

QUESTIONARIO DELLE GIORNATE PARTECIPATIVE DEL PROGETTO E-MOVE

8 E 9 NOVEMBRE 2008

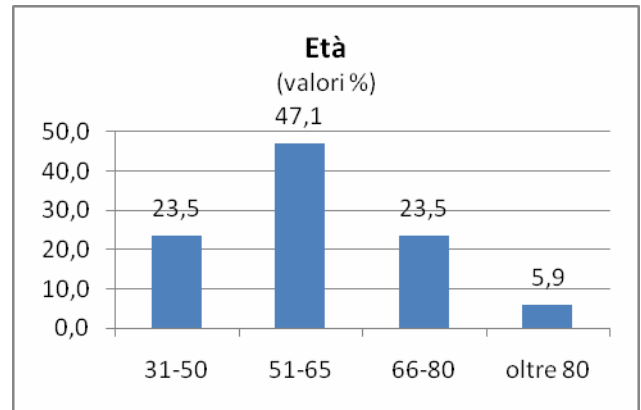
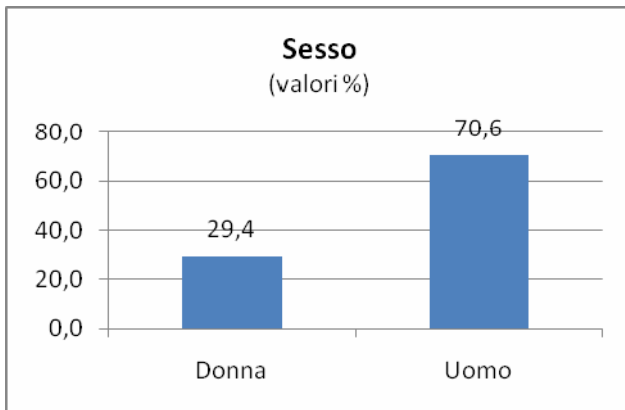
Si presentano di seguito i risultati del questionario somministrato ai cittadini all'inizio delle due giornate di lavoro - e cioè prima di ascoltare gli interventi degli esperti e di discutere con gli altri partecipanti - e nuovamente al termine delle due giornate - e cioè dopo che i cittadini erano stati informati, avevano discusso e avevano ascoltato le risposte del dirigente della Direzione mobilità del Comune di Firenze ai loro suggerimenti.

Il questionario conteneva alcune domande che chiedevano ai cittadini di dare una descrizione di sé stessi e dei propri comportamenti di mobilità e una serie di domande che indagavano le loro opinioni. Proprio su queste ultime è possibile verificare se, e in che direzione, le opinioni del gruppo dei partecipanti siano variate nel corso dei due giorni.

Poiché al termine della seconda giornata non tutti i cittadini hanno ricompilato il questionario è stato necessario analizzare i dati riportando i valori di entrambi i giorni a valori percentuali in modo da potere confrontare le variazioni di opinione. Si tratta di un azzardo metodologico perché non si usa comunemente indicare percentuali per un numero così ridotto di casi analizzati. Il lettore sappia perciò interpretare con cautela tali dati tenendo ben presente che il numero di casi a cui ci si riferisce è compreso tra 14 e 19 cittadini intervistati. Si tenga anche conto che questi dati non hanno un valore rappresentativo delle opinioni della popolazione fiorentina ma esclusivamente dei cittadini che hanno partecipato alle due giornate di discussione.



I grafici 1-5 si riferiscono alle caratteristiche socio anagrafiche e ai comportamenti di mobilità del campione e sono tratte dalle risposte al questionario del solo primo giorno. Si tratta di dati non passibili di variazioni anche a seguito delle due giornate di discussione poiché identificano caratteristiche e comportamenti e non opinioni.



Grafici 1 e 2: I partecipanti alle due giornate erano in prevalenza uomini e le classi d'età più rappresentate erano quelle centrali (51 e i 65 anni e quattro di 66-80 anni).

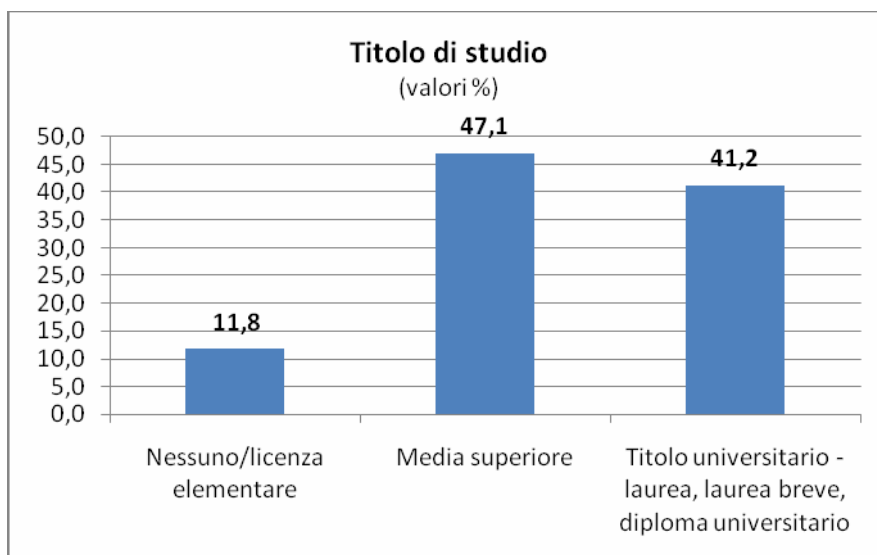


Grafico 3: I partecipanti erano in prevalenza diplomati e laureati.

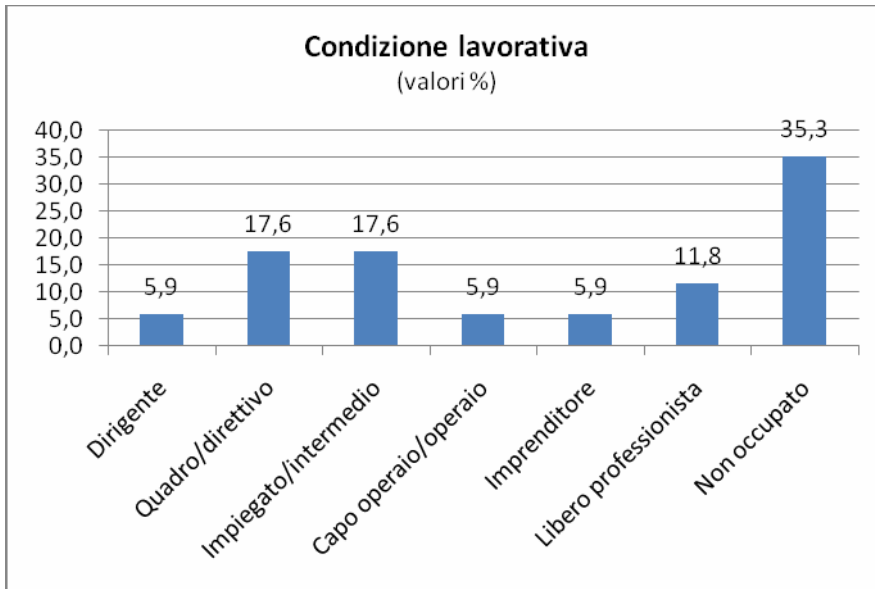


Grafico 4: Le condizioni lavorative erano piuttosto eterogenee con una prevalenza di professioni qualificate e di "non occupati" (pensionati).

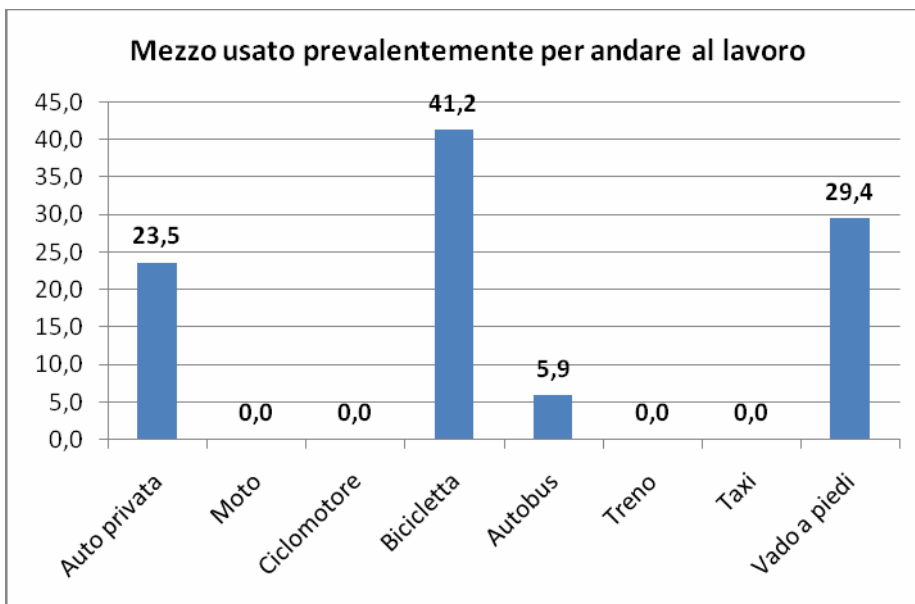


Grafico 5: La gran parte dei partecipanti utilizza per la propria mobilità principale dei mezzi sostenibili, la bicicletta (41%) e "i piedi" (29%). Soltanto il 23,5% dei casi utilizza l'auto privata come mezzo prevalente.



I grafici che seguono sono pressoché tutti riferiti ad opinioni dei partecipanti e per questo sono state confrontate le risposte che essi hanno dato il primo e l'ultimo giorno al fine di identificare gli spostamenti di opinione. I risultati del primo giorno sono rappresentati dalle colonne blu e quelli del secondo giorno dalle colonne rosse (come indicato dalla legenda a fianco ad ogni grafico).

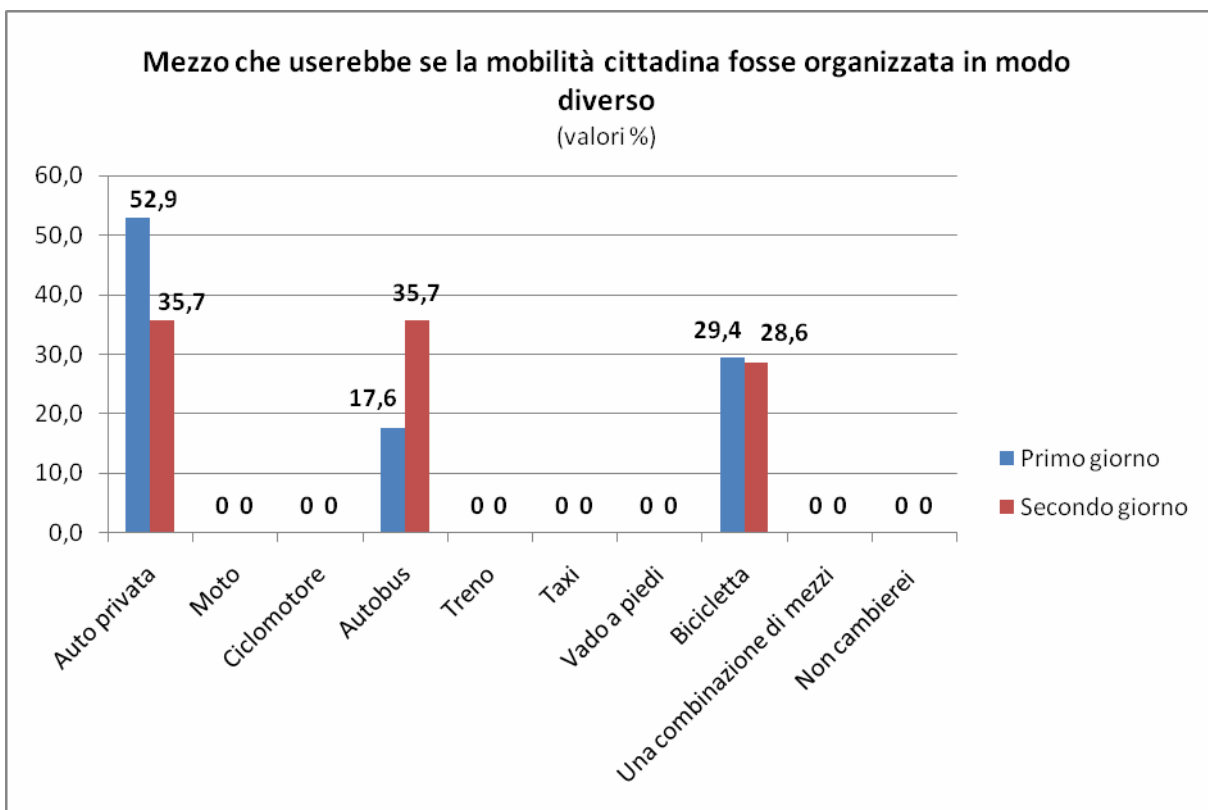


Grafico 6: Alla prima giornata più della metà dei partecipanti ha affermato che, se la mobilità fosse organizzata diversamente, preferirebbe utilizzare la macchina. Si tratta di un dato "contrastante" sia con le loro abitudini di mobilità (grafico 5) sia con quanto è emerso nel corso della discussione. Nella seconda giornata il dato sull'auto privata si ridimensiona a favore del servizio pubblico.

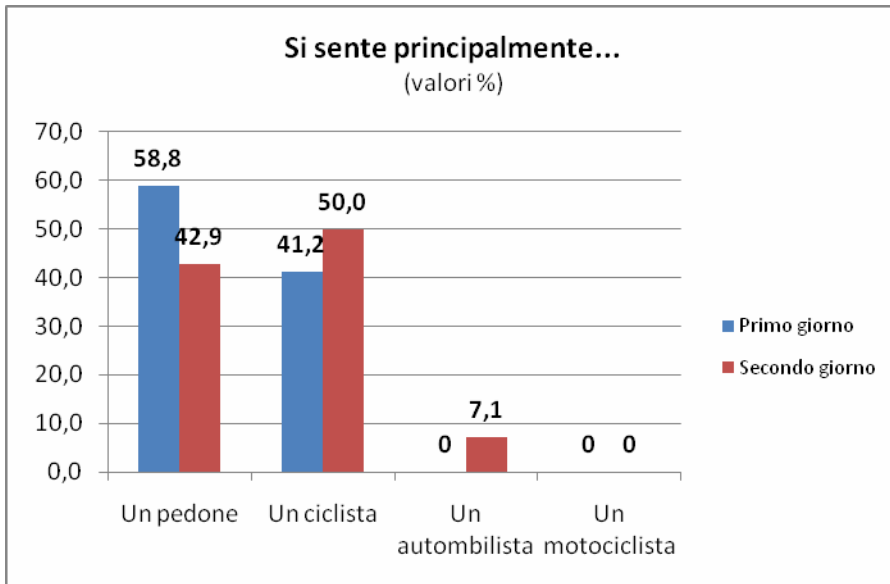


Grafico 7: Indagando la percezione che ciascun partecipante ha di se stesso, risulta che essi si "sentono" ciclisti e pedoni con una lieve maggioranza di questi ultimi e che nessuno - a parte un debole 7% nel secondo giorno - si sente automobilista o motociclista.

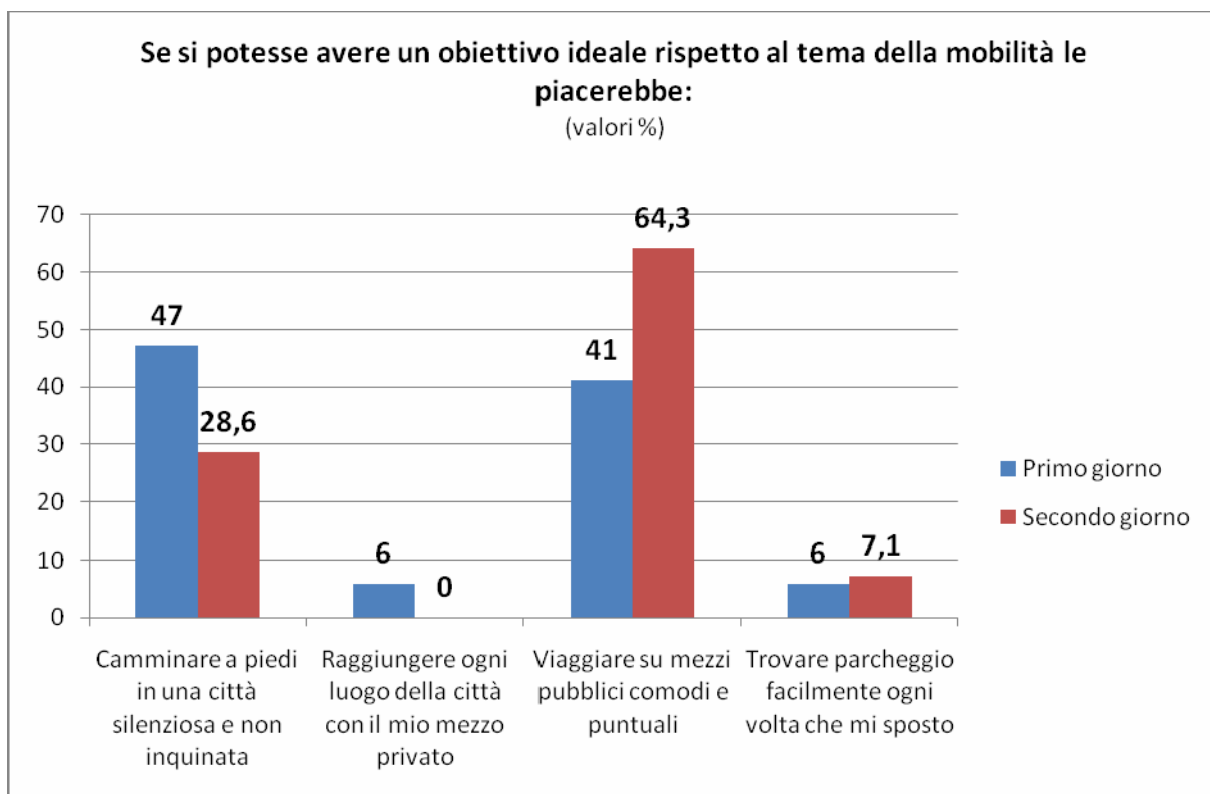


Grafico 8: I partecipanti confermano la necessità di avere una città più vivibile - "camminare a piedi in una città silenziosa"- scarificando l'uso del mezzo privato a favore del mezzo pubblico. Le preferenze per il mezzo pubblico salgono significativamente il secondo giorno, a patto che il servizio migliori sia in termini di comodità che di puntualità.

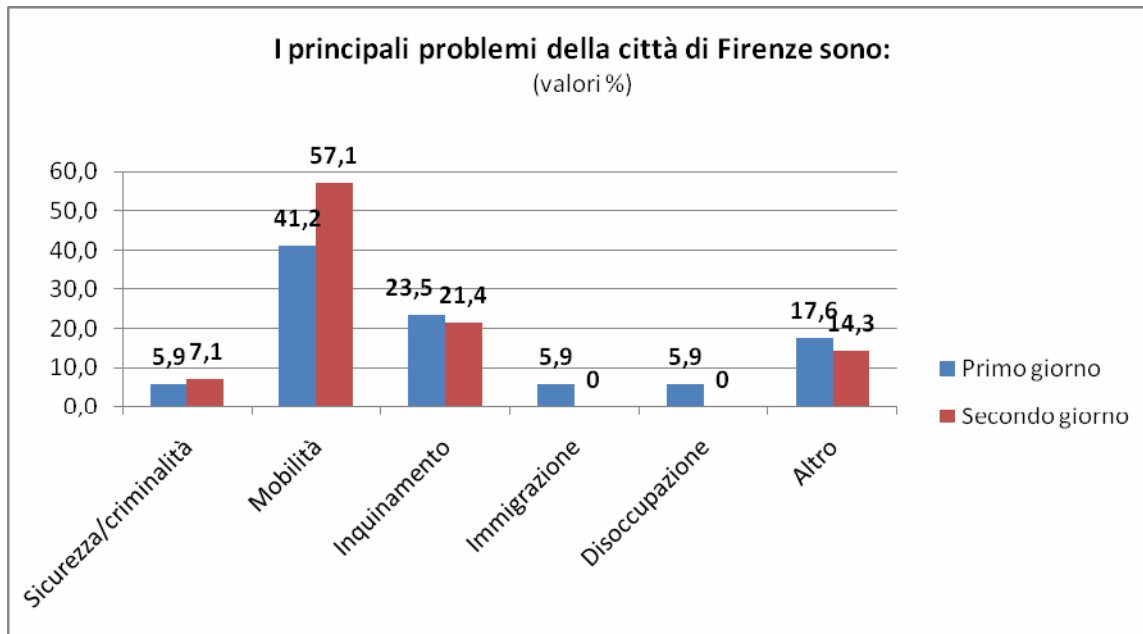


Grafico 9: Firenze si configura come una città che nella percezione dei partecipanti ha come problemi principali la mobilità (con un incremento dell'attenzione nel secondo giorno) e l'inquinamento.

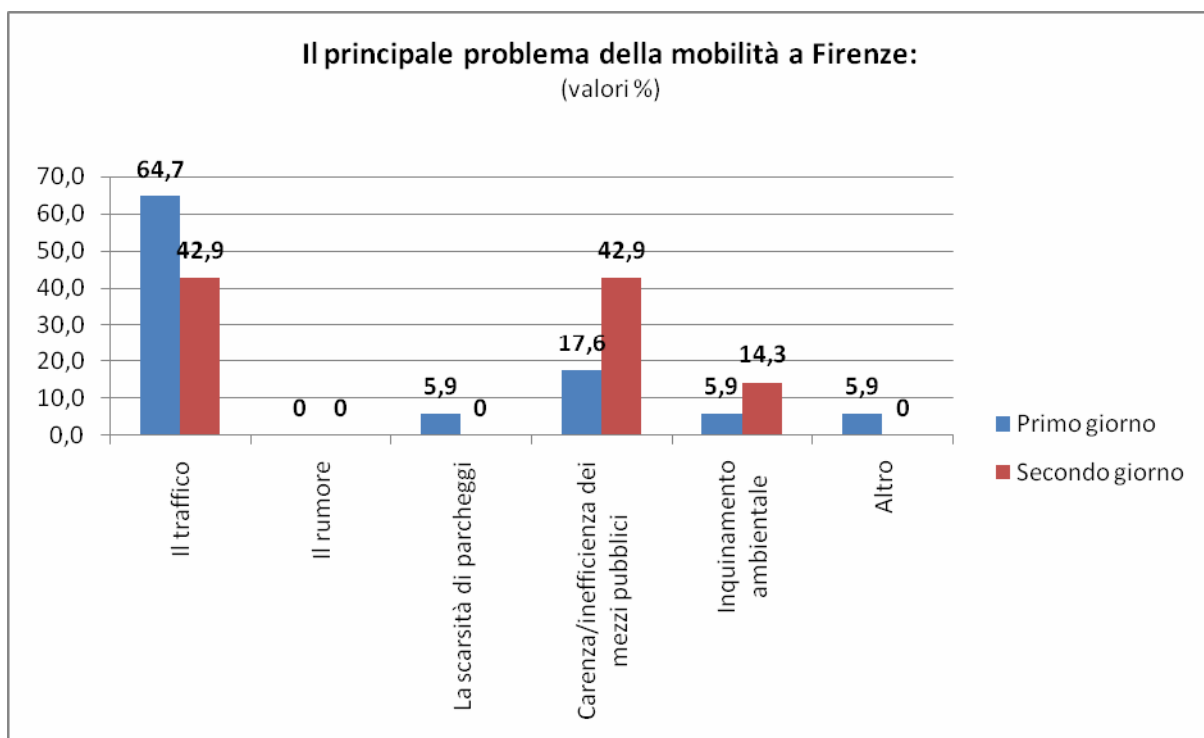


Grafico 10: Relativamente alla mobilità il problema principale viene identificato nel "traffico" (specialmente nella prima giornata) e dalla "carenza e inefficienza dei mezzi pubblici" che nel secondo giorno viene considerato il problema principale alla pari del traffico.

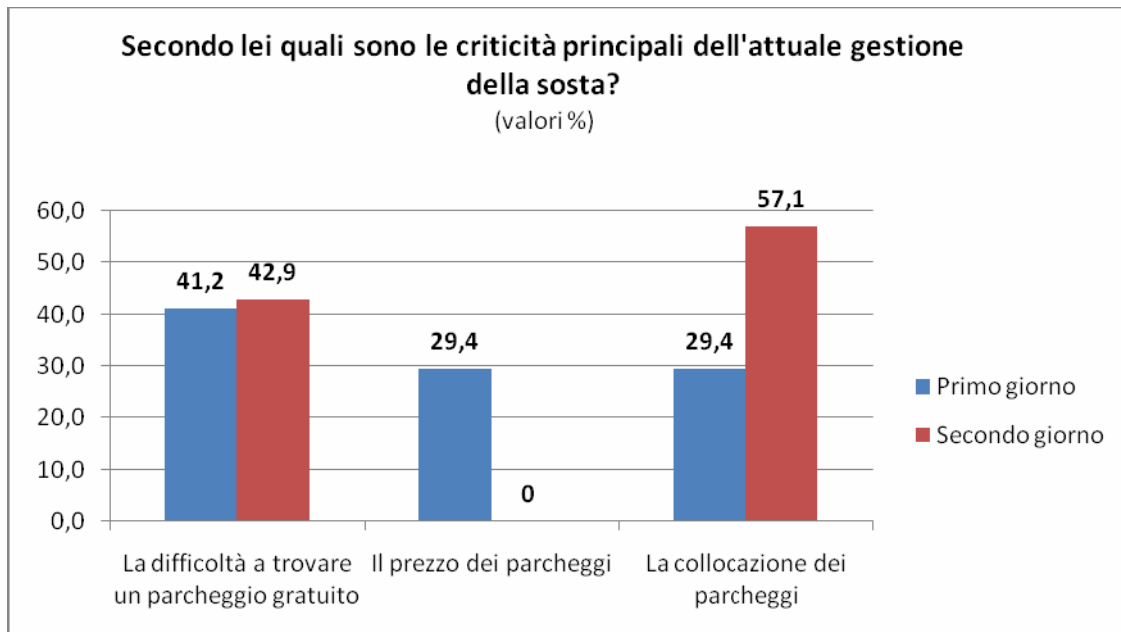


Grafico 11: Il primo giorno il gruppo si divide nelle tre possibili risposte con una prevalenza di coloro che indicano come principale criticità la difficoltà a “trovare un parcheggio gratuito”. Il secondo giorno tale risposta viene confermata nella sua criticità ma sale l'attenzione verso la questione della collocazione dei parcheggi. Dopo la discussione, invece, nessuno, indica più il prezzo dei parcheggi come questione critica.

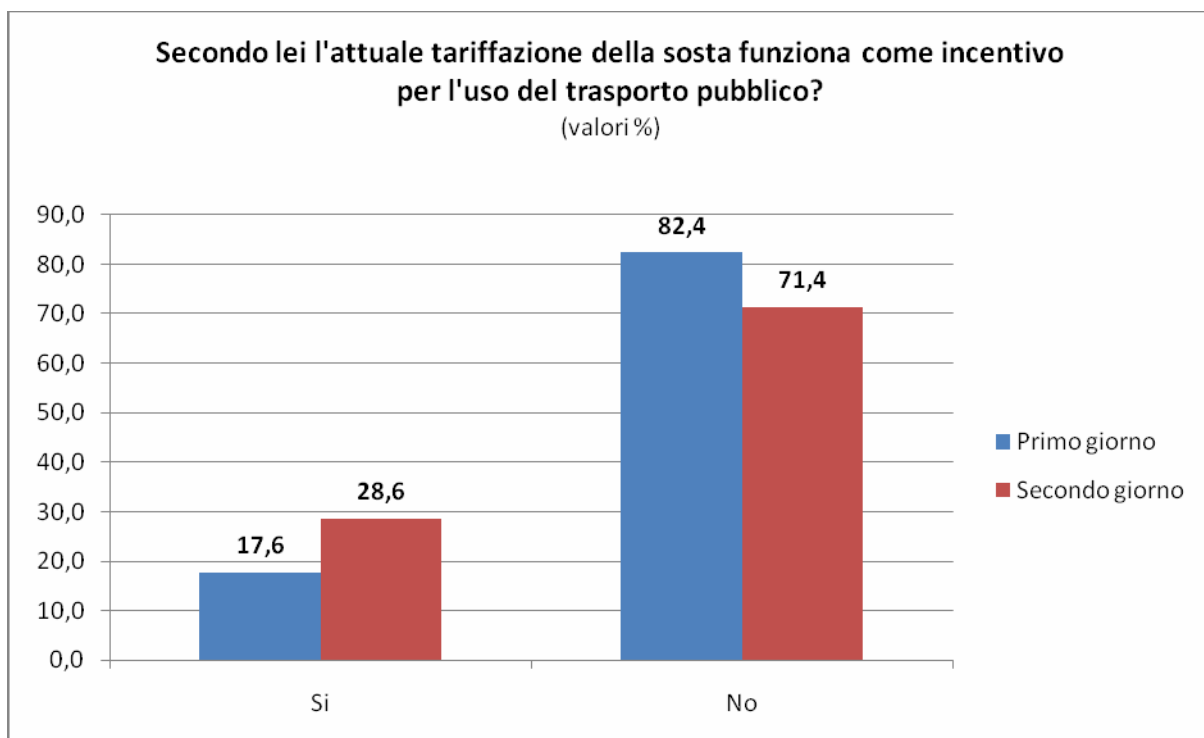


Grafico 12: La maggioranza dei cittadini ritiene che la tariffazione della sosta per come è attualmente organizzata non serva da incentivo al trasporto pubblico.

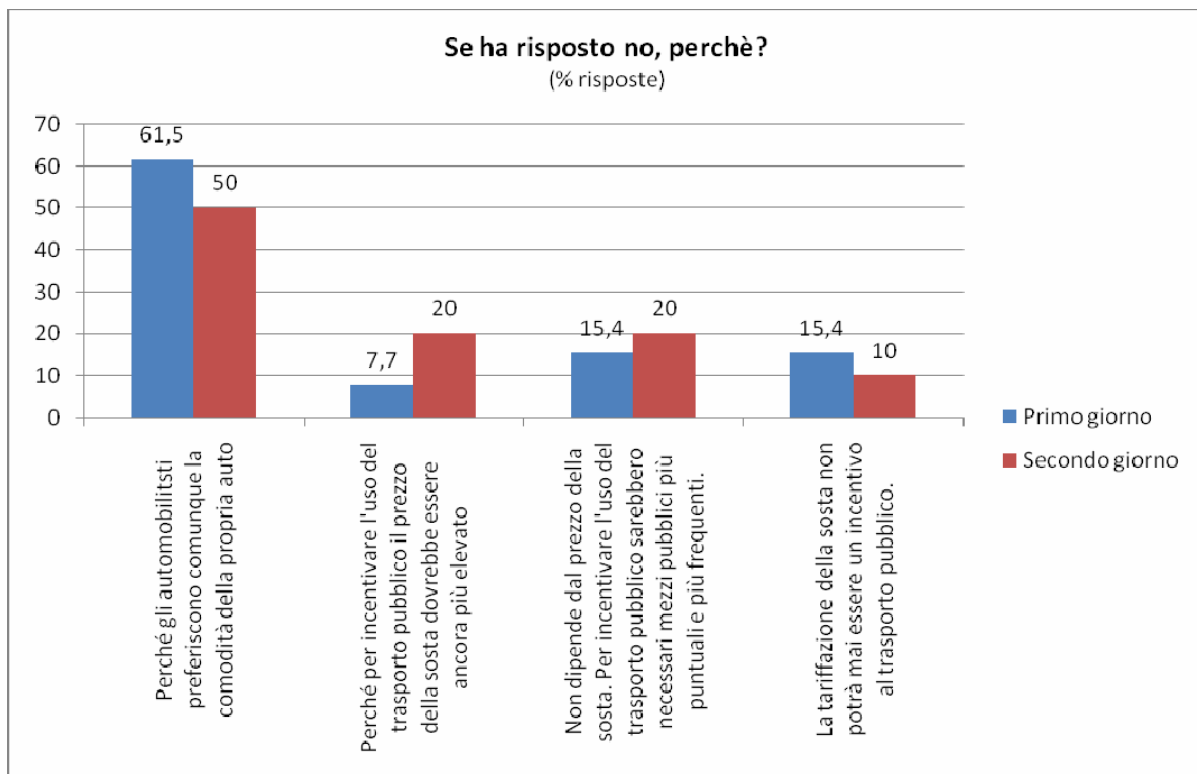


Grafico 13: La maggioranza dei cittadini ritiene che gli automobilisti preferiscano comunque la comodità della propria auto.

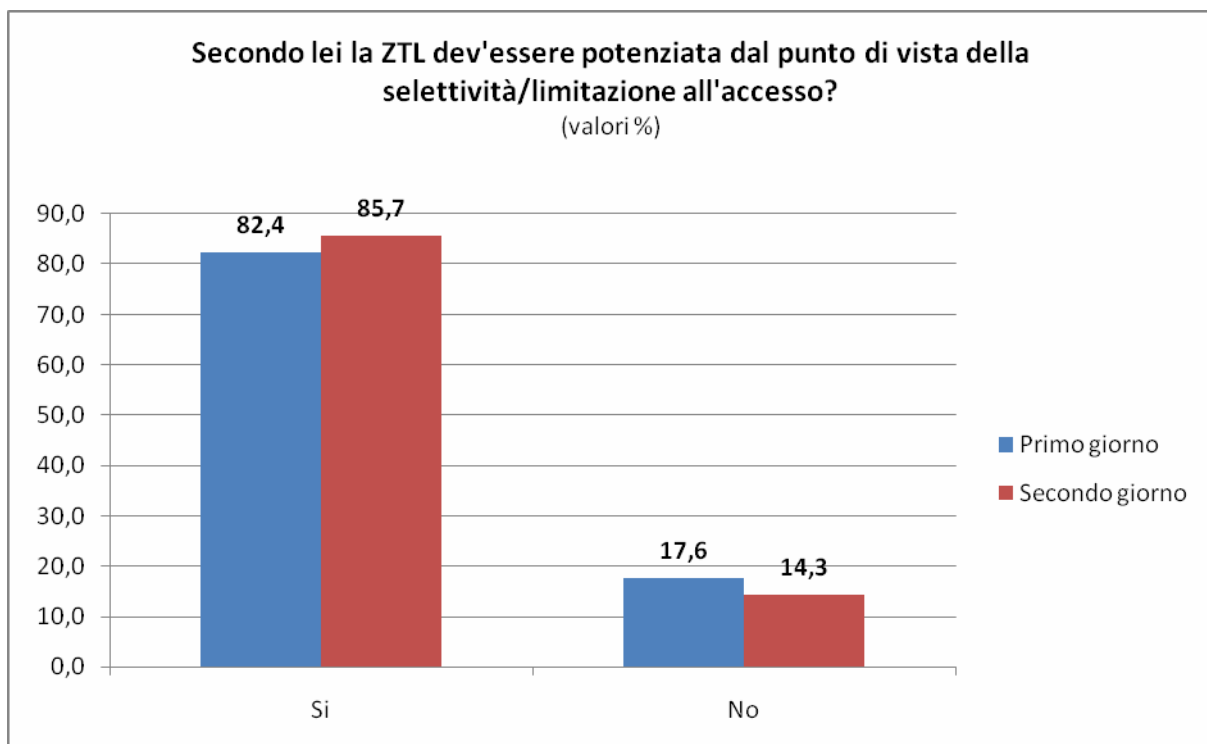


Grafico 14: L'assoluta maggioranza dei partecipanti, sia nella prima giornata che nella seconda, ritiene che la ZTL debba essere potenziata.

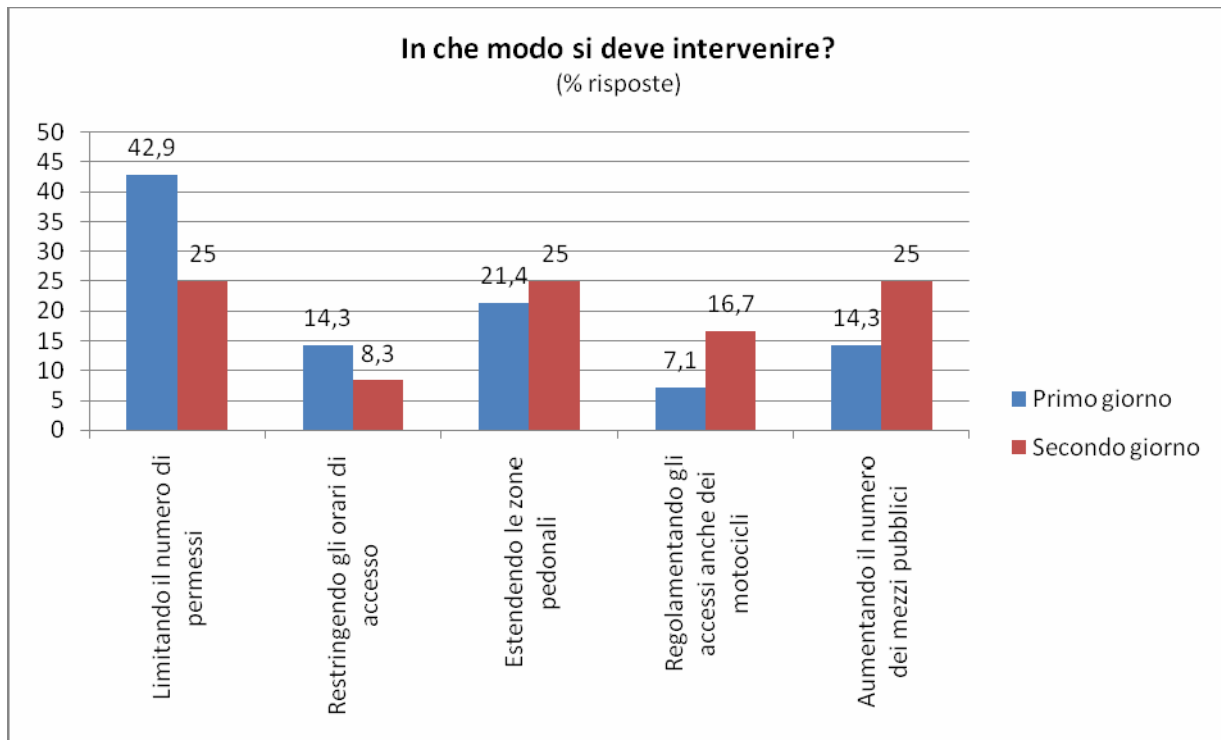


Grafico 15: I partecipanti ritengono che si debba intervenire limitando il numero degli accessi e estendendo le zone pedonali.

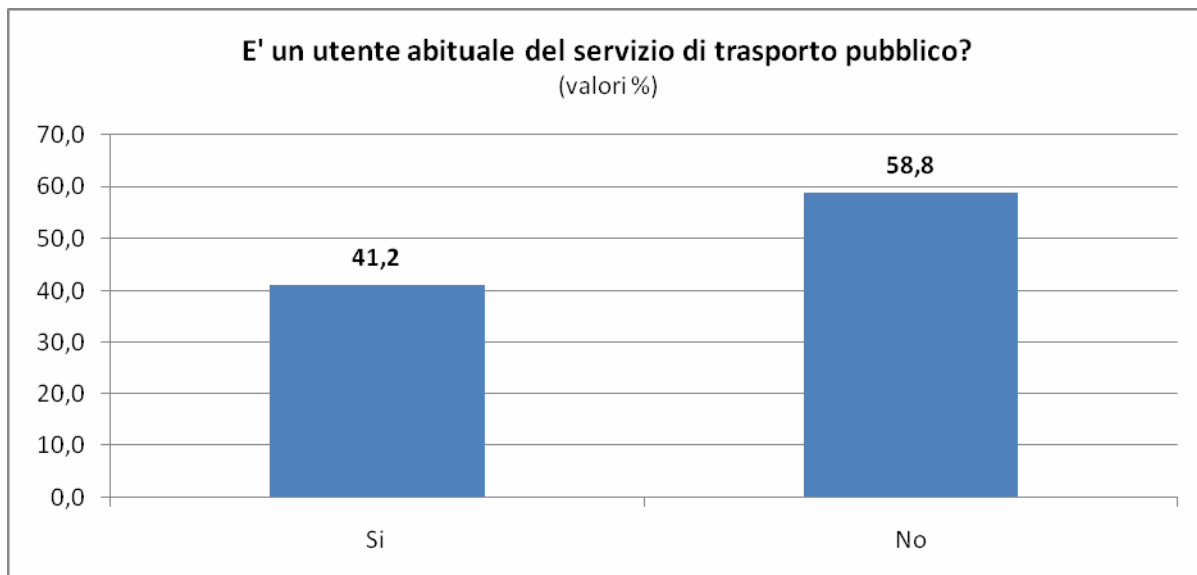


Grafico 16: Un numero leggermente inferiore alla metà dei partecipanti utilizza abitualmente il trasporto pubblico.

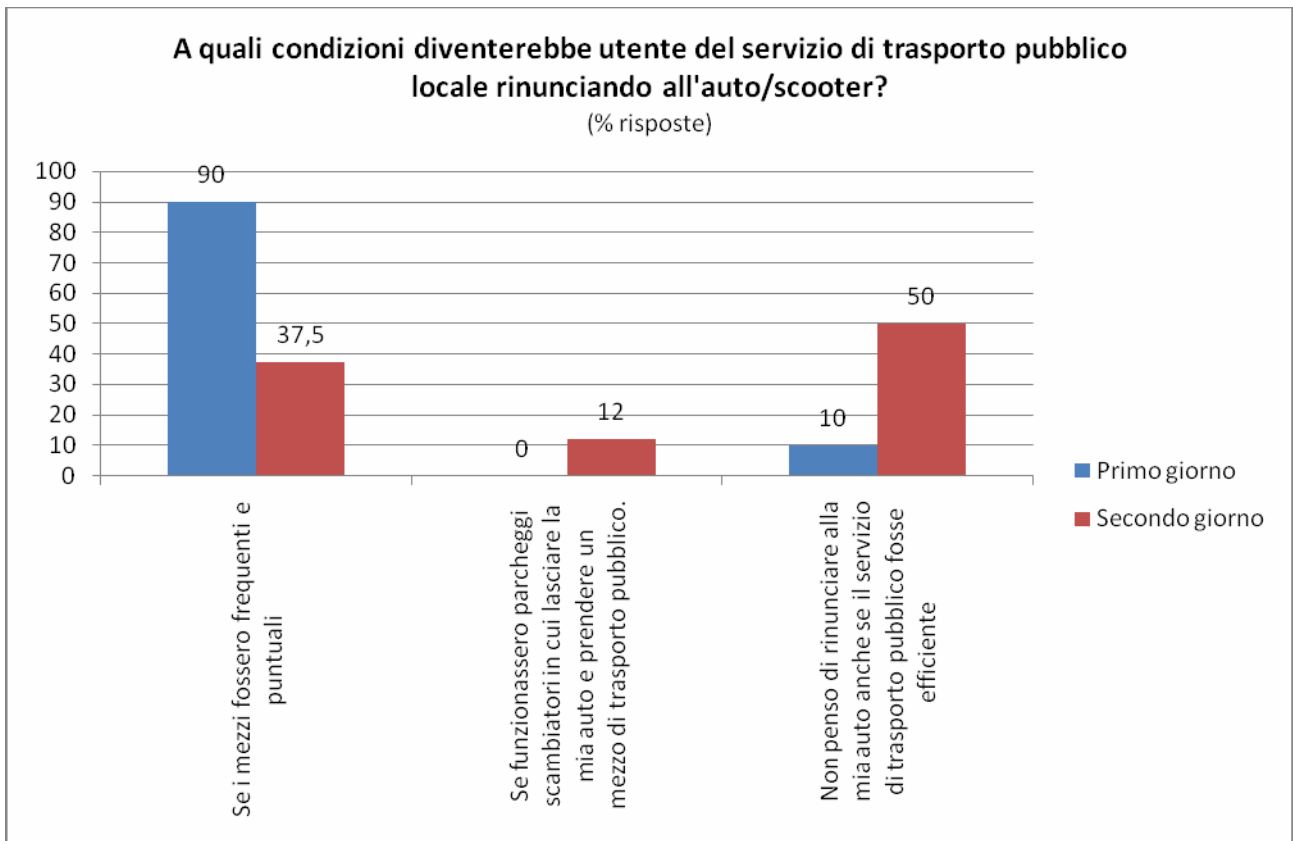


Grafico 17: I partecipanti affermano che userebbero di più il mezzo pubblico se il servizio fosse frequente e puntuale.

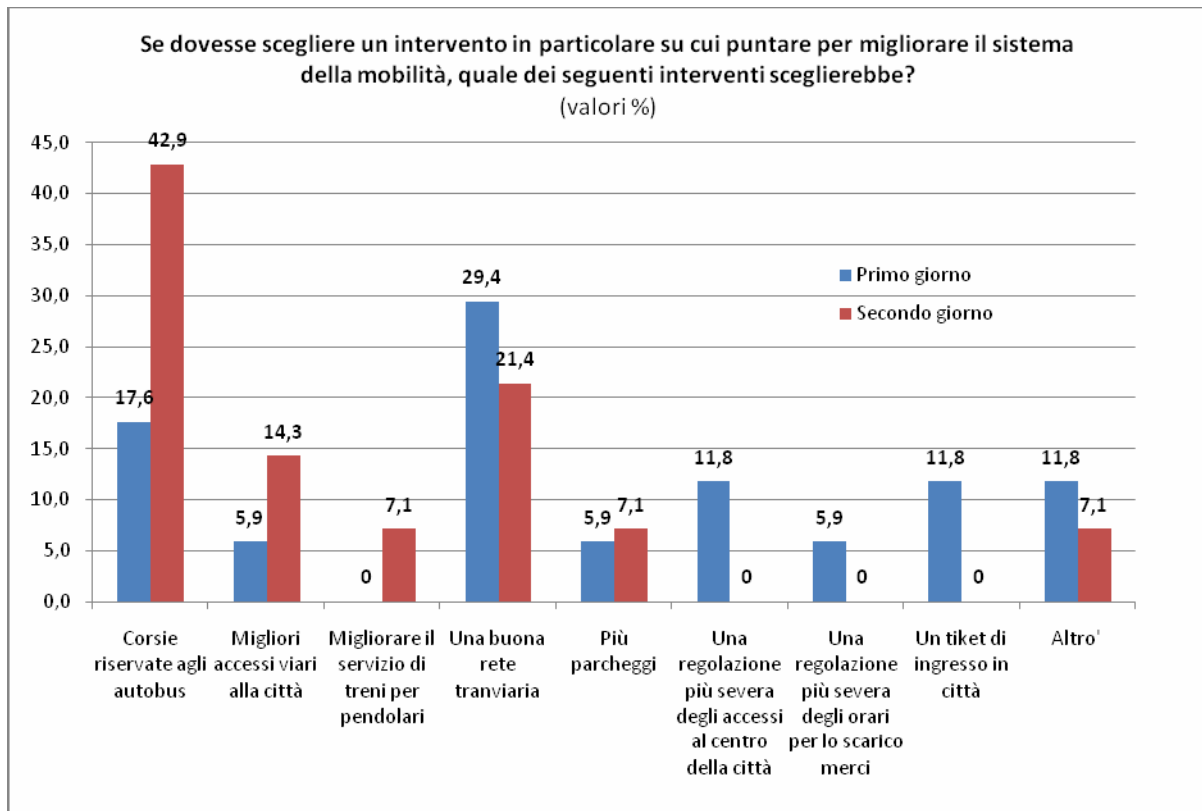


Grafico 18: Relativamente ai possibili interventi per migliorare la mobilità la gran parte delle risposte va in direzione di un miglioramento del servizio di trasporto pubblico e di un incoraggiamento delle politiche di mobilità sostenibile. Infatti nella prima giornata le preferenze vanno in prevalenza su “una buona rete tranviaria” dato al quale si affianca nella seconda giornata la creazione di “corsie di riservate agli autobus”.

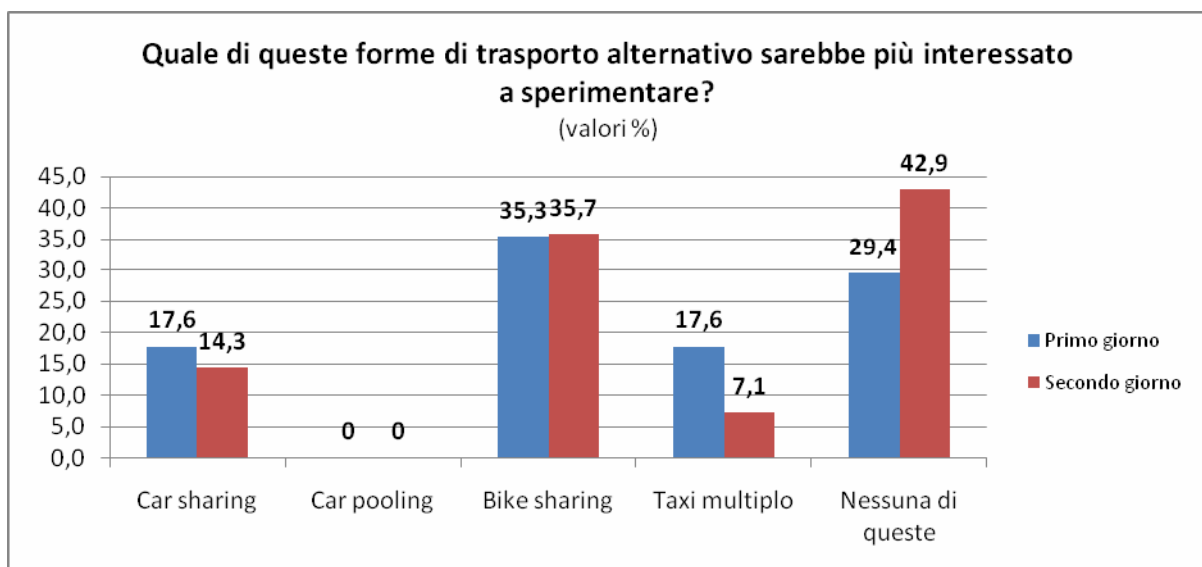


Grafico 19: I partecipanti si mostrano abbastanza interessati a sperimentare il car sharing, sia nella prima che nella seconda giornata, mentre minore appare l’interesse per le altre forme di mobilità alternativa. Alto è il numero di coloro che non sono interessati

a nessuna di queste opzioni, forse come conseguenza dell'andamento della discussione nella quale poco spazio ha trovato la disamina di questi sistemi di mobilità.

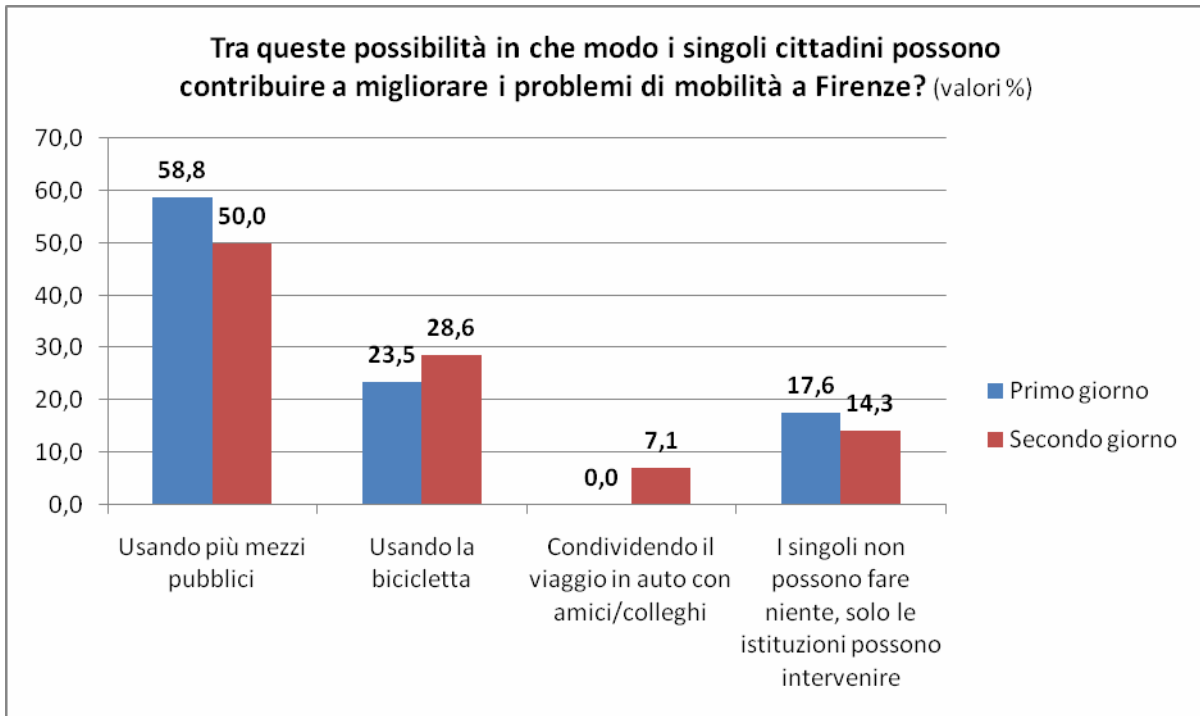


Grafico 20: Più della metà cittadini interpellati (sia nella prima che nella seconda giornata) ritengono di potere dare il proprio contributo ad una migliore mobilità "utilizzando di più i mezzi pubblici" a questi si aggiungono coloro che pensano che sia utile "usare di più la bicicletta" (un dato che sale nel secondo giorno). Minore è il numero di color che pensano di non potere fare niente a livello individuale.

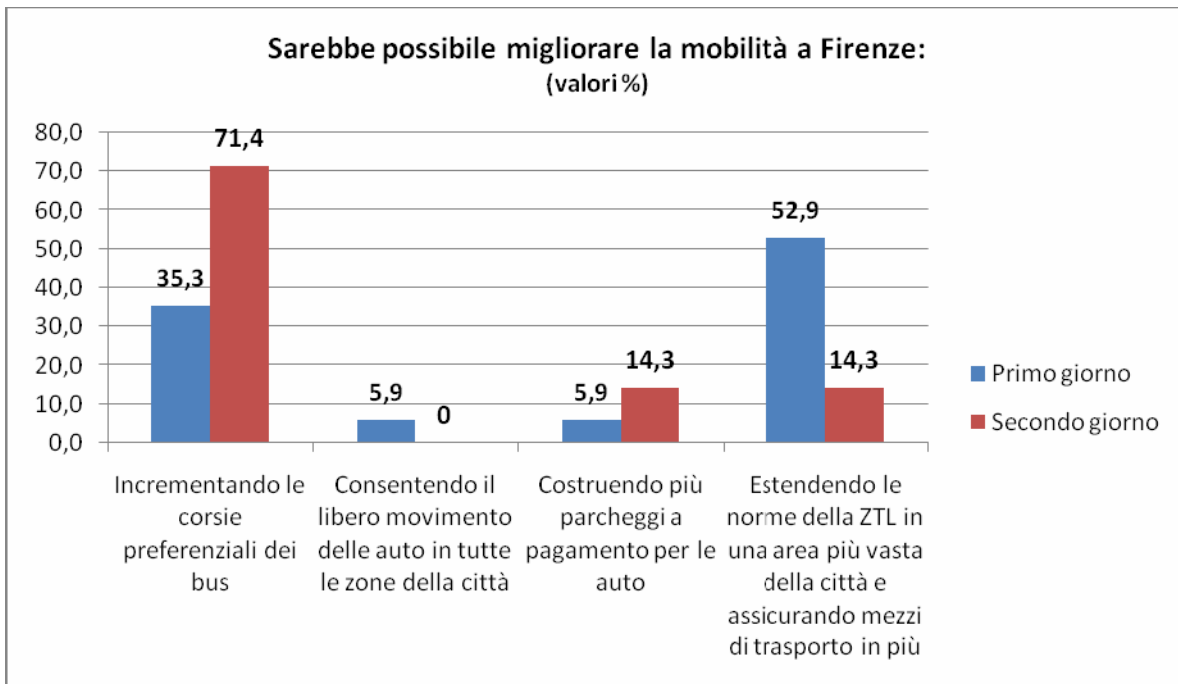


Grafico 21: Se nella prima giornata più della metà dei partecipanti ritiene che si possa migliorare la mobilità di Firenze “estendendo la norma della ZTL in un’area più vasta della città” nella seconda giornata la quasi totalità delle preferenze va invece al potenziamento del servizio pubblico mediante l’“incremento delle corsie preferenziali dei bus”.

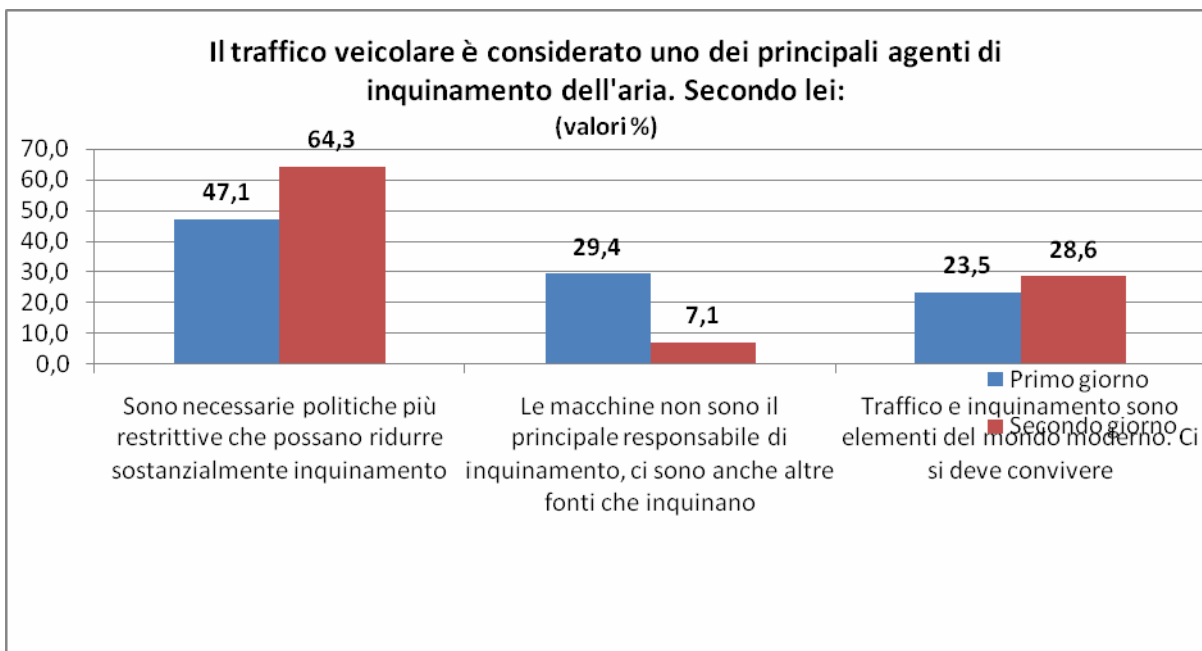


Grafico 22: I partecipanti ritengono in maggioranza che siano necessarie politiche più restrittive per ridurre l’inquinamento, soprattutto nella seconda giornata. Non indifferente la quota di coloro che ritengono, sia nella prima che nella seconda giornata, che il traffico e l’inquinamento siano aspetti che non possono essere facilmente eliminati e con i quali è necessario convivere.

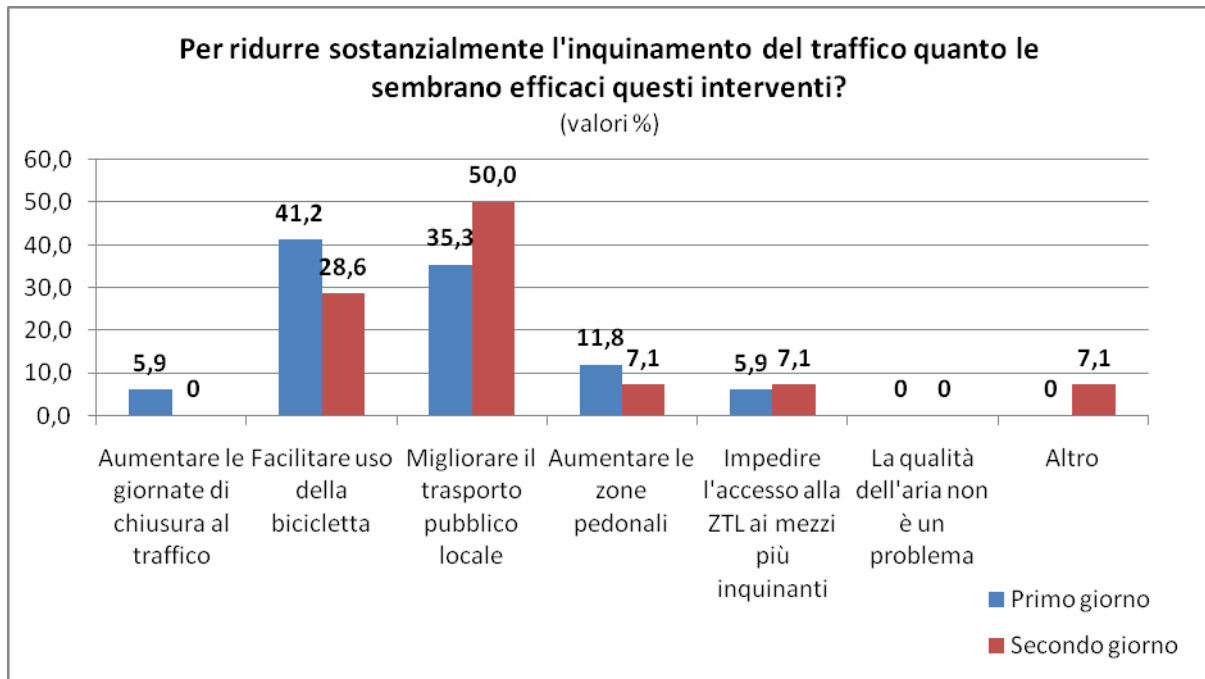


Grafico 23: Le risposte dei partecipanti sulle misure per ridurre l'inquinamento si suddividono sostanzialmente tra coloro che vorrebbero potenziare il trasporto pubblico locale e coloro che chiedono che sia facilitato l'uso della bicicletta. Entrambe le risposte si riconfermano nel secondo giorno ma con una inversa distribuzione delle preferenze.

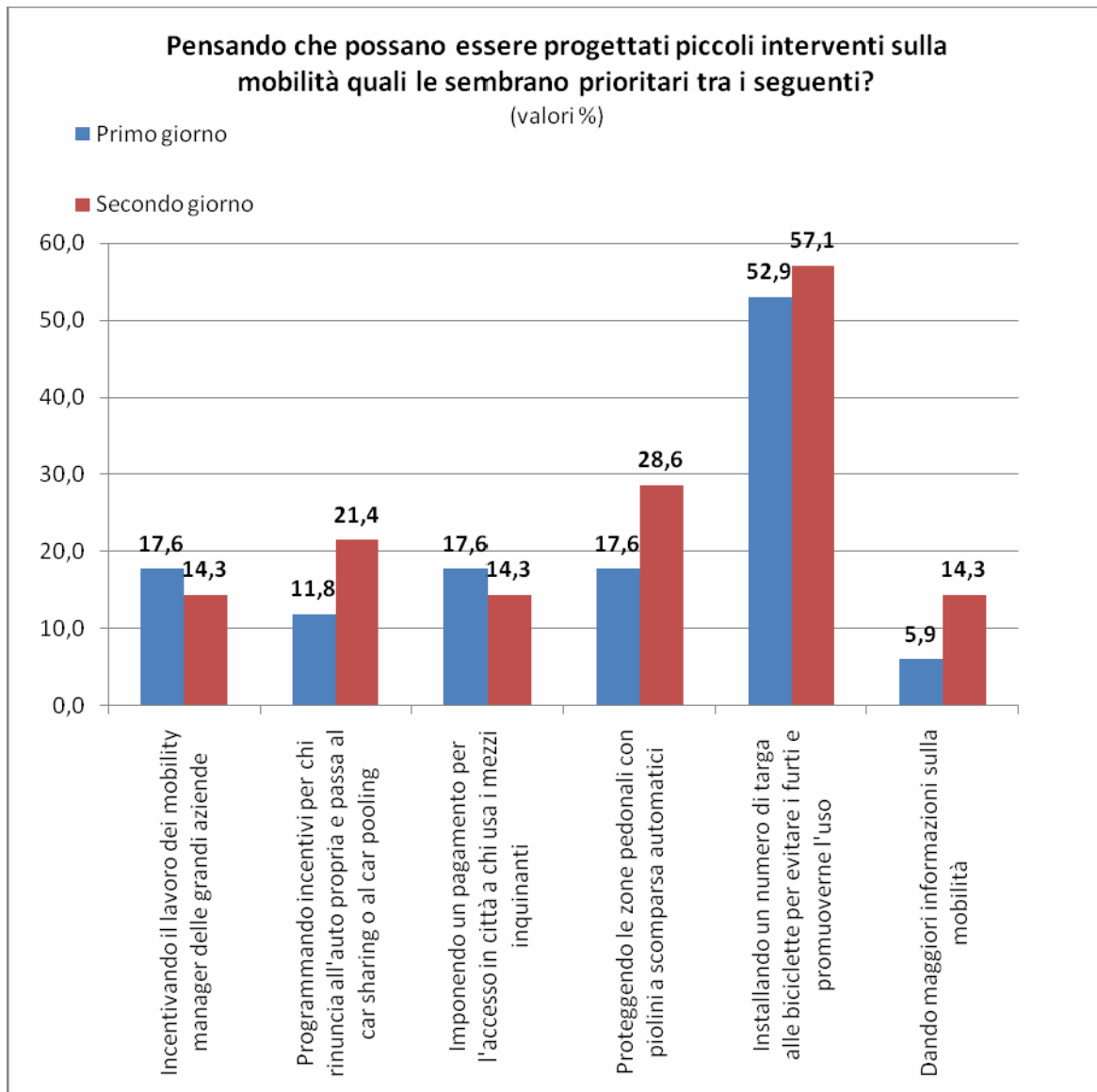


Grafico 24: Secondo le preferenze espresse emerge una certa varietà di scelte sui possibili “piccoli” interventi da realizzare per migliorare alcuni aspetti della mobilità. L’intervento più condiviso è l’installazione del numero di targa sulle biciclette per evitare i furti e promuovere l’uso di questo mezzo.

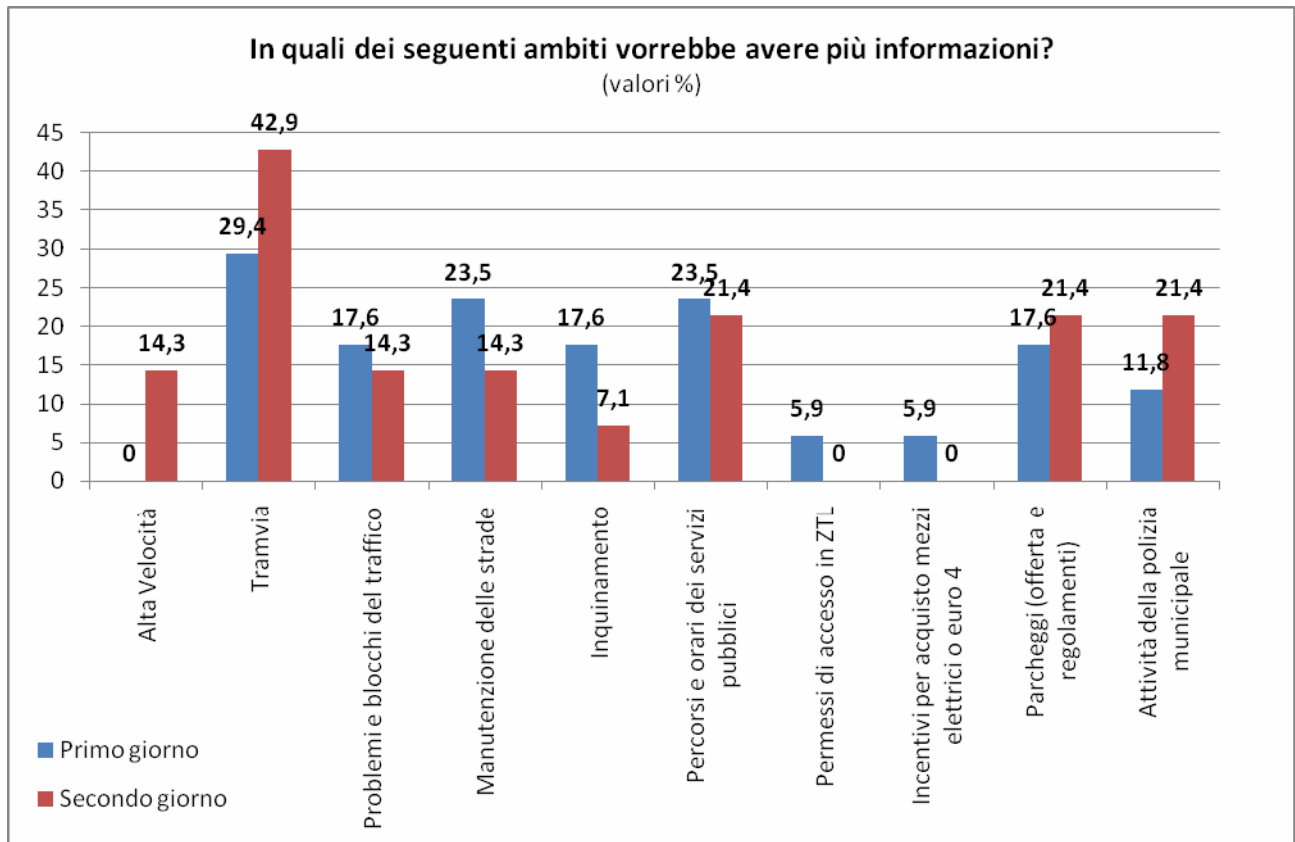


Grafico 25: Le risposte indicano, sia nel primo che nel secondo giorno che i cittadini vorrebbero avere in generale più informazioni sulla gran parte dei temi legati alla mobilità. La tramvia è però quella che riceve un maggior numero di preferenze sia il primo che il secondo giorno. L'Alta Velocità, che il primo giorno non aveva ricevuto nessuna preferenza, nella votazione del secondo giorno è stata indicata come un ambito di interesse.