

**La città ai raggi X****Più in auto che in bus  
così si muovono i ragazzi**

BOVINI A PAGINA VII



# Così si muove la città degli studenti

GIANLUIGI BOVINI

LA componente più rilevante degli spostamenti pendolari è rappresentata dalle persone che si muovono ogni giorno per motivi di lavoro: nel 2011 erano oltre 375mila i cittadini metropolitani interessati da questo fenomeno. Molto importante è anche la quota dei movimenti pendolari per ragioni di studio: il Censimento aveva rilevato a livello metropolitano 147mila giovani che giornalmente si spostavano per raggiungere le aule scolastiche e universitarie. Le caratteristiche del pendolarismo degli studenti sono naturalmente differenti da quelle dei lavoratori. In primo luogo è più ristretto il periodo dell'anno nel quale si sviluppa questo fenomeno e sono in parte diverse le fasce orarie e i luoghi coinvolti. Anche i tempi di percorrenza e i mezzi utilizzati per lo spostamento presentano caratteristiche particolari, che è opportuno indagare. La mobilità è un sistema di grande complessità, che deve rispondere a molteplici esigenze: una conoscenza approfondita dei diversi bisogni e degli attuali flussi è indispensabile per potere evolvere verso forme di spostamento più intelligenti e con minori impatti sociali ed economici.

Secondo i dati elaborati dal censimento del 2011 erano oltre 147mila i giovani che si spostavano ogni giorno per andare a scuola

**LE DESTINAZIONI**

La maggioranza fa tragitti brevi e resta vicino casa

UN elemento decisivo per valutare il rilievo degli spostamenti è il luogo finale di destinazione. Secondo i dati censuari 113.295 studenti (pari al 77,1% del totale) frequentavano scuole collocate nel comune di dimora abituale; 27.875 giovani si recavano invece a studiare in un comune metropolitano diverso da quello di residenza. La quota di chi frequentava istituti collocati fuori dai confini metropolitani era esigua (meno di 5.800 persone pari al 3,9%).

Una larga maggioranza dei giovani studia vicino a casa e sotto questo profilo si registrano rilevanti differenze fra i giovani residenti a Bologna e quelli che vivono negli altri comuni metropolitani. Fra chi abita in città la quota di chi studia nel comune sale al 95,3%; per i giovani degli altri comuni metropolitani questa percentuale si riduce al 67,4%. Come per i lavoratori anche per gli studenti vivere fuori città significa essere costretti a spostamenti più lunghi e costosi.

**GLI SPOSTAMENTI**

Due ragazzi su tre vivono fuori porta  
74mila i maschi

SECONDO i dati del Censimento 2011 erano 146.946 i giovani che quotidianamente si spostavano da casa per andare a studiare: 50.875 risiedevano a Bologna e 96.071 negli altri comuni metropolitani. Quasi i due terzi degli studenti non risiedevano in città e si dovevano confrontare nei loro spostamenti con una rete del trasporto pubblico extraurbano meno capillare e frequente. Interessanti anche i dati disaggregati per genere: oltre 74.700 studenti erano maschi e più di 72.300 femmine. La lieve prevalenza maschile era coerente con il profilo demografico della popolazione giovanile, che vede in quelle fasce di età un numero di uomini più ampio di quello delle donne. La larghissima maggioranza dei giovani metropolitani è coinvolta in questi spostamenti: è interesse di tutta la collettività che avvengano con modalità efficaci dal punto di vista sociale ed economico e nelle condizioni di massima sicurezza.



Peso: 1-2%, 7-69%



3

I TEMPI

## Meno di 15 minuti per arrivare un vantaggio per 93mila giovani

I dati del Censimento consentono anche di valutare quanto tempo impiegavano gli studenti per raggiungere gli istituti scolastici e universitari. La quota prevalente degli spostamenti aveva una durata contenuta: 92.853 studenti (pari al 63,2% del totale) impiegavano meno di 15 minuti. Oltre 29.600 giovani dovevano invece compiere uno spostamento con una durata fra 16 e 30 minuti.

Il numero degli studenti coinvolti negli spostamenti più lunghi (più di 30 minuti) era più contenuto: si trattava di 24.440 persone (pari al 16,6% del totale). Anche in questo caso la condizione degli studenti residenti a Bologna era migliore: per chi abita in città la quota degli spostamenti più lunghi scendeva al 10,6%, mentre per i giovani degli altri comuni metropolitani l'incidenza saliva al 19,8%.

4

I MEZZI

## 60mila in auto 4mila con lo scooter il 38% sceglie il bus

VEDIAMO ora quali mezzi utilizzavano gli studenti per spostarsi. La modalità più diffusa era quella dell'auto privata, che coinvolgeva oltre 60mila giovani (57.231 come passeggeri e 2.798 come conducenti): quasi il 41% degli studenti usava quindi questo mezzo, in larghissima prevalenza condotto dai genitori. 4.145 erano invece gli studenti che si recavano a scuola in motocicletta o ciclomotore. Molto importanti fra gli studenti le altre forme di mobilità più sostenibili rispetto all'utilizzo del mezzo privato. Oltre 38.400 giovani (26,1% del totale) si spostavano a piedi o in bicicletta; più di 44.200 ricorrevano ai mezzi pubblici (37.896 utilizzavano gli autobus o le corriere e 6.356 il treno).

Rispetto agli spostamenti per lavoro le diverse caratteristiche del pendolarismo studentesco consentono un maggiore ricorso a forme di mobilità che non prevedono l'utilizzo di mezzi a motore privati.

5

LA MOBILITÀ

## In bici o a piedi solo chi abita vicino al centro

LA disponibilità dei dati censuari disaggregati per genere sui mezzi utilizzati per spostarsi evidenzia alcune lievi differenze fra i maschi e le femmine.

I giovani utilizzano più frequentemente la motocicletta e la bicicletta; le ragazze hanno preferenze più accentuate per i mezzi pubblici (autobus, corriere e treni). Sostanzialmente simili i comportamenti dei due sessi per quanto riguarda l'utilizzo dell'auto in qualità di passeggero e conducente e per gli spostamenti a piedi. Molto più ampi i divari in relazione al luogo di residenza dello studente. Chi abita in città si sposta più frequentemente a piedi e in bicicletta, in motocicletta o utilizzando l'autobus pubblico; per chi vive negli altri comuni metropolitani è molto più alto il ricorso all'auto privata come passeggero o al servizio di autobus scolastico. La forma urbana della città, con maggiori densità di popolazione, favorisce il ricorso alle modalità più sostenibili di spostamento.



Peso: 1-2%, 7-69%



Peso: 1-2%, 7-69%