

# PRIMA INDAGINE ESPLORATIVA SULLA MOBILITÀ: GLI SPOSTAMENTI CASA – SCUOLA – CASA NEL BASSANESE APRILE-MAGGIO 2023



in collaborazione con



## Evidenze dell'indagine

Bassano del Grappa, 2023

1. Introduzione
2. Come è andata l'indagine ovvero il metodo e i campioni utilizzati
3. Come si va a scuola? Al suono della sveglia e "polarizzati"
4. L'attrazione fatale dell'auto e i neopatentati
5. Il posto della mobilità "dolce"
6. Spostamenti corti: anche con l'auto
7. Minuti veloci e km lenti
8. Ripartizione modale per gruppo di scuole
9. Uno sguardo alla sostenibilità dei flussi di mobilità
10. Più insicurezza e incidenti stradali che altrove
11. Non si tratta della "luna nel pozzo"
12. "Dal mio punto di vista": le criticità, le proposte e i suggerimenti
13. I principali risultati in sintesi

Allegati:

- A1. Distribuzione di frequenza delle risposte delle studentesse e degli studenti
- A2. Distribuzione di frequenza delle risposte del personale

Gruppo di ricerca: Valerio Belotti, Arbena Clara Bonin, Silvia Bertolin, Marina Camonico, Valter Lovato, Renzo Masolo, Alessandro Tolio

Riproduzione consentita citando la fonte:

Comune di Bassano del Grappa e Fiab Bassano, *Prima indagine sulla mobilità. Gli spostamenti casa – scuola nel bassanese, 2023.*



## 1. Introduzione

In questo Rapporto sono presentati ed analizzati i principali risultati della prima indagine sugli spostamenti e la mobilità delle studentesse, degli studenti, degli insegnanti e del personale non insegnante di tutte le scuole superiori di secondo grado del bassanese.

L'iniziativa si è svolta nell'ambito del Progetto "Green to go" realizzato dalle amministrazioni comunali di Bassano del Grappa (capofila del progetto), Cartigliano, Cassola, Colceresa, Marostica, Mussolente, Nove, Pove del Grappa, Romano d'Ezzelino, Rosà, Rossano Veneto, Tezze sul Brenta e dall'Ulss7 Pedemontana. L'indagine è stata resa possibile dal sostegno e dalla collaborazione della Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta) di Bassano del Grappa e dell'Unione dei comitati genitori delle scuole superiori bassanesi".

Obiettivo di questa prima indagine era di disporre di informazioni utili a orientare le politiche di mobilità locale, a migliorare la mobilità di chi studia e lavora nelle scuole e a costruire una banca dati che potesse nel tempo essere aggiornata per valutare l'impatto delle attività messe via via in campo dal progetto "Green to go".

Particolare attenzione, rispetto anche ad altre indagini simili svolte nel nostro Paese, è stata data all'approfondimento delle diverse modalità in cui si realizza la mobilità delle persone. Per questo ci si è soffermati non solo sulla modalità principale di spostamento, ma anche sulla combinazione di diverse modalità in modo da sperimentare, nel proseguo dei lavori del Progetto, soluzioni diversificate e innovative per poter ridurre l'impatto negativo della mobilità veicolare privata sull'ambiente.

Allo stesso tempo, si sono voluti approfondire alcuni aspetti legati alle percezioni di sicurezza, rischio e pericolo stradale dei soggetti e si è dato spazio alle loro segnalazioni di criticità, ai loro suggerimenti e alle loro opinioni utili a migliorare la quotidianità degli spostamenti casa, studio e lavoro.

L'indagine è stata resa possibile dalla fattiva collaborazione di dirigenti, insegnanti referenti, rappresentanti degli studenti e comitati genitori dell'ITI "Enrico Fermi", dell'IIS "G.A. Remondini", dell'IIS "A. Scotton" (sede di Bassano del Grappa), dell'ITET "Luigi Einaudi", del Liceo Scientifico "Jacopo da Ponte", dell'Istituto Agrario "Alberto Parolini", del Liceo Ginnasio Statale "G.B. Brocchi", del Liceo Artistico "G. De Fabris", del New Cambridge Institute, dell'ENAI Veneto, dell'I.RI.GEM. (sede di Bassano e sede di Rosà) e della S.F.P. "Marco Polo".

Inoltre, la campagna di rilevazione si è avvalsa della collaborazione dell'Ucg (Unione comitato genitori scuole superiori bassanesi) e della cooperativa Adelante.

## 2. Com'è "andata" l'indagine ovvero il metodo e i campioni utilizzati

Per realizzare la ricerca si è ricorso al metodo dell'indagine campionaria che prevede la realizzazione di interviste individuali basate su un questionario composto da domande a risposte predefinite e a risposte libere. Il questionario è stato proposto on-line in compilazione autonoma (quindi con tecnica Cawi - computer assisted web interviewing) alla popolazione di riferimento, composta da tutte le 10.945 persone che studiano e che lavorano nelle 13 scuole e istituti presenti nel bassanese. La partecipazione all'indagine era volontaria e i dati raccolti sono del tutto anonimi. La durata media stimata dell'intervista era di 5 minuti.

La campagna di rilevazione si è svolta dal 20 aprile al 10 maggio 2023 e ha visto la partecipazione di 5.711 tra studenti e studentesse e di 684 tra insegnanti e personale non insegnante. Si tratta di due campioni di natura non probabilistica che hanno permesso di coinvolgere il 59% delle persone che studiano e il 50% delle persone che lavorano in queste scuole. Tassi di risposta decisamente più alti di quelli ottenuti in altre analoghe occasioni di ricerca.

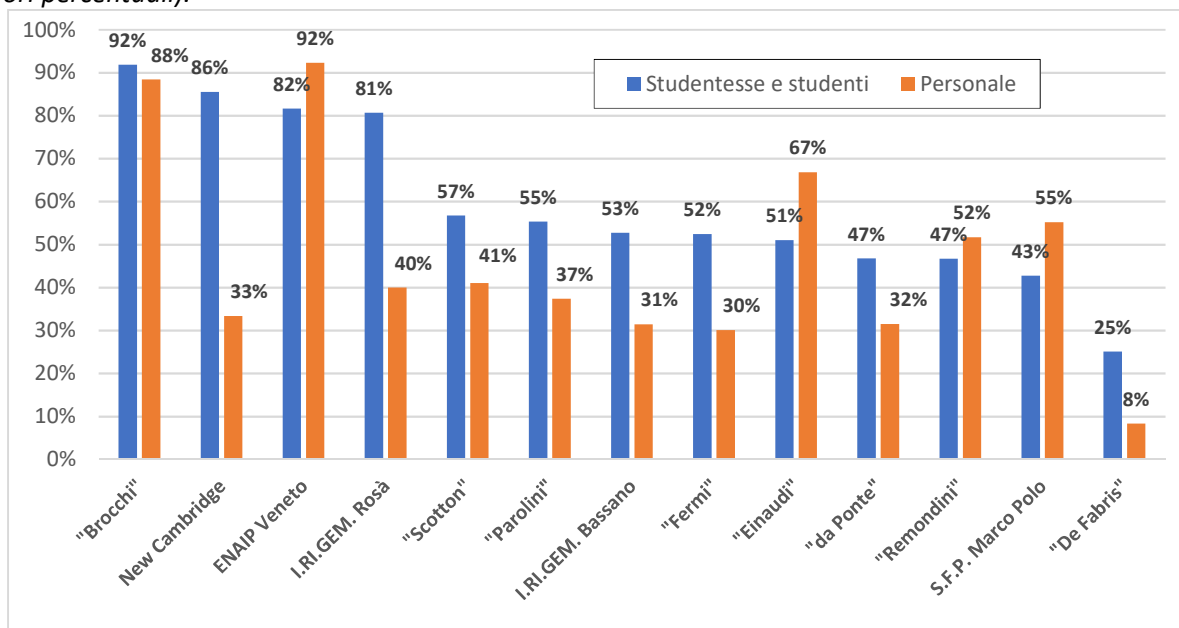
La tabella 1 e il grafico 1 permettono di vedere i diversi livelli di copertura delle risposte all'indagine. Le variazioni da scuola a scuola sono sensibili anche se va notato che la gran parte di queste raggiunge e supera la soglia del 50%. Più per le studentesse e gli studenti che per il personale insegnante e non insegnante. Il diverso successo dell'iniziativa conoscitiva va ricondotto all'intensità dell'interesse dimostrato dai referenti

scolastici. Il caso del "Brocchi" è emblematico: il carattere quasi censuario della rilevazione va in buona parte attribuito al ruolo molto attivo dimostrato dai rappresentanti degli studenti, delle studentesse e dagli insegnanti referenti che in più occasioni hanno sollecitato i pari a partecipare all'iniziativa. Ciò non fa che suggerire l'esigenza di costruire eventuali nuovi percorsi di conoscenza e di sensibilizzazione attraverso un coinvolgimento attivo delle componenti scolastiche in tutte le fasi della ricerca e non solo in quella della rilevazione.

Tabella 1. Livelli di partecipazione all'indagine tra le persone che studiano e lavorano nelle diverse scuole (valori assoluti e percentuali).

Scuole	Studentesse e studenti			Personale		
	Iscritti 2022/23	Intervi stati	Tasso risposta	Numero 2022/23	Intervi stati	Tasso risposta
ITI "Enrico Fermi"	1.162	609	52%	176	53	30%
IIS "G.A. Remondini"	1.541	720	47%	240	124	52%
IIS "A. Scotton" (sede di Bassano)	335	190	57%	56	23	41%
ITET "Luigi Einaudi"	1.634	834	51%	202	135	67%
Liceo Scientifico "Jacopo da Ponte"	796	372	47%	92	29	32%
Istituto Agrario "Alberto Parolini"	694	384	55%	139	52	37%
Liceo Ginnasio Statale "G.B. Brocchi"	2.128	1.954	92%	225	199	88%
Liceo Artistico "G. De Fabris"	613	154	25%	108	9	8%
New Cambridge Institute	69	59	86%	21	7	33%
ENAIP Veneto	120	98	82%	13	12	92%
I.RI.GEM. Bassano	258	136	53%	35	11	31%
I.RI.GEM. Rosà	176	142	81%	35	14	40%
S.F.P. Marco Polo	138	59	43%	29	16	55%
Totale	9.664	5.711	59%	1.371	684	50%

Grafico 1. Livelli di partecipazione all'indagine tra le persone che studiano e lavorano nelle diverse scuole (valori percentuali).



### 3. Come si va a scuola? Al suono della sveglia e “polarizzati”

Ogni mattina dei giorni feriali, tra settembre e giugno, al suono più che detestato della sveglia mattutina e alle sollecitazioni dei genitori, una gran moltitudine di adolescenti si muove dai quattro punti cardinali, a raggiera, verso un centro ideale costituito dalle diverse scuole superiori di secondo grado del bassanese.

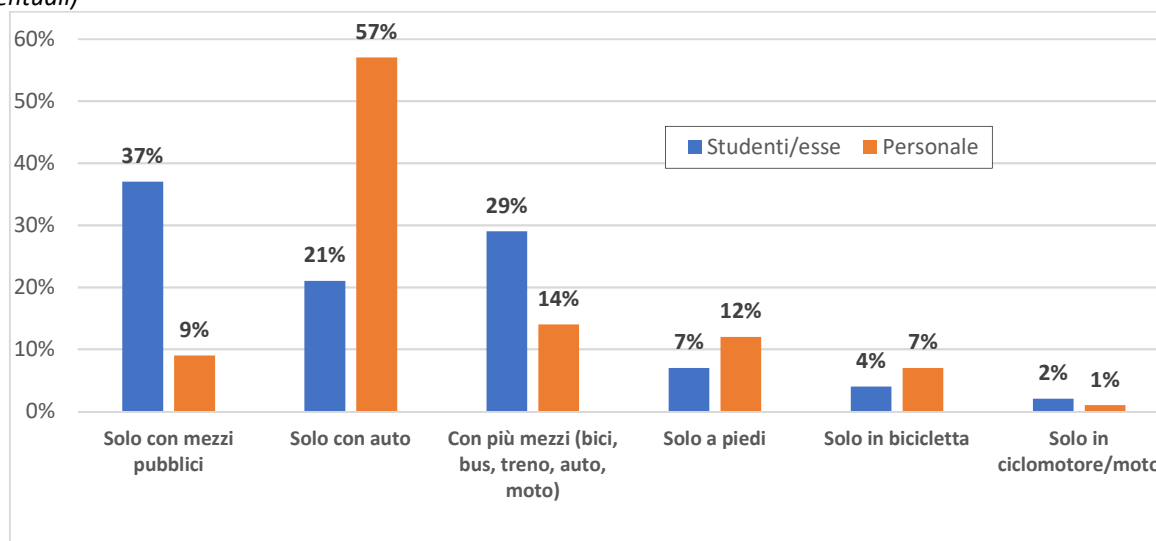
Si tratta di circa 10mila ragazze e ragazzi che assonnati o chiassosi, allegri o silenziosi, concentrati o sbuffanti, tra pari o in solitaria, ripercorrono di giorno in giorno e in modo ordinato più che disordinato, lo stesso tragitto che li porta a destinazione. Un obbligo che coinvolge pressoché tutte le adolescenti e gli adolescenti residenti nei comuni di Bassano del Grappa e dei dintorni. A questi si accompagna la popolazione degli insegnanti e del personale non insegnante che nelle stesse scuole lavora, si tratta di circa millequattrocento persone (sempre la tab. 1)

Come viene assolto questo obbligo a spostarsi?

Dipende se a scuola ci si reca per studiare oppure per lavorare, complice quindi il corso della vita in cui si trovano le persone o, meglio, il ruolo che ricoprono (grafico 2). Chi studia usa in buona parte e nella misura del 37% gli autobus, le corriere e il treno, mentre chi lavora fa ricorso prevalentemente e nella misura del 57% all'auto.

Non che gli e le adolescenti non ricorrano all'auto nell'arrivare da soli o accompagnati a scuola, ma tra queste e questi lo fa “solo” una persona su cinque (21%). Invece, tra il personale, chi ricorre o può ricorrere ai mezzi pubblici<sup>1</sup> è solo una lavoratrice o un lavoratore su dieci (9%).

Grafico 2. Ripartizione modale nei percorsi casa-scuola delle studentesse, degli studenti e del personale (valori percentuali)



Non ci si fermi a questo ovvero ad immaginare che le persone ricorrano tutte a una sola modalità di spostamento per arrivare a scuola. La nostra indagine, pur aumentando la complessità del questionario e diversamente da quanto accade in altre indagini istituzionali, non si è fermata a rilevare la modalità prevalente con cui si effettua il tragitto da casa a scuola e viceversa, ma ha voluto verificare la consistenza della presenza di modalità miste. In quest'ultimo caso si tratta di percorsi che prevedono degli spostamenti in auto oppure in bici o in moto per raggiungere la fermata più vicina di un mezzo di trasporto pubblico.

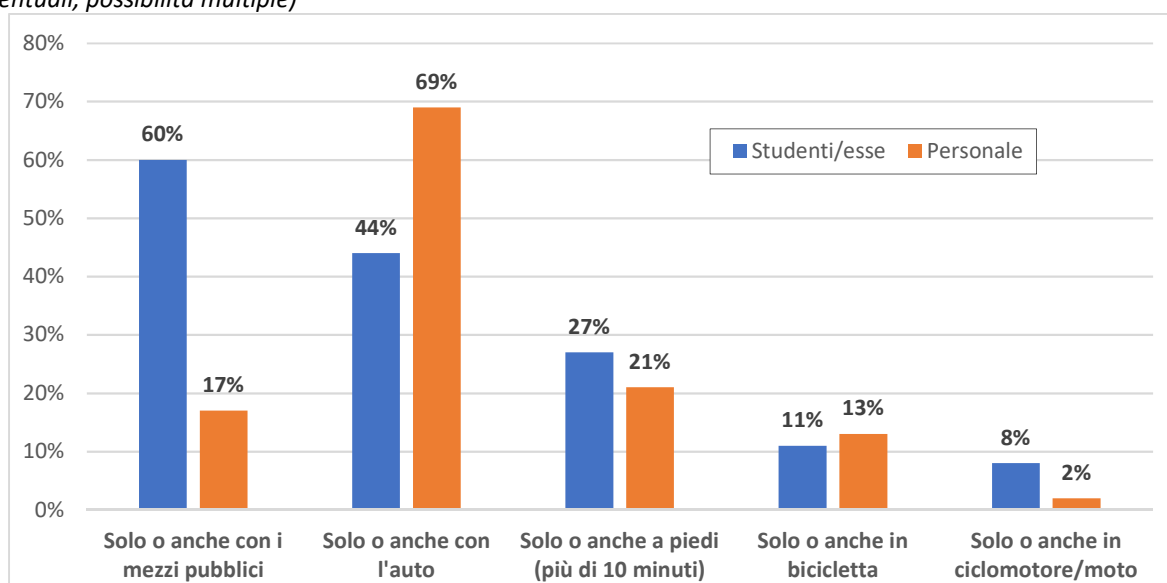
Così emerge un dato niente affatto irrilevante: tra chi studia ben il 29% ricorre a più mezzi di trasporto (bici, auto, moto, mezzi pubblici) per arrivare a scuola, mentre tra chi nella scuola ci lavora la quota è minore, ma non trascurabile arrivando al 14%.

<sup>1</sup> Con questo termine si intendono i bus urbani, i bus extraurbani, le corriere e il treno adibiti al trasporto collettivo, siano essi di proprietà pubblica o privata.

Per rendere evidenti queste diverse scelte si propone la lettura dei dati presenti nel grafico 3 in cui si sono considerati i diversi mezzi utilizzati, mettendo in evidenza anche quanti percorrono parte del tragitto a piedi per un tempo superiore ai dieci minuti<sup>2</sup>.

Insomma, guardando a questi nuovi dati, si vede crescere in modo significativo il ricorso ai mezzi pubblici da parte di chi studia (dal 37% al 60%), ma anche dell'auto (dal 21% al 44%) e della bicicletta (dal 4% all'11%). Nonostante questi riposizionamenti nella ripartizione proposta, la rappresentazione di uno share modale tendenzialmente opposto tra adolescenti e adulti rimane evidente: tra i primi l'uso esclusivo, o in combinazione con altre opzioni, dei mezzi pubblici è, come già notato, del 60%, tra i secondi è del 17%. Una polarizzazione che si rispecchia nell'uso esclusivo o misto dell'auto: il 44% dei primi vs il 69% dei secondi. Differenze ovviamente attese, anche se forse non in questa misura, visto che ben sette lavoratori e lavoratrici su dieci e poco più di quattro studentesse e studenti su dieci fanno ricorso, ogni giorno, al mezzo privato per arrivare direttamente a scuola oppure alla prima fermata utile dell'autobus o del treno.

*Grafico 3. Ripartizione modale nei percorsi casa-scuola delle studentesse, degli studenti e del personale (valori percentuali, possibilità multiple)*



#### *E quando tira vento, minaccia pioggia o piove?*

Le diverse modalità di spostamento sembrano meno influenzate dalle condizioni atmosferiche di quanto ci si aspettasse. Maltempo come vento forte, minacce di pioggia, pioggia o freddo intenso non cambiano in modo sostanziale le modalità di spostamento: l'88%, sia tra chi studia sia tra chi lavora nelle scuole secondarie del bassanese, usa generalmente lo stesso o gli stessi mezzi di trasporto degli altri giorni. Chi cambia opta in larga parte per l'auto (80% tra gli studenti) e in minima parte (15%, sempre tra chi studia) per i mezzi di trasporto pubblico.

#### **4. L'attrazione fatale dell'auto e i neopentati**

Approfondiamo la polarizzazione appena evidenziata. La conformazione del bacino di attrazione comprensoriale delle scuole bassanesi e la loro posizione geografica influenza significativamente la scelta modale. Il mezzo pubblico decisamente più utilizzato è il bus extraurbano, segue a molta distanza quello urbano e ancor più lontano il treno. Questo sia per il personale che lavora sia per chi studia.

<sup>2</sup> Ad esempio, lo studente che per raggiungere la fermata dell'autobus più vicina a casa fa almeno un tragitto a piedi impiegando più di 10 minuti. Non che da noi si consideri elevata questa ultima soglia, ma è quella che oggi appare delimitare le scelte di mobilità tra casa e scuola di diverse famiglie.

In particolare, per chi lavora, i motivi del mancato ricorso al mezzo pubblico in favore dell'auto sono la comodità dell'utilizzo rappresentata da quest'ultima a fronte spesso della scarsa praticabilità di un'altra opzione (48% di quanti non usano il trasporto pubblico), gli orari non ottimali delle corse effettuate (35%) e i lunghi tempi di percorrenza (28%). Aspetti questi che si ritrovano, se possibile con maggiore enfasi, tra le studentesse e gli studenti: il 64% preferisce usare un altro mezzo, il 20% ritiene gli orari non ottimali, il 17% reputa troppo affollati i mezzi pubblici.

La forte propensione all'uso dell'auto, almeno tra il personale, si realizza soprattutto in termini esclusivi: ben il 70% dei lavoratori e delle lavoratrici che la usano per spostarsi lo fa in solitaria, senza condividere o poter condividere la mobilità con altri colleghi, familiari o amici. Sono livelli di esclusività nell'uso del mezzo privato niente affatto lontani da quelli riscontrati in altre indagini similari, seppur svolte con altre popolazioni di riferimento, ma mostrano come le quote di mobilità privata condivisa siano ancora limitate, pur se niente affatto irrilevanti.

Poco prima si interpretavano questi comportamenti polarizzati in ragione del ruolo sociale e del corso di vita vissuto, adolescenziale oppure adulto. In effetti, tra questi due aspetti, emerge con particolare energia l'influenza associata alla fase del corso di vita, nel senso che appena raggiunta l'età adulta una parte non trascurabile di chi studia abbandona il mezzo pubblico e si reca a scuola in auto, come conducente. Così, quasi improvvisamente, nel passaggio dalla quarta alla quinta classe, le automobiliste e gli automobilisti in proprio, come conducenti e per tutto o parte del tragitto, diventano ben il 24% del totale dei frequentanti la classe finale, cioè un maturando su quattro. Insomma, sono diversi i giovani e le giovani che, quando possono, per gli spostamenti quotidiani ricorrono all'auto, abbandonando quanto usavano appena prima della maggiore età e appena prima affrontato il rito di passaggio della patente: in particolare il trasporto pubblico scende dal 66% al 58%, il motorino dal 12% al 7% e, come vedremo, la bici dal 12% al 10%.

Un'ultima annotazione in questa sezione va fatta rispetto all'uso dei motocicli e delle moto. Come mostrano i dati dei due grafici appena discussi, tale uso è limitato nelle due popolazioni campionarie se si guarda al loro uso esclusivo nei tragitti casa – scuola: interessa il 2% sia tra chi studia sia tra chi lavora. Diventa più consistente, soprattutto tra le studentesse e gli studenti se si guarda al loro uso anche per parte e non solo per tutto il tragitto. In questo caso, tra chi studia il 9% ricorre solo o anche al motorino mentre tra chi lavora lo fa il 2%.

## **5. Il posto della mobilità “dolce”**

La mobilità dolce, fatta a piedi o in bicicletta, interessa quote circoscritte dei due campioni anche se nelle due prospettive modali considerate poc'anzi, cioè al ricorso esclusivo oppure misto alle diverse modalità di coprire i tragitti, sono più le lavoratrici e i lavoratori della scuola a praticarla che gli studenti e le studentesse. Secondo i dati presentati nel grafico 2, vi ricorre in modo esclusivo il 19% del personale (12% a piedi, 7% in bicicletta) e l'11% di chi studia (7% a piedi, 4% in bicicletta). La bicicletta aumenta sensibilmente la sua quota di utilizzo se si considerano anche i tratti parziali del percorso complessivo: in questo caso questa viene usata dal 13% del personale e dall'11% di quanti studiano (grafico 3).

Sono tanti o son pochi questi livelli di ricorso alla mobilità “dolce” nel bassanese rispetto ad altri contesti territoriali? Come mai questa risulta relativamente più praticata dal personale che dagli e dalle adolescenti? Alla certezza che determinati stili di mobilità basati sulla combustione fossile sono e saranno sempre meno sostenibili, si accompagna la consapevolezza che il progressivo mutamento nelle abitudini di mobilità dei cittadini sia in stretta relazione da una parte con la conformazione geografica dei bacini di attrazione (scolastica, lavorativa o commerciale), e dall'altra con le politiche pubbliche e private di promozione e di sostegno alla mobilità dolce. Se la conformazione geografica di un territorio appare difficilmente aggirabile, diverso è sicuramente il livello di flessibilità e di azione dell'intervento umano e anche da questo, a parità di caratteristiche territoriali, può dipendere un basso o alto livello di ricorso alle diverse forme di mobilità sostenibile e di mobilità “dolce”.

Non è immediato rispondere al quesito precedente che si interroga, in chiave comparativa, sulla fase in cui si trova il bassanese rispetto alla mobilità dolce: di retroguardia, di affannosa rincorsa oppure di lenta progressione verso un modello più sostenibile? Sebbene molte indagini locali abbiano indagato sulla ripartizione modale dei cittadini, diverse sono le popolazioni coinvolte, diversi i contesti geomorfologici e i

tessuti urbani analizzati. Non da ultimo, diversi gli strumenti utilizzati per rilevare i dati. Tutti fattori che rendono difficoltose delle analisi comparative anche se, va aggiunto con una certa amarezza, il nostro territorio non si è mai distinto nel corso del tempo tra quelli in grado di presentare, a livello nazionale e regionale, delle buone pratiche locali di mobilità dolce.

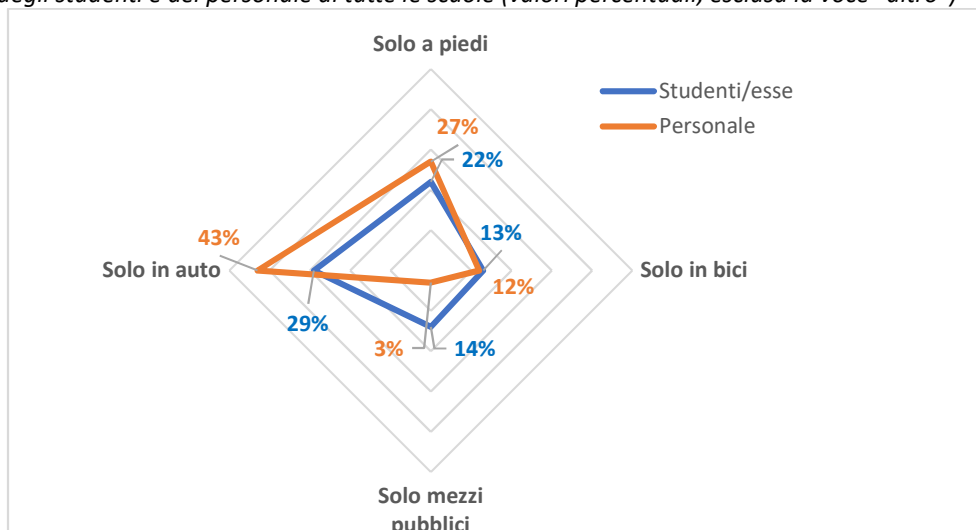
Rimanendo sul piano comparativo, si potrebbero confrontare i dati rilevati nel bassanese con quelli emersi nelle scuole superiori di Vicenza in un'indagine simile svolta nel 2022. Le modalità di rilevazione dello share modale non erano le stesse utilizzate nel nostro caso, ma con un "controllato" grado di approssimazione possiamo mettere a confronto alcuni comportamenti delle persone che studiano alle superiori: a Vicenza gli e le adolescenti vanno a scuola a piedi nella misura del 5% e in bicicletta del 6% (Velocità, *Indagine mobilità scolastica a Vicenza*, 2022, pg.3). Un livello complessivo di mobilità "dolce" identico (11%) a quello rilevato nel bassanese seppur con un diverso share interno. Ma si dovrebbero avere altre possibilità di confronto per focalizzare in modo empirico e meno opinabile la situazione locale. Ad esempio, pur nella consapevolezza che si tratta di rilevazioni diverse e che Ravenna rappresenta un punto di riferimento per molti amanti della mobilità su due ruote, l'indagine svolta alcuni anni fa tra chi studia alle superiori di secondo grado in questa città, faceva emergere che ben il 39% di questi usava la bicicletta (Legambiente, 2014). Un dato molto lontano da quello rilevato nel bassanese.

Al contempo, altri dati anche se più sfuocati perché riferiti alla situazione nazionale, di per sé molto variegata, e concentrati su una fascia di età per un anno più ampia di quella considerata in questa nostra indagine, mostrano che nel 2022 i ragazzi e le ragazze tra i 14 e i 19 vanno a scuola a piedi nella misura del 18% e, quando usano uno o più mezzi di trasporto, ricorrono alla bici nel 3% dei casi (Istat, 2023)<sup>3</sup>. Da questa prospettiva e ricordando sempre i limiti di questi confronti, emergerebbe che gli spostamenti dei bassanesi che studiano si fanno molto meno a piedi (7% vs 18%), mentre se ne fanno di più in bicicletta considerando questa sia nel suo uso monomodale che multimodale (11% vs 3%).

## 6. Spostamenti corti: anche con l'auto

Un modo per evidenziare la propensione alla mobilità "dolce" di una popolazione territorialmente dispersa è quella di limitare l'analisi ai percorsi casa – scuola realizzati nei cinque chilometri (grafico 4).

Grafico 4. Ripartizione modale - riferita alle prime quattro principali modalità - nei percorsi casa-scuola **fino a 5 km** delle studentesse, degli studenti e del personale di tutte le scuole (valori percentuali; esclusa la voce "altro")



Diversamente da quanto emergeva dalla precedente analisi generale degli spostamenti, quelli a tragitto corto vedono (inaspettatamente) l'auto come protagonista prevalente non solo tra il personale (43%), ma anche

<sup>3</sup> Elaborazioni dei dati disponibili nella banca dati i.stat e riferiti all'indagine Istat, *Multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana*, rilevazione 2022.

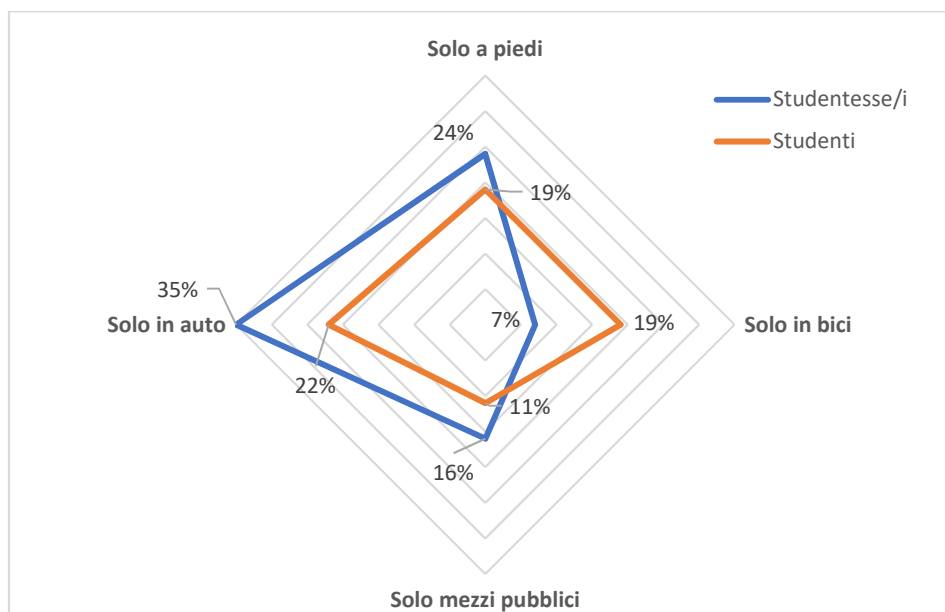


tra chi studia (29%). Contemporaneamente “scompare”, rispetto a quanto emergeva per tutti gli spostamenti, il ricorso ai mezzi di trasporto pubblici.

Naturalmente in questi spostamenti aumenta la propensione alla mobilità “dolce” per entrambi i gruppi, in particolare per gli spostamenti a piedi che subiscono un deciso e comprensibile incremento che porta le quote a toccare, rispettivamente, il 27% tra il personale e il 22% tra chi studia. Più debole di quanto previsto l’aumento dell’uso monomodale della bicicletta che si ferma intorno al 12% e al 13%.

Un limite quest’ultimo a cui concorrono in modo sostanziale sia le donne adulte che le adolescenti rispetto all’altro genere (grafico 5).

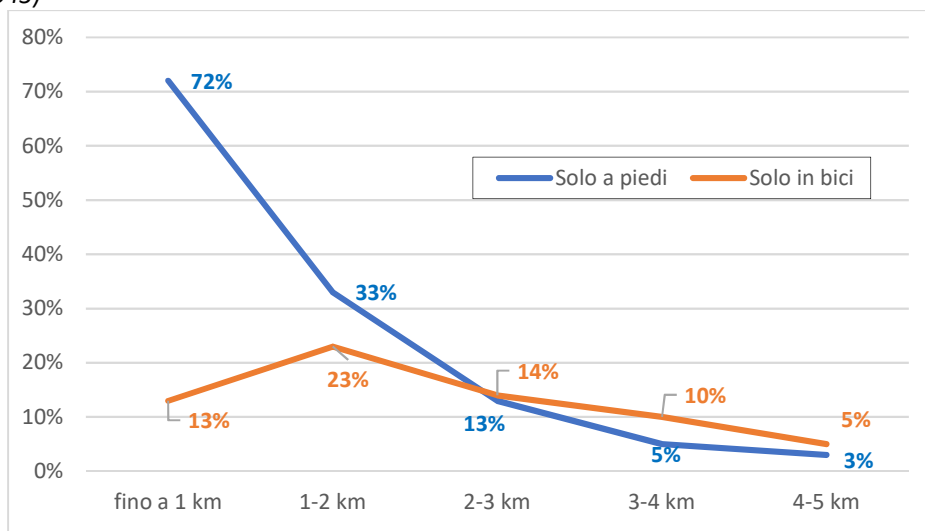
Grafico 5. Ripartizione modale - riferita alle prime quattro principali modalità - nei percorsi casa-scuola **fino a 5 km** delle studentesse e degli studenti (valori percentuali)



Se è pur vero che le donne vanno più a piedi degli uomini, è ancor più evidente che per quanto riguarda la bicicletta il gap tra il personale è di 13 punti percentuali a favore degli uomini (8% donne vs 21% uomini) ed è di 12 punti tra chi studia (7% studentesse vs 19% studenti). Uno squilibrio, seppur sempre relativo, che vede le donne usare l’auto più che il mezzo pubblico e ancor meno il motorino o la moto che risultano ad esclusivo uso maschile in entrambe le popolazioni campionarie. Una differenza di genere che non caratterizza solo gli spostamenti nel bassanese, ma che emerge in modo costante anche nell’indagine nazionale dell’Istat presa in considerazione in precedenza. Un segnale che indica come l’attuale costruzione sociale dei ruoli maschili e femminili possono avere un impatto anche sulle scelte di mobilità di ciascuno di noi.

Il grafico 6, in questo caso centrato solo su chi studia, mostra la relazione tra spostamento a piedi e ricorso alla bicicletta nelle brevi distanze. Il punto di contatto tra le due modalità di spostamento si ha nel raggio di due-tre chilometri, dopo una significativa prevalenza dello spostamento a piedi. L’uso delle due ruote raggiunge l’apice del 23% nella distanza tra uno e due chilometri per poi scendere progressivamente all’allungamento del percorso da coprire. Le diverse motivazioni che gli intervistati portano al mancato uso della bicicletta, anche in queste brevi distanze, hanno a che vedere generalmente con una valutazione di maggiore comodità (60%) associata ad altri mezzi, allo zaino e ai materiali di studio giudicati troppo pesanti e ingombranti da trasportare (31%) e “solo” in parte, sempre dal punto di vista degli intervistati, al traffico stradale intenso e pericoloso (20%) che caratterizza le ore di punta dell’entrata e dell’uscita dalle diverse scuole. Guardando al genere, va aggiunto che tra queste motivazioni al mancato uso della bicicletta, le studentesse danno maggior peso di quanto facciano i coetanei maschi al senso di insicurezza stradale (26% vs 13%) e alla gravosità del trasporto dello zaino e dei materiali (37% vs 25%).

Grafico 6. I percorsi a piedi e in bicicletta nelle distanze casa-scuola **fino a 5 km** delle studentesse e degli studenti (valori percentuali; n=943)



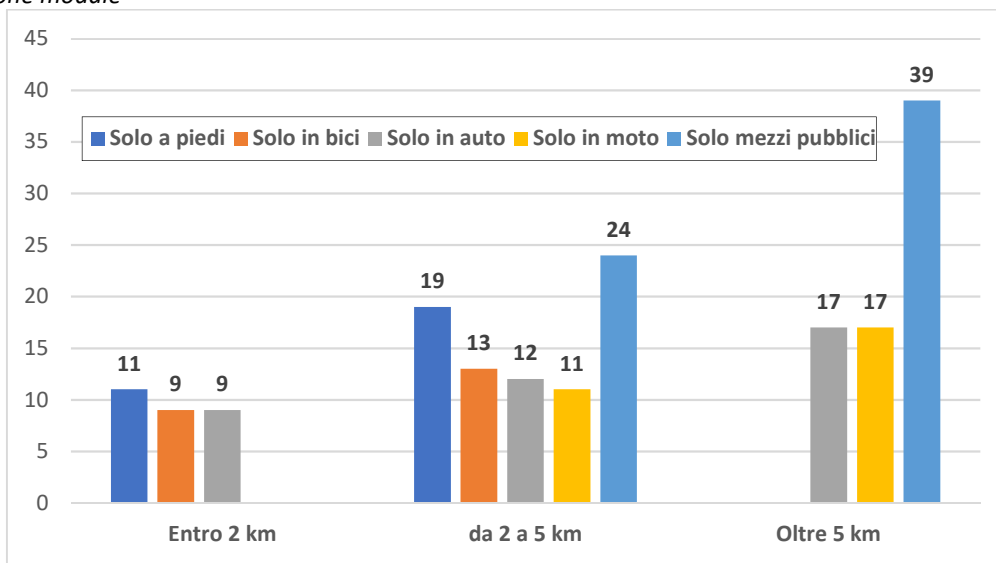
## 7. Minuti veloci e km lenti

Per andare a scuola le studentesse e gli studenti impiegano in media 27 minuti, mentre il personale ne impiega un po' meno, circa 21 minuti. Identica la distanza media percorsa dalle persone appartenenti ai due gruppi campionari che risulta intorno agli 11 km.

Si tratta ovviamente di valori medi che mascherano una profonda variazione di tempi e di distanze. Tra chi studia, ad esempio, c'è un 30% che impiega più di mezz'ora per coprire il percorso di andata, un 70% che abita a più di 5 km e un 36% a più di 10 km.

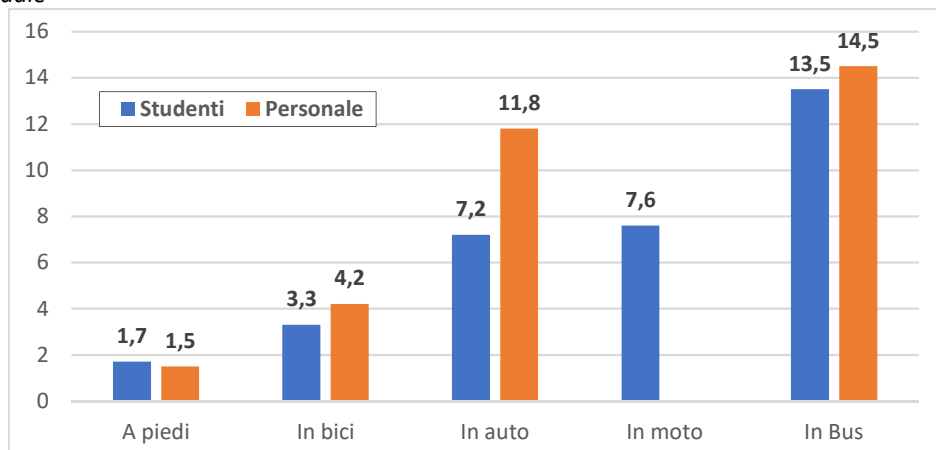
Tempo di spostamento e distanze sono naturalmente associate al modo in cui si arriva a scuola e, guardando i dati delle e degli adolescenti, questo legame mostra più di un punto di interesse (grafico 7). Il primo è che la bicicletta è decisamente concorrenziale con l'auto e le moto nelle distanze fino ai 5 km. Il secondo è che i mezzi pubblici sono decisamente più lenti dell'auto e della moto perché, come mostra il grafico 8, gli autobus e le corriere sono utilizzati per coprire soprattutto le lunghe distanze. Il terzo punto riguarda l'uso comunque rilevante dell'auto negli spostamenti per brevi tragitti, entro i 2 chilometri.

Grafico 7. Tempo medio (in minuti) impiegato dalle studentesse e dagli studenti per andare a scuola secondo la distanza e la ripartizione modale



Come si preavvertiva, i tragitti in autobus di chi studia sono in media quasi il doppio (13,5 km) più lunghi di quelli svolti con l'auto (7,6 km) o in moto (7,2 km). Un'evidenza empirica che ogni cittadino può verificare personalmente nelle ore di punta del trasporto locale e che testimonia da sola della vastità del bacino di attrazione delle scuole bassanesi e del valore ambientale e sociale svolto da questi mezzi di trasporto collettivo. Volgendo invece lo sguardo alla bicicletta, per gli studenti e le studentesse il raggio di azione si ferma a 3,3 km, mentre per il personale si allunga a 4,2 km.

Grafico 8. Distanza media (in km) del percorso casa – scuola delle studentesse, degli studenti e del personale secondo la ripartizione modale

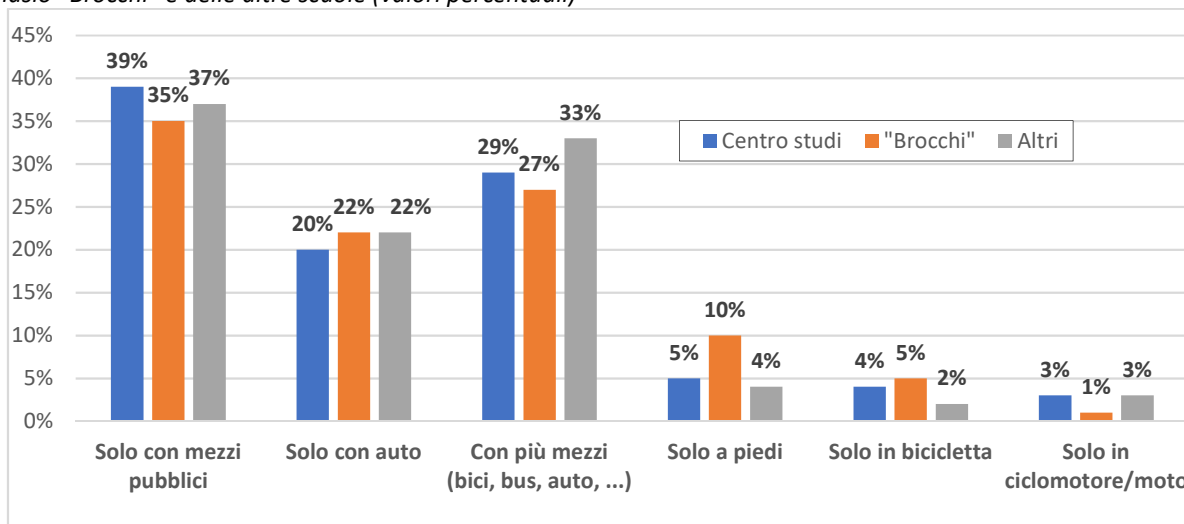


## 8. Ripartizione modale per gruppo di scuole

L'analisi della ripartizione modale per gruppi di scuole rileva alcune particolarità, ma non in modo così evidente da cambiare la partitura musicale complessiva fin qui illustrata. In questo caso, l'attenzione si sofferma sulle studentesse e gli studenti del Centro studi, sul grande campione del Liceo ginnasio "Brocchi" e su quello "misto" proveniente dalle altre scuole sparse sul territorio.

Come si vede (grafico 9), le principali modalità ripropongono lo scenario già visto in precedenza: grande spazio al ricorso ai mezzi di trasporto collettivo, con una leggera prevalenza per quanti studiano nell'area del Centro studi; a seguire, ma a distanza, l'uso dell'auto privata in modo simile in tutti e tre i gruppi scolastici; un uso niente affatto trascurabile degli spostamenti multimodali, con una circoscritta prevalenza nel gruppo frequentante le scuole sparse sul territorio.

Grafico 9. Ripartizione modale nei percorsi casa-scuola delle studentesse e degli studenti del Centro studi, del Liceo ginnasio "Brocchi" e delle altre scuole (valori percentuali)



Da apprezzare la quota riservata alla mobilità “dolce” di chi studia al “Brocchi” rispetto alle altre scuole: chi va a piedi e in bicicletta in modalità monomodale raggiunge in questa scuola il 15% di tutti gli spostamenti contro il 9% segnalati dal Centro studi e il 6% dal gruppo “misto”.

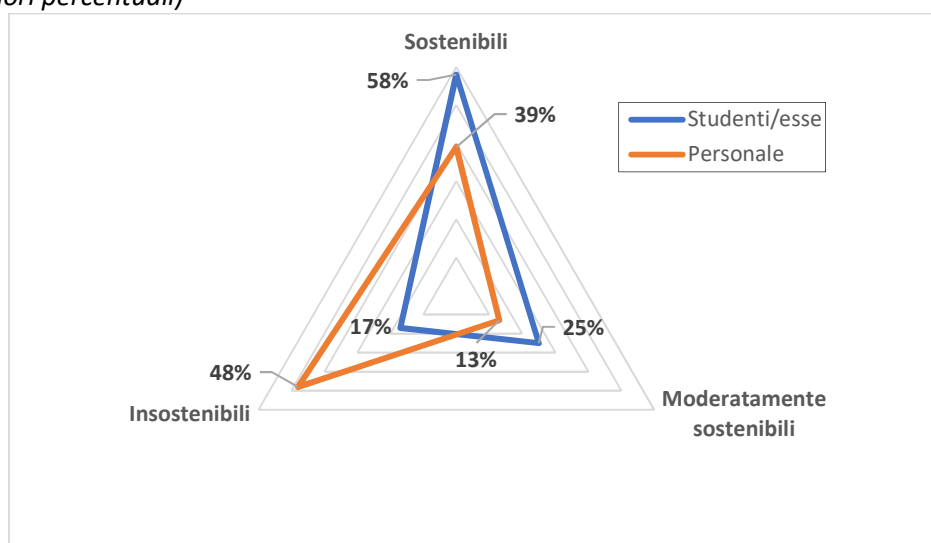
## 9. Uno sguardo alla sostenibilità dei flussi di mobilità

Le modalità di spostamento verso la scuola non sempre sono frutto di scelte tra più opzioni e non sempre queste hanno a che fare solo con dimensioni materiali, quali possono essere la fermata di un autobus ragionevolmente vicino a casa oppure la disponibilità o meno di un’auto, o ancora la scuola situata appena “fuori” casa e l’elenco potrebbe proseguire a lungo. Spesso, infatti, tra queste opzioni si inseriscono anche quelle di natura immateriale o, meglio, culturale che hanno a che vedere con la costellazione di valori, credenze e opinioni su cosa sia meglio fare a certe condizioni, su quale sia la soglia accettabile o meno per scegliere l’una o l’altra modalità di spostamento se entrambe percorribili. Quale sia il livello di “comodità” a cui si può rinunciare, sempre se è possibile rinunciarvi. Si è visto in precedenza, ad esempio, come alcune modalità di spostamento si differenzino per genere, a volte in modo lieve, a volte in modo più marcato, ad esempio per il ricorso ai mezzi a due ruote. Sono scelte che avvengono singolarmente, ma che sono soprattutto discusse e pianificate in famiglia perché solitamente la sveglia del mattino non suona solo per il diretto interessato, se per altri familiari non è già suonata.

Tenendo quindi ben presente che su tali scelte pesano diversi fattori e l’effettiva disponibilità di alternative, si è fatto ricorso ad una classificazione degli spostamenti valutati in relazione alla sostenibilità ambientale delle scelte modali rilevate in questa indagine. Come in altre indagini, si sono costruite tre classi: a) *Pienamente sostenibili*, tutti i viaggi effettuati esclusivamente a piedi, in bicicletta, con il mezzo di trasporto pubblico oppure un mezzo motorizzato privato condiviso<sup>4</sup>; b) *Moderatamente sostenibili*, tutti i viaggi multimodali svolti con mezzi di trasporto pubblico in combinazione con mezzi motorizzati privati (es. auto privata utilizzata per raggiungere la prima fermata utile dell’autobus); c) *Insostenibili*, svolti solo con mezzi privati motorizzati e non condivisi.

In base a questa classificazione si può vedere la sostenibilità o meno della mobilità studentesca e del personale scolastico nel bassanese rilevata nella primavera del 2023 (grafico 10).

Grafico 10. Quote di sostenibilità degli spostamenti casa – scuola delle studentesse, degli studenti e del personale (valori percentuali)



<sup>4</sup> Pur con un certo grado di arbitrarietà, dato dal fatto che la progettazione del quesito utilizzato nel questionario non permetteva ulteriori approfondimenti, si è qui considerato come non condiviso il mezzo privato con alla guida un familiare dell’intervistato o dell’intervistata.

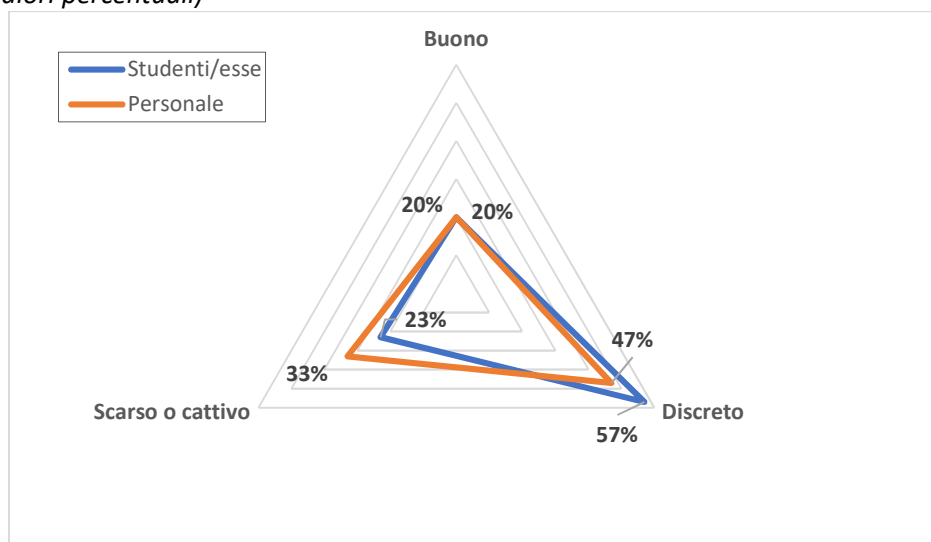
Si tratta anche in questo caso, come si era visto inizialmente, di una raffigurazione polarizzata tra chi studia, interessato da un'opzione decisamente sostenibile (58% vs 39%), e chi lavora, proteso invece verso un'opzione di mobilità insostenibile (48% vs 17%). Poco sviluppata, tra il personale, l'opzione moderata (13%), mentre tra gli studenti è del 25%.

## 10. Più insicurezza e incidenti stradali che altrove

L'elevato numero di persone che nel periodo scolastico concentrano la loro mobilità in entrata e in uscita dalle scuole bassanesi contribuisce a generare un aumento del grado di insicurezza stradale percepito dai cittadini. Come si avrà modo di leggere più avanti, in occasione dell'analisi delle risposte "libere" date dagli intervistati su quali siano le criticità dei percorsi casa – scuola – casa, la concentrazione del traffico scolastico e non scolastico in determinati luoghi e ore della giornata crea malessere e disagi che richiamano l'esigenza di un maggiore "governo" della mobilità in ambito comprensoriale e cittadino. Un'attenzione che si rivolge sia alle dimensioni viarie, di disponibilità e diversificazione dei tragitti, che a quelle culturali: promozione dell'uso di mezzi di spostamento attivi, rispetto stradale dei diversi mezzi di spostamento, rispetto delle esigenze degli utenti e dei lavoratori dei mezzi pubblici. Si avrà modo di vedere in dettaglio e con maggior chiarezza questi riferimenti in uno dei paragrafi successivi. Qui si è voluto verificare come le persone intervistate percepiscano il livello di sicurezza stradale nelle strette vicinanze delle scuole che frequentano (quindi non in generale nel territorio) e come siano state, se lo sono state, interessate da piccoli o rilevanti incidenti stradali.

Il grafico 11 mostra le risposte date al quesito circa la percezione del livello di sicurezza stradale, mentre quello successivo (grafico 12) rileva quanti affermano di aver assistito, subito oppure rischiato di subire degli incidenti stradali nella zona scolastica.

*Grafico 11. Livello di sicurezza della viabilità nelle vicinanze della scuola secondo le studentesse, gli studenti e il personale (valori percentuali)*

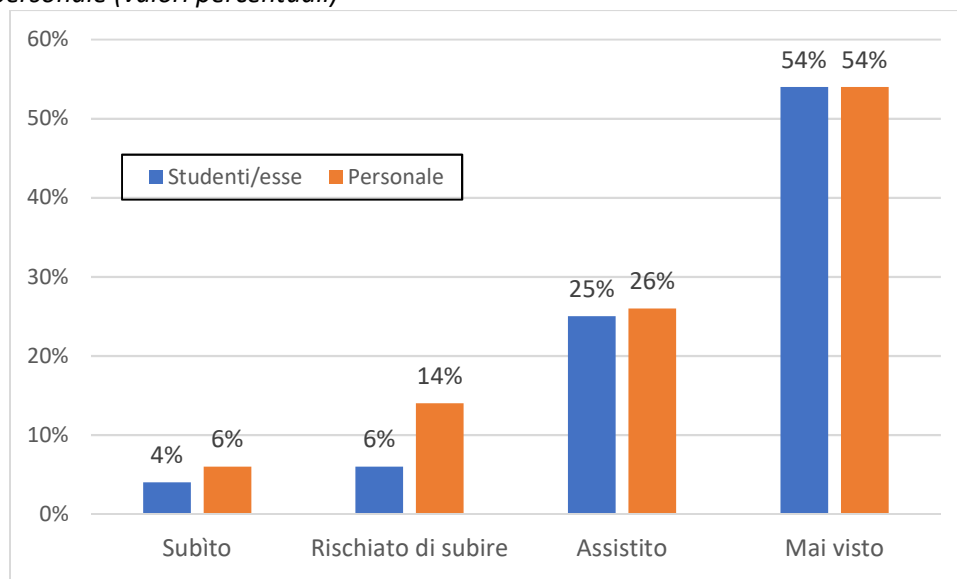


I dati rilevati evidenziano la severità della situazione. Da una parte un lavoratore delle scuole su tre e circa uno studente su quattro ritengono pericoloso il livello di sicurezza stradale in esame. Dall'altra si valutano sensibili i livelli di pericolo e rischio di incidenti stradali dichiarati: tra chi studia il 4% ha subito un incidente vicino alla scuola e il 6% ha rischiato di subirlo; tra chi lavora è il 6% ad essere stato coinvolto in un incidente e il 14% ha rischiato di esserlo.

Per valutare meglio il livello di esposizione agli incidenti stradali della mobilità dovuta agli spostamenti casa – scuola – casa, si possono mettere a confronto questi dati con quelli relativi alla incidentalità più generale che interessa tutti i cittadini. Va premesso che questo confronto è in questa occasione un po' "forzato" e va quindi

preso con le giuste precauzioni. Questo sostanzialmente perché nel nostro questionario nella domanda agli intervistati non si era chiaramente indicato che si faceva riferimento agli ultimi 12 mesi.

*Grafico 12. Incidenti subiti, rischiate, visti e mai visti nelle vicinanze della scuola secondo le studentesse, gli studenti e il personale (valori percentuali)*



Nonostante queste debolezze nell'analisi, il raffronto tra i dati da noi rilevati e quelli istituzionali (fonte: Comune di Bassano del Grappa, *Aggiornamento del Piano generale del traffico urbano*, agosto 2023) è utile perché rivela, pur nell'incertezza dichiarata, una notevole differenziazione del livello di incidentalità tra le due popolazioni. Tra studenti e studentesse, lavoratori e lavoratrici della scuola il livello dichiarato varia tra il 4% e il 6%, mentre nel comune di Bassano il tasso, relativo al 2021, è dello 0,31%. In termini più immediati, mentre tra la popolazione scolastica vengono coinvolti in incidenti stradali tra le 40 e le 60 persone su mille, tra l'intera popolazione residente a Bassano del Grappa ne vengono coinvolti in un anno circa 3 persone su mille.

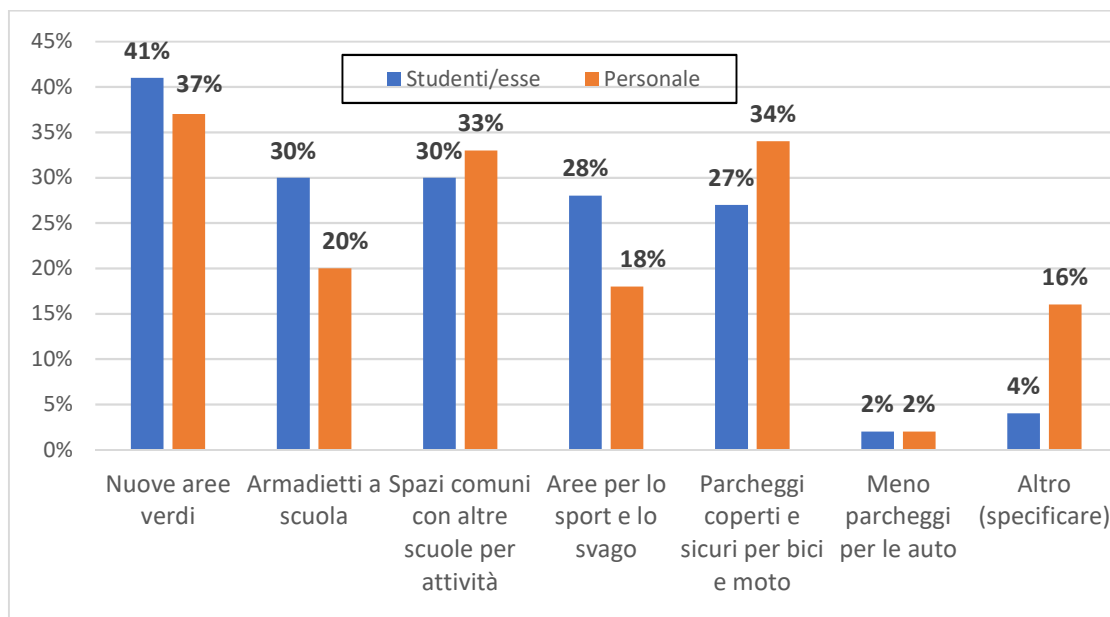
Come detto, il confronto mostra delle debolezze intrinseche, ma la forbice tra le due popolazioni è così ampia che richiama l'esigenza di una verifica successiva volta a sostenere o meno questa ipotesi interpretativa e a sollecitare interventi di contrasto del pericolo di incidenti nella mobilità scolastica.

## **11. Non si tratta della "luna nel pozzo"**

Agli intervistati e alle intervistate si è chiesto di scegliere tra un elenco predefinito eventuali miglioramenti che reputavano importanti da realizzare nell'area in cui si trova la loro scuola. Ognuno aveva a disposizione al massimo due eventuali risposte tra sette possibili opzioni compresa la possibilità di non riconoscersi nell'elenco proposto e di poter quindi scrivere liberamente il miglioramento auspicato. Il grafico 13 propone i risultati ottenuti.

Sono diverse le evidenze che emergono dalle preferenze accordate dai soggetti coinvolti nell'indagine. Guardiamo prima le preferenze espresse da studenti e studentesse: una spiccata sensibilità verso nuove aree verdi (41%), una richiesta di avere disponibilità di un armadietto personale in cui riporre le proprie cose ed anche cambi d'abito se necessari dopo l'uso della bici oppure dopo una pioggia (30%); spazi comuni (laboratori, aggregazione, servizi, ...) tra le diverse scuole (30%); aree per lo sport e lo svago (28%) e parcheggi coperti sicuri da furti per bici e moto (27%).

Grafico 13. Miglioramenti auspicati nell'area in cui si trova la scuola secondo le studentesse, gli studenti e il personale di tutte le scuole (massimo due risposte; valori percentuali riferiti al numero di rispondenti)



Le preferenze espresse dal personale propongono alcune variazioni significative. Pur confermando la sensibilità verso nuove aree verdi (37%) attenzione viene anche riservata ai parcheggi coperti e sicuri per bici e moto (34%) e a spazi fisici comuni ad altre scuole per lo svolgimento di attività.

Se diamo ora per acquisito in entrambe le popolazioni indagate il notevole interesse per gli aspetti appena descritti (soprattutto per le aree verdi, ma non solo), vale la pena osservare due ulteriori evidenze: lo scarsissimo interesse per entrambi i gruppi dimostrato verso una riduzione dei parcheggi per le auto e la quota elevata (in termini relativi se si guarda a domande simili presenti in altre indagini) di lavoratori e lavoratrici della scuola che indicano e scrivono un miglioramento da noi non previsto nell'elenco inizialmente proposto. In altre parole, scelgono la voce "Altro" specificandone le ragioni. Così il 16% del personale docente e non docente si è preso la briga di scrivere un proprio testo alternativo. Tra questi emergono le richieste di soluzioni diversificate di parcheggio per le auto per i docenti e i non docenti che non sono nelle condizioni di poter scegliere un'altra soluzione di trasporto per recarsi al lavoro. Un'esigenza che entra in stretta connessione con l'altra dimensione, emersa sempre in questa popolazione, ovvero la necessità di rendere effettivamente praticabili le piste ciclabili sia dal punto di vista "materiale" della loro presenza e percorribilità che da quello del "controllo" da parte della polizia locale dei piccoli e grandi abusi e soprusi che alcuni degli intervistati attribuiscono ad automobilisti che compiono quotidianamente delle infrazioni stradali, rendendo pericoloso l'accesso "dolce" alle zone delle scuole.

*"Parcheggi per chi deve necessariamente usare l'auto"*

*"In via Travettore segnalare meglio i parcheggi"*

*"Creare aree di sosta al di fuori del centro studi per i veicoli dei genitori che accompagnano i figli a scuola"*

*"Divieto di transito di auto davanti al liceo (c'è ma non viene rispettato)"*

*"Presenza di Polizia locale nelle ore di punta"*

*"Controlli costanti da parte delle forze di polizia locale affinché l'area pedonale di via D'Aquino (per alcuni momenti chiave) non siano transitate da veicoli senza autorizzazione. In particolare, alle ore 8:00 ed alle 13:00."*

*"Piste ciclabili vere e non realizzate tracciando linee sulla carreggiata restringendo la corsia dedicata alle auto in movimento"*

*"Piste ciclabili. Via Beata Giovanna è pericolosissima anche perché molto stretta per la presenza di auto parcheggiate"*

*"Docce con spogliatoio attrezzato per i docenti così verrei a scuola in bici"*

Anche tra chi studia c'è una quota parte di soggetti che ha scelto di indicare miglioramenti non previsti nell'elenco proposto. Si tratta di una percentuale più modesta (4%) rispetto a quella del personale, ma che alla lettura delle diverse proposte si rileva per certi versi più puntuale, più specifica e meno generale di quella precedente. Tra tutte emerge chiara l'esigenza di dotare le fermate del trasporto collettivo di adeguate tettoie per ripararsi dalla pioggia, ma non solo per le fermate, anche presso le scuole, per chi arriva prima che queste aprano e per le bici soprattutto:

*"Tettoie per ripararsi nei giorni di pioggia"*

*"Una pensilina per la fermata del bus di viale XI febbraio"*

*"Posto sicuro dove stare in casi di maltempo mentre aspetti il bus"*

*"Spazi coperti per studenti che arrivano molto in anticipo in caso di maltempo"*

*"Più posti coperti fuori scuola, in caso di pioggia (durante l'attesa di bus)"*

*"Area coperta comune per gli studenti prima di entrare a scuola: soprattutto per le giornate piovose quando non si può stare all'aperto"*

*"Più panchine nelle aree in cui si aspetta il bus"*

*"Più tettoie, sia quelle che c'erano fuori dall'Einaudi una volta sia davanti al Da Ponte per chi prende la corriera"*

Come scrivevamo, emergono anche indicazioni più precise su alcuni aspetti legati alla viabilità e alla disponibilità dei trasporti collettivi la cui pertinenza andrebbe adeguatamente verificata e valutata:

*"Vicolo Parolini pedonale negli orari di ingresso e uscita da scuola!"*

*"Più bus che passano al pomeriggio in Centro studi"*

*"Più bus perché molta gente non riesce a salire o a sedersi perché ci sono troppe persone"*

*"Nel bus delle 13.20 per Laghi è sempre pieno e si riesce a prendere a mala pena perché è sempre troppo pieno"*

Per finire con alcune voci che si spendono, come tra il personale scolastico, per la realizzazione di viabilità destinate alle piste ciclabili effettivamente percorribili e sicure.

## **12. "Dal mio punto di vista": le criticità, le proposte e i suggerimenti**

Gli ultimi due quesiti del questionario erano riservati a domande cosiddette "aperte" cioè senza risposte predefinite e standardizzate. Una sorta di "lavagna bianca" a disposizione dei soggetti partecipanti alla ricerca in cui poter scrivere, se volevano, una propria opinione.

Il primo quesito verteva sulle criticità riscontrate quotidianamente nei percorsi da casa a scuola; il secondo quesito riguardava invece eventuali proposte, idee, consigli e suggerimenti utili al miglioramento della viabilità.

L'adesione a questo invito è stata notevole se si raffronta con quanto abitualmente succede in altre occasioni di ricerca: le intervistate e gli intervistati solitamente le evitano per terminare prima il questionario e per potersi dedicare ad altro. Nel nostro caso, tra chi studia, le percentuali di persone che hanno risposto alle due domande aperte sono rispettivamente del 32% e del 25%; tra chi lavora ben del 52% e del 38%.

A volte si tratta di frasi molto stringate, a volte di riflessioni articolate che ci hanno permesso di costruire una mappa degli "umori" e delle aspettative delle persone che sono state coinvolte nella ricerca.

Analizzando queste risposte e, in alcuni casi, contestualizzandole rispetto agli ambiti territoriali di destinazione dei percorsi casa – scuola (Centro Studi, Brocchi; Parolini e Marco Polo; De Fabris; New Cambridge; Enaip; Irigem Bassano e Irigem Rosà) si evidenziano cinque grandi argomenti (trasporto pubblico locale; viabilità; istituti scolastici; disagio sociale; ambiente) in cui ricorrono temi trasversali, comuni agli ambiti individuati, e altri specifici o più puntuali. Vediamo le caratteristiche di queste libere annotazioni.

### **Trasporto pubblico locale**

Le criticità riguardano sia l'esercizio, con segnalazioni ricorrenti relative a sovraffollamento, ritardi, scarsa frequenza delle corse, mancanza di coincidenze adeguate, sia il parco autobus, ritenuto vetusto, come anche



il comportamento del personale conducente, sia il costo dell'abbonamento. Con una richiesta di un maggiore controllo dei titoli di viaggio.

*"I bus dovrebbero arrivare all'orario indicato alla fermata e se dovessero arrivare prima è necessario che si fermino e aspettino. Non è giusto perdere il bus o aspettare a lungo ogni volta perché gli orari non vengono rispettati. Le fermate sono talmente veloci che a volte ti chiudono la porta mentre entri o in faccia non riuscendo a salire. Dopo un'esperienza all'estero ho anche capito cosa vuol dire avere dei mezzi di trasporto efficienti".*

*"Gli autisti solitamente rendono il tragitto verso la scuola turbolento e abbastanza pericoloso, non dico di andare piano a 30km, soltanto che molta gente in piedi finisce molto spesso per rischiare di cadere e schiantarsi sui pali per tenersi solo perché l'autista invece di guardare la strada è più volte distratto e si accorge all'ultimo di frenare allo stesso stop che fa ogni singolo giorno, però quando c'è il controllore allora le regole e la sicurezza le mantiene".*

*"Gli autisti sono costretti a fare rally a causa degli orari da rispettare"*

*"Sarebbe gradito che i bus arrivassero in orario"*

Molto sentito inoltre il tema della mancanza di pensiline.

*"Mettere tettoie per la pioggia in ogni fermata del terminal bus Rosmini"*

*"Tettoie per la pioggia!!!!!"*

Ancora sul tema del trasporto pubblico, gli utenti del trasporto ferroviario segnalano disagi derivanti da ritardi, guasti e cancellazioni improvvise, corse poco frequenti.

Tra i suggerimenti:

*"Ci dovrebbe essere una mappa con i percorsi dei bus"*

*"Fornire informazioni sulle linee"*

*"La maggior attenzione nella guida e la maggior cura nella gestione del parco autobus. La ridefinizione dei piani tariffari con integrazione dei servizi urbani ed extraurbani e dei servizi di aziende diverse. L'inserimento dei programmi di esercizio aggiornati in tempo reale attraverso google transit potrebbero aiutare a migliorare l'esperienza di chi già usa, più per necessità che per scelta, il trasporto pubblico e avvicinare al trasporto pubblico chi ancora non lo usa".*

## **Viabilità**

Sono sempre e ripetutamente segnalati problemi di traffico, pericolosità, mancanza di percorsi pedonali e ciclabili. Tra i problemi segnalati dal personale anche la mancanza di parcheggi dedicati.

*"I genitori che parcheggiano sulla pista ciclabile/marciapiede e mi costringono a camminare in strada"*

*"Il manto stradale dissestato"*

*"Arrivare in bici dalla zona di San Vito alla sede del liceo Brocchi in via beata Giovanna è complicato, non ci sono piste ciclabili (l'unica è a senso unico e contrario a quello di cui si ha bisogno, in viale Parolini), si deve spesso ricorrere al marciapiede o ad allungare il percorso".*

Per quanto riguarda l'analisi per ambito territoriale, emergono segnalazioni puntuali e ripetute per le stesse scuole, tra cui, per citarne solo alcune:

per il Centro Studi: il mancato rispetto della zona a traffico limitato di via D'Aquino; piste ciclabili interrotte con tratti in condivisione con le auto; doppie e triple file di auto parcheggiate;

per il Brocchi la viabilità e il traffico di viale XI Febbraio, via Beata Giovanna, viale Parolini e via Tabacco;

per il Parolini e il Marco Polo: la percorrenza e l'attraversamento della strada statale; l'attraversamento pedonale di Viale Venezia;

per l'Enaip: rotatorie pericolose

per l'Irigem Bassano: il problema più sentito è la distanza dalla stazione ferroviaria e degli autobus; richiesti servizi di bike sharing e monopattini.

per l'Irigem Rosà: velocità delle auto;

per il De Fabris: mancanza di piste ciclabili;  
per il New Cambridge: mancanza di marciapiede davanti alla scuola.

Segnalati, in generale, per il tragitto casa-scuola e per le aree scolastiche:

*“Troppo traffico”*  
*“Troppe macchine”*  
*“Troppo tempo in bus”*  
*“Troppe auto di genitori che accompagnano i figli”*  
*“Troppe bici”*

Molto richiesta la presenza dei vigili:

*“Vigili urbani per regolare il traffico”*  
*“Assumere dei vigili”*

Tra i desideri e i consigli, con esplicita attenzione all'ambiente:

*“Indirizzare il traffico pesante sulla SPV Strada Pedemontana Veneta”*  
*“Ci sarebbe bisogno di una migliore rete di piste ciclabili”*  
*“Ridipingere sempre le strisce e controllare la segnaletica più spesso di quanto avviene ora”*  
*“Più aree verdi e più arricchimento di vegetazione”*  
*“Più aree verdi e più marciapiedi e strisce pedonali”*  
*“Per chi abitasse vicino, desidererei che venissero in bici o a piedi come me, in modo tale da inquinare di meno l'ambiente”*  
*“Più alberi per ridurre l'inquinamento e per un po' di ombra quando fa caldo”*  
*“Un tram elettrico a Bassano”*  
*“Far diventare il centro Studi un'area libera dai veicoli a motore”*

### **Scuole**

Emergono anche alcune indicazioni relative alle scuole, quali ad esempio il desiderio di una biblioteca scolastica o di un campo da basket o l'introduzione di strumenti tecnologici, ma anche:

*“Farci entrare prima nei giorni di pioggia”*  
*“Rendere l'ambiente scolastico più invitante e caloroso”*

E, per la pausa pranzo:

*“Panchine e più spazi all'aperto”*  
*“Camioncini del cibo”*

Per quanto riguarda l'arredo urbano, richiesti cestini e posacenere.

### **Disagio sociale**

Non mancano alcune stringate segnalazioni rispetto ad alcuni comportamenti devianti o a situazioni considerate a rischio:

*“La droga”*  
*“Quelli ubriachi in stazione a Bassano”*  
*“Maggiore controllo delle forze dell'ordine”*

### **Ambiente**

Il quadro delle esigenze e dei desideri che emerge dalle risposte libere individua nel complesso la visione verso cui orientare la pianificazione e la programmazione pubblica in senso lato, non solo in materia di trasporti.

Il desiderio di tutti sembra essere quello di una città che metta al centro le persone e il loro essere comunità, con più attenzione verso i pedoni e i ciclisti e in un contesto con più aree verdi.

*“Vorrei che andassimo tutti in bici così ci sarebbero meno blocchi in strada e automaticamente meno inquinamento, ma non è possibile andarci con la quantità di auto che transita in strada, è pericoloso”*

*“Vorrei vedere più zone verdi mentre vado a scuola: vederle influenza un po’ il mio umore quando guardo il finestrino e mentre ascolto musica”*

*“Sarebbe bello fare più giornate di sensibilizzazione all'utilizzo della bici nelle quali vengono chiuse alle macchine tutte le strade; così si potrebbe apprezzare la città in bici e farla riscoprire anche a chi non la utilizza abitualmente! Grazie per questo sondaggio e per l'impegno, spero ci sia un riscontro vero!”*

### 13. I principali risultati in sintesi

1. Studenti e personale scolastico utilizzano in modo polarizzato i mezzi di trasporto. Mentre la maggioranza (60%) di chi studia usa i mezzi pubblici per coprire *tutto o parte del* percorso da casa a scuola, chi lavora vi ricorre molto meno (17%), preferendo decisamente l'auto (69% vs 44%).
2. L'auto esercita un'attrazione fatale anche per i neomaggiorenni: tra gli iscritti e le iscritte alle quinte classi ben il 24% usa l'auto (come conducente) per coprire tutto o parte del tragitto da casa a scuola. A farne le spese sono il ricorso al trasporto pubblico e in parte alla bicicletta, usata anche in senso ancillare ad altri mezzi di trasporto.
3. Ben il 29% di chi studia usa almeno due mezzi per arrivare a scuola: possono essere, ad esempio, la bicicletta, il ciclomotore oppure l'auto guidata dai genitori per avvicinarsi alla fermata più vicina del treno o dell'autobus. Una modalità mista adottata in modo meno rilevante dal personale (14%)
4. La mobilità dolce, a piedi o in bicicletta, interessa quote circoscritte: vi ricorre in modo esclusivo il 19% del personale (12% a piedi, 7% in bicicletta) e l'11% di chi studia (7% a piedi, 4% in bicicletta). L'utilizzo della bicicletta aumenta se si considera quando la si usa per coprire anche solo in parte il tragitto da percorrere, interessando quindi il 13% del personale e l'11% di chi studia.
5. La scelta di come recarsi a scuola è naturalmente influenzata anche dalla lunghezza del tragitto da coprire. Fino a 5 km aumentano sensibilmente le quote dei soggetti che ricorrono alla mobilità dolce. Anche se, va aggiunto, in queste brevi distanze è l'auto ad essere il mezzo più utilizzato sia tra chi studia che tra chi lavora.
6. Nelle brevi distanze (entro i 5 km) emergono delle differenze tra uomini e donne nelle scelte di mobilità, sia tra adolescenti che tra adulti: le donne ricorrono molto meno alla bicicletta e molto più all'auto di quanto facciano gli uomini e contemporaneamente, anche se con minori differenze tra i due generi, preferiscono andare più a piedi e con i mezzi pubblici.
7. Il 90% degli studenti e delle studentesse abita oltre 2 km dalla scuola e il 70% oltre i 5 km. Per questi adolescenti e le loro famiglie i mezzi di trasporto pubblico collettivo diventano irrinunciabili e svolgono un'importante funzione sociale: sono infatti utilizzati dal 77% di chi abita oltre i 5 km.
8. Chi studia impiega mediamente 27 minuti per arrivare a scuola, mentre chi lavora la media scende a 21 minuti, pur rimanendo identica la distanza media percorsa: 11 km. Considerando i tempi di percorrenza la bicicletta risulta decisamente concorrenziale con l'auto e la moto nelle distanze fino ai 5 km.
9. In termini di sostenibilità ambientale si presenta una situazione decisamente polarizzata tra chi studia, interessato da un'opzione sostenibile (58% vs 39%), e chi lavora, caratterizzato invece dalla

mobilità insostenibile (48% vs 17%). Poco sviluppata, tra il personale, l'opzione moderata (13%), mentre tra gli studenti è del 25%.

**10.** Un lavoratore delle scuole su tre e circa uno studente su quattro ritengono pericoloso il livello di sicurezza stradale nelle vicinanze della scuola che frequentano. Contemporaneamente sono valutati molto elevati i livelli di pericolo e rischio di incidenti stradali: tra chi studia il 4% ha subito un incidente vicino alla scuola e il 6% ha rischiato di subirlo; tra chi lavora è il 6% ad essere stato coinvolto in un incidente e il 14% ha rischiato di esserlo.

**11.** Tra i miglioramenti proposti nelle aree in cui si trovano le scuole prevalgono i desideri di nuove aree verdi, di spazi comuni tra le scuole per svolgere attività e di servizi accessori come gli armadietti a scuola e i parcheggi coperti e sicuri per bici e moto.



# INDAGINE SULLA MOBILITÀ CASA-SCUOLA NEL BASSANESE 2023

## DISTRIBUZIONE DI FREQUENZA DELLE RISPOSTE DELLE STUDENTESSE E DEGLI STUDENTI DELLE SCUOLE SECONDARIE DI II GRADO DEL BASSANESE

Questi risultati sono stati ottenuti con un'indagine campionaria non-probabilistica che ha visto la partecipazione di 5711 studentesse e studenti di tutte le scuole secondarie di II grado, pubbliche e private, presenti nel bassanese. Il livello di partecipazione alla compilazione del questionario, proposto on-line, rispetto all'insieme della popolazione di riferimento è stato del 59%. La campagna di rilevazione si è svolta dal 20 aprile al 10 maggio 2023.

### Percentuale di compilazione dei questionari nelle singole Scuole e Istituti:

ITI "Enrico Fermi"	52%
IIS G.A. "Remondini"	47%
IIS A. Scotton (sede di Bassano)	57%
ITET "Luigi Einaudi"	51%
Liceo Scientifico "Jacopo da Ponte"	47%
Istituto Agrario "Alberto Parolini"	55%
Liceo Ginnasio Statale "G.B. Brocchi"	92%
Liceo Artistico "G. De Fabris"	25%
New Cambridge Institute	86%
ENAIP Veneto	82%
I.RI.GEM. Bassano	53%
I.RI.GEM. Rosà	81%
S.F.P. Marco Polo	43%
(Soggetti di riferimento: 5.711) Tasso di partecipazione	59%

### D1. Quale classe frequenti?

Prima	25%
Seconda	21%
Terza	22%
Quarta	16%
Quinta	16%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

### D2. Qual è il tuo genere?

Uomo	46%
Donna	52%
Altro/preferisco non rispondere	2%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

### D3. Di solito, quanti minuti impieghi da casa per arrivare a scuola?

Fino a 10 minuti	20%
Da 11 a 15 minuti	17%
Da 16 a 20 minuti	14%
Da 21 a 30 minuti	19%
Oltre 30 minuti	30%
(Soggetti di riferimento: 5.694)	100%
Media: 27'    Minimo: 1'    Massimo: 125'	

### D4. Quanti km dista la tua casa dalla scuola?

Fino a 2 km	10%
Da 2,1 a 4 km	12%
Da 4,1 a 6 km	13%
Da 6,1 a 10 km	29%
Oltre 10 km	36%
(Soggetti di riferimento: 5.654)	100%
Media: 10,6 km    Minimo: 0 km    Massimo: 99 km	

### D5. Da quale Comune parti per andare a scuola?

Altopiano 7 Comuni	2%
Bassano del Grappa	21%
<i>Centro Storico</i>	3%
<i>Angarano</i>	1%
<i>Ca' Baroncello</i>	1%
<i>Marchesane</i>	1%
<i>Quartiere XXV aprile</i>	2%
<i>Quartiere Firenze</i>	1%
<i>San Lazzaro</i>	1%
<i>San Marco</i>	1%
<i>San Vito</i>	3%
<i>Santa Croce</i>	2%
<i>Da altre zone di Bassano</i>	5%
Colceresa	2%
Cartigliano	2%
Cassola	7%
<i>Cassola capoluogo</i>	3%
<i>San Giuseppe</i>	3%
<i>San Zeno</i>	1%
Marostica	6%
<i>Marostica capoluogo</i>	4%
<i>Altro</i>	2%
Mussolente	4%
Nove	3%
Pianezze	1%
Pove del Grappa	2%
Romano d'Ezzelino	7%
<i>Romano Alto</i>	2%
<i>Fellette</i>	2%
<i>Sacro Cuore</i>	1%
<i>San Giacomo</i>	2%
Rosà	7%
<i>Rosà capoluogo</i>	4%
<i>Altro</i>	3%
Rossano Veneto	4%
Schiavon	1%
Solagna	1%
Tezze sul Brenta	5%
Valbrenta	2%
San Zenone degli Ezzelini	3%
Sandrigo	2%
Altro	18%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D6. Di solito percorri tutto o in parte il tragitto casa-scuola a piedi?**

No, mai o quasi mai	73%
Sì, per un tratto significativo del percorso (+ di 10 minuti)	20%
Sì, per tutto il percorso	7%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D7. Pensa a come di solito percorri tutto o parte il tragitto da casa a scuola: usi la bicicletta, il ciclomotore/la moto?**

No, nessuno di questi mezzi	81%
Bicicletta (Passare a domanda 9)	11%
Ciclomotore/moto	8%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D8. Se di solito non usi la bicicletta per andare a scuola, per quale motivo? (max 2 risposte)**

Preferisco usare un altro mezzo	34%
Non ho una bicicletta	4%
Non ci sono parcheggi riparati e sicuri dai furti per le biciclette	4%
Abito troppo distante e impiegherei troppo tempo	63%
Il percorso è pericoloso	17%
Zaino pesante da trasportare	19%
(Soggetti di riferimento: 4.663)	=

**D9. Di solito, per fare tutto o parte del tragitto da casa a scuola usi dei mezzi pubblici (bus, treno)?**

No, nessun mezzo pubblico	40%
Sì, solo il treno (Passare a domanda 13)	2%
Sì, solo il bus (Passare a domanda 11)	56%
Sì, sia il treno che il bus (Passare a domanda 11)	2%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D10. Se non usi i mezzi pubblici per andare a scuola, per quale motivo? (max 2 risposte)**

Preferisco usare un altro mezzo	64%
La fermata bus/treno è troppo distante	9%
I tempi con il bus/treno sono troppo lunghi	16%
Ci sono troppi ritardi	7%
Gli orari non sono ottimali	20%
I mezzi sono sovraffollati	17%
I miei genitori non me lo permettono	4%
Sono preoccupato per la mia salute causa pandemia	2%
Il costo dell'abbonamento è troppo alto	9%
(Soggetti di riferimento: 1.846)	=

(Passare a domanda 13)

**D11. Usi il bus urbano e/o extraurbano?**

Solo il bus urbano	34%
Solo il bus extra-urbano	58%
Entrambi	8%
(Soggetti di riferimento: 3.295)	100%

**D12. Se utilizzi i bus urbani o extraurbani pubblici per arrivare a scuola, potresti indicare tra i seguenti nella mappa il punto in cui di solito arrivi con il mezzo?****D13. Di solito, usi l'auto per fare tutto o parte del tragitto da casa a scuola?**

No (Passare a domanda 16)	66%
Sì, come passeggero con alla guida un familiare	32%
Sì, come passeggero con alla guida un parente, un vicino di casa, un amico, ...	7%
Sì, come conducente, da solo	2%
Sì, come conducente e con altre persone a bordo	3%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D14. Di solito arrivi in auto nelle vicinanze della scuola oppure ricorri all'auto solo per arrivare alla fermata del bus o del treno più vicina a casa?**

Arrivo in auto nelle vicinanze della scuola	78%
Ricorro all'auto per arrivare alla fermata del bus o del treno (Passare a domanda 16)	22%
(Soggetti di riferimento: 2.521)	100%

**D15. Se utilizzi l'auto per arrivare vicino a scuola, potresti indicare tra i seguenti il punto in cui di solito arrivi con il mezzo?****D16. Di solito, al termine delle lezioni, usi il bus o l'auto (tua o di altri) per ritornare a casa?**

No, né bus né auto (Passare a domanda 18)	19%
Sì, il bus urbano	20%
Sì, il bus extraurbano	35%
Sì, l'auto	26%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D17. Se usi il bus o l'auto, potresti indicare tra i seguenti il punto da cui di solito parti con il mezzo per ritornare a casa?****D18. Pensa invece a quando piove o c'è maltempo, cambi modalità o mezzo (pubblico o privato) per andare a scuola?**

Vado a scuola nello stesso modo (Passare a dom. 21)	88%
Vado a scuola in modo diverso	12%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D19. In questi casi di maltempo, con che mezzo (pubblico o privato) arriva nelle vicinanze della scuola?**

Bicicletta (Passare a domanda 21)	1%
Ciclomotore/moto (Passare a domanda 21)	1%
Bus urbano	8%
Bus extraurbano	7%
Treno (Passare a domanda 21)	-
Auto	80%
In questo caso percorro a piedi tutto il tragitto casa-scuola	3%
(Soggetti di riferimento: 712)	100%

**D20. In questi casi di maltempo, potresti indicare tra i seguenti il punto in cui di solito arrivi con il bus o l'auto?****D21. Durante la settimana frequenti il Centro studi nel pomeriggio per attività scolastiche o extrascolastiche o di svago, incluse quelle sportive nel campo di atletica e nelle palestre?**

No (Passare a domanda 25)	74%
Sì, per delle lezioni scolastiche	16%
Sì, per delle attività extrascolastiche	7%
Sì, per entrambe	3%
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D22. Quanti pomeriggi alla settimana frequenti l'area del centro studi?**

Tutti i pomeriggi	3%
Tre o quattro pomeriggi	7%
Due pomeriggi	17%
Un pomeriggio	73%
(Soggetti di riferimento: 1.478)	100%

**D23. In quali fasce orarie pomeridiane? (più risposte possibili)**

14:00 – 16:00	90%
16:00 – 18:00	12%
18:00 – 20:00	7%
<hr/>	
(Soggetti di riferimento: 1.478)	=

**D24. Se frequenti l'area del centro studi nel pomeriggio, utilizzi i mezzi pubblici per il percorso centro studi-casa?**

Sempre	
24%	
Molte volte	
10%	
Qualche volta	
14%	
Mai	
52%	
<hr/>	
(Soggetti di riferimento: 1.478)	100%

**D25. Hai subito (o rischiato di subire) un incidente stradale nelle vicinanze della tua scuola?**

Sì, l'ho subito	4%
Sì ho rischiato di subire un incidente	17%
No, ma ho assistito a situazioni pericolose per altre persone	25%
No, non ho mai corso questo rischio	54%
<hr/>	
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D26. Secondo te qual è il livello di sicurezza della viabilità nelle vicinanze della tua scuola?**

Buono	20%
Discreto	57%
Scarso	19%
Cattivo	4%
<hr/>	
(Soggetti di riferimento: 5.711)	100%

**D27. Tra quelli elencati qui sotto, quali miglioramenti ti piacerebbe vedere realizzati nell'area in cui si trova la tua scuola (se nel Centro studi, inclusi l'area del campo di atletica e le palestre)? (max 2 risposte)**

Nuove aree verdi	41%
Parcheggi coperti e più sicuri contro il furto per bici e moto	27%
Aree per lo sport e/o lo svago	28%
Spazi comuni per attività condivise tra istituti (laboratori, spazi aggregativi e sportivi)	30%
Meno parcheggi per le auto	2%
A scuola, armadietti per depositare i libri e un cambio abiti se uso la bici	30%
Altro:	4%
<hr/>	
(Soggetti di riferimento: 5.698)	=

**D27 Altro (specificare)**

251 tra studenti e studentesse (4%) hanno inserito dei brevi suggerimenti migliorativi oltre quelli elencati nella precedente domanda

**D28. Se, secondo te, ci sono delle criticità nel percorso casa-scuola, quali sono? (risposte "libere" e volontarie)**

1.843 tra studenti e studentesse (32%) hanno inserito in modo volontario un breve commento e delle osservazioni sulle criticità.

**D29. Per noi sarebbe importante che tu scrivessi eventuali tue proposte, idee, consigli o suggerimenti utili al miglioramento della viabilità casa-scuola. (risposte "libere" e volontarie)**

1.400 tra studenti e studentesse (25%) hanno inserito in modo volontario proposte, idee e suggerimenti.



# INDAGINE SULLA MOBILITÀ CASA-SCUOLA NEL BASSANESE 2023

## DISTRIBUZIONE DI FREQUENZA DELLE RISPOSTE DEL PERSONALE DELLE SCUOLE SECONDARIE DI II GRADO DEL BASSANESE

Questi risultati sono stati ottenuti con un'indagine campionaria non-probabilistica che ha visto la partecipazione di 684 tra insegnanti e personale non insegnante di tutte le scuole secondarie di II grado, pubbliche e private, presenti nel bassanese. Il livello di partecipazione alla compilazione del questionario, proposto on-line, rispetto all'insieme della popolazione di riferimento è stato del 50%. La campagna di rilevazione si è svolta dal 20 aprile al 10 maggio 2023.

**Percentuale di compilazione dei questionari nelle singole Scuole e Istituti** (nel caso di lavoro in più scuole, si è fatto riferimento alla scuola prevalente in termini di orario):

ITI "Enrico Fermi"	30%
IIS G.A. "Remondini"	52%
IIS A. Scotton (sede di Bassano)	41%
ITET "Luigi Einaudi"	67%
Liceo Scientifico "Jacopo da Ponte"	32%
Istituto Agrario "Alberto Parolini"	37%
Liceo Ginnasio Statale "G.B. Brocchi"	88%
Liceo Artistico "G. De Fabris"	8%
New Cambridge Institute	33%
ENAIP Veneto	92%
I.RI.GEM. Bassano	31%
I.RI.GEM. Rosà	40%
S.F.P. Marco Polo	55%
(Soggetti di riferimento: 684) Tasso di partecipazione	50%

**D1. Qual è il suo genere?**

Uomo	33%
Donna	67%
Altro/preferisco non rispondere	-
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D2. Di solito, quanti minuti impiega da casa per arrivare a scuola?**

Fino a 10 minuti	28%
Da 11 a 15 minuti	25%
Da 16 a 20 minuti	17%
Da 21 a 30 minuti	14%
Oltre 30 minuti	16%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%
Media: 21'    Minimo: 1'    Massimo: 120'	

**D3. Quanti km dista la sua casa dalla scuola?**

Fino a 2 km	19%
Da 2,1 a 4 km	16%
Da 4,1 a 6 km	13%
Da 6,1 a 10 km	23%
Oltre 10 km	29%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%
Media km: 10,6    Minimo: 0 km    Massimo: 99 km	

**D4. Da quale Comune parte per andare a scuola?**

Altopiano 7 Comuni	1%
Bassano del Grappa	38%
Centro Storico	6%
Angarano	3%
Ca' Baroncello	2%
Marchesane	2%
Merlo	2%

Quartiere Firenze	3%
San Marco	2%
San Vito	6%
Santa Croce	4%
Da altre zone di Bassano	8%
Colceresa	1%
Cartigliano	1%
Cassola	6%
Cassola capoluogo	1%
San Giuseppe	4%
San Zeno	1%
Marostica	4%
Mussolente	4%
Nove	1%
Pianezze	1%
Pove del Grappa	2%
Romano d'Ezzelino	6%
Romano Alto	3%
Fellette	1%
Sacro Cuore	0%
San Giacomo	2%
Rosà	5%
Rossano Veneto	2%
Schiavon	1%
Solagna	1%
Tezze sul Brenta	2%
Valbrenta	2%
Altro	22%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D5. Di solito percorre tutto o in parte il tragitto casa-scuola a piedi?**

No, mai o quasi mai	79%
Sì, per un tratto significativo del percorso (più di 10 minuti)	9%
Sì, per tutto il percorso	12%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D6. Pensi a come di solito percorre tutto o in parte il tragitto da casa a scuola: usa la bicicletta, il ciclomotore/la moto?**

No, nessuno di questi mezzi	85%
Bicicletta (Passare a domanda 8)	13%
Ciclomotore/moto	2%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%



**D7. Se di solito non usa la bicicletta per andare a scuola, per quale motivo? (max 2 risposte)**

Preferisco usare un altro mezzo	26%
Non ho una bicicletta	7%
Non ci sono parcheggi riparati e sicuri dai furti per le biciclette	4%
Abito troppo distante e impiegherei troppo tempo	46%
Il percorso è pericoloso	30%
Materiale da trasportare ingombrante	15%
(Soggetti di riferimento: 507)	=

**D8. Di solito, per fare tutto o parte del tragitto da casa a scuola usa dei mezzi pubblici (bus, treno)?**

No, nessun mezzo pubblico	83%
Sì, solo il treno (Passare a domanda 12)	1%
Sì, solo il bus (Passare a domanda 10)	15%
Sì, sia il treno che il bus (Passare a domanda 10)	1%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D9. Se non usa i mezzi pubblici per andare a scuola, per quale motivo? (max 2 risposte)**

Preferisco usare un altro mezzo	48%
La fermata bus/treno è troppo distante	13%
I tempi con il bus/treno sono troppo lunghi	28%
Ci sono troppi ritardi	3%
Gli orari non sono ottimali	35%
I mezzi sono sovraffollati	11%
Il costo dell'abbonamento è troppo alto	3%
(Soggetti di riferimento: 483)	=
(Passare a domanda 12)	

**D10. Usa il bus urbano e/o extraurbano?**

Solo il bus urbano	38%
Solo il bus extra-urbano	58%
Entrambi	4%
(Soggetti di riferimento: 109)	100%

**D11. Se utilizza i bus urbani o extraurbani pubblici per arrivare a scuola, potrebbe indicare tra i seguenti il punto in cui di solito arriva con il mezzo?**

Direttamente alla scuola	24%
Fermata bus XI febbraio	9%
Via Sonda	2%
Parcheggio via Rosmini (campo di Atletica)	9%
Terminal bus Rosmini	21%
Terminal bus via Tommaso D'Aquino	9%
Stazione Fs/Bus Bassano del Grappa	15%
Altro	11%
(Soggetti di riferimento: 109)	100%

**D12. Di solito, usa l'auto per fare tutto o parte del tragitto da casa a scuola?**

No (Passare a domanda 16)	31%
Sì, come passeggero con alla guida un familiare	9%
Sì, come passeggero con alla guida un parente, un vicino di casa, un amico, ...	3%
Sì, come conducente, da solo	48%
Sì, come conducente e con altre persone a bordo	9%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D13. Di solito arriva in auto nelle vicinanze della scuola oppure ricorre all'auto solo per arrivare alla fermata del bus o del treno più vicina a casa?**

Arrivo in auto nelle vicinanze della scuola	96%
Ricorro all'auto per arrivare alla fermata del bus o del treno (Passare a domanda 16)	4%
(Soggetti di riferimento: 472)	100%

**D14. Di solito dove parcheggia?**

All'interno della scuola (Passare a domanda 16)	45%
In spazi di sosta delimitati	41%
In spazi non delimitati	14%
(Soggetti di riferimento: 451)	100%

**D15. Se utilizza l'auto per arrivare nei pressi della scuola, potrebbe indicare tra i seguenti il punto in cui di solito arriva con il mezzo?**

Vicino a scuola	12%
Parcheggio V.le XI febbraio	4%
Fermata bus Via Cereria	3%
Parcheggio via Rosmini (campo di Atletica)	2%
Parcheggio scuole Graziani	7%
Via Travettore	14%
Via Beata Giovanna	4%
Parcheggi piazzetta Bach	5%
Parcheggi Via Shallstadt	4%
Parcheggio Via San Bortolo	2%
Parcheggio Marco Polo	2%
Terminal bus Rosmini	2%
Via giovedì	2%
Stazione Fs/Bus Bassano del Grappa	4%
Altro	33%
(Soggetti di riferimento: 250)	100%

**D16. Di solito, al termine delle lezioni, usa il bus o l'auto (sua o di altri) per ritornare a casa?**

No, né bus né auto (Passare a domanda 18)	53%
Sì, il bus urbano	6%
Sì, il bus extraurbano	8%
Sì, l'auto	33%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D17. Se usa il bus o l'auto, potrebbe indicare tra i seguenti il punto da cui di solito parte con il mezzo per ritornare a casa?**

Direttamente dalla scuola	16%
Fermata bus V.le XI febbraio	4%
Fermata bus Via Cereria	3%
Parcheggio via Rosmini (campo di Atletica)	3%
Parcheggio scuole Graziani	5%
Via Travettore	10%
Via Beata Giovanna	2%
Parcheggi piazzetta Bach	3%
Parcheggi Via Shallstadt	3%
Terminal bus Rosmini	9%
Terminal bus via Tommaso D'Aquino	4%
Stazione Fs/Bus Bassano del Grappa	7%
Altro	31%
(Soggetti di riferimento: 323)	100%

**D18. Pensi invece a quando piove o c'è maltempo, cambia modalità o mezzo (pubblico o privato) per andare a scuola?**

Vado a scuola nello stesso modo (Passare a dom. 21)	88%
Vado a scuola in modo diverso	12%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D19. In questi casi di maltempo, con che mezzo (pubblico o privato) arriva nelle vicinanze della scuola?**

Bicicletta	(Passare a domanda 21)	2%
Ciclomotore/moto	(Passare a domanda 21)	2%
Bus urbano		1%
Bus extraurbano		-
Treno	(Passare a domanda 21)	-
Auto		83%
In questo caso percorro a piedi tutto il tragitto casa-scuola		12%
(Soggetti di riferimento: 85)		100%

**D20. In questi casi di maltempo, potrebbe indicare tra i seguenti il punto in cui di solito arriva con il bus o l'auto?**

Direttamente alla scuola	37%
Fermata bus Cereria	4%
Parcheggio via Sibelius (piscine Agnolin)	4%
Parcheggio V.le Xi febbraio	6%
Parcheggio via Rosmini (campo di Atletica)	3%
Via Travettore	3%
Via Beata Giovanna	9%
Parcheggi piazzetta Bach	7%
Terminal bus Rosmini	4%
Stazione Fs/Bus Bassano del Grappa	3%
Altre zone	20%
(Soggetti di riferimento: 71)	100%

**D21. Quale pensa sia la spesa media mensile (in euro) che sostiene per i suoi spostamenti da casa al posto di lavoro e viceversa?**

Nessuna spesa	12%	
Fino a 20 euro	17%	
Da 21 a 50 euro	28%	
Da 51 a 100 euro	25%	
Oltre 100 euro	18%	
(Soggetti di riferimento: 684)	100%	
Media: 74 euro	Minima: 0 euro	Massima: 900 euro

**D22. Lavora a scuola nel pomeriggio?**

Tutti i pomeriggi	2%
Tre o quattro pomeriggi	5%
Due pomeriggi	13%
Un pomeriggio	33%
No, mai	(Passare a domanda 25) 47%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D23. Quali sono le fasce orarie pomeridiane in cui frequenta la scuola? (più risposte possibili)**

14:00 – 16:00	97%
16:00 – 18:00	27%
18:00 – 20:00	3%
(Soggetti di riferimento: 365)	=

**D24. Se frequenta la sua scuola nel pomeriggio, utilizza i mezzi pubblici per il percorso scuola-casa?**

Sempre	8%
Molte volte	4%
Qualche volta	3%
Mai	85%
(Soggetti di riferimento: 365)	100%

**D25. Ha subito (o rischiato di subire) un incidente stradale nelle vicinanze della sua scuola?**

Sì, l'ho subito	7%
Sì ho rischiato di subire un incidente	14%
No, ma ho assistito a situazioni pericolose per altre persone	29%
No, non ho mai corso questo rischio	50%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D26. Secondo lei qual è il livello di sicurezza della viabilità nelle vicinanze della sua scuola?**

Buono	17%
Discreto	46%
Scarso	30%
Cattivo	7%
(Soggetti di riferimento: 684)	100%

**D27. Tra quelli elencati qui sotto, quali miglioramenti le piacerebbe vedere realizzati nell'area in cui si trova la sua scuola (se nel Centro studi, inclusi l'area del campo di atletica e le palestre)? (max 2 risposte)**

Nuove aree verdi	37%
Parcheggi coperti e più sicuri contro il furto per bici e moto	34%
Aree per lo sport e/o lo svago	18%
Spazi comuni per attività condivise tra istituti (laboratori, spazi aggregativi e sportivi)	33%
Meno parcheggi per le auto	2%
A scuola, armadietti per depositare i libri e un cambio abiti se uso la bici	20%
Altro:	16%
(Soggetti di riferimento: 684)	=

**D27 Altro (specificare)**

Il 16% (109 soggetti) del personale ha indicato degli specifici suggerimenti migliorativi oltre quelli elencati nella precedente domanda

**D28. Se, secondo lei, ci sono delle criticità nel percorso casa-scuola, quali sono? (risposte "libere" e volontarie)**

Il 52% (357 soggetti) del personale intervistato ha indicato in modo volontario un proprio commento e delle osservazioni sulle criticità.

**D29. Ha qualche proposta, idea o suggerimento utili al miglioramento della viabilità dei percorsi casa-scuola? (risposte "libere" e volontarie)**

Il 38% (263 soggetti) del personale intervistato ha indicato in modo volontario proposte, idee e suggerimenti.



