

dell'impatto di interventi infrastrutturali in termini sia dei miglioramenti di efficienza del trasporto, globalmente conseguibili, sia degli effetti sul sistema delle attività e sull'ambiente, la tematica più generale della 'sostenibilità economica' di tassi crescenti di mobilità, ecc.).

Un tale sfocamento di interesse, peraltro, riflette più la complessificazione che il concetto di accessibilità è venuto ad assumere in relazione all'estensione del campo dei problemi (o, quanto meno, in relazione alla consapevolezza di una tale estensione), che non il venir meno del ruolo da essa svolto nel reggere (orientare) il funzionamento dei sistemi localizzazioni-trasporti. Sfocamento di interesse, inoltre, che non trova giustificazione (almeno in Italia) in analisi empiriche dell'accessibilità, sufficientemente consolidate, da farne ritenere inutile la misurazione o non significative le rilevazioni effettuate.

Questo studio illustra le fasi preliminari di un'investigazione empirica dell'accessibilità, che – proseguendo un filone di studi iniziato all'Ires già da alcuni anni (Gualco, Ocelli, Rabino, 1987; Ires, 1991) – è stata condotta per il Piemonte e per l'Area dello Schema Direttore della mobilità dell'area torinese, nell'ambito delle attività di ricerca e di studio per il II Piano Regionale dei Trasporti.

Lo studio è articolato in quattro parti principali.

La prima (capitolo 2), di carattere teorico-metodologico, fa cenno ai principali approcci teorico-metodologici cui è possibile riferire le diverse concettualizzazioni di accessibilità, e delinea alcuni dei problemi che si pongono nella costruzione di indicatori rappresentativi.

Successivamente (capitolo 3), si presentano gli indicatori predisposti nell'applicazione a livello regionale. Si tratta di indicatori relativamente semplici – e per certi versi piuttosto rozzi –, la cui sperimentazione per il Piemonte tuttavia, costituisce un elemento di novità nel panorama degli studi sui trasporti.

Essi sono riconducibili ai due grandi gruppi degli 'indicatori di esito' (in sostanza l'indicatore del costo medio di spostamento) e degli 'indicatori di processo' (i cosiddetti indicatori di 'opportunità' o 'potenziali').

Nella terza parte (capitolo 4), si discutono i risultati dell'applicazione di tali indicatori alle 214 zone del Piemonte (tavola 1.1 e tabella