Osservatorio - Raccolta in PDF

I trasporti per gli studenti pendolari nelle aree urbane

28 Marzo 2023

Tag: Diritti

9,7 milioni di persone in Italia si spostano quotidianamente per studio. Il 29,3% di loro deve uscire dal comune di residenza per frequentare le lezioni. Nei comuni di cintura, hinterland delle grandi aree urbane, oltre il 40% dei pendolari si sposta dal proprio comune per studiare. La raggiungibilità delle scuole varia molto tra le 14 città metropolitane. 24,5% degli edifici scolastici statali nel comune di Reggio Calabria hanno una fermata del trasporto urbano entro 250 metri (media Italia: 53,9%).

Ogni giorno milioni di bambini, ragazzi e giovani fanno i pendolari per motivi di studio. Complessivamente sono quasi 10 milioni le persone che in Italia si spostano quotidianamente per raggiungere la scuola, l'università o comunque per ragioni legate all'istruzione.

9.696.602 i residenti in Italia che giornalmente si spostano per studio.

Parliamo di poco meno di un terzo dei 30 milioni di abitanti che tutti i giorni si muovono in Italia, considerando che altri 20 milioni si spostano per lavoro.

Dei 9,7 milioni di persone che si spostano per studiare, 6,86 milioni raggiungono il luogo di studio nello stesso comune in cui abitano. Mentre altri 2,84 milioni devono spostarsi fuori dal loro comune. Si tratta di quasi il 30% di chi si muove ogni giorno per frequentare le lezioni a scuola o all'università.

29,3% di chi si sposta ogni giorno per studio deve uscire dal comune di residenza.

Gli studenti pendolari nei comuni italiani

In termini assoluti, le aree del paese da cui ogni giorno si spostano più pendolari per motivi di studio corrispondono ai grandi agglomerati urbani.

Le grandi aree urbane sono i territori con più spostamenti per studio, in molti casi interni alla città maggiore o dai comuni limitrofi.

La città metropolitana di Roma, in primo luogo, dove quotidianamente 763.960 persone si muovono per studio. Nella stragrande maggioranza dei casi all'interno del proprio comune di residenza (86,4%), che spesso è il capoluogo. Il solo comune di Roma conta infatti quasi mezzo milione di persone che si spostano internamente per studio. In una minoranza di casi (13,6%) i pendolari che vivono nella città metropolitana di Roma si spostano per studiare in un comune diverso dal proprio.

Con oltre mezzo milione di studenti pendolari, seguono le città metropolitane Napoli (581.615, di cui il 26,1% in uscita dal comune) e Milano (552.330, di cui il 26,4% in uscita).

91,7% dei pendolari per studio nelle città polo si sposta all'interno del comune stesso.

Nelle realtà più urbanizzate, gli spostamenti avvengono prevalentemente, anche se non esclusivamente, all'interno del comune. Nei poli – le città baricentriche in termini di servizi – il 91,7% dei pendolari per studio è interno al comune (che del resto in molti casi ha di per sé un'estensione territoriale molto ampia).

Mentre è nei territori di cintura, negli hinterland e nei comuni di provincia che circondano le città maggiori, che la quota di spostamenti fuori dal comune raggiunge l'apice. Il 44% dei pendolari che si muovono per motivi di istruzione da queste aree esce dal comune di residenza per raggiungere il luogo di studio.

Negli hinterland oltre il 40% degli studenti pendolari esce dal comune
Percentuale di residenti che si spostano per studio dentro e fuori il comune di residenza (2019)

FONTE: elaborazione openpolis – Con i Bambini su dati Istat e Agenzia per la coesione territoriale
(ultimo aggiornamento: giovedì 13 Maggio 2021)

Nei territori vicini alle aree urbane incidono di più i pendolari che escono dal comune per motivi di studio.

Le province con la quota più elevata di spostamenti per studio fuori dal comune sono Lecco e Como, con quasi 1 pendolare su 2 che esce dal proprio municipio di riferimento. In entrambi i casi si tratta del 49,4% dei residenti che si muovono quotidianamente. Seguono le province di Biella, Bergamo, Lodi, Udine e Varese, con oltre il 44% degli spostamenti fuori dal comune di residenza. E superano il 40% anche le province di Avellino, Pavia, Monza e Brianza, Gorizia, Asti, Treviso, Verbano-Cusio-Ossola, Cremona, Aosta, Caserta e Sondrio.

3,7 milioni i pendolari per motivi di studio interni alle 14 città metropolitane. Il 38% del totale.

Su questi dati ha un'influenza la raggiungibilità di scuole e università dei centri maggiori sul territorio. In particolare nelle aree urbane e nelle città metropolitane limitrofe. I soli pendolari interni alle 14 città metropolitane italiane sono poco meno di 3,7 milioni. Cioè quasi il 40% delle persone che per studio si spostano quotidianamente in Italia.

La raggiungibilità delle scuole nelle aree urbane

Ciò rende le città metropolitane, e i loro capoluoghi in particolare, dei poli attrattori di enorme importanza per i flussi di studenti pendolari e non solo. Bambini, ragazzi e giovani per cui l'accessibilità e la raggiungibilità della scuola rappresentano questioni educative di primo piano.

In Italia in media, nell'anno scolastico 2020/21, l'87,9% degli edifici scolastici statali risulta raggiungibile con mezzi alternativi all'auto, siano essi trasporti di tipo urbano, interurbano, ferroviario o di altro tipo (ad esempio quelli dedicati alle persone con disabilità).

Presi singolarmente, i trasporti pubblici urbani sono i mezzi che consentono una raggiungibilità più capillare delle scuole italiane. Il 53,9% degli edifici scolastici statali ha una fermata entro 250 metri. I mezzi interurbani sono l'altra opzione prevalente (43,9% degli edifici ha una fermata delle linee interurbane in un raggio di 500 metri). Le scuole sono generalmente meno collegate con i trasporti ferroviari (l'8,8% degli edifici ha una stazione a meno di 500 metri). Si tratta comunque di medie fortemente variabili nelle 14 città metropolitane italiane.

La raggiungibilità delle scuole nelle 14 città metropolitane

Percentuale di edifici scolastici statali raggiungibili con mezzi pubblici (2020/21)

FONTE: elaborazione openpolis – Con i Bambini su dati ministero dell'istruzione
(pubblicati: venerdì 14 Gennaio 2022)

La massima raggiungibilità con mezzi di trasporto alternativi all'auto si registra a Firenze e Genova (dove circa il 97% degli edifici scolastici risulta collegato). Superano quota 90% (a fronte di una media nazionale dell'87,9%) anche le città metropolitane di Torino, Catania, Venezia, Messina e Cagliari.

Più distanti dalla media nazionale le città metropolitane di Reggio Calabria (72,6%) e Napoli (56,8%). Anche i loro capoluoghi si trovano in fondo alla classifica: 42,1% gli edifici collegati con almeno un mezzo di trasporto collettivo nel comune di Napoli e 25,5% in quello di Reggio Calabria. Quote che sono spesso l'esito di gap nei singoli mezzi di trasporto, specialmente in quello urbano.

24,5% degli edifici scolastici statali nel comune di Reggio Calabria hanno una fermata del trasporto urbano entro 250 metri (a.s. 2020/21)**.**

I divari nei singoli mezzi di trasporto pubblico

Ciascun mezzo di trasporto risponde a obiettivi e necessità diverse: quelli urbani sono essenziali per gli spostamenti interni alla città, mentre quelli interurbani e ferroviari sono più funzionali alle medie e lunghe percorrenze.

Tuttavia vanno analizzati necessariamente insieme, anche in considerazione dell'impatto dell'intermodalità sugli spostamenti dei pendolari. Cioè l'utilizzo e lo scambio di più mezzi di trasporto per raggiungere una destinazione specifica, come il luogo di studio.

I collegamenti con il trasporto locale sono cruciali per le esigenze degli studenti che si spostano verso le aree metropolitane.

In concreto, una scuola potrebbe anche non avere una stazione dei treni o delle autolinee regionali a poca distanza, ma essere comunque ben collegata per i pendolari che effettuano lunghe percorrenze tramite il trasporto locale. Ad esempio attraverso i mezzi su ferro, come tram e metropolitane, o su gomma, come gli autobus.

È per questo motivo che, in contesti urbanizzati come i capoluoghi delle città metropolitane, il trasporto urbano riveste un ruolo prioritario nel collegamento delle scuole. Un ruolo che ovviamente non si limita alla sola esistenza di un collegamento, ma riguarda il suo funzionamento in termini di efficacia e tempestività del servizio.

Rispetto ai mezzi di trasporto urbano, le scuole più collegate sono quelle dei comuni di Torino (98,4%) e Firenze (95,3%). Nei due capoluoghi questo tipo di collegamenti supera ampiamente le medie delle rispettive ex province, pari al 61,3% e al 66%. A fondo classifica si confermano Napoli e Reggio Calabria, sia considerando i comuni capoluogo che l'intera città metropolitana.

98,4% gli edifici scolastici statali del comune di Torino che hanno una fermata del trasporto urbano entro 250 metri (a.s. 2020/21).

I trasporti interurbani raggiungono una quota maggiore di scuole nei comuni di Bologna e Firenze, dove superano il 70%, nonché nelle rispettive città metropolitane. Mentre collegano meno edifici scolastici nelle città metropolitane di Napoli (25,8%), Palermo (27,4%) e Venezia (29%), oltreché in questi capoluoghi: Palermo (15%), Roma (16,2%) e Venezia (16,3%).

Firenze e Bologna hanno il primato, sia come capoluogo che come intera area metropolitana, delle scuole più raggiungibili con i trasporti ferroviari. Questi sono meno diffusi a Venezia e in due città siciliane, Palermo e Messina.

L'importanza di potenziare e diversificare l'offerta di Tpl

Per le necessità di spostamento quotidiane dei milioni di studenti pendolari, poter contare su una rete di trasporto pubblico affidabile è cruciale.

Ovviamente la sola esistenza di infrastrutture, o di collegamenti con la scuola, non è l'unico elemento da valutare. La questione riguarda infatti anche il funzionamento del servizio, in termini di efficacia, tempestività ed estensione.

Da questo punto di vista, una questione importante per le aree urbane del nostro paese è la poca diversificazione del trasporto pubblico locale (Tpl). L'offerta di Tpl resta ancora fragile e poco sviluppata in molte parti d'Italia, riducendo le potenzialità di spostamenti intermodali, con mezzi alternativi all'auto.

I trasporti su gomma, come gli autobus, continuano a costituire, con pochissime eccezioni, l'offerta di trasporto pubblico locale esclusiva o comunque largamente prevalente.

Come emerso negli ultimi rapporti di Istat sull'ambiente urbano, in 81 capoluoghi su 109 l'autobus è l'unica opzione possibile, o rappresenta comunque il 99% dell'offerta esistente. In altri 22 copre più di 2/3 del **totale.**

3 su 4 i capoluoghi in cui l'offerta di Tpl è coperta solo dal trasporto su gomma (Istat, 2021).

Sono solo 6 le città con un'offerta più diversificata. Per la presenza della rete metropolitana, che copre i 2/3 dell'offerta a Milano e Napoli, il 56,9% a Roma, il 40% a Brescia e il 21,4% a Torino, di tram o di altre altre modalità di trasporto.

Anche se negli ultimi anni è aumentata la disponibilità di mezzi su ferro, quelli su gomma (autobus e filobus) coprono ancora quasi il 55% dell'offerta nelle città italiane. Quota che sale al 95% se si escludono i capoluoghi delle città metropolitane.

Nei prossimi anni, anche alla luce della transizione ecologica in corso, la questione del potenziamento delle opportunità di trasporto pubblico sarà ineludibile per la vita quotidiana delle persone. Sia che si spostino per studio, per svago oppure per lavoro. E anche per la stessa possibilità d'accesso all'istruzione per milioni di studentesse e studenti.

L'articolo è disponibile anche su conibambini.openpolis.it.

L'Osservatorio #Conibambini, realizzato da Con i Bambini e Openpolis nell'ambito del Fondo per il contrasto della povertà educativa minorile, fornisce dati e contenuti sul fenomeno in Italia nella modalità di data journalism, in formato aperto e sistematizzati, per stimolare un'informazione basata sui dati. L'obiettivo è promuovere un dibattito informato sulla condizione dei minori in Italia, a partire dalle opportunità educative, culturali e sociali offerte, ed aiutare il decisore attraverso l'elaborazione di analisi e approfondimenti originali.