



FONDAZIONE DEL
MONTE

1473

MOBILITA' 018

LA QUALITA' DELLA VITA A BOLOGNA



Mobilità 018. La qualità della vita a Bologna
Strumenti per progettare una città a misura di bambino e di comunità

INTRODUZIONE

L'Associazione **Camina**, rete di oltre cento enti locali e associazioni italiane, si occupa di città e infanzia, adottando strategie progettuali e metodologie tese a promuovere il coinvolgimento delle comunità, attraverso il dialogo intergenerazionale e la partecipazione degli abitanti alle scelte delle amministrazioni pubbliche.

Camina da tempo collabora con la Regione Emilia-Romagna e col Comune di Bologna progettando azioni di promozione della ciclopeditività, soprattutto in materia di mobilità scolastica, un tema che vede particolarmente impegnato l'Assessorato Mobilità e Lavori pubblici, in collaborazione con gli Assessorati Scuola e formazione, Salute e comunicazione, Ambiente.

La proposta di indagine presentata nell'ambito del Convegno **Mobilità 018. La qualità della vita a Bologna. Strumenti per progettare una città a misura di bambino e di comunità** (Bologna, 30 giugno 2008), avanzata nel 2007 da Camina, fu accolta immediatamente dal **Comune di Bologna**, che predispose un gruppo di lavoro intersettoriale composto da rappresentanti degli assessorati interessati e dalla **Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna**, sensibile a tematiche e problemi che hanno un impatto così rilevante sulla qualità della vita degli abitanti di Bologna e, in particolar modo, di bambini e ragazzi.

Poiché lo scenario di fondo nel quale l'indagine si colloca è molto ampio, il progetto si è mosso entro confini precisi ed è stato calibrato sui temi della mobilità casa-nido e casa-scuola, in relazione alle scelte riguardanti la ciclopeditività, l'uso dei mezzi motorizzati privati e del trasporto pubblico urbano.

L'indagine si è occupata di **comportamenti e motivazioni riguardanti le scelte di mobilità di famiglie e ragazzi, manifestando interesse verso l'immaginario di bambini e ragazzi a proposito della loro mobilità futura in città.**

Le ragioni che hanno indotto Camina a proporre e realizzare l'indagine sono tre e riguardano:

- la volontà di adoperarsi per realizzare città più amiche dell'infanzia e più in generale delle persone, con la

consapevolezza di quanto il tema della mobilità sia correlato ad aspetti che riguardano la qualità della vita delle persone: salute e sicurezza, autonomia e diritti, solitudine e fiducia negli altri, infrastrutture e organizzazione del traffico, modelli economici e stili di vita;

- l'esigenza di comprendere i criteri su cui si fondano i report annuali che fotografano le città italiane e il modo in cui si analizza il rapporto fra città, mobilità e infanzia;
- la necessità di definire strumenti e metodi che consentano una riflessione sull'attuale "stato di salute" delle nostre città in tema di mobilità e diritti di bambini e ragazzi, per collaborare a progettare azioni innovative che limitino l'invasione delle automobili e dei motocicli a vantaggio della ciclopeditività e del trasporto pubblico, contribuendo a monitorare, valutare e comunicare efficacemente i risultati delle azioni intraprese.

Il lavoro si è sviluppato in tre fasi.

1. In primo luogo si è voluto dimostrare, oltre il senso comune, il nesso fra mobilità e qualità della vita di bambini e ragazzi, facendo riferimento a documenti regionali e nazionali, che recepiscono gli orientamenti dell'Organizzazione Mondiale della Sanità: il "Piano regionale della prevenzione dell'Emilia-Romagna", approvato dalla Giunta regionale con due delibere - la 1012/2005 e la 426/2006 - sulla base dell'intesa stabilita in Conferenza Stato-Regioni il 23 | 03 | 2005 (www.saluter.it); il programma quadro "Guadagnare salute. Rendere facili le scelte salutari", del Ministero della Salute (DPCM 4 | 05 | 2007 - www.ministerosalute.it), per la promozione di stili di vita in grado di contrastare, nel lungo periodo, l'incidenza delle malattie croniche e migliorare il benessere dei cittadini, che propone alleanze con il mondo della scuola, del lavoro e con le imprese. La mobilità ciclopeditiva viene proposta in questi documenti come risposta ad un'esigenza di promozione della salute e di prevenzione delle malattie. In essi si richiamano esplicitamente i percorsi casa-scuola, l'influenza che l'ambiente costruito esercita sulla salute dei cittadini, l'esigenza di ripensare una

strategia pianificatoria che ponga riparo ai guasti prodotti dalla progettazione urbanistica degli ultimi cinquant'anni. Si sottolinea come la maggior parte dei comportamenti non siano distribuiti nella popolazione in modo casuale, ma siano "modellati socialmente": il livello di istruzione, la condizione socio-economica, il ruolo sociale e il livello di responsabilità ricoperto, determinano la scelta dei comportamenti che influiscono sulla salute dei singoli cittadini della comunità.

Lo scenario descritto introduce altri temi di notevole interesse che pongono in correlazione pianificazione, mobilità, socialità; descrivono il progressivo impoverimento degli spazi pubblici un tempo destinati alla vita di relazione, consentendo di formulare ipotesi sulla qualità della vita di bambini e ragazzi di città. Si fa riferimento persino agli itinerari dedicati a bambini e ragazzi, alla loro sicurezza e piacevolezza, poiché "l'abitudine ad andare in bicicletta deve essere presa da giovani."

Il tema dell'accessibilità alle scuole e dei percorsi casa-scuola si profila ricco di implicazioni operative, che richiedono conoscenze riguardanti il comportamento di genitori, bambini e adolescenti. È la prospettiva accolta proponendo l'indagine sulla mobilità che rappresenta la terza fase del lavoro.

2. In secondo luogo si sono analizzati studi, rapporti e ricerche sulla mobilità e sulla vita di bambini e ragazzi: Ecosistema Bambino, Legambiente (2005 - 2008), Ecosistema Urbano, Legambiente (2005 - 2007), il Secondo Rapporto di Aggiornamento sul Monitoraggio della Convenzione sui Diritti dell'infanzia e dell'adolescenza in Italia (2005 - 2006), il Terzo Rapporto di Aggiornamento sul Monitoraggio della Convenzione sui Diritti dell'infanzia e dell'adolescenza in Italia (2006 - 2007), il Rapporto EURISPES e Telefono Azzurro (2006), il Rapporto sulla Qualità della Mobilità nelle Province Italiane, ACI ed EURISPES (2006), il Rapporto sulle politiche promosse in dieci città italiane, ISFORT (2005), "Aggiungi un posto in autobus": Quarto Rapporto sulla mobilità urbana in Italia, ISFORT 2007. In alcuni di questi rapporti le città sono diversamente valutate da un anno all'altro, alimentando l'ipotesi che si utilizzino

criteri idonei a stilare classifiche e confronti generali, ma non utilizzabili proficuamente da parte di chi intenda avvalersene per una lettura qualitativa dei contesti urbani, con l'intenzione di evidenziarne risorse e criticità, che permettano di mettere a punto azioni di superamento dei problemi.

Nessuna delle ricerche presentate prende in esame il rapporto fra mobilità e infanzia come fattore strutturale per delineare il livello di qualità della vita nelle città.

Gli indicatori quantitativi utilizzati nelle diverse ricerche sono difficilmente comparabili fra loro e portano quindi a rappresentazioni non confrontabili. È inoltre opportuno tener presente che, per parlare di qualità della vita, occorre considerare la realtà indagata come prodotto di diverse condizioni concomitanti, molte delle quali non riconducibili a fattori di ordine quantitativo.

L'indagine sulla mobilità scolastica a Bologna, che nasce dall'intenzione d'individuare criteri e strumenti che consentano di correlare infanzia, mobilità e ambiente urbano, ha consentito di raccogliere dati sulla realtà del territorio, di sperimentare indicatori appositamente ideati e di avviare una riflessione sulle azioni da intraprendere in prospettiva.

3. La terza fase del lavoro è rappresentata dall'indagine sulla mobilità scolastica bolognese, di seguito presentata.



L'indagine è stata realizzata con la collaborazione del Comune di Bologna, dei Quartieri e dei Servizi Educativi e Scolastici unitamente al Coordinamento Pedagogico, con i quali sono state individuate le istituzioni scolastiche e la modalità del loro coinvolgimento.

Nel territorio comunale sono state individuate tre aree urbane omogenee: centro storico, città ottocentesca e città contemporanea, che coincidono con la "perimetrazione" dello spazio urbano secondo criteri storici e morfologici. Aree che presentano modelli di urbanizzazione con diverse configurazioni dello spazio, che si suppone orientino dinamiche sociali e ambientali, caratterizzate da particolari comportamenti e stili di vita.

L'indagine ha coinvolto nidi, scuole d'infanzia e scuole primarie dell'intero territorio comunale, mentre, proprio in ragione della suddivisione della città in aree omologhe è stato possibile realizzare l'indagine con le scuole secondarie di primo e secondo grado in due soli Quartieri che contenevano le tre aree individuate, rispecchiando la complessità della realtà bolognese.

Le indagini condotte ai nidi e alle scuole d'infanzia sono state realizzate tramite la somministrazione di un questionario destinato alle famiglie.

Presso le scuole primarie sono stati distribuiti due diversi questionari, uno destinato ai genitori e uno ai bambini. Nel primo caso l'analisi dei dati ha permesso di rilevare i comportamenti dei genitori mentre, nel secondo, "dati paralleli" hanno permesso di realizzare un confronto fra l'immaginario dei bambini e le aspettative degli adulti sul tema della mobilità.

Le indagini condotte presso le scuole secondarie di primo e secondo grado sono state realizzate attraverso la somministrazione di due diversi questionari destinati ai soli alunni.

Il Consiglio dei Ragazzi del Quartiere San Vitale e la classe III B dell'Istituto Aldrovandi - Rubbiani, indirizzo Grafico pubblicitario, sono stati coinvolti attivamente nella ricerca, attraverso la realizzazione di incontri e focus group necessari alla riflessione, la discussione, l'individuazione dei tematiche e degli strumenti necessari ad indagare le scelte di mobilità dei loro coetanei bolognesi.

NIDI E SCUOLE D'INFANZIA

Quartieri: Borgo Panigale, Navile, Porto, Reno, San Donato, Santo Stefano, Saragozza, Savena

Scuola coinvolte: 15 Nidi e 17 Scuole d'Infanzia

Campione: 770 famiglie

Percorsi casa scuola

Nell'ambito delle famiglie intervistate sono principalmente le madri ad accompagnare i figli a scuola, mentre i criteri adottati per la scelta della struttura scolastica sono riconducibili essenzialmente alla vicinanza alla propria abitazione (3 famiglie su 4). Analizzando i mezzi di trasporto scelti per compiere il percorso casa-scuola, le preferenze ricadono prevalentemente sui mezzi privati: 1 bambino su 2 viene accompagnato in auto. Neppure la vicinanza dell'abitazione a scuola induce a utilizzare altri mezzi di trasporto: 1 bambino su 3 è accompagnato a piedi, 1 su 14 in bicicletta, 1 su 16 in autobus.

L'auto viene scelta per motivi legati a contingenze pratiche (il 29% degli intervistati indica che è sulla via per andare al lavoro) e a stili di vita ("ho fretta", "non si è esposti agli agenti atmosferici"). Anche le motivazioni che inducono a muoversi a piedi sono legate a contingenze pratiche e organizzative delle famiglie: solo nel 27% dei casi accade per ragioni di salubrità e sostenibilità ambientale.

I genitori che scelgono di accompagnare i bambini a piedi raggiungono le scuole dei Quartieri Porto (46%) e Saragozza (43%); quelli che preferiscono l'auto sono diretti alle scuole di Borgo Panigale (22%) e di Savena (27%).

L'uso della bicicletta nel percorso casa scuola è piuttosto ridotto; le percentuali più elevate si registrano a Reno, Santo Stefano e Saragozza (circa il 10%), mentre più ridotte a Navile (3%). Anche

in questo caso la scelta della bicicletta è legata a motivazioni pratiche e organizzative, mentre le problematiche emerse sono legate all'inquinamento (ambientale e acustico) e alla carenza di infrastrutture dedicate.

Significativa la disaffezione al trasporto pubblico, che è utilizzato dal 6% delle famiglie. La difficile accessibilità agli autobus, in presenza di bambini piccoli e passeggini, è considerato l'ostacolo principale (29%). Chi lo predilige, invece, lo fa per l'economicità (27%) o perché abitata in zone ben servite (21%).

Mobilità in città

L'auto rimane il mezzo di trasporto preferito per gli spostamenti in città, indipendentemente dai comportamenti registrati nel percorso casa-scuola.

L'andare a piedi o bicicletta non è frutto di una scelta valoriale di ampio respiro, ma resta circoscritta alla mobilità scolastica e non applicata alla mobilità urbana, che invece è fortemente condizionata dagli stili di vita e dalla disponibilità di tempo libero dei genitori.

SCUOLE PRIMARIE

Quartieri: Navile, Porto, Reno, San Donato, Santo Stefano, San Vitale, Saragozza, Savena

Scuola coinvolte: 16 Scuole Primarie

Campione: 352 bambini di età compresa tra 8 e 9 anni, 335 genitori

Percorsi casa scuola

Il 95% dei bambini è accompagnato a scuola da un adulto e nel percorso di ritorno a casa la percentuale aumenta ancora (97%). I bambini sono accompagnati a piedi (nel 51% dei casi), in auto (35%), in autobus (6%). Nel percorso di ritorno a casa, le famiglie utilizzano meno il mezzo privato (31%) e privilegiano la mobilità dolce (58%) e l'autobus (6%).



I dati relativi alla mobilità scolastica, tuttavia, variano da un quartiere all'altro: mentre a Porto, San Donato e San Vitale le famiglie si spostano prevalentemente a piedi (intorno al 64%), a Navile, Santo Stefano e Savena l'uso dell'auto supera la media cittadina (35%). A Porto e Saragozza raddoppiano gli utenti del Trasporto Pubblico Locale (TPL) che altrove non superano il 6%. La ragione di questa preferenza è riconducibile ad un migliore offerta del TPL, capace di minimizzare il fattore distanza casa-scuola e rendere poco appetibili gli altri mezzi di trasporto.

Ovunque l'uso della bicicletta è assai ridotto (3%) come pure quello del motociclo (3%). Nel Quartiere Santo Stefano si registrano le percentuali di maggior utilizzo: la bicicletta è scelta dal 17% delle famiglie intervistate e il motociclo da quasi il 9%. L'accompagnamento a piedi è diffuso in modo omogeneo sul territorio urbano ed è indipendente dal fattore distanza casa-scuola: paradossalmente, i bambini che abitano "lontano" (distanza che gli stessi genitori indicano oltre i 500 mt.) tendono a compiere il percorso casa-scuola a piedi più spesso di quanto non facciano i bambini che abitano "vicino". Si può dedurre che la "fretta della mattina" è un fattore condizionante delle scelte di mobilità, capace di spiegare la divergenza tra il percorso di andata e di ritorno. Anche il maltempo condiziona i comportamenti delle famiglie e, nel 17% dei casi, li modifica in favore dell'auto.

I genitori stessi ammettono di limitare l'autonomia dei propri figli (85%). Solo il 15% dei bambini non si sente capace di andare a scuola da solo o in compagnia degli amici; ma la percentuale è destinata ad aumentare (fino a coinvolgere il 30% dei bambini intervistati) laddove l'utilizzo dell'automobile risulta maggiore. Questi dati, messi in relazione, suggeriscono l'ipotesi che l'auto sia contemporaneamente causa ed effetto dell'inesperienza e del

sentimento di inadeguatezza sperimentato dai bambini. Intervistati sulle difficoltà del percorso casa-scuola i bambini esprimono opinioni analoghe a quelle dei propri genitori. Si tratta di una convergenza che rispecchia, probabilmente, la mancanza di esperienza dei bambini e in parte manifesta diffusi stereotipi socio-culturali. Prevalgono paure legate a malintenzionati (44% delle risposte dei genitori, 39% dei bambini), alla pericolosità del traffico e al non rispetto delle regole (36% delle risposte dei genitori e 26% dei bambini). I bambini parlano anche di timori legati alle proprie incapacità o a difficoltà pratiche, legati all'eccessiva distanza casa-scuola o alla eventualità di esporsi alle intemperie.

Mobilità in città

All'assenza di autonomia nel percorso casa scuola corrisponde un'assenza di autonomia in città: quasi l'80% dei genitori dichiara che non esistono luoghi che i propri figli frequentano da soli, mentre il 50% dei bambini sostiene il contrario. Probabilmente questa divergenza può essere interpretata come testimonianza del desiderio di maggior libertà di movimento e possibilità di conoscenza del territorio propria dei bambini.

Aspettative di mobilità

Alla domanda come andrai alle "scuole medie" 4 bambini su 5 rispondono in compagnia dei propri amici, affermando il proprio desiderio di indipendenza. Solo 1 genitore su 2 concorda con questa prospettiva. Bambini e genitori concordano sull'utilizzo della modalità a piedi (52% delle preferenze dei bambini e 48% dei genitori). Differiscono significativamente le aspettative sulla bicicletta: quasi 1 bambino su 5 sogna di muoversi in bicicletta a fronte di 1 genitore su 25. Irrilevante l'aspettativa riguardante il motociclo.

SCUOLE SECONDARIE DI PRIMO GRADO

Quartieri coinvolti: Porto e San Vitale

Scuole coinvolte: 4 Scuole Secondarie di Primo Grado

Campione: 126 ragazzi di età compresa tra 10 e 11 anni

Percorsi casa-scuola

L'indagine condotta presso le scuole primarie ha dimostrato come la maggior parte dei bambini immagina di poter raggiungere le "scuole medie" da solo o in compagnia dei propri amici (82%). Solo la metà dei genitori concorda con tali prospettive.

I dati mostrano come gli orientamenti espressi dai genitori in tema di mobilità scolastica futura (50%) coincidono con i comportamenti registrati nelle scuole secondarie di primo grado coinvolte. Il 48% dei ragazzi tra 10 e 11 anni è accompagnato a scuola da un adulto. Segnaliamo che nel percorso di ritorno, il 66% dei ragazzi si muove da solo o in compagnia dei propri amici aumentando il proprio livello di autonomia.

Il 46% dei ragazzi compie il percorso casa-scuola a piedi, il 31% in auto, il 17% in autobus. Il motociclo è utilizzato nel 3% dei casi e ancor meno significativo l'uso della bicicletta (1%).

Il 60% dei ragazzi compie il tragitto di ritorno scuola-casa a piedi, il 21% in autobus, il 20% in auto. L'utilizzo del motociclo e della bicicletta diminuisce ulteriormente, raggiungendo insieme il 3%.

La differenza rilevata tra percorso di andata e di ritorno, tanto nel livello di autonomia che i ragazzi sperimentano quanto nei mezzi di trasporto utilizzati, dimostra come le scelte di mobilità delle famiglie sono condizionate, più che dalla distanza tra l'abitazione e la scuola, da necessità e stili di vita sempre più frenetici.

Segnaliamo inoltre che, durante la brutta stagione, il 20% dei ragazzi dichiara di modificare i propri comportamenti e di preferire l'auto (nell'85% dei casi).

I dati indicano che quanto più i ragazzi compiono il percorso casa-scuola in autonomia tanto più acquisiscono fiducia nelle proprie capacità, circoscrivendo le difficoltà sperimentate a contingenze di ordine pratico: il 40% dei ragazzi indica come problema l'eccessivo

peso dello zaino e la lontananza da scuola, mentre il 39% è spaventato dalla possibilità d'incontrare malintenzionati, riflettendo una preoccupazione che può essere riferita anche ad uno stereotipo socio-culturale.

Mobilità in città

Nell'immaginario comune il passaggio dall'infanzia all'adolescenza è caratterizzato da un ampliamento dell'ambiente di vita: dalla famiglia, alla scuola, alla società; dalla casa, agli spazi del quartiere, alla città.

Anche se il 94% dei ragazzi dichiara di aver libertà di muoversi da solo, i dati mostrano una significativa disaffezione alla città: solo 1 bambino su 7 gioca nelle strade e nei parchi del proprio quartiere, mentre 1 bambino su 10 si muove in bicicletta.

Aspettative di mobilità

Alla domanda come andrai a scuola quando frequenterai le "superiori", solo l'8% dei ragazzi dichiara che sarà accompagnato in auto. La maggior parte si immagina libero di compiere il percorso casa-scuola da solo o in compagnia dei propri amici. I mezzi di trasporto preferiti sono l'autobus (35%) e la modalità a piedi (26%). Tuttavia il dato davvero significativo è la parità tra bicicletta e "motorino" che, in entrambi i casi, si attestano attorno al 15%, dimostrando come l'immaginario dei preadolescenti non è stato ancora compromesso dai condizionamenti sociali e pubblicitari.

SCUOLE SECONDARIE DI SECONDO GRADO

Quartieri coinvolti: Porto e San Vitale

Scuole coinvolte: 3 Scuole Secondarie di Secondo Grado

Campione: 203 ragazzi di età compresa tra 14 e 20 anni. Il 55% dei ragazzi che costituiscono il campione risiede a Bologna, il restante 45% risiede fuori Bologna. Il 78% del campione ha un'età compresa tra 14 e 17 anni, il restante 22% tra 18 e 20 anni.

Percorsi casa-scuola

La scelta della scuola "superiore" è fortemente condizionata dall'offerta formativa degli istituti e dalla loro presenza sul territorio. Parte degli alunni delle scuole secondarie provengono perciò dalla provincia, ma debbono essere considerati abitanti di Bologna, anche se temporanei. Sempre più spesso, poi, i ragazzi della provincia trascorrono il proprio tempo libero nel capoluogo.

Nel percorso casa-scuola, le scelte di mobilità dei ragazzi di età compresa tra 14 e 20 anni risultano fortemente condizionate dal comune di residenza.

I ragazzi che abitano a Bologna dichiarano di preferire l'autobus (nel 48% dei casi) e la modalità a piedi (22%), ma nel 22% dei casi utilizzano i mezzi di trasporto privati (auto 12%, motociclo 10%).

I ragazzi che abitano fuori Bologna utilizzano prevalentemente il mezzo di trasporto pubblico: l'autobus raggiunge il 79% delle preferenze, cui si aggiunge l'uso del treno, nel 7% dei casi. I mezzi di trasporto privati sono utilizzati dal 14% dei ragazzi.

I dati dimostrano che, paradossalmente, aumentando la distanza casa-scuola diminuisce l'uso dei mezzi di trasporto privato a vantaggio del Trasporto Pubblico: i ragazzi che abitano fuori Bologna hanno una maggiore necessità di rendersi indipendenti, svincolandosi dalle scelte di mobilità dei propri genitori.

Mobilità in città

Nel tempo libero le scelte di mobilità risultano significativamente condizionate dalla fascia oraria entro cui si realizzano, in maniera minore dall'aver o no raggiunto la maggiore età.

Nella fascia pomeridiana (fino alle ore 21), i comportamenti sono più simili a quelli che caratterizzano i percorsi casa-scuola e sono

sostanzialmente gli stessi sia per i maggiorenni che per i minorenni. I ragazzi tra 14 e 17 anni utilizzano maggiormente i mezzi di trasporto pubblico (45%), la modalità ciclopedonale (41%), i mezzi di trasporto privati (13%). I ragazzi tra 18 e 20 anni utilizzano maggiormente i mezzi di trasporto pubblico (47%), la modalità ciclopedonale (31%), i mezzi di trasporto privati (23%).

Nella fascia serale (dopo le ore 21) i comportamenti si "invertono": raddoppia l'uso dei mezzi privati e si dimezza l'uso dei mezzi pubblici: i ragazzi tra 14 e 17 anni utilizzano maggiormente i mezzi di trasporto privati (55%), la modalità ciclopedonale (25%), i mezzi di trasporto pubblico (20,92%), i ragazzi tra 18 e 20 anni utilizzano maggiormente i mezzi di trasporto privati (51%), i mezzi di trasporto pubblico (27%), la modalità ciclopedonale (22%).

Aspettative di mobilità

L'immaginario dei giovani è dominato dall'automobile. Intervistati sulle future scelte di mobilità, i ragazzi esprimono la necessità di prendere la patente: il 74% dei minorenni la considera una priorità e il 65% dei maggiorenni l'ha già ottenuta. Tra i maggiorenni il 50% dichiara di utilizzare l'automobile di un familiare e il 15% di possederne una propria.

Intervistati sulle caratteristiche dell'automobile desiderata, i ragazzi dichiarano di volerne una nuova, dai ridotti consumi, con tutti i comfort. Solo il 9% degli intervistati fa esplicito riferimento all'esigenza di un basso impatto ambientale.

Da queste semplici affermazioni appare chiaro quanto l'immaginario delle nuove generazioni sia legato al possesso dell'automobile, espressione di affermazione sociale e successo economico.

L'insostenibilità economica e ambientale e il sacrificio in termini di sicurezza e salute legate all'utilizzo indiscriminato del mezzo di trasporto privato non sono consapevolezza acquisite dai giovani.

www.atc.oo.it

CONCLUSIONI

L'indagine realizzata fornisce dati riguardanti l'autonomia di bambini e ragazzi nei percorsi casa-scuola e le relative scelte di mobilità e consente di cogliere alcuni aspetti degli stili di vita delle famiglie e dell'immaginario di bambini e ragazzi.

Per elaborare i dati raccolti, Camina ha ideato e sperimentato due indicatori: il primo, analizzato in quattro scuole primarie, ha permesso di valutare alcune infrastrutture orientate a garantire una mobilità più sicura, il secondo è stato per monitorare i comportamenti dell'intero campione.

1. Poiché i genitori spesso individuano nella pericolosità del traffico uno degli ostacoli all'autonomia dei bambini nel percorso casa scuola e poiché questo aspetto è connesso (sebbene non esclusivamente) alla conformazione fisica degli spazi urbani, **si è deciso di valutare l'accessibilità alle scuole coinvolte nell'indagine**. Per farlo sono stati individuati alcuni indici: la segnaletica dedicata alla scuola, la limitazione della velocità, la presenza e la dimensione dei marciapiedi, la presenza e l'agibilità di cortili o spazi contigui alla scuola. Parametri che riteniamo necessari per garantire la sicurezza del territorio vicino alla scuola e per incentivare l'autonomia dei bambini.

Analizzando i risultati ottenuti in contesti diversi, caratterizzati da buona o cattiva accessibilità, e rapportandoli ai comportamenti delle famiglie intervistate, si evince che le infrastrutture e i servizi dedicati alla mobilità dolce, pur essendo ritenuti indispensabili, non sono condizioni necessarie e sufficienti a garantirne l'uso. Sempre più spesso sono gli stili

di vita e i timori nei confronti della città, nella sua accezione più vasta, ad ostacolare l'autonomia dei bambini nei percorsi casa-scuola.

2. Il secondo indicatore sperimentato **si riferisce ai comportamenti di mobilità in relazione all'uso dell'automobile**, che rappresenta il termine di paragone indispensabile a valutare il successo delle politiche e delle strategie messe in atto dall'Amministrazione Locale per promuovere la mobilità dolce e l'uso del Trasporto Pubblico Locale. Consideriamo la mobilità scolastica parte della più ampia "mobilità urbana" e per questo rappresentativa delle scelte di mobilità di una cospicua parte della cittadinanza bolognese. A questo proposito osserviamo che i dati relativi alle scelte fatte da bambini e ragazzi sono parzialmente sovrapponibili alle scelte di mobilità dei genitori e consentono di ipotizzare una lettura degli stili di vita, delle scelte educative o dell'immaginario relativo ai mezzi di trasporto. Il confronto tra il numero di bambini ciclisti e il numero di bambini passeggeri di automobile in ogni fascia di età analizzata, ad esempio, dimostra la totale disaffezione alla bicicletta. Infatti, ogni 100 bambini passeggeri di automobile ci sono 15 bambini che utilizzano la bicicletta per raggiungere il nido, 12 che si recano alle scuole primarie e solo 5 che si recano alle scuole secondarie di primo grado. Oltre al dato numerico fornito, questo indicatore consente di confrontare e monitorare nel tempo i comportamenti analizzati. Nel caso specifico, la lettura sincronica di questo indicatore suggerisce che per rafforzare l'immaginario e l'uso della bicicletta sia opportuno intervenire non dopo gli 11-12 anni, ovvero quando il numero di bambini che desiderano la bicicletta è analogo a quello dei coetanei che desiderano il "motorino".

Quanto emerge dall'indagine dimostra e conferma che gli interventi infrastrutturali di sostegno alla mobilità dolce, di moderazione del traffico motorizzato privato, di potenziamento del trasporto pubblico locale debbono essere affiancati da interventi che contrastino l'assoggettamento culturale, non solo fisico, delle città

all'automobile.

Il successo di queste azioni può essere conseguito solo attraverso un'azione sinergica tra i soggetti che operano nel territorio a livello locale (amministrazioni pubbliche, istituti scolastici, agenzie della mobilità, aziende sanitarie, associazioni, gruppi di cittadini), in sintonia con le opportune politiche regionali e nazionali.

La promozione di una mobilità più sostenibile ha riflessi sociali, ambientali ed economici ed è condizione essenziale per migliorare la qualità della vita di bambini e ragazzi di città che, anche a Bologna, sono privati in misura crescente della possibilità di esplorare e conoscere il loro ambiente di vita, di fruire delle opportunità che offre, di vivere con pienezza le relazioni sociali e di sentirsi parte della comunità.

FINANZIATO DA



PATROCINATO DA



COMUNE DI BOLOGNA



LE SCUOLE COINVOLTE

NIDI E SCUOLE D'INFANZIA

QUARTIERE BORGO PANIGALE [Nido d'infanzia TURRINI, Nido d'infanzia BAIESI, Nido d'infanzia AMICO GATTONE, Scuola dell'infanzia GIDA ROSSI, Scuola dell'infanzia MAZZINI, Scuola dell'infanzia ALDO MORO] **QUARTIERE NAVILE** [Nido CROCE COPERTA, Scuola dell'infanzia MANZINI] **QUARTIERE PORTO** [Nido MARZABOTTO, Nido CAVINA, Nido VIGANO', Scuola dell'infanzia MARZABOTTO, Scuola dell'infanzia DOZZA, Scuola dell'infanzia MAGO MERLINO] **QUARTIERE RENO** [Nido ALLENDE, Nido FAVA, Scuola d'infanzia ALBERTAZZI, Scuola d'infanzia DON MILANI, Scuola d'infanzia SERAGNOLI] **QUARTIERE SAN DONATO** [Nido VESTRI, Nido PRIMAVERA, Scuola d'infanzia ROCCA, Scuola d'infanzia TOBAGI, Scuola d'infanzia ADA NEGRI] **QUARTIERE SANTO STEFANO** [Nido TOVAGLIE, Scuola d'infanzia GASTONE ROSSI] **QUARTIERE SARAGOZZA** [Nido AQUILONE, Scuola dell'infanzia GOBETTI, Scuola dell'infanzia XXI APRILE] **QUARTIERE SAVENA** [Nido CASTELLO 100 GIOCHI, Nido CAVAZZONI, Scuola d'infanzia CIARI]

SCUOLE PRIMARIE

QUARTIERE NAVILE [Scuola Primaria SILVANI, Scuola Primaria MARSILII] **QUARTIERE PORTO** [Scuola Primaria GUIDI, Scuola Primaria EDMONDO DE AMICIS] **QUARTIERE RENO** [Scuola Primaria DRUSIANI, Scuola Primaria GIOVANNI XXIII] **QUARTIERE SAN DONATO** [Scuola Primaria GUALANDI, Scuola Primaria DINO ROMAGNOLI] **QUARTIERE SANTO STEFANO** [Scuola Primaria FORTUZZI] **QUARTIERE SAN VITALE** [Scuola Primaria LIVIO TEMPESTA, Scuola Primaria DON BOSCO, Scuola Primaria ZAMBONI] **QUARTIERE SARAGOZZA** [Scuola Primaria MANZOLINI, Scuola Primaria XXI APRILE] **QUARTIERE SAVENA** [Scuola Primaria JEAN PIAGET, Scuola Primaria RAFFAELLO SANZIO]

SCUOLE SECONDARIE DI PRIMO E SECONDO GRADO

QUARTIERE PORTO [Scuola Primaria GUIDI, Scuola Primaria EDMONDO DE AMICIS, Scuola Secondaria di Primo Grado GANDINO, Istituto Professionale Istituto Professionale di Stato per i Servizi Commerciali, Turistici e della Pubblicità ALDROVANDI - RUBBIANI, Istituto Professionale Istituto Professionale Statale per l'Industria e l'Artigianato FIORAVANTI] **QUARTIERE SAN VITALE** [Scuola Primaria LIVIO TEMPESTA, Scuola Primaria DON BOSCO, Scuola Primaria ZAMBONI, Scuola Secondaria di Primo Grado JACOPO DELLA QUERCIA, Scuola Secondaria di Primo Grado GUIDO RENI, Liceo Scientifico Statale E. FERMI, CQR - Consiglio dei Ragazzi e delle Ragazze del Quartiere San Vitale]

WEBSITE

www.bologna018.it

www.camina.it