

Moving in Italy

DATA AND CIVIC RECOMMENDATIONS - FOCUS EMILIA ROMAGNA



This document is one of the activities promoted by the European project “Mobility, a paradigm of European citizenship”, which involved citizens from 8 countries (Bulgaria, Italy, Lithuania, Portugal, Romania, Serbia, Slovakia and Spain) on the challenges that the mobility of people sets for the future of Europe: transport accessibility, environmental sustainability and rights of citizens/passengers.

The issue of mobility is a daily interest for many European citizens and is a paradigm of European citizenship since it relates to many of its aspects (the common identity thanks to transnational mobility, the rights of European citizens/passengers, etc). For further information: <http://www.activecitizenship.net/consumers-rights/projects/85-mobility-a-paradigm-of-european-citizenship.html>

With the support of the Europe for Citizens Programme of the European Union



This project has been funded with support from the European Commission. This publication reflects the views only of the author, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Mobility and transport in Emilia Romagna: the point of view of citizens

Civic consultation of passengers, travellers and commuters on the different challenges represented by the Mobility of people for the future of the EU: transport accessibility, environmental sustainability and passengers' rights

Report "Mobility" - focus Emilia Romagna

Premessa

Questa indagine si inserisce nel quadro di un progetto europeo, "Mobility, un paradigma della cittadinanza europea".

Il progetto consiste nella consultazione di cittadini in 8 Stati (Bulgaria, Italia, Lituania, Portogallo, Romania, Serbia, Slovacchia, Spagna) sulle varie sfide che la mobilità delle persone rappresenta per il futuro dell'Europa: accessibilità dei trasporti, sostenibilità ambientale e diritti dei cittadini/passeggeri.

Il tema della mobilità è di interesse quotidiano per molti cittadini europei ed è un paradigma della cittadinanza europea nella misura in cui riguarda molti dei suoi aspetti (la comune identità grazie alla mobilità transnazionale, i diritti dei cittadini europei/passeggeri, ecc.). Inoltre, una policy su trasporti e mobilità è essenziale per lo sviluppo di una economia sostenibile.

Le finalità generali del progetto consistono in:

- fornire ai cittadini l'opportunità di interagire e partecipare alla costruzione di un'Europa più "vicina", che sia democratica e aperta, unita e ricca della sua diversità culturale, e in questo modo sviluppare una cittadinanza dell'Unione europea;
- sviluppare il senso di identità europea, fondata su valori comuni, storia e cultura;
- promuovere il senso di appartenenza tra i cittadini dell'Unione europea.
- raccogliere le opinioni dei cittadini sulle sfide chiave europee per il futuro;
- esplorare nuove metodologie in grado di promuovere l'interazione attiva e la discussione tra cittadini sulle questioni legate alle policy europee e che hanno impatto sulla loro vita quotidiana;
- creare meccanismi che consentano ai cittadini europei di sviluppare competenze civiche, formulare diverse opinioni sul processo di integrazione europea costruendo proposte per i policy maker a livello europeo;
- incoraggiare il dialogo tra cittadini ed istituzioni europee.

Il contesto

La chiave di lettura, con la quale la Commissione Europea ha ridefinito l'erogazione di alcuni servizi strategici per i cittadini (sanità, informazione, banche, trasporti) è stata quella della mobilità, come modalità di vivere l'Europa, come strumento per abbattere le barriere, come strumento per omogeneizzare gli standard di erogazione dei servizi e armonizzare la legislazione comunitaria.

Il concetto di mobilità, per il consumatore si declina in concreto nel poter esercitare il diritto di scelta nella maniera più ampia possibile. Diritto di scelta, inteso come diritto di scegliere l'ente o azienda a

cui rivolgersi per ricevere un determinato servizio e di poter comparare le condizioni economiche, i livelli di qualità e le scelte di sostenibilità dell'azienda o dell'ente.

In questo progetto abbiamo scelto di focalizzarci sul tema dei trasporti, quindi declinando il tema della mobilità nell'accezione classica, come spostamento di persone.

Andare a scuola in autobus, andare in auto al centro commerciale, visitare i parenti o andare in vacanza: per tutte le azioni che richiedono spostamenti da un luogo all'altro, così come per l'approvvigionamento di beni anche da grandi distanze dipendiamo dai trasporti. Ma non si tratta soltanto delle grandi attività di trasporto su strada o via mare che ci forniscono tonnellate di merci da tutto il mondo. Parliamo anche dei nostri spostamenti quotidiani in automobile, autobus, treno o aereo che hanno un impatto cruciale sui consumi energetici e sull'ambiente. I trasporti, che accorciano le distanze e permettono all'economia di funzionare, hanno anche degli effetti secondari non trascurabili che influenzano direttamente la nostra vita.

I trasporti sono fondamentali per la società e l'economia perché favoriscono la crescita e l'occupazione. Questo settore impiega direttamente sui dieci milioni di persone e rappresenta il 5% circa del prodotto interno lordo (PIL), in Europa.

Sistemi di trasporto efficienti sono alla base della competitività delle imprese europee sulla scena mondiale. La qualità dei servizi di trasporto ha un forte impatto sulla qualità di vita dei cittadini. In media, una famiglia europea spende il 13,2% del proprio bilancio per prodotti e servizi legati ai trasporti.

Il servizio di trasporto è strettamente correlato alle condizioni economiche e sociali di un paese tanto da presentare il sistema dei trasporti come termine di paragone del livello di modernizzazione raggiunto da un paese nonché del livello di efficienza delle sue istituzioni e del livello di capacità di cambiamento da parte dei consumatori.

Obiettivi

I principali obiettivi del progetto sono:

- informare i cittadini ed incrementare il loro livello di consapevolezza sulle policy europee e le iniziative sul tema della mobilità;
- contribuire a colmare il gap tra i cittadini europei e le istituzioni, fornire alle istituzioni europee informazioni sulle attuali aspettative dei cittadini in questo ambito;
- fornire a 2560 cittadini l'opportunità per partecipare concretamente al processo di policy making europeo, promuovendo il dialogo diretto con le istituzioni europee;
- enfatizzare l'interesse dei cittadini nella partecipazione civica e la loro capacità di analizzare situazioni critiche, identificare soluzioni e formulare proposte.

Consultazione dei cittadini

La consultazione avverrà su due livelli:

- i partner organizzeranno 4 incontri di consultazione di un giorno per 20 persone ognuno, in ogni paese partecipante;
- per ciascun meeting, 4 partecipanti saranno selezionati e formati per intervistare gli utenti del trasporto pubblico (20 per ogni partecipante, cioè 320 per paese) sui principali problemi e sulle proposte emerse dal primo livello di consultazione. Questo ampliarà e diversificherà il target di consultazione, in modo da assicurare la diffusione del progetto.

La proposta finale sarà presentata alle autorità competenti in ogni paese e alle istituzioni europee in occasione dell'evento finale a Brussels.

CAPITOLO I – I partecipanti

Il campione

Questionari raccolti in valori assoluti		
Bologna e provincia	309	
Ferrara e provincia	27	
Forlì - Cesena e provincia	17	
Modena e provincia	22	
Parma e provincia	8	
Piacenza e provincia	4	
Ravenna e provincia	16	
Reggio Emilia e provincia	6	
Rimini e provincia	8	
generici "Emilia Romagna"	46	
TOTALE	463	di cui 100 ARPA e 153 UNIPOL

Grafico 1: provenienza dei questionari

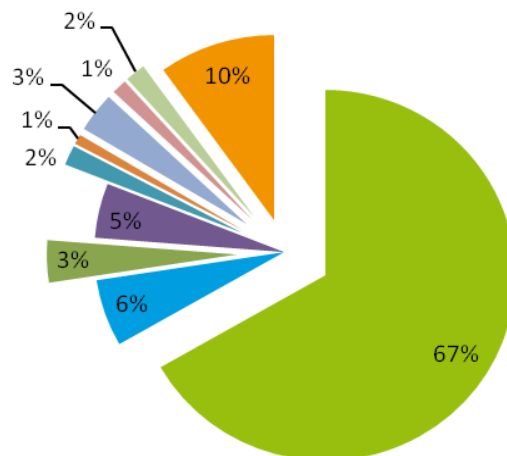


Grafico 2: età dei partecipanti

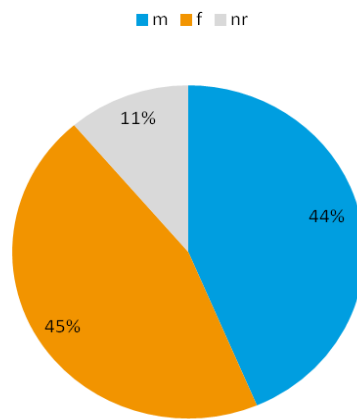


Grafico 3: genere

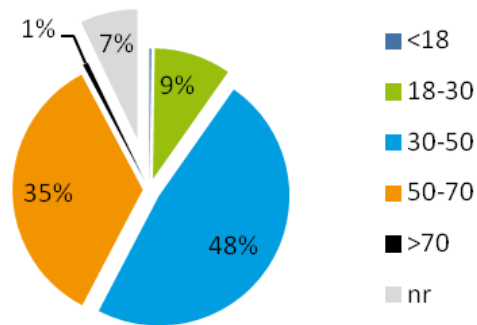


Grafico 4: titolo di studio

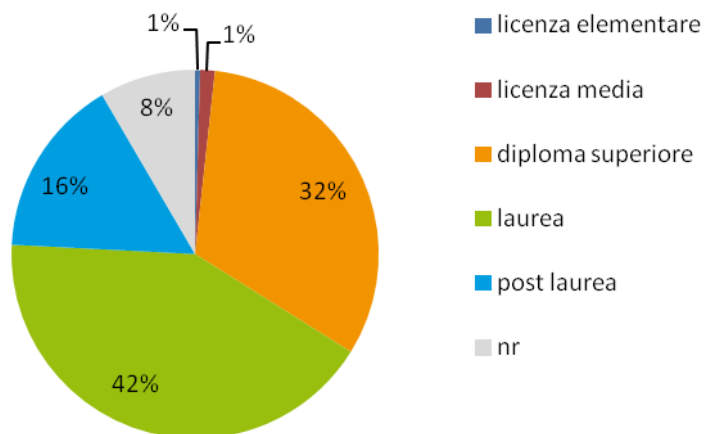
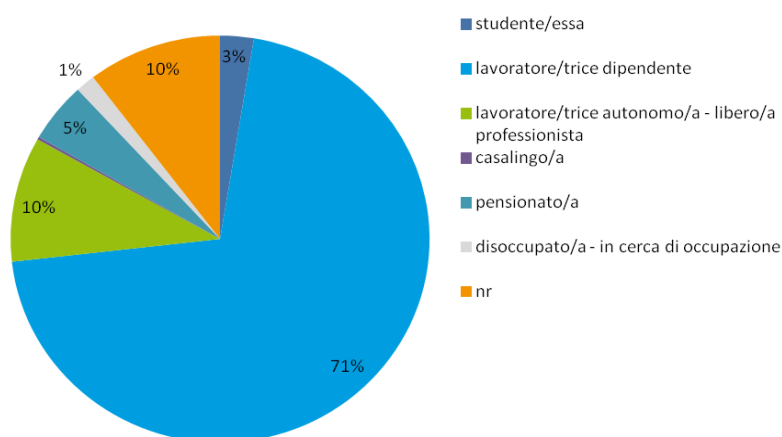
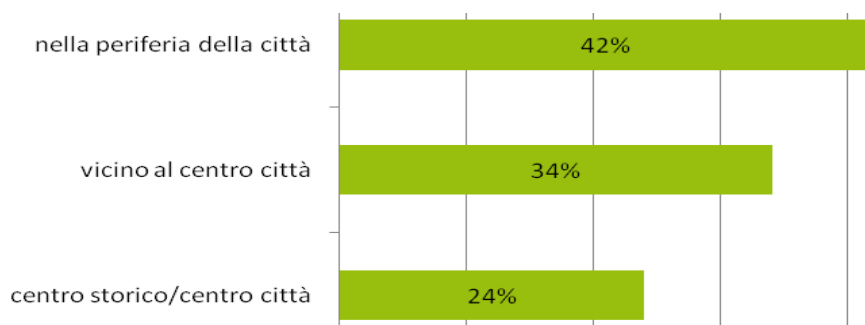


Grafico 5: occupazione



Il 27% degli intervistati dichiara di vivere in una piccola città (con meno di 50.000 abitanti); il 20% in una città media (con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 250.000); oltre la metà (il 53%) in una città grande (con un numero di abitanti compreso tra i 250.000 e il milione di abitante). Ciò premesso, il grafico successivo illustra la collocazione dei cittadini rispetto al centro città, indipendentemente dalla dimensione della città in cui vivono.

Grafico 6: collocazione dei cittadini intervistati



Capitolo 2 – i dati raccolti

1. Il servizio di mobilità e i cittadini emiliani: alcune informazioni preliminari

Grafico 7: la capillarità dei mezzi di trasporto

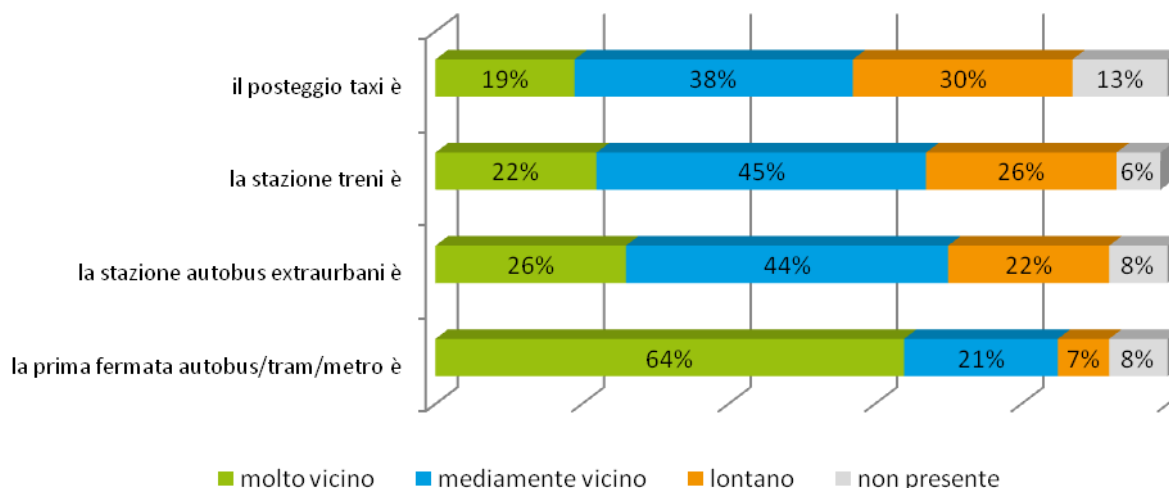
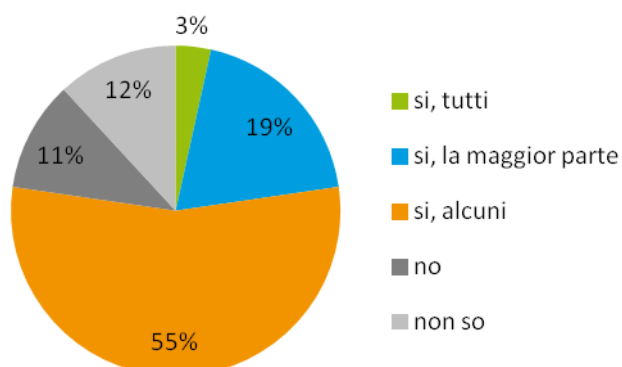
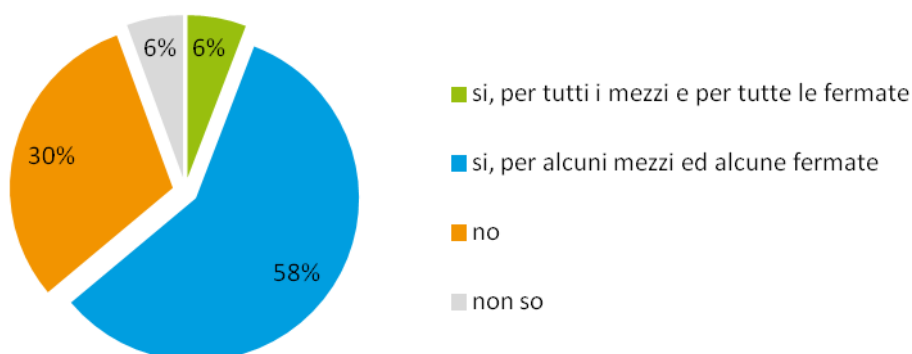


Grafico 8: i mezzi di trasporto pubblico locale ad alimentazione alternativa presenti in città



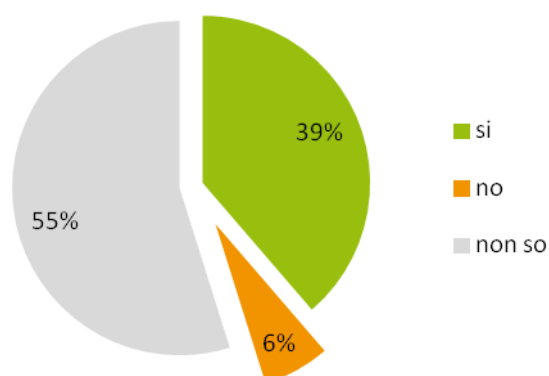
Solo nel 22% dei casi gli intervistati riportano di non essere a conoscenza dell'utilizzo presso la loro città di mezzi di trasporto pubblico alimentati a combustione alternativa (11%) o della loro completa assenza (12%). Questo è un dato certamente positivo in quanto, anche se solo per parte del parco mezzi circolanti, le amministrazioni emiliane risultano essere sensibili all'utilizzo di mezzi a combustione alternativa.

Grafico 9: la dotazione di un sistema di infomobilità



Il dato sull'infomobilità evidenziato dal grafico 9 può essere letto come un campanello circa la predisposizione delle amministrazioni nell'organizzare la "rete dei trasporti intelligente". Detto ciò, l'informazione ricavata dal grafico può essere letta in maniera non proprio positiva in quanto il 30% dei partecipanti riferisce dell'inesistenza del sistema di infomobilità mentre il 58% solo di una sua parziale diffusione.

Grafico 10: è presente un piano urbano della mobilità nella tua città?



Più della metà degli intervistati non è informato circa l'esistenza o meno di un piano urbano della mobilità nella propria città, mentre il 6% ne denuncia addirittura la mancanza. Questi dati non sono certo confortanti in quanto fanno emergere da parte del cittadino la mancanza di consapevolezza circa le modalità con cui è organizzato il servizio di mobilità all'interno della propria città e, sul fronte dell'amministrazione comunale, il mancato o parziale coinvolgimento dei fruitori del servizio nella sua definizione.

2. Le abitudini di mobilità

In questa sezione vengono analizzate le abitudini di mobilità degli emiliani che hanno partecipato al processo di consultazione in termini di distanza e tempi medi quotidiani per gli spostamenti abituali.

Grafico 11: distanza percorsa (in Km) per gli spostamenti quotidiani abituali (a/r)

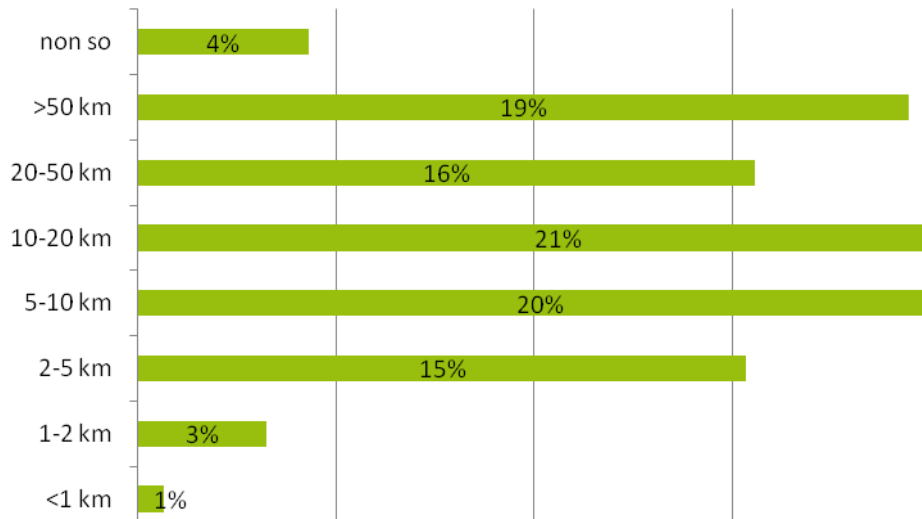


Grafico 12: il tempo impiegato per gli spostamenti quotidiani abituali

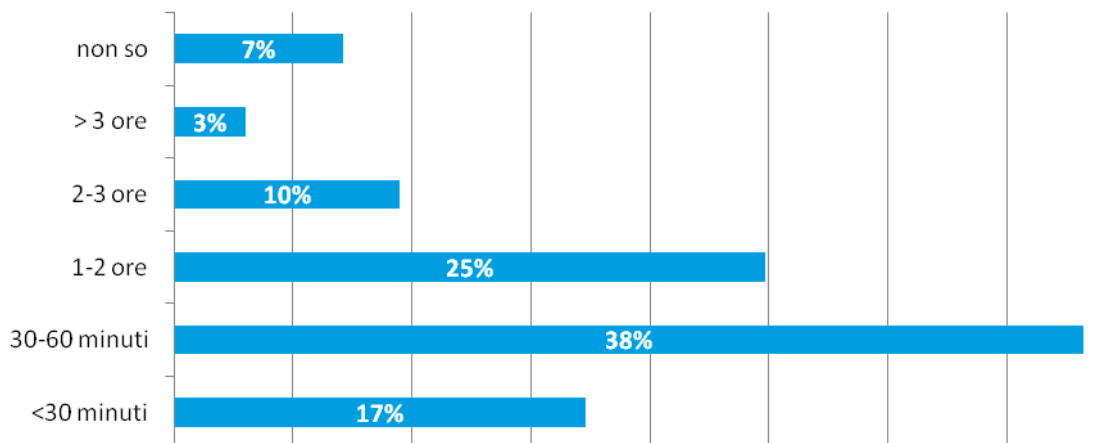
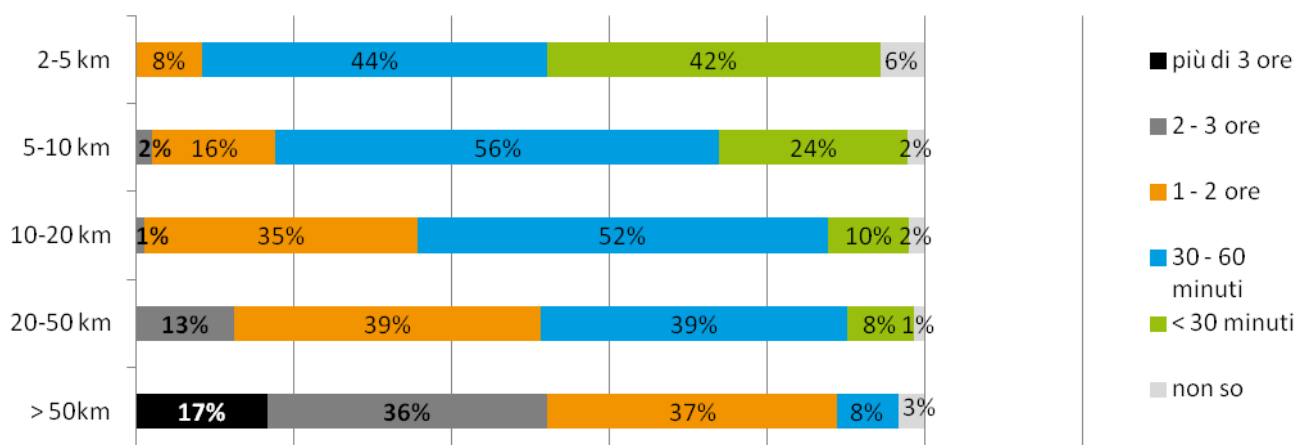
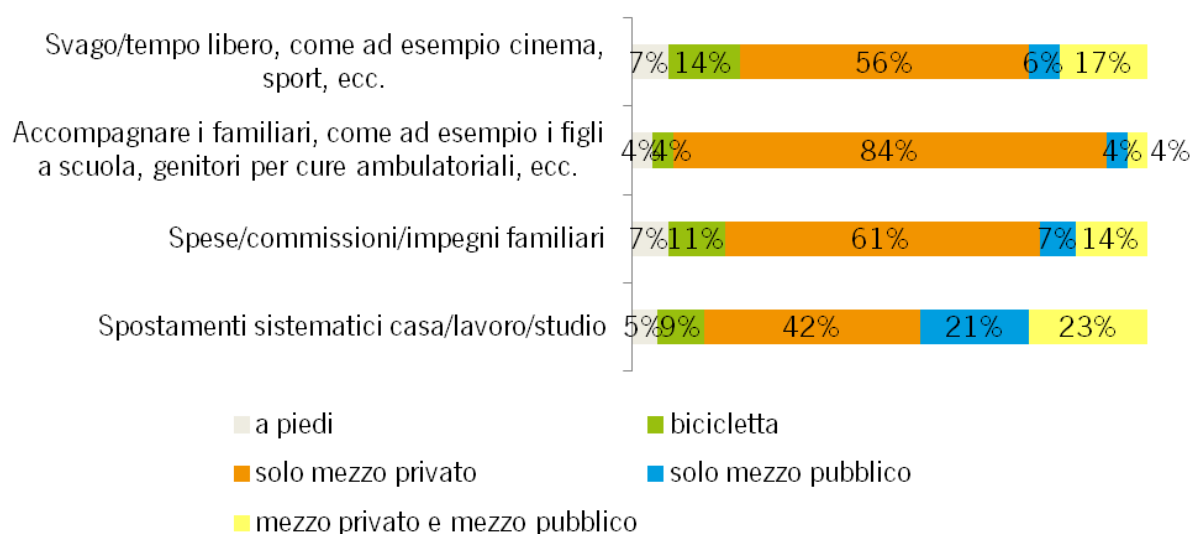


Grafico 13: distanza percorsa in rapporto al tempo impiegato



Non sono stati considerati coloro che percorrono quotidianamente tra gli uno e i due Km o meno poiché, come si evince dal grafico 11, rappresentano il 4% dei partecipanti.

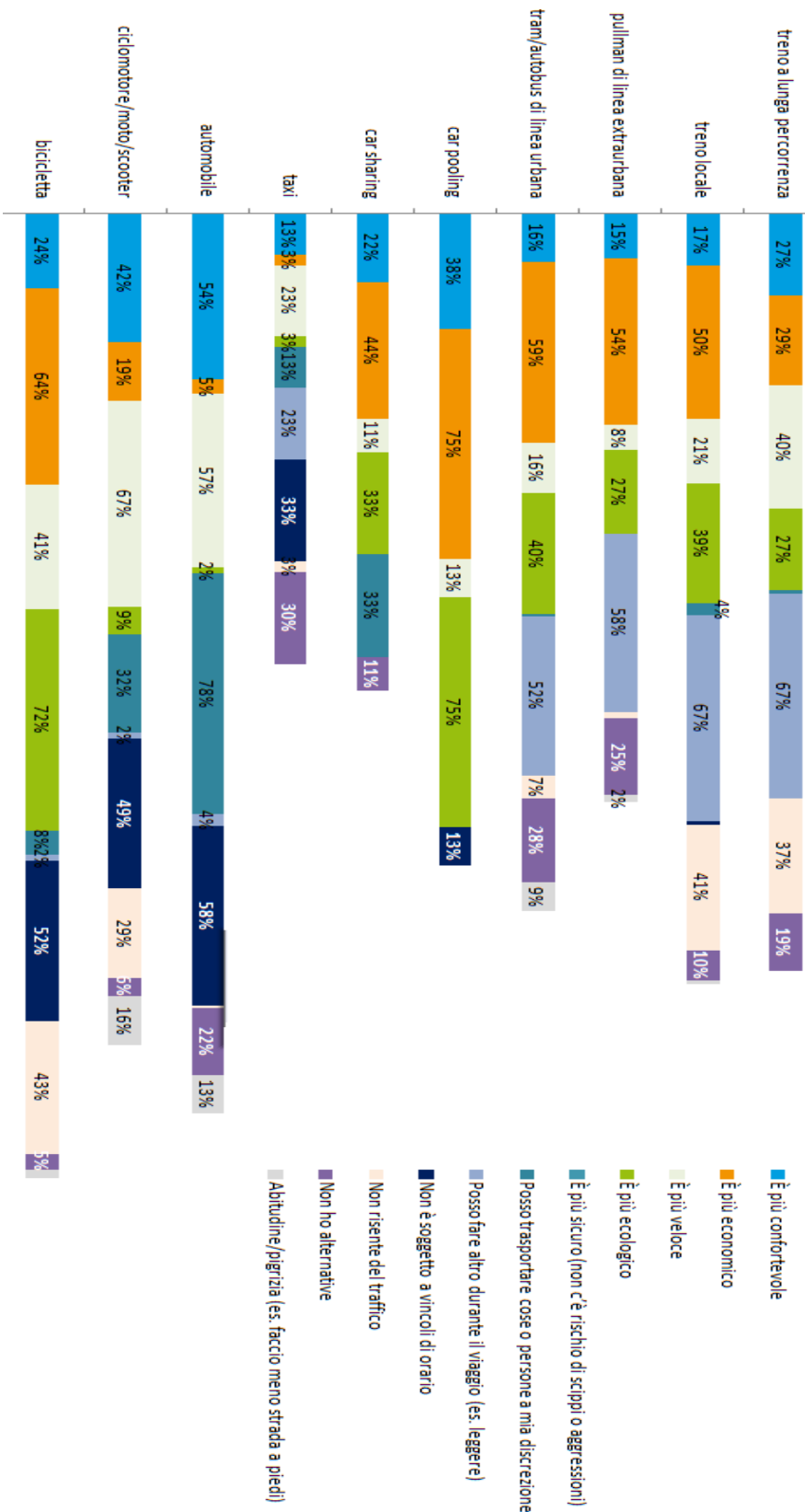
Grafico 14: l'utilizzo dei mezzi negli spostamenti quotidiani



Dal grafico 14 si evince come, a seconda della tipologia di spostamento, cambi la predilezione per un mezzo di trasporto piuttosto che un altro. L'analisi dei dati è stata condotta facendo una distinzione tra coloro che si muovono solo a piedi, solo in bici, coloro che utilizzano solo mezzi privati (automobile, ciclomotore/moto/scooter, car pooling) e solo mezzi pubblici e coloro i quali utilizzano entrambe le tipologie considerate (privati/pubblici).

Come si evince, l'utilizzo unico solo dei soli mezzi privati è preponderante quasi per ogni tipologia di spostamento. L'unica eccezione è individuabile negli spostamenti sistematici casa/lavoro/studio per i quali la percentuale di uso del mezzo privato scende al di sotto del 50% con un incremento, rispetto agli altri tipi di spostamento, nell'utilizzo esclusivo dei mezzi pubblici (21%) e dell'uso complementare dei mezzi pubblici e privati.

Grafico 15: motivo di preferenza per ciascun mezzo utilizzato



Come si evince dal grafico precedente¹, le **motivazioni** che spingono all'**utilizzo** dei **mezzi di trasporto pubblico** in generale sono, tutto sommato, analoghe tra di loro, infatti i benefici percepiti consistono nel poter utilizzare a proprio piacimento il tempo dedicato al viaggio e l'economicità del mezzo rispetto all'utilizzo di quello privato, fatta eccezione per i treni a lunga percorrenza.

L'aspetto connesso al confort del viaggio raggiunge livelli molto bassi e di certo poco incisivi nella predilezione del mezzo pubblico rispetto a quello privato, elemento che invece risulta essere decisivo nella scelta dell'automobile (54%) insieme alla possibilità di poter trasportare cose e/o persone a proprio piacimento (78%) e il non dover sottostare a vincoli di orario (58%). Inoltre, questo mezzo è ritenuto anche più veloce (57%). La velocità (67%) e la libertà nella tempistica degli spostamenti (49%) sono i due principali motivi che portano a prediligere ciclomotori/moto/scooter. Per quanto riguarda le altre opzioni di movimento, in particolare la bicicletta, il car sharing e il car pooling², vantaggi economici e rispetto per l'ambiente ("è più ecologico") sono le due motivazioni principali che accomunano la predilezione di questi tre mezzi.

3. Spostamenti di lunga percorrenza dentro e fuori dall'Italia

In questa sezione vengono considerate le abitudini di mobilità dei partecipanti all'indagine in rapporto a spostamenti di almeno 250 km. I grafici seguenti esplicitano che la maggior parte delle persone viaggia per lunghe tratte nazionali nel corso dell'anno per motivi per lo più di svago, prediligendo quasi sempre l'uso dell'automobile. Degno di nota è però un elemento: quando il motivo di spostamento è connesso al lavoro o allo studio (quindi potremmo dire ad un'attività che prevede degli spostamenti intesi come "regolari"), il mezzo più utilizzato risulta essere il treno. È possibile notare, a questo punto, una caratterizzazione particolare che emerge nel momento in cui il motivo dello spostamento è il lavoro o lo studio: questa tipologia di spostamento è strettamente connessa all'uso dei mezzi pubblici, sia nelle lunghe tratte che negli spostamenti quotidiani (si veda grafico 14).

¹ Si precisa che ciascun partecipante è stato chiamato ad esprimere più di una motivazione per ciascun mezzo, di conseguenza, il totale delle percentuali supera il valore di 100.

² Sebbene l'utilizzo di car sharing e car pooling non sia particolarmente diffuso, si è ritenuto di prenderli comunque in considerazione sia per far emergere il loro scarso utilizzo sia per enfatizzare le motivazioni che invece, d'altro canto, sarebbero da incentivo alla diffusione. Diverso invece è il caso della bicicletta, più utilizzata.

Grafico 16: nel corso dell'anno sei solito spostarti per lunghe tratte (>250 km) all'interno del tuo Paese?

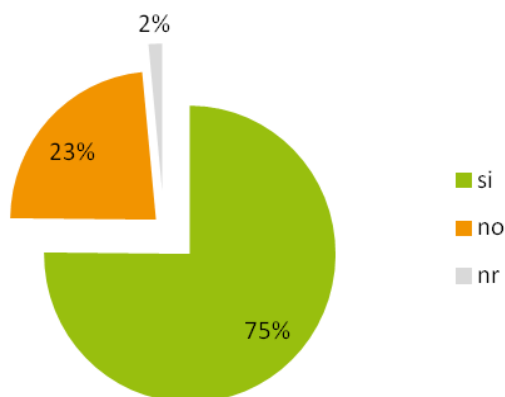
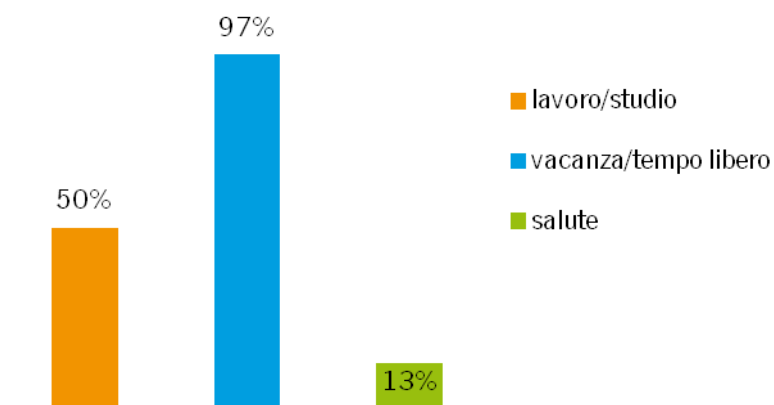
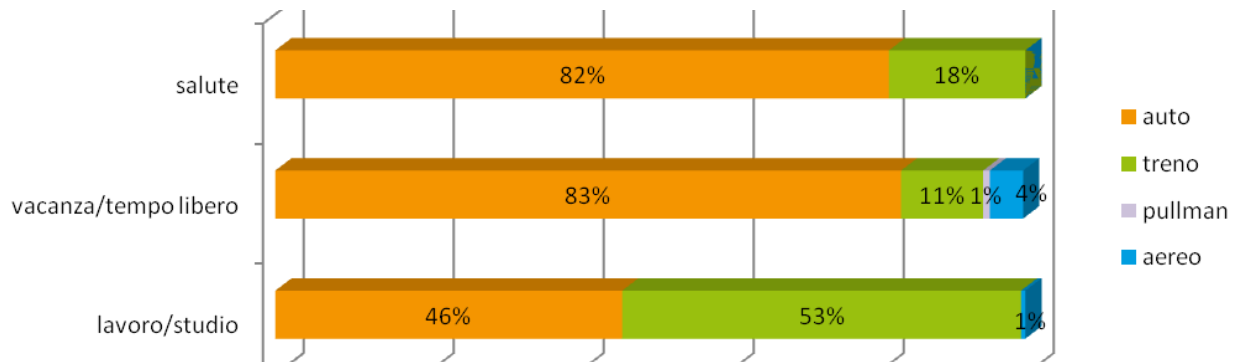


Grafico 17: motivi di spostamento più frequenti per lunghe tratte



Il principale motivo di spostamento all'interno del nostro paese è connesso a motivi di vacanza e tempo libero per ben il 97% di coloro che dichiarano di spostarsi per lunghe tratte. Anche in questo caso, gli intervistati sono stati chiamati ad indicare più di un motivo alla base dei loro spostamenti e per questo la somma delle percentuali supera il valore di 100.

Grafico 18: mezzo più utilizzato per ciascun motivo di spostamento (>250 km)



Nel caso dei viaggi all'estero (il 66% degli intervistati dichiara di aver fatto almeno un viaggio oltreconfine nel corso degli ultimi 2 anni), la motivazione preponderante è quella connessa alla vacanza per la quale, pur trattandosi di lunghi viaggi, rimane alto l'utilizzo dell'automobile (si veda il grafico 21).

Grafico 19: hai effettuato almeno un viaggio all'estero? (negli ultimi 2 anni)

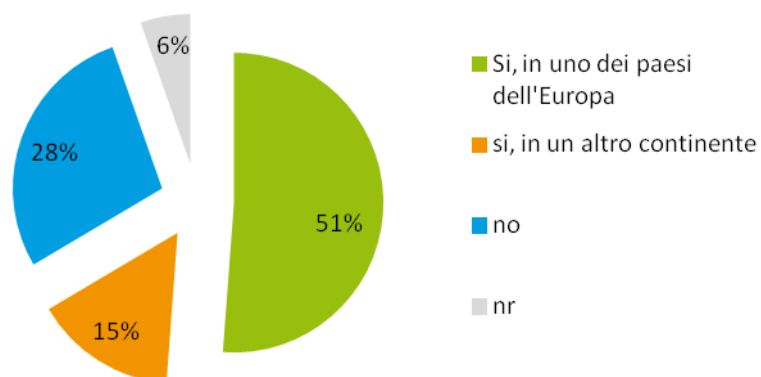


Grafico 20: motivi di viaggio all'estero

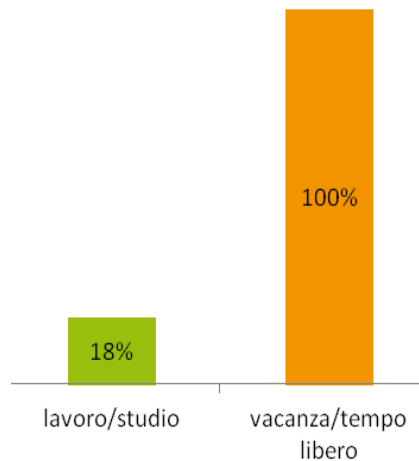
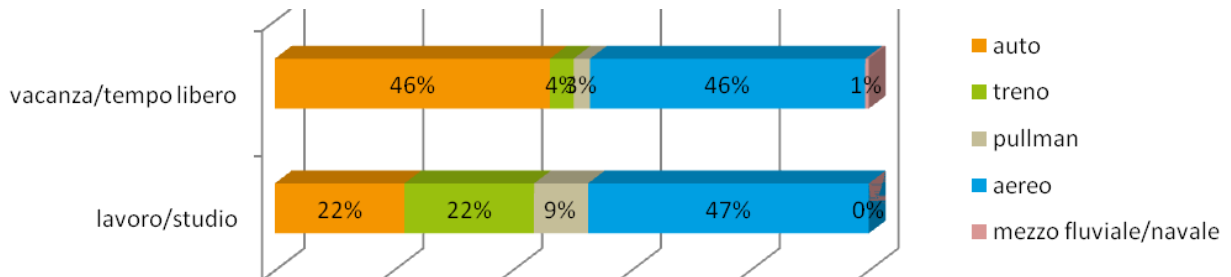
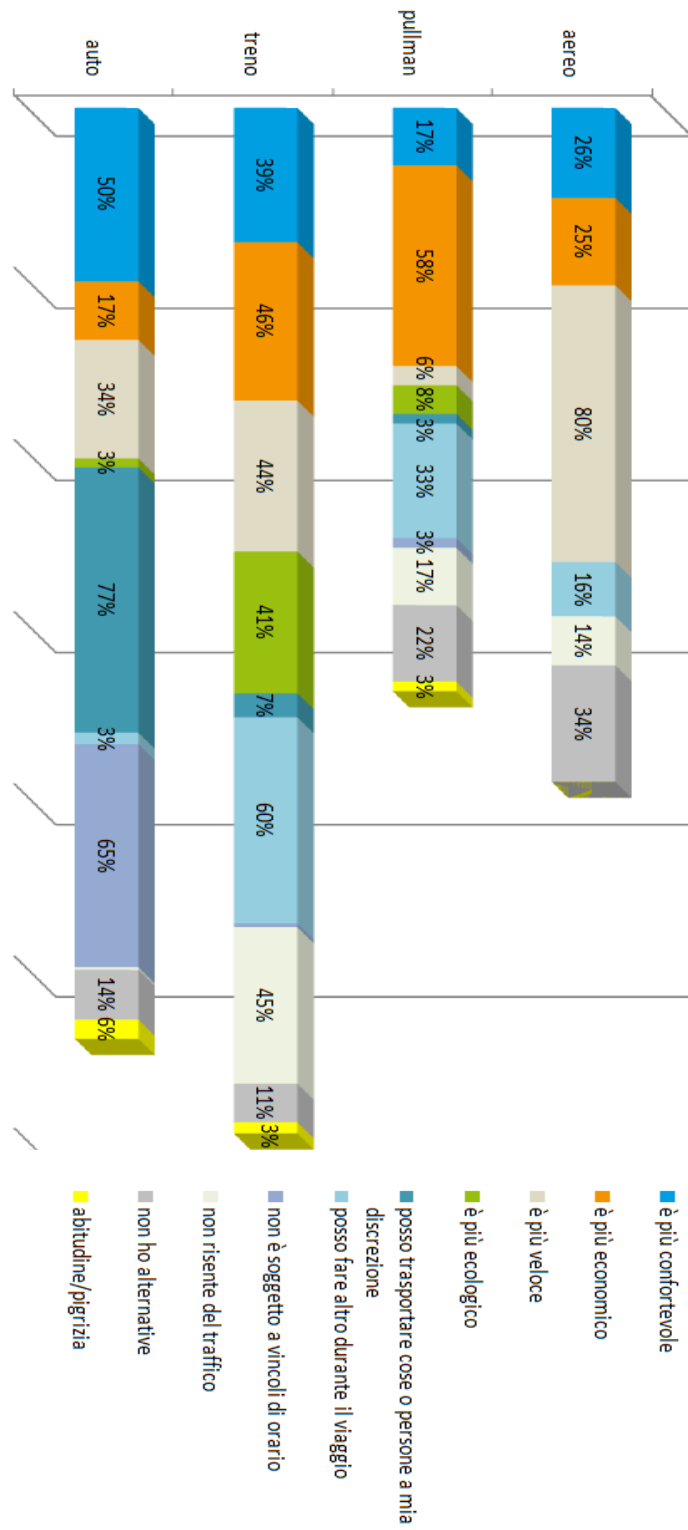


Grafico 21: mezzo più utilizzato per ciascun motivo di spostamento all'estero



Il grafico seguente offre una panoramica sulle motivazioni che, nel viaggiare all'estero, orientano nella scelta di un mezzo piuttosto che di un altro. In particolare, si sottolinea come lì dove si predilige il pullman, la motivazione preponderante è di carattere economico, nel caso del treno c'è un certo bilanciamento tra diversi elementi quali la possibilità di fare altro durante il viaggio, che emerge rispetto agli altri (60%), la velocità del viaggio e la mancanza di "traffico", l'economicità e il confort. Per quanto riguarda l'automobile, ciò che si evince in questo caso, ancora una volta, sono la possibilità di trasportare cose o persone a proprio piacimento e la flessibilità degli orari.

Grafico 22: motivo di utilizzo per ciascun mezzo indicato

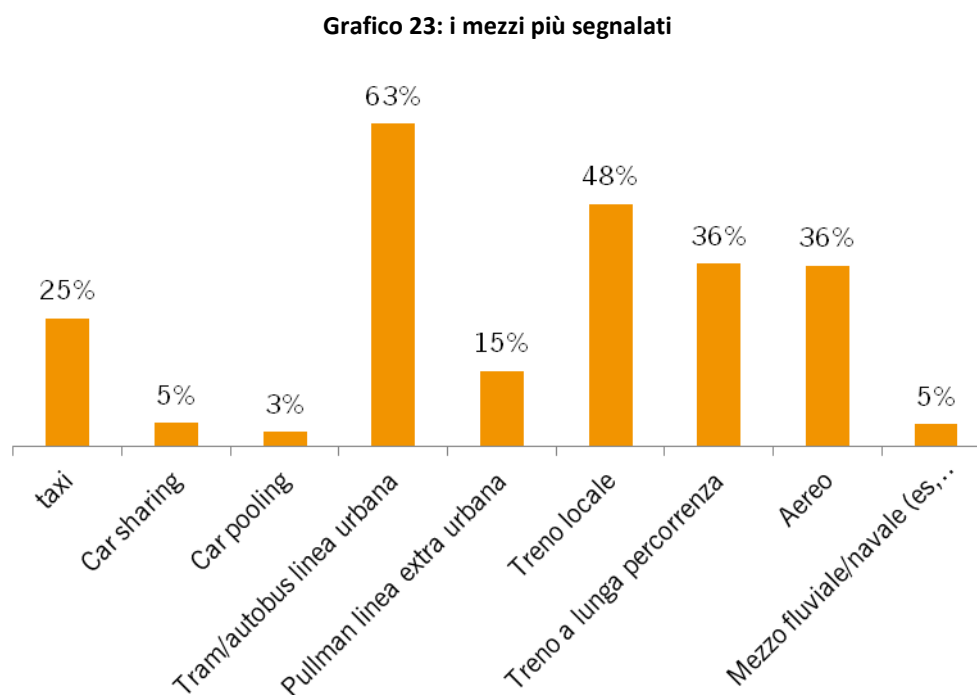


Capitolo 3 – Il servizio di trasporto pubblico tra disservizi e diritti dei cittadini

1. I disservizi subiti e le criticità segnalate dai cittadini

In questa sezione verranno analizzati i disservizi più segnalati dai cittadini coinvolti nell'indagine.

Il grafico seguente mostra una rapida panoramica dei mezzi di trasporto che sono stati maggiormente segnalati dai cittadini in termini di disservizi subiti. Primeggiano tram/autobus di linea urbana, per i quali vengono indicati disservizi da 63 cittadini su 100, segue il treno locale (48%) e, a pari merito, si contendono il terzo posto in classifica i treni a lunga percorrenza e gli aerei (36%)³.



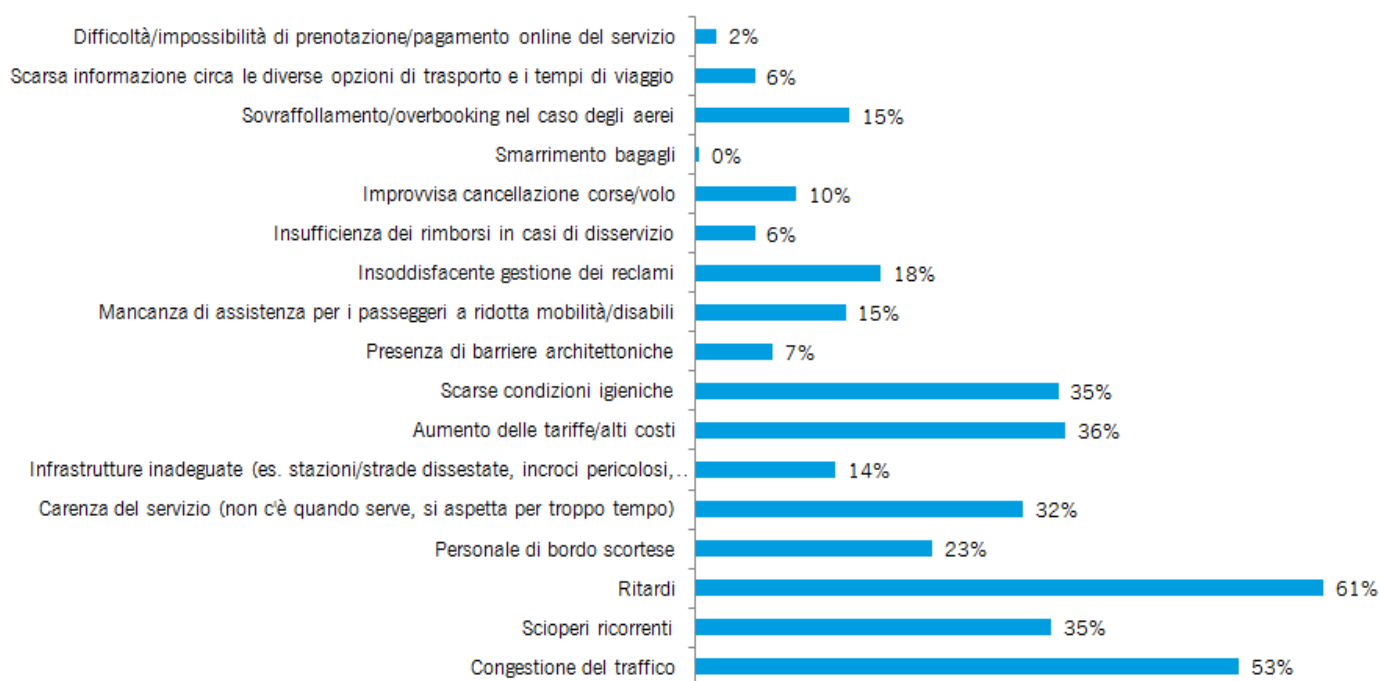
Dopo questa rapida panoramica, entriamo nel merito della questione individuando, per ciascun mezzo, i disservizi maggiormente segnalati. Si prenderanno in considerazione principalmente i mezzi più segnalati, iniziando quindi dai tram/autobus di linea urbana.

Il grafico seguente evidenzia come i problemi più rilevanti siano i ritardi, segnalati da ben oltre la metà di coloro che lamentano disservizi per questo mezzo (61%), e la congestione del traffico (53%). Inutile evidenziare l'interconnessione tra questi due elementi, senza però cadere nell'errore di leggere nel

³ Si precisa che ciascun cittadino è stato chiamato ad esprimersi su ciascuno dei mezzi indicati nel grafico. Ogni barra dell'istogramma indica la percentuale di cittadini che hanno segnalato il mezzo rispetto al totale dei partecipanti all'indagine.

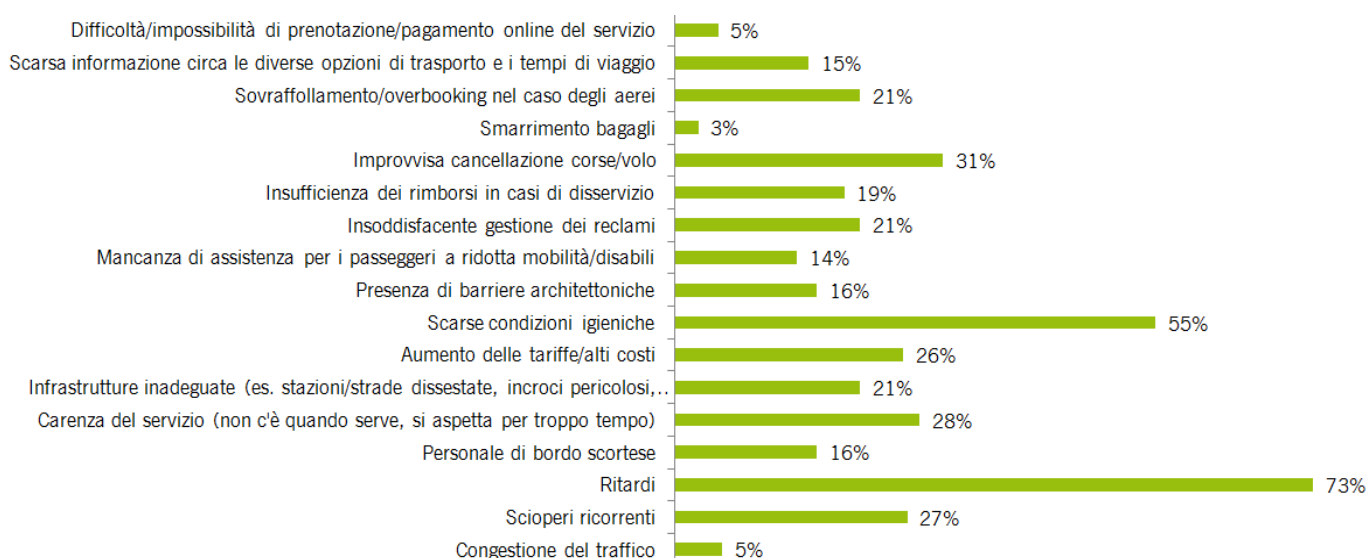
secondo l'unica causa del primo. Di certo il traffico congestionato ha un forte impatto sulla viabilità in generale e quindi sul rispetto degli orari di viaggio dei mezzi, ma sarebbe riduttivo ricondurre i ritardi segnalati da così tanti cittadini solo alla scarsa viabilità urbana. Seguono gli aumenti delle tariffe, scarse condizioni igieniche e scioperi ricorrenti, problematiche segnalate ciascuna quasi 4 volte su 10.

Grafico 24: i disservizi segnalati per i tram/autobus di linea urbana



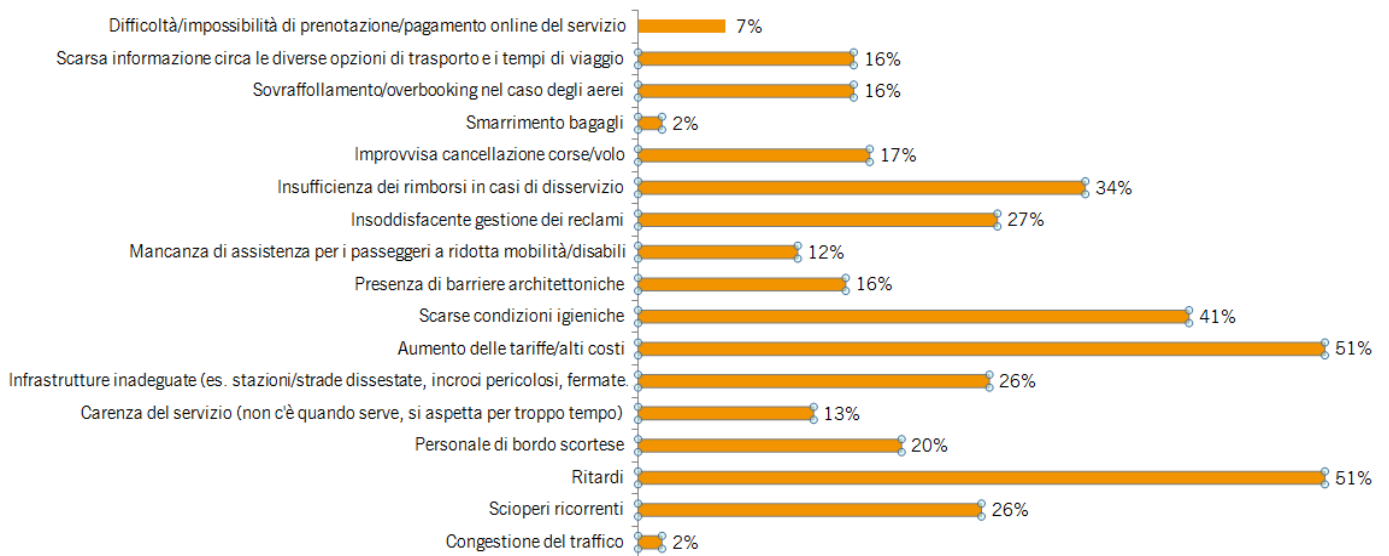
Anche nel caso dei treni locali i ritardi primeggiano (73%), seguiti però dalle scarse condizioni igieniche (55%). Al terzo posto segue l'improvvisa cancellazione delle corse, seguito dalla carenza del servizio e dall'aumento delle tariffe.

Grafico 25: i disservizi segnalati per treni locali



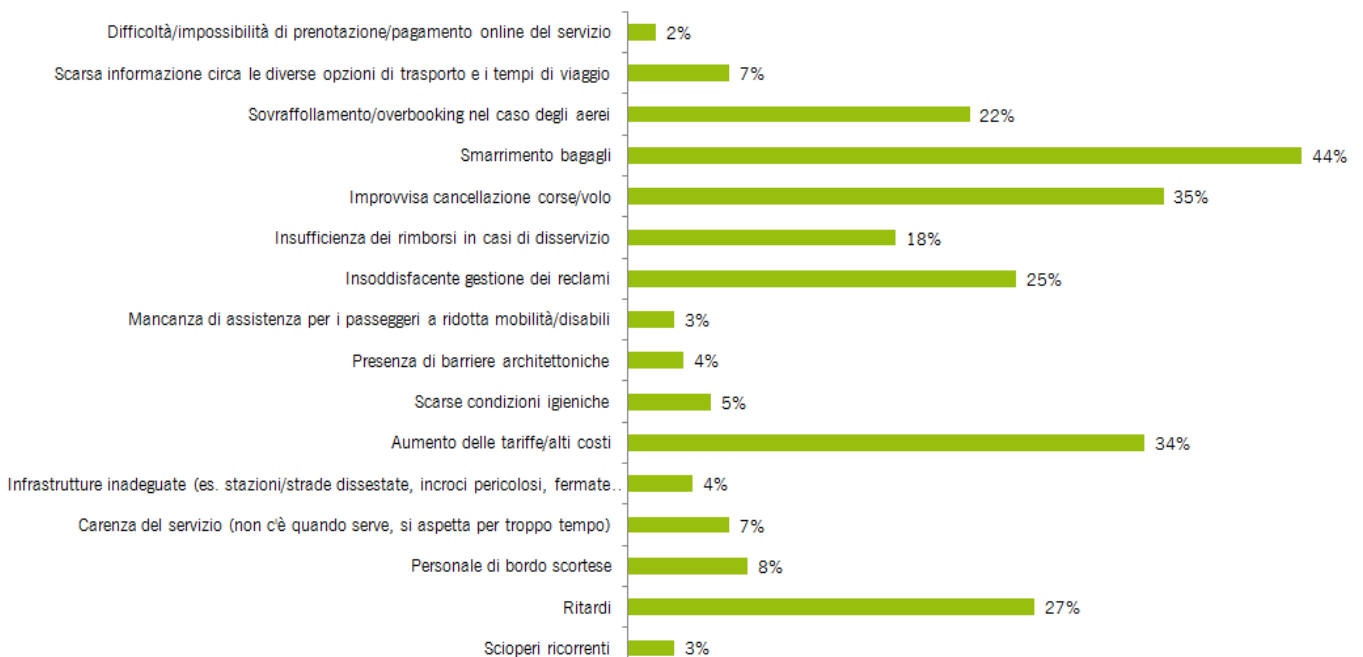
Come anticipato nel commento al grafico di apertura, i treni a lunga percorrenza e gli aerei occupano a pari merito il terzo posto nella classifica dei mezzi di trasporto segnalati da più cittadini per i disservizi riscontrati. È interessante questa analogia specialmente se si considera che, in particolare nelle tratte nazionali, i treni a lunga percorrenza e gli aerei sono spesso considerati come opzioni di viaggio tra di loro alternative. Al di là del pari merito, il merito delle segnalazioni è ovviamente diverso e connesso alla tipologia del mezzo. Per i treni a lunga percorrenza i disservizi più segnalati sono ritardi e aumento delle tariffe (entrambi al 51%), e le scarse condizioni igieniche al 41%.

Grafico 26: i disservizi segnalati per i treni a lunga percorrenza



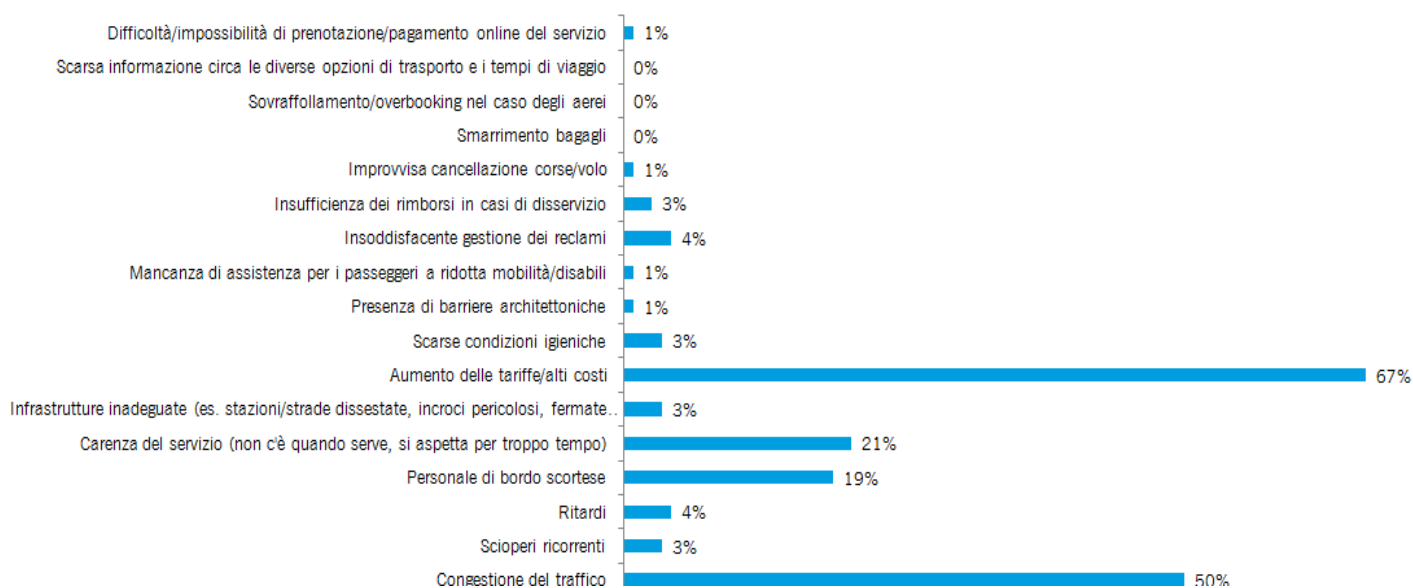
Nel caso degli aerei, lo smarrimento bagagli, l'improvvisa cancellazione del volo e l'aumento delle tariffe sono le segnalazioni più ricorrenti.

Grafico 27: i disservizi segnalati per gli aerei



Per quanto riguarda le criticità connesse all'utilizzo dei taxi, sono fondamentalmente due quelle più rilevanti: aumento delle tariffe e costi elevati, segnalato da 7 persone su 10, e la congestione del traffico al 50%. Seguono la carenza del servizio (21%) e il personale di bordo scortese (19%).

Grafico 28: i disservizi segnalati per i taxi



Il car pooling e il car sharing sono ancora poco utilizzati e infatti i cittadini che segnalano disservizi in proposito sono molto pochi. Si segnala però ugualmente che i disservizi e le criticità maggiormente riscontrate riguardano, nel primo caso, i problemi connessi alla circolazione (congestione del traffico – 57%) e la carenza del servizio, da intendersi come sua scarsa organizzazione (36%); per il car sharing le criticità maggiori si identificano nel costo elevato delle tariffe (59%), nella carenza del servizio (55%) e delle infrastrutture (50%), come ad esempio i punto di raccordo o l'accessibilità dei posteggi.

Di seguito una tabella di riepilogo dei primi 3 disservizi/criticità denunciate dai cittadini per i mezzi di trasporto più utilizzati.

Mezzo di trasporto	1° disservizio/criticità	2° disservizio/criticità	3° disservizio/criticità
Tram/autobus di linea urbana	Ritardi	Congestione del traffico	Aumenti delle tariffe
Treno locale	Ritardi	Scarse condizioni igieniche	Improvvisa cancellazione
Treno a lunga percorrenza	Ritardi/aumento delle tariffe	Scarse condizioni igieniche	Insufficienza dei rimborsi
Aereo	Smarrimento bagagli	Improvvisa cancellazione	Aumento delle tariffe
Taxi	Aumento delle tariffe	Congestione del traffico	Carenza del servizio

I ritardi e l'aumento delle tariffe sono presenti quasi sempre ai primi posti in classifica.

2. I cittadini e i diritti del viaggiatore

Dieci anni fa, nel Libro bianco del 2001, la Commissione ha fissato l'obiettivo di introdurre misure di protezione dei passeggeri in tutti i modi di trasporto. Oggi questo obiettivo è stato conseguito: con l'adozione dei diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, nel 2011, l'Unione europea dispone ormai di un **insieme integrato e completo di diritti fondamentali dei passeggeri in tutti i modi di trasporto** (aereo, ferroviario, per via navigabile e con autobus). Le regole sui diritti dei passeggeri nell'UE garantiscono un livello minimo di tutela dei cittadini e in tal modo facilitano la **mobilità** e l'**integrazione sociale**, contribuendo a istituire condizioni eque per gli operatori di trasporto appartenenti allo stesso modo di trasporto o a modi diversi.

Sebbene la Commissione abbia introdotto misure di protezione uniformi riguardo l'utilizzo dei mezzi di trasporto, i cittadini in realtà non risultano essere consapevoli dei propri diritti. Ciò rappresenta un forte vincolo per l'esercizio attivo della tutela in quanto non può esserci tutela senza informazione.

I prossimi 4 grafici sono esplicitivi della mancanza di informazione circa i propri diritti. Come si può notare, una buona dose di intervistati si astiene dal fornire risposta e le percentuali di coloro che conoscono la risposta giusta (segnalata in verde) è abbastanza esigua con l'unica eccezione dei diritti di viaggiatore connessi al treno.

Grafico 29: (aereo) in caso di imbarco negato

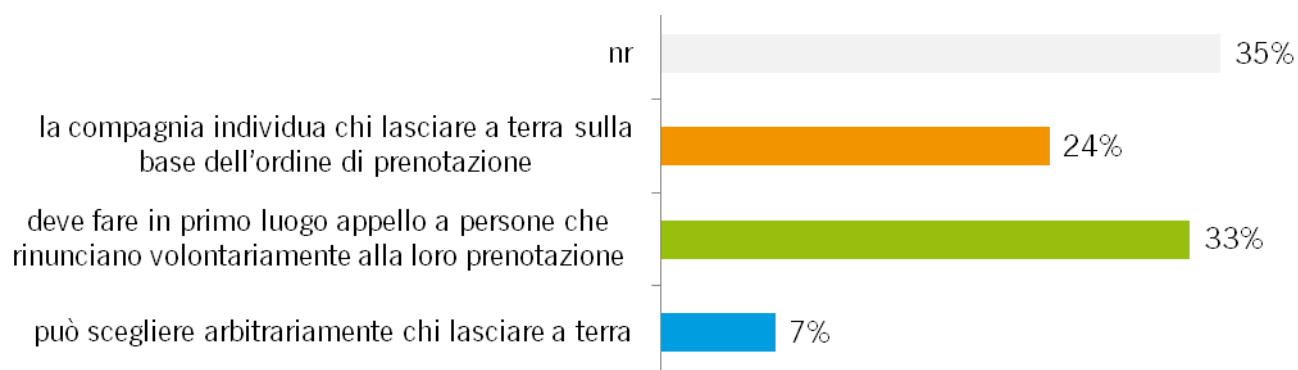


Grafico 30: (treno) Il passeggero può scegliere di ottenere il rimborso integrale del biglietto se per il suo treno è previsto un ritardo superiore ai ...

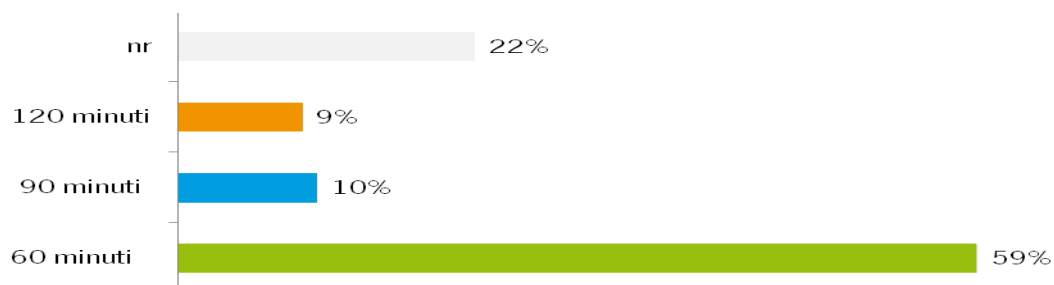


Grafico 31: (autobus) Ho diritto ad ottenere il rimborso del biglietto nel caso in cui la mia corsa abbia subito, rispetto all'orario di partenza previsto ...

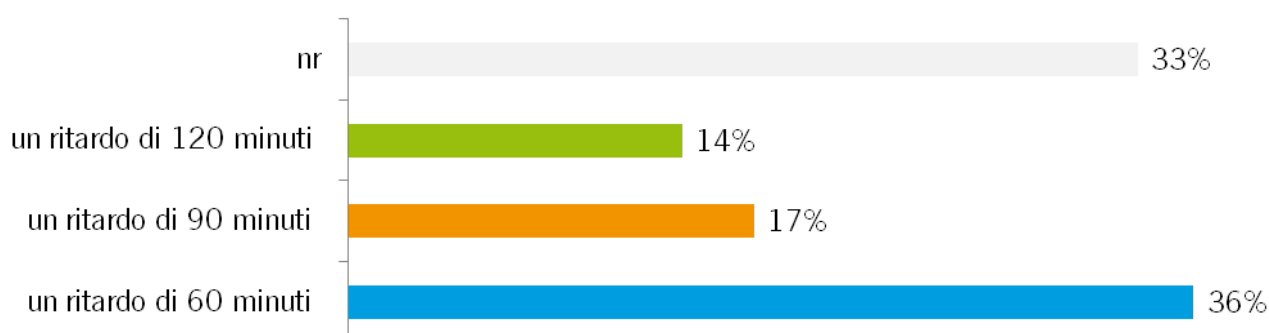
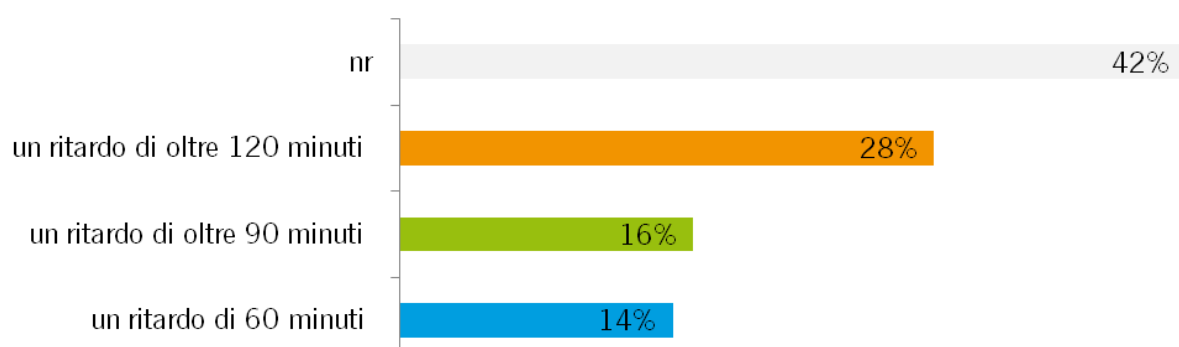


Grafico 32: (nave) Ho diritto ad ottenere il rimborso del biglietto nel caso in cui il mio imbarco abbia subito, rispetto all'orario di partenza previsto ...



Capitolo 4 – Le proposte dei cittadini

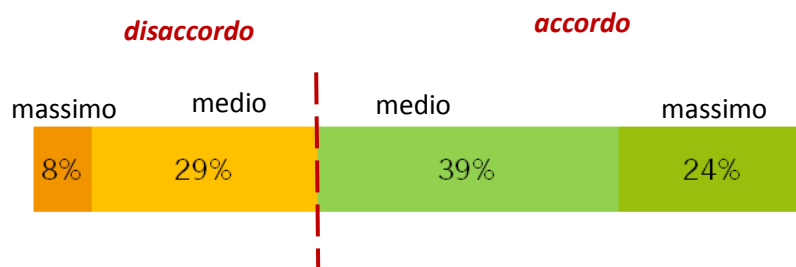
I partecipanti all’iniziativa hanno indicato anche una serie di priorità nelle raccomandazioni da proporre al fine di incrementare uno sviluppo più sostenibile della mobilità.

Di seguito si propone un rapido excursus delle proposte considerate di massima priorità da parte dei cittadini.

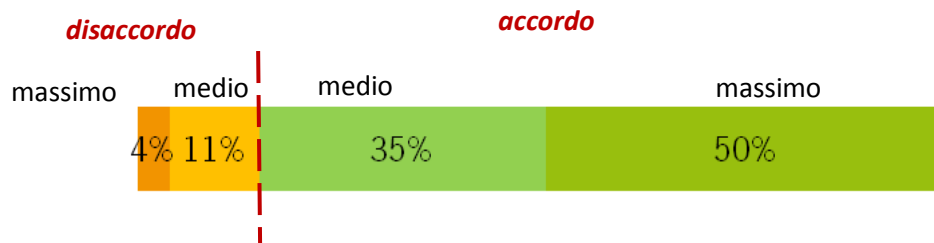
<i>Proposte</i>	<i>% cittadini che attribuiscono priorità massima</i>
<i>Per incrementare l'utilizzo della bicicletta</i>	
Incrementare la dotazione infrastrutturale della città (es. più piste ciclabili, ecc.)	74%
Rendere più facile l'uso della bici in abbinamento ad altri mezzi (es. parcheggi per bici in prossimità di stazioni ferroviarie, metro, ecc.)	69%
<i>Per incrementare l'utilizzo del Tpl</i>	
Introdurre/incrementare sconti e agevolazioni fiscali per gli abbonamenti ai mezzi pubblici (es. detraibilità del costo dell'abbonamento)	79%
Maggiori agevolazioni per fasce vulnerabili della popolazioni (es. studenti, anziani, disoccupati, ecc.)	64%
Introdurre/incrementare l'integrazione tariffaria per l'uso di più mezzi (es. stesso biglietto per l'uso di più mezzi, anche diversi; aumentare il tempo di validità del titolo di viaggio, ecc.)	69%
Incrementare la frequenza delle corse/copertura territoriale del servizio	51%
Possibilità di acquisto del biglietto a bordo senza maggiorazione del costo	64%
Migliorare la connessione delle stazioni di arrivo/partenza con altre opzioni di trasporto per proseguire il viaggio	57%
Abbatte le barriere architettoniche che impediscono l'accessibilità ai passeggeri a ridotta mobilità/disabili	63%
<i>Per favorire la diffusione del Car sharing</i>	
Prevedere punti di scambio più numerosi e meglio connessi	52%
<i>Per favorire un uso più sostenibile del mezzo privato</i>	
Promuovere attività di educazione per uno stile di guida sicuro ed ecologico al fine di ridurre l'incidentalità stradale nonché di ridurre l'inquinamento acustico e ambientale	61%
<i>Per incentivare l'uso di auto ecologiche</i>	
Introdurre sgravi fiscali per i produttori al fine di ridurre il prezzo di vendita al listino	73%
Introdurre sgravi fiscali per chi le acquista	83%
Prevedere più numerose infrastrutture dedicate (colonnine di ricarica per le auto elettriche, parcheggi dedicati per le auto GPL, ecc.)	74%
Prevedere dei parcheggi riservati/gratuiti per auto ecologiche	54%
Applicare degli sconti nei pedaggi autostradali	56%
Applicare degli sconti sui costi accessori (es. Rc auto, bollo auto, ecc.)	64%
<i>Proposte di carattere generale</i>	
Favorire la concorrenza tra operatori del trasporto (ferroviario, aereo, su gomma, navale)	51%

Ai partecipanti è stato chiesto di esprimersi anche al riguardo di alcune affermazioni, indicando il proprio livello di accordo/disaccordo, così da fornire una propria interpretazione circa le responsabilità proprie e degli altri stakeholder connesse allo sviluppo/adozione di modelli di mobilità più sostenibile. Come si evince dai primi tre grafici, la responsabilità circa l'adozione di modelli di mobilità sostenibile è attribuita in primo luogo al buon governo delle pubbliche amministrazioni, seguita subito dopo dal senso civico dei cittadini. C'è una buona percentuale di partecipanti che si dice in accordo anche nell'attribuire tale responsabilità alle aziende costruttrici dei mezzi di trasporto.

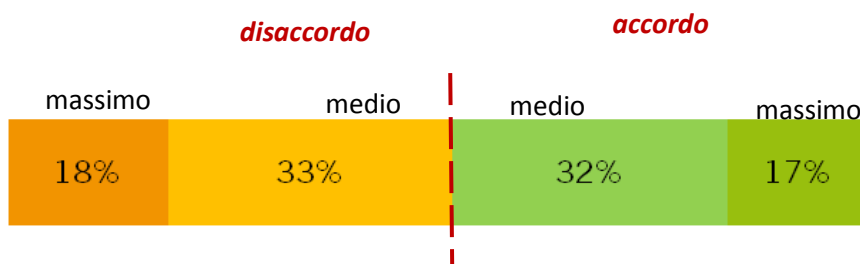
*L'adozione di modelli di mobilità sostenibile dipende principalmente dal **senso civico dei cittadini***



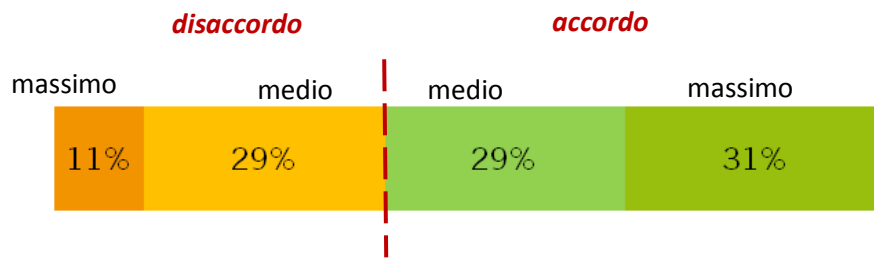
*L'adozione di modelli di mobilità sostenibile dipende principalmente dal **buon governo delle amministrazioni pubbliche***



*L'adozione di modelli di mobilità sostenibile dipende principalmente dalla **responsabilità sociale dei costruttori dei mezzi di trasporto***

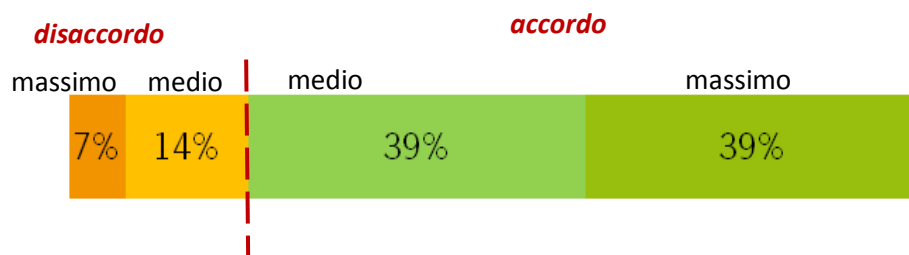


Le campagne di informazione e sensibilizzazione svolgono un ruolo importante per modificare le abitudini di mobilità

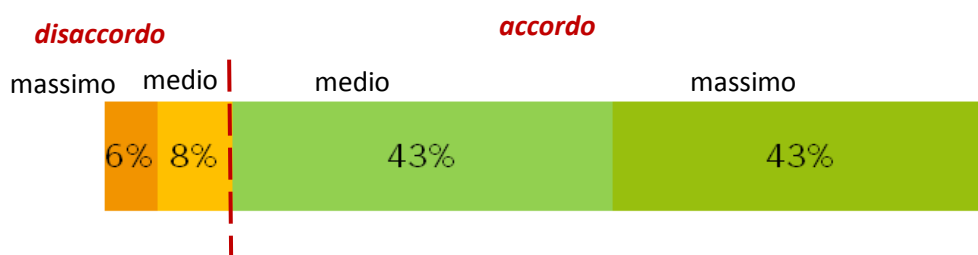


Come si nota dai grafici seguenti, quasi la totalità dei cittadini è in accordo nel ritenere che le amministrazioni pubbliche dovrebbero prevedere maggiori forme e occasioni di coinvolgimento dei cittadini nella definizione e valutazione dei piani urbani della mobilità e che le imprese di trasporto pubblico dovrebbero prevederne il coinvolgimento nel monitoraggio della qualità.

In tema di mobilità, le amministrazioni pubbliche dovrebbero **consultare** maggiormente i cittadini nel definire e valutare i piani urbani della mobilità

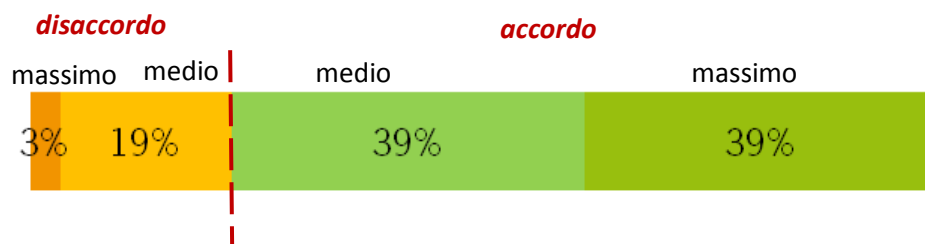


Le imprese di trasporto pubblico dovrebbero coinvolgere i cittadini nel monitorare la qualità dei servizi



L'ultimo grafico fa emergere l'esigenza avvertita da parte dei cittadini, di dover incrementare la conoscenza degli standard di qualità dei servizi nonché le modalità per tutelare i propri diritti di viaggiatori, dato che conferma quanto emerso nella precedente sezione in merito alla scarsa consapevolezza dei diritti del viaggiatore.

I cittadini dovrebbero aumentare la propria conoscenza in merito agli standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico e alle modalità di tutela dei propri diritti di viaggiatori



HEALTHY CIVIC COMMUNICATION
 INFORMATIONAL COMMUNITY UNIVERSALITY COMMUNICATION
 EMPLOYMENT CITIZENS
 HEALTHY NETWORK ADVOCACY RIGHTS PUBLIC SERVICES
 SUSTAINMENT RESPONSIBILITY FEDERALISM CITIZENS
 CONSUMERISM

Partners:



The project is coordinated by Active Citizenship Network (ACN), the European interface of the Italian civic organization Cittadinanzattiva.

Active Citizenship Network is associated partner of the European Mobility Week (www.mobilityweek.eu)



Cittadinanzattiva onlus
 via Flaminia 53 - 00196 Roma
 Tel. +39 06367181 Fax +39 0636718333
www.cittadinanzattiva.it

