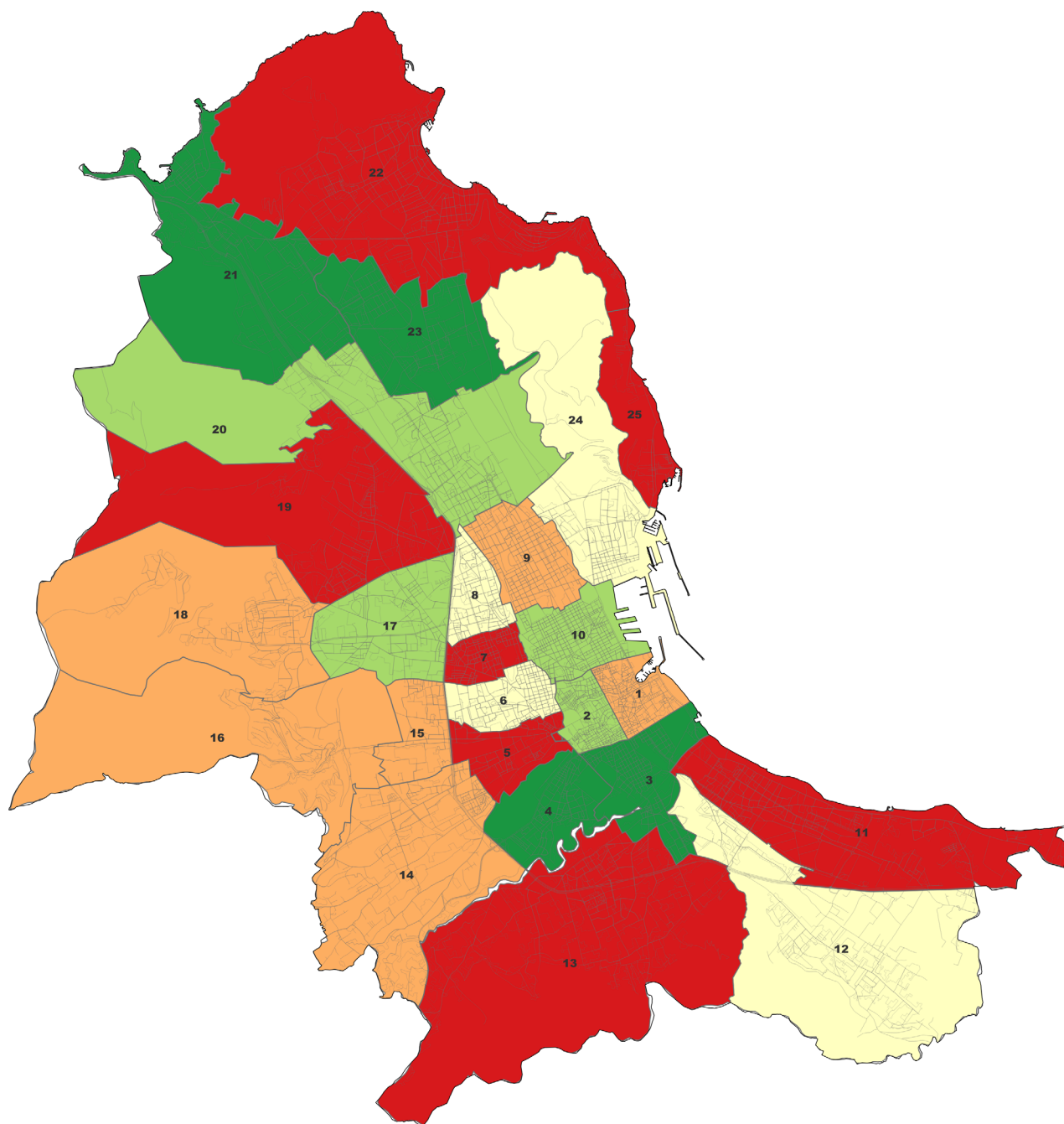
Environment

Recreational green areas satisfaction

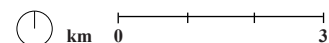
Question 21 / Sub-question 5. How satisfied are you with the quality of the following services?
Green areas and equipped spaces (playgrounds, ecc.)

Very dissatisfied	1	■
Dissatisfied	2	■
Neither satisfied nor dissatisfied	3	■
Satisfied	4	■
Very satisfied	5	■





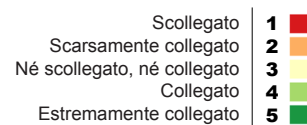
PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Mobilità

Soddisfazione per il trasporto pubblico

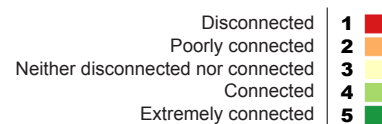
Domanda 31. Quanto ritieni che il tuo quartiere sia servito dai seguenti mezzi di trasporto pubblico?
Bus, Tram, Treno, Metropolitana.

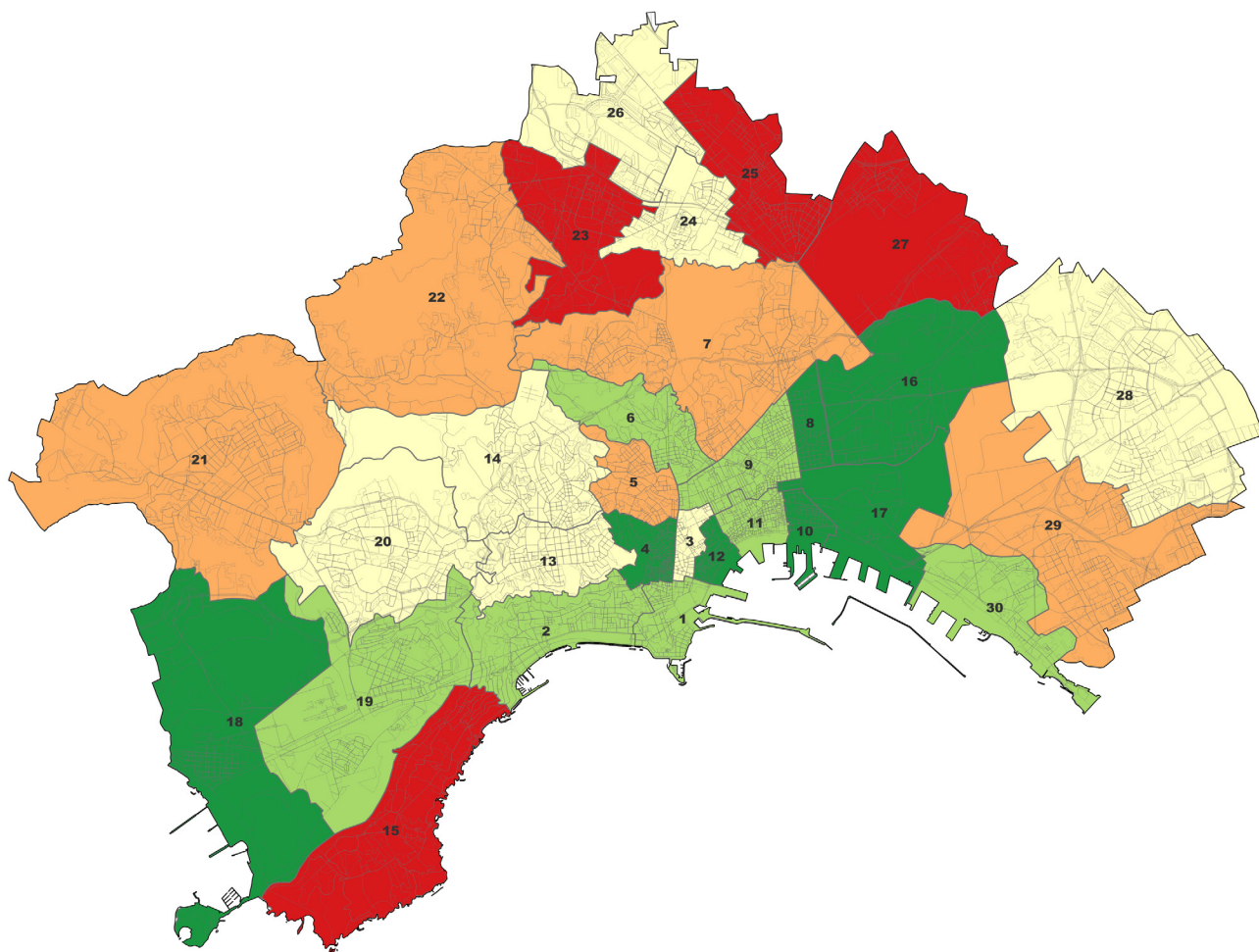


Mobility

Satisfaction with public transport

Question 31. How well do you think your neighborhood is served by the following public means of transport? Bus, Tram, Train, Metro.



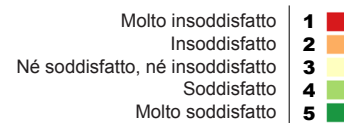
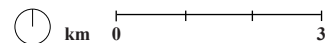


NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Mobilità

Soddisfazione per il trasporto pubblico

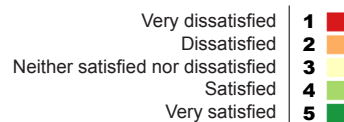
Domanda 31. Quanto ritieni che il tuo quartiere sia servito dai seguenti mezzi di trasporto pubblico?
Bus, Tram, Treno, Metropolitana.

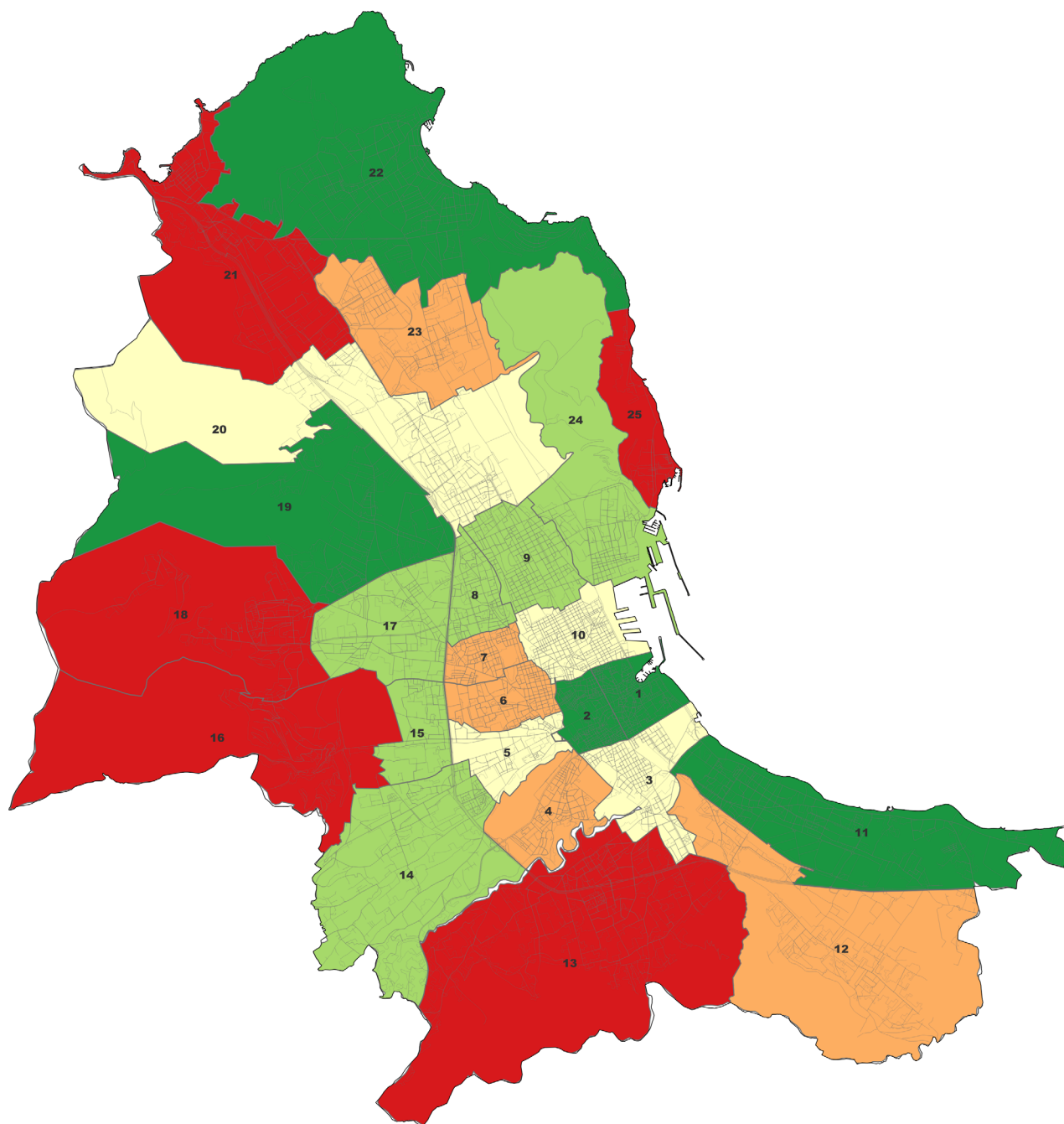


Mobility

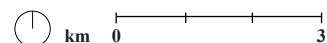
Satisfaction with public transport

Question 31. How well do you think your neighborhood is served by the following public means of transport? Bus, Tram, Train, Metro.





PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Servizi

Soddisfazione per i servizi nel quartiere

Domanda 21. Quanto ti reperi soddisfatto in relazione alla qualità dei seguenti servizi? Servizi educativi e ricreativi per minori; Strutture sportive; Servizi sociali o sportelli di informazione e consulenza sui bisogni delle famiglie; Strutture sanitarie; Spazi verdi e aree attrezzate; Servizi di vendita di beni di prima necessità; Servizi di ristorazione; Servizi culturali e ricreativi, Servizi alla persona.

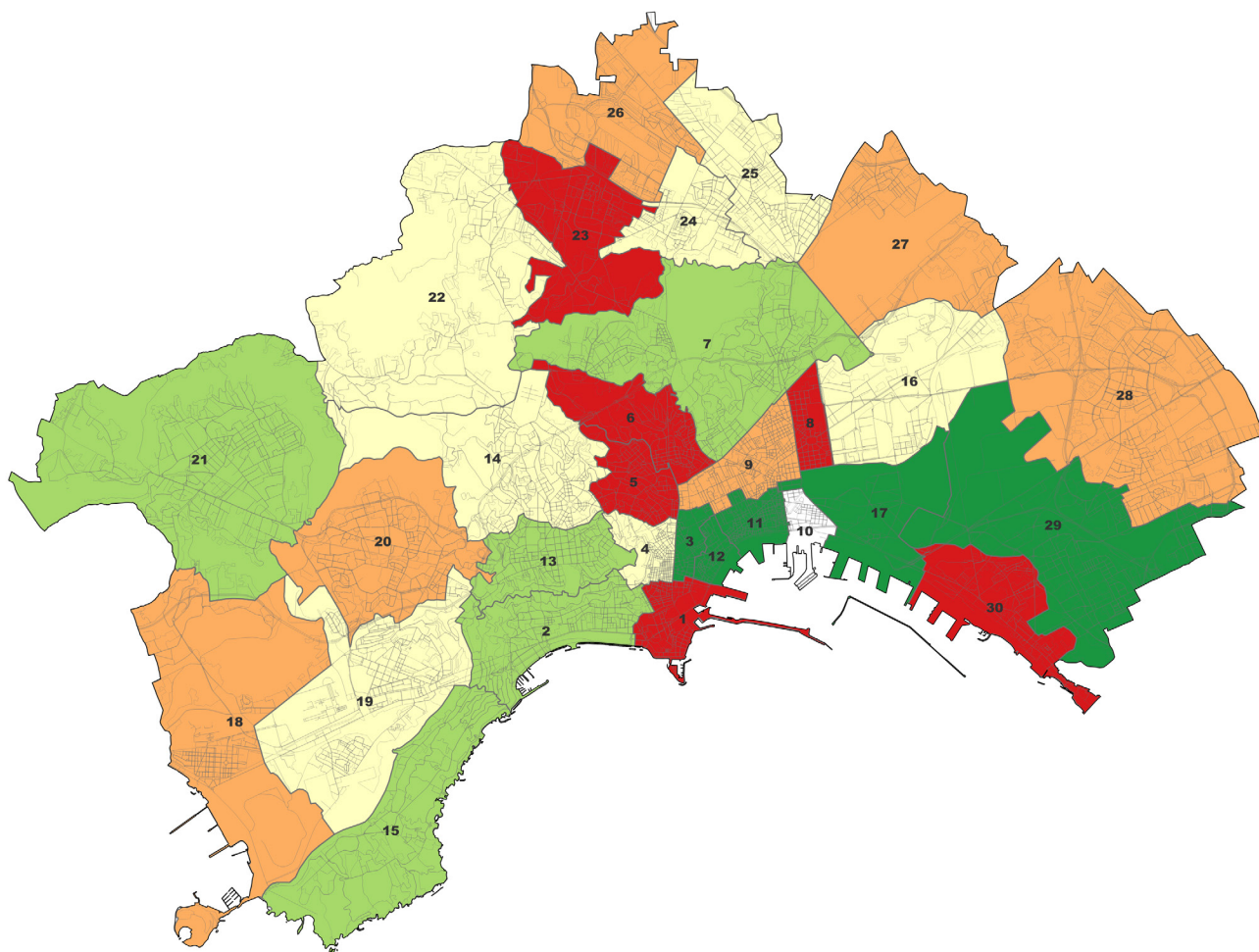
Molto insoddisfatto	1	Red
Insoddisfatto	2	Orange
Né soddisfatto, né insoddisfatto	3	Yellow
Soddisfatto	4	Light Green
Molto soddisfatto	5	Dark Green

Services

Satisfaction with neighborhood services

Question 21. How satisfied are you with the quality of the following services? Educational and recreational services for children; Sports facilities; Social services or information and counseling centers for family needs; Health facilities; Green areas and equipped spaces; Shops selling essential goods; Food services; Cultural and recreational services; Personal services.

Very dissatisfied	1	Red
Dissatisfied	2	Orange
Neither satisfied nor dissatisfied	3	Yellow
Satisfied	4	Light Green
Very satisfied	5	Dark Green

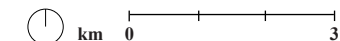


NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Servizi

Soddisfazione per i servizi nel quartiere

Domanda 21. Quanto ti reperi soddisfatto in relazione alla qualità dei seguenti servizi? Servizi educativi e ricreativi per minori; Strutture sportive; Servizi sociali o sportelli di informazione e consulenza sui bisogni delle famiglie; Strutture sanitarie; Spazi verdi e aree attrezzate; Servizi di vendita di beni di prima necessità; Servizi di ristorazione; Servizi culturali e ricreativi, Servizi alla persona.



Molto insoddisfatto	1	Red
Insoddisfatto	2	Orange
Né soddisfatto, né insoddisfatto	3	Yellow
Soddisfatto	4	Light Green
Molto soddisfatto	5	Dark Green

Services

Satisfaction with neighborhood services

Question 21. How satisfied are you with the quality of the following services? Educational and recreational services for children; Sports facilities; Social services or information and counseling centers for family needs; Health facilities; Green areas and equipped spaces; Shops selling essential goods; Food services; Cultural and recreational services; Personal services.

Very dissatisfied	1	Red
Dissatisfied	2	Orange
Neither satisfied nor dissatisfied	3	Yellow
Satisfied	4	Light Green
Very satisfied	5	Dark Green



Nelle sezioni precedenti sono stati introdotti una serie di indicatori finalizzati all'analisi, rappresentazione e interpretazione di alcune dimensioni rilevanti per comprendere le disuguaglianze nei contesti urbani, seguendo una logica che potremmo definire "tematica" o "settoriale". Benché significativo, questo approccio può rivelarsi insufficiente quando ci si propone di esplorare le disuguaglianze urbane in maniera integrata, cioè quale espressione di diversi fattori tra loro interagenti. Le ragioni per cui le analisi "settoriali" possono rivelarsi insufficienti sono molteplici.

In primo luogo, le condizioni attuali rappresentano l'esito di processi stratificati di differenziazione sociale e di distribuzione delle risorse in parte attraverso condizioni strutturali dello spazio urbano determinatesi nel lungo periodo, in parte quale esito di pratiche e politiche (anche più recenti) che esplicano i propri effetti nello spazio urbano¹. I determinanti che generano condizioni differenziate rispetto a un fenomeno urbano – ad esempio l'accessibilità ai servizi – possono quindi essere compresi solo se letti in relazione ad altri elementi di contesto, quali il regime proprietario, il reddito o la disponibilità di mobilità. In secondo luogo, numerosi studi hanno mostrato come i fattori di svantaggio tendano spesso a sovrapporsi e a rafforzarsi reciprocamente, dando luogo a effetti cumulativi, oppure come specifiche condizioni di vantaggio in un ambito possano compensare parzialmente situazioni di fragilità in un altro. In questa direzione, molti contributi di ricerca² sottolineano la necessità di approcci innovativi e integrati per affrontare la complessità delle disuguaglianze urbane, superando letture settoriali e ricomponendo, in un unico processo cognitivo, dimensioni sociali, ambientali e territoriali. Infine, le condizioni territoriali non assumono lo stesso significato né producono gli stessi effetti per tutti i soggetti. L'esperienza urbana, infatti, varia in funzione delle caratteristiche individuali, dei ruoli sociali e della posizione socio-economica. La stessa condizione territoriale può produrre effetti profondamente diversi per gruppi diversi: ad esempio, l'assenza di servizi scolastici incide maggiormente su chi svolge compiti di cura, così come trasformazioni urbane e pressioni immobiliari generano esiti differenti per famiglie proprietarie e per nuclei in affitto, più esposti a processi di sfratto e espulsione. In questa prospettiva, le disuguaglianze urbane non dipendono solo dalla distribuzione delle risorse, ma dalla capacità

differenziale dei soggetti di accedervi e farne uso, definendo traiettorie di opportunità o vulnerabilità non equivalenti³.

La necessità di un'analisi integrata e multifattoriale delle disuguaglianze pone quindi una sfida metodologica, relativa a come combinare e rappresentare in modo efficace la complessità delle relazioni tra diversi fattori e condizioni territoriali.

Tra le opzioni disponibili vi è la possibilità di aggregare i diversi indicatori di disuguaglianza in un indice, articolato per i cinque domini oppure espresso in una misura unica complessiva. Tuttavia, un approccio di questo tipo richiede procedure statistiche di pesatura complesse e potenzialmente discrezionali – ad esempio, stabilire quanto la disuguaglianza abitativa debba pesare rispetto a quella relativa all'accesso al verde ricreativo. Inoltre, la costruzione di un indice implica una forte perdita di trasparenza interpretativa: un valore sintetico non permette di comprendere quali fattori incidano maggiormente, rendendo più difficile leggere e distinguere le dinamiche specifiche che concorrono a determinare le disuguaglianze urbane. Un ulteriore limite è legato alla rappresentazione spaziale: un indice impedirebbe di analizzare in modo distinto le relazioni spaziali tra fenomeni diversi, dal momento che la sintesi in un unico valore rende invisibile il modo in cui due o più indicatori – anche appartenenti a domini differenti – si combinano nello spazio urbano, dando forma a configurazioni territoriali complesse e a pattern di convergenza, compensazione o divergenza tra le dimensioni della disuguaglianza. Dal punto di vista cartografico, ciò comporterebbe inoltre una più complessa riconducibilità al dato di origine, come le risorse territoriali geolocalizzate.

Per queste ragioni, invece di procedere verso una sintesi numerica, si è scelto di adottare un approccio alternativo basato sulle cartografie bivariate. Si tratta di rappresentazioni tematiche che combinano due indicatori all'interno della stessa mappa, assegnando a ciascuno una scala cromatica distinta e incrociandoli attraverso una legenda combinata. La sovrapposizione visiva delle due variabili genera una griglia cromatica che consente di leggere simultaneamente la distribuzione territoriale di entrambi gli indicatori e le relazioni che si instaurano tra essi nello spazio urbano. Invece di rappresentare ciascun indicatore in mappe separate e richiedere un confronto visivo complesso, la mappa bivariata integra due dimensioni in un unico dispositivo grafico, rendendo imme-

diatamente leggibili le zone in cui si concentrano condizioni favorevoli o critiche e quelle in cui i fenomeni divergono o si compensano. La letteratura cartografica evidenzia come le mappe bivariate costituiscano uno strumento particolarmente efficace per rappresentare relazioni territoriali complesse, più leggibile e informativo rispetto al confronto tra mappe univariate affiancate, pur comportando una maggiore complessità cognitiva nella fase di progettazione e interpretazione⁴.

Metodologia

Le cartografie bivariate adottano lo stesso metodo di normalizzazione utilizzato per tutte le rappresentazioni dell'Atlante, basato su una scala simmetrica rispetto alla media comunale. In questo caso, tuttavia, gli indicatori non sono articolati in 11 classi, ma riclassificati in tre intervalli di valore (A–C), corrispondenti a livelli basso, medio e alto. La normalizzazione consente di rappresentare in modo coerente gli scostamenti positivi e negativi rispetto alla media, assicurando la comparabilità tra indicatori di natura diversa.

L'incrocio di due indicatori così riclassificati genera una matrice 3×3 composta da nove combinazioni (AA–CC), che descrivono le differenti configurazioni di relazione tra le variabili considerate. Le combinazioni omogenee (AA, BB, CC) evidenziano situazioni di vantaggio o svantaggio cumulato, mentre quelle intermedie (AB, BC, CA) indicano condizioni di compensazione o disallineamento.

Questa rappresentazione non mira a misurare la correlazione statistica tra i fenomeni, ma a visualizzarne la co-distribuzione spaziale, mettendo in luce come fattori sociali, ambientali o infrastrutturali si sovrappongano nei diversi quartieri. Tale lettura permette di individuare aree di concentrazione di fattori di ingiustizia spaziale, di riconoscere eredità di passate politiche urbane e di interpretare fenomeni di vantaggio o svantaggio cumulativo. Alcuni indicatori, infine, non descrivono direttamente condizioni di disuguaglianza, ma articolazioni di fenomeni che rappresentano differenze sociali o economiche, quali la presenza di comunità straniere. La loro combinazione in mappe bivariate consente di generare interpretazioni più complesse, restituendo la varietà dei rapporti tra fattori ambientali, sociali e territoriali.

Le cartografie bivariate possono essere costruite secondo logiche differenti, combinando indicatori sia appartenenti alla stessa dimensione analitica sia riferiti a domini diversi. Da un lato, ciò consente di esplorare relazioni interne a uno stesso ambito tematico – ad esempio Mobilità con Mobilità o Ambiente con Ambiente – e di coglierne articolazioni interne e gradienti territoriali. Dall'altro, permette di mettere in relazione indicatori eterogenei, che descrivono fenomeni sociali, ambientali o infrastrutturali differenti, ma che nello spazio urbano interagiscono producendo effetti cumulativi o compensativi. Inoltre, la metodologia adottata rende possibile integrare indicatori basati su fonti e scale statistiche differenti, riportandoli tutti alla sezione di censimento come unità territoriale comune.

Tra le molteplici combinazioni possibili, sono state selezionate undici cartografie bivariate che esemplificano questa logica e mostrano la potenzialità interpretativa dello strumento:

H1H2 – Abitazioni vuote / Epoca di costruzione degli edifici
E1E3 – Accessibilità al verde ricreativo / Copertura arborea stradale
M1M4 – Mobilità quotidiana dentro il comune / Accessibilità alla rete ferroviaria
A4A5 – Densità di attività commerciali di quartiere / Densità di attività commerciali e di ristorazione
S3S6 – Tasso di occupazione / Reddito
S6M4 – Reddito | Accessibilità alla rete ferroviaria
S2S3 – Livello di istruzione / Tasso di occupazione
S2H3 – Livello di istruzione / Stato di conservazione degli edifici
S2E1 – Livello di istruzione / Accessibilità al verde ricreativo
S2M4 – Livello di istruzione / Accessibilità alla rete ferroviaria
S2A1 – Livello di istruzione / Accessibilità alle scuole superiori

Queste combinazioni non aspirano a fornire un quadro esaustivo, ma a proporre un metodo di lavoro: un dispositivo analitico replicabile, che può essere esteso a nuove domande di ricerca e utilizzato come strumento operativo per il supporto alle decisioni pubbliche e di pianificazione territoriale.

Evidenze dalla lettura cartografica

La combinazione tra abitazioni vuote (H1) ed epoca di costruzione degli edifici (H2) rappresenta un esempio di cartografia bivariata non finalizzato direttamente a misurare la disuguaglianza, ma a descrivere configurazioni urbane rilevanti e differenziate, utili per interpretare il funzionamento dei contesti urbani. In entrambe le città emerge una concentrazione significativa di vuoti abitativi nei tessuti più antichi, in particolare nel centro storico e in alcune borgate storiche esterne, dove edifici costruiti prima del 1945 si associano a una quota elevata di alloggi non occupati. Questa distribuzione rivela scenari urbani complessi, in cui i vuoti residenziali possono essere interpretati sia come esito di ridotta attrattività abitativa – legata a tipologie obsolete, costi elevati di ristrutturazione e carenza di servizi – sia come risultato di processi di valorizzazione economica selettiva, con conversione degli immobili verso forme di uso turistico o temporaneo a scapito della residenza stabile. Accanto a queste situazioni, emergono anche aree più recenti caratterizzate da elevata incidenza di abitazioni vuote, spesso legate all'uso stagionale o turistico, come nel caso di Mondello nella parte settentrionale di Palermo.

Per quanto riguarda invece la dimensione ambientale, l'analisi integrata della accessibilità al verde ricreativo (E1) e della copertura arborea stradale (E3) mostra in entrambe le città una distribuzione fortemente eterogenea, articolata in condizioni di vantaggio cumulativo (AA), doppia deprivazione (CC e configurazioni affini BC, CB) e numerose situazioni divergenti (AC e CA). Queste ultime risultano particolarmente significative dal punto di vista interpretativo, poiché rivelano ambiti in cui politiche urbane e strumenti di pianificazione hanno prodotto dotazioni ambientali sbilanciate o non efficaci: ad esempio, vaste aree ERP periferiche e alcuni settori centrali dispongono di parchi e verde attrezzato, ma sono prive di una rete di alberature che assicuri qualità microclimatica e fruibilità quotidiana; al contrario, assi stradali primari dotati di buona copertura arborea non si accompagnano alla presenza di spazi verdi accessibili di scala urbana o di

prossimità. Nel complesso, la cartografia mette in luce una geografia stratificata e variabile della disuguaglianza ambientale, in cui la qualità urbana dipende dall'integrazione tra reti ecologiche e accessibilità territoriale.

Nell'ambito della mobilità, la combinazione tra mobilità quotidiana interna al comune (M1) e accessibilità alla rete ferroviaria (M4) mostra in entrambe le città una distribuzione tutto sommato omogenea dei livelli di mobilità interna, che risultano mediamente diffusi sul territorio urbano senza evidenti polarizzazioni. Alcune aree della città compatta – in particolare lungo i principali assi infrastrutturali – beneficiano di una migliore accessibilità al trasporto su ferro, evidenziata da valori elevati dell'indicatore M4. Tuttavia, questa disponibilità non corrisponde automaticamente a un più intenso utilizzo della rete trasportistica per la mobilità quotidiana interna al comune, suggerendo un rapporto debole tra accessibilità al trasporto pubblico e comportamento effettivo negli spostamenti per lavoro.

La lettura combinata degli indicatori A4 (densità di attività commerciali di quartiere) e A5 (densità di attività commerciali e di ristorazione) evidenzia, in entrambe le città, una netta differenziazione tra i sistemi centrali e le aree geograficamente più esterne. Le periferie e le aree marginali mostrano diffusamente valori bassi per entrambi gli indicatori, confermando una condizione di deprivazione funzionale che si traduce in una limitata accessibilità quotidiana a servizi essenziali e opportunità sociali di base. Accanto a queste condizioni di deficit multiplo emergono configurazioni divergenti di particolare interesse. A Palermo, le borgate marinare e le aree costiere come Mondello si caratterizzano per valori elevati dell'offerta ricreativa (A5) associati a una debole presenza di commercio di prossimità (A4), riflettendo economie stagionali e un modello insediativo orientato al loisir e all'uso turistico più che alla vita quotidiana della popolazione residente. Al contrario, valori elevati di A4 e bassi di A5 compaiono in alcune centralità urbane esterne, nelle borgate e in sistemi commerciali emergenti, che svolgono un ruolo strutturale nella vita dei quartieri pur in assenza di funzioni ricreative consolidate. Nel complesso la cartografia indica potenzialità latenti: territori con forte dotazione ricreativa che necessitano di consolidare il sistema di prossimità, e aree con commercio radicato che richiedono interventi mirati sul tempo libero e sulla socialità locale. Ne deriva l'opportunità di strategie di riequilibrio funzionale capaci di sostenere una distribuzione più equa delle opportunità urbane e la costruzione di centralità diffuse.

La combinazione tra tasso di occupazione (S3) e reddito medio (S6) costituisce un esempio di cartografia bivariata ottenuta integrando indicatori costruiti su basi territoriali differenti: il reddito è rilevato su scala CAP, mentre l'occupazione è disponibile alla scala più fine della sezione di censimento. Questo accoppiamento consente di far emergere dinamiche territoriali altrimenti invisibili, mostrando come all'interno di aree statisticamente benestanti possano coesistere sacche interne di fragilità, e viceversa, come contesti periferici apparentemente omogenei possano presentare condizioni di maggiore resilienza occupazionale. Dalle mappe emerge una distinzione geografica molto netta nella distribuzione del

reddito – nord/sud a Palermo e ovest/est a Napoli – che non trova una corrispondenza altrettanto rigida nella distribuzione dell'occupazione, più uniforme e meno polarizzata. Alcune configurazioni divergenti assumono particolare interesse, come nel caso dello ZEN a Palermo, dove bassi livelli di occupazione si associano a reddito medio più elevato rispetto ad altre aree fragili, suggerendo la presenza di elementi distorsivi legati alla scala territoriale del dato economico, che ricomprende al proprio interno insediamenti residenziali abitati da gruppi sociali con condizioni piuttosto eterogenee.

Un'ulteriore cartografia bivariata basata su basi territoriali differenti è S6M4, che confronta reddito e accessibilità alla rete ferroviaria. In entrambe le città, questa mette in evidenza una marcata polarizzazione territoriale: a Palermo secondo l'asse nord-sud e a Napoli lungo la direttrice ovest-est. Si osservano ampie aree a basso reddito dotate di buona accessibilità al trasporto pubblico (CA), risultato degli investimenti infrastrutturali che hanno interessato settori urbani fragili. Parallelamente, quartieri a reddito elevato mostrano scarsa accessibilità (AB), in particolare nelle periferie residenziali, dove la dipendenza dalla mobilità privata compensa l'assenza di un servizio pubblico efficace. Accanto a queste situazioni divergenti, emergono anche aree di doppia deprivazione (CC): a sud a Palermo e nel settore nord-orientale di Napoli, dove reddito basso e scarsa accessibilità si sovrappongono, indicando territori prioritari per politiche di riequilibrio e infrastrutturazione pubblica.

Le ultime mappe presentate in questa sezione sono basate sull'utilizzo sistematico dell'indicatore S2 in combinazione con indicatori di domini diversi. La scelta di S2 come indicatore guida deriva anche dai limiti operativi del reddito, rilevato su basi territoriali molto estese (CAP) e fortemente distorto dalla presenza di economia informale e illegale, che ne riduce la significatività spaziale. Al contrario, il livello di istruzione restituisce una misura più affidabile della povertà materiale e delle condizioni strutturali che determinano le traiettorie di esclusione sociale.

La cartografia bivariata S2S3 mostra a Palermo una chiara polarizzazione nord-sud e ampie aree di svantaggio cumulativo nei principali quartieri di edilizia residenziale pubblica, con un centro storico fortemente frammentato. A Napoli emerge una struttura analoga secondo l'asse ovest-est, con condizioni critiche concentrate nei settori nord ed orientali e simile eterogeneità nel centro storico. In entrambe le città compaiono configurazioni intermedie, dove bassi livelli di istruzione coesistono con livelli medi di occupazione, interpretabili come forme di disaccoppiamento generazionale, con adulti occupati e giovani poco formati, o come contesti occupazionali basati su lavoro poco qualificato.

La combinazione S2H3 evidenzia a Palermo un'estesa concentrazione di svantaggio cumulativo (CC) nei principali quartieri di edilizia residenziale pubblica – come Sperone, CEP-Borgo Nuovo e ZEN – e in ampie aree del settore sud e sud-est. A Napoli si osserva una struttura analoga, con situazioni diffuse di svantaggio cumulativo nei settori nord ed orientali – in particolare a Scampia, Secondigliano e San Giovanni a Teduccio – e condizioni favorevoli (AA) concentrate

nei quartieri occidentali ad alto reddito. In entrambe le città, il centro storico mostra una elevata polarizzazione interna. Nel complesso, la combinazione mette in evidenza il nesso strutturale tra povertà educativa e condizioni abitative critiche e identifica aree di transizione dove configurazioni intermedie suggeriscono dinamiche territoriali instabili.

La combinazione S2E1 evidenzia come livello di istruzione e accessibilità al verde ricreativo seguano logiche territoriali non necessariamente allineate. In entrambe le città, emergono condizioni cumulative di vantaggio (AA) e deprivazione (CC). Tuttavia, in molte altre aree prevalgono configurazioni divergenti (AC e CA), nelle quali bassi livelli di scolarità convivono con buona accessibilità al verde, o viceversa. A Palermo ciò è particolarmente evidente nei quartieri di edilizia residenziale pubblica, dove la presenza di grandi parchi e spazi aperti – eredità della pianificazione dei complessi ERP – coesiste con livelli educativi molto bassi. Questa evidenza mostra che il verde ricreativo – sebbene spesso compromessa da manutenzione insufficiente e scarsa fruibilità nelle aree periferiche – rappresenta una potenziale risorsa per l'inclusione sociale ampiamente diffusa in contesti fragili. Ne deriva l'importanza di politiche integrate che connettano accesso al verde e strategie educative e sociali.

La cartografia bivariata tra livello di istruzione (S2) e accessibilità alla rete ferrotranviaria (M4) mostra a Palermo una forte presenza di configurazioni divergenti (CA e AC), in particolare lungo l'asse centrale e nelle aree periferiche servite dalle nuove infrastrutture di mobilità. Ciò suggerisce che gli investimenti recenti sulla mobilità sostenibile abbiano raggiunto territori caratterizzati da fragilità socio-educativa, contribuendo a migliorarne la connessione con servizi e opportunità urbane. A Napoli, invece, le aree divergenti risultano più limitate e concentrate soprattutto attorno alla Stazione Centrale, mentre nella maggior parte della città i due fenomeni presentano un andamento più allineato territorialmente. Nel complesso, la combinazione indica come l'accessibilità alla mobilità metropolitana possa agire come fattore di riequilibrio territoriale quando intercetta aree a bassa scolarità, mentre la sua assenza rischia di ampliare divari già consolidati.

La cartografia bivariata S2A1 mostra un'estesa area di svantaggio cumulativo (CC) nei principali quartieri di edilizia residenziale pubblica. Accanto a queste, compaiono numerose configurazioni divergenti (CA), A Napoli la distribuzione appare più frammentata: condizioni favorevoli (AA) si concentrano nei quartieri centrali e occidentali, mentre combinazioni intermedie e divergenti prevalgono nei settori semicentrali e orientali. Nel complesso, si osserva come la semplice presenza fisica delle scuole non si traduca automaticamente in miglioramento dei livelli educativi, se non accompagnata da condizioni di accessibilità effettiva e sostegno socio-economico.

L'analisi delle mappe bivariate basate sull'indicatore S2 (livello di istruzione) mostra come la scolarità costituisca una variabile interpretativa strategica per comprendere le disuguaglianze urbane. L'utilizzo sistematico in combinazione con indicatori di domini diversi mette in evidenza due dinamiche ricorrenti: da un lato, aree di svantaggio cumulativo in cui bassi livelli educativi coincidono con altre criticità (oc-

cupazione, abitare, accesso ai servizi), identificando territori prioritari per interventi integrati; dall'altro, configurazioni divergenti in cui fragilità educativa coesiste con dotazioni territoriali significative, mostrando sacche di esclusione sociale in contesti di vantaggio, e aprendo interrogativi sulle barriere – culturali, relazionali e simboliche – che impediscono la conversione delle risorse disponibili in opportunità reali.

In alcune combinazioni, come quella tra istruzione e stato di conservazione degli edifici (S2H3), emerge una forte convergenza di criticità, con un chiaro allineamento tra povertà educativa e condizioni abitative degradate. In altre, come nella relazione con accessibilità alla mobilità (S2M4) o con la presenza di scuole superiori (S2A1), prevalgono invece configurazioni divergenti, che mostrano come la disponibilità di infrastrutture e servizi non sia di per sé sufficiente a produrre miglioramenti se non accompagnata da un investimento specifico sul capitale educativo e sociale dei territori.

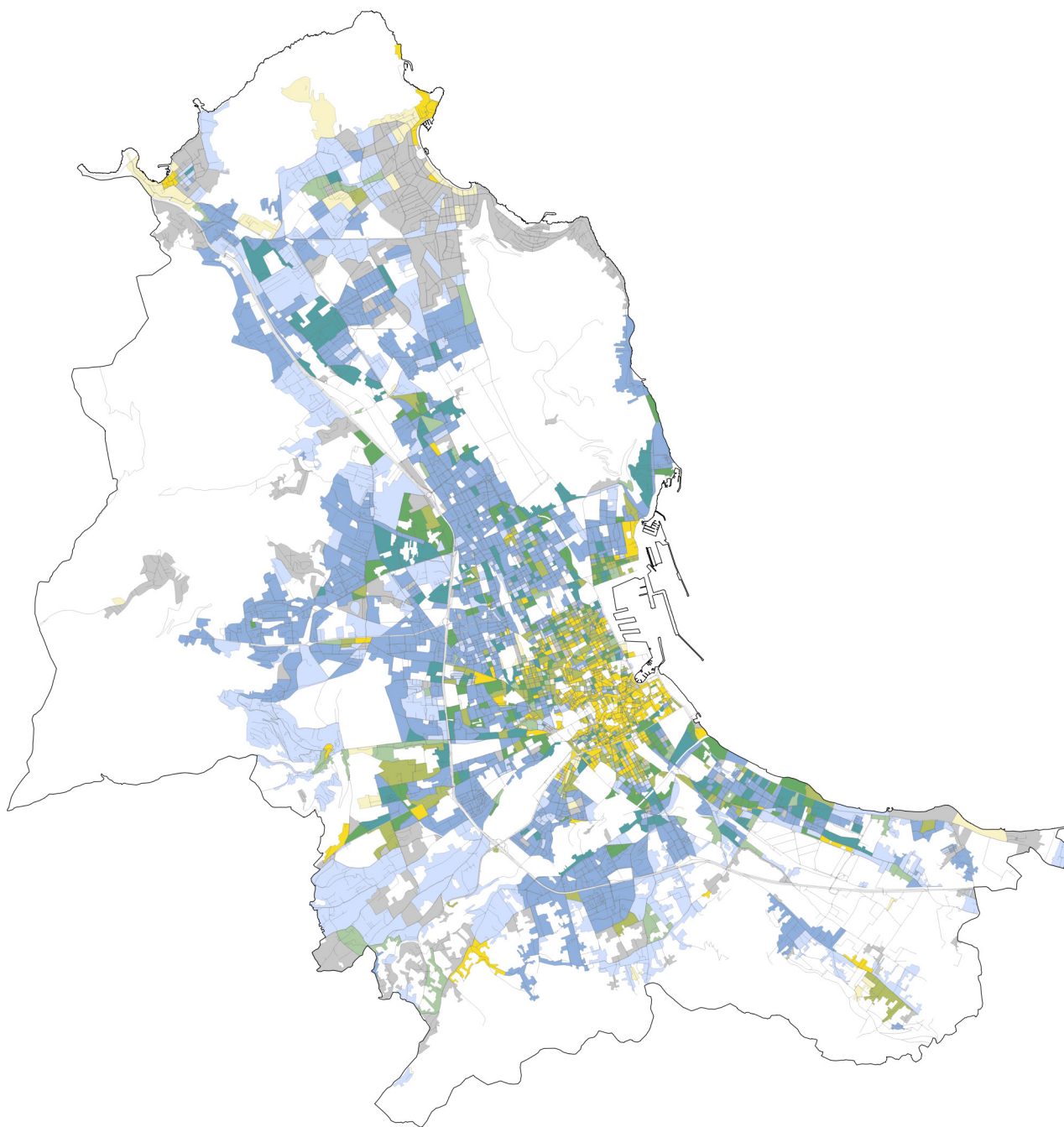
Queste evidenze hanno implicazioni dirette per le politiche urbane: le aree di svantaggio cumulativo richiedono interventi integrati e territorializzati su formazione, lavoro, abitare e servizi, mentre nei contesti divergenti è necessario agire sulle barriere culturali e relazionali che ostacolano la conversione delle risorse territoriali in opportunità effettive. In tale prospettiva, la povertà educativa emerge come condizione soglia, capace di limitare in modo significativo la possibilità di beneficiare delle dotazioni urbane e di accedere a percorsi di mobilità sociale.

Note

1. Si vedano, tra gli altri: Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. London: Edward Arnold; Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
2. Per un approccio multifattoriale alle disuguaglianze, si vedano tra gli altri: Lawrence R.J. (2002), "Inequalities in urban areas: innovative approaches to complex issues", *Scandinavian Journal of Public Health*, 30, 59: 34-40; Anand P., Chiappero-Martinetti E., Corneo G., et al., eds. (2020), *Multidimensional Perspectives on Inequality: Conceptual and Empirical Challenges*, Publications Office of the European Union, Luxembourg; Tonkiss F. (2020), "City government and urban inequalities", *City*, 24, 1-2: 286-301.
3. Il capabilities approach mette in luce come la giustizia non riguarda solo la distribuzione delle risorse, ma soprattutto la reale possibilità delle persone di utilizzarle in base alle proprie condizioni soggettive. Si vedano in particolare: Sen A. (1999), *Development as Freedom*, Alfred A. Knopf, New York; Nussbaum M.C. (2011), *Creating Capabilities. The Human Development Approach*, Harvard University Press, Cambridge.
4. Per una discussione sistematica sulle cartografie bivariate si vedano, tra gli altri: Dunn R. (1989), "A dynamic approach to two-variable color mapping", *The American Statistician*, 43, 4: 245-252.; Carstensen L. (1984), "Perceptions of variable similarity on bivariate choropleth maps", *The Cartographic Journal*, 21, 1: 23-29; Leonowicz A. (2006), "Two-variable choropleth maps as a useful tool for visualization of geographical relationship", *Geografija*, 42, 1: 33-37; Weiner H. e Francolini C.M. (1980), "An empirical inquiry concerning human understanding of two-variable maps", *The American Statistician*, 34, 2: 81-93.

CARTOGRAFIE BIVARIATE | BIVARIATE MAPS

H1	Abitazioni vuote Vacant dwellings	H2	Epoca di costruzione degli edifici Building construction period
E1	Accessibilità al verde ricreativo Accessibility to recreational green areas	E3	Copertura arborea stradale Street tree canopy cover
M1	Mobilità quotidiana dentro il comune Daily trips within the municipality	M4	Accessibilità alla rete ferrotranviaria Accessibility to the rail network
A4	Densità di attività commerciali di quartiere Density of neighborhood retail	A5	Densità di attività commerciali e di ristorazione Density of retail and food service activities
S3	Tasso di occupazione Employment rate	S6	Reddito Income
S6	Reddito Income	M4	Accessibilità alla rete ferrotranviaria Accessibility to the rail network
S2	Livello di istruzione Education level	S3	Tasso di occupazione Employment rate
		H3	Stato di conservazione degli edifici Building condition
		E1	Accessibilità al verde ricreativo Accessibility to recreational green areas
		M4	Accessibilità alla rete ferrotranviaria Accessibility to the rail network
		A1	Accessibilità alle scuole superiori Accessibility to secondary schools



PALERMO

Cartografia biviariata

H1 – Abitazioni vuote

H2 – Epoca di costruzione degli edifici

H1: Percentuale di abitazioni non occupate sul totale delle abitazioni nella sezione di censimento.

H2: Densità di edifici costruiti prima del 1945 nelle sezioni di censimento.

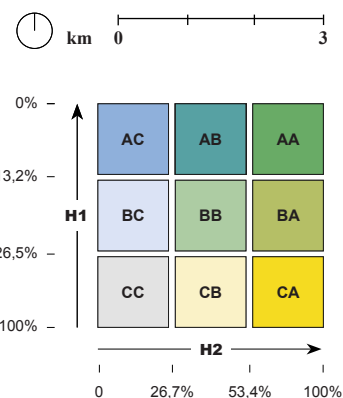
Bivariate map

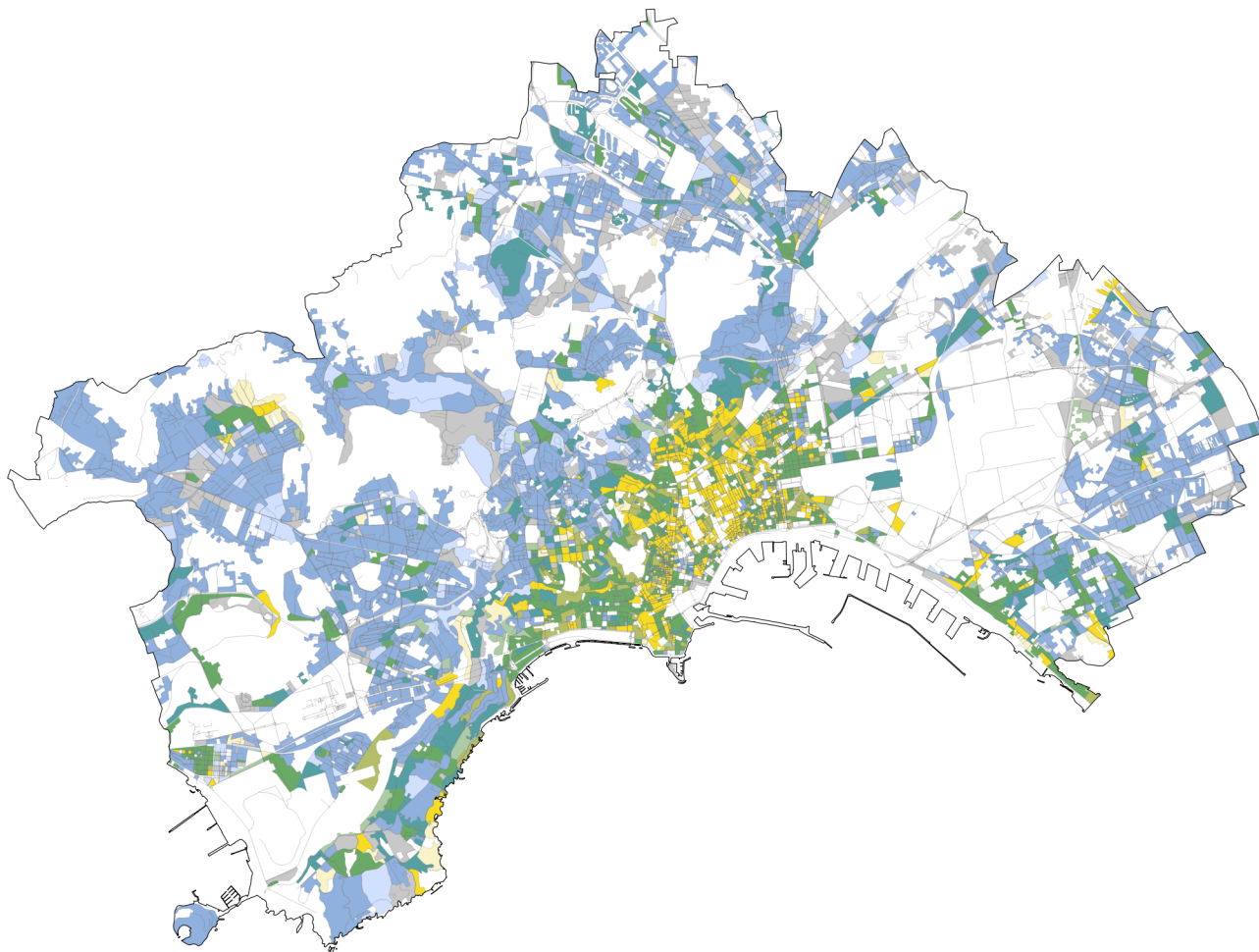
H1 – Vacant dwellings

H2 – Building construction period

H1: Percentage of unoccupied dwellings out of the total number of dwellings in the census tract.

H2: Share of residential buildings constructed before 1945 out of the total number of residential buildings located within census tracts.





NAPOLI

Cartografia biviariata

H1 – Abitazioni vuote

H2 – Epoca di costruzione degli edifici

H1: Percentuale di abitazioni non occupate sul totale delle abitazioni nella sezione di censimento.

H2: Densità di edifici costruiti prima del 1945 nelle sezioni di censimento.

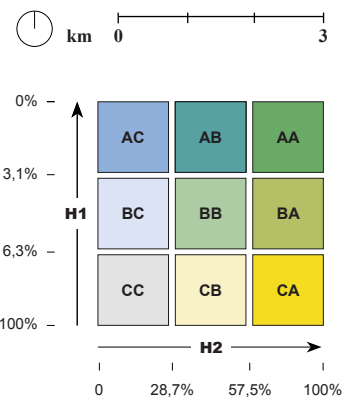
Bivariate map

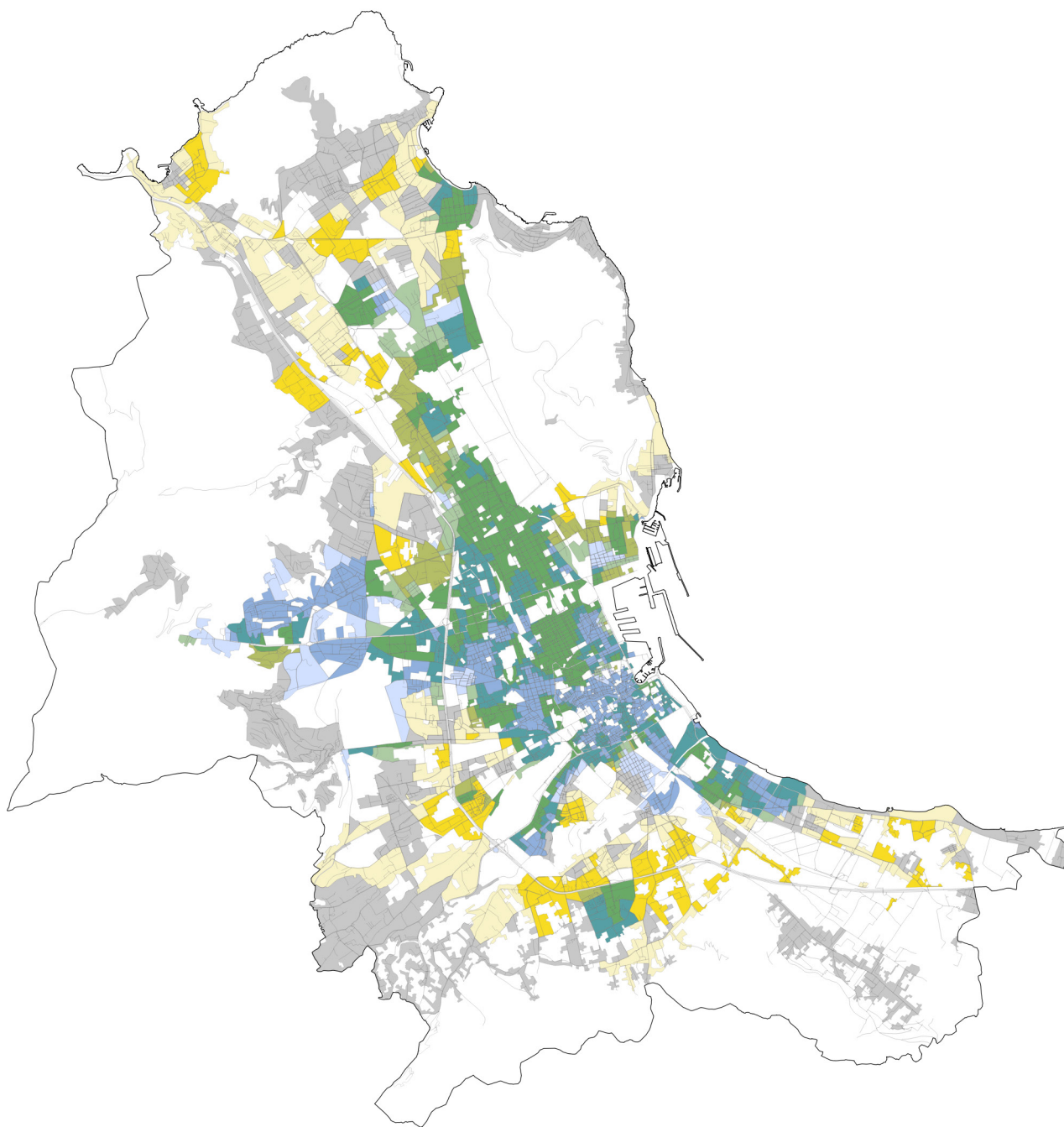
H1 – Vacant dwellings

H2 – Building construction period

H1: Percentage of unoccupied dwellings out of the total number of dwellings in the census tract.

H2: Share of residential buildings constructed before 1945 out of the total number of residential buildings located within census tracts.





PALERMO

Cartografia biviariata

E1 – Accessibilità al verde ricreativo **E3 – Copertura arborea stradale**

E1: Distanza, in metri, lungo la rete stradale percorribile a piedi, da parchi e giardini pubblici con superficie superiore a 500 mq e dotati di attrezzature minime (sedute, aree gioco o sportive).

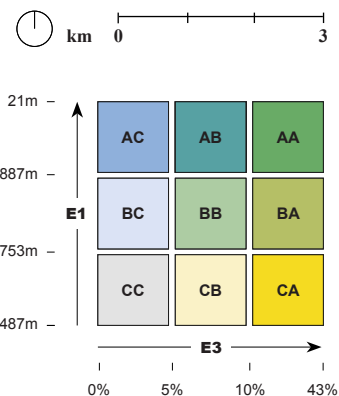
E3: Percentuale di superficie stradale coperta da alberature entro un'area buffer di 100 m attorno alla sezione di censimento.

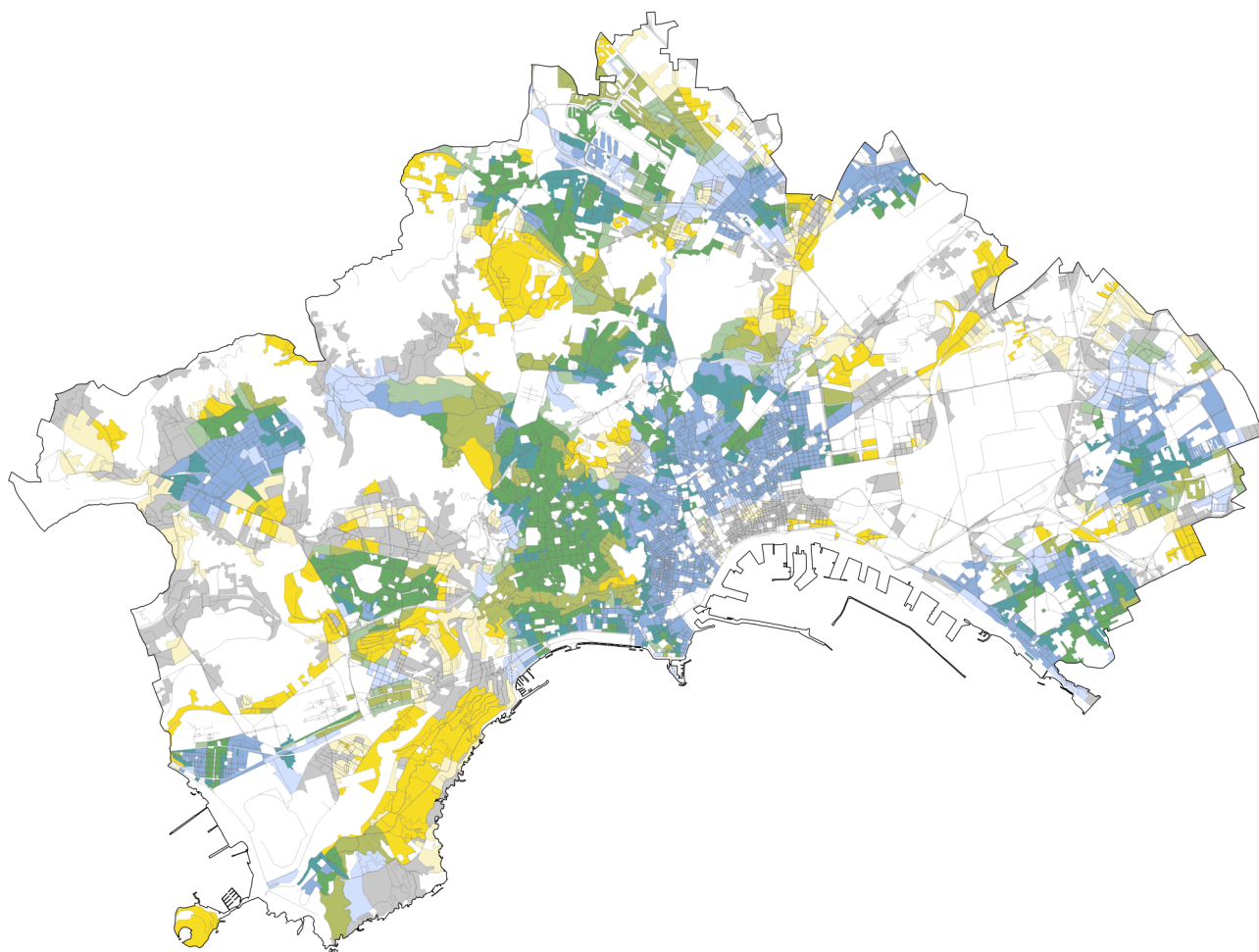
Bivariate map

E1 – Accessibility to recreational green areas **E3 – Tree canopy cover**

E1: Distance along the pedestrian network, in meters, to reach public parks and gardens larger than 500 sqm and equipped with basic amenities (seating, playgrounds or sports areas).

E3: Percentage of street surface area covered by tree canopy in a 100m buffer of the census tract.





NAPOLI

Cartografia biviariata

E1 – Accessibilità al verde ricreativo **E3 – Copertura arborea stradale**

E1: Distanza, in metri, lungo la rete stradale percorribile a piedi, da parchi e giardini pubblici con superficie superiore a 500 mq e dotati di attrezzature minime (sedute, aree gioco o sportive).

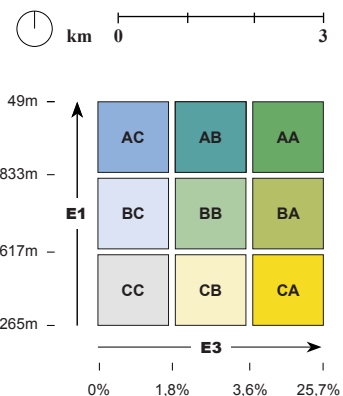
E3: Percentuale di superficie stradale coperta da alberature entro un'area buffer di 100 m attorno alla sezione di censimento.

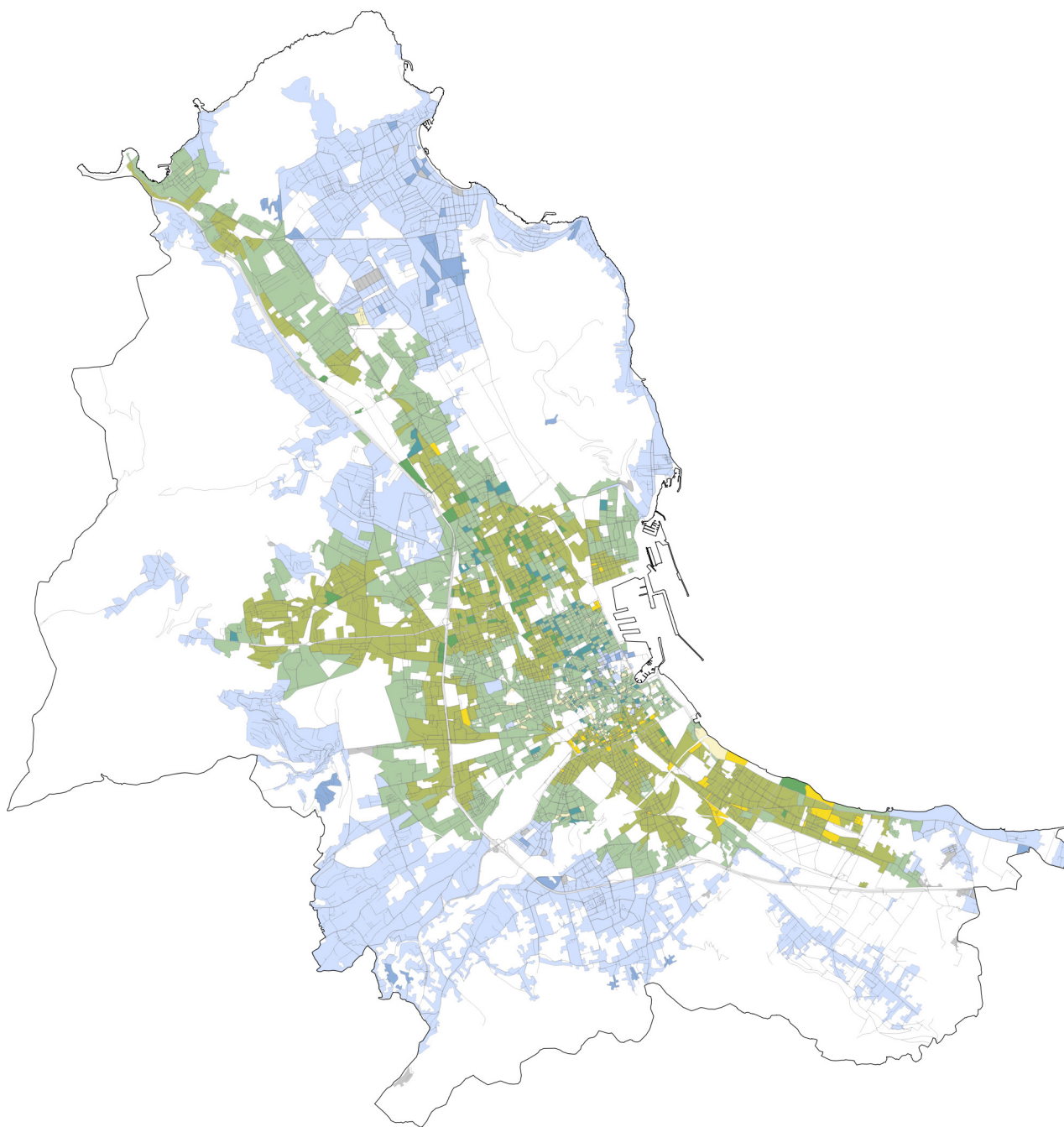
Bivariate map

E1 – Accessibility to recreational green areas **E3 – Tree canopy cover**

E1: Distance along the pedestrian network, in meters, to reach public parks and gardens larger than 500 sqm and equipped with basic amenities (seating, playgrounds or sports areas).

E3: Percentage of street surface area covered by tree canopy in a 100m buffer of the census tract.





PALERMO

Cartografia biviariata

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune
M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

M1: Percentuale della popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune.

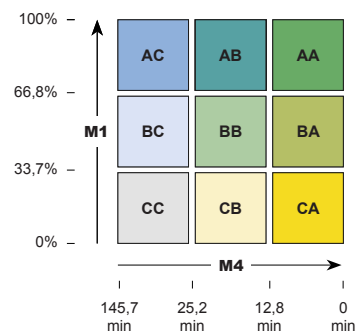
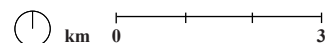
M4: Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

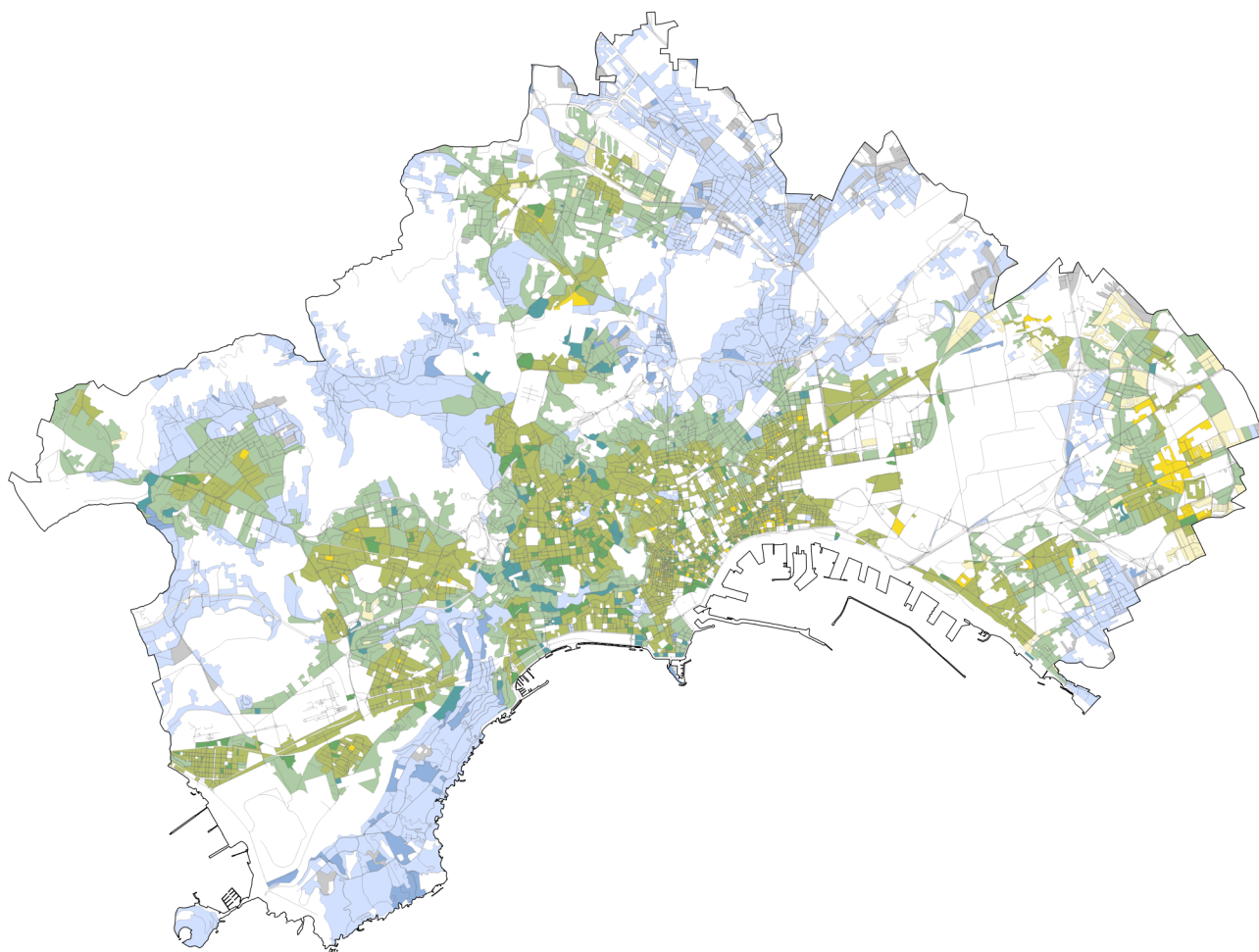
Bivariate map

M1 – Daily trips within the municipality
M4 – Accessibility to the rail network

M1: Percentage of the resident population that travels daily from their habitual place of residence to their workplace or place of study within the municipality.

M4: Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.





NAPOLI

Cartografia biviariata

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune **M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria**

M1: Percentuale della popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune.

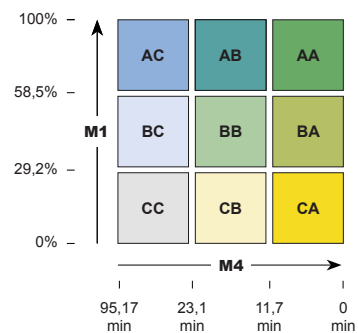
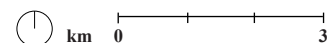
M4: Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

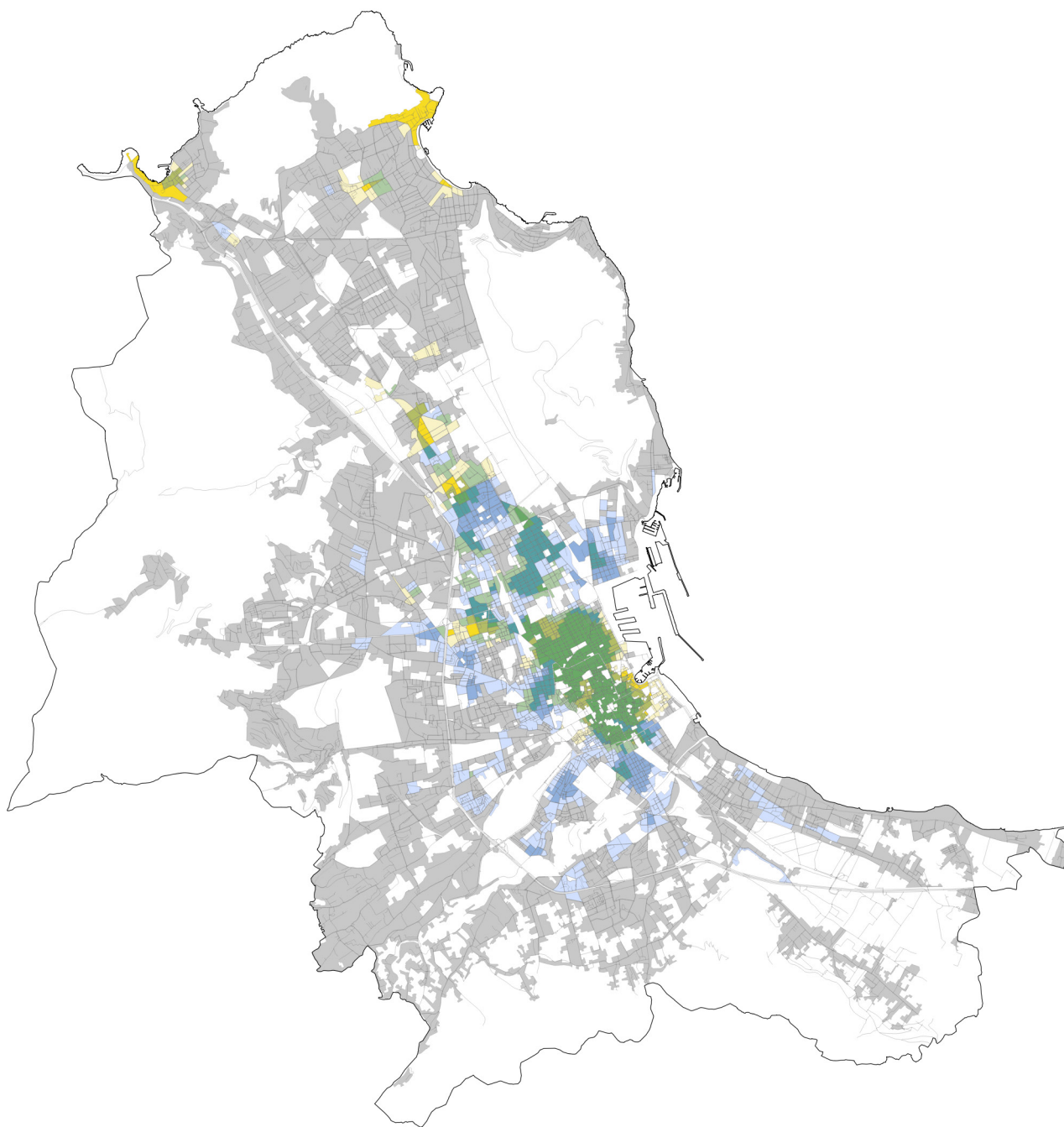
Bivariate map

M1 – Daily trips within the municipality **M4 – Accessibility to the rail network**

M1: Percentage of the resident population that travels daily from their habitual place of residence to their workplace or place of study within the municipality.

M4: Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.





PALERMO

Cartografia bivariata

A4 – Densità di attività commerciali di quartiere

A5 – Densità di attività commerciali e di ristorazione

A4: Densità media di attività commerciali di quartiere.

A5: Densità media di attività di ristorazione e commercio per il tempo libero.

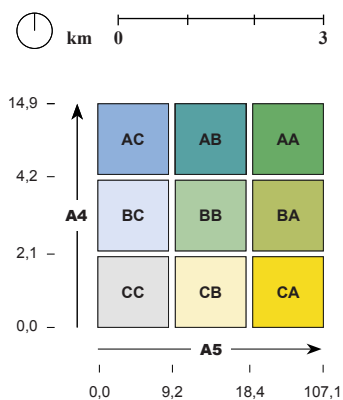
Bivariate map

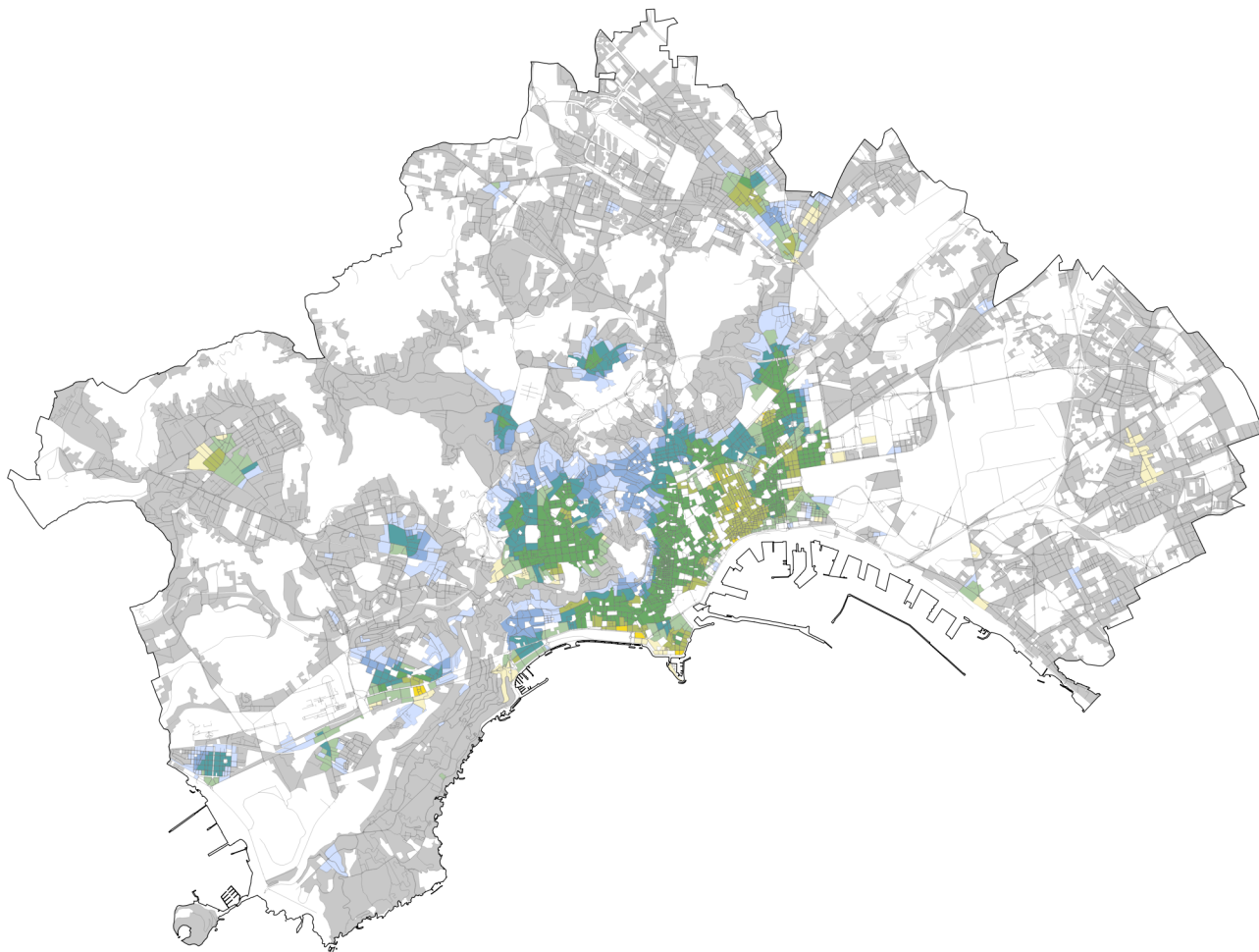
A4 – Density of neighborhood retail

A5 – Density of retail and food service activities

A4: Average density of neighborhood commercial activities.

A5: Average density of retail and food service activities.





NAPOLI

Cartografia bivariata

A4 – Densità di attività commerciali di quartiere

A5 – Densità di attività commerciali e di ristorazione

A4: Densità media di attività commerciali di quartiere.

A5: Densità media di attività di ristorazione e commercio per il tempo libero.

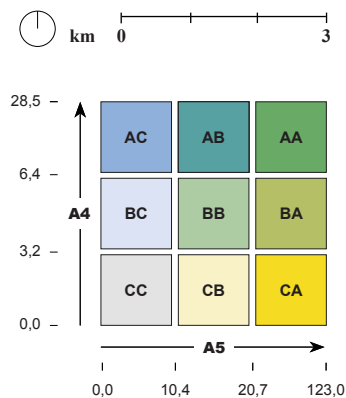
Bivariate map

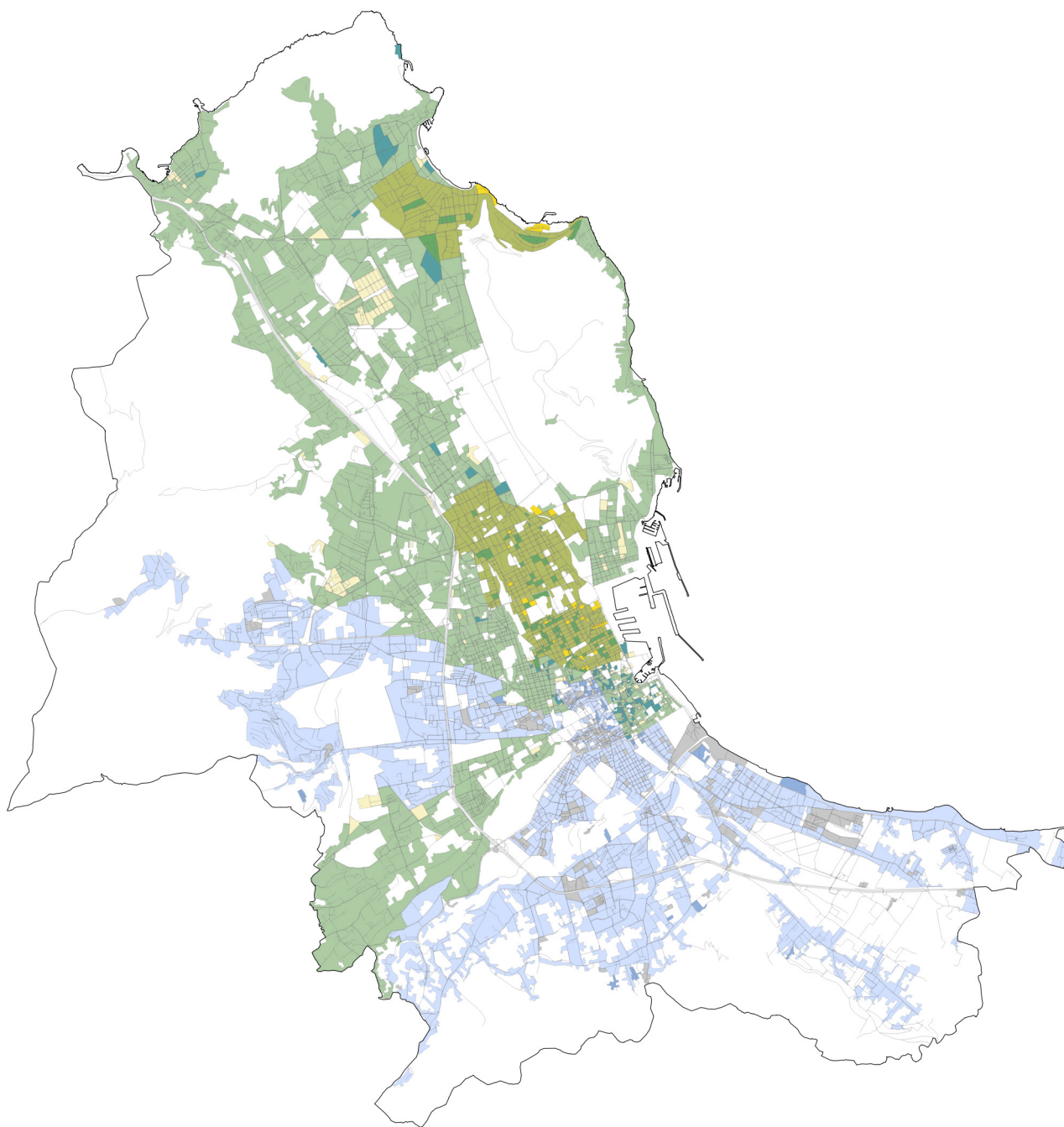
A4 – Density of neighborhood retail

A5 – Density of retail and food service activities

A4: Average density of neighborhood commercial activities.

A5: Average density of retail and food service activities.





PALERMO

Cartografia biviariata

S3 – Tasso di occupazione

S6 – Reddito

S3: Rapporto percentuale tra la popolazione in età lavorativa (più di 14 anni) occupata e la popolazione nel suo complesso.

S6: Reddito medio nelle zone CAP (€).

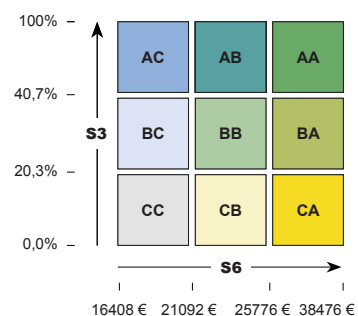
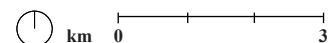
Bivariate map

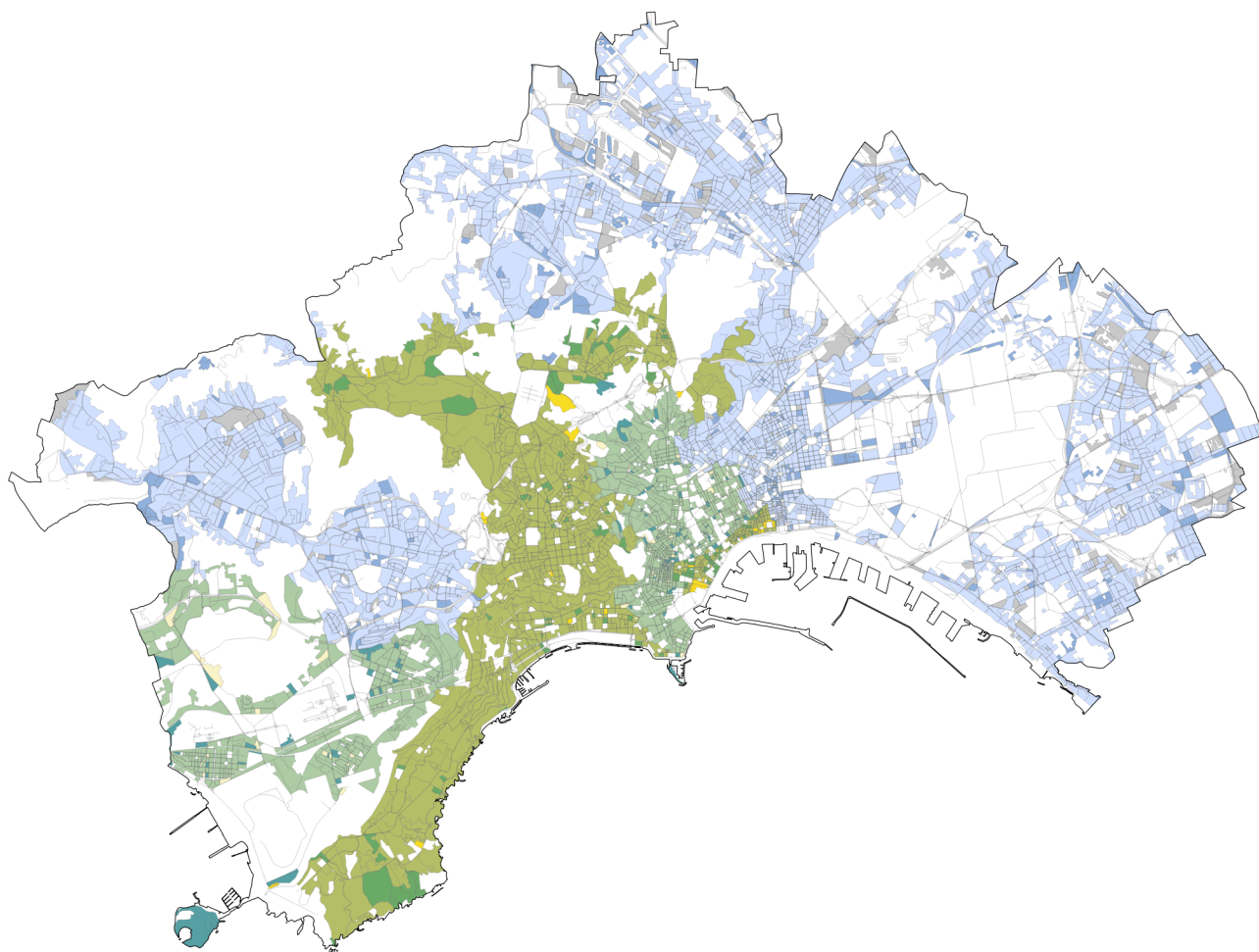
S3 – Employment rate

S6 – Income

S3: Ratio of population over the age of 14 employed and the total population.

S6: Average income in Postal code areas (€).





NAPOLI

Cartografia biviariata

S3 – Tasso di occupazione

S6 – Reddito

S3: Rapporto percentuale tra la popolazione in età lavorativa (più di 14 anni) occupata e la popolazione nel suo complesso.

S6: Reddito medio nelle zone CAP (€).

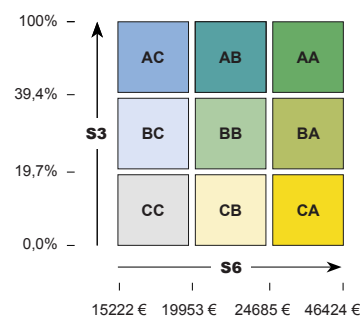
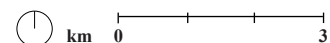
Bivariate map

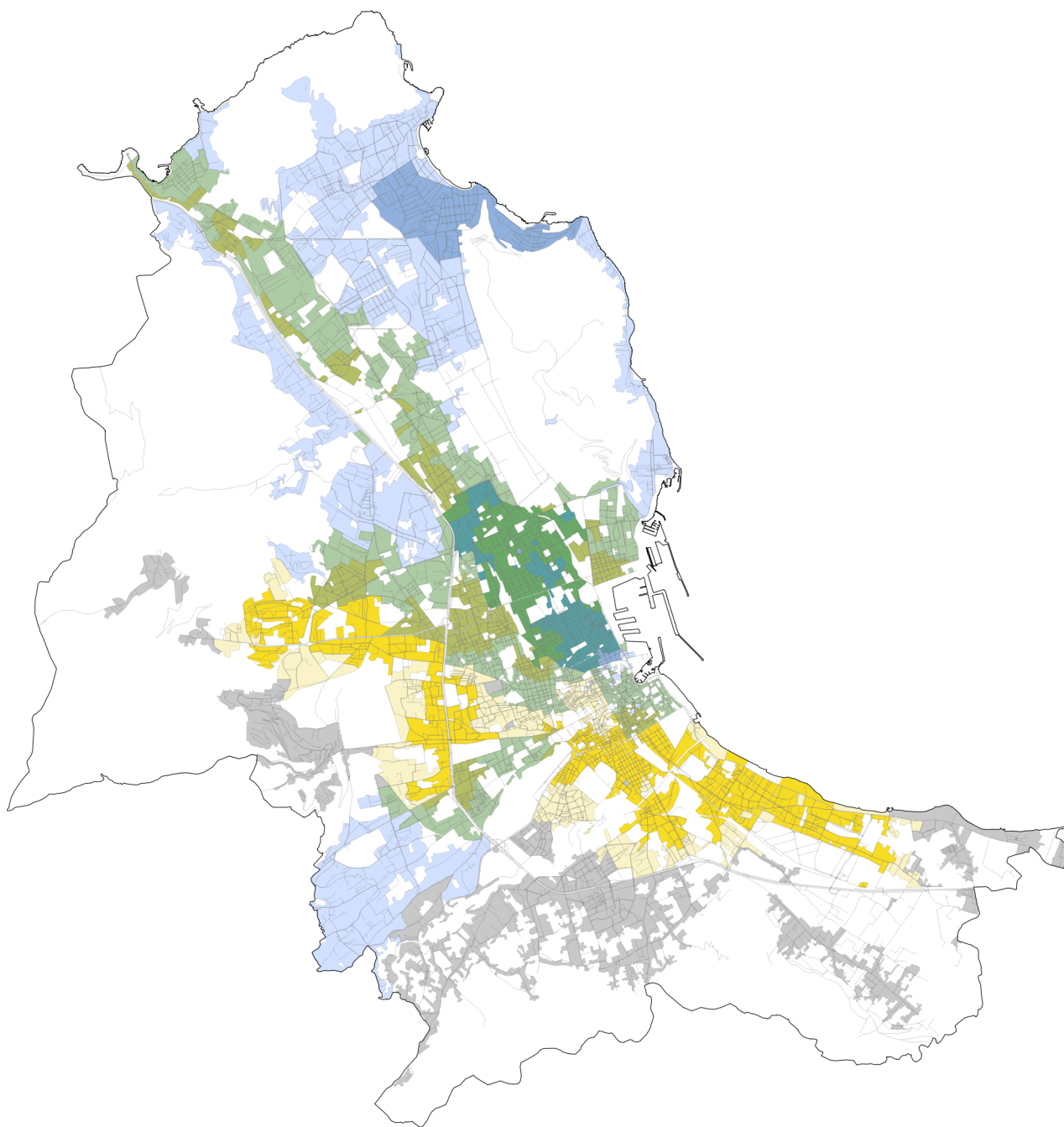
S3 – Employment rate

S6 – Income

S3: Ratio of population over the age of 14 employed and the total population.

S6: Average income in Postal code areas (€).





PALERMO

Cartografia biviariata

S6 – Reddito

M4 – Accessibilità alla rete ferroviaria

S6: Reddito medio nelle zone CAP (€).

M4: Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferroviario al 2025.

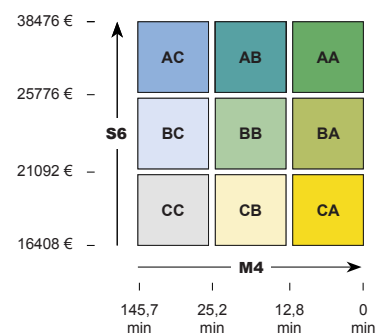
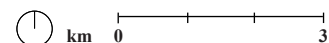
Bivariate map

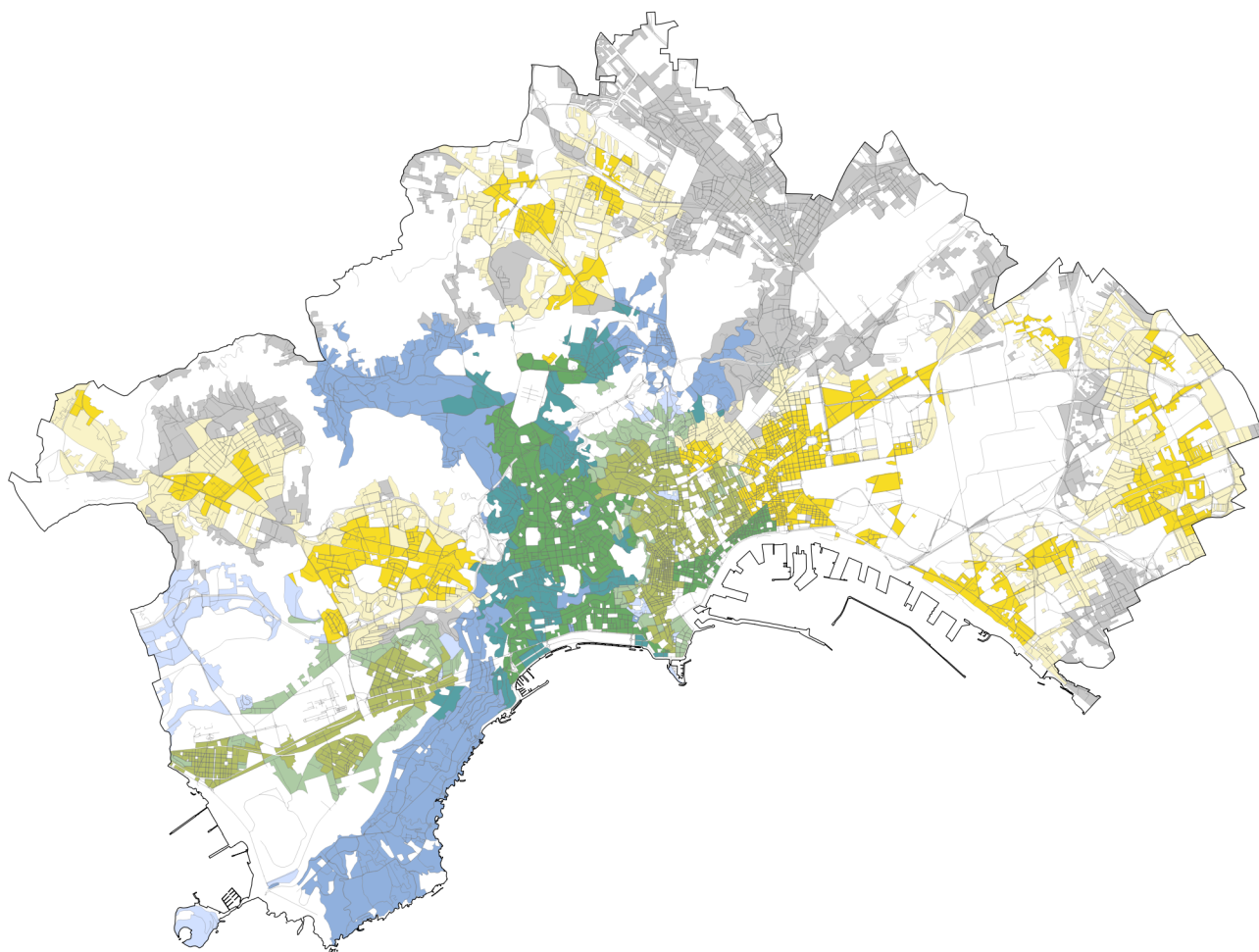
S6 – Income

M4 – Accessibility to the rail network

S6: Average income in Postal code areas (€).

M4: Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.





NAPOLI

Cartografia biviariata

S6 – Reddito

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

S6: Reddito medio nelle zone CAP (€).

M4: Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

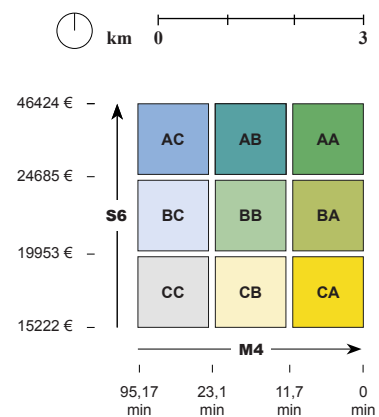
Bivariate map

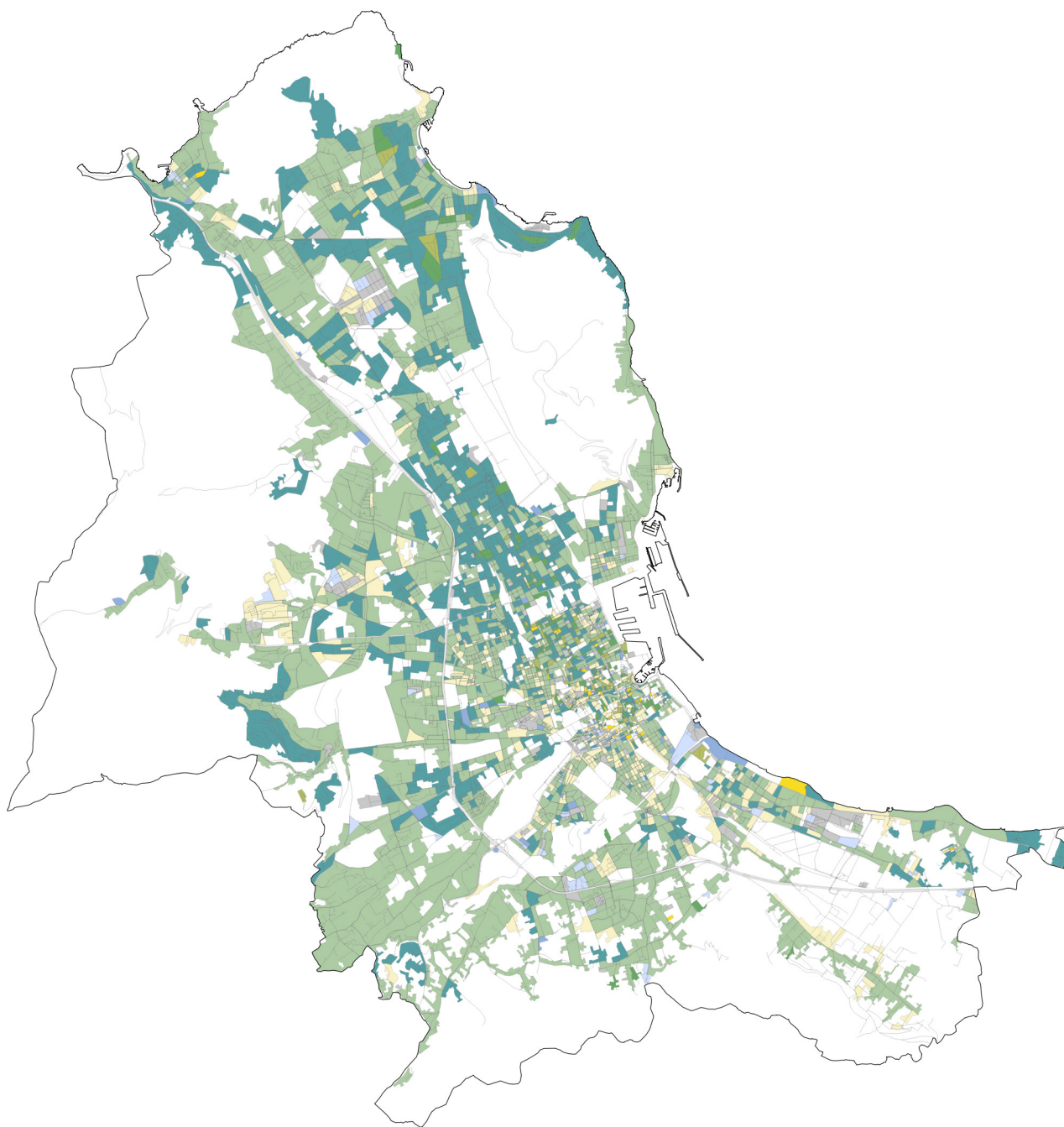
S6 – Income

M4 – Accessibility to the rail network

S6: Average income in Postal code areas (€).

M4: Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.





PALERMO

Cartografia bivariata

S2 – Livello di istruzione

S3 – Tasso di occupazione

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

S3: Rapporto percentuale tra la popolazione in età lavorativa (più di 14 anni) occupata e la popolazione nel suo complesso.

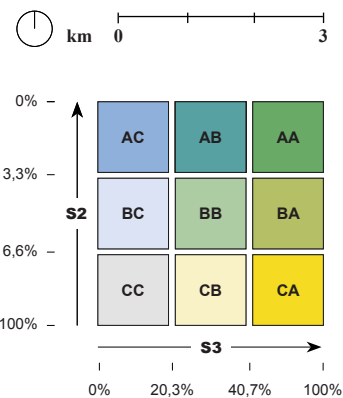
Bivariate map

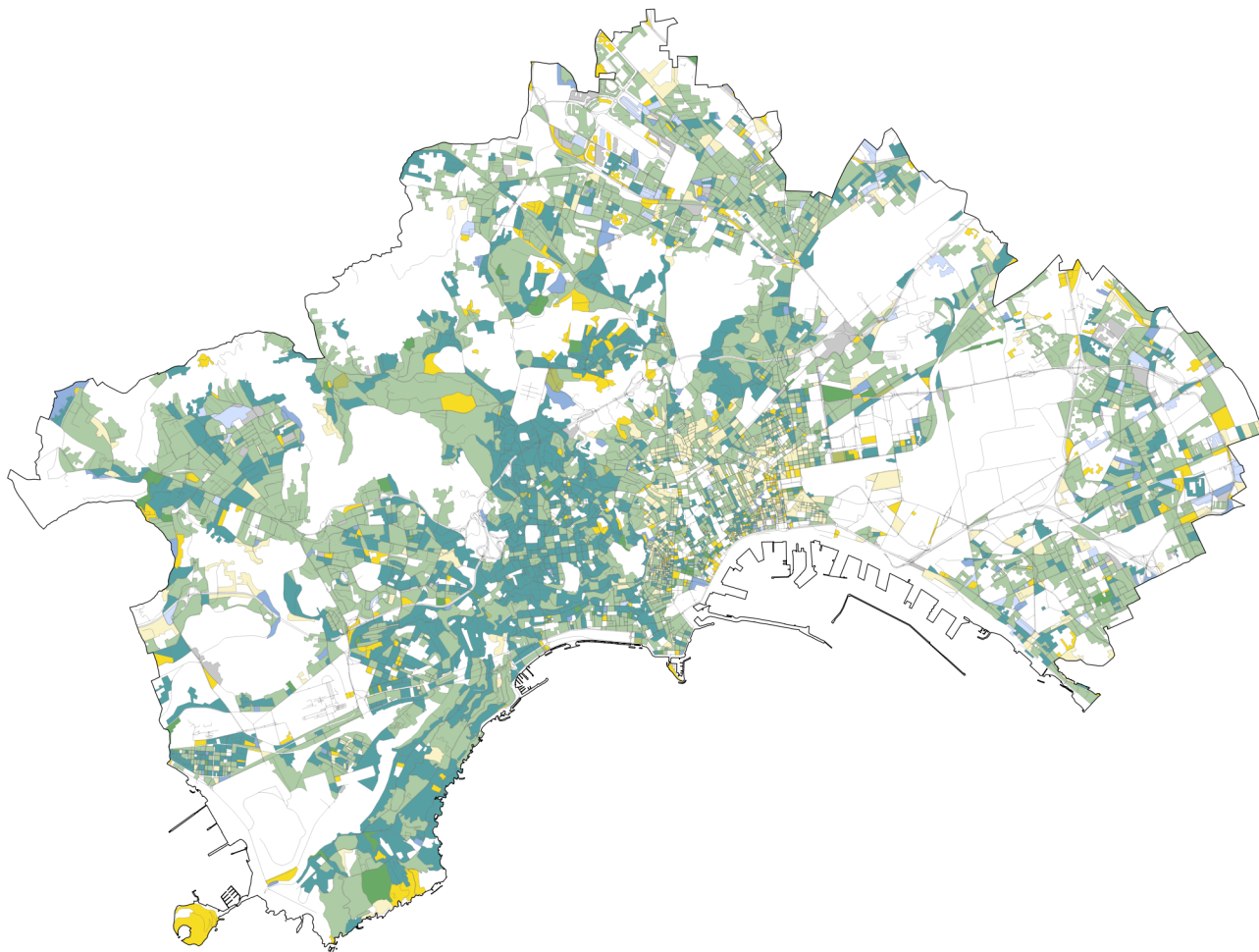
S2 – Education level

S3 – Employment rate

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

S3: Ratio of population over the age of 14 employed and the total population.





NAPOLI

Cartografia biviariata

S2 – Livello di istruzione

S3 – Tasso di occupazione

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

S3: Rapporto percentuale tra la popolazione in età lavorativa (più di 14 anni) occupata e la popolazione nel suo complesso.

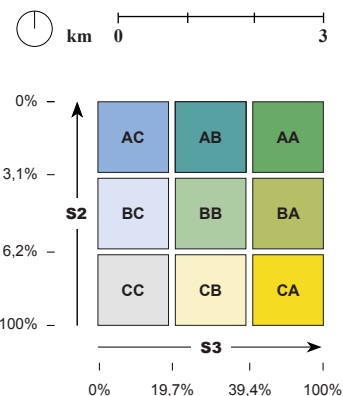
Bivariate map

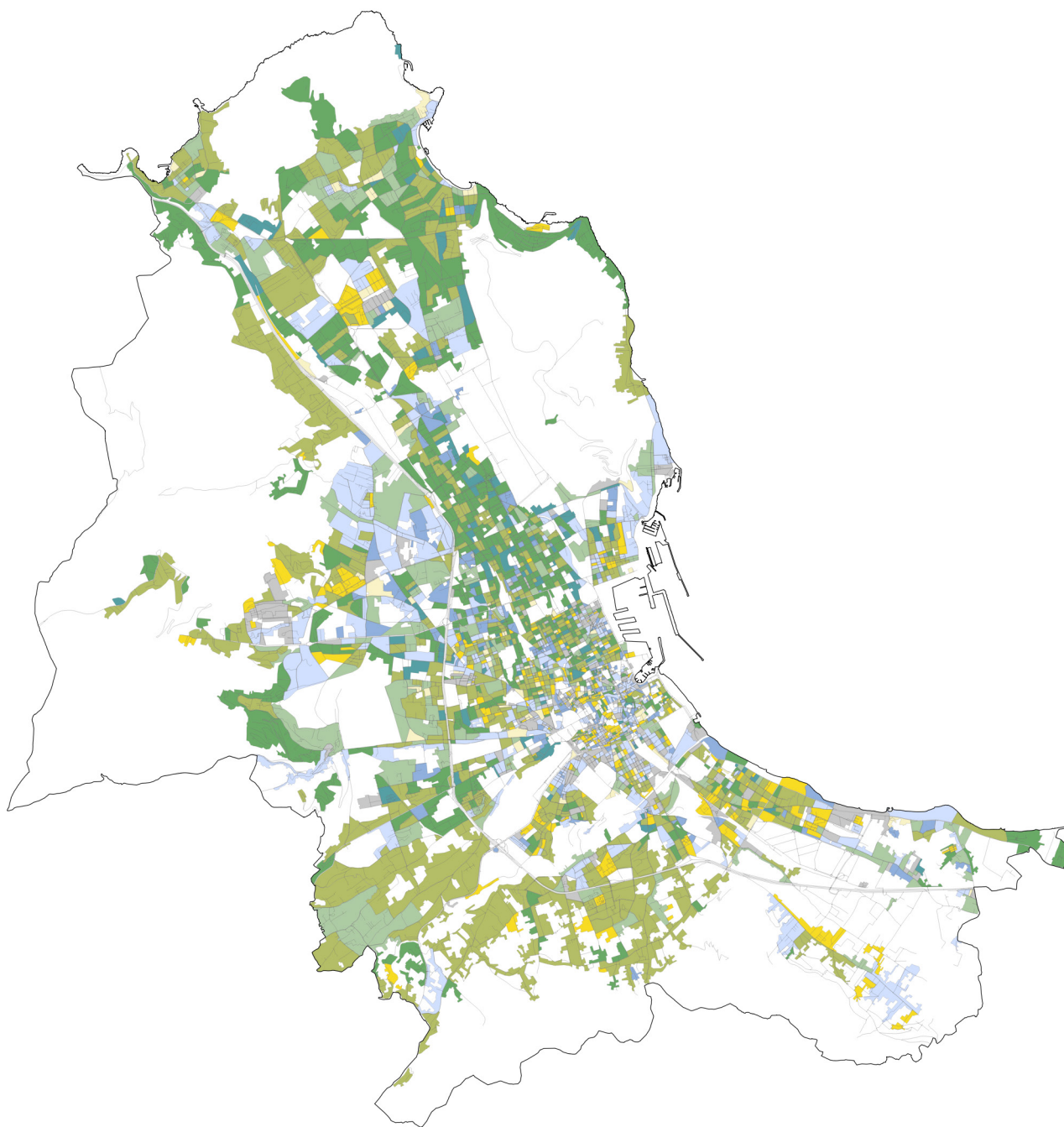
S2 – Education level

S3 – Employment rate

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

S3: Ratio of population over the age of 14 employed and the total population.





PALERMO

Cartografia biviariata

S2 – Livello di istruzione

H3 – Stato di conservazione degli edifici

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

H3: Densità di edifici in cattivo stato di conservazione (pessimo e/o mediocre) nelle sezioni di censimento.

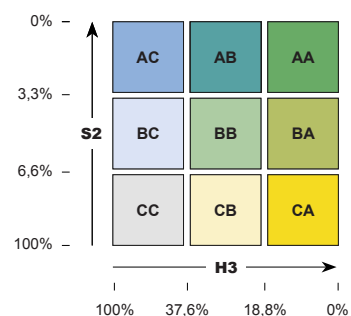
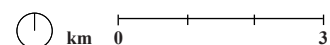
Bivariate map

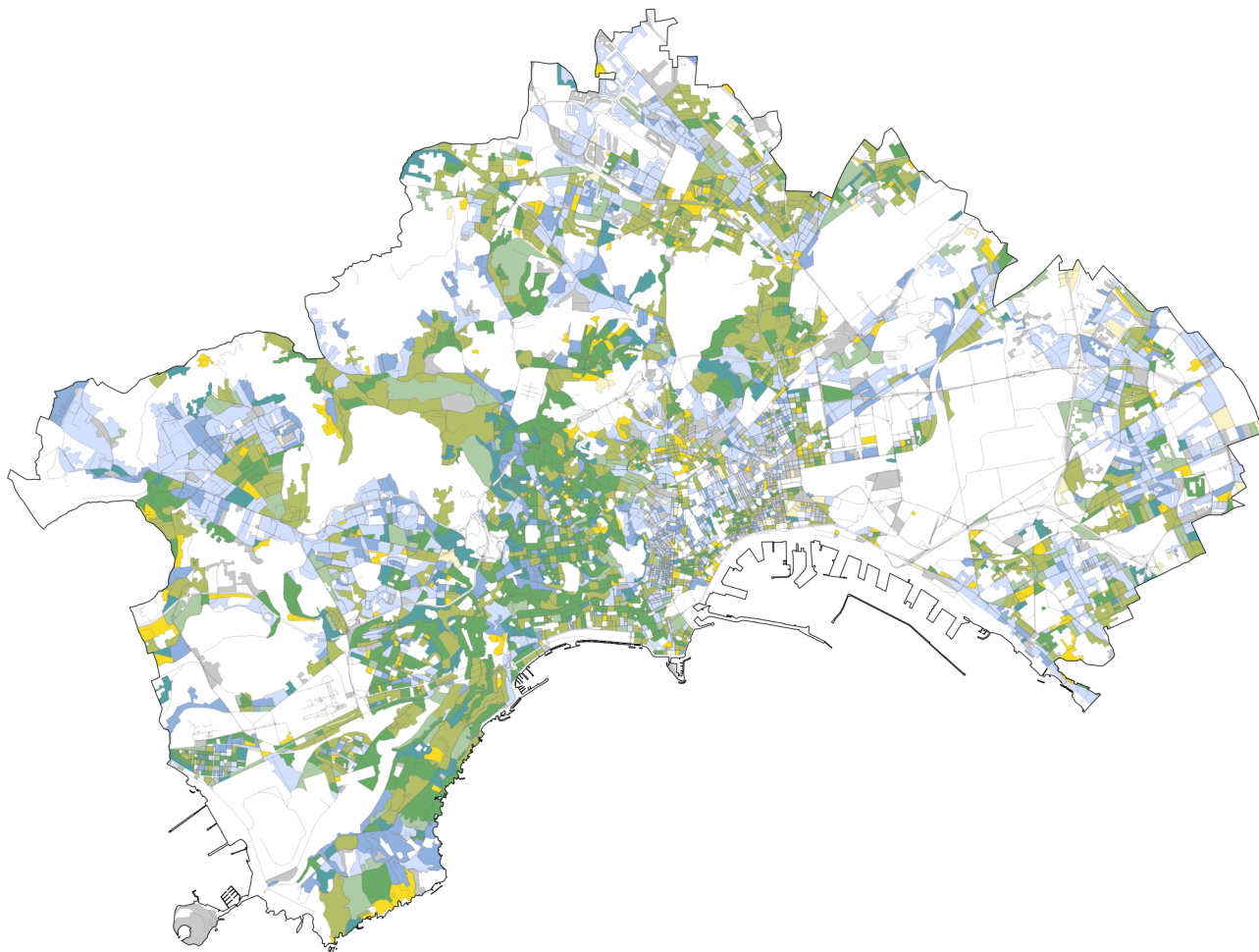
S2 – Education level

H3 – Building conditions

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

H3: Density of buildings in poor condition (very poor and/or mediocre) in census tracts.





NAPOLI

Cartografia biviariata

S2 – Livello di istruzione

H3 – Stato di conservazione degli edifici

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

H3: Densità di edifici in cattivo stato di conservazione (pessimo e/o mediocre) nelle sezioni di censimento.

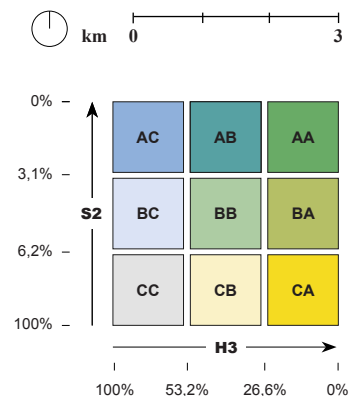
Bivariate map

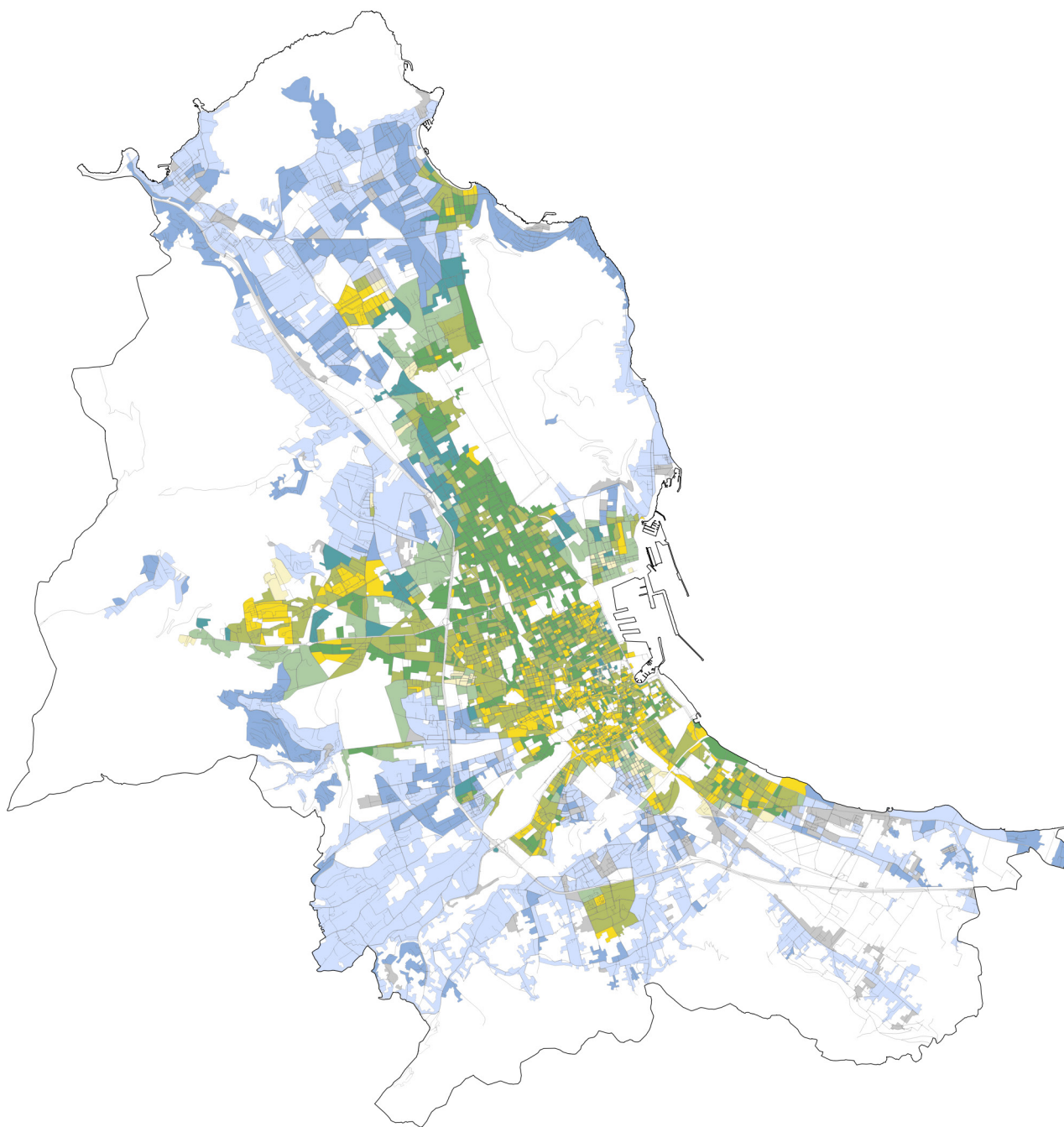
S2 – Education level

H3 – Building conditions

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

H3: Density of buildings in poor condition (very poor and/or mediocre) in census tracts.





PALERMO

Cartografia biviariata

S2 – Livello di istruzione

E1 – Accessibilità al verde ricreativo

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

E1: Distanza, in metri, lungo la rete stradale percorribile a piedi, da parchi e giardini pubblici con superficie superiore a 500 mq e dotati di attrezzature minime (sedute, aree gioco o sportive).

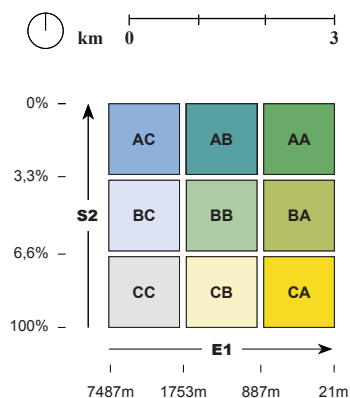
Bivariate map

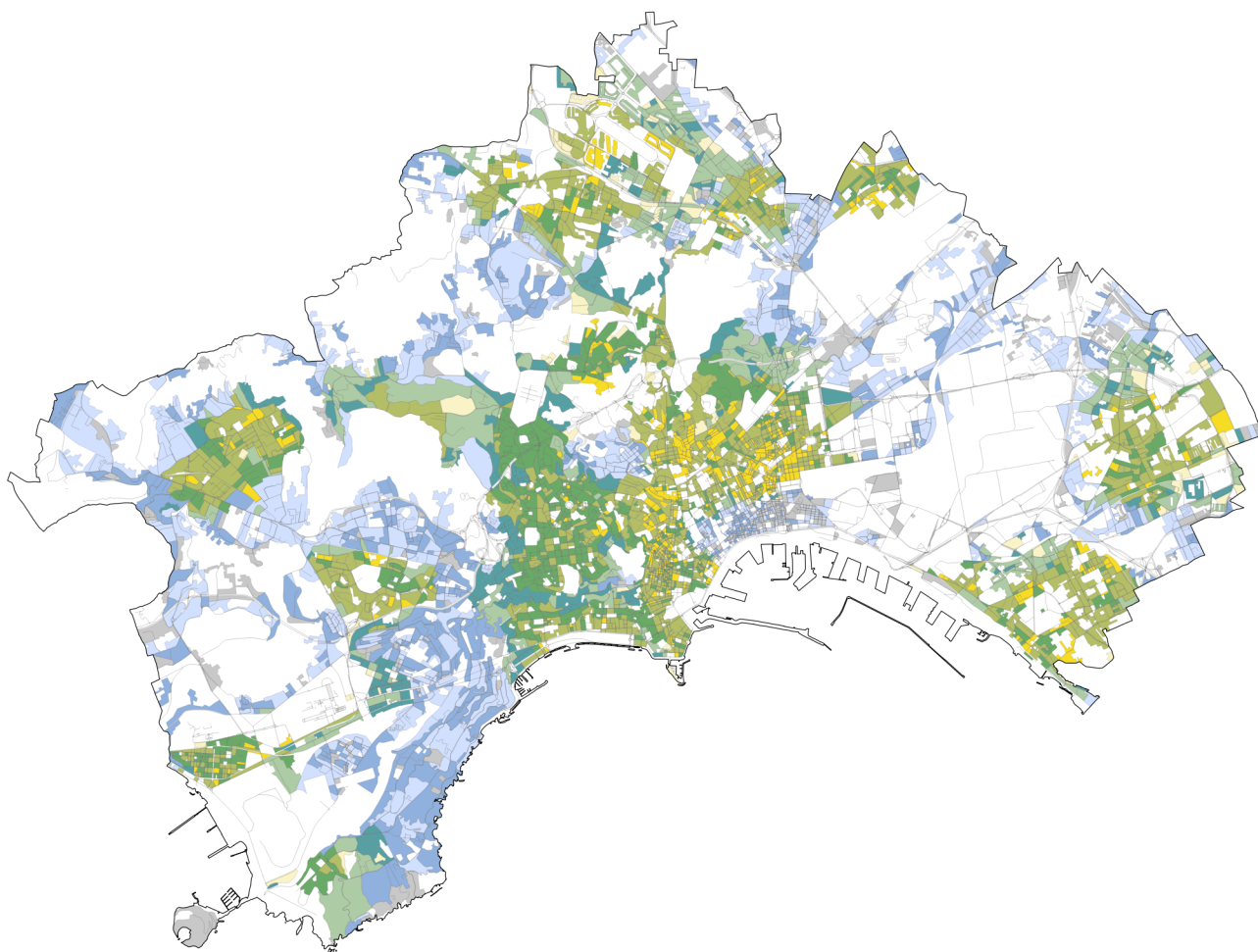
S2 – Education level

E1 – Accessibility to recreational green areas

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

E1: Distance along the pedestrian network, in meters, to reach public parks and gardens larger than 500 sqm and equipped with basic amenities (seating, playgrounds or sports areas).





NAPOLI

Cartografia biviariata

S2 – Livello di istruzione

E1 – Accessibilità al verde ricreativo

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

E1: Distanza, in metri, lungo la rete stradale percorribile a piedi, da parchi e giardini pubblici con superficie superiore a 500 mq e dotati di attrezzature minime (sedute, aree gioco o sportive).

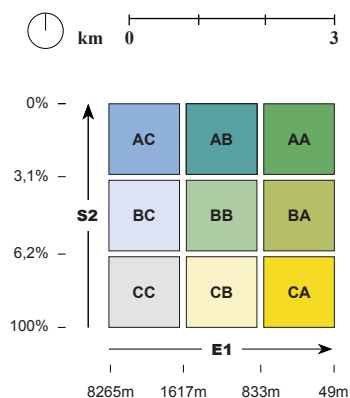
Bivariate map

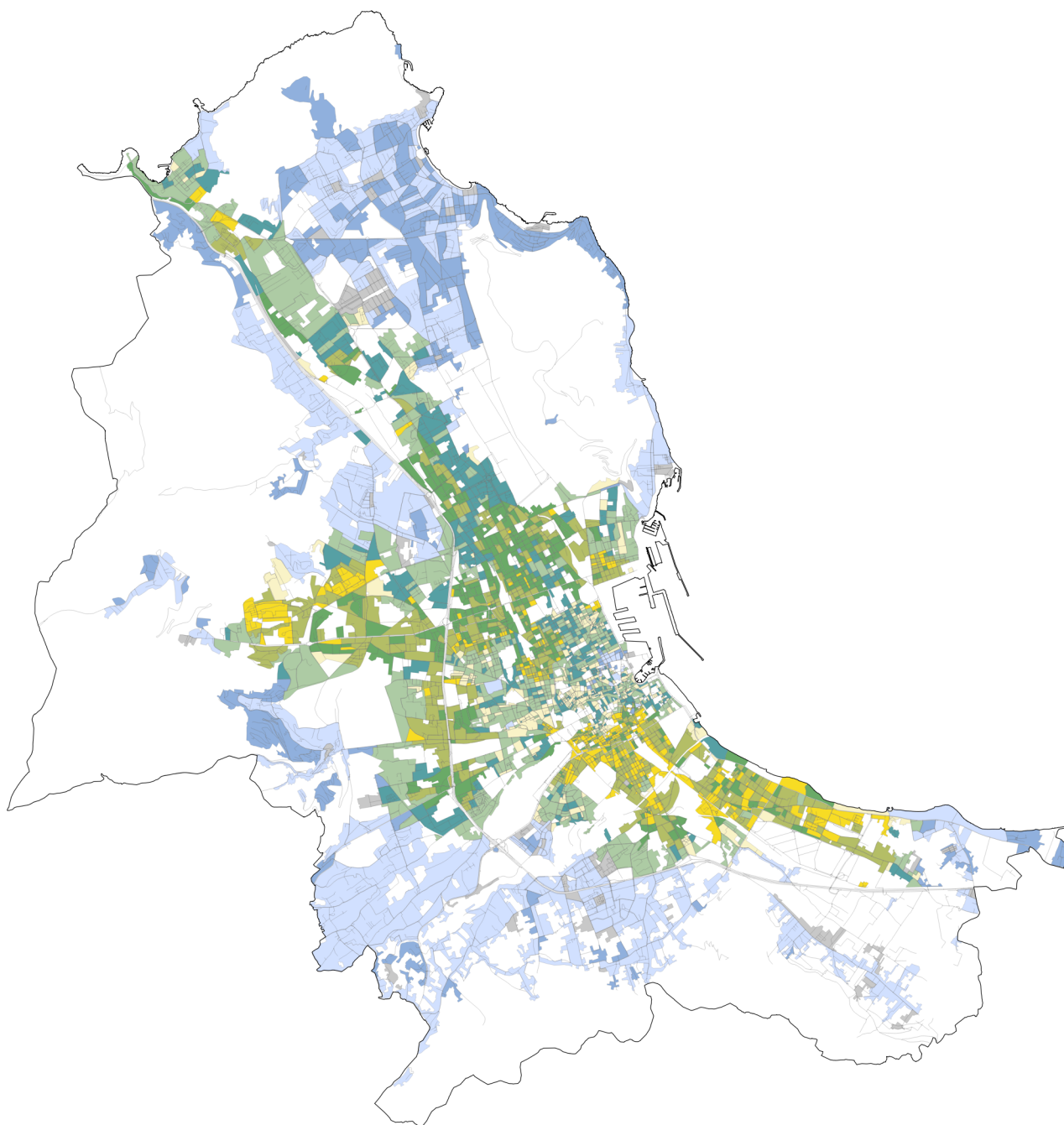
S2 – Education level

E1 – Accessibility to recreational green areas

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

E1: Distance along the pedestrian network, in meters, to reach public parks and gardens larger than 500 sqm and equipped with basic amenities (seating, playgrounds or sports areas).





PALERMO

Cartografia biviariata

S2 – Livello di istruzione

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

M4: Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

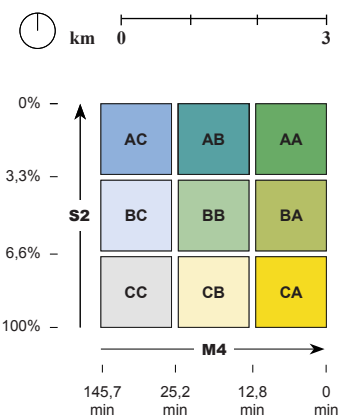
Bivariate map

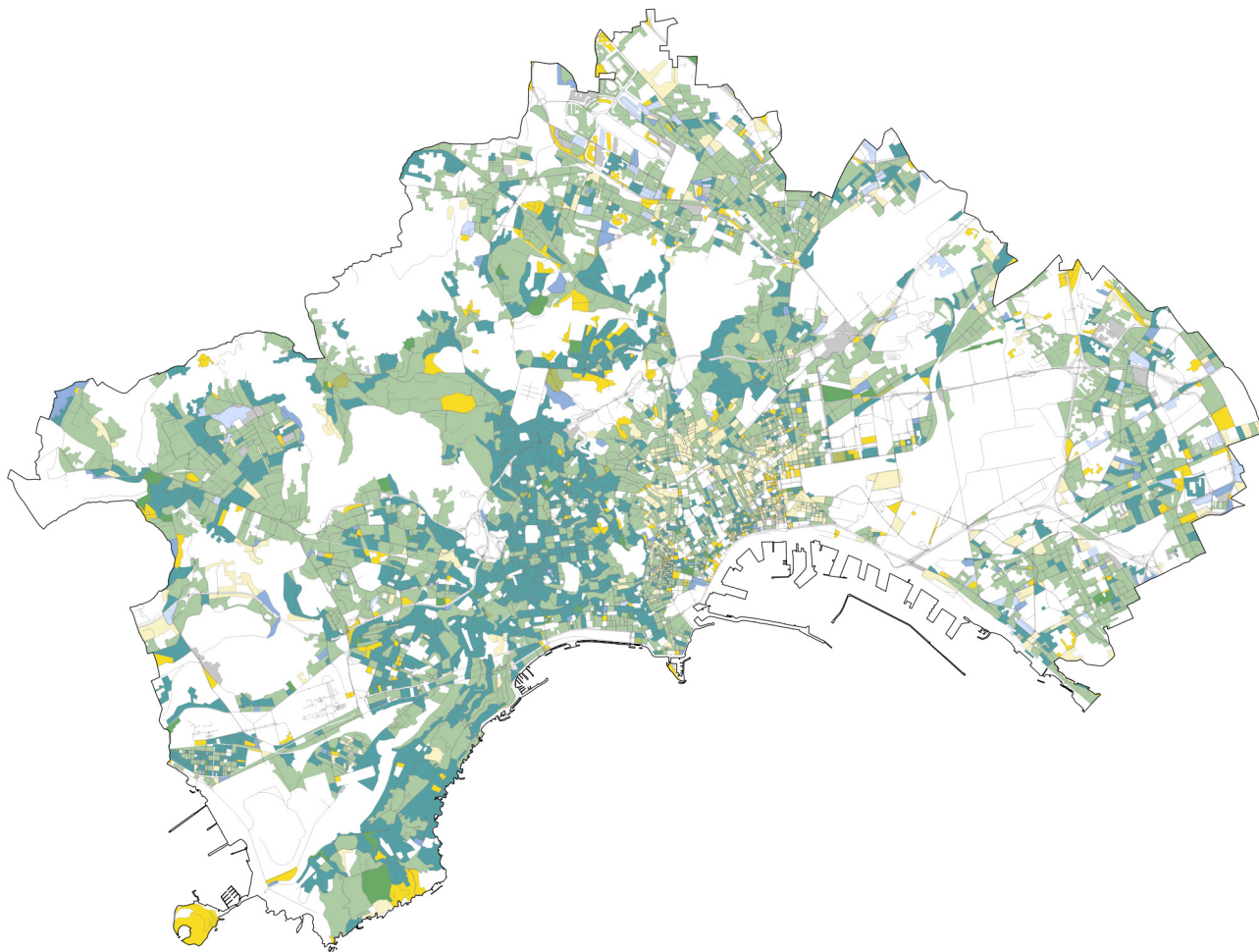
S2 – Education level

M4 – Accessibility to the rail network

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

M4: Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.





NAPOLI

Cartografia biviariata

S2 – Livello di istruzione

M4 – Accessibilità alla rete ferroviaria

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

M4: Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferroviario al 2025.

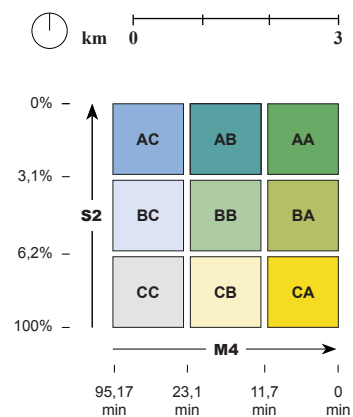
Bivariate map

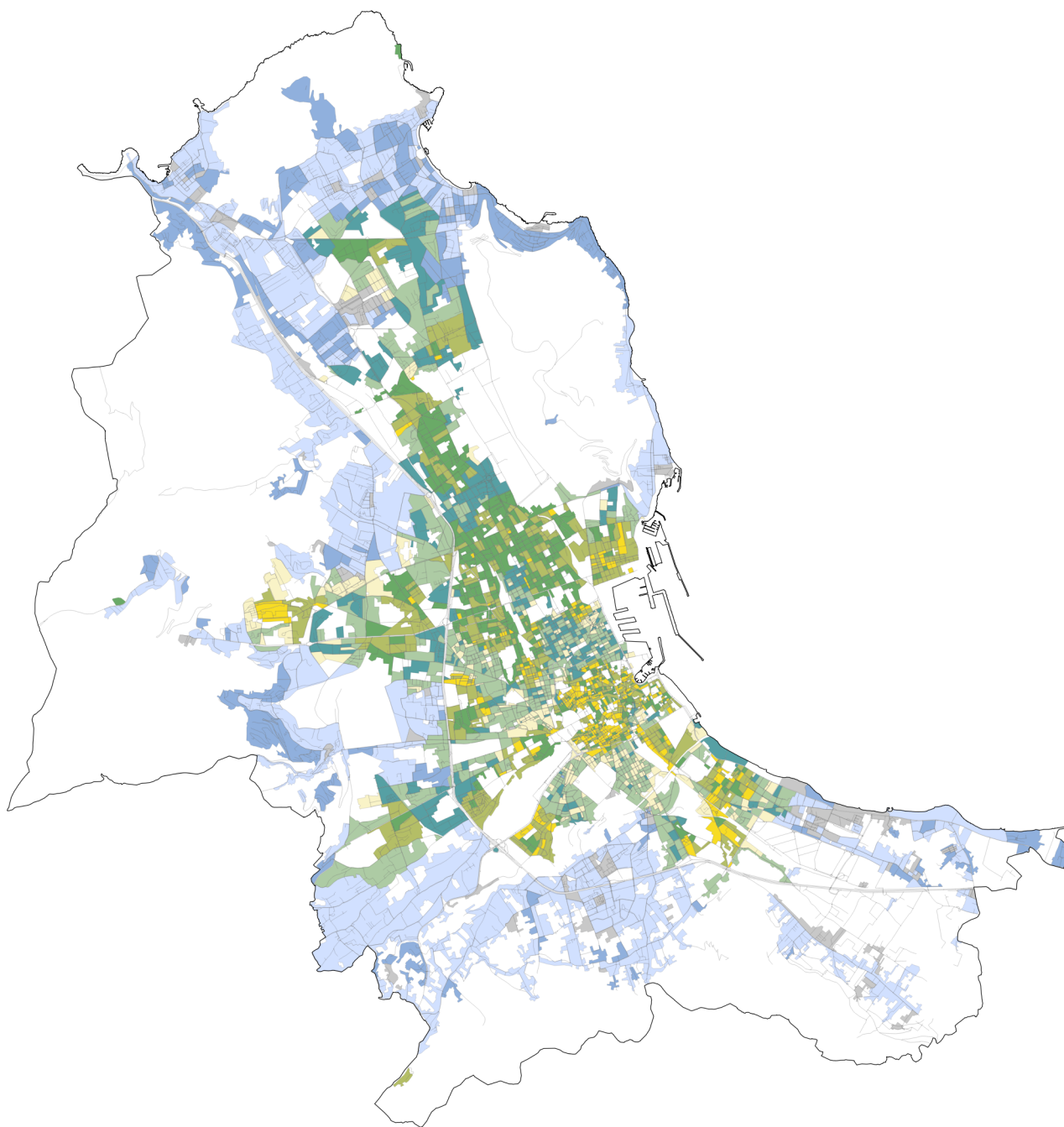
S2 – Education level

M4 – Accessibility to the rail network

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

M4: Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.





PALERMO

Cartografia bivariata

S2 – Livello di istruzione

A1 – Accessibilità alle scuole superiori

S2: Percentuale di popolazione di 9 anni senza diploma di istruzione primaria.

A1: Distanza, in metri, dalla scuola secondaria di secondo grado più vicina.

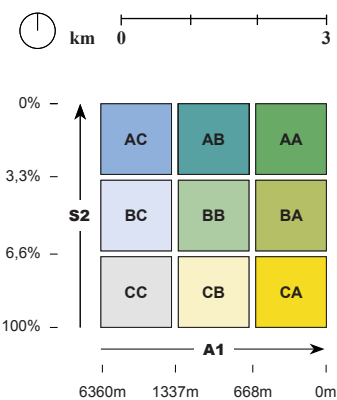
Bivariate map

S2 – Education level

A1 – Accessibility to secondary schools

S2: Percentage of population aged 9 without primary education diploma.

A1: Distance, in meters, to the nearest upper secondary school.



L'*Atlante delle disuguaglianze urbane a Palermo e Napoli* rappresenta uno dei principali prodotti del progetto "Mapping the New Spatial Inequalities Within Southern European Cities", un'attività di ricerca che ha visto impegnato per un biennio un gruppo multidisciplinare di ricercatori. L'aumento delle disuguaglianze è un tratto distintivo dei processi di sviluppo che caratterizzano le città contemporanee e, nelle aree del sud Europa, tali processi si combinano con altre criticità di carattere socio-economico ed attinenti alla sfera politico-istituzionale. Le città di Palermo e Napoli sono ambiti urbani altamente rappresentativi di tali processi di differenziazione socio-spaziale e per questo identificati come casi di studio principali del progetto di ricerca.

L'*Atlante* cerca di colmare un deficit di conoscenza nei confronti delle disuguaglianze socio-spaziali all'interno delle aree urbane proponendo una metodologia innovativa basata sull'uso integrato di dati statistici e sulla loro rappresentazione geografica a diverse scale, da quelle delle sezioni di censimento ai quartieri. Tale esercizio di mappatura è compiuto facendo ricorso a venticinque indicatori riuniti in cinque aree tematiche che, nel loro complesso, sono ritenuti rappresentativi dei fattori socio-economici e funzionali che possono influenzare l'emersione di disuguaglianze spaziali all'interno delle aree urbane, nello specifico quelle di Palermo e Napoli.

Le aree tematiche coprono alcuni aspetti strutturali della società locale e del funzionamento della città, dai profili demografici ed occupazionali al reddito (Società), in riferimento ad alcuni aspetti chiave della dimensione abitativa, quali la condizione, la disponibilità ed il costo delle abitazioni (Abitare), caratteristiche ambientali che possono incidere sulla qualità della vita degli abitanti, quali la disponibilità di spazi verdi e servizi ecosistemici (Ambiente), o la prossimità ad attrezzature di vitale importanza per la popolazione, quali i nodi del trasporto collettivo (Mobilità), le scuole superiori ed alcuni servizi pubblici e commerciali (Servizi) la cui assenza o rarefazione di fatto preclude il godimento di alcuni fondamentali "diritti di cittadinanza".

L'*Atlante* è pubblicato anche in modalità open access per consentire la libera fruizione dei risultati ad un'ampia gamma di ricercatori, osservatori e policy maker, con l'auspicio che attraverso il loro operato le conseguenze sociali delle disuguaglianze urbane possano essere meglio contrastate dalle politiche pubbliche.



**MAPPING
INEQUALITIES**

Mapping the new Spatial Inequalities
within Southern European Cities

João Igreja è ricercatore in Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Palermo. Si occupa di rigenerazione urbana sostenibile, disuguaglianze spaziali, mobilità e accessibilità multimodale, applicando metodi GIS, analisi dei dati e delle politiche urbane. Insegna pianificazione urbana e collabora alla redazione di strumenti urbanistici e linee guida per le politiche urbane.

Marco Ingrassia, architetto e PhD, svolge attività di ricerca in Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Palermo. Ha pubblicato saggi e articoli su giustizia spaziale e ambientale, su esclusione sociale e sul ruolo ambiguo dei processi partecipativi, su piani e politiche per la transizione, integrando metodi di ricerca situata qualitativa e di analisi spaziale.