

Osservatorio - Raccolta in PDF

Le opportunità educative dipendono anche dall'accessibilità delle scuole

20 Febbraio 2024

Tag: Diritti, Istruzione

Nei comuni interni e meno accessibili, la carenza di collegamenti per raggiungere la scuola è una questione di eque opportunità educative. 1 su 4 i comuni non accessibili e non prossimi a stazioni ferroviarie e rete autostradale. Nel 61% dei casi si tratta di comuni periferici e ultraperiferici, a oltre 40 minuti di distanza dal polo più vicino. In questi comuni periferici e meno accessibili vivono 389.211 minori. 88,1% le scuole di questi territori collegate con mezzi alternativi a quello privato. Una quota in apparenza elevata ma inferiore alla media nazionale (89,3%).

Quando parliamo di opportunità educative, sono molti gli aspetti che vengono considerati prioritari per garantire un'equa possibilità di accesso all'istruzione.

In primo luogo, il contrasto delle disuguaglianze economico-sociali, dal momento che il rendimento scolastico e la stessa scelta del percorso di studi tendono spesso a riprodurre la condizione di partenza. L'abbattimento degli stereotipi di genere che condizionano gli esiti educativi, delle barriere culturali per i giovani che arrivano dall'estero, di quelle architettoniche, nonché dei divari culturali, in un paese dove una famiglia su 10 non ha libri in casa.

In sintesi, qualsiasi ostacolo alla fruizione di un'offerta educativa equa e di qualità, prerogativa di bambine e bambini, rappresenta un obiettivo per le politiche di contrasto alla povertà educativa.

Uno di questi ostacoli è la mancanza di collegamenti per raggiungere la scuola, in particolare per i ragazzi che vivono nelle aree interne, distanti dai servizi e nei territori meno collegati.

L'impatto delle carenze trasportistiche sulle opportunità educative

È facilmente intuibile quanto questi aspetti possano incidere sulle opportunità educative. Per uno studente, sia vivere in un territorio distante dalle principali infrastrutture di collegamento – come reti autostradali e ferrovie – che dover raggiungere scuole poco collegate con il trasporto pubblico rappresenta un'obiettivo limitazione nelle possibilità di scelta del percorso di studi.

Una considerazione quasi scontata. Molto più complesso – anche in un'ottica di politiche pubbliche – è comprendere l'effettiva portata del fenomeno e su quanti bambini e ragazzi incida.

A questo scopo, viene in aiuto un nuovo rilascio di dati da parte dell'istituto nazionale di statistica, sull'accessibilità a livello comunale rispetto alle principali infrastrutture di trasporto.

L'analisi di questa matrice di dati ci consente di valutare per ogni comune l'accessibilità a infrastrutture come le autostrade e le ferrovie, rispetto a due aspetti distinti. In primis, la maggiore o minore difficoltà a raggiungere un'infrastruttura presente sul territorio, come un casello dell'autostrada o una stazione ferroviaria. In secondo luogo, l'assenza di tali infrastrutture nelle vicinanze.

24,8% i comuni da cui autostrade e stazioni ferroviarie sono distanti e difficilmente accessibili.

Due criticità da tenere distinte perché – come rilevato da Istat, adottando una metodologia Ocse – comportano politiche pubbliche differenti. Nel primo caso, investimenti sul miglioramento della rete viaria per raggiungere le infrastrutture; nel secondo, investimenti nella costruzione dell'infrastruttura. La massima criticità evidentemente riguarda i comuni in cui si riscontrano entrambe le carenze, quelli da cui l'infrastruttura di trasporto è sia inaccessibile che distante.

Raggiungere la scuola dalle aree interne e con meno collegamenti

Fatta questa premessa, possiamo calcolare quanta parte del paese si trovi in tale situazione più critica. Rispetto ai quasi ottomila comuni presenti in Italia, le stazioni ferroviarie non sono accessibili né prossime in 2.599 casi (33% del totale); per le autostrade i casi sono 3.542 (45%).

Poco meno di duemila comuni (1.960, quasi 1 su 4) sono fortemente deficitari nell'accessibilità e nella vicinanza di entrambe le infrastrutture: stazioni ferroviarie e rete autostradale.

Per affinare ulteriormente l'analisi è utile incrociare queste informazioni con la classificazione delle aree interne, messa a punto dal dipartimento per la coesione territoriale. Si tratta dei territori più lontani dalle città polo, baricentriche in termini di servizi.

Non casualmente, oltre il 60% dei comuni deficitari nelle infrastrutture di trasporto sono anche periferici e ultraperiferici. Ovvero i loro abitanti impiegano oltre 40 minuti per raggiungere il polo di servizi più vicino. Cifra che sale a più di 66 minuti nel caso dei comuni ultraperiferici. Un divario potenzialmente enorme in termini di opportunità educative, dal momento che tra le caratteristiche dei comuni polo vi è quella di un'offerta scolastica secondaria superiore articolata. Cioè almeno un liceo – scientifico o classico – e almeno uno tra istituto tecnico e professionale.

1.187 i comuni che oltre ad essere periferici sono anche deficitari in termini di infrastrutture di trasporto.

In questi circa 1.200 comuni più periferici e meno collegati attraverso le infrastrutture trasportistiche, come la rete autostradale e le ferrovie, vivono 2,7 milioni di persone. Di queste, quasi 400mila sono di minore età.

389.211 i residenti con meno di 18 anni in comuni più periferici e meno accessibili.

Bambini e ragazzi per cui la questione degli spostamenti per raggiungere la scuola è cruciale e quotidiana.

I divari nei collegamenti scolastici in queste aree

In Italia mediamente – nell'anno scolastico 2022/23 – l'89,3% degli edifici scolastici risulta potenzialmente raggiungibile con mezzi alternativi a quello privato, dai trasporti interurbani allo scuolabus, dai treni al trasporto pubblico locale.

Tale quota varia in base al tipo di comune. Una percentuale inferiore alla media si riscontra ad esempio tanto nei comuni periferici quanto in quelli ultraperiferici. Mentre nei primi il dato è sostanzialmente allineato (89%), nei secondi scende di 2 punti (87,2%). Complessivamente, nei comuni a

oltre 40 minuti dai poli l'88,7% degli edifici risulta collegato ai mezzi pubblici.

La percentuale scende ulteriormente se oltre alla perifericità si considera la mancanza di infrastrutture di trasporto. Nei comuni a oltre 40 minuti dai poli che sono anche carenti di infrastrutture autostradali e ferroviarie, la quota di edifici scolastici collegati con mezzi alternativi a quello privato scende all'88,1%. Una cifra importante, ma inferiore alla media nazionale (89,3%) e comunque fortemente differenziata a livello locale, come emerge dalla mappa.

I collegamenti per raggiungere la scuola nei comuni meno accessibili

Percentuale di edifici scolastici statali raggiungibili con mezzi alternativi a quello privato (a.s. 2022/23)

DA SAPERE

Dati non disponibili per il Trentino Alto Adige. I dati, pubblicati sul portale open data del ministero dell'istruzione, sono forniti dagli enti locali proprietari o gestori degli edifici adibiti ad uso scolastico.

FONTE: elaborazione Openpolis – Con i Bambini su dati Mim, Istat e dip. Coesione (pubblicati: martedì 12 Settembre 2023)

Le differenze territoriali appaiono infatti molto ampie. In 4 regioni tutti gli edifici scolastici nelle aree periferiche con carenze infrastrutturali risultano almeno potenzialmente collegate con mezzi alternativi all'auto. Si tratta di Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta. Un dato che ovviamente da solo non basta a garantire il rispetto di opportunità educative eque per i ragazzi di questi territori, ma che è comunque un indicatore della capillarità del servizio.

In Umbria il 75% degli edifici scolastici in aree periferiche con deficit infrastrutturale è collegato con i mezzi

Percentuale di edifici scolastici statali raggiungibili con mezzi alternativi a quello privato (a.s. 2022/23)

FONTE: elaborazione Openpolis – Con i Bambini su dati Mim (pubblicati: martedì 12 Settembre 2023)

All'estremo opposto, troviamo Puglia, Calabria, Emilia-Romagna, Campania e Umbria. In queste 5 regioni meno dell'85% delle scuole in aree periferiche con infrastrutture carenti risulta potenzialmente raggiungibile con mezzi diversi da quello privato.

Anche in questo caso, ciò non è sufficiente a dare una misura esatta del disagio. Andrebbero infatti considerati aspetti su cui spesso i dati sono carenti o assenti in forma strutturata. Come la frequenza dei collegamenti, l'ampiezza dei mezzi a disposizione, la qualità del servizio e altri ancora.

Allo stesso tempo, questi dati ci ricordano quanto la questione dei trasporti e dei collegamenti sia centrale nell'accesso ai servizi e nelle politiche di contrasto della povertà educativa.

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

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