



Università degli Studi di Catania
D.A.P.P.S.I.



Comune di Catania
Comunicazione Istituzionale

IL NUOVO PIANO DI CIRCOLAZIONE NEL CENTRO STORICO: **L'OPINIONE DEI CITTADINI**

Sintesi del Rapporto

Lo studio sul nuovo Piano di Circolazione nel Centro Storico del Comune di Catania s'inserisce all'interno di un programma di valorizzazione della *customer satisfaction* che l'Ente sta promuovendo per migliorare contestualmente i servizi e la soddisfazione del cittadino con l'obiettivo di rafforzare la legittimazione sociale all'azione pubblica.

Il nuovo Piano di Circolazione, avviato nel settembre del 2011, aveva come obiettivi la pedonalizzazione di Piazza Duomo, l'alleggerimento del traffico veicolare su Via Vittorio Emanuele, la razionalizzazione dei flussi veicolari su Via Dusmet e l'allontanamento dalle vie del centro storico degli autobus extraurbani.

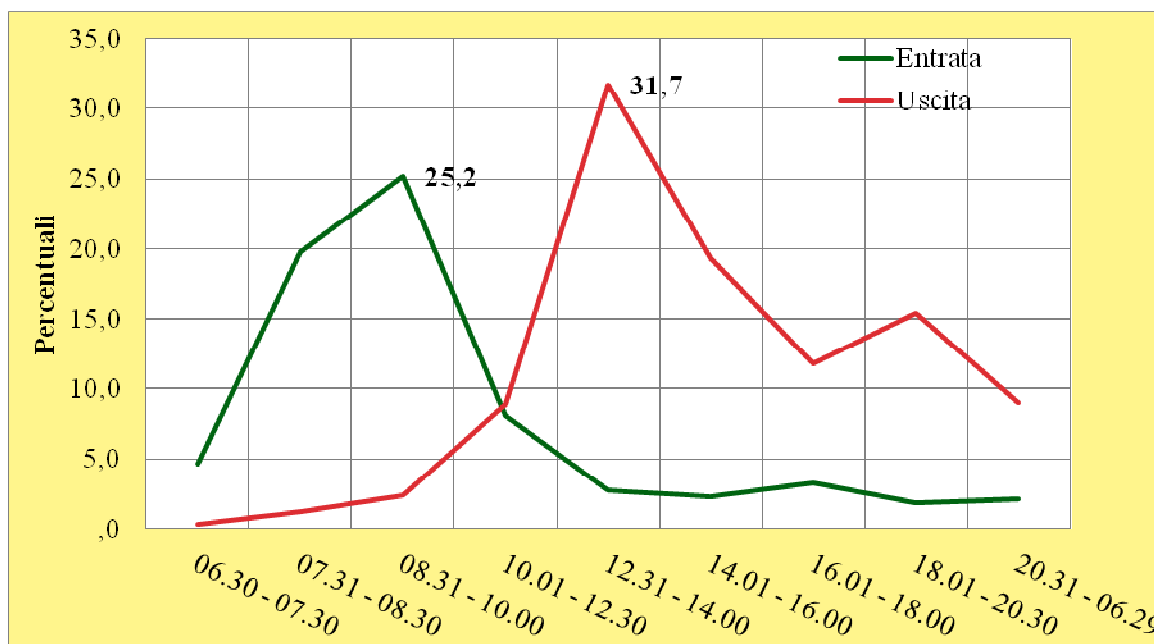
L'indagine sulla valutazione del nuovo Piano di Circolazione nel centro storico del Comune di Catania è stata commissionata dall'Ufficio Comunicazione del Comune di Catania al Dipartimento Analisi Processi Politici Sociali Istituzionali.

MOBILITÀ E UTILIZZO DEL CENTRO STORICO

Dall'analisi delle fasce orarie in cui avvengono i principali spostamenti da casa verso i luoghi di lavoro e di studio, emergono dati di grande interesse per l'attività di programmazione della nuova mobilità urbana.

Le scelte dei cittadini si concentrano su fasce orarie ristrette che riflettono gli orari di apertura e di chiusura di negozi, di uffici e di scuole e di uscita (**Fig. 1**).

Fig. 1 - Distribuzione degli intervistati per fascia oraria di entrata e di uscita.



Nel flusso in entrata nel perimetro metropolitano oltre un quarto degli intervistati (25,2%) indica come orario di spostamento la fascia oraria 8.30-10.00, cui segue un 20% che si muove da casa in un orario compreso tra le 7.30 e le 8.30. Il flusso di rientro verso l'abitazione presenta un livello di concentrazione ancora maggiore. In questo caso la fascia oraria di uscita dal perimetro metropolitano è per il 31,7% quella tra le 12.30 e le 14.00, seguita dal 20% di cittadini che seleziona la fascia successiva che va dalle 14.01 alle 16.00.

La domanda del questionario sui motivi prevalenti di accesso ed uso del centro urbano evidenzia un rapporto saltuario con il cuore storico della città di una gran parte dei cittadini catanesi. Il quesito richiama un ideale perimetro del Centro storico (Piazza Borsellino, Piazza Duomo, Via Garibaldi, Monastero dei Benedettini, Piazza Stesicoro) che da una parte degli intervistati è definita come "Catania". In specie, i residenti nei quartieri della cintura estrema della città (San Giovanni Galermo, Librino, etc.), che non lavorano nell'area del centro storico, dichiarano di non "scendere" spesso a Catania richiamando una sorta di estraneità rispetto a ciò che avviene nel centro storico. Sembra che i quartieri mantengano la loro identità e una sorta di separazione dal resto del tessuto urbano.

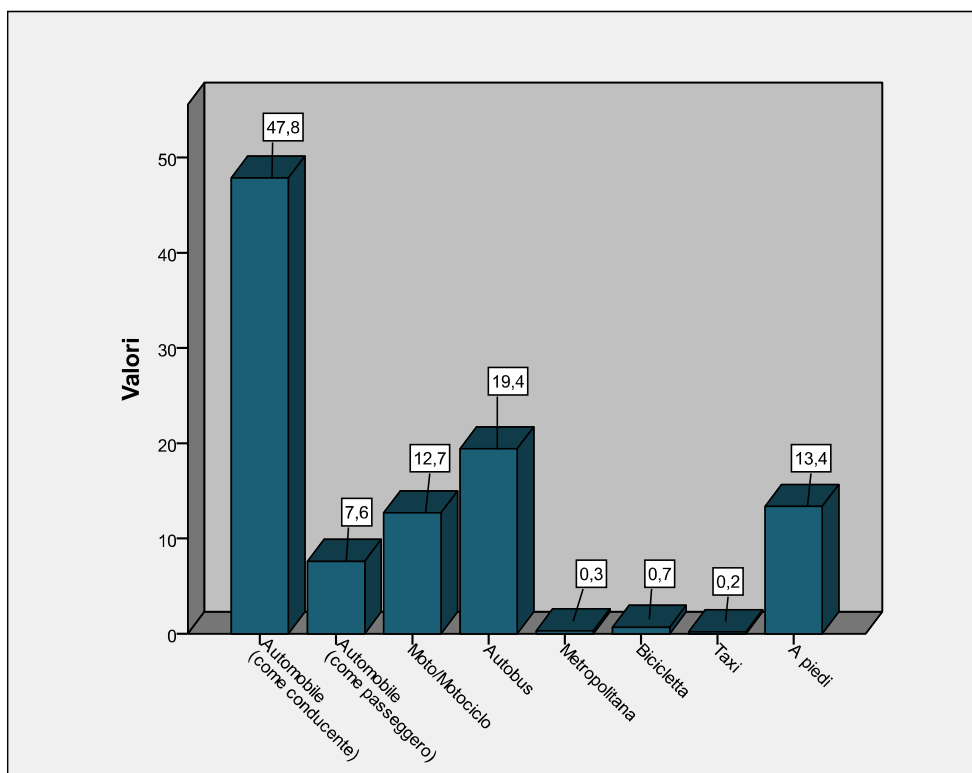
Tra i motivi indicati, prevalgono quelli legati alle attività di tempo libero (**Tab. 1**). Il centro diventa ancora oggi – nonostante l'offerta ampia di centri commerciali e di luoghi d'intrattenimento esterni al nucleo centrale di Catania - un luogo dove fare acquisti, fare una passeggiata, andare al cinema, visitare luoghi di culto. E' per molti il luogo principale delle feste religiose e in particolare della Santa Padrona Sant'Agata. Ben il 70,7% indica motivi di *leisure* sia come primo motivo (60,2%) sia come secondo (10,5%).

Tab. 1 - Per quali motivi prevalenti si reca in centro storico?

		Primo Motivo			Secondo Motivo		
		N.	% Tot	% validi	N.	% Tot	% validi
Validi	Per raggiungere il luogo di lavoro/studio	143	13,4	14,2	12	1,1	6,3
	Per motivi di lavoro	129	12,0	12,8	23	2,1	12,2
	Passeggiare/tempo libero/fare acquisti	645	60,2	63,9	112	10,5	59,3
	Luogo di domicilio	35	3,3	3,5	0	0	0
	Cure, commissioni, documenti, scuole figli	39	3,6	3,9	21	2	11,1
	Altro	19	1,8	1,9	21	2	11,1
	Totale	1010	94,3	100	189	17,6	100
Mancanti	Non risponde	61	5,7		882	82,4	
Totale		1071	100		1071	100	

L'automobile rimane ancora il mezzo prevalente per arrivare al centro della città (**Fig. 2**): autonomamente (47,8%) o con l'automobile di amici, colleghi o parenti (7,5%), i catanesi preferiscono le quattro ruote. La moto o lo scooter costituiscono un valido sostituto dell'auto per il 12,7% della popolazione. L'uso del mezzo pubblico è veramente limitato: solo il 19,4% dichiara l'utilizzo degli autobus urbani, mentre trascurabili sono le percentuali per l'uso della bicicletta (0,7%), della metropolitana (0,3%) e del taxi (0,2%).

Fig. 2 - Quali mezzi usa di solito per lo spostamento verso il centro? (anche in combinazione)



I MEZZI PUBBLICI

Chi sceglie il mezzo pubblico per muoversi verso il centro? I dati indicano una sostanziale insoddisfazione tra coloro che scelgono il bus urbano. Proprio per questo è possibile ipotizzare che la scelta non sia autonoma da vincoli e che la scelta del bus urbano si ponga come obbligata per talune categorie di cittadini che non dispongono di automobile o per le quali la mobilità su automobile si configuri come economicamente insostenibile. I mezzi riflettono una composizione sociale degli utenti molto differente. Se riflettiamo sulle classi di età emergono significative differenze nell'uso dei mezzi pubblici: sono uno strumento importante per gli anziani (29,3%), al 2° posto in ordine di importanza nel menù dei mezzi utilizzati dopo la guida autonoma dell'automobile (34%).

Interrogati sulle ragioni che spiegano il mancato utilizzo dei mezzi pubblici, i cittadini forniscono delle risposte inequivoche sui motivi decisivi, che sono direttamente riconducibili all'efficienza del servizio piuttosto che a fattori di origine esterna.

Le criticità del servizio emergono dall'analisi dei dati della **tabella 2**. Prevalentemente sono indicate la scarsa affidabilità dell'orario delle corse (36,1%, come prima motivazione e 19,9%, come seconda) e la mancanza di corse frequenti (23% come prima motivazione e 13,1% come seconda). Meno severo è il giudizio sulla comodità delle corse che è richiamata complessivamente – come prima e come seconda motivazione – dal 12,8% degli intervistati. Decoro, affollamento e pulizia dei mezzi e livello di sicurezza rimangono complessivamente motivazioni poco scelte, principalmente ricordate come seconda motivazione dello scarso utilizzo. Il peso complessivo della modalità “i mezzi sono affollati e poco confortevoli” è pari circa al 19%.

Tab. 2 - Secondo la sua opinione, perché i mezzi pubblici, a Catania, sono poco utilizzati per raggiungere il centro storico? (al massimo 2 modalità)

	1° motivo	2° motivo
I percorsi non sono comodi	10,6	2,2
Gli automobilisti non rispettano le corsie preferenziali	7,2	2,7
Le corse non sono molto frequenti	23,0	13,1
Il servizio non è regolare	36,1	19,9
I mezzi sono affollati e poco confortevoli	6,8	12,1
Pericolo di aggressioni/furti	0,8	2,4
Cultura/abitudini	3,9	0
Altro	2,1	2,6
Non risponde	9,4	44,8

Nel questionario era prevista una domanda tesa a sollecitare il contributo del cittadino alla risoluzione dei problemi del traffico. In particolare s'invitava a riflettere sul nuovo piano del traffico urbano che prevede contestualmente un allargamento delle zone a traffico limitato con una riduzione degli stalli per la sosta delle auto e un'incentivazione del mezzo pubblico.

Le soluzioni proposte dagli intervistati mostrano una piena concordanza con le motivazioni riguardanti il mancato utilizzo dei mezzi (**Tab. 3**). Di fronte alla domanda circa le strategie da attivare per incentivare l'uso del mezzo pubblico all'interno del perimetro cittadino, i cittadini suggeriscono soluzioni coerenti che mirano a fronteggiare quelli che vengono ritenuti i nodi critici della rete degli autobus urbani. Prevalgono, su tutte, le richieste di una maggiore puntualità delle corse che coprono il 37,1% della prima proposta ed il 16,3% della seconda proposta, con un valore complessivo di oltre il 53%. Segue la richiesta di corse più frequenti che sommano tra prima e seconda proposta il 35,7% e quella di percorsi più diretti con quasi il 20%. Sempre in tema di miglioramento del servizio, il 9,1% chiede una maggiore cura dei mezzi (pulizia, illuminazione, ...) e qualche confort in più (aria condizionata, sedili più comodi). Limitata è la richiesta di una maggiore attenzione alla sicurezza (5,6%).

Tab. 3 - *Il nuovo piano del traffico urbano prevede un allargamento delle zone a traffico limitato e un'incentivazione del mezzo pubblico, con una riduzione degli stalli per la sosta delle auto. Secondo la sua opinione, cosa potrebbe favorire l'uso del mezzo pubblico? (al massimo 2 modalità)*

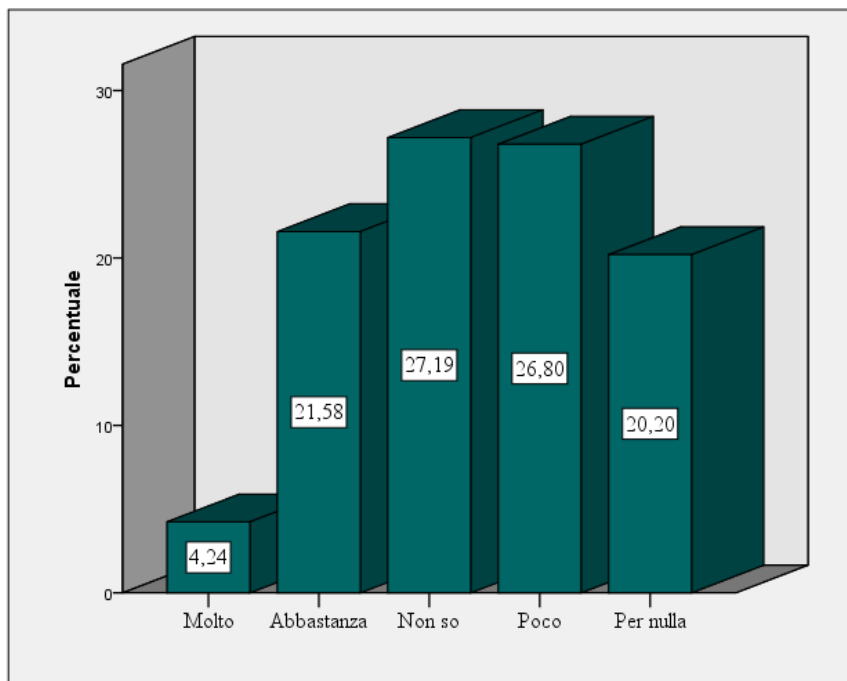
	1^a proposta	2^a proposta
Attivazione dei posteggi scambiatori ossia la possibilità di posteggiare in periferia e usufruire dei mezzi pubblici con lo stesso biglietto del posteggio	7,8	2,1
Far pagare tariffe più alte per posteggiare in centro	1,9	1,0
Riduzione generalizzata delle tariffe del trasporto pubblico	6,2	1,9
Percorsi più diretti	14,0	5,9
Autobus puntuali	37,1	16,3
Corse più frequenti	13,2	22,5
Autobus più comodi (pulizia, aria condizionata, illuminazione, etc.)	3,7	5,4
Maggiori controlli di sicurezza	3,0	2,2
Il biglietto unico per tutti i mezzi pubblici (AMT, metropolitana)	3,2	3,3
Altro	2,4	1,4
Non risponde	7,6	62,1

IL NUOVO PIANO DI CIRCOLAZIONE

A fronte di una situazione che dal punto di vista individuale si presenta come immutata, i cittadini mostrano un giudizio complessivo (**Fig. 3**) sulle politiche adottate più positivo: la viabilità appare molto

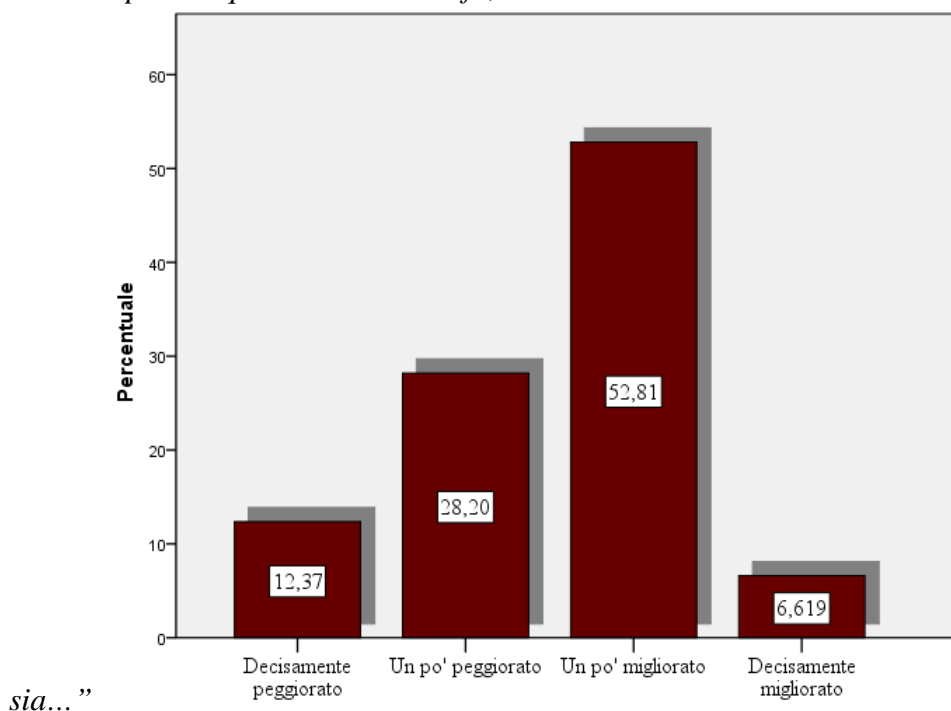
o abbastanza migliorata per il 25,82% dei casi, poco per il 26,8%. Poco più di 1 su 5 (20,2%) pensa che non sia intervenuto nessun cambiamento significativo. Non esprime un giudizio il 27,1%.

Fig. 3 – “Dopo i recenti interventi, pensa che la viabilità nel centro storico sia diventata più fluida?”



L'accesso al centro storico (**Fig. 4**), infine, è migliorato per la maggior parte degli intervistati (59,4%). Specificamente, è decisamente migliorato per il 6,6%, mentre il 52,8% lo ritiene un po' migliorato. Giudizi parzialmente negativi (“è un po' peggiorato”) o del tutto negativi (“è decisamente peggiorato”) riguardano rispettivamente il 12,4% e il 28,2% dei cittadini intervistati.

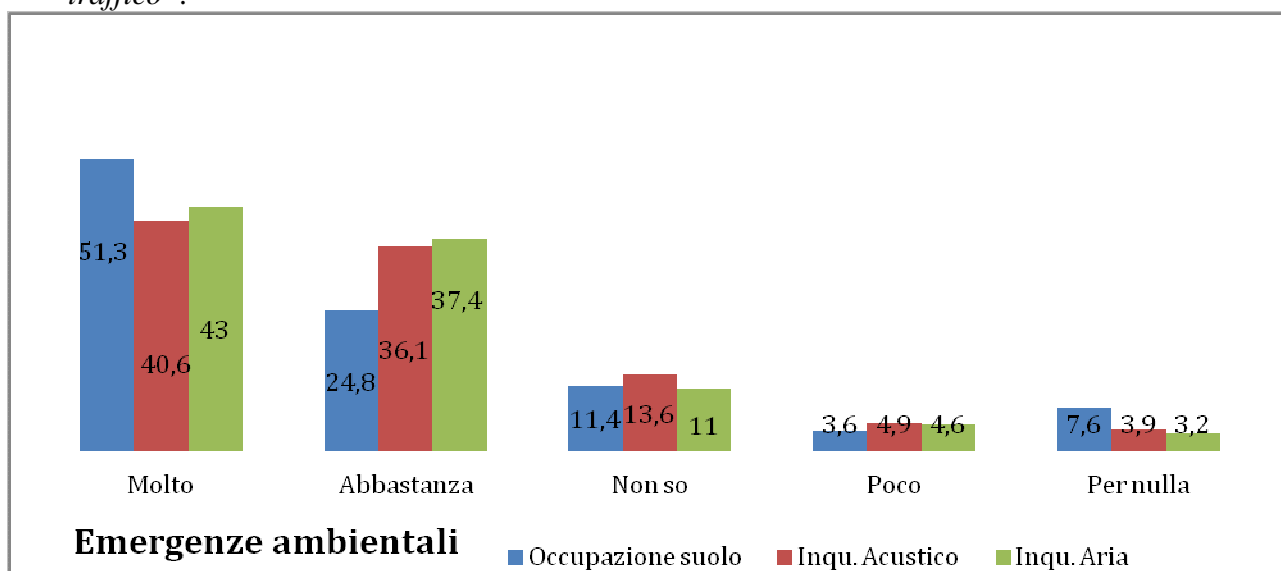
Fig. 4 – “Rispetto a qualche settimana fa, le sembra che l'accesso al centro storico



EMERGENZA AMBIENTALE E DISPONIBILITÀ AL CAMBIAMENTO

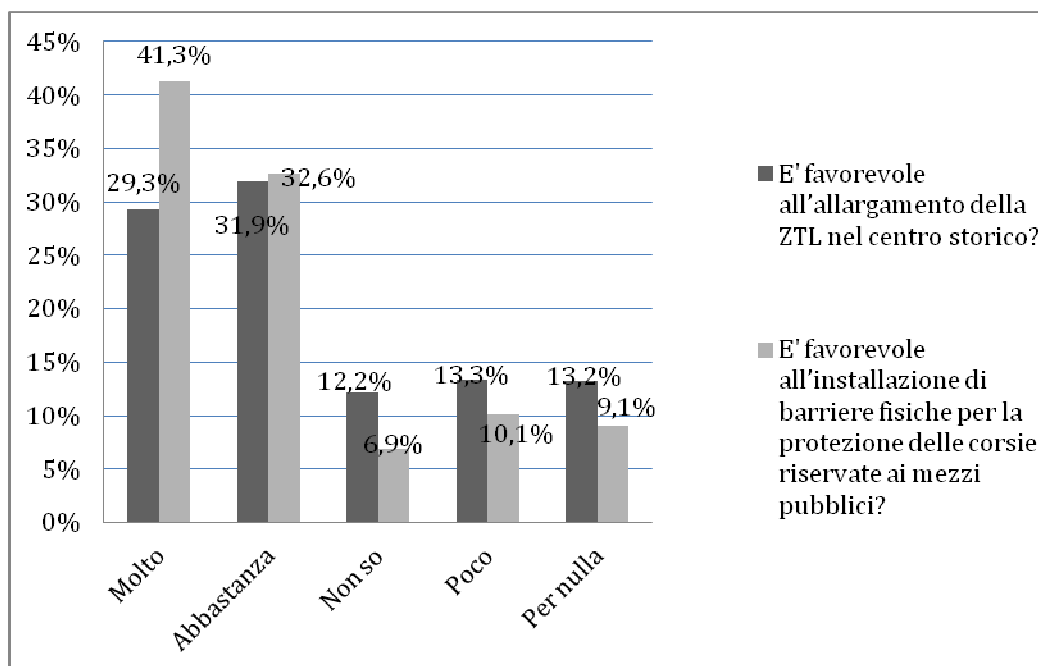
Le politiche urbane di mobilità rispondono alla necessità di far fronte alle numerose emergenze ambientali. I cittadini mostrano una spiccata sensibilità per quei problemi che scaturiscono da una preoccupante situazione del traffico. Rispetto alle questioni analizzate (inquinamento acustico, inquinamento dell'aria e occupazione del suolo pubblico), non si evidenziano differenze rilevanti. Sommando i risultati delle modalità che esprimono un elevato (“molto”) o consistente livello di preoccupazione (“abbastanza”) rispettivamente per le tre *issues*, si raggiungono valori sempre superiori al 75% del campione (**Fig. 5**). Dal grafico si evince che la preoccupazione per l'inquinamento atmosferico ed acustico assume frequenze simili, quella per l'occupazione del suolo è più peculiare: superiore alle altre due ‘emergenze’ sulla modalità che esprime un'alta preoccupazione (51,3%) e contestualmente più elevata sulla modalità “Per nulla” che raggiunge il 7,6%.

Fig. 5 – “Indichi qual è il suo grado di preoccupazione circa i seguenti problemi legati al traffico”.



Rispetto agli interventi utili per migliorare la viabilità urbana, i cittadini evidenziano una predisposizione in larga parte positiva nei confronti dell'allargamento della Zona a Traffico Limitato (ZTL) nel centro storico: il 29,3% dichiara di gradire “molto” tale misura ed il 31,9% di essere “abbastanza” favorevole (**Fig. 6**). Il 12,2% degli intervistati è incerto mentre poco favorevole si dichiara il 13,3% dei soggetti contro il 13,2% che ritiene la misura non auspicabile (“per nulla”).

Fig. 6 - Gradimento di misure volte a contrastare il traffico.



L'altro punto nodale sul quale sono stati interpellati è l'installazione di barriere fisiche per la protezione delle corsie riservate ai mezzi pubblici che potrebbe, come specificato nel quesito, "limitare lo spazio per la circolazione e la sosta delle auto". Su questa seconda questione, la percentuale di coloro i quali concordano con l'adozione della misura – scegliendo le modalità "molto" o "abbastanza" – si spinge fino a quasi il 74%, confinando gli indecisi al 6,9% e nell'area del rifiuto ("per nulla") o del quasi rifiuto ("poco") il 20% degli intervistati.

È da rilevare la posizione dei cittadini che abitano nel centro storico della città (Prima Municipalità): le modalità "molto" e "abbastanza" racchiudono oltre il 75% dei rispondenti, con percentuali ridotte di soggetti "poco" (9,7%) o "per nulla" favorevoli (6,3%). Più critica è la posizione dei cittadini della III Municipalità (Borgo-Sanzio), interessati ad un allargamento della ZTL: in questo caso sale la percentuale dei poco favorevoli (21,2%) e di coloro che non lo sono per nulla (15,2%).

CONCLUSIONI

Le condizioni del traffico urbano e della qualità della vita a Catania, evidenziate dai più recenti rapporti di tipo ambientale (Istat, Osservatorio Ambientale sulle Città 2006; Legambiente, Ecosistema urbano, 2011) sottolineano una situazione complessa che richiede un'analisi attenta delle problematiche e un'elaborazione delle strategie di risoluzione ad opera di una pluralità di competenze.

Lo studio condotto contribuisce, in particolare, a delineare abitudini, percezioni e disponibilità al cambiamento del principale interlocutore delle politiche di mobilità urbana – il cittadino – intraprese

dall'Amministrazione a partire dai primi steps del Nuovo Piano della Circolazione nel Centro Storico del Comune di Catania.

L'analisi della mobilità evidenzia una 'città di città' ossia uno spazio urbano fortemente segmentato al suo interno. Il Centro Storico che viene definito come 'Catania' è un luogo emotivamente distante, specie per i cittadini che abitano nei quartieri più lontani. È lo spazio delle feste religiose e del tempo libero. Nonostante le difficoltà di parcheggio e l'insoddisfazione per l'automobile, questa rimane il mezzo più utilizzato per raggiungere il Centro Storico, seguito solo a grande distanza dall'autobus urbano. Quest'ultimo è, in larga parte, utilizzato da soggetti in posizione non attiva (pensionati, casalinghe, studenti) e solo limitatamente dagli attivi. Questa evidente caratterizzazione dell'utenza degli autobus urbani trova una spiegazione nei motivi espressi dai cittadini per lo scarso utilizzo dei mezzi pubblici a Catania: la debole affidabilità delle corse e il loro ridotto numero. In particolare nelle soluzioni proposte dai catanesi per incentivare l'uso del mezzo pubblico si evidenzia la richiesta di una maggiore puntualità che diventa un requisito indispensabile per chi decide di utilizzare il mezzo per raggiungere il posto di lavoro.

Il Piano della Circolazione intende modificare l'utilizzo del centro storico, migliorando la viabilità ed incentivando il mezzo pubblico. Questo cambiamento, ancora parziale, è accolto con favore dalla popolazione che mostra, sulla fluidità del traffico, giudizi generali incoraggianti e, sull'accesso al centro storico, valutazioni decisamente positive, nonostante questo non abbia provocato dei cambiamenti significativi nelle strategie individuali di spostamento.

Il rapporto, infine, evidenzia una sostanziale volontà di cambiamento anche quando questa comporti – come nel caso delle barriere fisiche per le corsie riservate ai mezzi pubblici e dell'ampliamento della ZTL – dei costi immediati per il cittadino catanese. È anche vero che la mobilità imperniata sull'automobile privata ha un "elevato costo soggettivo" per il cittadino, riferibile non solo a spese direttamente monetizzabili (carburanti, manutenzione, pagamento multe per infrazioni, etc.) ma anche alla qualità della vita. In questo senso la consapevolezza delle emergenze ambientali (inquinamento acustico, inquinamento dell'aria, occupazione suolo) che si evidenzia nella ricerca è probabilmente alla base di questa disponibilità all'innovazione che si esprime, specie nel caso della creazione di corsie preferenziali, per gli autobus urbani.

NOTA METODOLOGICA: LA SELEZIONE DEL CAMPIONE

Committente:

Comune di Catania

Criteri seguiti per la formazione del campione:

Campione probabilistico stratificato proporzionale rappresentativo della popolazione maggiorenne iscritta in anagrafe presso il Comune di Catania per Municipalità, fascia d'età e genere.

Margine d'errore:

± 3.0% con una probabilità di errore pari al livello di significatività del 5%.

Metodo di raccolta delle informazioni:

sondaggio realizzato con tecnica computer assisted tramite interviste telefoniche CATI

Numero delle persone interpellate e universo di riferimento:

1071 interviste

Universo di riferimento: popolazione iscritta in anagrafe nel comune di Catania di età compresa tra 18 e 75 anni

Numero di contatti tentati:

6000

Numero di contatti mancati (non presenti in elenco telefonico, non reperibili, intervista rifiutata):

4929

Data in cui è stato realizzato il sondaggio:

Tra il 9/12/2011 ed il 10/1/2012

Schema di campionamento:

Distribuzione del campione di intervistati per Municipalità classe d'età e genere.

Municipalità	18-32 anni			33-44 anni			45-57 anni			58-75 anni			TOTALE		
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot
I	25	23	48	23	21	44	22	22	44	19	22	41	89	88	177
II	20	17	37	17	22	39	23	22	45	23	26	49	83	87	170
III	16	15	31	13	16	29	18	21	39	19	25	44	66	77	143
IV	8	7	15	10	8	18	10	9	19	12	12	24	40	36	76
V	7	6	13	6	7	13	6	6	12	6	7	13	25	26	51
VI	12	13	25	11	10	21	11	12	23	12	13	25	46	48	94
VII	7	6	13	5	6	11	6	6	12	5	7	12	23	25	48
VIII	16	15	31	13	13	26	14	16	30	13	17	30	56	61	117
IX	26	25	51	13	19	32	17	18	35	9	16	25	65	78	143
X	7	7	14	7	6	13	7	6	13	6	6	12	27	25	52
TOTALE	144	134	278	118	128	246	134	138	272	124	151	275	520	551	1071