



COMUNE DI FIRENZE

Area Comunicazione

Progetto e-Move

Presentazione dei risultati dell'indagine

21 maggio 2007



Agenda

Il progetto

L'indagine

Il campione

Gli ambiti oggetto d'indagine

- *I miglioramenti attesi per la mobilità*
- *La scelta modale e la propensione alla multimodalità*
- *Le esigenze informative*
- *La disponibilità a partecipare*
- *Le indicazioni operative per il progetto*

I prossimi passi



Il progetto e-Move

Il progetto e-Move si inserisce nella stagione di intenso rinnovamento del sistema di mobilità metropolitana, che richiede alle istituzioni coinvolte un ripensamento del sistema informativo fondato su:

- ✓ la **razionalizzazione delle forme di comunicazione** delle scelte già attuate
- ✓ la **promozione di forme di deliberazione** aperte e tese al coinvolgimento della cittadinanza

Il progetto E-MOVE è stato approvato per un co-**finanziamento del Ministero dell'Innovazione e Tecnologie** per la gestione dell'attuazione dei piani di e-government in risposta al bando emesso dal CNIPA nell'aprile 2004 sui progetti di e-democracy

Le risorse finanziarie definite per la realizzazione del progetto ammontano in totale a **1.098.800 euro**, con il 30% di co -finanziamento del CNIPA



Il progetto

I soggetti coinvolti

E-Move aggrega diversi soggetti:

Enti locali Comune di Firenze, Provincia di Firenze, Regione Toscana: definiscono gli obiettivi di politica pubblica atti a deliberare e implementare le grandi scelte sul sistema di mobilità territoriale, verificando istituzionalmente le scelte con i cittadini e loro aggregazioni

▪ **Erogatori dei servizi** reali e realizzatori delle infrastrutture: ATAF, Servizi alla Strada, Firenze Parcheggi e TrenItalia: definiscono gli standard di servizio in relazione agli obiettivi di politica pubblica e alle caratteristiche funzionali e strutturali dell'azienda, dalla loro realizzazione e il relativo controllo aziendale

▪ **Partner:** sponsorizzano e supportano le attività progettuali, tra queste Linea Comune SpA e l'Università degli Studi di Firenze

▪ **Associazioni:** di categoria, tematiche, di difesa dei consumatori e sindacali, che hanno il ruolo di interfaccia con l'utenza e di rappresentanza dei propri portatori d'interesse

▪ **Cittadini e imprese:** chiamati a esprimersi in riferimento alle aree della mobilità per poter rinnovare i processi informativi sui servizi definiti dai soggetti pubblici e privati

▪ **Struttura tecnico-amministrativa:** durante la realizzazione del progetto definisce e gestisce il piano operativo di Animazione, Comunicazione, Informazione, per la pubblicazione on line e la struttura di coordinamento generale, cuore dell'organizzazione progettuale e del sistema di compartecipazione



Il progetto

Gli obiettivi strategici

Costruire un nuovo modello di governance del sistema mobilità attraverso la realizzazione di uno strumento permanente di consultazione e partecipazione dei cittadini sui temi della mobilità allo scopo di migliorare la qualità delle scelte politiche, informare i cittadini, consentire loro un intervento a supporto delle decisioni, creando procedure integrate di ascolto della popolazione utili alla gestione dell'intero sistema di mobilità dell'area fiorentina

Aree di Intervento del progetto

- 1. promozione dell'autoinformazione** (sui servizi e sui problemi) e della “voice” (reclami, richieste, espressione di idee ad orientamento dell'azione pubblica)
- 2. pubblicità istituzionale in senso lato** (intesa come comunicazione sulle novità nell'operato degli enti pubblici, sui nuovi servizi delle aziende, sugli stessi meccanismi di comunicazione)
- 3. istituzione di un panel elettronico** rappresentativo della popolazione dell'area che, secondo i principi della “giuria di cittadini”, costituisca uno strumento efficace di consultazione della popolazione nella prospettiva di customer satisfaction integrata e di progettazione partecipata efficace nell'implementazione delle grandi scelte pubbliche di mobilità. Il panel sarà formato sulla base di una survey preliminare sui comportamenti di mobilità e sull'uso del web e conseguentemente gestito secondo gli stessi criteri.



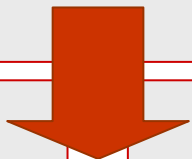
Il progetto

I risultati attesi

Il progetto è teso a realizzare un sistema per sostenere la partecipazione consapevole di tutti gli attori coinvolti - cittadini, professionisti, imprese, associazioni - al tema della mobilità sostenibile, attraverso:

ALLINEAMENTO DEI PROCESSI

Analisi di stato corrente dei processi di informazione-comunicazione-partecipazione in ambito mobilità dei tre enti e definizione di un processo ideale atteso da implementare trasversalmente ai tre enti per supportare l'alimentazione della knowledge base e la gestione del piano di informazione-comunicazione-partecipazione



KNOWLEDGE BASE

Realizzazione di una knowledge Base trasversale agli enti e alle istituzioni partner che alimenti i contenuti del portale

PORTALE WEB

Realizzazione di un portale di erogazione dei servizi di informazione e comunicazione sulla mobilità attuale (com'è) e di partecipazione sulla mobilità progettuale (come sarà)

PANEL ELETTRONICO

Costituzione di un panel da coinvolgere sui principali temi della mobilità attraverso forme di democrazia elettronica

STRUMENTI DI E-DEMOCRACY

Predisposizione di strumenti di e-democracy da veicolare attraverso il portale web



UN TAVOLO DI COORDINAMENTO OPERATIVO

al quale affidare, in fase di progetto e successivamente a regime, la gestione strategico-operativa del piano di informazione-comunicazione-partecipazione in area mobilità



L'indagine

Il primo elemento di e-Move è stata un'indagine su un campione significativo della popolazione di Firenze e di alcuni comuni limitrofi, concepita per raccogliere gli elementi cognitivi utili alla predisposizione del programma di comunicazione e partecipazione del progetto e-Move (e-democracy in area mobilità).

L'indagine, realizzata nei mesi di dicembre 2006 e gennaio 2007, si è articolata nell'analisi dei seguenti ambiti:

- ***Miglioramenti attesi per la mobilità***
- ***Scelta modale e propensione alla multimodalità***
- ***Esigenze di informazione***
- ***Disponibilità a partecipare***
- ***Indicazioni operative per il progetto***

L'indagine, a partire dall'analisi dei comportamenti di mobilità, consente una segmentazione ragionata della popolazione metropolitana per la declinazione di temi-chiave e di procedure utili a delineare i futuri percorsi di coinvolgimento degli stakeholder.

Le interviste telefoniche (realizzate con metodo CATI*) sono state curate congiuntamente dall'Ufficio Statistica del Comune di Firenze e dal Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Firenze.

*: intervista telefonica assistita da computer



Il campione

Il campione è costituito da 3.000 persone, residenti nel comune di Firenze (1.204) e residenti in altri Comuni dell'area fiorentina (1.796). I due campioni sono rappresentativi sotto il profilo dell'età e del sesso.

Nell'elaborazione di alcuni dati, si sono raggruppati i residenti dell'Area come segue:

- Nord Ovest: **Signa, Sesto Fiorentino, Prato**
- Nord Est: **Pontassieve, Borgo San Lorenzo, Fiesole**
- Ovest: **Scandicci, Empoli**
- Sud: **Bagno a Ripoli, San Casciano**



Le caratteristiche del campione di residenti a Firenze

ETA

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	18-30	180	15,0	15,0	15,0
	31-60	671	55,7	55,7	70,7
	61-80	353	29,3	29,3	100,0
	Totale	1204	100,0	100,0	

SEX

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	maschio	570	47,3	47,3	47,3
	femmina	634	52,7	52,7	100,0
	Totale	1204	100,0	100,0	

nazionalità

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	italiana	1179	97,9	97,9	97,9
	non italiana	25	2,1	2,1	100,0
	Totale	1204	100,0	100,0	

titolo di studio

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	dottorato di ricerca	4	,3	,3	,3
	laurea	258	21,4	21,4	21,8
	diploma universitario o laurea breve	14	1,2	1,2	22,9
	diploma post-maturità	7	,6	,6	23,5
	diploma di maturità (4-5 anni)	450	37,4	37,4	60,9
	diploma di qualifica professionale (2-3 anni)	49	4,1	4,1	65,0
	licenza media inferiore	250	20,8	20,8	85,7
	licenza elementare	157	13,0	13,0	98,8
	nessun titolo	12	1,0	1,0	99,8
	96	3	,2	,2	100,0
	Totale	1204	100,0	100,0	



Le caratteristiche del campione di residenti dell'Area

ETA

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	18-30	271	15,1	15,1	15,1
	31-60	1007	56,1	56,1	71,2
	61-80	517	28,8	28,8	100,0
	Totale	1795	99,9	100,0	
Mancanti	97	1	,1		
Totale		1796	100,0		

SEX

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	maschio	873	48,6	48,6	48,6
	femmina	923	51,4	51,4	100,0
Totale		1796	100,0	100,0	

NAZ

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	italiana	1784	99,3	99,3	99,3
	non italiana	11	,6	,6	99,9
	97		,1	,1	100,0
Totale		1796	100,0	100,0	

titolo di studio

		Frequenza	Percentuale	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	dottorato di ricerca	5	,3	,3	,3
	laurea	169	9,4	9,4	9,7
	diploma universitario o laurea breve	14	,8	,8	10,5
	diploma post-maturità	5	,3	,3	10,7
	diploma di maturità (4-5 anni)	627	34,9	34,9	45,7
	diploma di qualifica professionale (2-3 anni)	55	3,1	3,1	48,7
	licenza media inferiore	492	27,4	27,4	76,1
	licenza elementare	357	19,9	19,9	96,0
	nessun titolo	20	1,1	1,1	97,1
	96	52	2,9	2,9	100,0
	Totale		1796	100,0	100,0



Gli ambiti oggetto d'indagine

I miglioramenti attesi per la mobilità

La scelta modale e la propensione alla multimodalità

Le esigenze informative

La disponibilità a partecipare

Le indicazioni operative per il progetto



I miglioramenti attesi per la mobilità

Tra chi abita a Firenze, come tra chi abita in altri comuni dell'area, le attese di miglioramento, nella rosa di indirizzi progettuali proposti, si dividono tra più linee di intervento; è da notare tuttavia il disinteresse evidente per alcune proposte.

Tra le priorità indicate - in prima o seconda risposta - le attese si focalizzano principalmente:

- sull'aumento del parco parcheggi, che predomina, seppur di poco, nelle prime scelte (un fiorentino su tre (36%); oltre la metà dei residenti dei comuni dell'Area (58%));
- sulle corsie riservate (scelte da un terzo dei fiorentini (30%) e da chi risiede fuori dal comune centrale (35%)).

Il 26% della popolazione del capoluogo ripone forti aspettative nella tramvia (scelta come prima o seconda risposta); la quota è leggermente inferiore tra i residenti dei Quartieri 1 e 2.

Anche il 20% della popolazione residente in altri comuni dell'Area cita la tramvia come intervento significativo per le possibilità di miglioramento della mobilità.

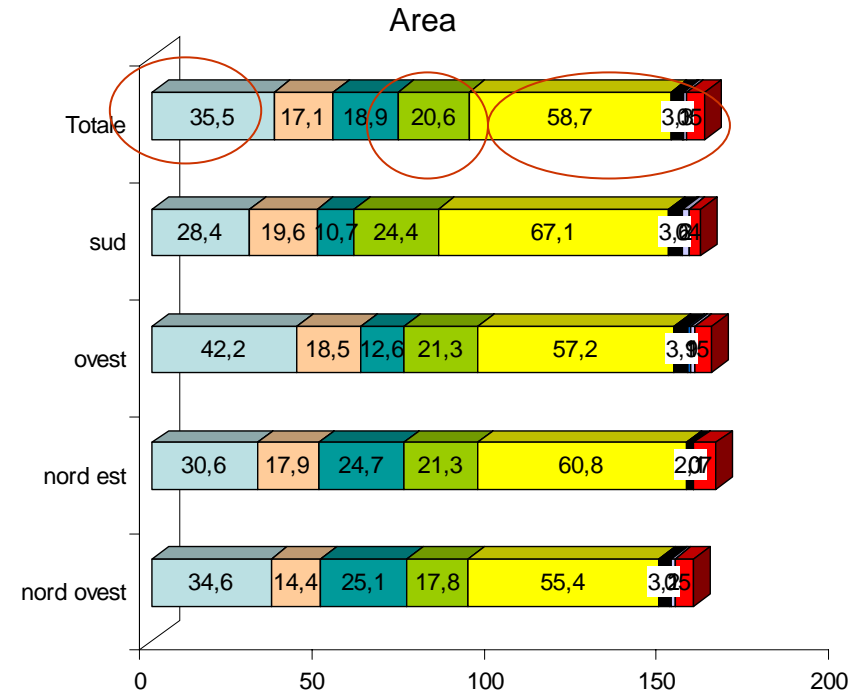
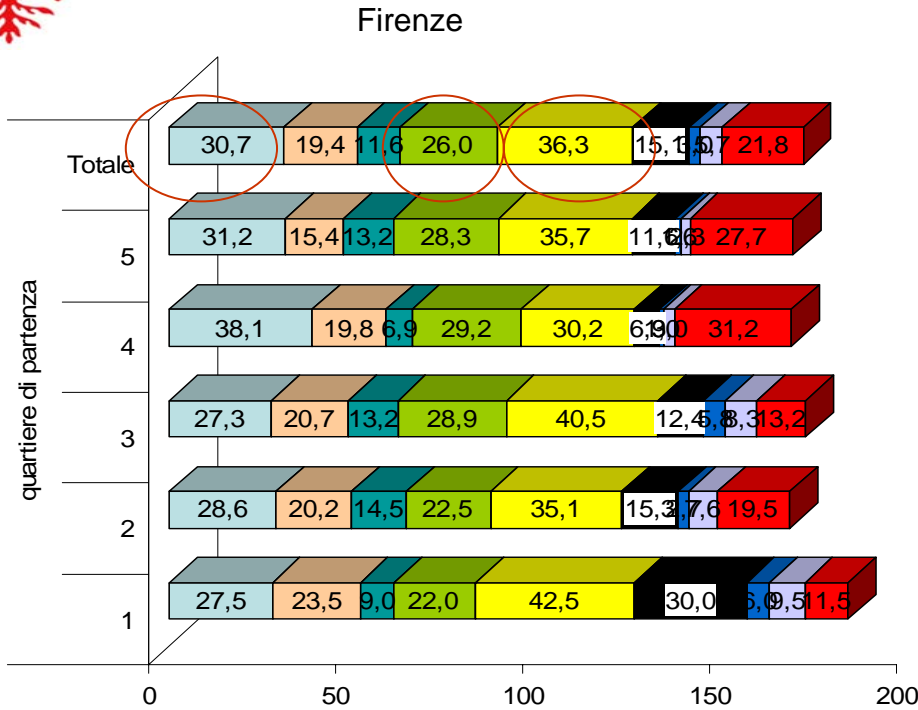
Il ticket di ingresso in città appare a pochi come intervento risolutore.

Complessivamente si può notare che anche a Firenze l'attenzione non si concentra sulla regolazione degli accessi al centro e per lo scarico merci (eccezion fatta per i residenti del Quartiere 1); quanto sul miglioramento degli accessi viari all'intera città: questo perché i problemi della mobilità sono concepiti come questioni di area vasta.



I miglioramenti attesi per la mobilità

Gli interventi prioritari (1)



Legenda

- corsie riservate agli autobus
- migliori accessi viari alla città
- migliorare il servizio treni per pendolari
- una buona rete tranviaria
- più parcheggi
- regolazione più severa degli accessi al centro
- regolazione più severa degli orari per scarico merci
- ticket di ingresso in città
- altro

I principali ambiti di miglioramento segnalati riguardano:

- la presenza di parcheggi (36% Firenze, 58,7% Area).
- la realizzazione di corsie riservate per gli autobus (30% Firenze, 35% Area)

A Firenze oltre il 26% (20% nell'Area) richiede la realizzazione di una buona rete tranviaria



I miglioramenti attesi per la mobilità Gli interventi prioritari (2)

Colpisce tra i residenti a Firenze la relativa omogeneità di giudizi.

In generale gli automobilisti sperano più spesso in un miglioramento degli accessi viari alla città e nello sviluppo dello spazio per parcheggio; meno richieste le corsie riservate agli autobus. Da segnalare l'interesse per la tramvia.

Le scelte dei fiorentini che usano l'autobus per lo spostamento principale e reagiscono da pedoni si focalizzano più chiaramente sulle corsie riservate, sulla regolazione degli accessi al centro storico e sulla tramvia, pur spaziando spesso su altri temi.

La stessa osservazione può essere fatta per quanto concerne le differenze geografiche: notiamo più attenzione agli accessi automobilistici e ferroviari tra chi abita nel Nord Est, e alle corsie riservate per chi viene dalla Piana; la struttura delle attese, comunque, è sostanzialmente identica.



La scelta modale e la propensione alla multimodalità

La rilevazione aveva per obiettivo quello di completare le cognizioni già acquisite nella prospettiva della messa in opera di e-Move, senza per questo offrire un quadro esaustivo dei comportamenti di mobilità.

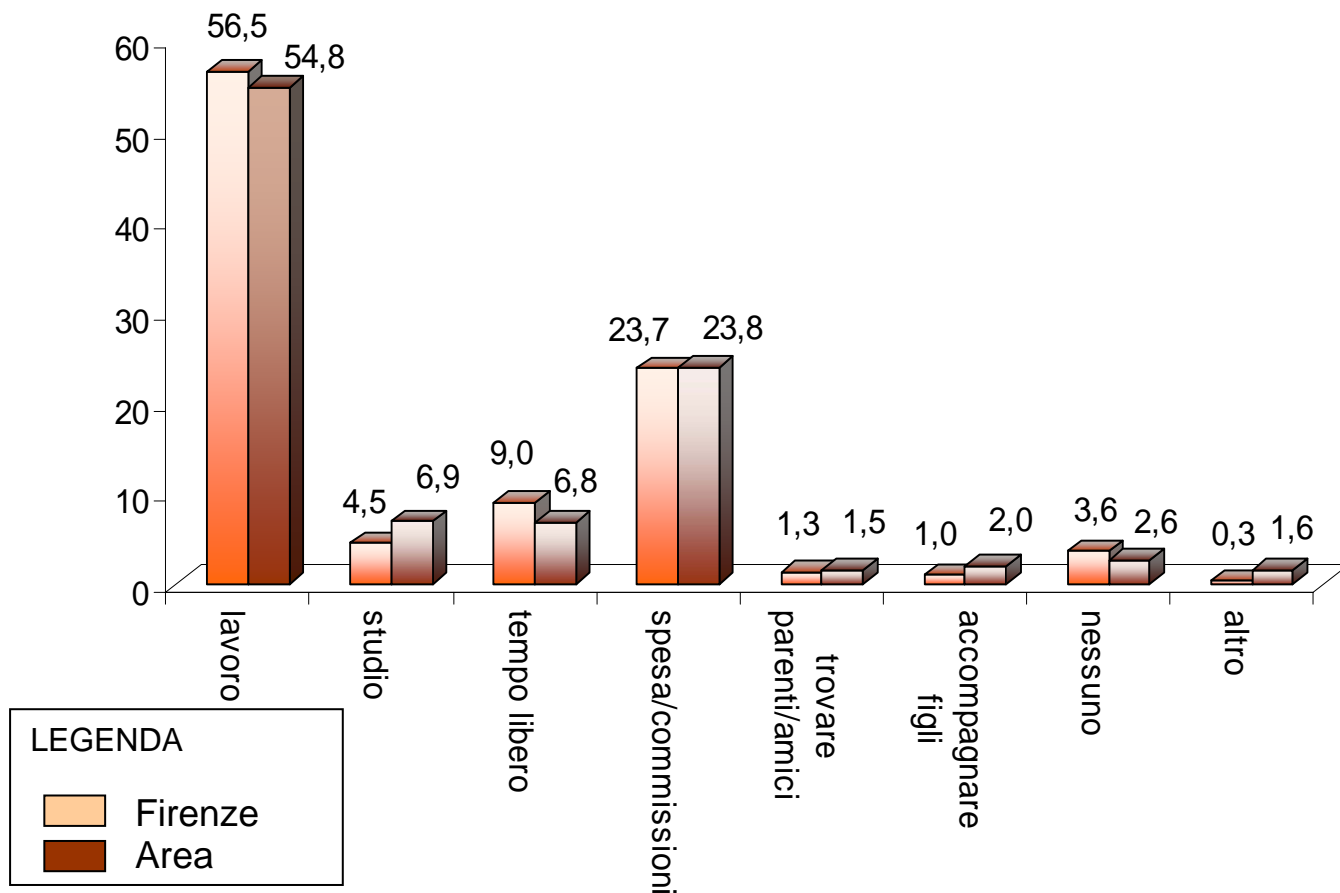
L'indagine, rispetto alle rilevazioni regolari (censimenti, indagine di customer satisfaction delle aziende, rilevazioni per l'agenda 21 in particolare) e anche nella prospettiva della descrizione dei comportamenti di mobilità nell'area, offre comunque alcuni dati originali che permettono di riflettere sui comportamenti individuali, ma anche sulle culture familiari della mobilità a partire dalle informazioni raccolte sulle dotazioni familiari (mezzi di trasporto privati e spazio di parcheggio).



La scelta modale

Firenze e Area: il motivo dello spostamento principale

Per quanto concerne gli spostamenti principali, si conferma la predominanza di motivazioni legate al lavoro (56,5% Firenze; 54,8% Area) o a Spesa/Commissioni. (23,7% Firenze; 23,8% Area).



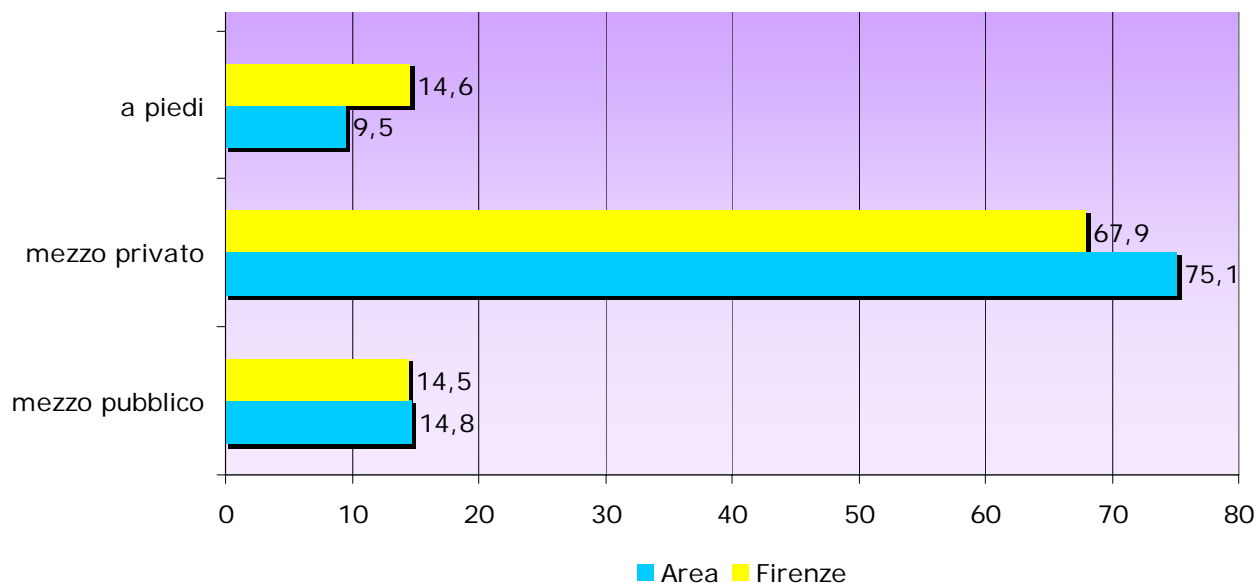


La scelta modale

Firenze e Area: il tipo di mezzo usato in prevalenza

Ragionando sull'insieme dei mezzi utilizzati, e sulla prevalenza del mezzo pubblico o privato nei comportamenti dei singoli, lo spazio guadagnatosi dal mezzo pubblico nello stile di vita metropolitano appare esiguo: 14,5% a Firenze, 14,8% nell'Area

Area e Firenze: mezzo usato in prevalenza.





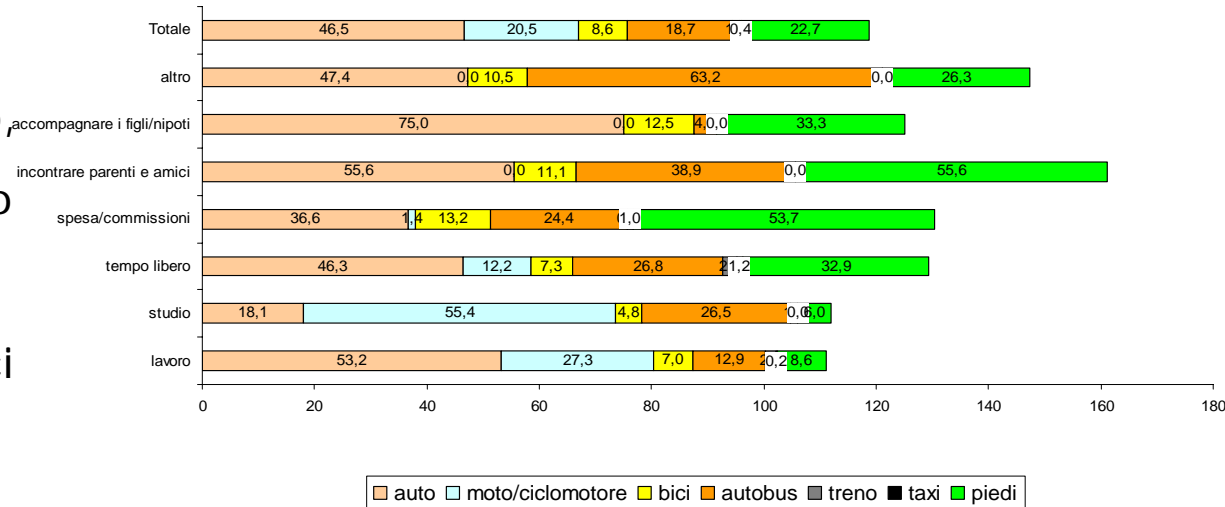
La scelta modale

Mezzo di trasporto per motivo dello spostamento

A Firenze:

- L'auto è mezzo prevalente per tutti i motivi dello spostamento, eccezion fatta per lo studio, dove prevale l'uso della moto.
- chi si sposta principalmente per incontrare parenti e amici lo fa a piedi (55,6%)

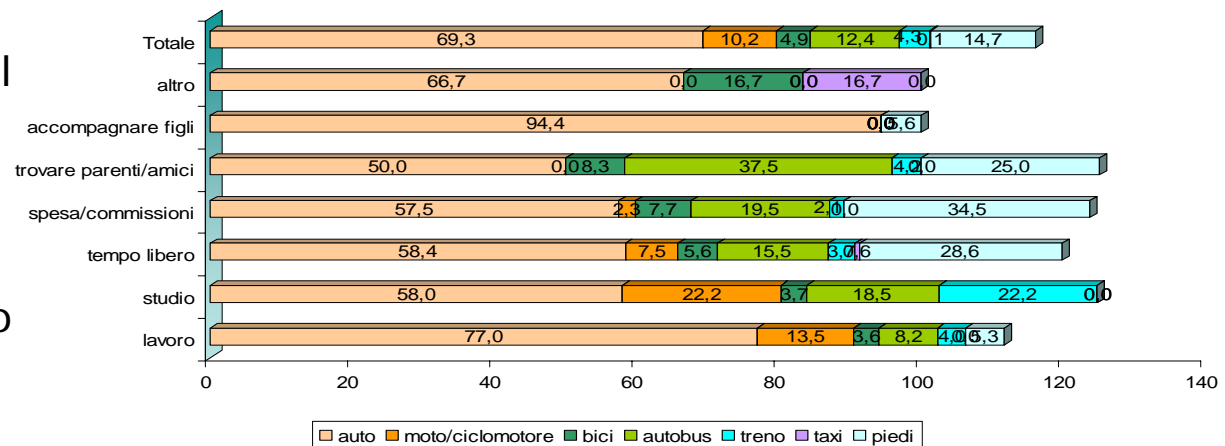
Firenze: mezzo di trasporto per motivo dello spostamento.



Area: mezzo di trasporto per motivo dello spostamento.

Nell'Area:

- Il 94,4% delle persone il cui spostamento principale consiste nell'accompagnare i figli usano l'auto.
- Il 77% di chi si sposta principalmente per lavoro usa l'auto.

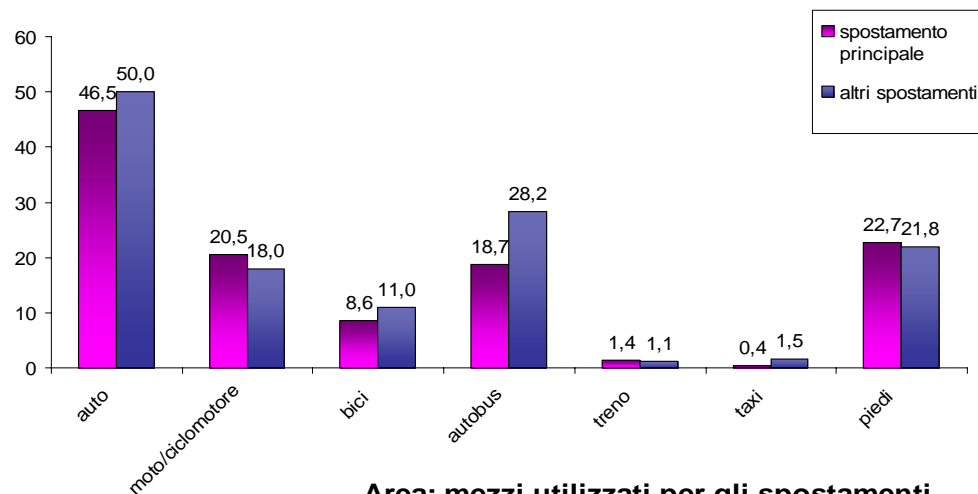




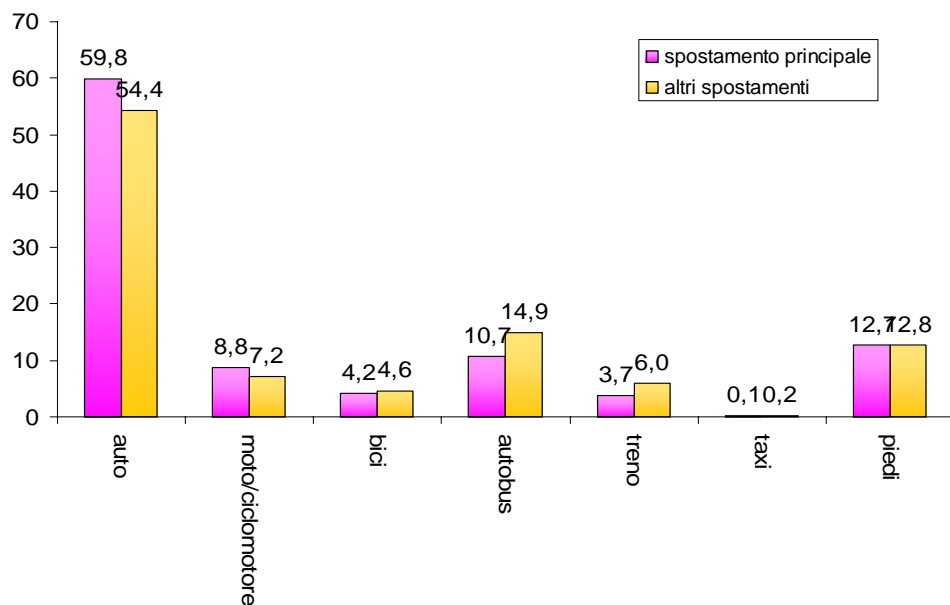
La scelta modale

Spostamento principale e altri spostamenti

Firenze: mezzi utilizzati negli spostamenti



Area: mezzi utilizzati per gli spostamenti



Sia a Firenze che nell'Area si conferma la continuità della scelta modale tra spostamento principale ed altri spostamenti.

Chi è abituato ad usare il mezzo privato per lavoro, lo usa anche nel tempo libero; anche nelle aree urbane meglio servite dal trasporto pubblico locale.

Da segnalare l'alta percentuale di pedoni a Firenze (22,7% 21,8%).

Negli spostamenti in Firenze prevalgono la macchina e i motocicli; significativo anche la bicicletta tra i mezzi di trasporto abituali.

Si rileva la marcata predominanza dell'auto negli spostamenti: 47% a Firenze, 60% nell'Area.



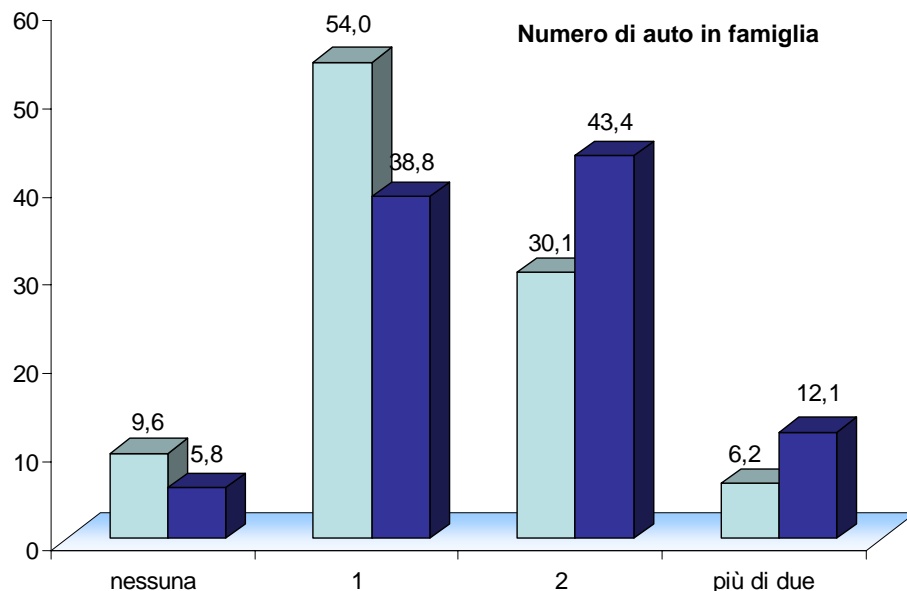
La scelta modale Diffusione dell'auto

Possiedono almeno un'auto per famiglia il 54% degli intervistati a Firenze, il 38,8 nell'Area.

Possiedono due auto il 30,1% delle famiglie di Firenze, il 43,4% nell'Area.

Sia a Firenze che nell'Area le famiglie che non possiedono nessuna auto sono spesso quelle con titolo di studio inferiore; viceversa le famiglie in cui l'intervistato ha un titolo di studio medio alto possiedono di frequente più d'una auto: in breve non si denota una tendenza al risparmio sul mezzo privato nei ceti più "colti".

Il 16,0% di popolazione anziana residenti a Firenze non ha a disposizione in famiglia nessuna automobile.



Firenze: numero di auto in famiglia per età dell'intervistato

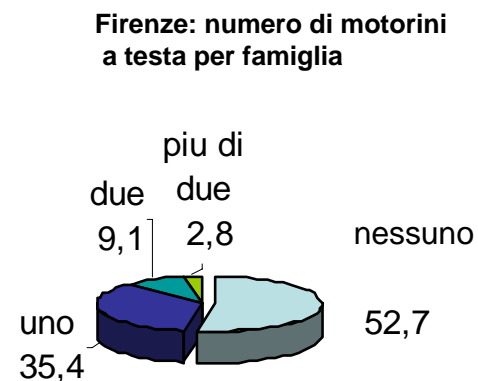
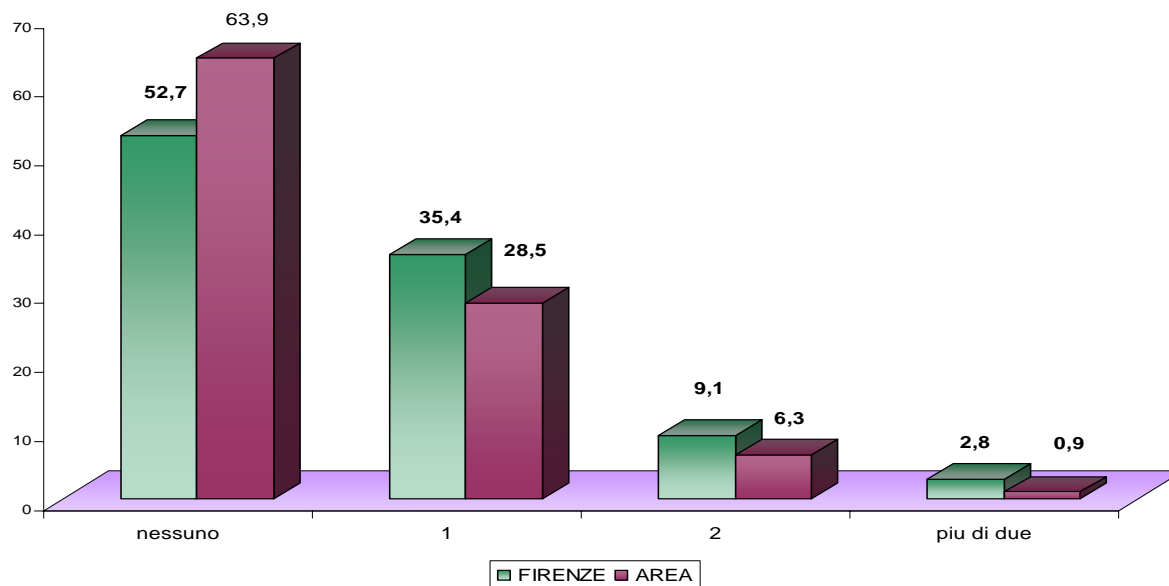
		numero di auto				Totale
		nessuna	1	2	più di due	
18-30	%	,4	20,0	50,0	29,6	100,0
31-60	%	2,0	33,5	53,3	11,2	100,0
61-80	%	15,9	58,8	20,9	4,4	100,0
Totale		5,8	38,8	43,4	12,0	100,0
v.a.		(103)	(694)	(777)	(215)	(1789)

□ Firenze
■ Area



La scelta modale Incidenza di moto e scooter

La densità di moto e motorini si conferma come caratteristica peculiare del Comune di Firenze ma appare notevole anche nell'insieme dell'Area: gli intervistati residenti in altri Comuni fanno parte di una famiglia che possiede almeno uno scooter o moto (28,5%) o addirittura due (6,3%).



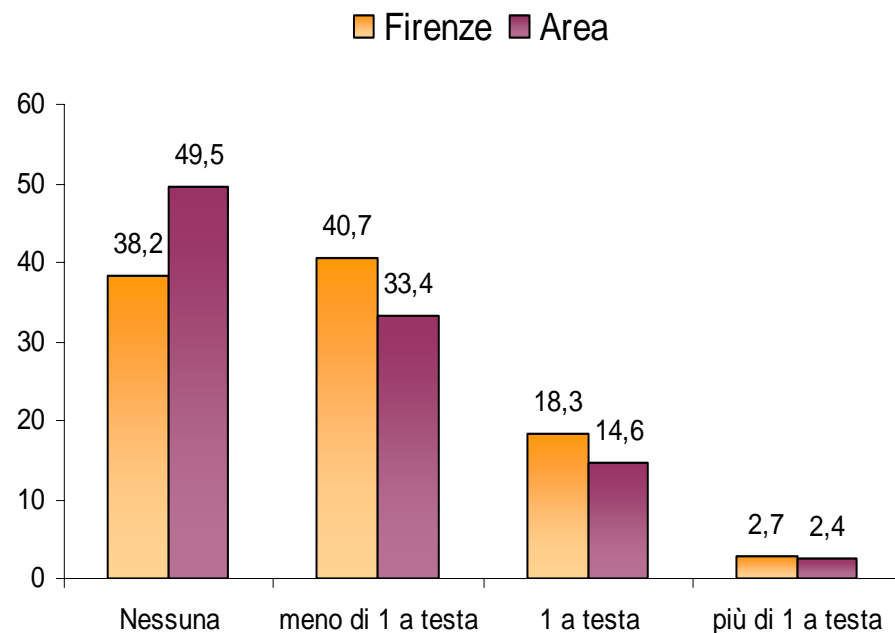
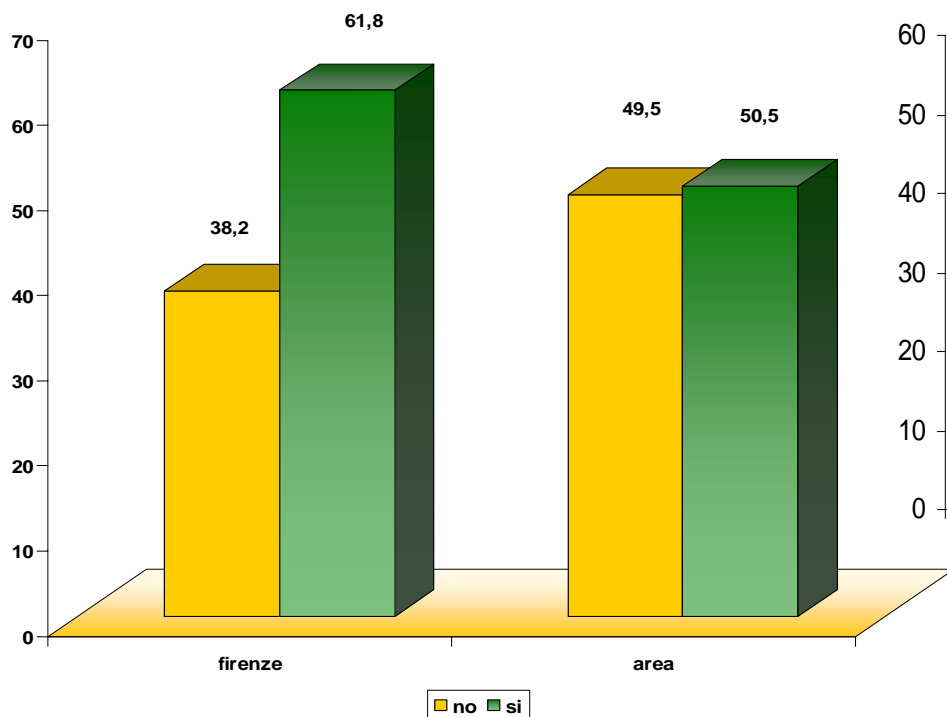


La scelta modale

Diffusione della bici

Si evidenzia la diffusione della bicicletta, in particolare a Firenze, e quindi della necessità di una sua piena inclusione nella progettazione della mobilità. La bici è dotazione di oltre due terzi delle famiglie fiorentine (61,8%) e di oltre metà delle famiglie degli altri comuni (50,5%).

Firenze e area: Possesso di biciclette.

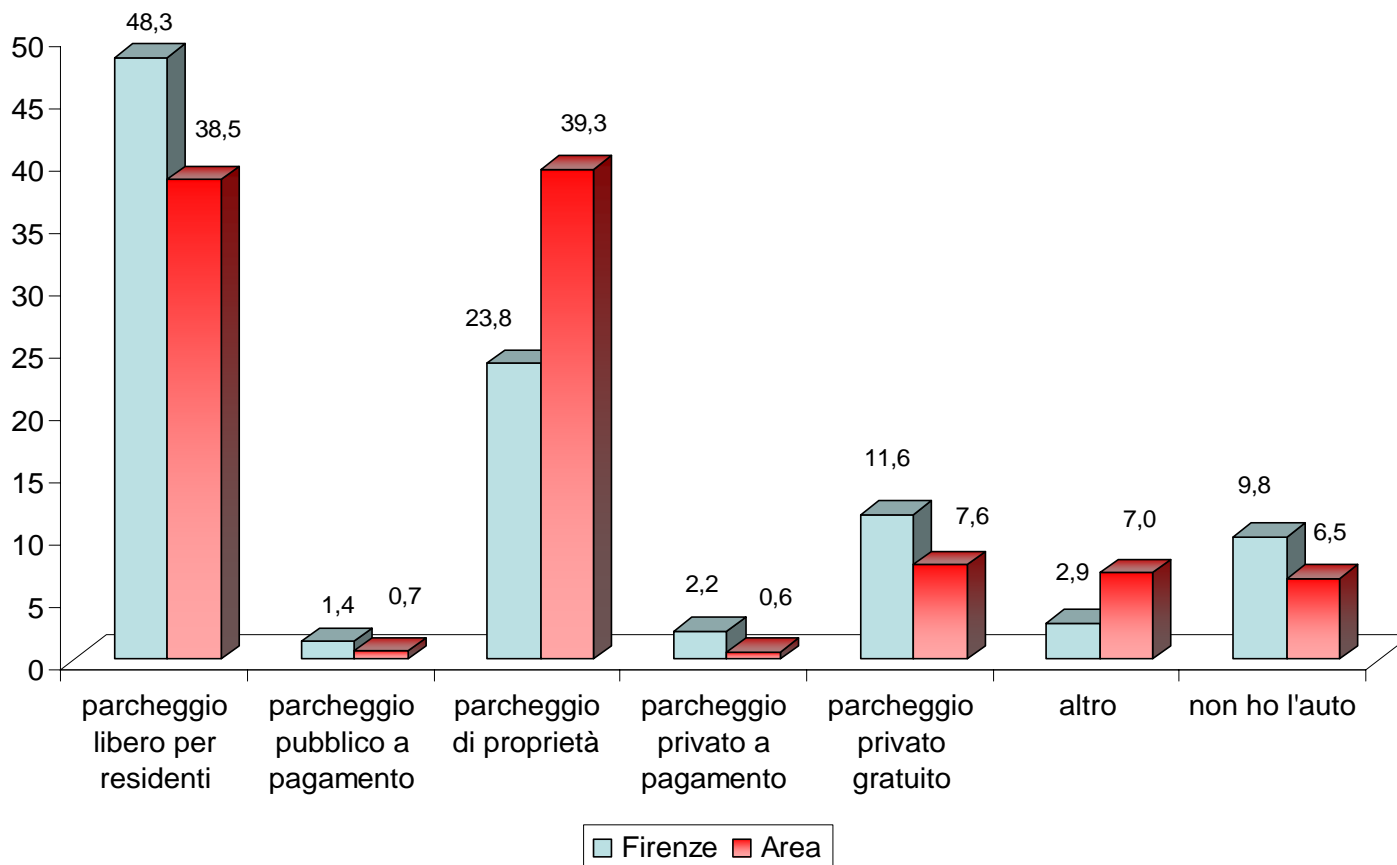




La scelta modale Utilizzo dei parcheggi

Si evidenzia che il 35% di fiorentini e il 45% dei residenti negli altri comuni ha a disposizione un parcheggio privato (di proprietà, a pagamento o gratuito)

Firenze e area: Luoghi in cui si parcheggia l'auto.

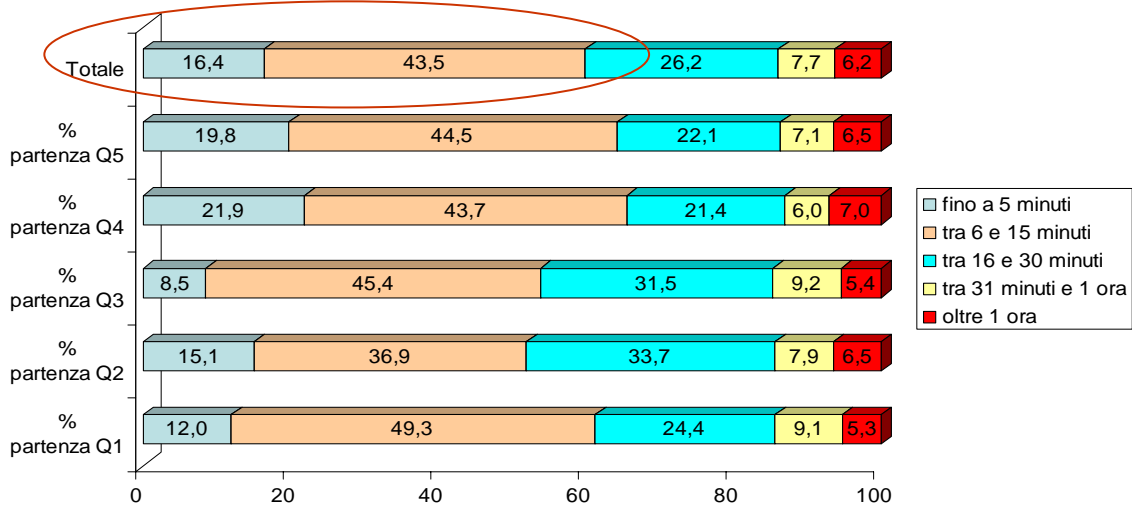




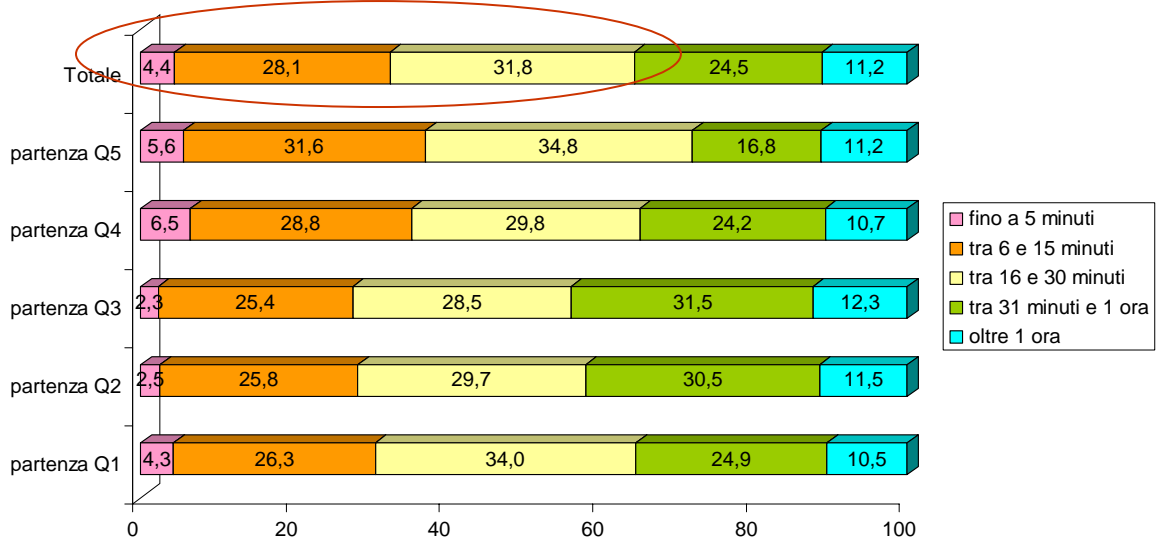
La scelta modale

I tempi dello spostamento a Firenze

Firenze: tempo minimo dello spostamento.



Firenze: tempo massimo dello spostamento.



Il tempo speso in mobilità è correlato alla dimensione urbana, quindi è contenuto, anche per chi parte dalle frange più esterne dell'agglomerazione.

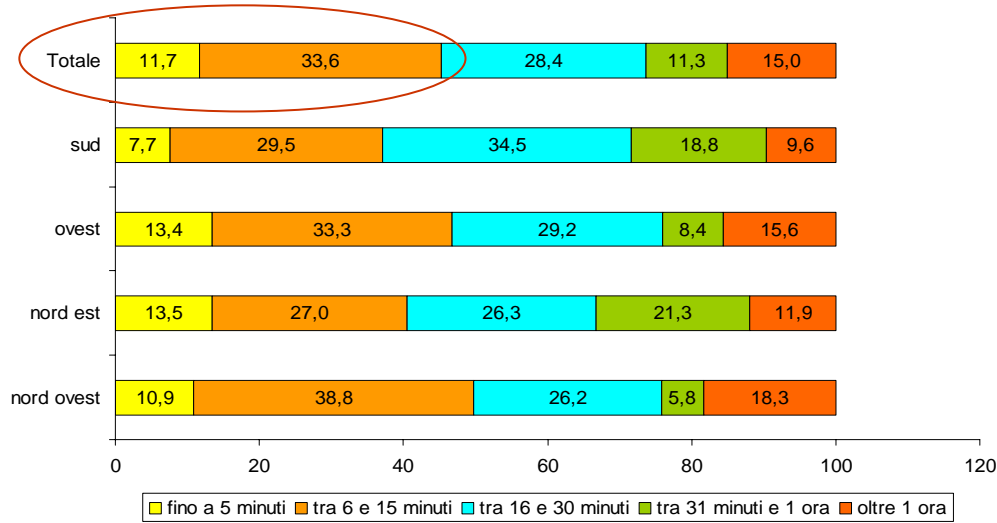
Si può osservare che tra i residenti a Firenze: circa il 60% della popolazione impiega in media un tempo minimo inferiore a 15 minuti

E che la stessa proporzione impiega un tempo massimo inferiore a 30 minuti.

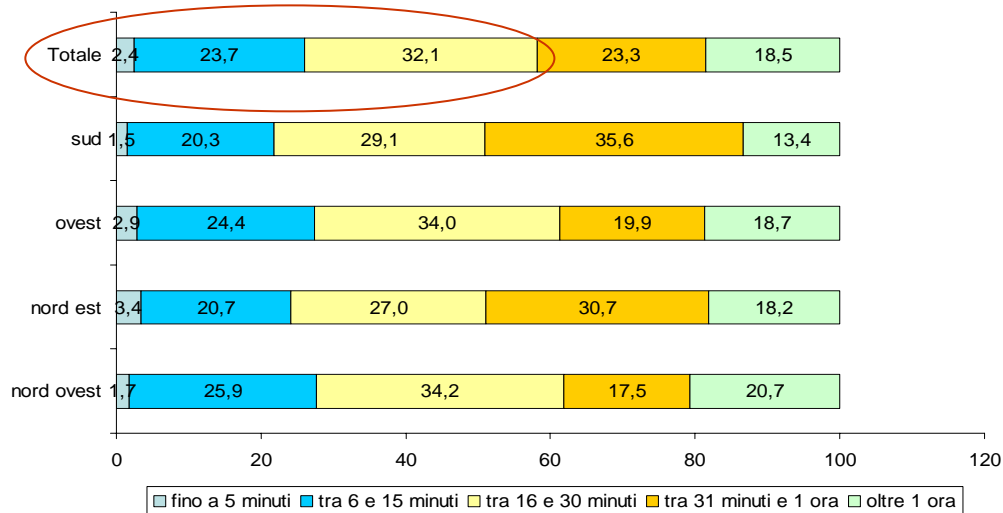


La scelta modale I tempi dello spostamento nell'Area

Area: tempo minimo dello spostamento.



Area: tempo massimo dello spostamento.



Il confronto tra tempo minimo e tempo massimo speso nello spostamento principale fa emergere la situazione di stress più accentuato tipico della mobilità nel bacino Nord-Ovest della metropoli.

Anche nell'area, il 60 % circa della popolazione impiega meno di mezz'ora per compiere il suo spostamento principale.

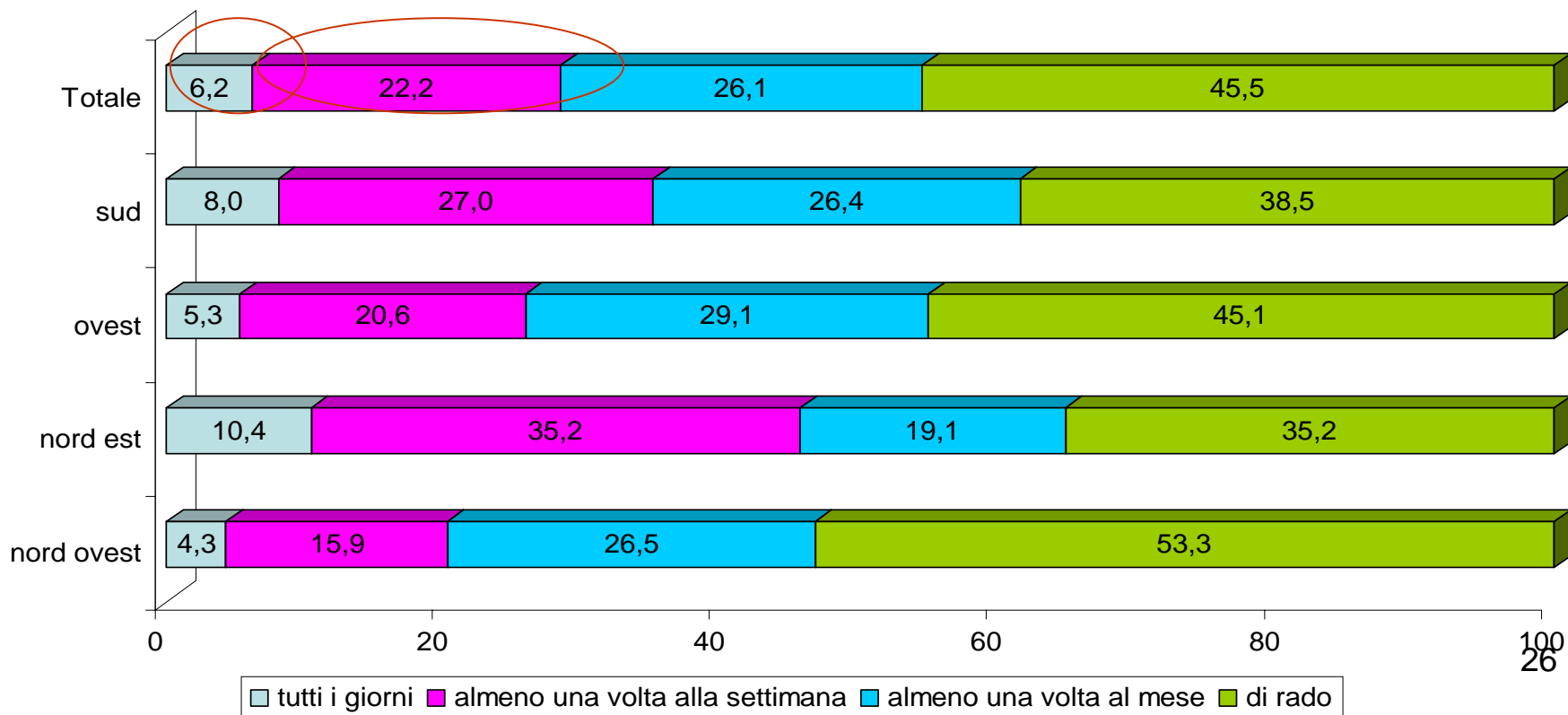


La scelta modale I City users

La frequenza degli spostamenti degli "city users" verso il capoluogo (ovvero i residenti in altri comuni che si recano a Firenze non per lo spostamento principale), è così misurata:

- Il 6,2% tutti i giorni
- Il 22,2% almeno una volta alla settimana

Frequenza con cui si recano a Firenze da zone fuori comune.



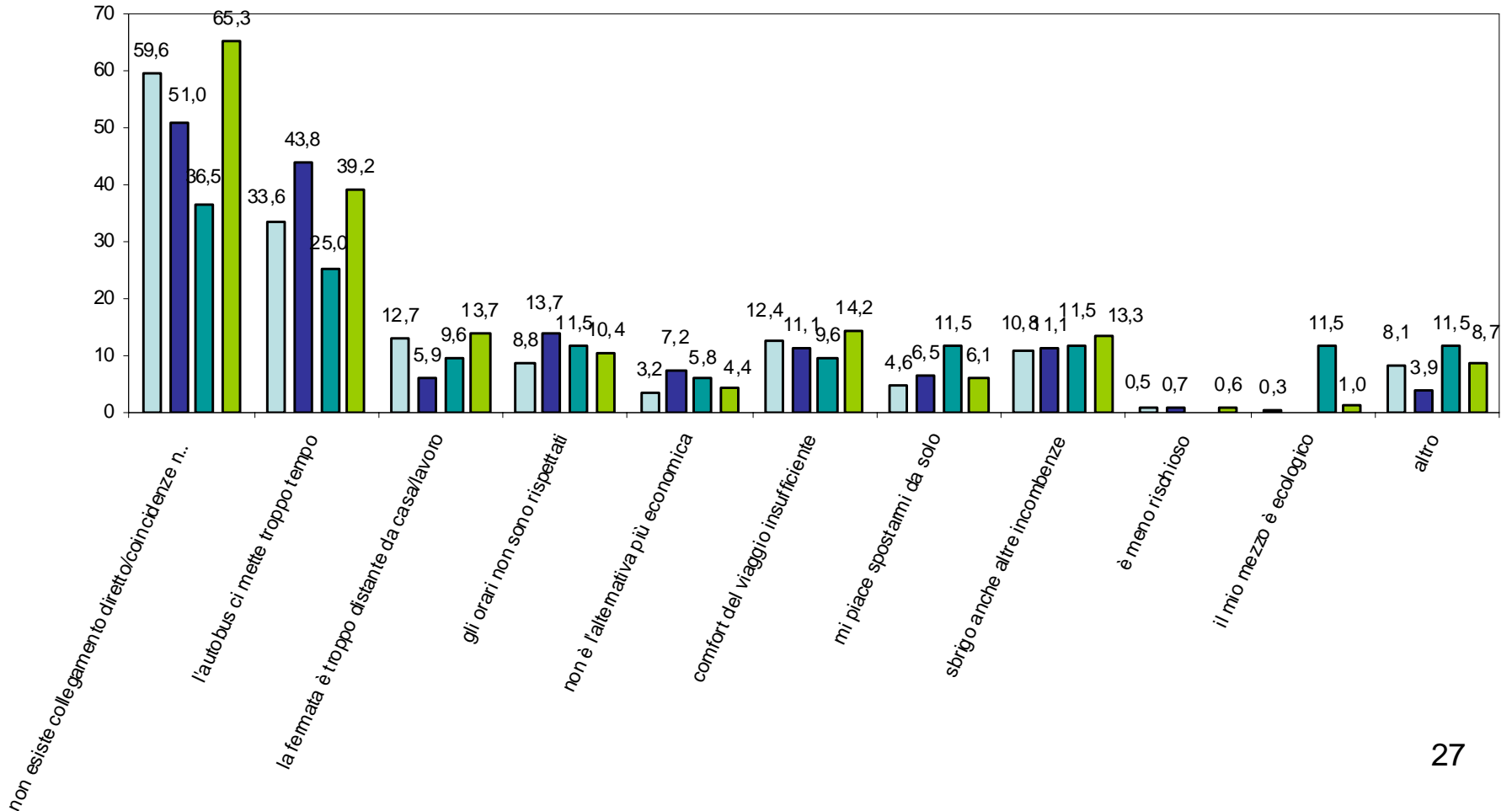
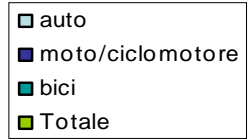


La scelta modale

La motivazione sull'uso del mezzo privato: Firenze

A Firenze, chi usa il mezzo privato, lo preferisce all'autobus:

- per mancanza di collegamenti (65%)
- perché il mezzo pubblico impiega troppo tempo (39%)



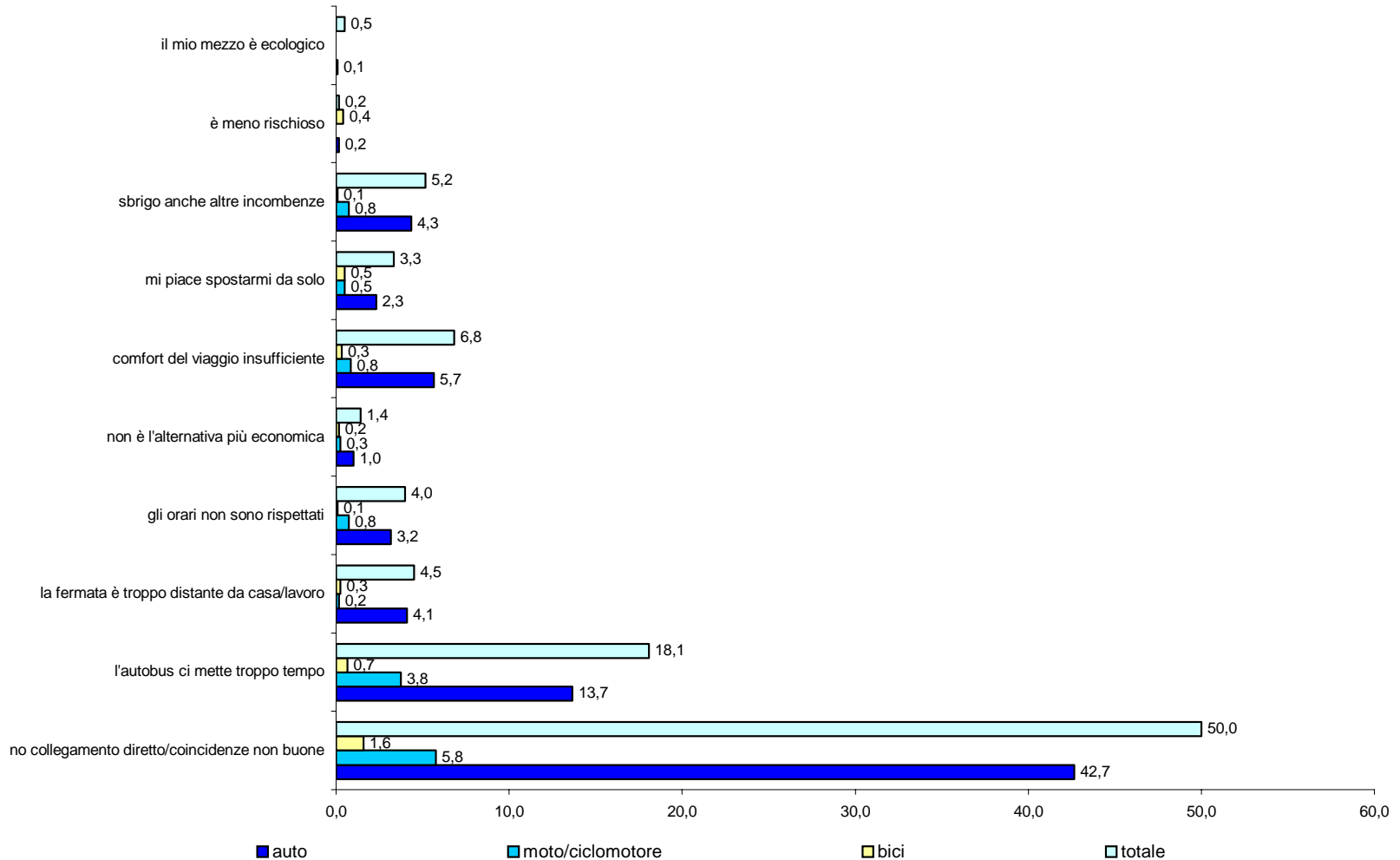


La scelta modale

La motivazione sull'uso del mezzo privato: Area

Anche nell'Area il mezzo privato prevale su quello pubblico:

- per mancanza di collegamenti (50%)
- perché il mezzo pubblico impiega troppo tempo (18,1%)



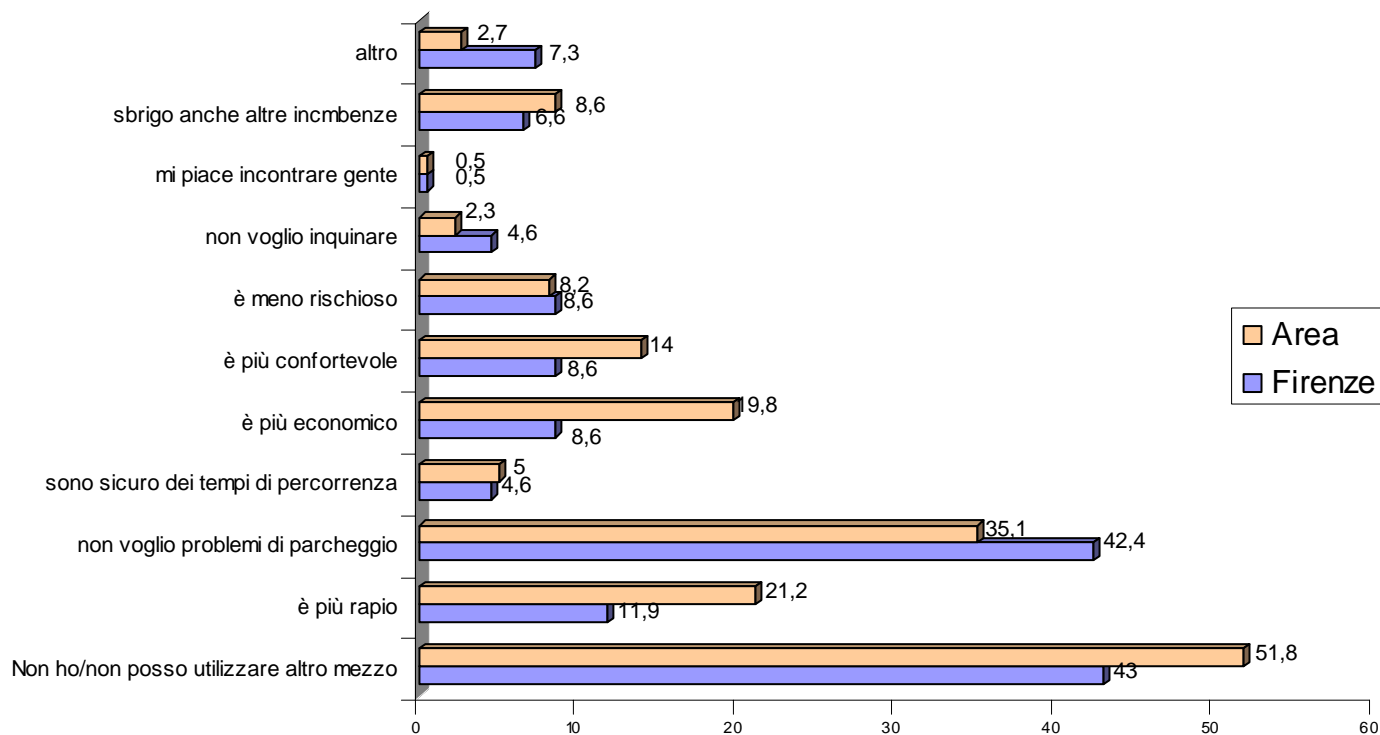


La scelta modale

La motivazione sull'uso del mezzo pubblico

Tra chi usa il mezzo pubblico

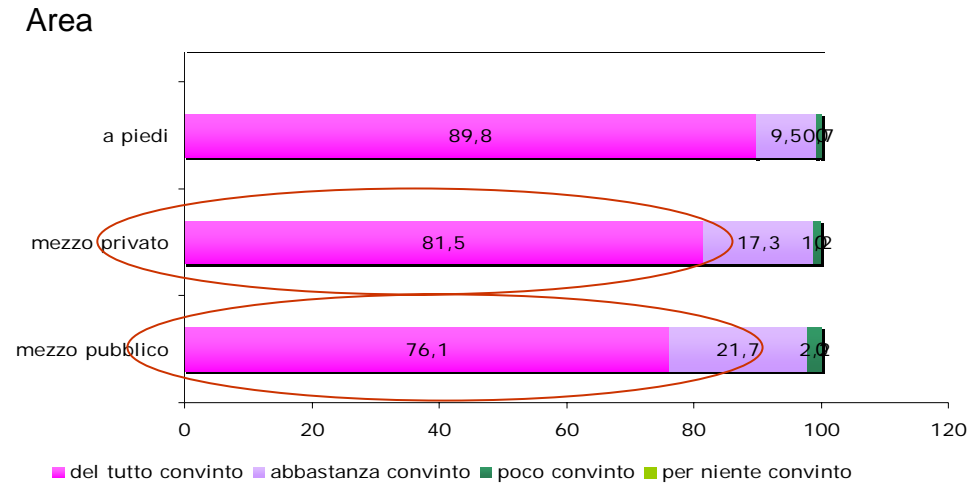
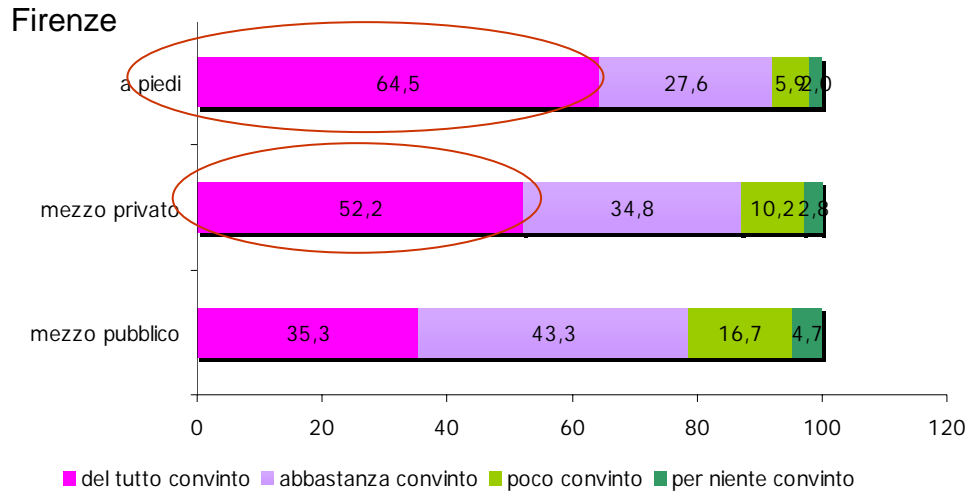
- per il 43% a Firenze, il 51,8% nell'Area, si tratta di una scelta obbligata, in quanto non ha o non può utilizzare altri mezzi
- per il 42% a Firenze, il 35% nell'Area, costituisce una "soluzione" al problema dei parcheggi





La scelta modale

La convinzione nella scelta del mezzo utilizzato



I comportamenti nell'Area si legano ad atteggiamenti consolidati, soprattutto tra chi si muove a piedi (64,5% Firenze; 89,8 Area) oppure usa il mezzo privato (52,2% Firenze; 81,5% Area).

I "poco" o "per niente" convinti della propria scelta sono una ristretta minoranza: il 15% circa su Firenze, il 20% circa nell'Area.

Il mezzo pubblico convince più nell'Area (76,1%) che a Firenze (35,3%).



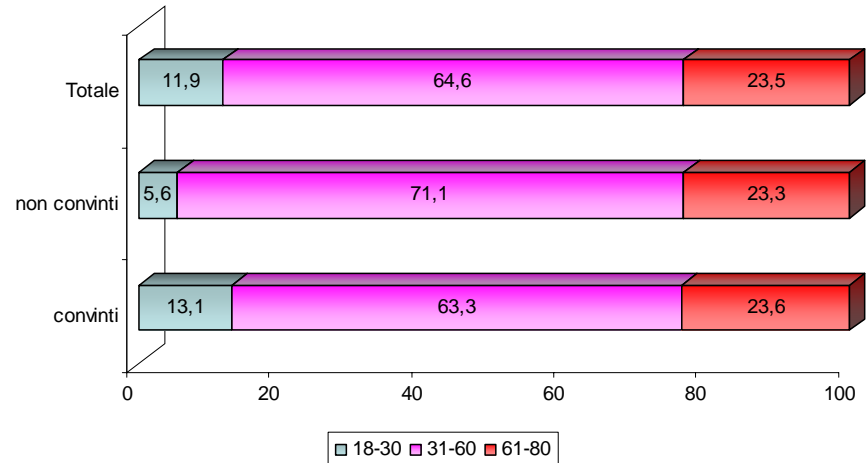
La scelta modale

La soddisfazione nell'uso dell'auto

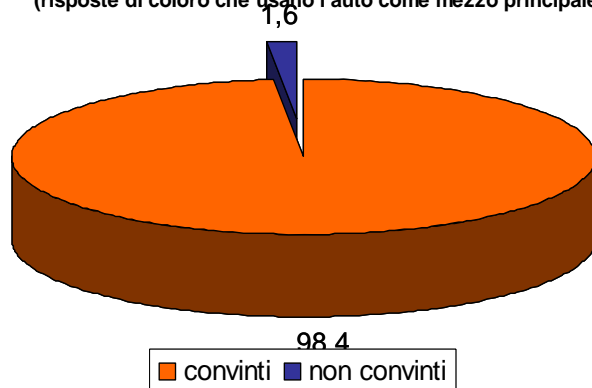
L'83% dei fiorentini che usano l'automobile per lo spostamento principale non immagina che potrebbe fare altrimenti. Anche qui i giovani appaiono i più sensibili ai vantaggi dell'automobile

Quasi la totalità di chi abita fuori Firenze, usa l'automobile per i suoi spostamenti principali e non immagina che potrebbe fare altrimenti: si tratta del 98,4% della popolazione intervistata. La scelta in generale è motivata anche dalle caratteristiche della rete di trasporto pubblico e dai relativi tempi di percorrenza.

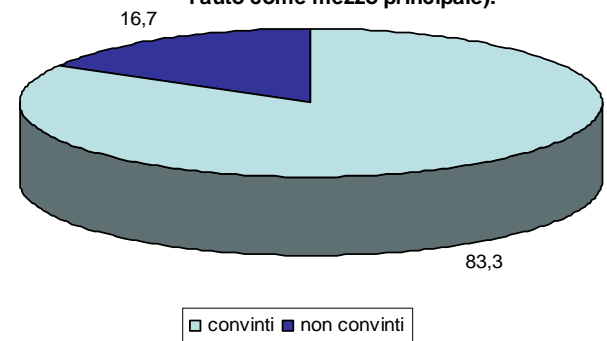
Firenze: soddisfazione per l'auto per età (risposte di coloro che usano l'auto come mezzo principale).



Area: soddisfazione per l'auto (risposte di coloro che usano l'auto come mezzo principale)



Firenze: soddisfazione per l'auto (risposte di coloro che usano l'auto come mezzo principale).





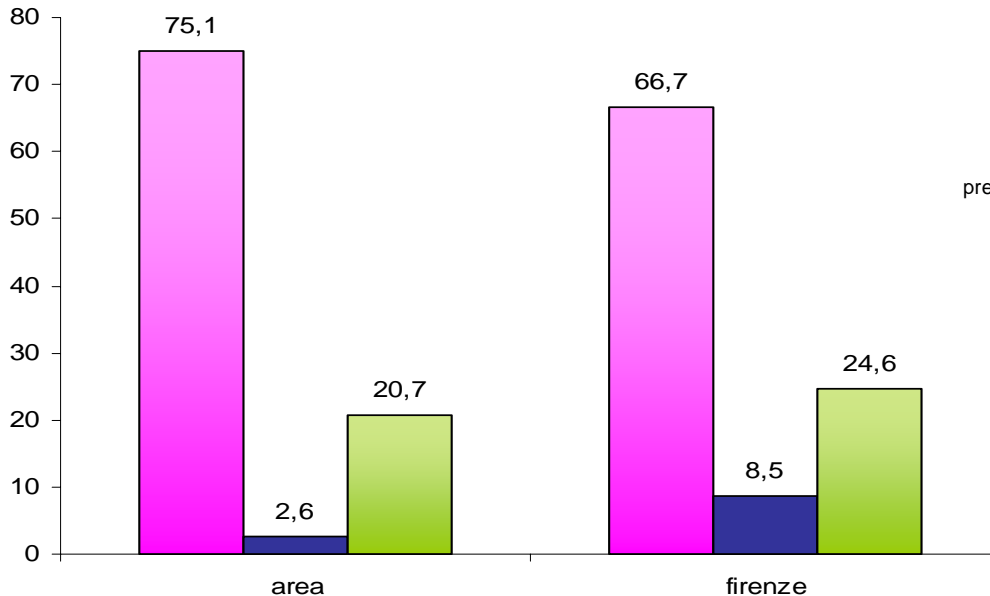
La scelta modale

Il cambiamento del mezzo per spostamento principale: ultimi due anni

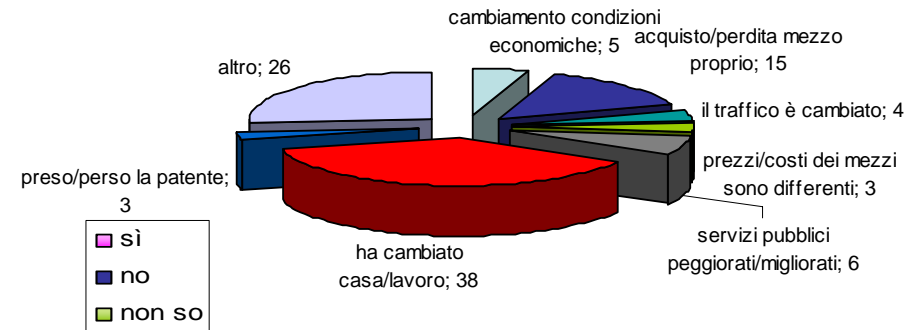
In generale si rileva una scarsa propensione, da parte del campione intervistato, sia ad utilizzare l'intermodalità, sia a cambiare modalità in favore del mezzo pubblico.

La percentuale di persone che hanno modificato il proprio comportamento di mobilità negli ultimi due anni è bassa (8,5%) e deriva principalmente da motivazioni di natura personale (38% cambio di lavoro/casa; 26% altro), risultando scarsamente condizionato dall'offerta di servizi

Due anni fa usava lo stesso mezzo?



Firenze: Perché ha cambiato mezzo di trasporto?

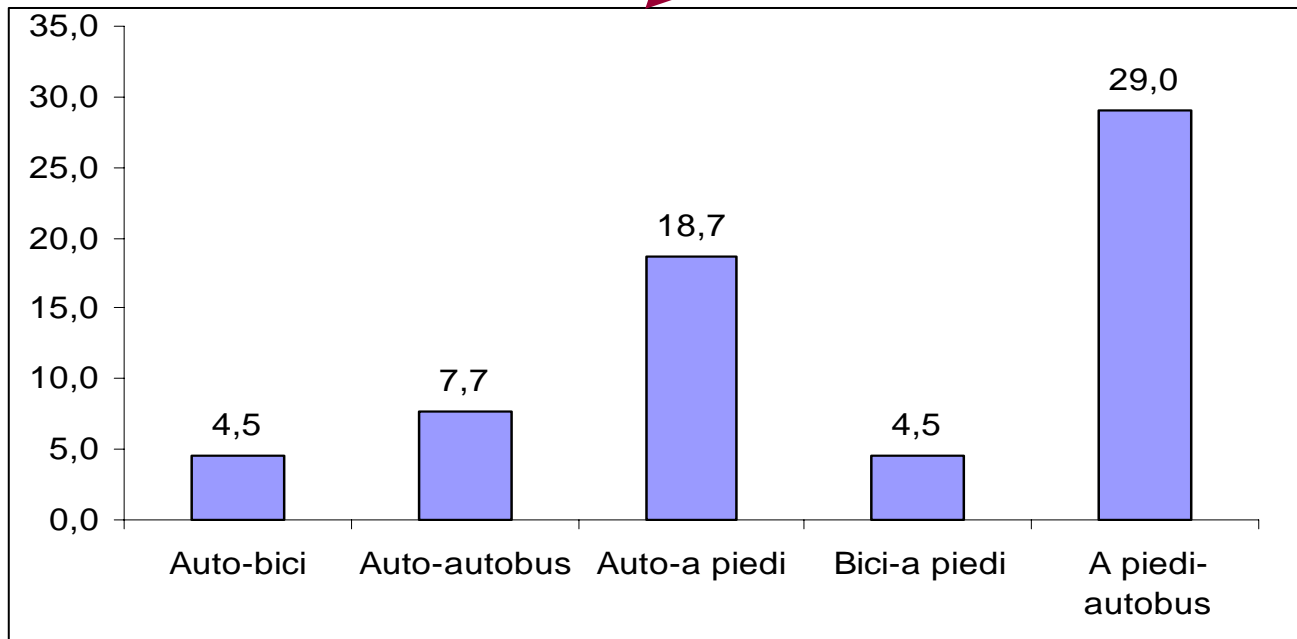
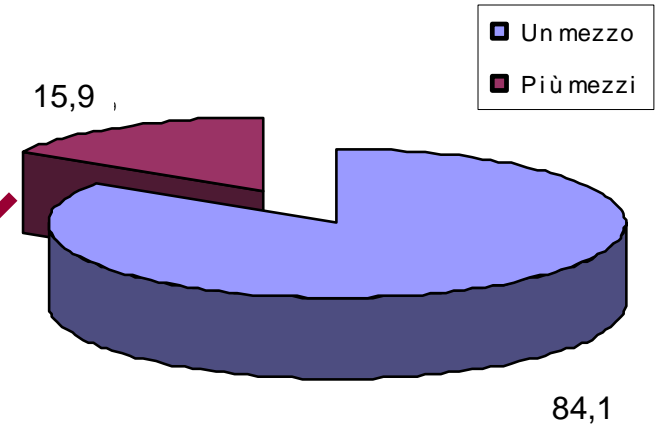




La propensione alla multimodalità Firenze

Alla domanda su "che mezzo usa per il suo spostamento principale" l'84% circa dei rispondenti del capoluogo dichiara di usare un unico mezzo, mentre il 16% circa indica l'uso di più mezzi. Di questi:

- Il 29% usa Autobus+A piedi
- Il 18,7% usa Auto+A piedi



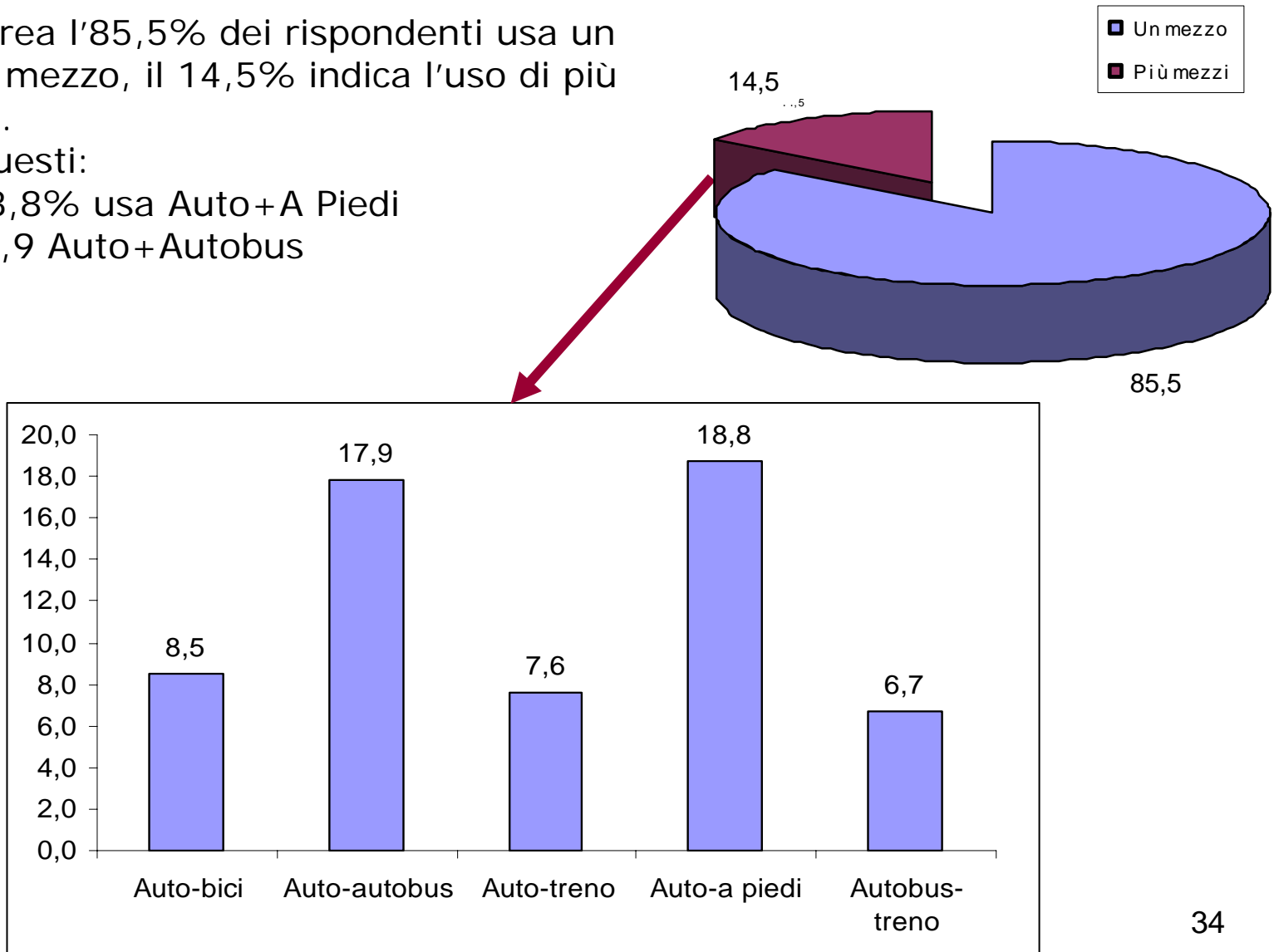


La propensione alla multimodalità Area

Nell'Area l'85,5% dei rispondenti usa un unico mezzo, il 14,5% indica l'uso di più mezzi.

Tra questi:

- il 18,8% usa Auto+A Piedi
- Il 17,9 Auto+Autobus



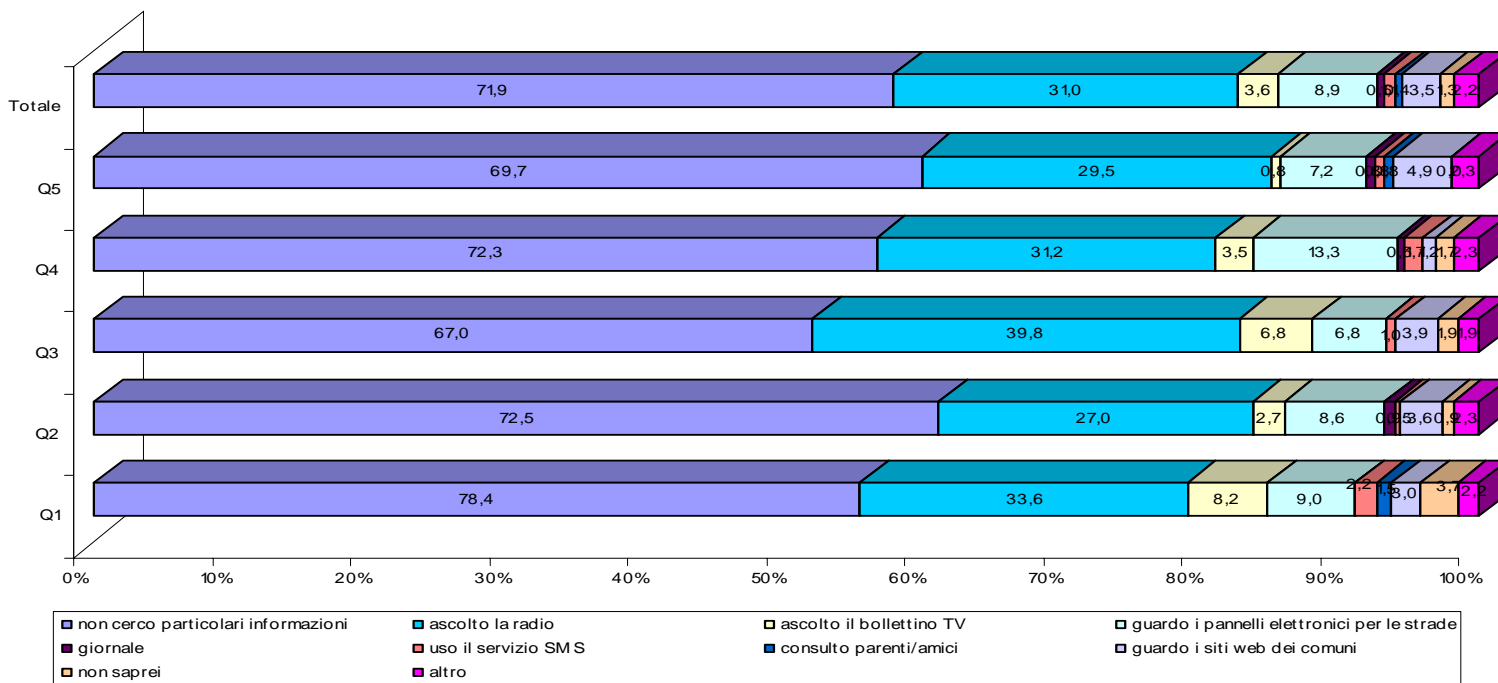


Le esigenze di informazione

Come si informa chi usa l'auto

Chi si sposta in auto, in generale, non cerca informazioni sul traffico: ciò vale per oltre il 70% sia dei fiorentini sia dei residenti nell'Area; la radio è la fonte essenziale di aggiornamento.

L'alta percentuale (71,9%) di persone che non si tengono informate mentre si spostano in macchina non favorisce la duttilità dei flussi.





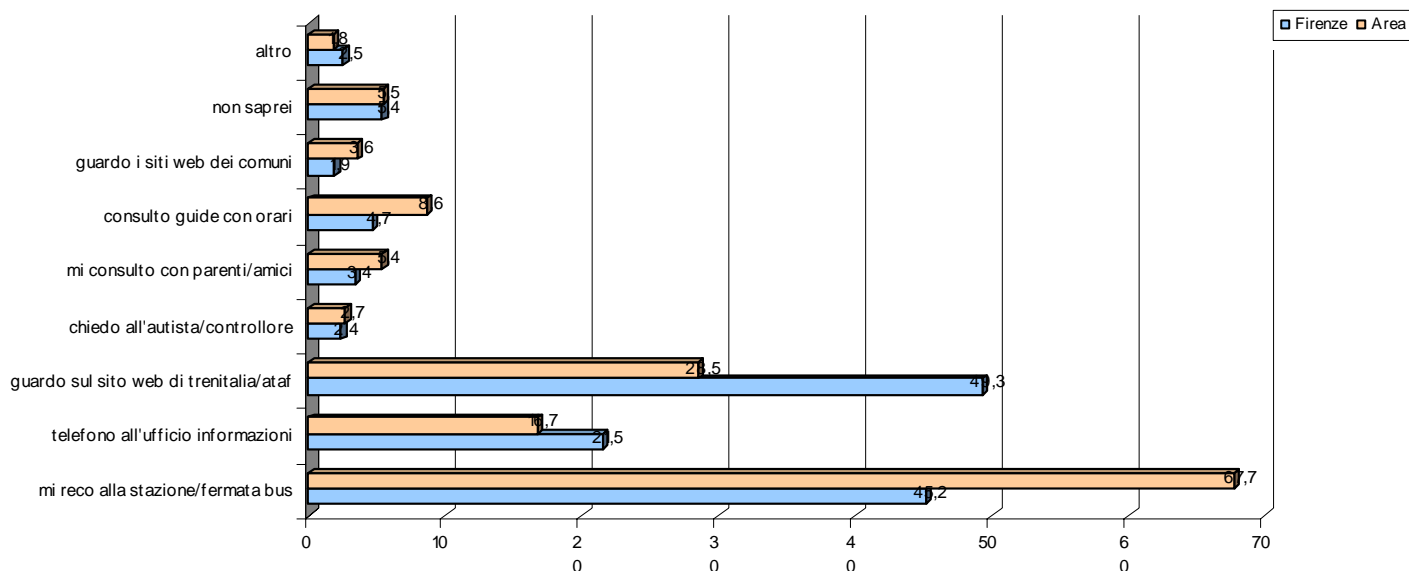
Le esigenze di informazione

Come si informa chi usa il mezzo pubblico

Nella programmazione del percorso con mezzi pubblici, le differenze tra i residenti a Firenze e i residenti nel resto dell'Area sono notevoli.

A Firenze i siti delle aziende di trasporto pubblico su ferro e su gomma sono oggi i più consultati. Più della metà della popolazione fiorentina li cita in prima battuta come lo strumento utilizzato per un eventuale spostamento verso una destinazione non abituale in un comune dell'area; come prevedibile, i siti si affermano quindi a Firenze come i vettori fondamentali di adduzione ad e-Move.

Invece, negli altri comuni che costituiscono il sistema urbano, i siti web aziendali sono meno utilizzati e ci si fida più spesso delle informazioni riferite da persone (conoscenti o personale delle aziende).



Anche a Firenze rimane tuttavia molto alta la percentuale di persone lontane dalla comunicazione aziendale, o quella disillusa sulla sua efficacia, che dichiara che conviene recarsi direttamente alla fermata, anche provando altri vettori di informazione. E' significativa anche la percentuale della popolazione abituata a rivolgersi agli uffici Informazioni



Le esigenze di informazione I canali

Si rileva una forte richiesta di informazione in strada:

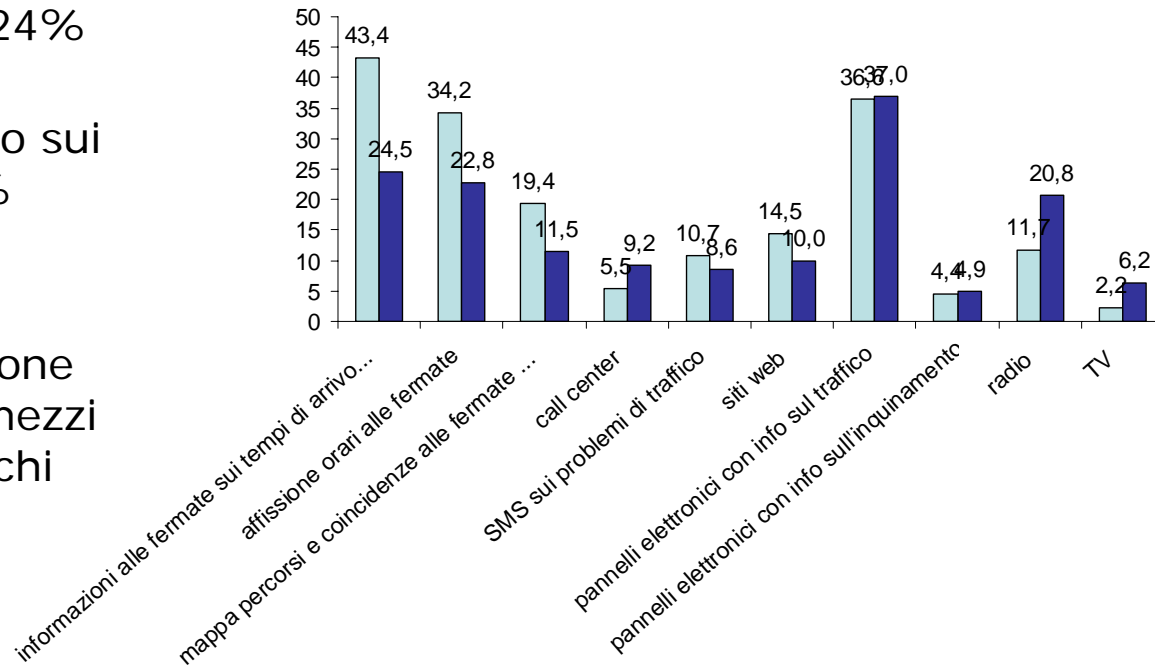
- informazione sui tempi di attesa dei mezzi pubblici alle fermate (43% Firenze, 24% Area)
- informazioni sul traffico sui pannelli elettronici (36% Firenze, 37% Area)

La richiesta di informazione sui tempi di attesa dei mezzi pubblici si accentua tra chi risiede nei quartieri più centrali.

Segue la richiesta di comunicazione degli orari, più intensa nei quartieri invece più decentrati.



Interventi decisivi per migliorare l'informazione sulla mobilità
percentuali relative a più possibilità di risposta



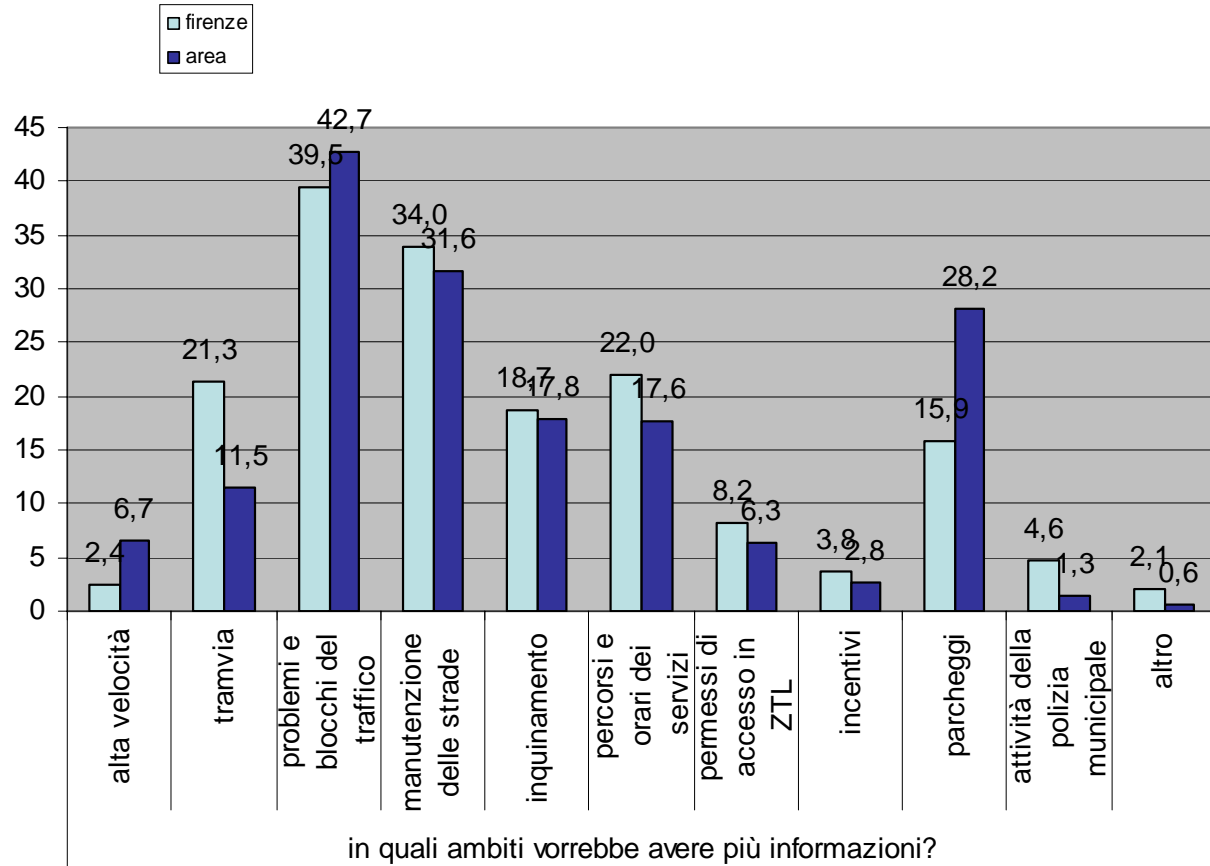


Le esigenze di informazione I temi

I temi sui quali viene richiesta maggiore informazione sono legati a:

- problemi e blocchi di traffico (39% Firenze, 43% Area),
- manutenzione delle strade (34% Firenze, 31% Area).
- percorsi e orari dei servizi (22% Firenze, 17% Area)
- tramvia (21% Firenze)
- parcheggi (28% Area).

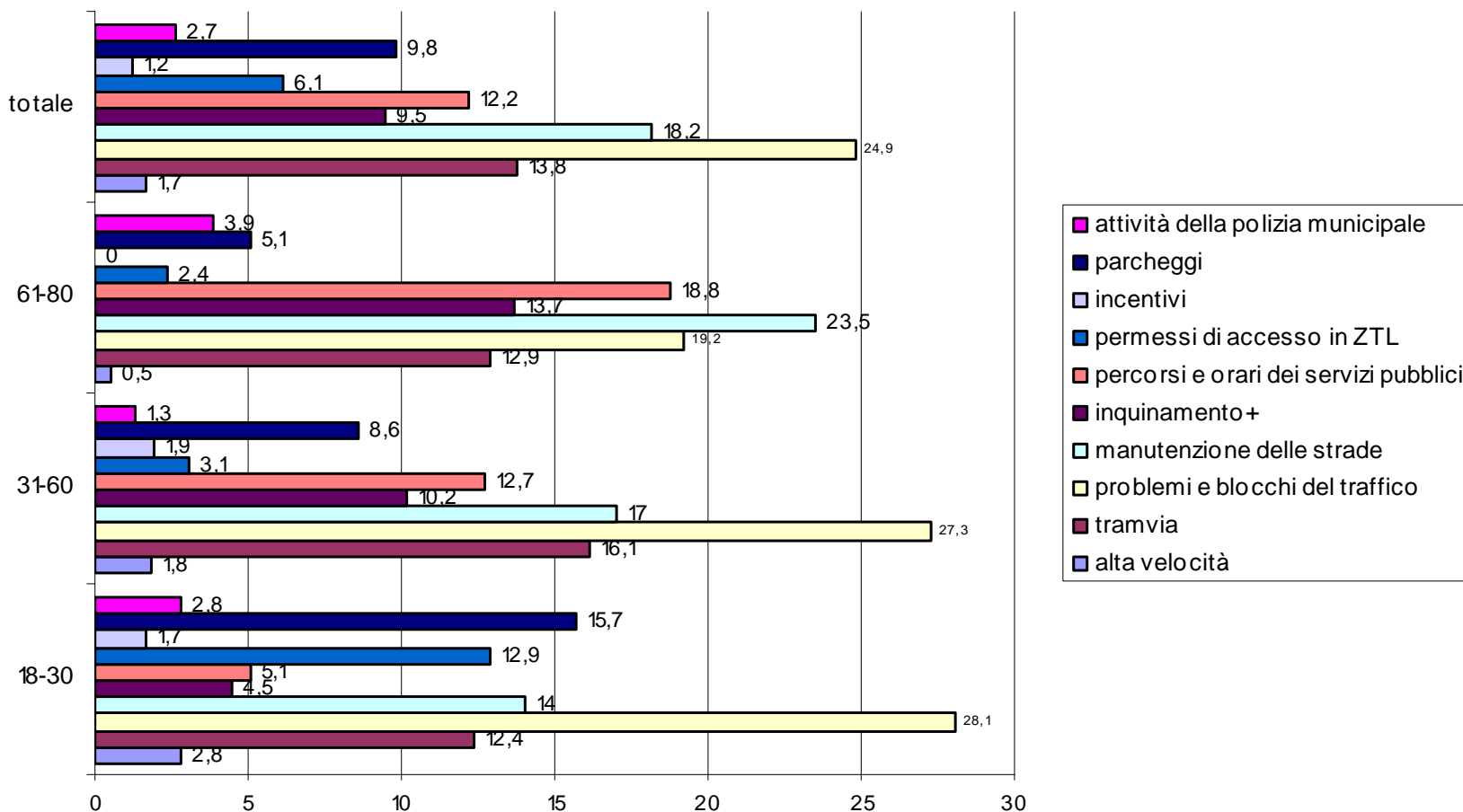
L'inquinamento costituisce un'area di richiesta di informazione meno ampia ma significativa (18% Firenze, 17% Area).





Le esigenze di informazione I temi attesi per età

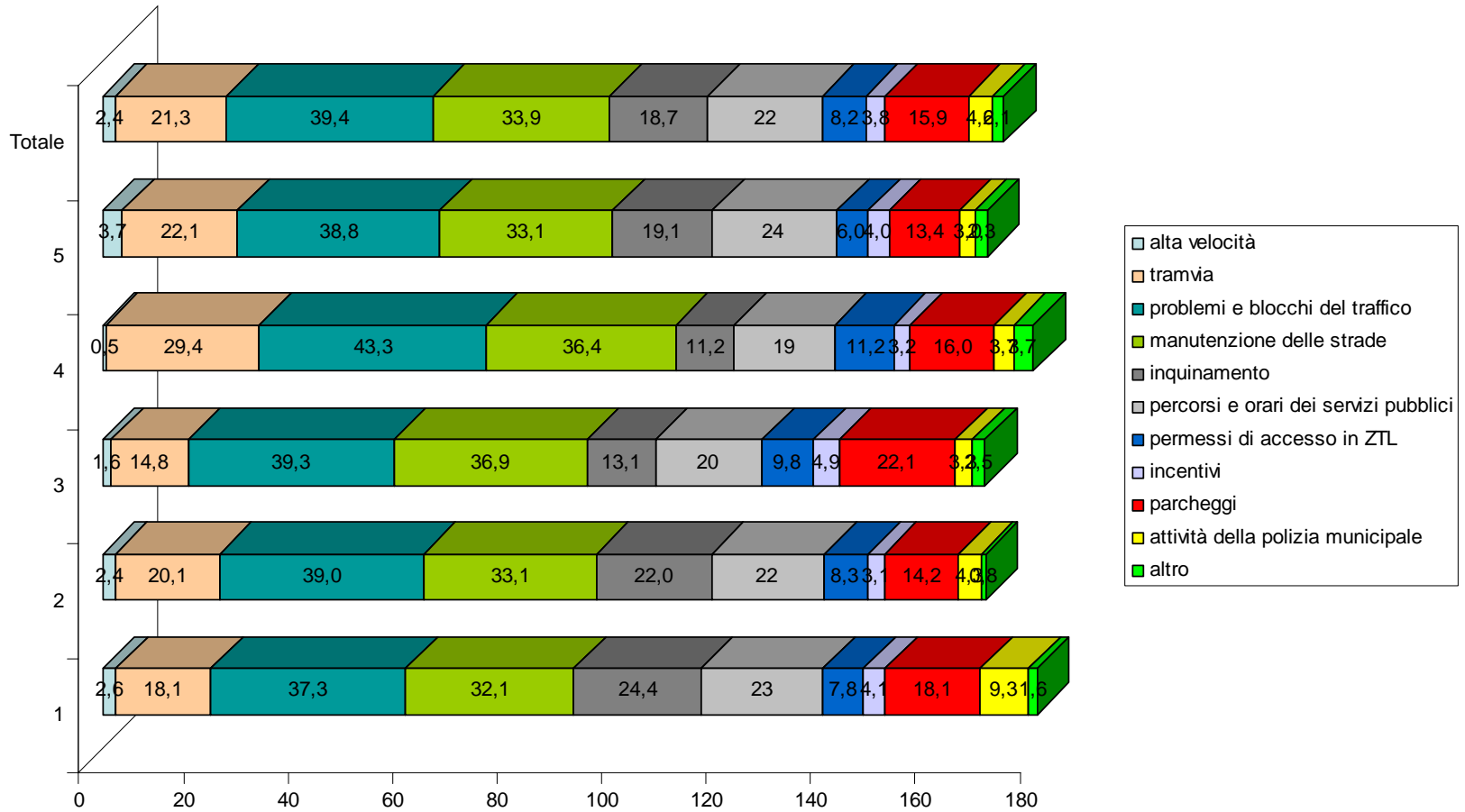
Nelle risposte a questa domanda, come in molte altre, appare invece la maggiore distanza della popolazione giovanile dal trasporto pubblico, come la sua maggiore disattenzione per gli impatti sull'ambiente dei comportamenti di mobilità. Dati che suggeriscono un approccio comunicativo particolarmente attento alla categoria, con l'utilizzo di un linguaggio e di riferimenti simbolici adeguati.





Le esigenze di informazione I temi attesi per quartiere

Firenze: In quali ambiti vorrebbe avere più informazioni?
percentuali relative a due possibilità di risposta





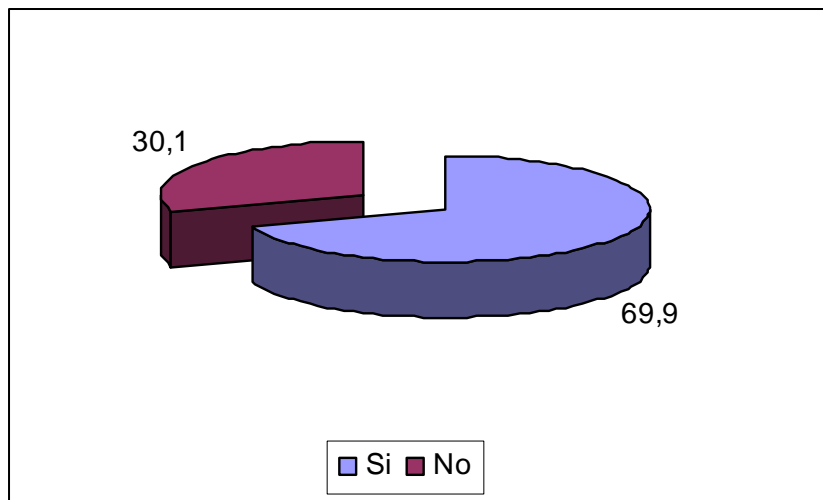
La disponibilità a partecipare

La proporzione di consensi ad un nuovo contatto è alta specialmente nel comune di Firenze.

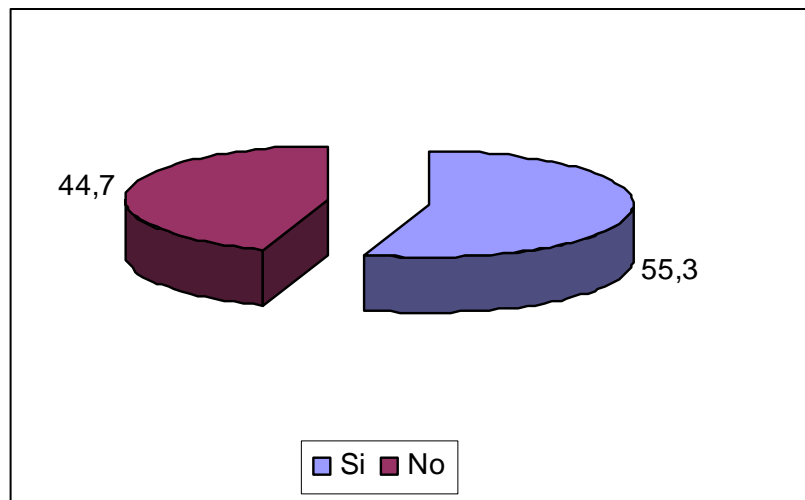
La maggioranza degli intervistati (più di 1800 persone) fornisce così il “consenso al trattamento dei propri dati” per “essere ricontattato per partecipare a consultazioni sulla mobilità”, e più precisamente

- a Firenze il **69,9%**
- nei comuni dell'Area il **55,3%**

Firenze



Area

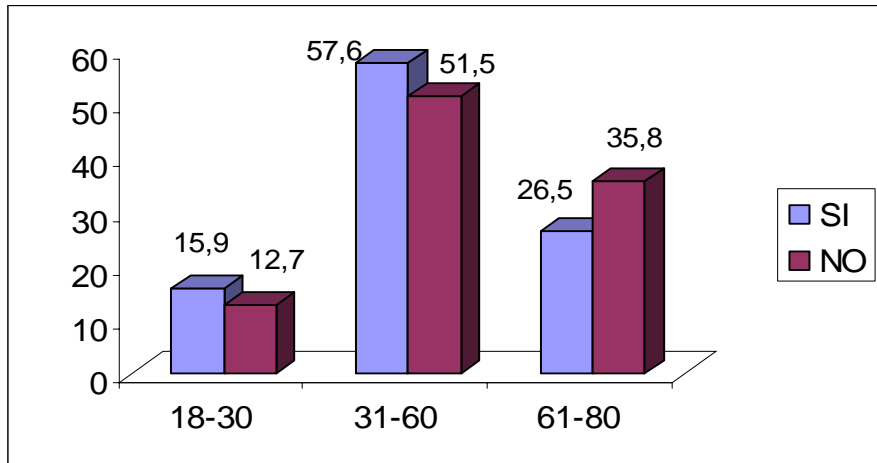




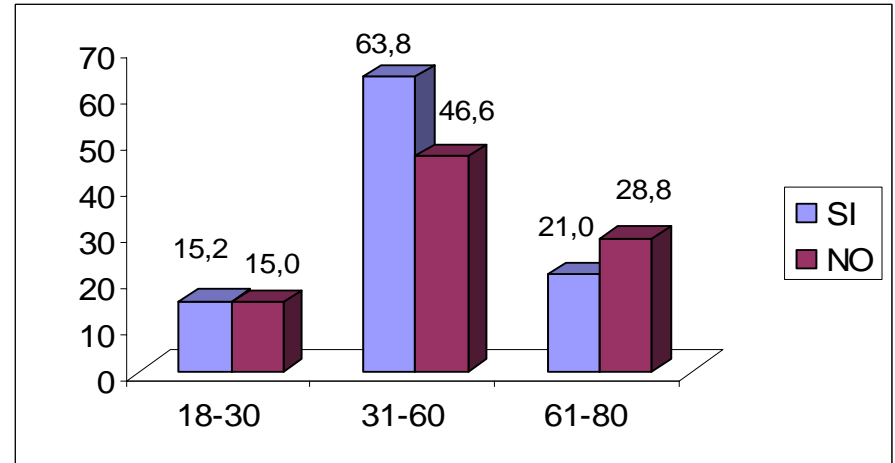
La disponibilità a partecipare Consenso al contatto per età

Vi sono poche differenze legate all'età, e comunque non significative, anche se si evidenzia una minore disponibilità da parte della fascia di età 31-60.

Firenze: consenso al nuovo contatto, per età



Area; consenso al nuovo contatto, per età





La disponibilità a partecipare

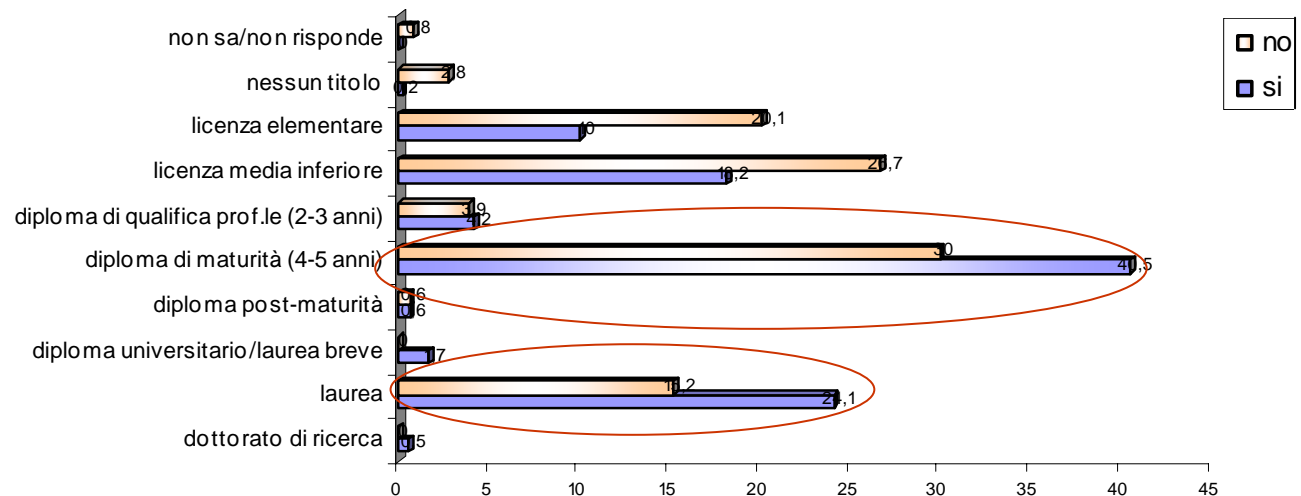
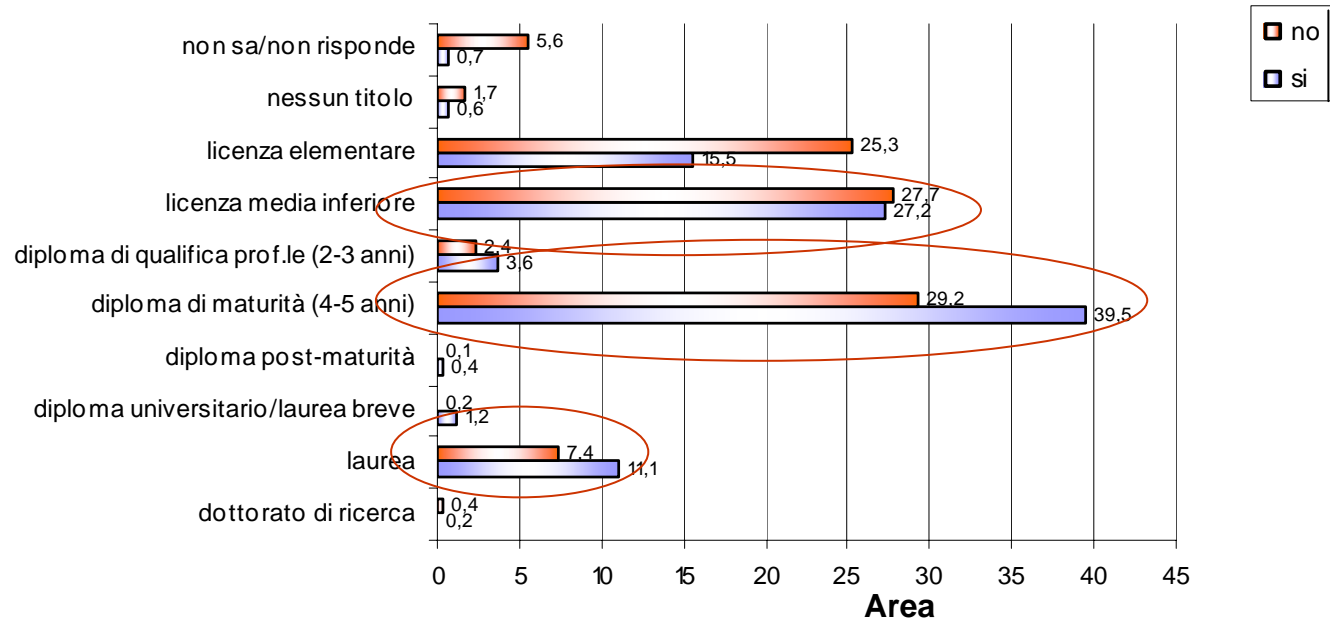
Consenso al contatto per titolo di studio

Sono rilevanti le differenze legate al titolo di studio

• **A Firenze e nell'Area** risultano più disponibili al contatto i possessori di **diploma** (Firenze 29,2%; 30% Area) e di **licenza media** (Firenze 27,7%; Area 19,2%)

• **Nell'Area** sono disponibili in alta percentuale anche i **laureati**: **24,1%**

Firenze



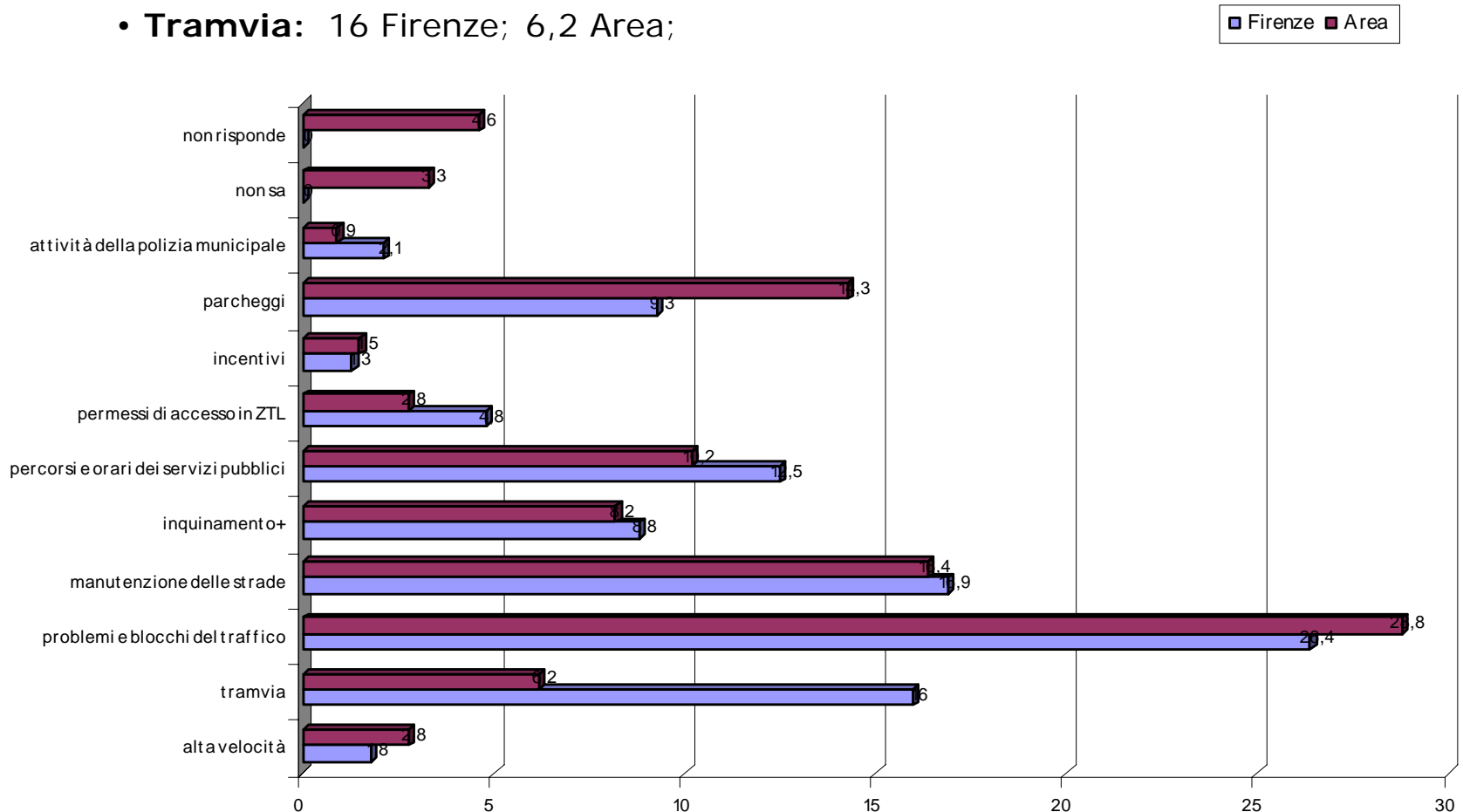


La disponibilità a partecipare

A quali temi è interessato chi da il consenso al contatto

Chi dà il consenso al contatto, rispetto a chi non lo dà, è molto più spesso interessato, sia a Firenze che nell'Area a:

- **Blocchi del traffico:** 26,4 Firenze; 28,8 Area;
- **Manutenzione stradale:** 16,9 Firenze; 16,4 Area;
- **Percorsi e orari dei servizi:** 12,5 Firenze; 10,2 Area;
- **Tramvia:** 16 Firenze; 6,2 Area;



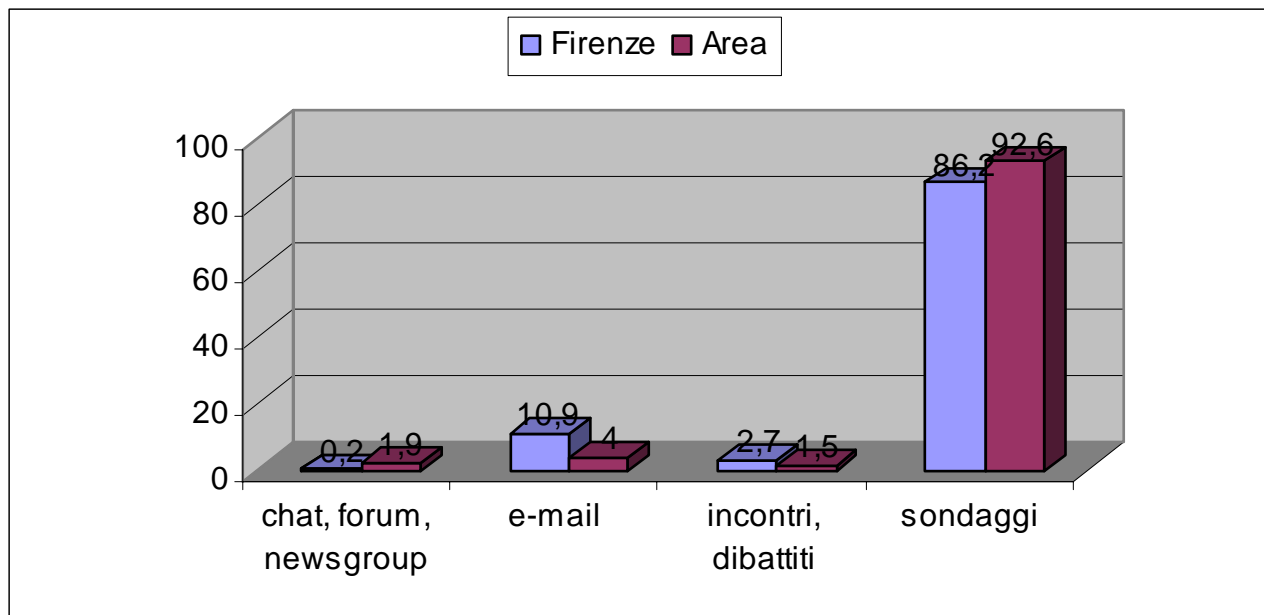


La disponibilità a partecipare Propensione all'uso di strumenti di e-democracy

Emerge tuttavia che solo una ridotta percentuale è disponibile a partecipare attraverso strumenti di e-democracy.

- **per e-mail: il 10,9% a Firenze, il 4% nell'Area;**
- **via Chat-Forum-Newsgroup: lo 0,2% a Firenze, l'1,9% nell'Area**

Il resto degli intervistati esprimono una forte richiesta di coinvolgimento sui processi decisionali e sugli ambiti definiti, ma attraverso forme e strumenti di contatto diretto: telefonico o altro (**86,2% a Firenze, 92,6% nell'Area**).





Le indicazioni operative per il progetto

I risultati dell'indagine evidenziano che il progetto è sensibile di essere ben accolto, ma anche che la poca dimestichezza con gli strumenti on-line, da parte degli interlocutori intervistati, ne minaccia la loro effettiva adesione.

L'insieme delle informazioni raccolte, con particolare riferimento alla distanza rilevata in una larga parte della popolazione, sia dal trasporto pubblico che dai mezzi di comunicazione non tradizionali, suggerisce:

- per quanto concerne la definizione stessa del programma di informazione-comunicazione-partecipazione di e-Move, l'adozione di una strategia prudente, che associ diversi media e una gamma articolata di temi.
- nella composizione del gruppo di ascolto e attivazione della popolazione ("panel"), appare necessario in primo luogo garantire la rappresentanza delle fasce di cittadini meno "decisi" nelle loro scelte, poiché sono loro che garantiscono la ricchezza del dibattito.



Le indicazioni operative per il progetto

Il piano di informazione-comunicazione-partecipazione (1)

Nella definizione del programma di informazione-comunicazione-partecipazione, tenendo in considerazione la poca propensione dichiarata all'uso di strumenti di e-democracy (chat-forum-newsgroup) sarà necessario puntare sull'alternanza di strumenti tradizionali (prevalenti all'inizio) e innovativi.

La scelta dei temi oggetto del forum dovrà coincidere il più possibile con gli interessi dimostrati da chi ha dichiarato la propria disponibilità ad essere contatto, anche se non rispecchiano la configurazione complessiva di interessi rilevabile nel resto della popolazione.

Risulta inoltre importante selezionare i temi di e-Move a partire dalla richiesta di maggiore informazione, ma soprattutto dalle carenze cognitive (o dalle discrepanze di interpretazione tra amministrazione e cittadini) rilevate nelle aree prioritarie delle politiche pubbliche locali.



Le indicazioni operative per il progetto

Il piano di informazione-comunicazione-partecipazione (2)

Il progetto e-Move dovrà tenere conto anche dei problemi legati al trasporto pubblico locale, con particolare riferimento a:

- il deficit di immagine;
- la distanza dai/dei giovani.

I principali temi proposti dall'indagine sono:

- i tempi del trasporto, con i diversi mezzi, tra mito e realtà;
- la multimodalità e i suoi problemi;
- bicicletta e piste ciclabili;
- il trasporto nel tempo libero (o come si possono diversificare i comportamenti di mobilità a seconda delle attività);
- quali sono i servizi essenziali per l'informazione, specialmente in strada (bisogno non soddisfabile direttamente in e-Move, ma area nella quale può consentire di definire proposte operative);
- inquinamento e costo sociale del trasporto: due temi così poco presenti tra i motivi della scelta modale
- blocchi del traffico: come migliorare i canali di informazione più utili.



Le indicazioni operative per il progetto il Panel

Per la strutturazione del Panel si propone di partire da un campione a quote uguali definito sulla base delle variabili seguenti:

- solidità della scelta modale (2 classi: del tutto convinti /altri)
- mezzo utilizzato per lo spostamento principale (4 classi: mezzo pubblico/auto/motorino/bicicletta)
- età (le tre classi utilizzate);

Infine, ma in posizione secondaria si terrà in considerazione la variabile relativa la situazione urbana (Firenze/Area).

Il campione a quote è destinato ad approfondire temi specifici di ogni categoria e non richiede una rappresentatività sociologica della popolazione indagata, in quanto punta alla scoperta e non alla verifica; questa potrà essere garantita soltanto da rilevazioni su campione di ampiezza e struttura simile, e ben si adatta pertanto ad attività "deliberative" come quelle previste in e-Move nel panel .



I prossimi passi

I risultati dell'indagine hanno consentito all'Amministrazione comunale di Firenze di avviare la pianificazione del programma di informazione-comunicazione-partecipazione, attualmente in corso di definizione.

Per la strutturazione del panel si è optato - per un primo coinvolgimento dei soggetti potenzialmente interessati – di adottare la metodologia dei Focus Group, al fine di:

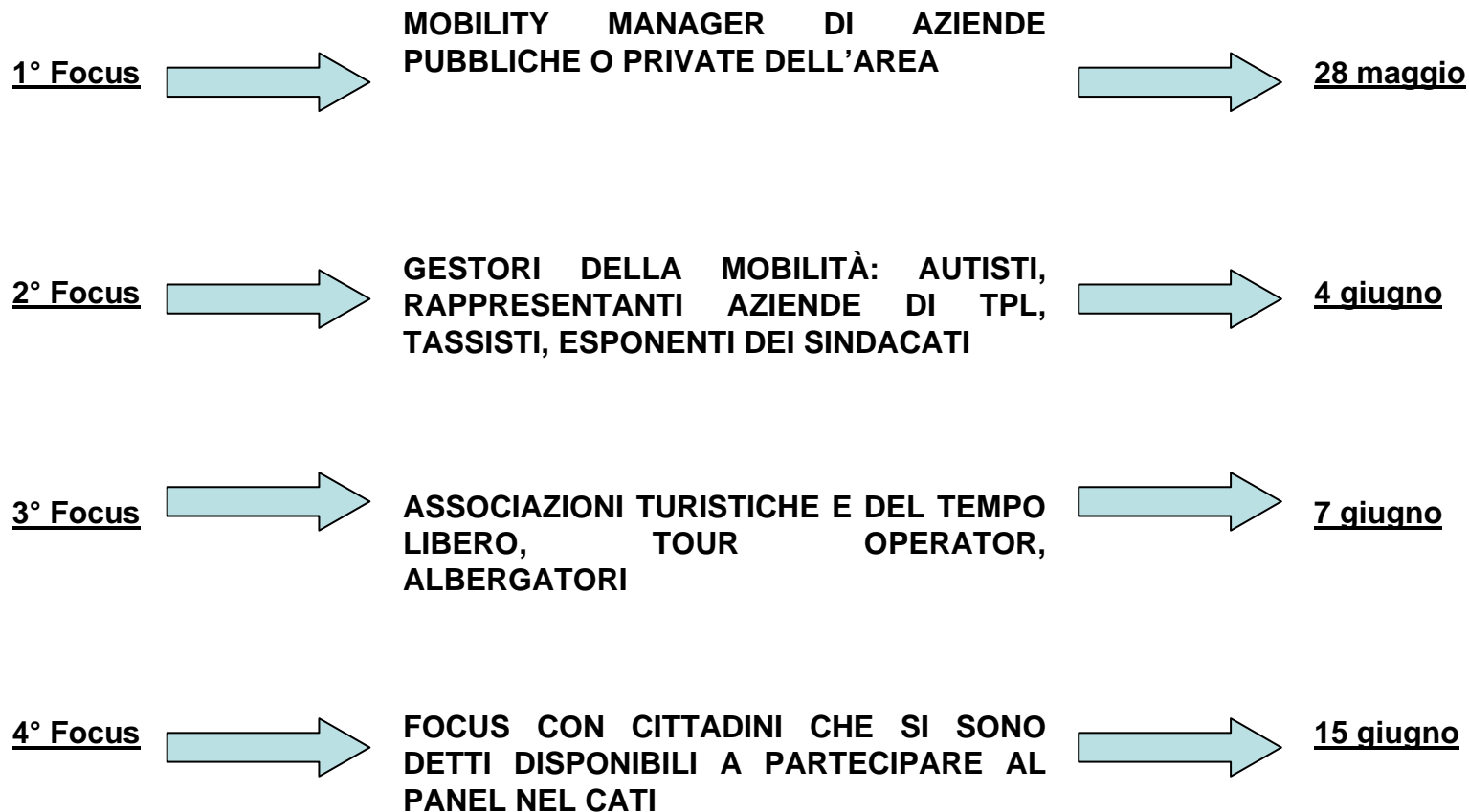
- circoscrivere le preferenze e le aspettative dei partecipanti, rispetto agli strumenti di comunicazione sulla mobilità (on line e off line);
- procedere all'identificazione, di massima, dei contenuti che essi dovranno affrontare.



I prossimi passi

Focus Group: i soggetti invitati

Sono in corso di realizzazione quattro Focus Group, organizzati come segue





I prossimi passi

Focus Group: i temi

La traccia dei focus si articolerà sui temi individuati come prioritari da coloro che hanno dato consenso al contatto:

- Incoraggiare il ricorso al mezzo pubblico e alla multimodalità
- Comunicare in maniera efficace le scelte e le opportunità relative al sistema di mobilità
- Selezionare gli strumenti di informazione-comunicazione-partecipazione
- Presentare il progetto di portale e-Move
- Identificare il potenziale contributo degli utenti alla informazione-comunicazione-partecipazione sulla mobilità