



E a scuola, (come) ci muoviamo?

Risultati dell'indagine sulla mobilità scolastica
nella Provincia di Vicenza, Marzo-Aprile 2023

NOTA METODOLOGICA

Indagine compiuta su campione non-probabilistico, condotta su base volontaria tramite questionario on-line. Quattro questionari sono stati sviluppati e resi disponibili on-line, separatamente per:

- Studenti scuole primarie e secondarie I grado
- Studenti scuole secondarie II grado
- Insegnanti e altro personale scolastico scuole primarie e secondarie I grado
- Insegnanti e altro personale scolastico scuole secondarie II grado

RISPONDENTI

7119 Studenti

(pari al 25.7 % del totale degli studenti delle scuole partecipanti)

1214 Insegnanti/altro personale scolastico

(pari al 29.2 % del totale di insegnanti e altro personale delle scuole partecipanti)

71 Scuole partecipanti:

Arcugnano - Scuola Primaria Lioy, Scuola Primaria Mistrorigo e Scuola Secondaria Foscolo

Carrè - Scuola Primaria Pascoli e Scuola Secondaria Rezzara

Castegnaro - Scuola Primaria Zanella e Scuola Secondaria Pizolo

Chiuppano - Scuola Primaria Rezzara

Costabissara - Scuola Primaria De Amicis, Scuola Primaria Lampertico e Scuola Secondaria Ungaretti

Gambugliano - Scuola Primaria Battisti

Longare - Scuola Primaria Calderari, Scuola Primaria Lumignano e Scuola Secondaria Bizio

Marano Vicentino - Scuola Primaria Fogazzaro e Scuola Secondaria Alfieri

Monteviale - Scuola Primaria Cibebe e Scuola Secondaria Ungaretti

Nanto - Scuola Primaria Piccoli Angeli

Schio - Scuola Primaria Maddalena di Canossa

Thiene - Scuola Primaria Bosco, Scuola Primaria Collodi, Scuola Primaria Scalcerle, Scuola Primaria Talin, Scuola Primaria Zanella, Scuola Secondaria Bassani e Scuola Secondaria Ferrarin

Vicenza - Scuola Primaria Don Magrini, Scuola Primaria Gonzati, Scuola Primaria Lioy, Scuola Secondaria Bortolan, Scuola Primaria Negri, Scuola Primaria Pertini, Scuola Secondaria Scamozzi, Scuola Primaria 2 Giugno, Scuola Primaria Da Porto, Scuola Primaria Giusti, Scuola Secondaria Giuriolo, Scuola Primaria Riello, Scuola Primaria Zanella, Scuola Secondaria Muttoni, Scuola Primaria Ghirotti, Scuola Primaria Pajello, Scuola Primaria Prati, Scuola Secondaria Ghirotti e Scuola Secondaria Trissino

Zanè - Scuola Primaria D.Alighieri, Scuola Primaria Giovanni XXIII e Scuola Secondaria Don Milani

Arzignano - ITI Galilei e LS Da Vinci

Bassano del Grappa - ITI Fermi e LS Da Ponte

Schio - ITI De Pretto e LS Tron Zanella

Thiene - ITET Ceccato e LCS Corradini

Valdagno - IIS Trissino

Vicenza - IIS Boscardin, IIS Canova, IIS Da Schio, IPSIA Lampertico, ITE Piovene, LS Fogazzaro e LS Quadri

SI RINGRAZIANO i Dirigenti Scolastici delle scuole che hanno partecipato all'indagine e i docenti che hanno coordinato l'indagine nei rispettivi istituti.

Un ringraziamento particolare alla Dirigente **Dr.ssa Nicoletta Morbioli** e alla **Prof.ssa Maria Christina Young** dell'Ufficio Scolastico Territoriale VIII di Vicenza che con determinazione e passione hanno accompagnato e promosso questo progetto dal suo inizio.

GRUPPO DI RICERCA (preparazione questionario, raccolta e analisi dei dati, rapporto di ricerca):

Enrico Bisogno, Cristina De Sanctis, Andrea Fisico, Alex Kamprad e Stefania Tescari.

RIPRODUZIONE DEI DATI

Riproduzione consentita, obbligo di citare la fonte

Citazione: *Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023*

Indice

pag. 5	Perché un'indagine?
pag. 6	Sintesi dei risultati
pag. 8	Implicazioni per agire
pag. 10	1. La mobilità scolastica, un panorama diversificato
pag. 17	2. L'impatto della mobilità scolastica sull'inquinamento atmosferico
pag. 20	3. Le motivazioni delle scelte di mobilità di studenti e insegnanti
pag. 23	4. Mobilità scolastica tra realtà e desiderio
pag. 25	5. Uso della bicicletta nel tempo libero
pag. 27	6. Le scelte di mobilità attiva sono anche una questione di genere?
pag. 29	7. Le scuole protagoniste di Iniziative per la mobilità sostenibile?
pag. 30	Mappe

Perché un'indagine sulla mobilità scolastica a Vicenza ?

Questa indagine è stata promossa dal progetto veloCittà e dall'Ufficio Scolastico Territoriale VIII di Vicenza con tre obiettivi:

- 1. Produrre dati quantitativi** sulla mobilità scolastica nella provincia di Vicenza; se ripetuta regolarmente, questa indagine potrà dare indicazioni utili e obiettive sul progresso verso la mobilità sostenibile
- 2. Esplorare i fattori** che spingono gli studenti, le loro famiglie e il corpo docente e non-docente della scuola a **compiere le proprie scelte in tema di mobilità**: sono molti gli elementi che influenzano i vari comportamenti e per intervenire bisogna comprenderli sempre più in profondità
- 3. Creare informazione e stimolare il dibattito** sul tema della mobilità sostenibile: quest'indagine vuole essere un momento di riflessione e attenzione al tema della mobilità che possa poi stimolare progetti e interventi concreti. Un cambiamento (in meglio) è possibile solo con il coinvolgimento attivo di tutti gli attori: le istituzioni locali, le scuole, gli insegnanti, gli studenti e le loro famiglie, nonché le comunità locali che proprio nelle scuole hanno un punto di riferimento fondamentale

Sintesi dei risultati

- Nel complesso della popolazione scolastica (studenti e insegnanti), **quasi la metà** (48 per cento) **usa l'automobile** per recarsi a scuola, **quasi un quarto** (24 per cento) **usa mezzi di trasporto pubblico**, il **16 per cento va a piedi** e l'**11 per cento va in bicicletta**. Resta marginale l'uso di motociclette/scooter e di forme di micromobilità.
- **Il panorama è diversificato a seconda dell'ordine di scuola**. L'automobile continua a essere la grande protagonista, soprattutto tra studenti di scuole primarie (69 per cento degli studenti), secondarie di I grado (42 per cento) e tra gli insegnanti (69 per cento). Nelle scuole secondarie di II grado, la mobilità degli studenti è assicurata in larga parte dal trasporto pubblico (62 per cento). Inoltre, importanti quote di mobilità nelle scuole secondarie di I grado si svolgono a piedi (28 per cento) o sulle due ruote (23 per cento).
- Il mezzo di trasporto varia in modo significativo **a seconda della lunghezza del tragitto casa-scuola**. Al di sotto dei 2 km, sono significative le percentuali di studenti e insegnanti che si muovono in modalità 'attiva' (soprattutto a piedi, meno in bicicletta). Tuttavia, **l'automobile rimane il mezzo di trasporto più popolare tra gli studenti delle scuole primarie anche nelle distanze brevi** e tra studenti delle scuole secondarie di I grado e insegnanti non appena il percorso supera i 2 km. **Il ruolo del trasporto pubblico è fondamentale per gli studenti delle scuole secondarie di II grado**: tra quanti vivono a una distanza maggiore di 5km dalla propria scuola è utilizzato da quasi 8 studenti su 10.
- In termini di tempo impiegato per recarsi a scuola, **i tempi di percorrenza delle varie modalità di trasporto sono molto simili per distanze inferiori ai 2 km: andando in automobile si risparmia in media 1 minuto rispetto alla bicicletta e 3 minuti rispetto ad andare a piedi**. Questo è un dato importante da considerare se si tiene conto che oltre il 60 per cento di studenti di scuola primaria e secondaria di I grado vive entro un raggio di 2 km dalla propria scuola. L'automobile diventa più concorrenziale in termini di rapidità rispetto a bicicletta e micromobilità per distanze maggiori, pur tenendo conto che in media per una distanza compresa tra i 5 e i 10 km il viaggio in bicicletta dura solo 5 minuti in più rispetto a un'autovettura.
- A livello territoriale, l'utilizzo dei vari mezzi di trasporto da parte di studenti e insegnanti non cambia molto se la scuola è situata in un paese di 10.000 o 15.000 abitanti oppure in una città con una popolazione di 40.000 o 110.000 persone. Con l'unica eccezione degli studenti di Scuola Secondaria di I grado, **l'utilizzo dell'automobile è minore nel capoluogo che non nel resto della provincia**.
- In termini di emissioni di CO², si stima che in un anno scolastico **la mobilità scolastica della provincia di Vicenza sia responsabile dell'emissione di circa 21.000 tonnellate di CO²**. In larghissima parte (81 per cento) tali emissioni sono causate dagli spostamenti scolastici su automobile.
- Le emissioni dovute alla mobilità scolastica della provincia di Vicenza sarebbero molte di più (39.400 tonnellate) se tutti gli spostamenti di studenti e insegnanti avvenissero in automobile. **Il risparmio** in termini di emissioni di CO² è dovuto a quanti tra studenti e insegnanti usano mezzi di **mobilità dolce (il 51 per cento del totale)**. Il settore più virtuoso in termini di riduzione di emissioni di CO² è quello degli studenti di **scuola secondaria di II grado: grazie al largo uso di mezzi di trasporto pubblico essi emettono il 67% di CO² in meno** rispetto al loro carico inquinante se essi andassero tutti in automobile a scuola. Invece, **il basso livello del risparmio di emissioni di CO² registrato tra studenti di scuola primaria (14 per cento) e insegnanti (13 per cento) è indicativo dello scarso uso di mezzi diversi dall'automobile** da parte di questi segmenti della popolazione scolastica.

- Sono molti i fattori che influiscono sulla scelta del mezzo di trasporto degli studenti. Oltre a fattori oggettivi quali la distanza dalla scuola, tra quanti danno la priorità alla **rapidità** del mezzo di trasporto e al garantire la **sicurezza**, sono molti a prediligere **l'automobile**, mentre tra quanti danno preferenza a favorire **lo sviluppo dell'autonomia** degli studenti, sono larghe le percentuali che preferiscono il **trasporto pubblico, la bicicletta e l'andare a piedi**. È inferiore la quota di studenti per i quali la scelta del mezzo è influenzata da motivazioni di **tutela ambientale** (tra questi molti scelgono l'andare a piedi o in bicicletta), per passare momenti in compagnia, per fare una cosa che fa bene o altri motivi.
- **Tra quanti usano l'automobile, i motivi principali per cui dichiarano di non usare la bicicletta si riconducono spesso alla pericolosità delle strade e alla lunghezza del tragitto casa-scuola.** Anche l'eccessivo peso di zaino o borsa viene riportato da molti studenti e insegnanti come un potente deterrente all'andare in bicicletta. Il non avere una bicicletta a casa o la mancanza di parcheggi sicuri in cui lasciare il proprio mezzo a due ruote non sembrano motivazioni molto rilevanti per spiegare lo scarso uso della bicicletta per recarsi a scuola.
- Confrontando il mezzo di trasporto utilizzato dagli studenti di scuole primarie e secondarie di I grado col mezzo utilizzato dai loro genitori quando avevano la stessa età, risulta che **nell'arco di una generazione è almeno quadruplicata la percentuale di bambini e ragazzi tra i 6 e i 13 anni che vanno a scuola in macchina.** Di converso, è molto diminuita la percentuale di chi a scuola ci va camminando o pedalando.
- **La realtà non sempre corrisponde ai desideri di mobilità** degli studenti e insegnanti. **Tra i più giovani, è soprattutto la bicicletta** che raccoglie molte preferenze come mezzo preferito dagli studenti: rispettivamente il 57 e il 50 per cento degli studenti di Scuole Primarie e Scuole Secondarie di I grado la indica come mezzo preferito. Interessante anche notare che **mezzi di micromobilità – quali monopattini, skateboard o biciclette elettriche – godono di una certa popolarità tra i mezzi di trasporto desiderati.** Gli studenti di scuola secondaria di II grado esprimono preferenze differenti. Questo segmento di studenti in larga parte usa mezzi di trasporto pubblico, ma esprime chiaramente una certa disaffezione verso tale forma di trasporto e preferirebbe invece usare l'automobile e, in misura inferiore, la motocicletta/scooter, la bicicletta o altre forme di micromobilità.
- La scelta del mezzo di trasporto per recarsi a scuola è anche legata allo stile di mobilità più generale delle persone e/o delle famiglie. Tra gli studenti, **la bicicletta risulta popolare durante il tempo libero** tra i bambini della Scuola Primaria e ancora di più tra i ragazzi della Scuola Secondaria di I grado (oltre un terzo di loro la usa almeno 3-4 volte la settimana). **L'uso della bicicletta nel tempo extra-scolastico diminuisce drasticamente con il passaggio dei ragazzi alla Scuola Secondaria di II grado:** quasi si dimezza la percentuale di chi la usa almeno 3-4 volte la settimana (da 35 a 19 per cento). Tra gli studenti di scuola secondaria di I grado che usano la bici molto frequentemente (almeno 3-4 volte la settimana) oltre il 50 per cento la utilizza anche per andare a scuola; tra chi invece usa la bici più raramente, la percentuale di chi sceglie la bicicletta per andare a scuola scende al 7 per cento. Questo indica una chiara relazione tra frequenza d'uso della bicicletta nel tempo libero e scelta del mezzo di trasporto per andare a scuola.
- **La propensione di studenti a recarsi a scuola in bici varia tra i due sessi:** la bicicletta è usata in modo significativamente maggiore dai maschi tanto nelle Scuole Secondarie di I grado che tra gli insegnanti (in entrambi i casi la quota di maschi che usa la bici è **quasi doppia** rispetto a quella registrata tra le femmine). La diversa propensione all'uso della bicicletta tra maschi e femmine è confermata quando si considera la frequenza d'uso durante il tempo libero. Il divario tra i sessi si allarga drasticamente alle età corrispondenti alla scuola secondaria di I grado – con la percentuale di maschi che usa frequentemente la bicicletta **doppia** rispetto a quella delle femmine - e rimane molto ampio negli anni della scuola secondaria di II grado.
- Sono in molti a pensare che **anche le scuole possano essere protagoniste di iniziative per promuovere un cambio della mobilità locale in un senso più sostenibile.** Tra studenti e i loro genitori prevale un certo pragmatismo e quindi si valutano più positivamente delle attività specifiche e concrete (progetti di percorsi ciclabili e pedibus/ciclobus) piuttosto di attività tese a sensibilizzare la popolazione scolastica sui temi della mobilità sostenibile.

Implicazioni per agire

1. Sono **molteplici i fattori che influiscono sulle scelte di mobilità** di studenti, loro famiglie e insegnanti. È necessario capirli e affrontarli tutti in modo organico, tenendo conto che ad alcuni si può dare una risposta di tipo regolamentare o infrastrutturale, mentre altri richiedono interventi di tipo comunicativo e/o partecipativo. **Momenti di studio, confronto e consultazione** sono indispensabili.

2. L'impegno per promuovere una mobilità più sostenibile deve riguardare **tutti i Comuni e le comunità della provincia**, in quanto il problema investe in modo simile tanto i paesi di dimensioni contenute che le maggiori città della provincia.

3. La mobilità degli studenti di **Scuole Primaria richiede un particolare impegno** – da parte di tutti gli attori – per svilupparsi in una direzione di sostenibilità e di maggiore benessere psico-fisico per gli studenti stessi. Sono i bambini e le bambine stessi a chiedere di utilizzare forme di mobilità attiva e più sostenibile

4. Per gli studenti di tutti gli ordini di scuola e per gli insegnanti, un primo passo potrebbe essere quello di **focalizzarsi su chi deve coprire distanze ridotte** (inferiori a 2 km per esempio) e promuovere forme di mobilità attiva. I dati dimostrano che i tempi di percorrenza di automobile e bicicletta/andare a piedi sono pressoché uguali per distanze inferiori ai 2 km.

5. La **sicurezza delle strade** è un aspetto inderogabile. È necessario spezzare il circolo vizioso: insicurezza (percepita e reale) → poche biciclette → più automobili → più insicurezza. Interventi specifici sulla velocità delle auto, piste/corsie ciclabili, strade scolastiche dovrebbero essere considerati e applicati (!) a seconda delle circostanze specifiche. Anche iniziative come **pedibus/ciclobus** possono portare sempre più studenti a percorrere le strade a piedi o in bicicletta. Il circolo vizioso di prima deve lasciare spazio a un nuovo circolo virtuoso: più biciclette/persone a piedi → meno macchine → più sicurezza → più biciclette/persone a piedi.

6. Il **trasporto pubblico** svolge una funzione sociale imprescindibile e assicura un servizio di mobilità sostenibile da un punto di vista ambientale. Resta da chiedersi come rendere tale servizio sempre più efficiente e apprezzato da parte di chi lo usa (studenti di Scuola Secondaria di II grado) e per attrarre utenti potenziali che invece ne fanno uso marginale (insegnanti).

7. I dati dimostrano che le scelte di mobilità scolastica di studenti e insegnanti sono correlate con gli stili di mobilità più generali. Promuovere **la mobilità attiva** – sia essa legata al tempo libero o ad attività sportive – è quindi importante non solo per il benessere psico-fisico delle persone ma anche come volano per rendere la mobilità scolastica sempre più sostenibile.

8. Esiste un **desiderio di innovazione** – come dimostrato dall’interesse verso la micromobilità – che può trovare risposta anche spingendo verso forme di intermodalità, ad esempio tra trasporto pubblico e strumenti di ciclabilità/micromobilità (incluso in collaborazione con le piattaforme di mobilità condivisa, la c.d sharing mobility)

9. Anche **le scuole hanno uno spazio di iniziativa importante** per promuovere la mobilità sostenibile tramite lo **sviluppo di progetti concreti** e per sensibilizzare – magari in modo creativo e coinvolgente – intorno al tema della mobilità sostenibile. Anche misure all’apparenza semplici -ridurre il peso dello zaino o borsa di scuola – possono avere un impatto significativo sulla mobilità, oltre che sul benessere fisico degli studenti.

10. Anche la mobilità delle persone ha una dimensione di **genere**. In particolare, le ragazze e le donne usano la bicicletta in misura più ridotta rispetto ai coetanei maschi: una riflessione da cui partire per rendere più attrattiva – concretamente - questa forma di mobilità anche tra le donne, superando magari stereotipi e modelli esistenti.

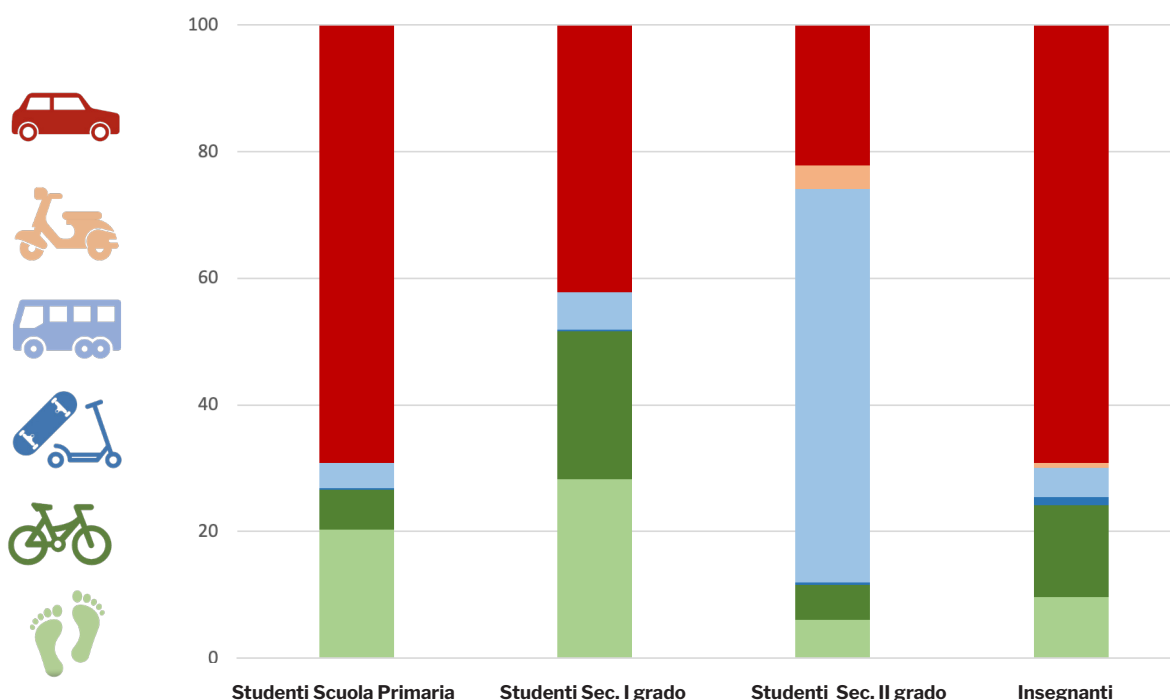
11. **È urgente agire** (da parte di tutti). Bisogna affrontare delle **sfide fondamentali** come il cambiamento climatico, ma anche migliorare il benessere psico-fisico delle persone e la qualità delle relazioni sociali. Compiere i primi passi, magari anche rischiando di compiere qualche errore, è fondamentale per mostrare – soprattutto alle nuove generazioni - che cambiare è possibile.

1. La mobilità scolastica, un panorama diversificato

Tra gli studenti, il mezzo utilizzato per recarsi a scuola varia significativamente a seconda dell'ordine della scuola. Nelle scuole primarie, il numero di bambini che si reca a scuola in macchina è superiore ai due terzi (69 per cento), mentre scende a poco più del 40 per cento tra i ragazzi delle scuole secondarie di I grado (42 per cento). In entrambi i casi, ci sono percentuali significative di studenti che si recano a scuola a piedi (il 20 per cento nelle primarie e il 28 per cento nelle secondarie di I grado). La percentuale di studenti delle primarie che usa la bicicletta è bassa (6 per cento) mentre quasi uno studente su quattro delle secondarie di I grado usa le due ruote per andare a scuola (23 per cento). L'uso del trasporto pubblico – incluso il servizio di scuolabus laddove esistente - rimane poco significativo per studenti di queste scuole (4 per cento nelle primarie e 6 per cento nelle secondarie di I grado)¹.

Figura 1: Mezzo utilizzato per andare a scuola da studenti e insegnanti - Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Anche a causa delle maggiori distanze, il panorama di mobilità cambia sensibilmente tra gli studenti delle scuole secondarie di II grado. Scende significativamente la percentuale di chi si reca a scuola a piedi (6 per cento), rimane bassa la quota di ciclisti (6 per cento) mentre quasi due terzi degli studenti usa il trasporto pubblico (62 per cento tra autobus urbani, extraurbani e treno). Rimane comunque significativa la quota di studenti degli istituti superiori che va a scuola in automobile (22 per cento), mentre meno del 4 per cento usa motocicletta o scooter.

Tra insegnanti e personale non-docente², l'automobile rimane di gran lunga il mezzo più utilizzato per recarsi al lavoro (69 per cento), mentre raggiunge livelli significativi la quota di quanti usano la bicicletta (15 per cento). Uno su dieci tra gli insegnanti va a scuola camminando, mentre il trasporto pubblico rimane scarsamente utilizzato (5 per cento).

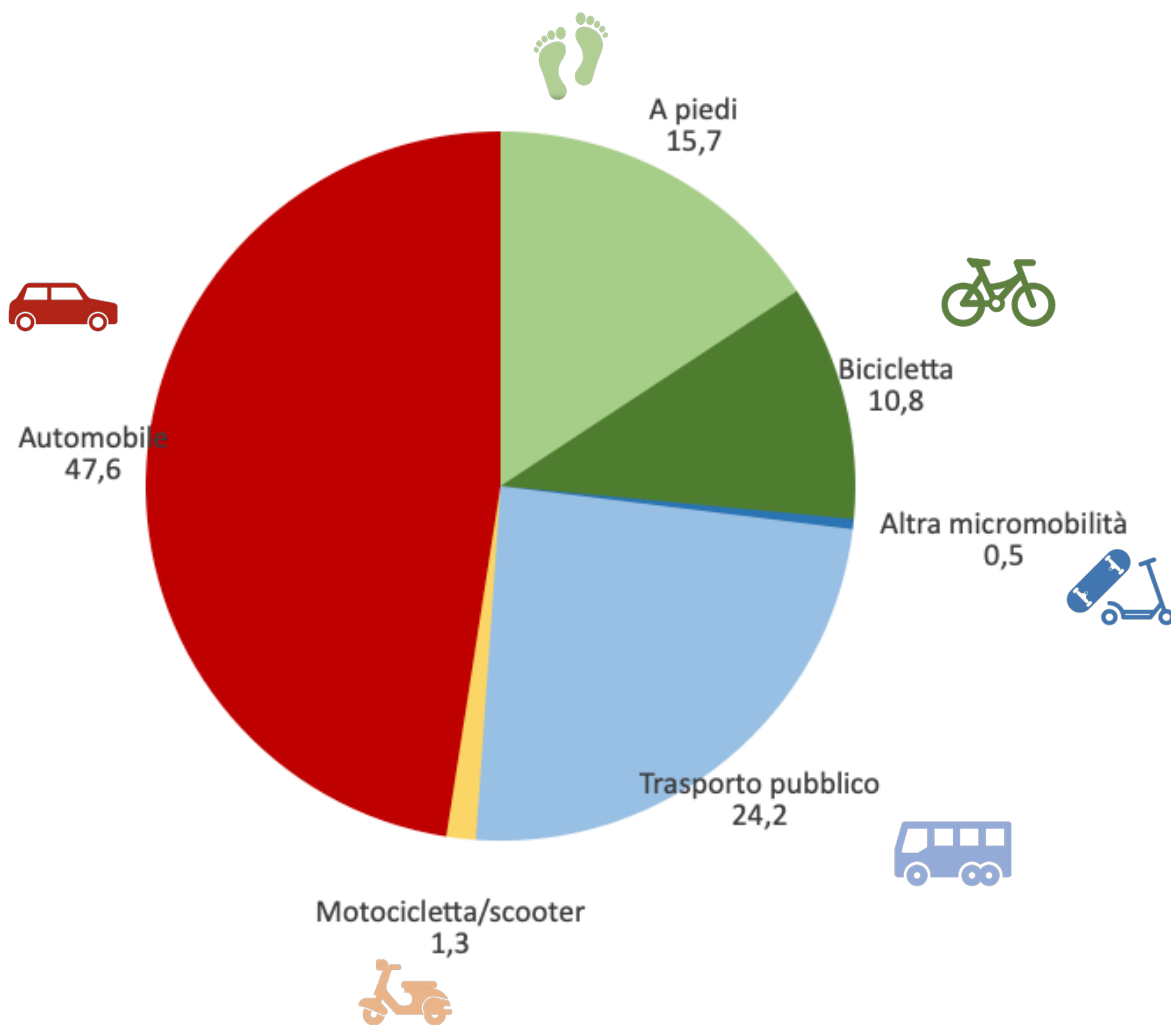
Tra studenti di ogni ordine e insegnanti rimane ancora marginale l'uso di altre forme di micromobilità (monopattini muscolari o elettrici, skate-board o biciclette elettriche) per recarsi a scuola.

¹ Non trattandosi di una indagine campionaria tutte le stime sono da considerarsi con cautela, in quanto il campione non può ritenersi statisticamente significativo rispetto alla popolazione di riferimento. La numerosità del campione e una certa coerenza dei risultati tra le varie scuole e i vari territori inclusi nell'indagine fanno ritenere tuttavia che gli indicatori principali calcolati in base all'indagine possano essere una buona approssimazione di quelli relativi all'intera popolazione scolastica della provincia di Vicenza.

² L'indagine ha coperto sia il corpo docente che quello non docente, per motivi di brevità nel rapporto si farà riferimento agli insegnanti ma resta inteso che i dati si riferiscono anche al personale non docente.

Figura 2: Mezzo utilizzato per andare a scuola dal totale di studenti e insegnanti - Provincia di Vicenza, 2023 (composizione percentuale)

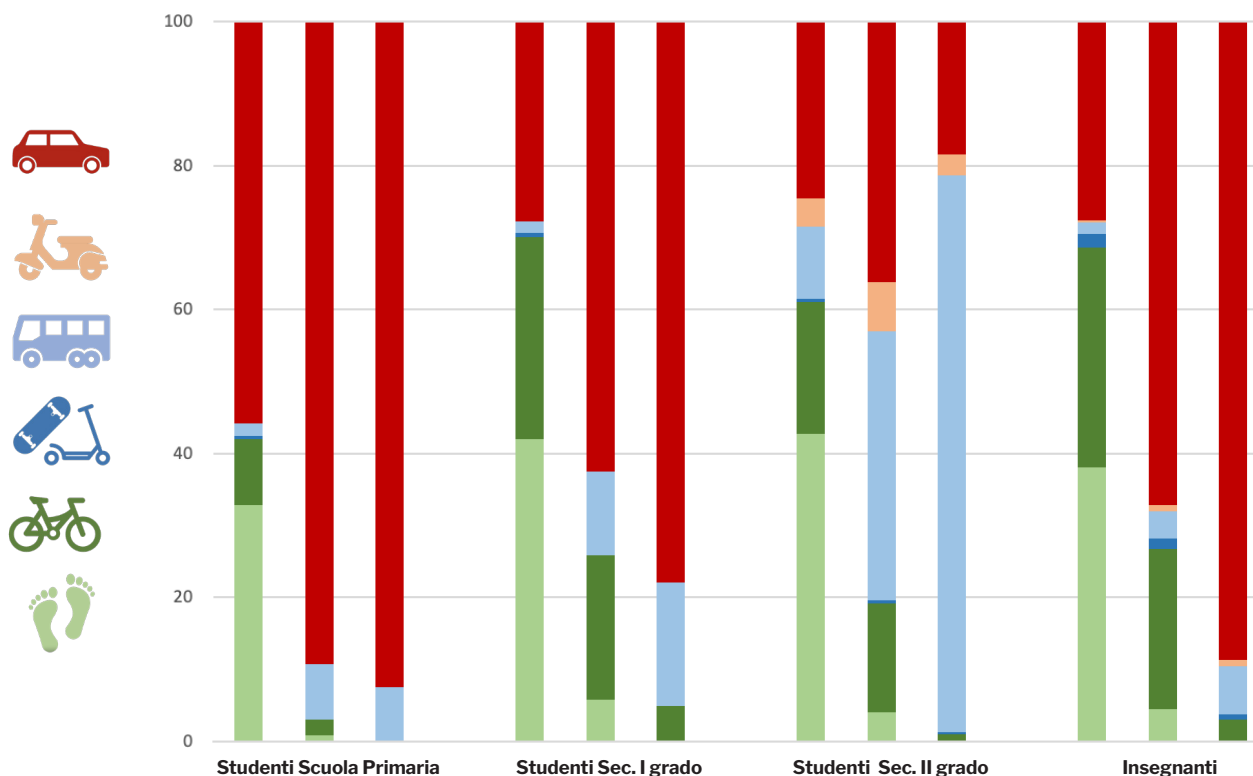
Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Considerando l'intera popolazione scolastica (studenti di ogni ordine e insegnanti), essa è divisa quasi esattamente a metà tra quanti usano mezzi di trasporto a motore privato (soprattutto automobile e una piccola quota di motocicletta/scooter) e quanti invece usano forme di mobilità 'dolce' (a piedi, in bicicletta o con mezzi di trasporto pubblico)

Figura 3: Mezzo utilizzato per andare a scuola da studenti e insegnanti a seconda della distanza da casa a scuola -
 Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

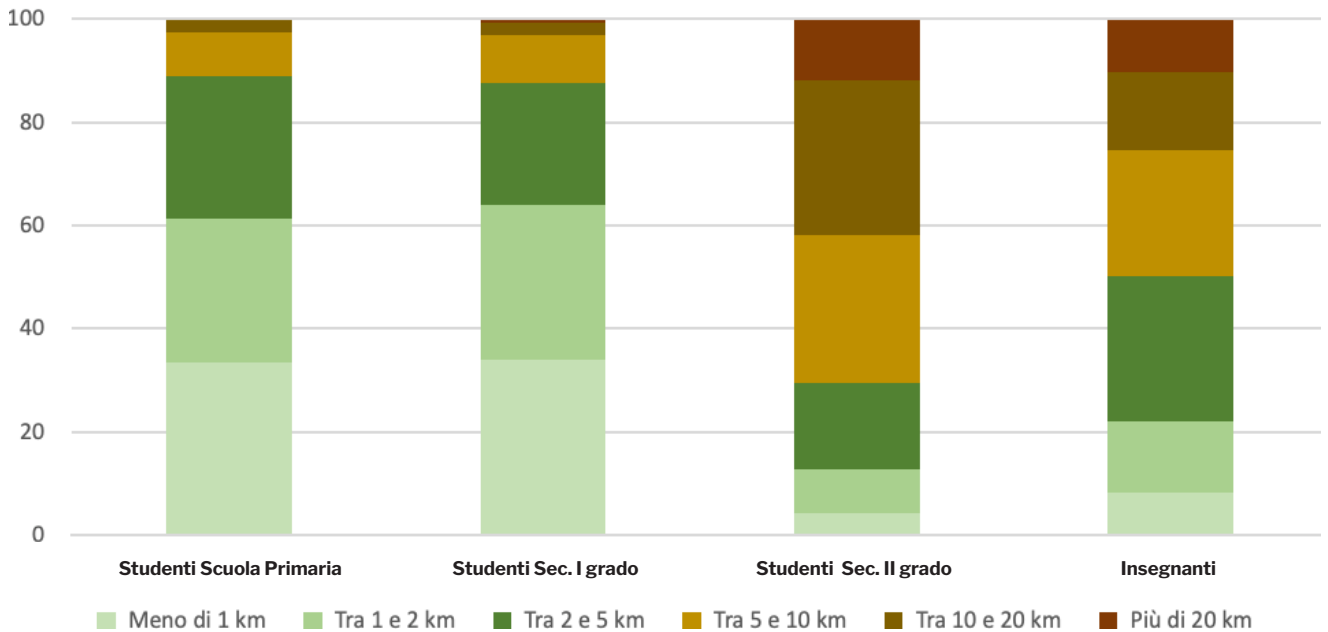


Come ci si può attendere, il mezzo di trasporto varia in modo significativo a seconda della lunghezza del tragitto casa-scuola.

Al di sotto dei 2 km, sono significative le percentuali di studenti e insegnanti che si muovono in modalità 'attiva' (soprattutto a piedi, meno in bicicletta). Alle scuole secondarie di I e II grado e tra gli insegnanti la quota di spostamenti in sella alle due ruote diventa significativa per chi abita a meno di 5 km da scuola (tra il 15 e il 30 per cento). Tuttavia, l'automobile rimane il mezzo di trasporto più popolare tra gli studenti delle scuole primarie, anche nelle distanze brevissime, e tra studenti delle scuole secondarie di I grado e insegnanti per distanze superiori ai 2 km. Il ruolo del trasporto pubblico è fondamentale per gli studenti delle scuole secondarie di II grado: tra quanti vivono a una distanza maggiore di 5km dalla propria scuola è utilizzato da quasi 8 studenti su 10.

Figura 4: Distribuzione di studenti e insegnanti a seconda della distanza da casa a scuola - Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

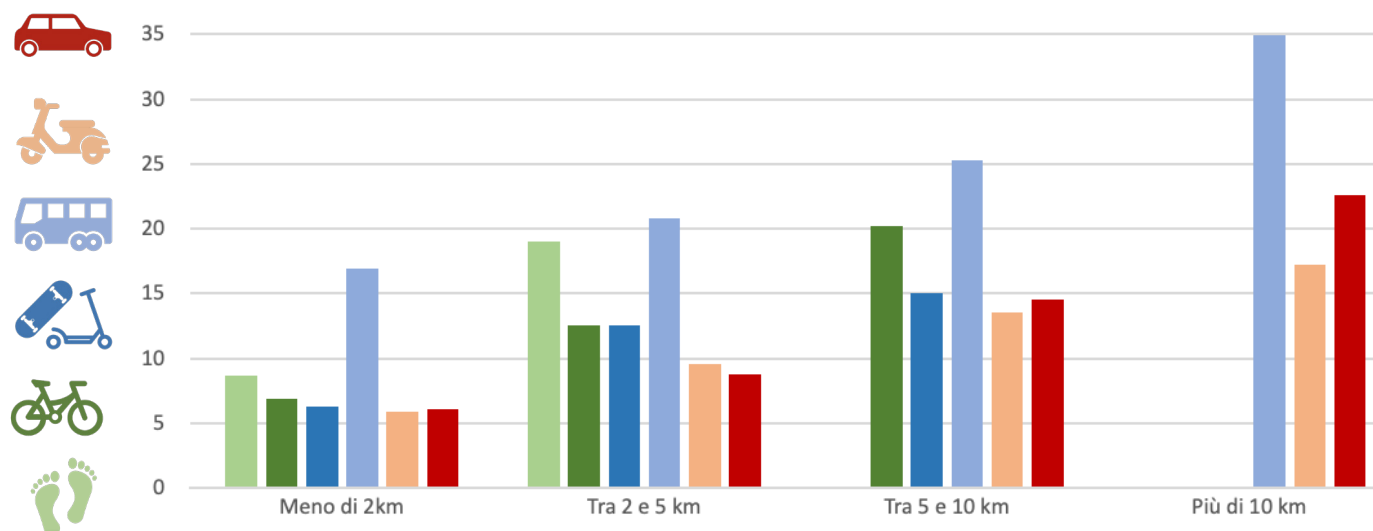
Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Considerando che la gran parte degli studenti delle scuole primarie e secondarie di I grado abita a distanze inferiori dei 2 km dalla propria scuola (oltre il 60 percento, in entrambi i casi), risulta evidente che ci sarebbe un impatto positivo molto importante se più studenti andassero a piedi o in bicicletta, riducendo invece l'uso dell'automobile quando le distanze da coprire sono oggettivamente corte. Tenendo conto che il 30 percento degli studenti di secondaria di II grado e circa la metà degli insegnanti abita a meno di 5km di distanza dal scuola, si avrebbe un ulteriore impatto positivo in termini di riduzione del traffico veicolare se una quota più significativa di essi utilizzasse la bicicletta, il trasporto pubblico o altre forme di micromobilità. Un ulteriore guadagno in termini di mobilità sostenibile si raggiungerebbe se il trasporto pubblico fosse più appetibile tra gli insegnanti che vivono a una distanza superiore ai 5 km dalla propria scuola.

Figura 5: Tempo impiegato per il tragitto da casa a scuola a seconda della sua lunghezza e del mezzo di trasporto utilizzato dagli studenti - Provincia di Vicenza, 2023 (minuti)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



In termini di tempo impiegato per recarsi a scuola, i tempi di percorrenza delle varie modalità di trasporto sono molto simili per distanze inferiori ai 2 km - a eccezione del trasporto pubblico - e questo è un dato importante da considerare se si tiene conto che oltre il 60 per cento di studenti di scuola primaria e secondaria di I grado vive entro un raggio di 2 km dalla propria scuola. L'automobile diventa più concorrenziale in termini di rapidità rispetto a bicicletta e micromobilità per distanze maggiori, pur tenendo conto che in media per una distanza compresa tra i 5 e i 10 km il viaggio in bici dura solo 5 minuti in più rispetto a un'autovettura. La durata degli spostamenti con mezzi di trasporto pubblico risulta maggiore rispetto all'automobile ma la differenza non è mai superiore - in media - ai 15 minuti.

Figura 6: Mezzo utilizzato per andare a scuola da **studenti di Scuola Primaria per classe demografica** del Comune della scuola - Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

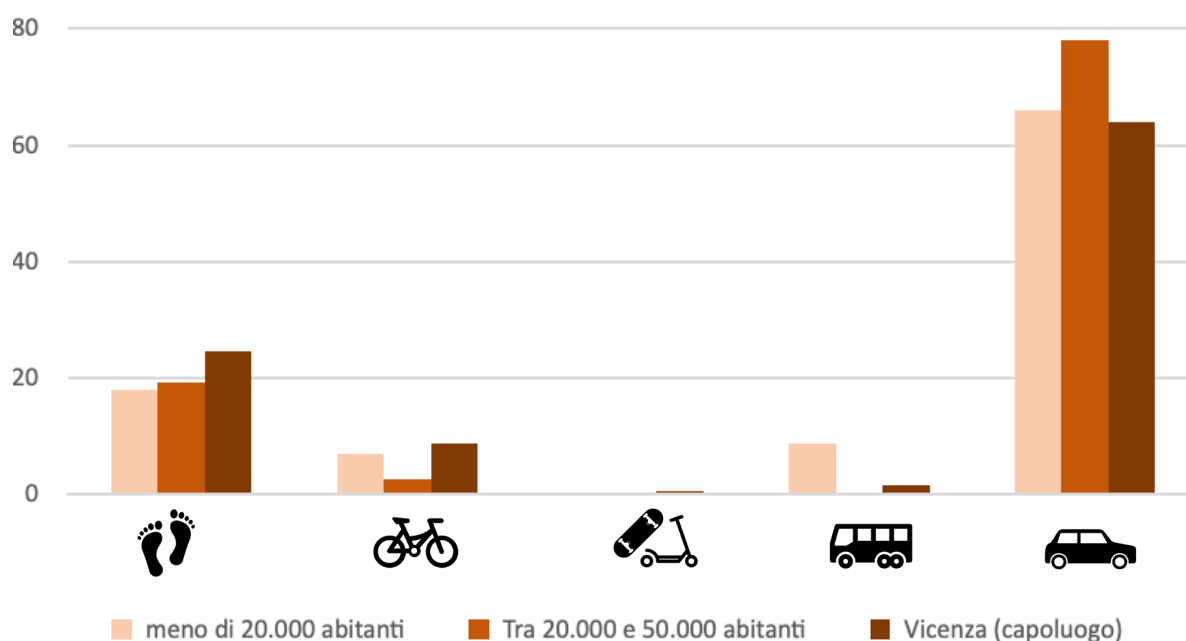


Figura 7: Mezzo utilizzato per andare a scuola da studenti di **Scuola Secondaria I grado per classe demografica** del Comune della scuola- Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

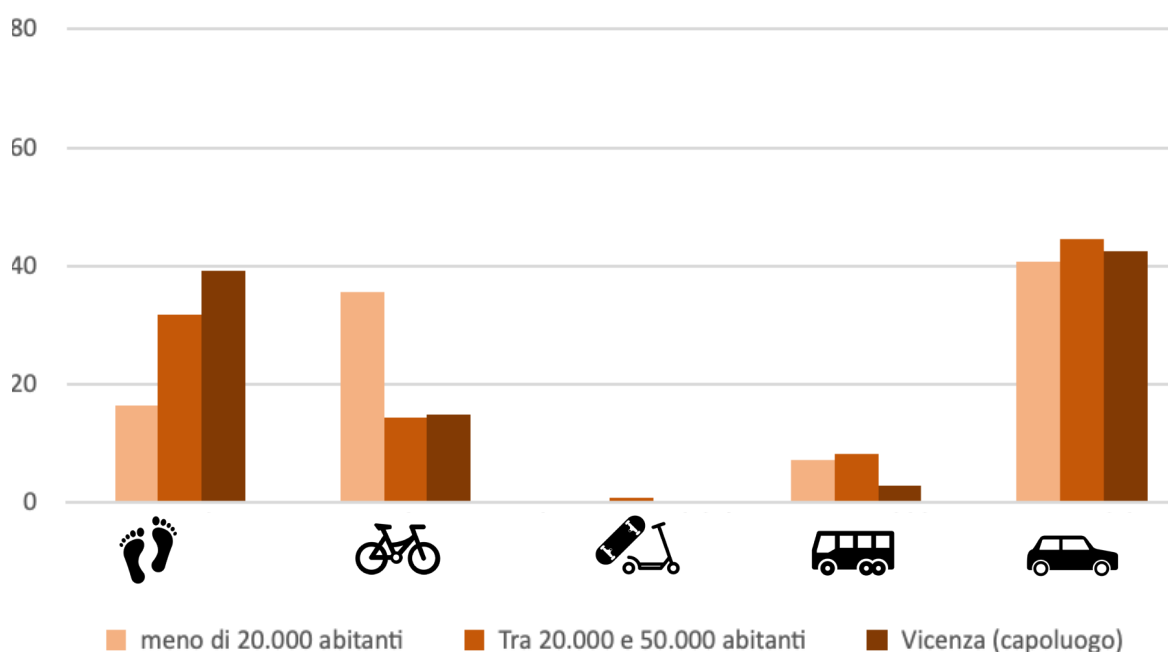


Figura 8: Mezzo utilizzato per andare a scuola da studenti di Scuola Secondaria II grado per classe demografica del Comune della scuola - Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

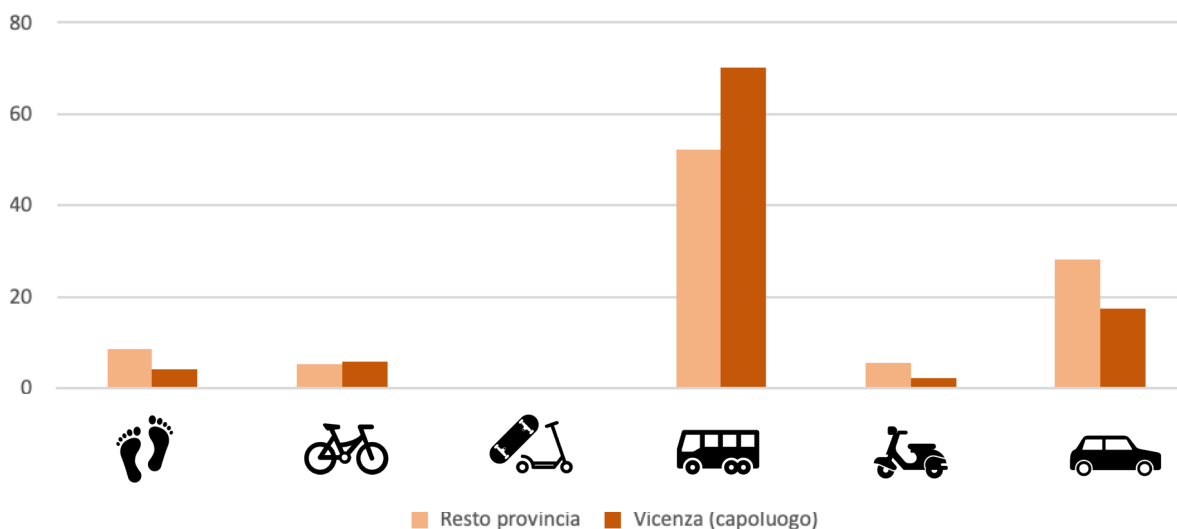
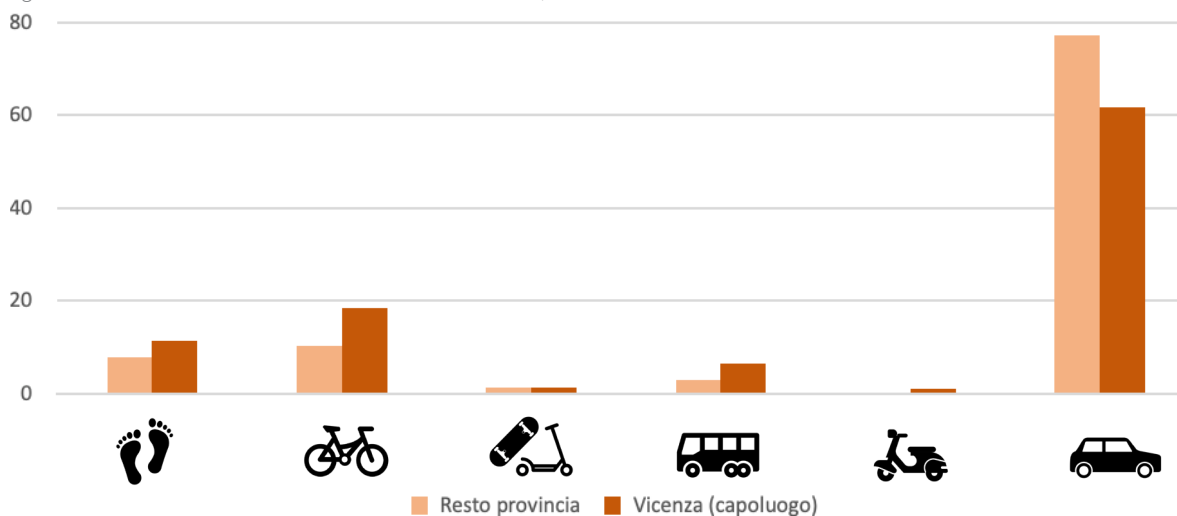


Figura 9: Mezzo utilizzato per andare a scuola dagli insegnanti per classe demografica del Comune della scuola- Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



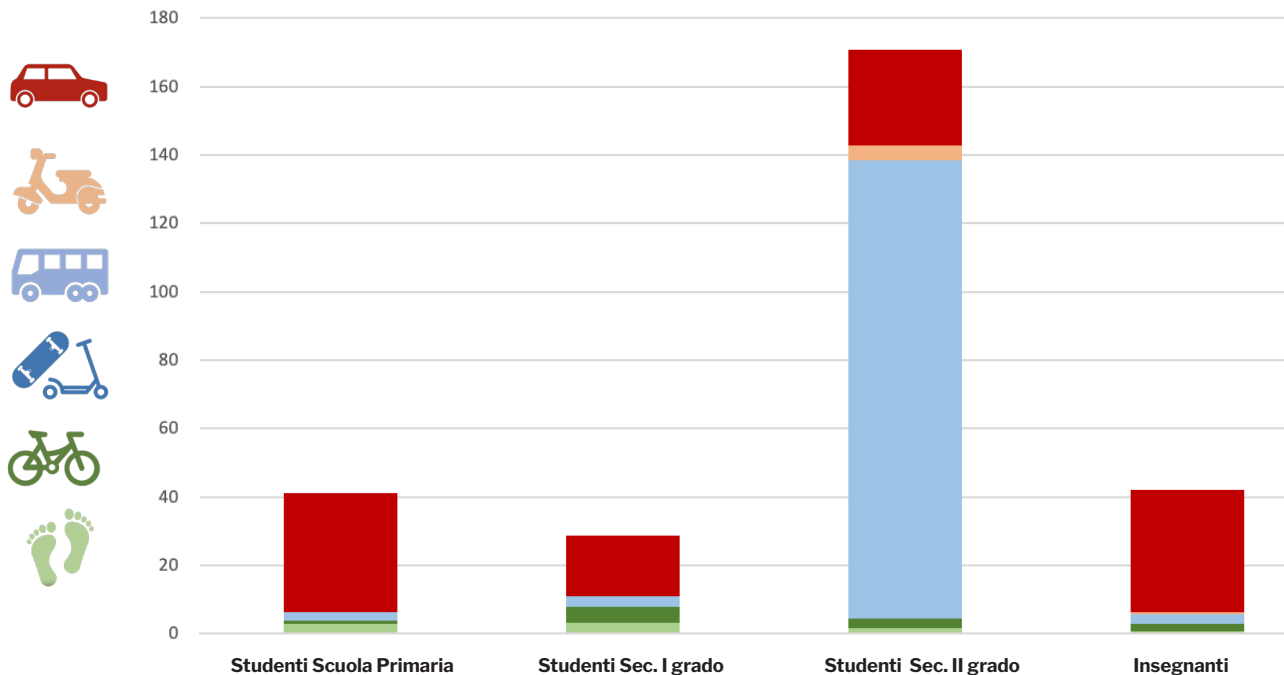
L'utilizzo del mezzo di trasporto da parte di studenti e insegnanti non cambia in modo molto significativo a seconda della classe demografica del Comune dove è situata la scuola. Sono poche le differenze significative nei mezzi di trasporto utilizzati: ad esempio, facendo un focus specifico sugli studenti di scuole primarie e secondarie di I grado, si vede che la percentuale di studenti che va a scuola a piedi è significativamente più elevata nel capoluogo vicentino. Invece, nelle località più piccole (sotto i 20,000 abitanti) la percentuale di studenti di secondaria di I grado che usa la bici è superiore al 35 per cento. Se si raggiungessero tali percentuali in modo omogeneo in tutta la provincia – magari promuovendo strumenti quali pedibus o ciclobus – si avrebbero miglioramenti importanti in termini di sostenibilità e benessere psico-fisico legato alla mobilità scolastica. Tra gli studenti di Scuola Secondaria di II grado che frequentano istituti scolastici in Comuni diversi dal capoluogo è molto inferiore la percentuale di studenti che usano il trasporto pubblico ed è specularmente più alta la percentuale che usa l'automobile.

2. L'impatto della mobilità scolastica sull'inquinamento atmosferico

Uno degli aspetti particolarmente negativi del traffico veicolare privato è il suo impatto in termini di inquinamento atmosferico. Sono molteplici le emissioni di gas, fumi e polveri causate dalle automobili, soprattutto di quelle a motore termico. In questo rapporto di ricerca si fa riferimento soltanto alle emissioni di anidride carbonica (CO²), uno tra i gas ad effetto serra che maggiormente contribuiscono al riscaldamento del pianeta.

Figura 10: Distanza totale coperta da studenti e insegnanti per gli spostamenti casa-scuola-casa durante l'intero anno scolastico - Provincia di Vicenza, 2023 (milioni di chilometri)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

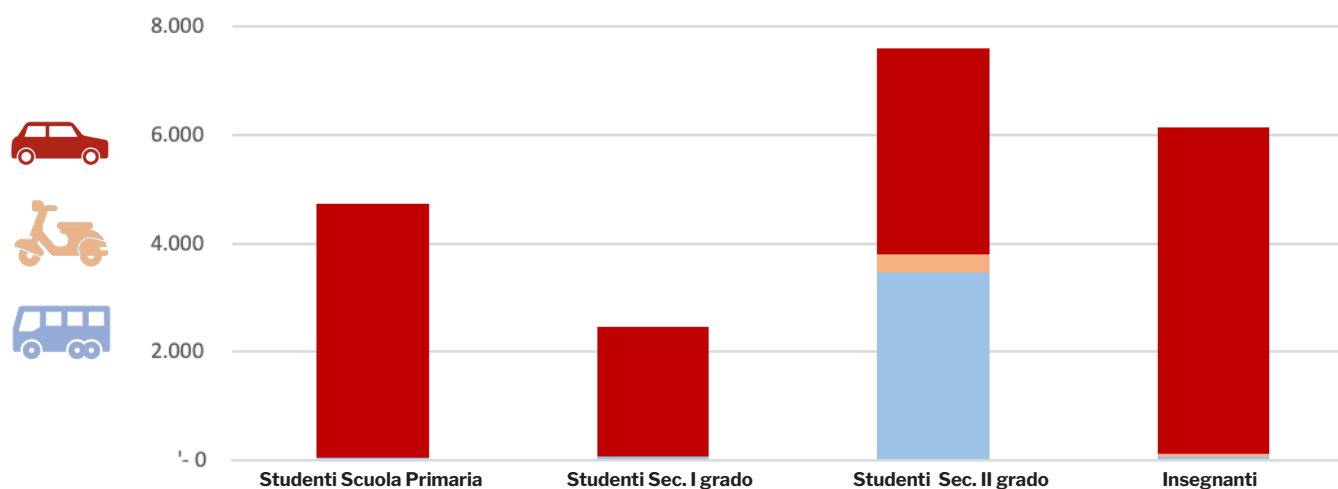


In base ai dati raccolti dall'indagine, si stima essere pari a oltre 280 milioni di chilometri la distanza complessiva coperta dagli oltre 100.000 studenti e 16.000 insegnanti e altro personale della scuola della provincia di Vicenza - durante un intero anno scolastico - per il tragitto da casa a scuola e ritorno. A fini comparativi, si consideri che la distanza che esiste tra la Terra e il Sole è pari a circa 150 milioni di km.

Il 60 per cento della mobilità scolastica della provincia è dovuta agli spostamenti compiuti dagli studenti di scuola secondaria di II grado, i quali coprono distanze molto maggiori degli altri colleghi per recarsi a scuola. Quasi quattro quinti dei tragitti percorsi da tali studenti sono compiuti su mezzi di trasporto pubblico.

Figura 11: Emissioni di CO² dovute agli spostamenti casa-scuola-casa di studenti e insegnanti durante l'intero anno scolastico - Provincia di Vicenza, 2023 (tonnellate)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



In termini di emissioni di CO², si stima che in un anno scolastico la mobilità scolastica della provincia di Vicenza sia responsabile dell'emissione di circa 21.000 tonnellate di CO² ³. In larghissima parte (81 per cento) tali emissioni sono causate dagli spostamenti scolastici su automobile, mentre proprio l'uso di mezzi di trasporto pubblico da parte di larga parte degli studenti di secondaria di II grado permette di ridurre l'impatto della loro mobilità in termini di emissioni di anidride carbonica.

Gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con mezzi di trasporto pubblico impediscono che le emissioni siano ancora maggiori: si stima infatti che se tutti – studenti e insegnanti – andassero a scuola in automobile le emissioni sarebbero pari circa 39.400 tonnellate, quasi il doppio di quante se ne registrano attualmente.

Tavola 1: Risparmio di emissioni di CO² dei vari settori della popolazione scolastica grazie a quanti vanno a scuola a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico - Provincia di Vicenza, 2023

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

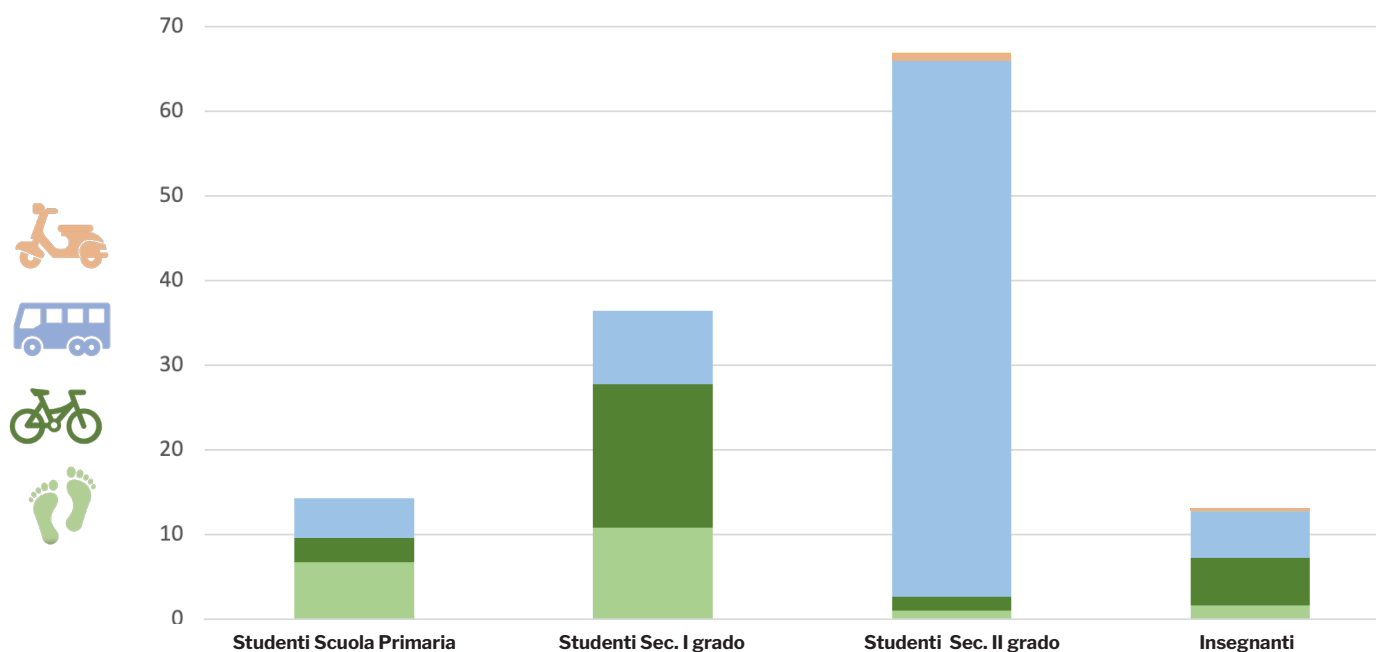
Settore scolastico	Risparmio emissioni CO ² (%)
Studenti Scuola Primaria	14.3
Studenti Scuola Sec. I grado	36.4
Studenti Scuola Sec. II grado	67.0
Insegnanti	13.1
Totale (studenti e insegnanti)	46.9

L'indicatore 'Risparmio di emissioni di CO²' - qui proposto - quantifica il taglio di emissioni di CO² legato all'uso di forme di mobilità dolce da parte di un certo segmento della popolazione rispetto a quanto sarebbe emesso se tutti gli individui del medesimo gruppo usasse sempre l'automobile per i propri spostamenti.

³ Per la stima delle emissioni di CO² si è fatto riferimento al seguente rapporto pubblicato dal Governo del Regno Unito: 2020 Government greenhouse gas conversion factors for company reporting, Methodology Paper for Conversion factors - Final Report. È stato applicato un coefficiente di correzione alle emissioni delle automobili per tener conto della percentuale di studenti e insegnanti che viaggiano nella stessa autovettura. Si considerano solo le emissioni legate all'uso del mezzo di trasporto in questione, mentre non si considerano le emissioni causate dalla sua produzione, manutenzione e smaltimento, né quelle legate al possibile impatto del mezzo utilizzato su alimentazione e stili di vita delle persone.

Figura 12: Risparmio di emissioni CO² dovuto all'uso di mezzi diversi dall'automobile per gli spostamenti casa-scuola di studenti e insegnanti della provincia di Vicenza (in valori percentuali rispetto alle emissioni stimate se fosse sempre usata l'automobile)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



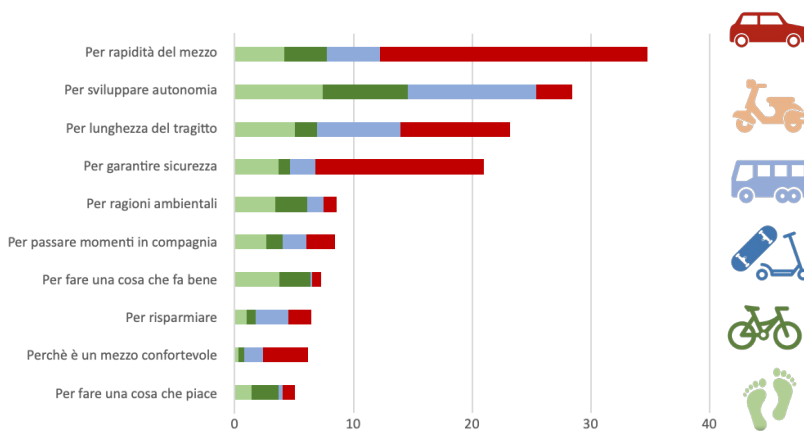
Il settore più virtuoso in termini di emissioni di CO² nella provincia di Vicenza è dunque quello degli studenti di scuola secondaria di II grado: proprio grazie al largo uso di mezzi di trasporto pubblico essi emettono il 67% di CO² in meno rispetto al carico inquinante che si avrebbe se tutti andassero in automobile a scuola. Nella mobilità legata alla scuola secondaria di I grado, la quota di studenti che si reca a scuola a piedi o in bicicletta contribuisce in modo molto significativo a ridurre le emissioni di questo segmento (risparmio di emissioni di CO² pari al 36 per cento). I valori bassi dell'indicatore di risparmio emissioni di CO² registrato tra studenti di scuola primaria (14 per cento) e insegnanti (13 per cento) indica che in questi segmenti l'uso dell'automobile è di gran lunga prevalente.

3. Le motivazioni delle scelte di mobilità di studenti e insegnanti

Sono molti i fattori che influiscono sulla scelta del mezzo di trasporto degli studenti o – per i più piccoli – da parte dei loro genitori⁴. Ovviamente, fattori oggettivi quali la distanza dalla scuola giocano un ruolo imprescindibile ma altri si aggiungono e rendono il panorama più complesso.

Figura 13: Motivo per la scelta del mezzo di trasporto da parte degli **studenti** e, per ogni motivo indicato, distribuzione del mezzo di trasporto - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, velo-Città 2023

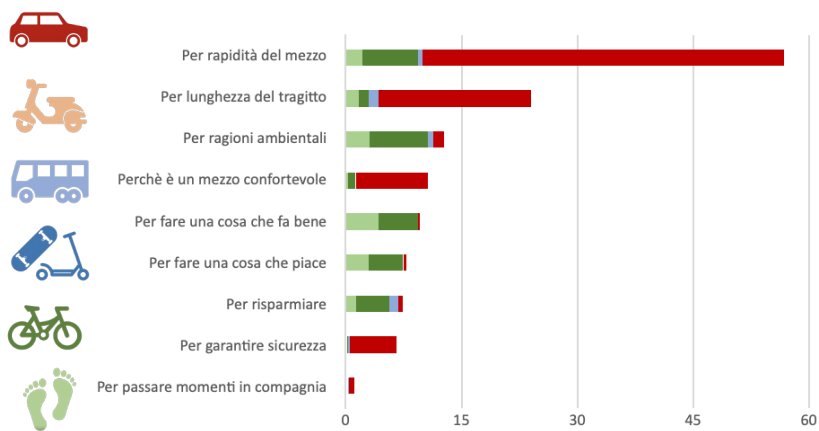


Nota: la somma delle percentuali è maggiore di 100 perché potevano essere indicati fino a tre motivi

Tra quanti danno la priorità alla rapidità del mezzo di trasporto e al garantire la sicurezza, sono molti a prediligere l'automobile, mentre tra quanti danno preferenza a favorire lo sviluppo dell'autonomia degli studenti, sono larghe le percentuali che preferiscono il trasporto pubblico, la bicicletta e l'andare a piedi. È inferiore la quota di studenti per i quali la scelta del mezzo è influenzata da motivazioni di tutela ambientale (tra questi molti scelgono l'andare a piedi o in bicicletta), per passare momenti in compagnia, per fare una cosa che fa bene o altri motivi.

Figura 14: Motivo per la scelta del mezzo di trasporto da parte degli **insegnanti** e, per ogni motivo indicato, distribuzione del mezzo di trasporto - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, velo-Città 2023



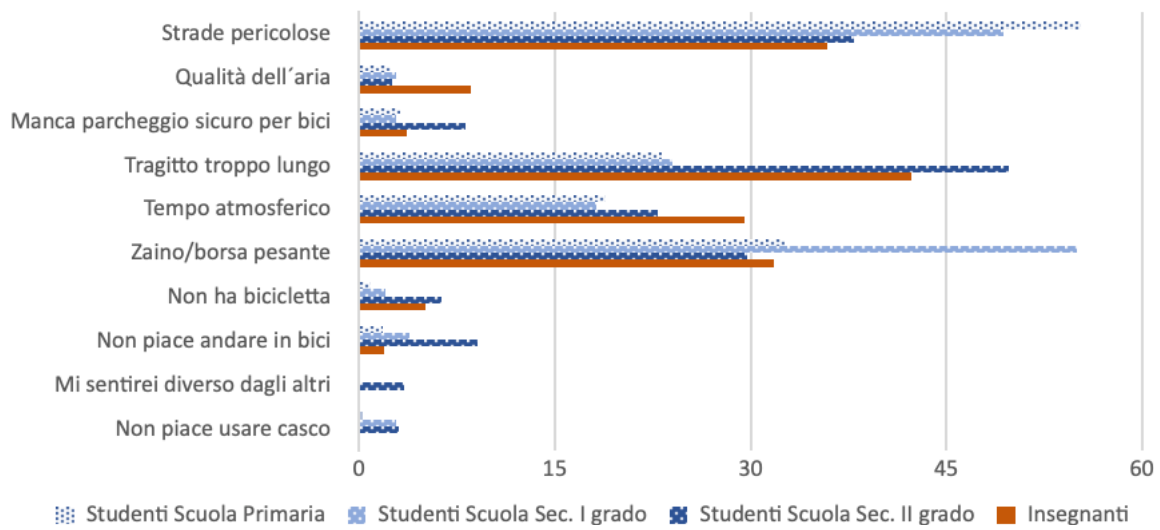
Nota: la somma delle percentuali è maggiore di 100 perché potevano essere indicati fino a tre motivi

Tra gli insegnanti, il motivo di gran lunga più importante è la rapidità del mezzo e tra questi la larghissima maggioranza sceglie l'automobile. Tra chi predilige il criterio della tutela ambientale, oppure del fare una cosa che fa bene, che piace o per risparmiare, sono in molti a utilizzare la bicicletta.

⁴ Per studenti di Scuola Primaria e Scuola Secondaria di I grado si è fatto riferimento alla motivazione espressa dai genitori. La stessa domanda, rivolta agli studenti, ha evidenziato che in una larga percentuale dei casi (oltre il 50 per cento nelle Primarie e circa un terzo tra gli studenti delle Secondarie di I grado) sono i genitori a scegliere il mezzo di trasporto dei figli

Figura 15: Motivi per non usare la bicicletta indicati da parte di chi si reca a scuola in automobile - provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Nota: la somma delle percentuali è maggiore di 100 perché potevano essere indicati fino a tre motivi

Non sorprende dunque che – tra quanti usano l’automobile – i motivi principali per non usare la bicicletta si riconducono spesso alla pericolosità delle strade e alla lunghezza del tragitto casa-scuola. Anche l’eccessivo peso di zaino o borsa viene riportato da molti studenti e insegnanti come un potente deterrente all’andare in bicicletta. Il non avere una bicicletta a casa o la mancanza di parcheggi sicuri in cui lasciare il proprio mezzo a due ruote non sembrano motivazioni molto rilevanti per spiegare lo scarso uso della bicicletta per recarsi a scuola.

Mentre il problema della sicurezza stradale è sicuramente un tema importante e che deve essere affrontato in modo determinato, è anche legittimo chiedersi se - almeno in parte - la sensazione di insicurezza sia dovuta a una soglia di accettabilità di certi rischi inferiore rispetto al passato.

Figura 16: Mezzo utilizzato per andare a scuola dagli studenti di scuola primaria e mezzo utilizzato dai loro genitori quando frequentavano lo stesso grado - provincia di Vicenza, 2023

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

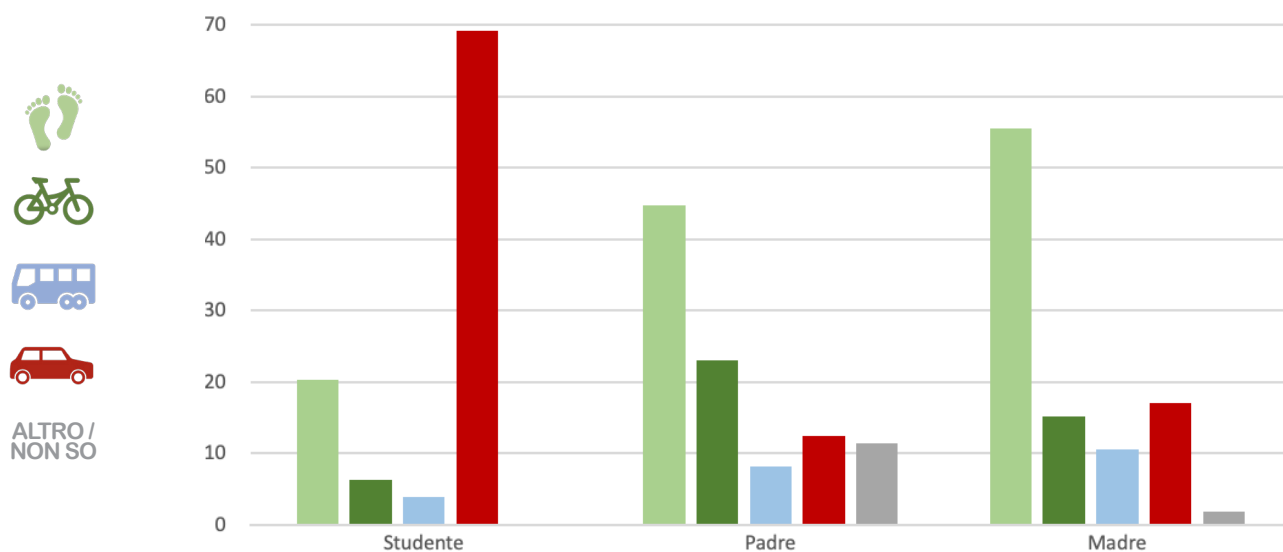
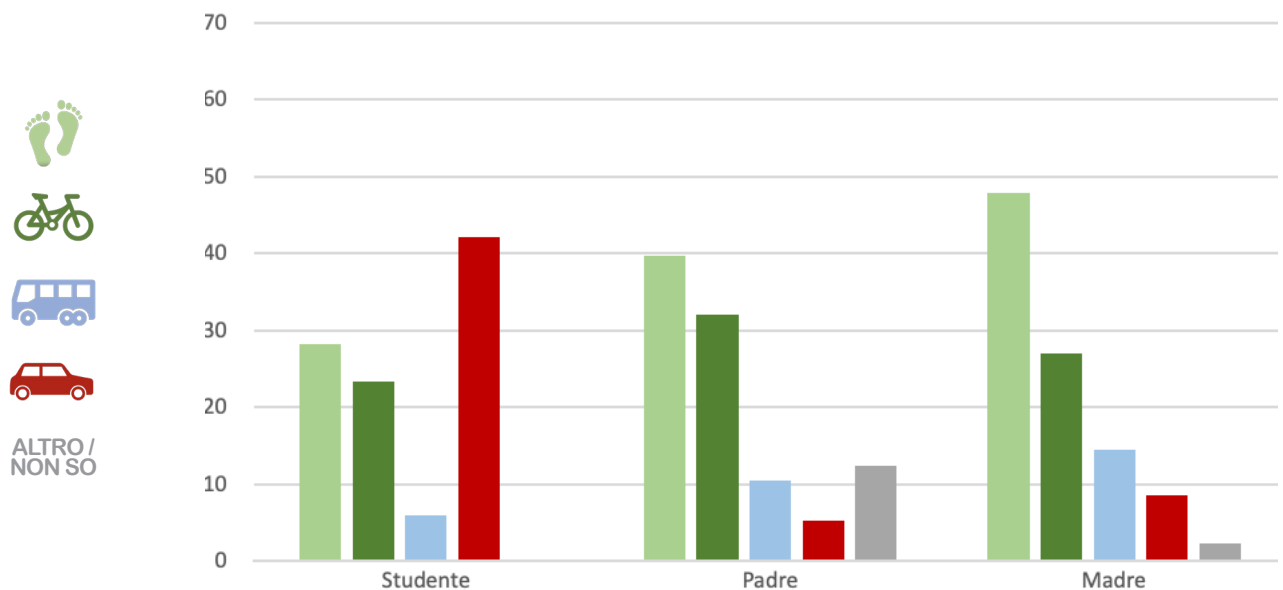


Figura 17: Mezzo utilizzato per andare a scuola dagli studenti di scuola secondaria di I grado e mezzo utilizzato dai loro genitori quando frequentavano lo stesso grado - provincia di Vicenza, 2023

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Viene infatti da formulare questa ipotesi quando si confronta il mezzo di trasporto utilizzato dagli studenti di scuole primarie e secondarie di I grado col mezzo utilizzato dai loro genitori quando avevano la stessa età. Rispetto a circa 30-35 anni fa – grossomodo la differenza di età tra figli e genitori - è almeno quadruplicata la percentuale di bambini e ragazzi che vanno a scuola in macchina. Di converso, è molto diminuita la percentuale di chi a scuola ci va camminando o pedalando. Fattori quali la riduzione dei plessi scolastici e quindi la maggiore distanza tra casa e scuola molto probabilmente hanno influito su questo mutamento. Tuttavia, è da notare che è molto alta la percentuale di genitori che dichiarano che andavano a scuola a piedi o in bicicletta in tempi in cui la sicurezza delle strade era sicuramente inferiore a quella odierna, se si tiene conto, ad esempio, che il numero di decessi dovuti a incidenti sulle strade urbane si è dimezzato tra il decennio 1980-89 e il decennio 2010-2019⁵.

⁵ Nel decennio 1980-89 si registravano in media circa 3000 decessi l'anno sulle strade urbane, mentre tale numero scese a circa 1500 nel decennio 2010-2019 (Fonte: Istat, Incidenti Stradali)

4. Mobilità scolastica tra realtà e desiderio

La realtà non sempre corrisponde ai desideri di mobilità degli studenti e insegnanti. La domanda su quale mezzo di trasporto verrebbe utilizzato dallo studente o dall'insegnante se la scelta fosse libera - e non condizionata da fattori limitanti - fornisce indicazioni sulle forme di mobilità desiderate dalla popolazione scolastica.

Figura 18: Mezzo utilizzato e mezzo desiderato per andare a scuola dagli **studenti di Scuola Primaria** - Provincia di Vicenza, 2023 (composizione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

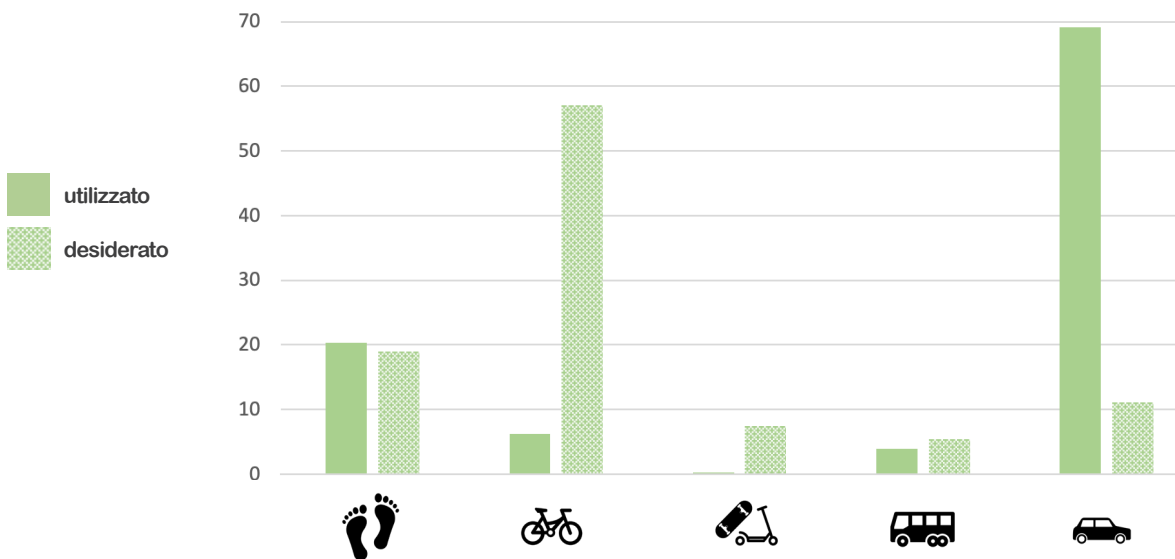
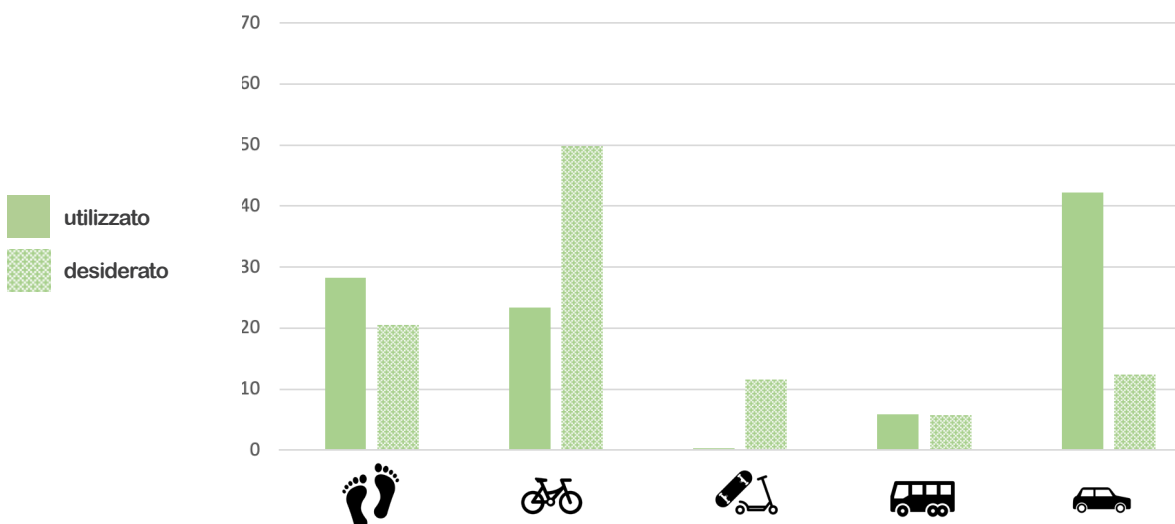


Figura 19: Mezzo utilizzato e mezzo desiderato per andare a scuola dagli **studenti di Scuola Secondaria I grado** - Provincia di Vicenza, 2023 (composizione percentuale)

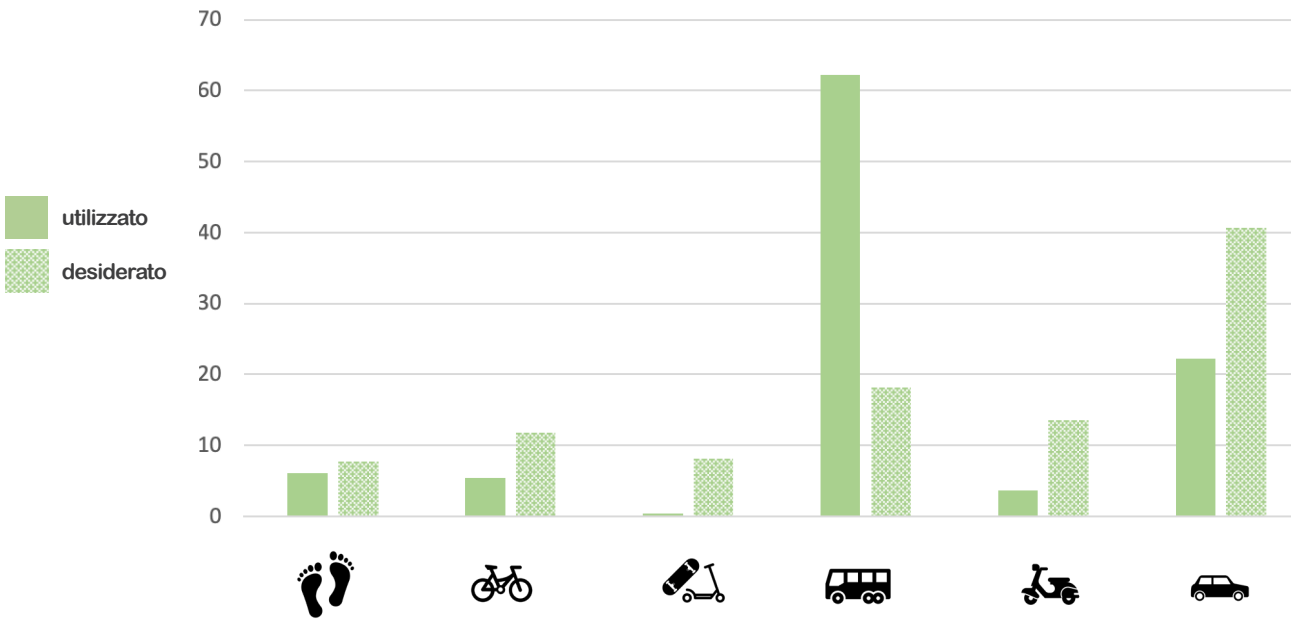
Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Tra i più giovani, è soprattutto la bicicletta che raccoglie molte preferenze come mezzo preferito dagli studenti: rispettivamente il 57 e il 50 per cento degli studenti di Scuole Primarie e Scuole Secondarie di I grado la indica come mezzo preferito mentre sono solo poco più del 10 per cento gli studenti che scelgono l'automobile come mezzo preferito. Interessante anche notare che mezzi di micromobilità – quali monopattini, skateboard o biciclette elettriche – godono di una certa popolarità tra i mezzi di trasporto desiderati. Questo indica un certo desiderio di adottare nuovi strumenti di mobilità se ci fossero magari certe condizioni.

Figura 20: Mezzo utilizzato e mezzo desiderato per andare a scuola dagli studenti di Scuola Secondaria II grado - Provincia di Vicenza, 2023 (composizione percentuale)

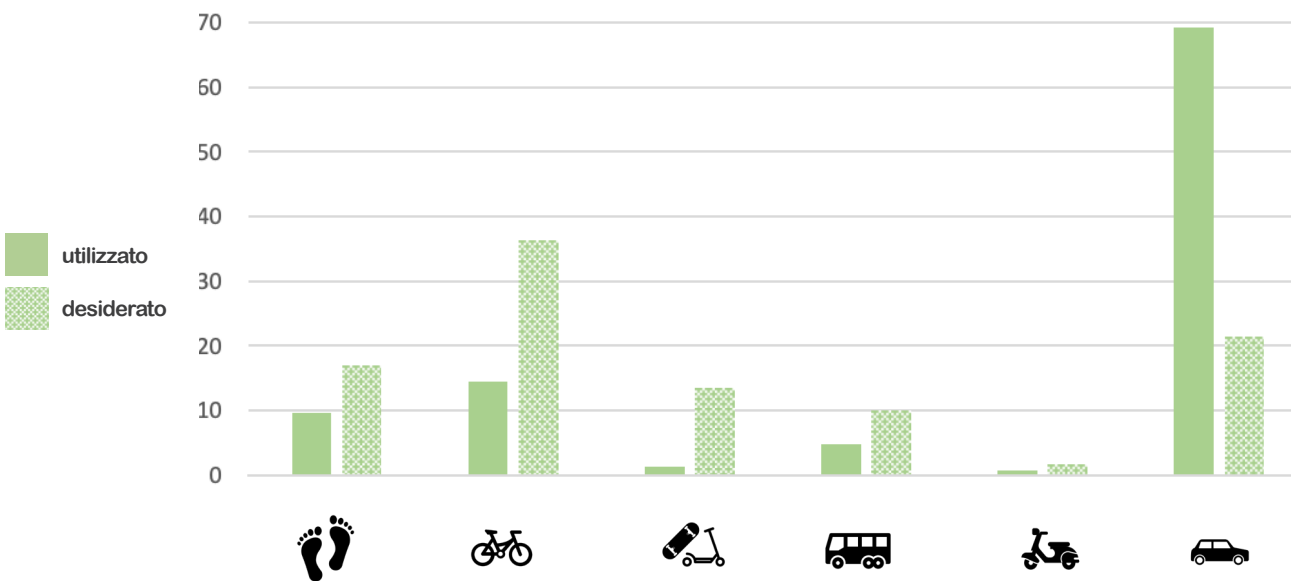
Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Gli studenti di scuola secondaria di II grado esprimono preferenze differenti. Questo segmento di studenti deve coprire in larga parte distanze importanti per recarsi a scuola e a tal fine usa spesso mezzi di trasporto pubblico (62 per cento), mentre solo il 18 per cento degli studenti userebbe il trasporto pubblico se potesse scegliere liberamente. Questi studenti preferirebbero invece usare l'automobile e, in misura inferiore, la motocicletta/scooter, la bicicletta o altre forme di micromobilità.

Figura 21: Mezzo utilizzato e mezzo desiderato per andare a scuola dagli insegnanti - Provincia di Vicenza, 2023 (composizione percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



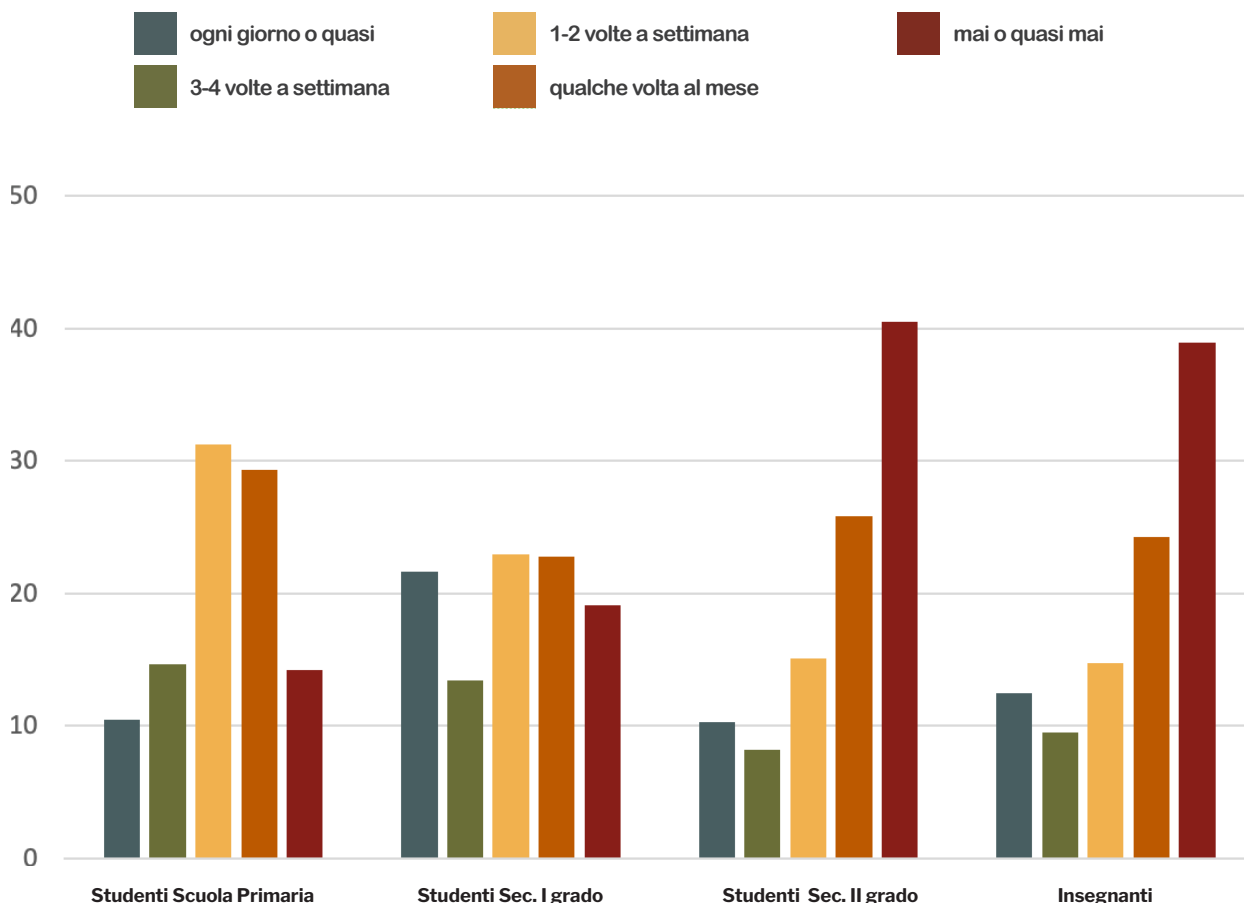
Tra gli insegnanti prevale chiaramente il desiderio di abbandonare l'automobile a favore di forme di mobilità dolce quali la bicicletta, andare a piedi, mezzi di micromobilità o mezzi di trasporto pubblico.

5. Uso della bicicletta nel tempo libero

Si può ritenere che la scelta del mezzo di trasporto per recarsi a scuola, oltre che da fattori oggettivi quali la lunghezza del tragitto o diverse abilità psico-fisiche, sia anche legata allo stile di mobilità più generale delle persone e/o delle famiglie. È per questo motivo che risulta interessante indagare anche la frequenza d'uso della bicicletta nei momenti extra-scolastici.

Figura 22: Frequenza d'uso della bicicletta nel tempo libero da parte di studenti e insegnanti - Provincia di Vicenza, 2023 (distribuzione percentuale)

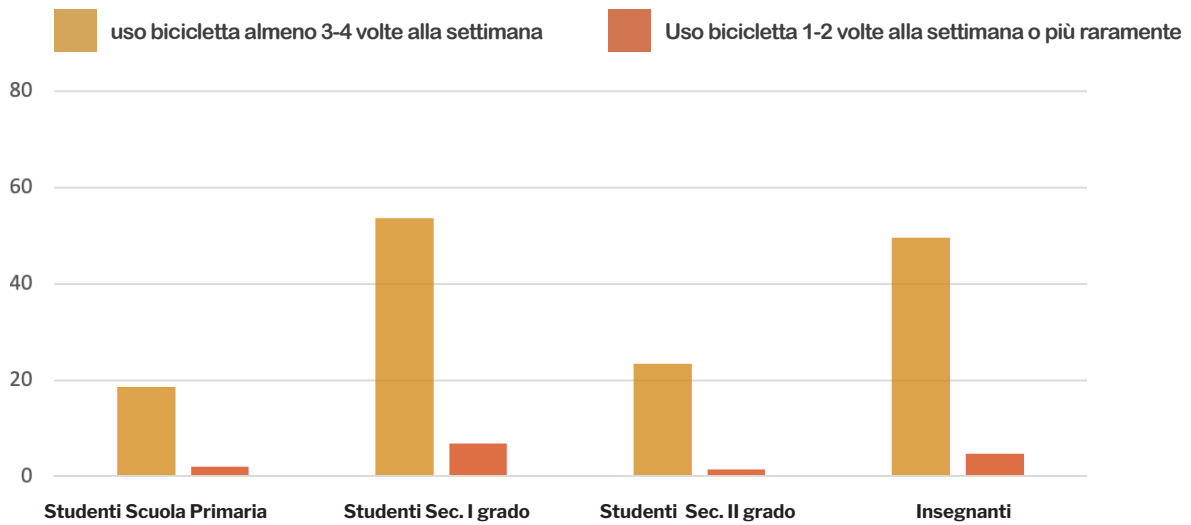
Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Tra gli studenti, la bicicletta risulta popolare tra i bambini della Scuola Primaria e ancora di più tra i ragazzi della Scuola Secondaria di I grado (oltre un terzo di loro la usa almeno 3-4 volte la settimana durante il proprio tempo libero). L'uso della bicicletta diminuisce drasticamente con il passaggio dei ragazzi alla Scuola Secondaria di II grado: quasi si dimezza la percentuale di chi la usa almeno 3-4 volte la settimana (da 35 a 19 per cento) mentre si raddoppia la quota di chi non la usa mai o quasi mai (dal 19 al 41 per cento). Anche tra gli insegnanti la frequenza d'uso della bicicletta resta piuttosto bassa, in media.

Figura 23: Studenti e insegnanti che si recano a scuola in bicicletta a seconda della frequenza d'uso della bicicletta nel tempo libero - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

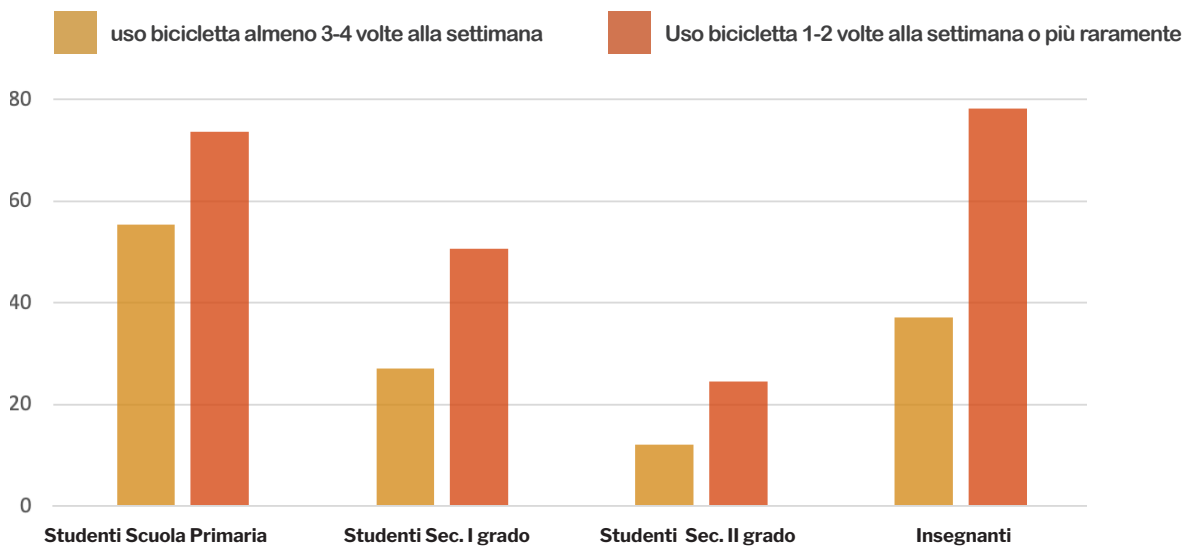
Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



L'abitudine all'uso della bicicletta nel tempo libero sembra avere un legame anche con le scelte di mobilità per recarsi a scuola. Sebbene non si possa parlare di un legame di causalità, sembra chiara la relazione tra frequenza d'uso della bicicletta nel tempo libero e scelta del mezzo di trasporto per andare a scuola. Ad esempio, oltre il 50 per cento degli studenti di scuola secondaria di I grado che usano la bici molto frequentemente (almeno 3-4 volte la settimana) utilizza la bicicletta anche per andare a scuola; tra chi invece usa la bici più raramente, la percentuale di chi sceglie la bicicletta per andare a scuola scende al 7 per cento. Lo stesso tipo di relazione è chiaramente visibile anche tra gli studenti di altri gradi e tra gli insegnanti, un legame che spinge a riflettere sull'importanza generale di promuovere stili di vita all'insegna della mobilità attiva.

Figura 24: Studenti e insegnanti che si recano a scuola in automobile a seconda della frequenza d'uso della bicicletta nel tempo libero - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



A conferma della relazione stabilita tra uso della bicicletta nel tempo libero e nella mobilità scolastica, si riscontra che la relazione inversa si registra tra chi usa l'automobile per andare a scuola. In tal caso, è significativamente maggiore l'uso dell'automobile per i tragitti scolastici tra chi usa raramente la bicicletta nel tempo libero.

6. Le scelte di mobilità attiva sono anche una questione di genere?

La propensione di studenti a recarsi a scuola a piedi e in bici varia anche a seconda del sesso, inoltre le preferenze di maschi e femmine verso le forme di mobilità attiva cambiano in modo differente con il crescere dell'età.

Figura 25: Studenti e insegnanti che vanno a scuola a piedi, per sesso - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023

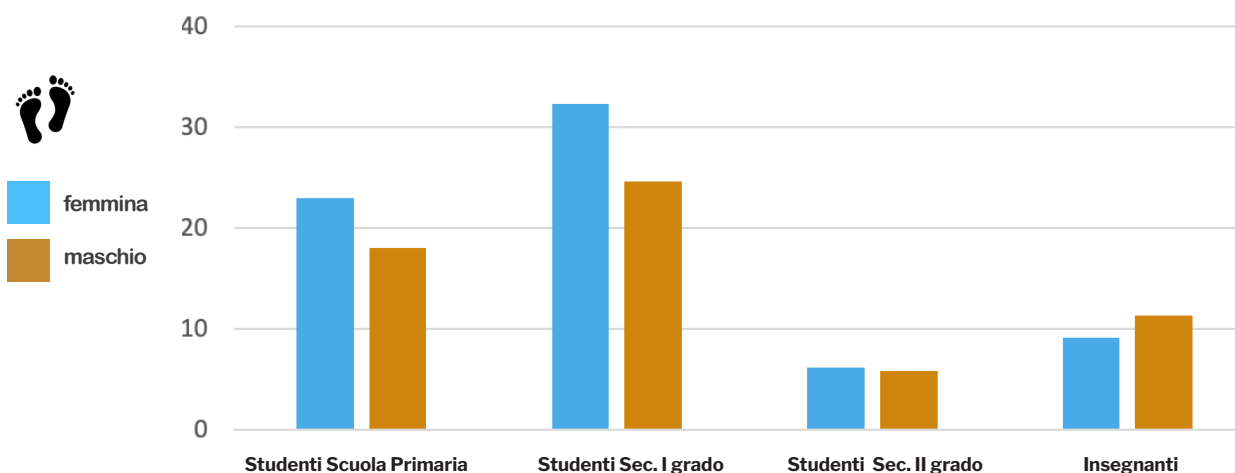
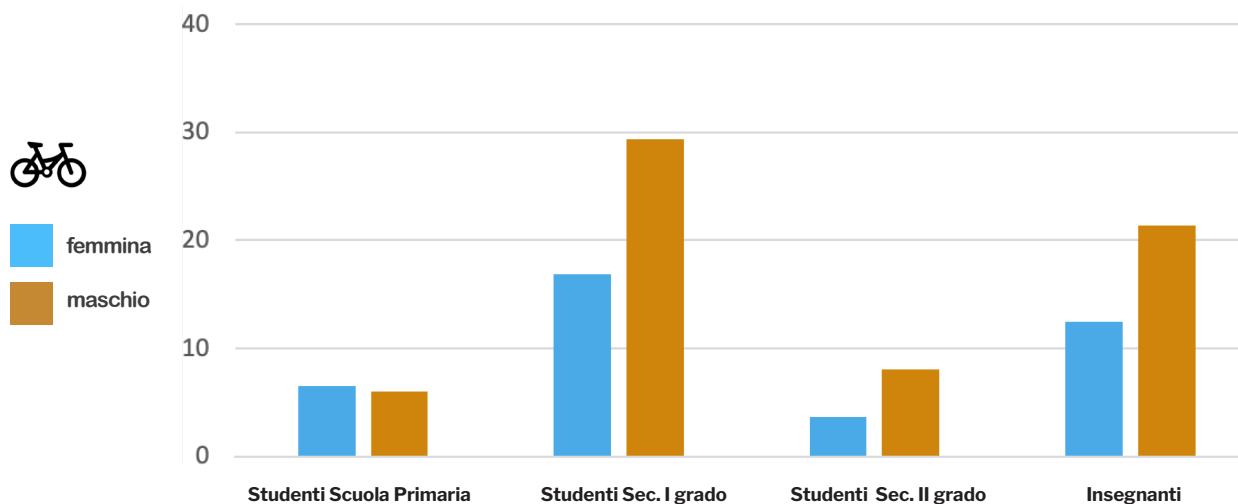


Figura 26: Studenti e insegnanti che vanno a scuola in bicicletta, per sesso - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

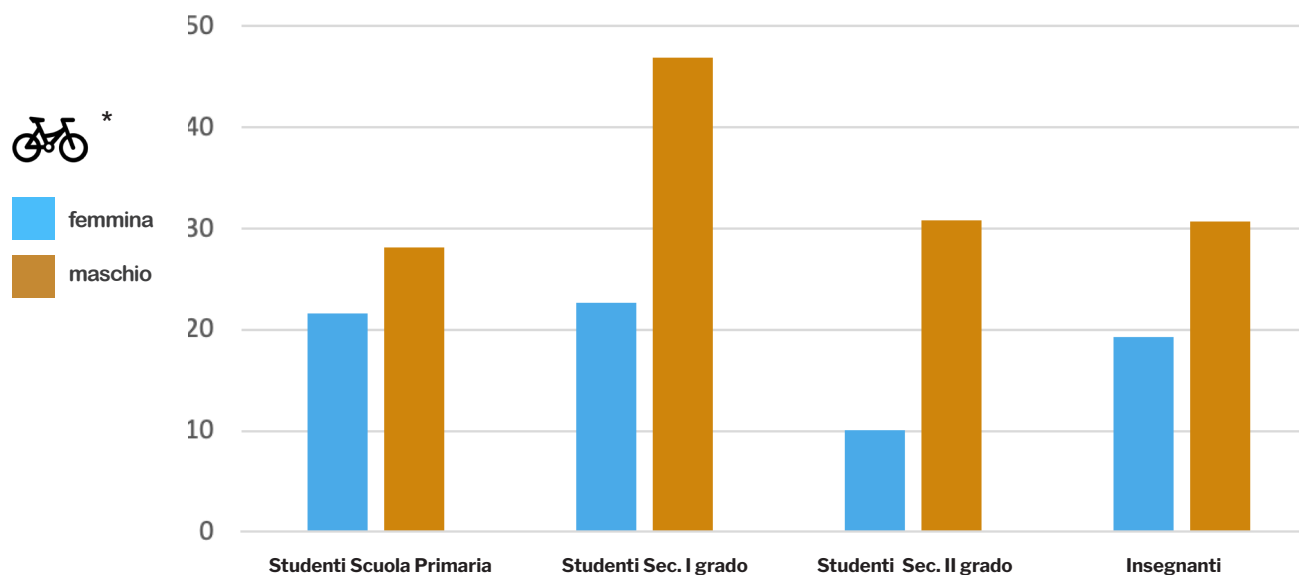
Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Bambine e ragazze della Scuola Primaria e della Secondaria di I grado più frequentemente vanno a scuola a piedi rispetto ai compagni maschi. Invece, la bicicletta è usata in modo significativamente maggiore dai maschi tanto nelle Scuole Secondarie di I grado che tra gli insegnanti (in entrambi i casi la quota di maschi che usa la bici è quasi doppia rispetto a quella registrata tra le femmine). Anche alle scuole secondarie di II grado, la percentuale di maschi che utilizzano la bicicletta è doppia rispetto a quella delle femmine, sia pure ad un livello piuttosto basso per entrambi i sessi.

Figura 27: Studenti e insegnanti che usano la bicicletta frequentemente* nel tempo libero, per sesso - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



* = per frequentemente si intende un uso della bicicletta pari ad almeno 3-4 volte la settimana

La diversa propensione all'uso della bicicletta tra maschi e femmine è confermata quando si considera la frequenza d'uso durante il tempo libero. Se la differenza tra bambini e bambine non è molto marcata, il divario si allarga drasticamente alle età corrispondenti alla scuola secondaria di I grado – con la percentuale di maschi che usa frequentemente la bicicletta doppia rispetto a quella delle femmine - e rimane molto ampio negli anni della scuola secondaria di II grado.

Anche tra gli insegnanti l'uso della bici nel tempo libero è molto più frequente tra gli uomini rispetto alle colleghe donne.

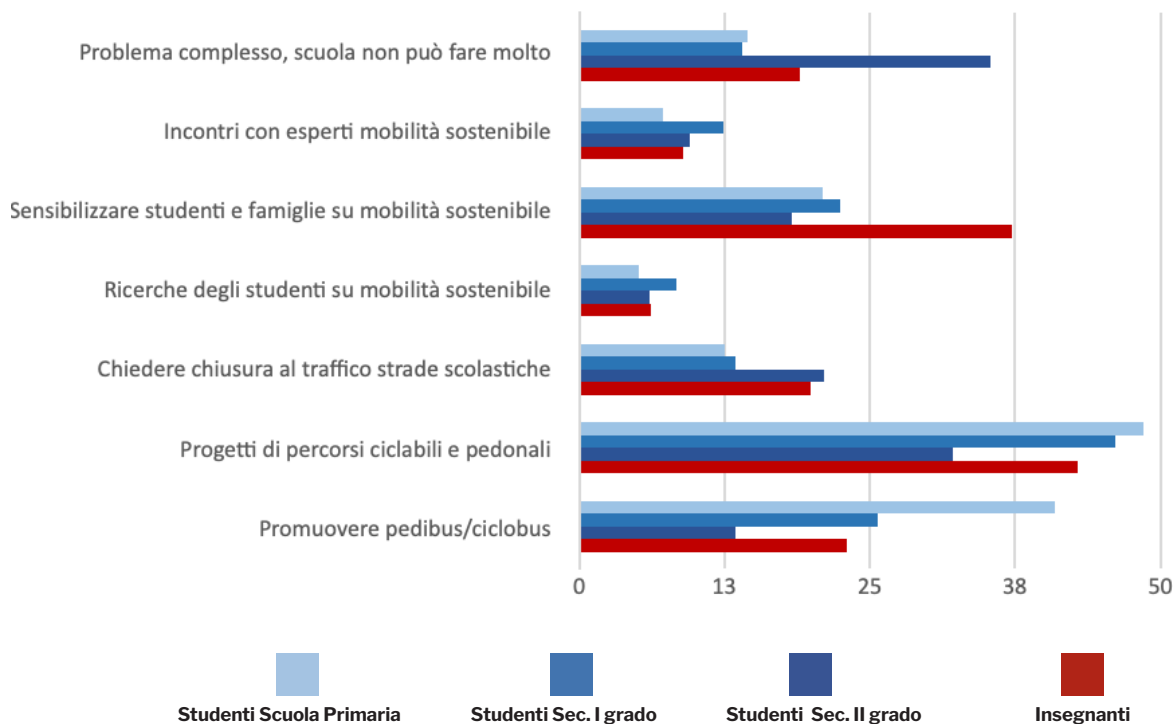
Differenze da studiare con attenzione per capire fino a che punto scelte individuali differenti siano anche influenzate da modelli di genere, stereotipi e ruoli differenti in società e in famiglia di uomini e donne.

7. Le scuole protagoniste di Iniziative per la mobilità sostenibile?

Sono in molti a pensare che anche le scuole possano essere protagoniste di iniziative e attività che possano promuovere un cambio della mobilità locale in un senso più sostenibile.

Figura 28: Studenti e insegnanti a favore di certe iniziative da parte delle scuole - Provincia di Vicenza, 2023 (percentuale)

Fonte: Indagine sulla mobilità scolastica nella Provincia di Vicenza, veloCittà 2023



Nota: la somma delle percentuali è maggiore di 100 perché potevano essere indicati fino a tre motivi

Ad esempio, nelle scuole primarie e secondarie di I grado sono alte le percentuali di genitori di studenti a suggerire che gli istituti scolastici potrebbero promuovere progetti di percorsi ciclabili e pedonali e anche favorire iniziative di pedibus e ciclobus. Iniziative relative alla chiusura al traffico delle strade scolastiche sono indicate in un numero inferiore di casi. Tra gli studenti delle scuole secondarie di II grado c'è una quota importante che ritiene che il problema sia troppo complesso e quindi la singola scuola non possa fare molto, mentre altri chiedono che l'istituto scolastico di appartenenza si faccia fautore di progetti di percorsi ciclabili e pedonali. Anche gli insegnanti vedono con favore la promozione di studi specifici su percorsi ciclabili e pedonali a servizio degli studenti della scuola, così come suggeriscono attività di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile indirizzate a studenti e alle loro famiglie.

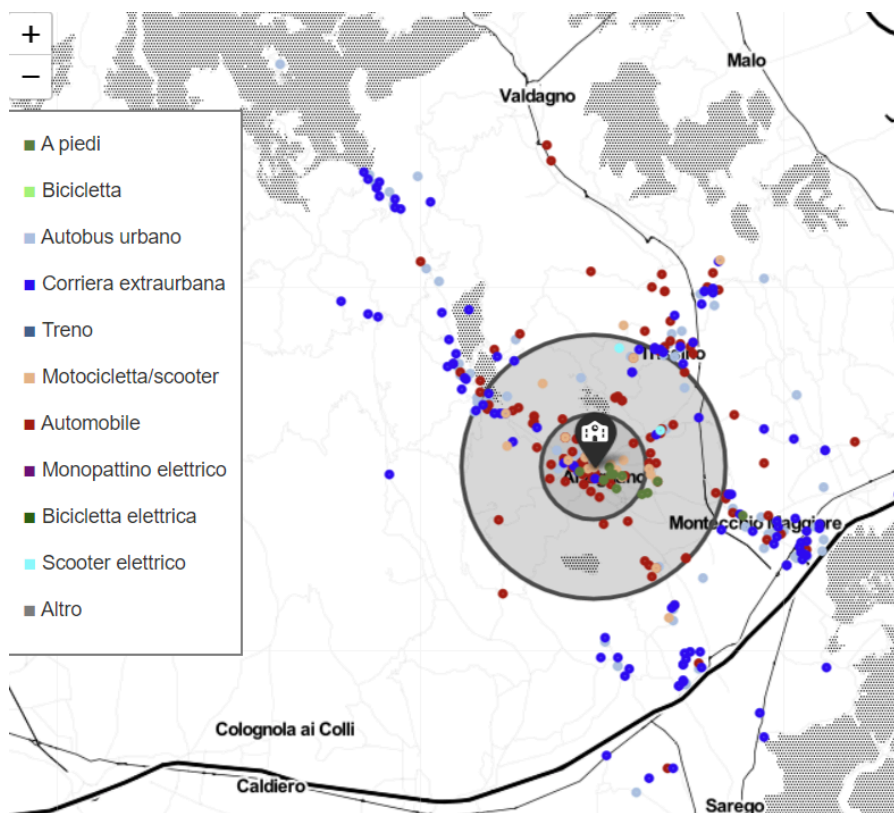
In sostanza, sembra che tra studenti e i loro genitori prevalga un certo pragmatismo e quindi si valutino più positivamente delle attività specifiche e concrete (progetti di percorsi ciclabili e pedibus/ciclobus) piuttosto di attività tese a sensibilizzare la popolazione scolastica sui temi della mobilità sostenibile.

Mappe: Mezzo di trasporto utilizzato dagli studenti di alcune scuole della provincia di Vicenza

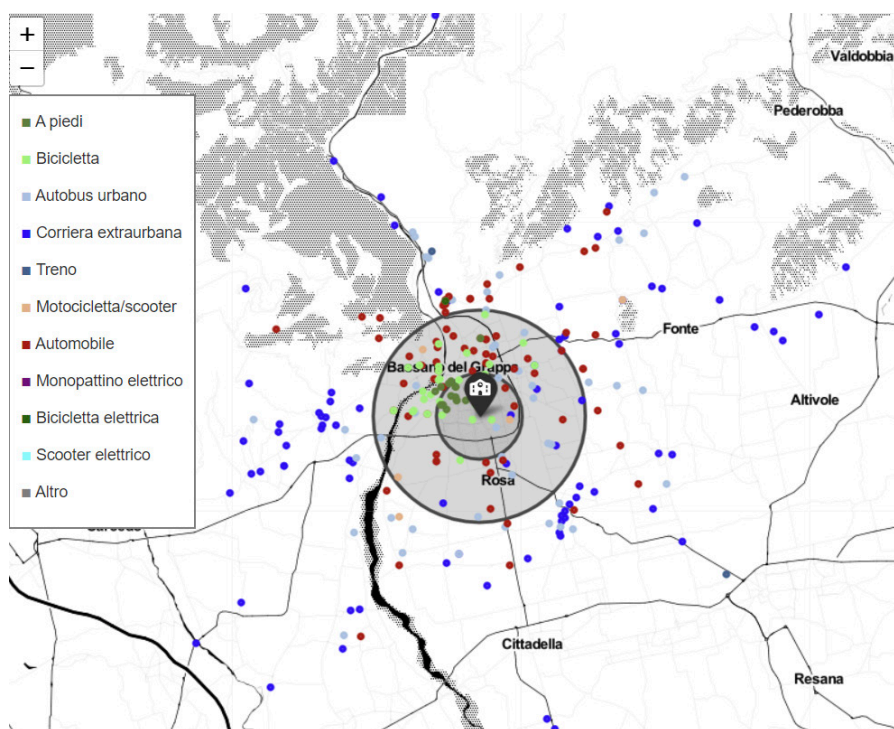
Scuole con almeno 200 risposte (Scuole secondarie di II grado) o almeno 130 risposte (Scuole Primarie e Scuole Secondarie I grado)

I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio rispettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

LS Da Vinci – Arzignano

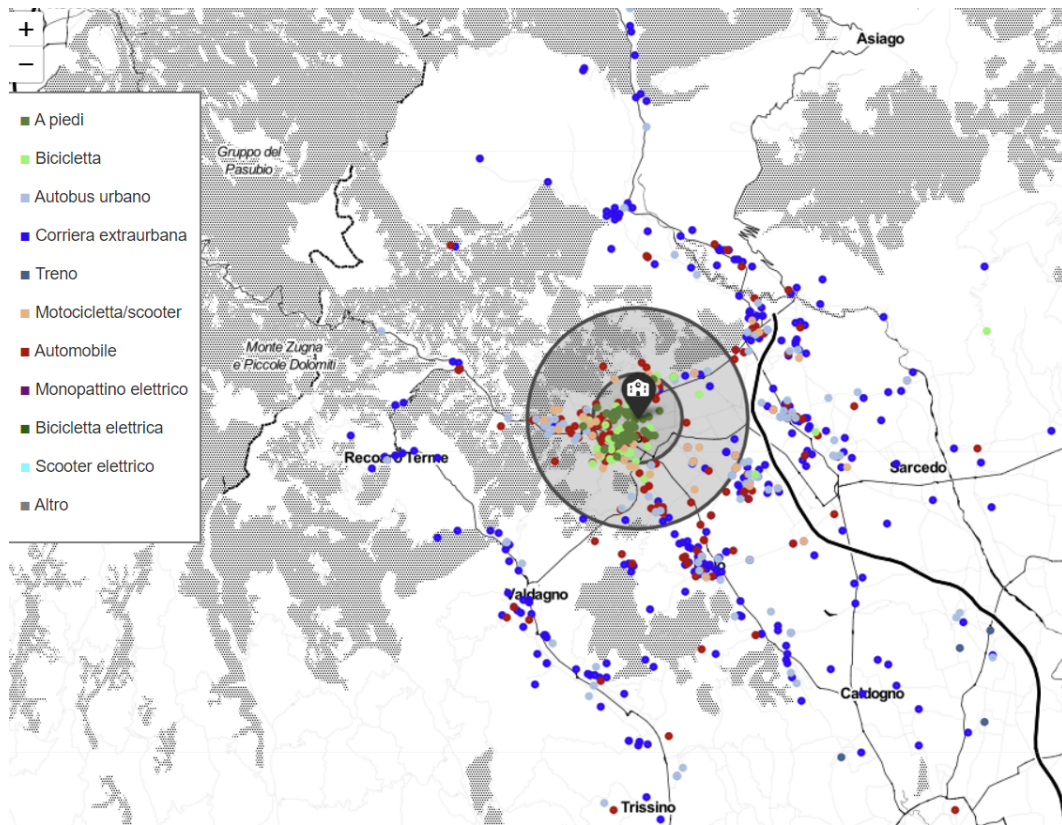


LS Da Ponte – Bassano del Grappa

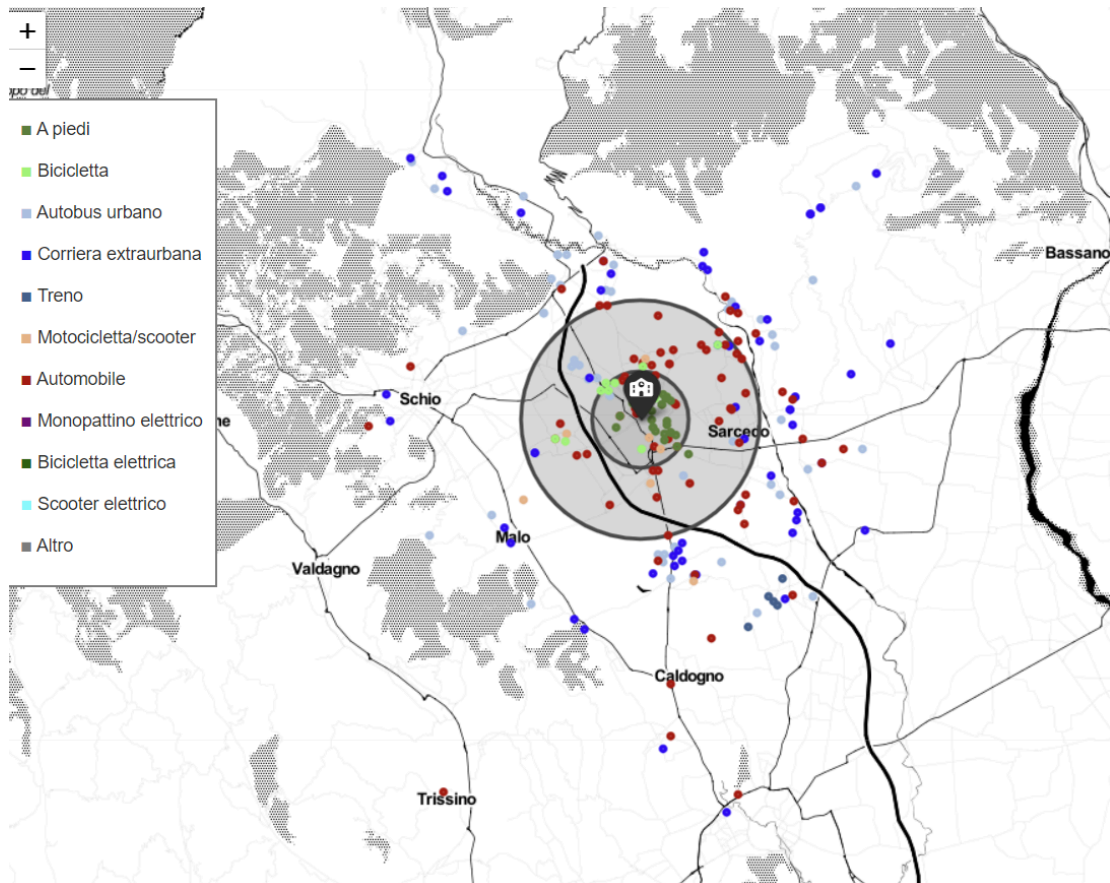


I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio riappettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

LS Tron Zanella – Schio

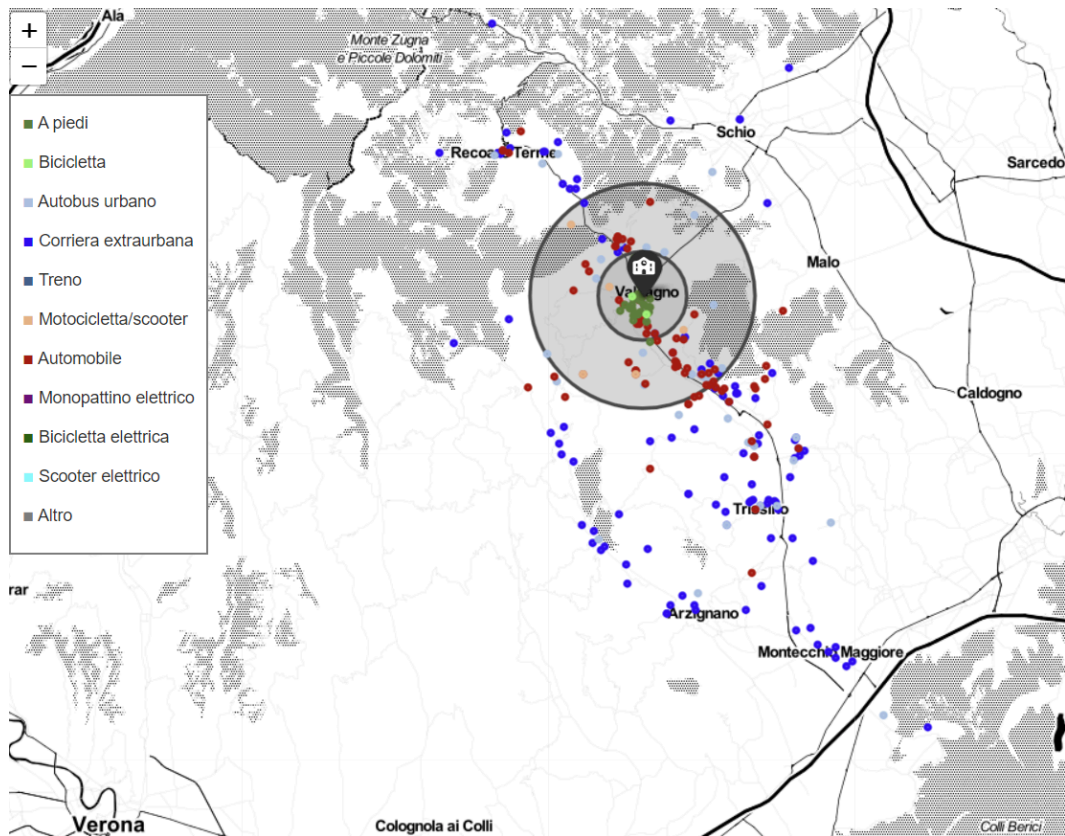


ITET Ceccato – Thiene

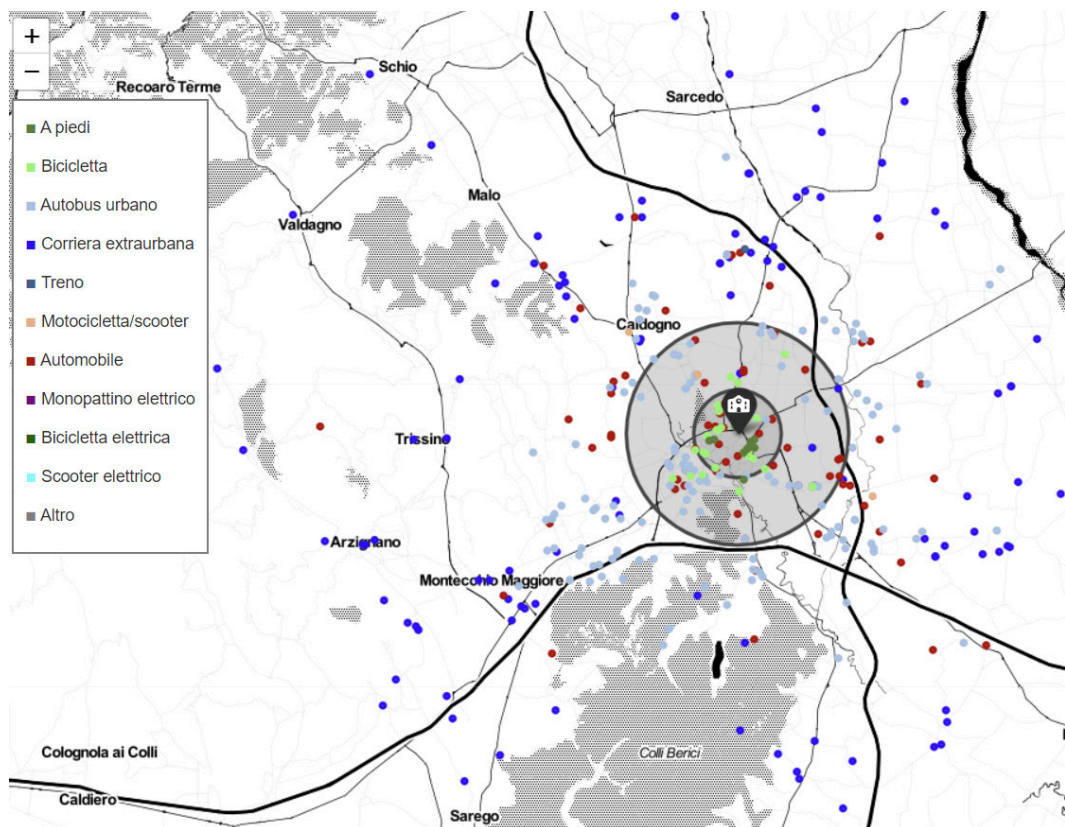


I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio rispettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

IIS Trissino - Valdagno

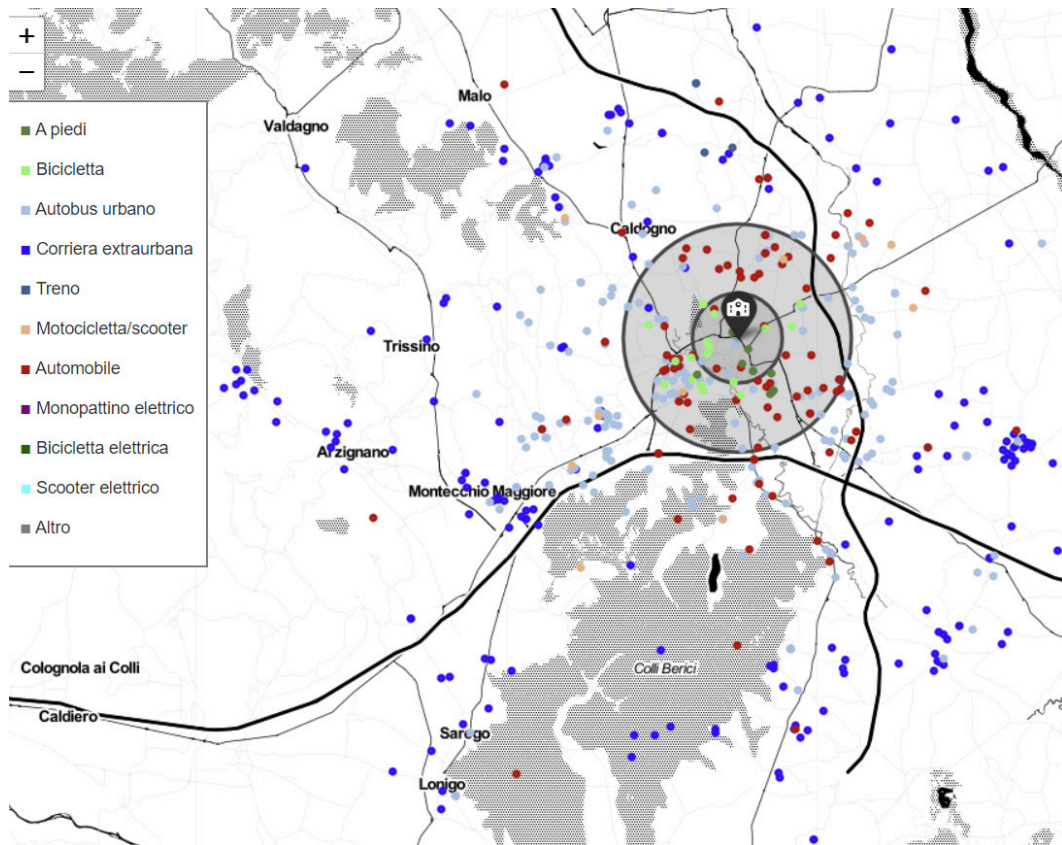


IIS Boscadin - Vicenza

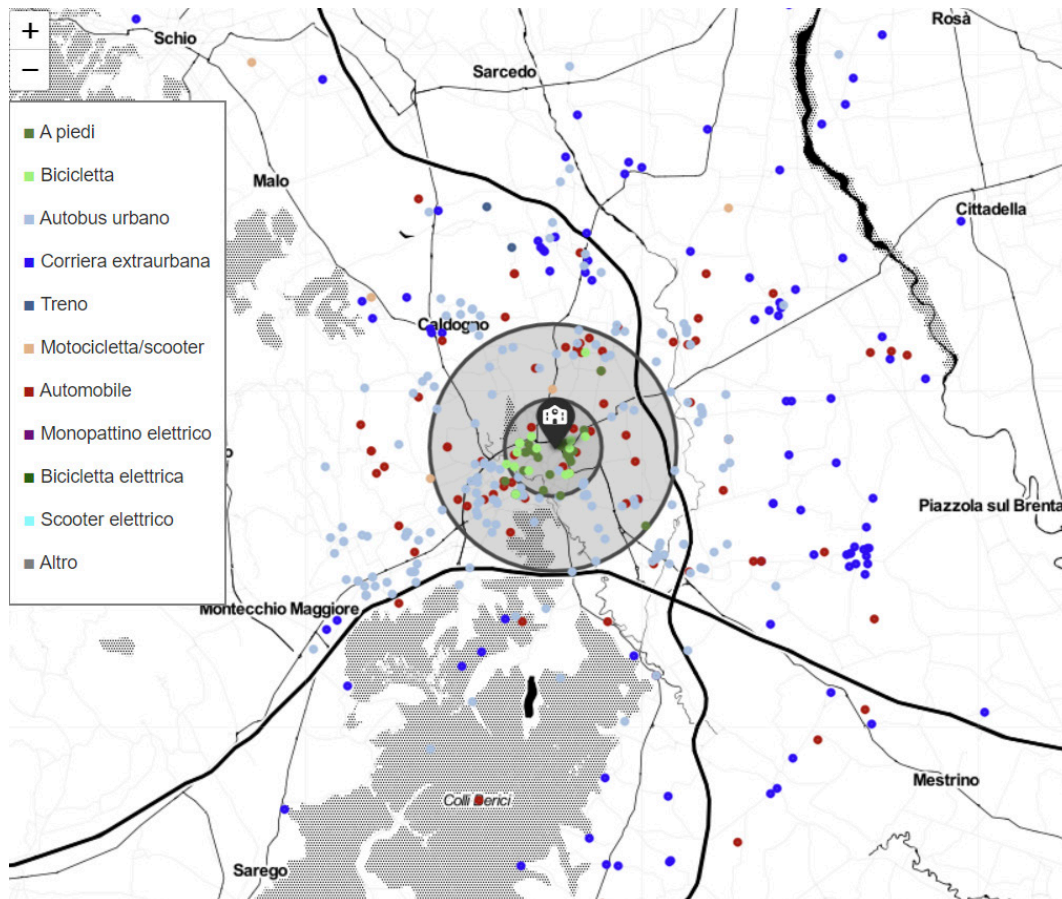


I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio riappettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

IIS Canova - Vicenza

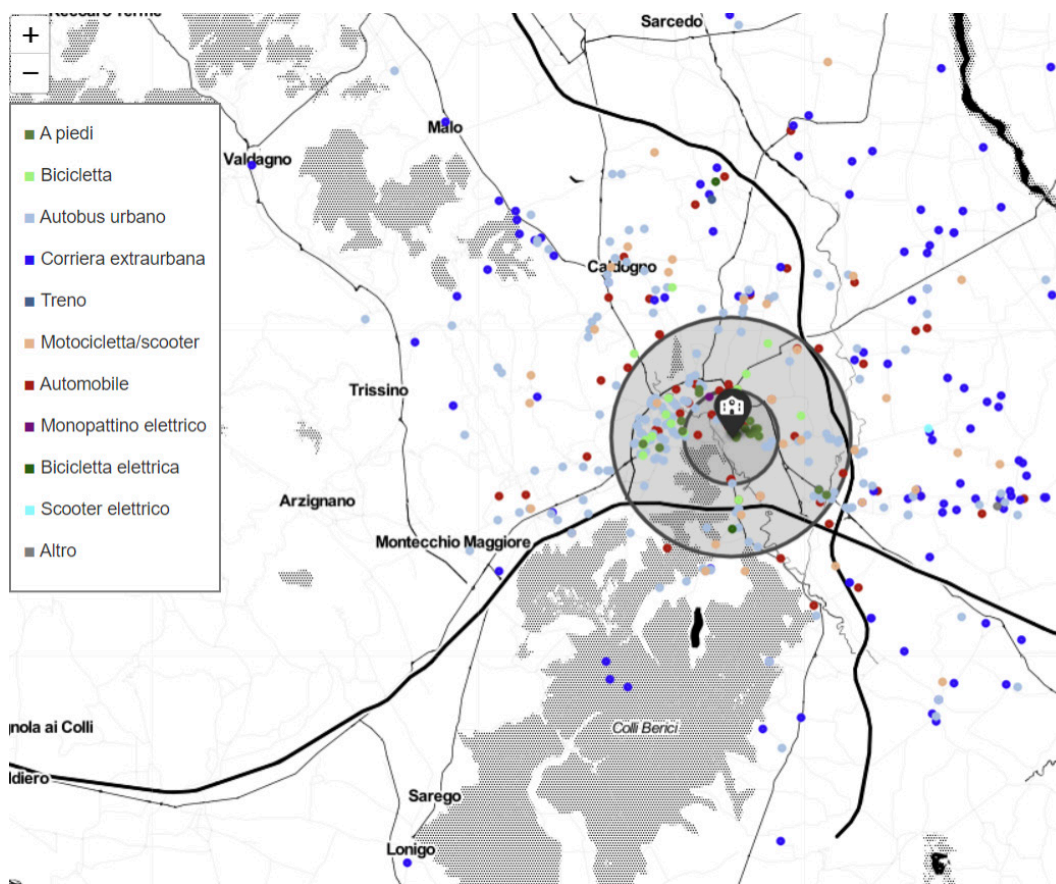


IIS Da Schio - Vicenza

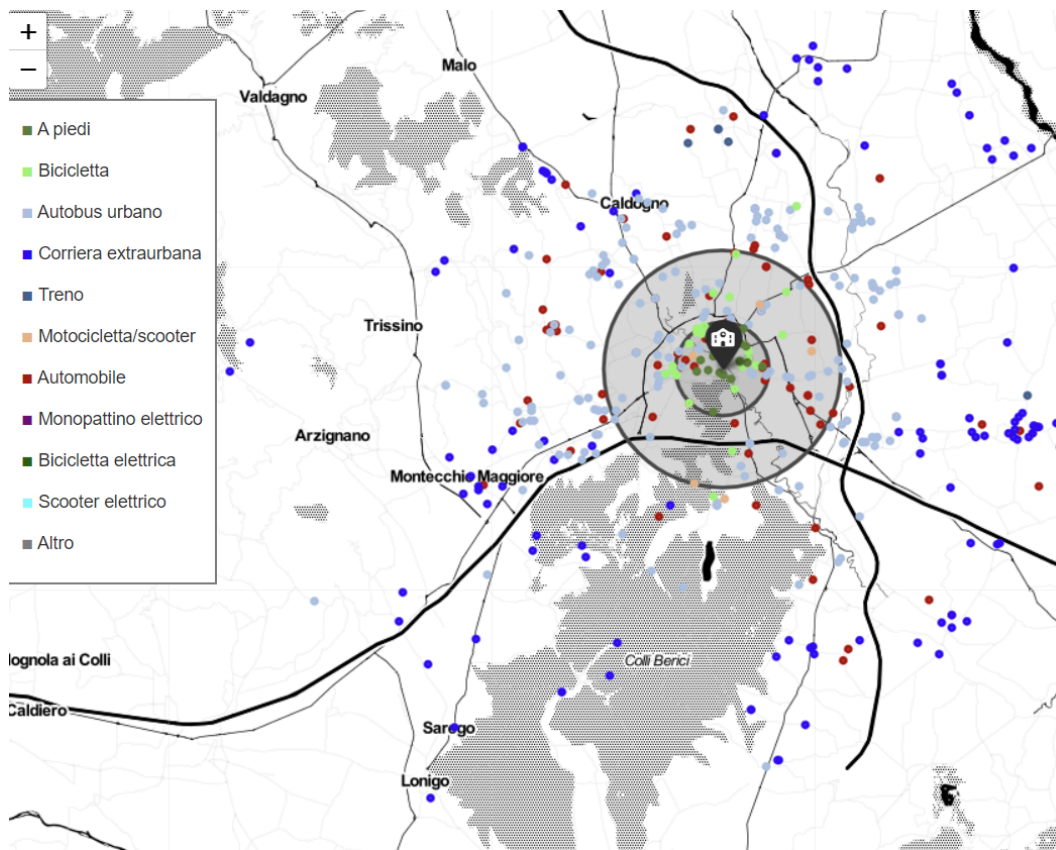


I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio riapettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

IPSIA Lampertico – Vicenza

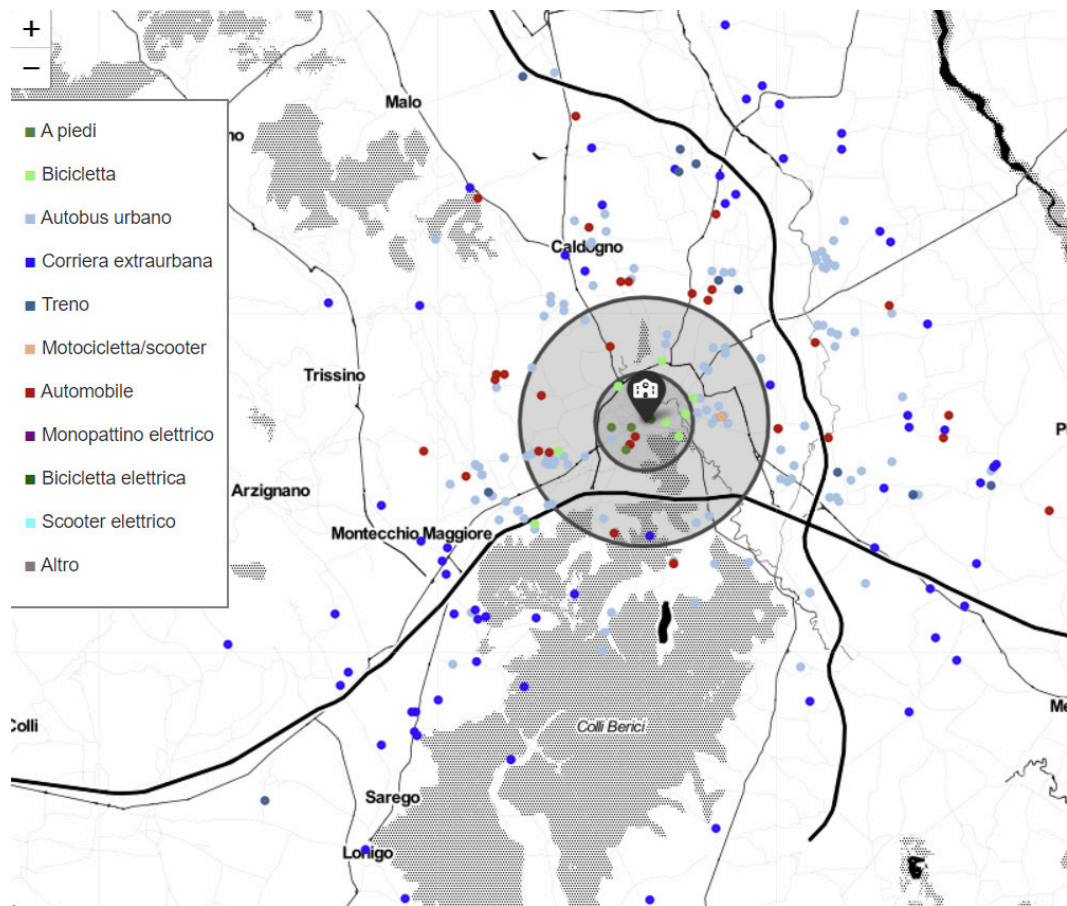


LS Fogazzaro – Vicenza

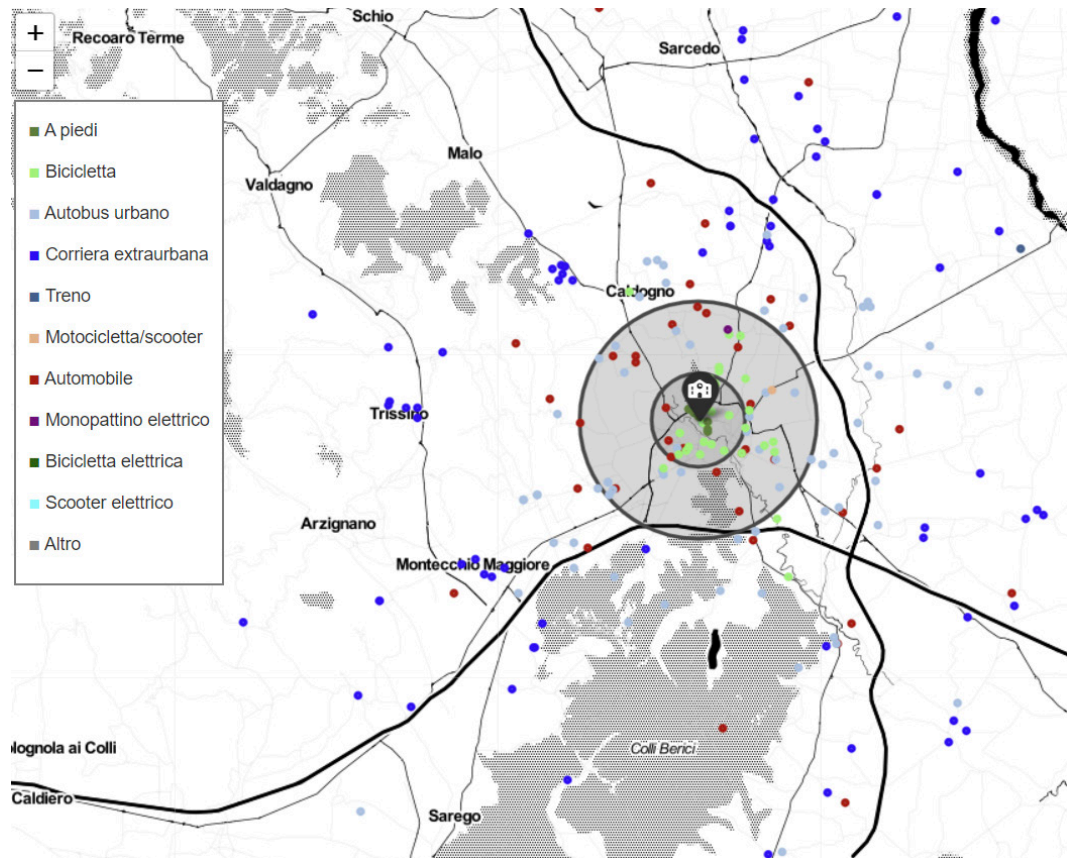


I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio riappettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

ITE Piovene - Vicenza

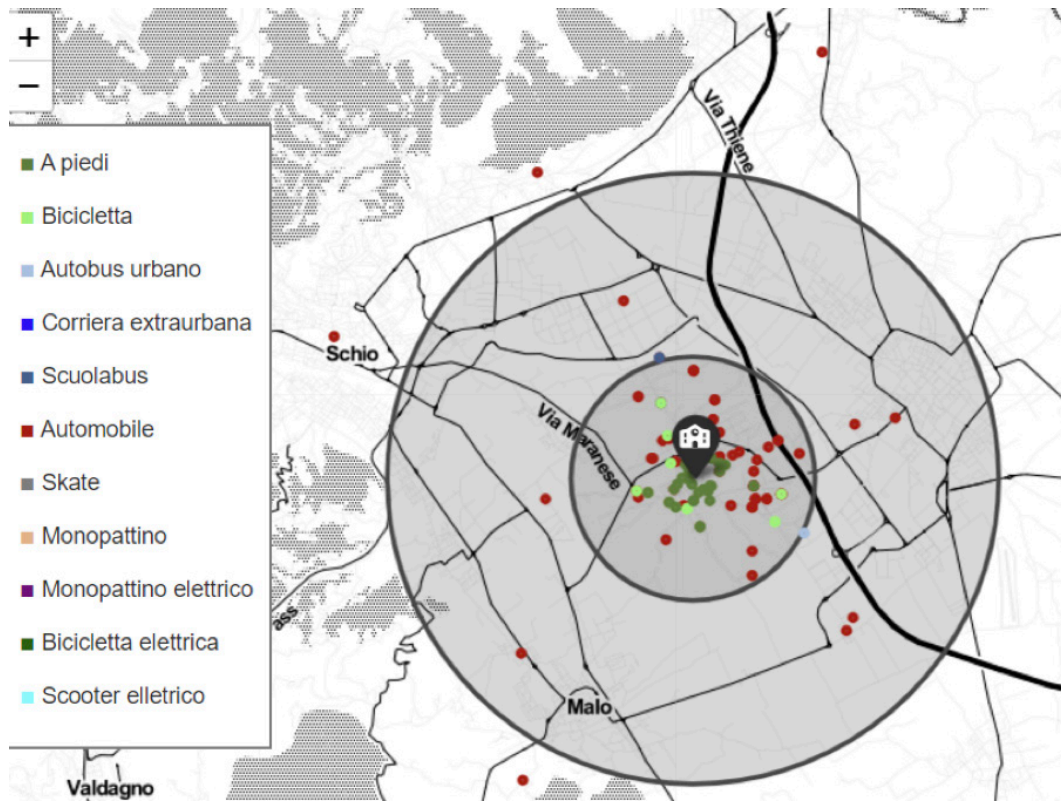


LS Quadri - Vicenza

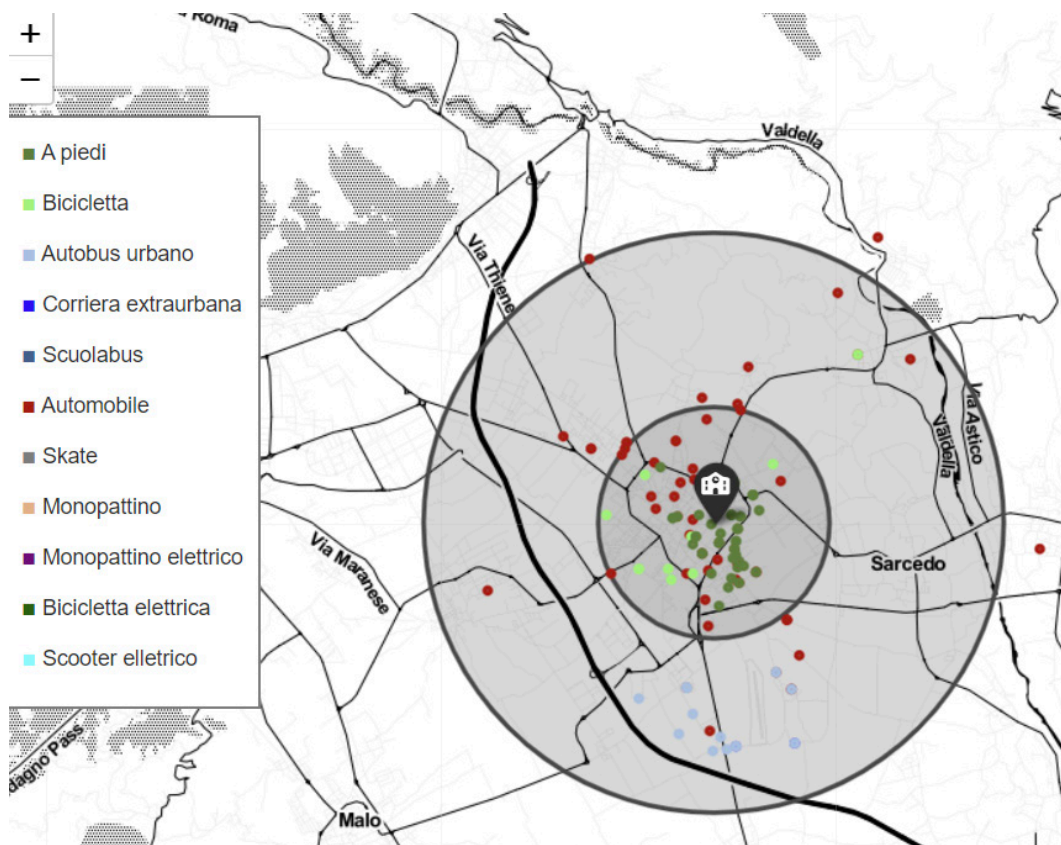


I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio riappettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

Scuola Primaria Fogazzaro – Marano Vicentino

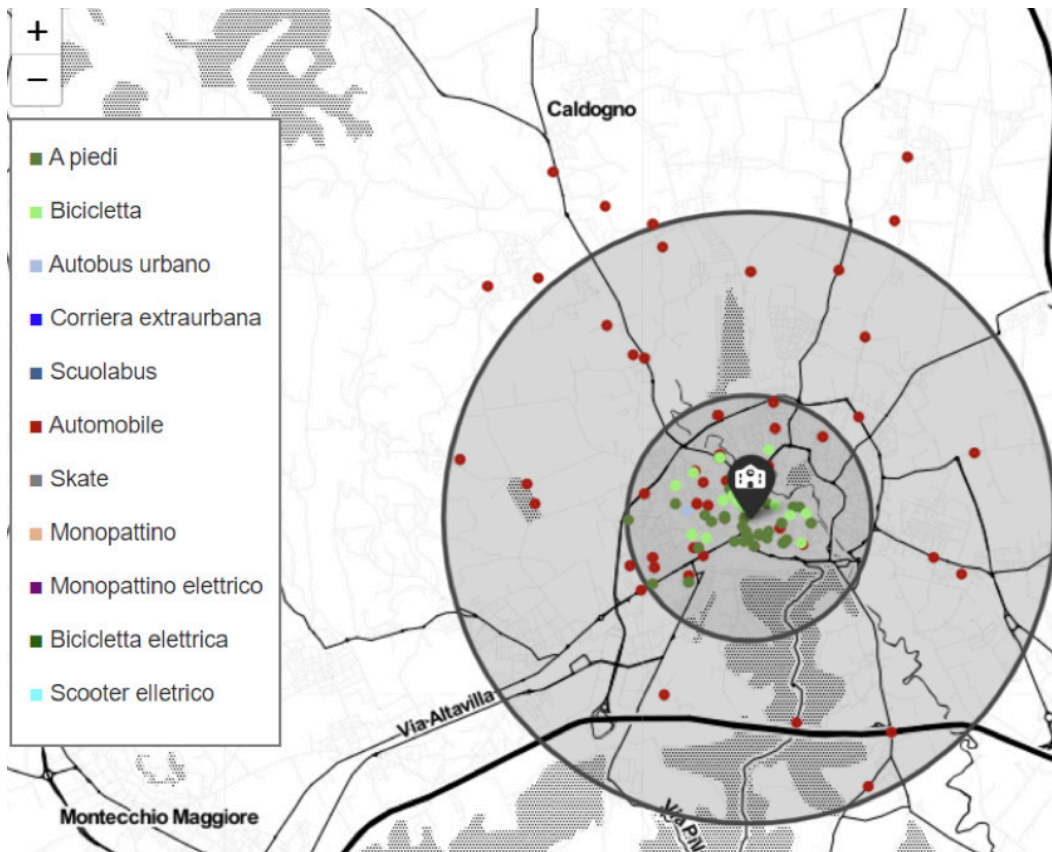


Scuola Secondaria I grado Ferrarin– Thiene

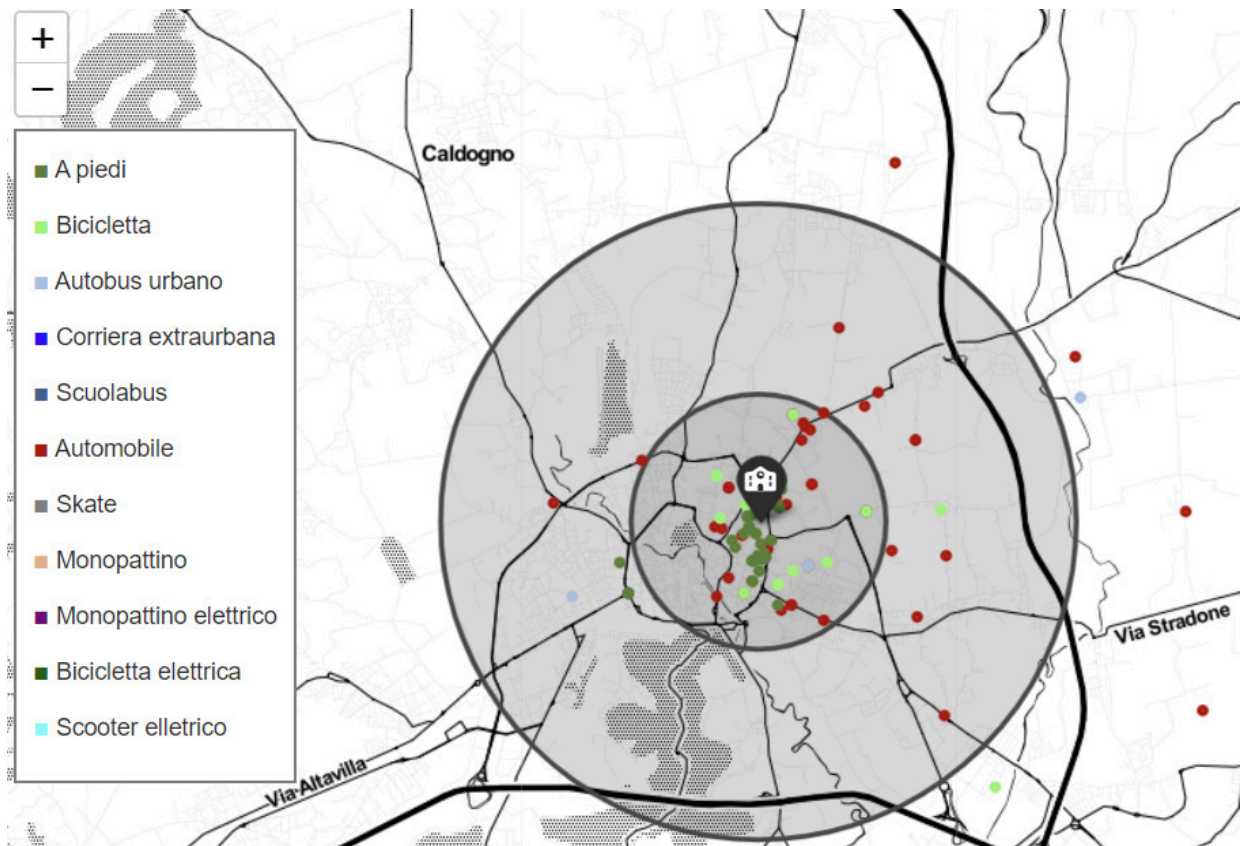


I cerchi inclusi nelle mappe hanno un raggio riappettivamente di 2km e 5 km dalla scuola.

Scuola Secondaria I grado Giuriolo – Vicenza



Scuola Secondaria I grado Muttoni – Vicenza





www.velocitta.it

vi.velocitta@gmail.com