

Sicurezza stradale

La percezione dei cittadini di Milano Roma Napoli

Settembre 2011

Metodologia

Universo di riferimento

Cittadini residenti a Roma, Napoli e Milano

Numerosità campionaria

In totale 2.100 cittadini, in particolare 700 cittadini a Milano, 700 a Roma, 700 a Napoli, disaggregati per età, sesso ed area di residenza

Margine di errore

+/- 3%

Metodo di raccolta delle informazioni ed elaborazione dei dati

Metodo di intervista: Interviste telefoniche con il sistema Cati

Tipo di questionario: strutturato

Elaborazione dei dati: SPSS 18.0

Effettuazione delle interviste

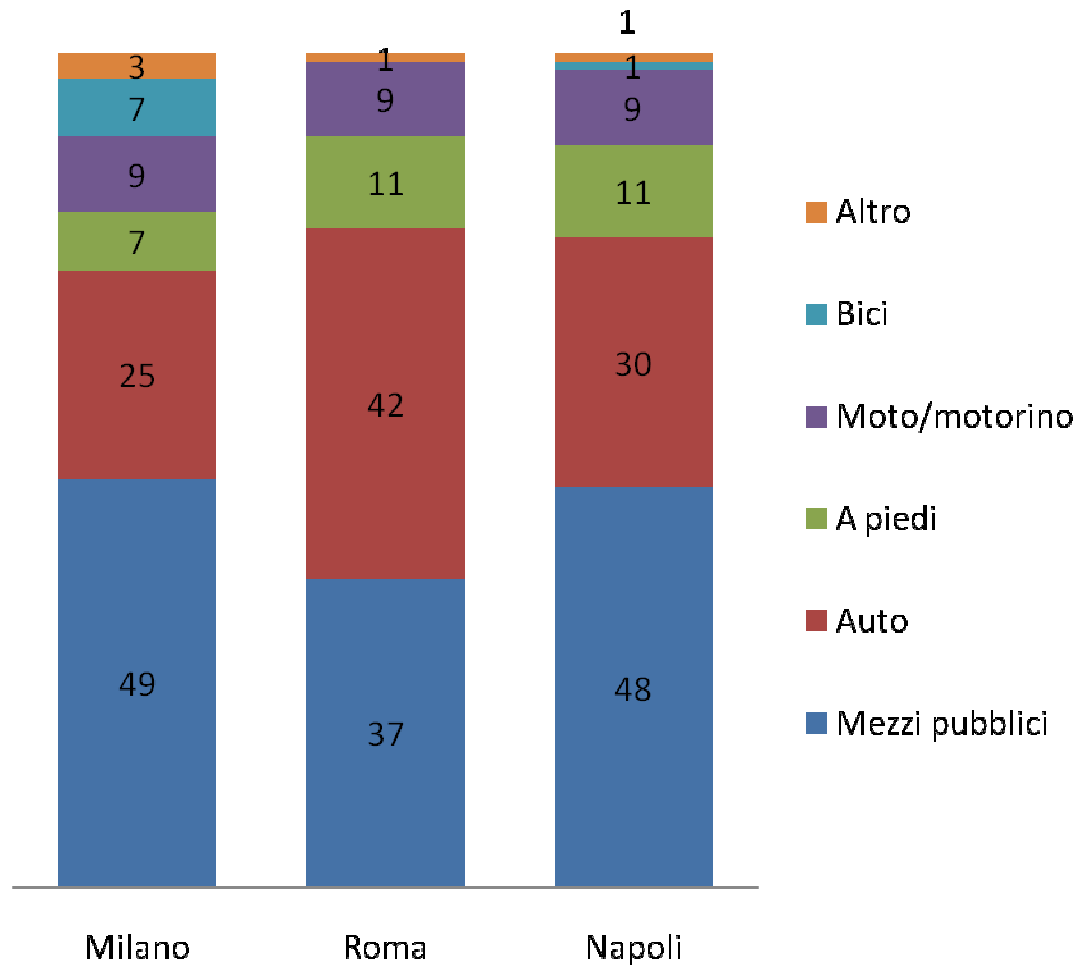
Settembre 2011

Autore

IPR Marketing



I mezzi utilizzati principalmente per gli spostamenti in città



- I mezzi pubblici sono lo strumento di mobilità utilizzato più frequentemente in tutte e tre le città.
- A Milano e Napoli la quota di utenti abituali del trasporto pubblico è analoga, più bassa a Roma dove invece è più alta la quota di coloro che utilizzano abitualmente l'auto per spostarsi.
- Da sottolineare che raggiunge il 7% a Milano la quota di utenti della bici come mezzo abituale di mobilità.

I mezzi utilizzati principalmente per gli spostamenti in città

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui risiede:					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Mezzi pubblici	38	51	45	35	56	46
Auto	27	25	30	43	27	31
A piedi	13	6	20	11	6	12
Moto / motorino	14	7		11	11	9
Bici	6	8				1
Altro	2	3	5			1
TOTALE	100	100	100	100	100	100

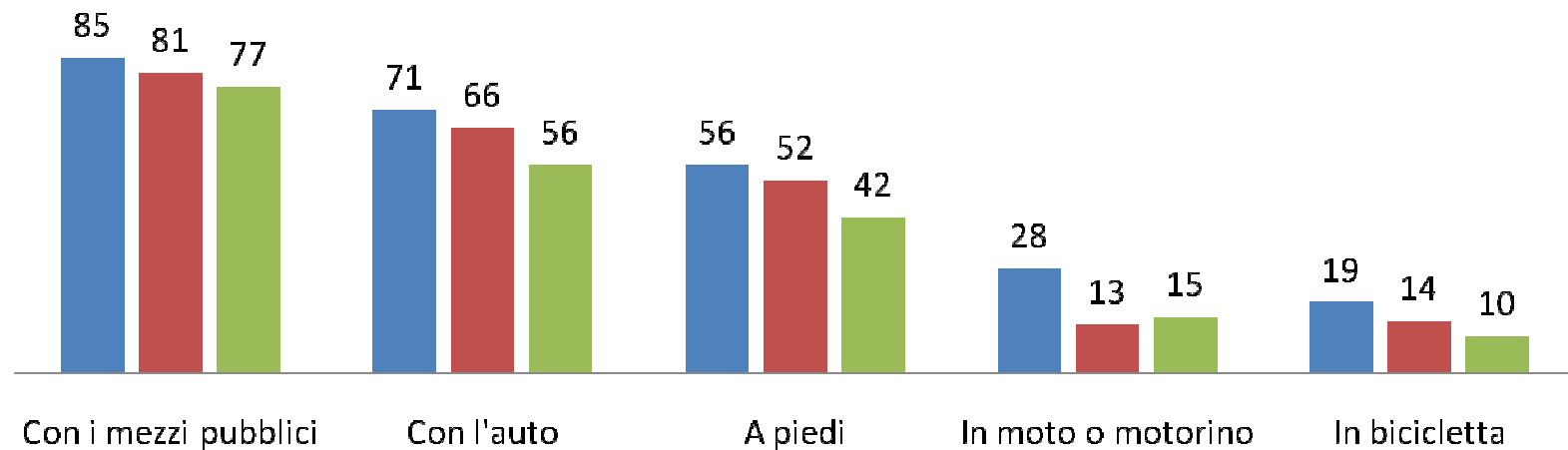
I comportamenti di mobilità cambiano nelle tre città a seconda all'area di residenza degli intervistati.

- A Milano chi risiede dove c'è una ZTL si muove un po' di più a piedi o sulle due ruote mentre chi non risiede in una ZTL utilizza di più i mezzi pubblici per spostarsi.
- A Roma i residenti nelle ZTL usano di più i mezzi pubblici o si muovono a piedi rispetto a chi risiede fuori che invece utilizza di più l'auto.
- A Napoli i residenti nelle ZTL utilizzano di più i mezzi pubblici rispetto a chi risiede fuori da queste aree.

In città quanto è sicuro chi si sposta....

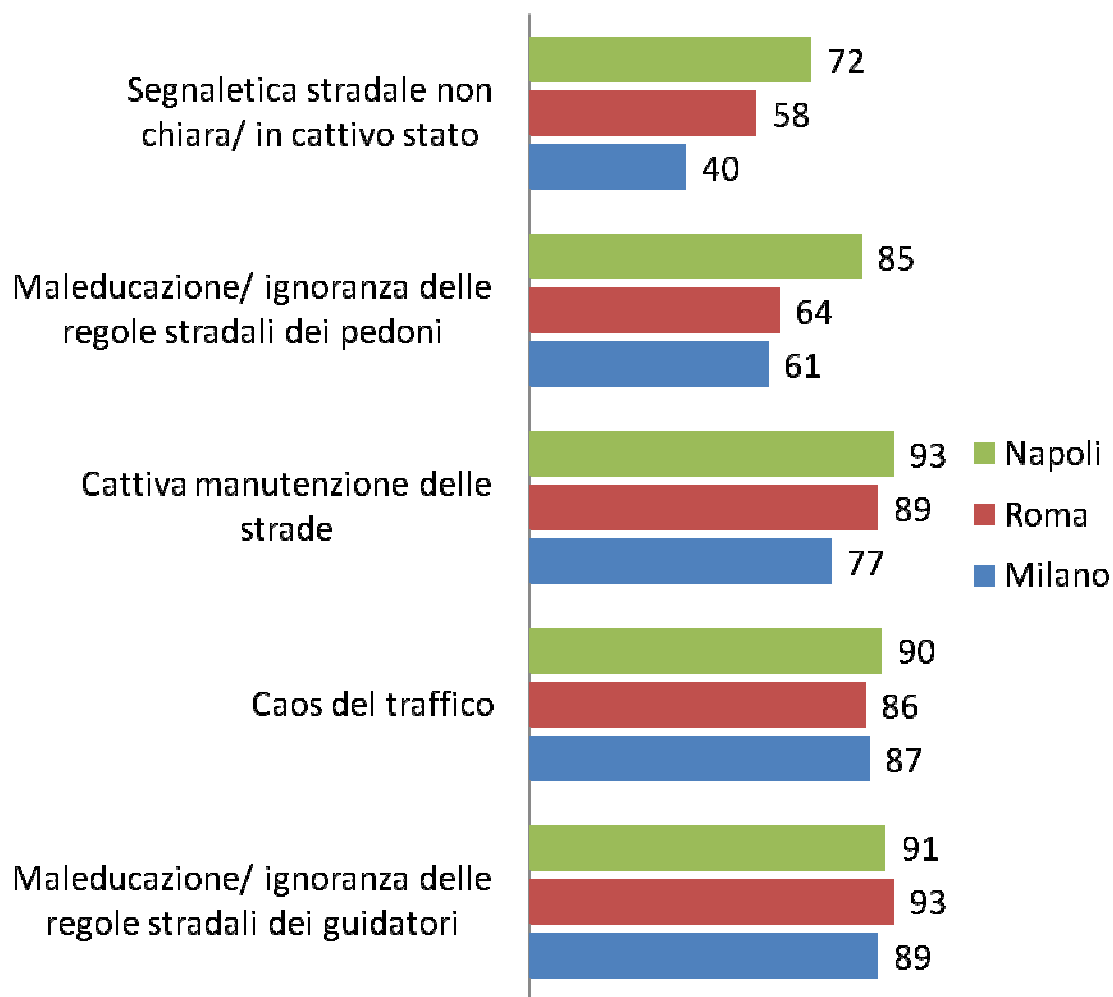
Molto/abbastanza sicuro in %

■ Milano ■ Roma ■ Napoli



- La percezione di sicurezza negli spostamenti sia sui mezzi pubblici che in auto, a piedi, in moto o in bici è più alta a Milano, registra valori medi a Roma, è più bassa a Napoli.

Cosa minaccia la sicurezza stradale?

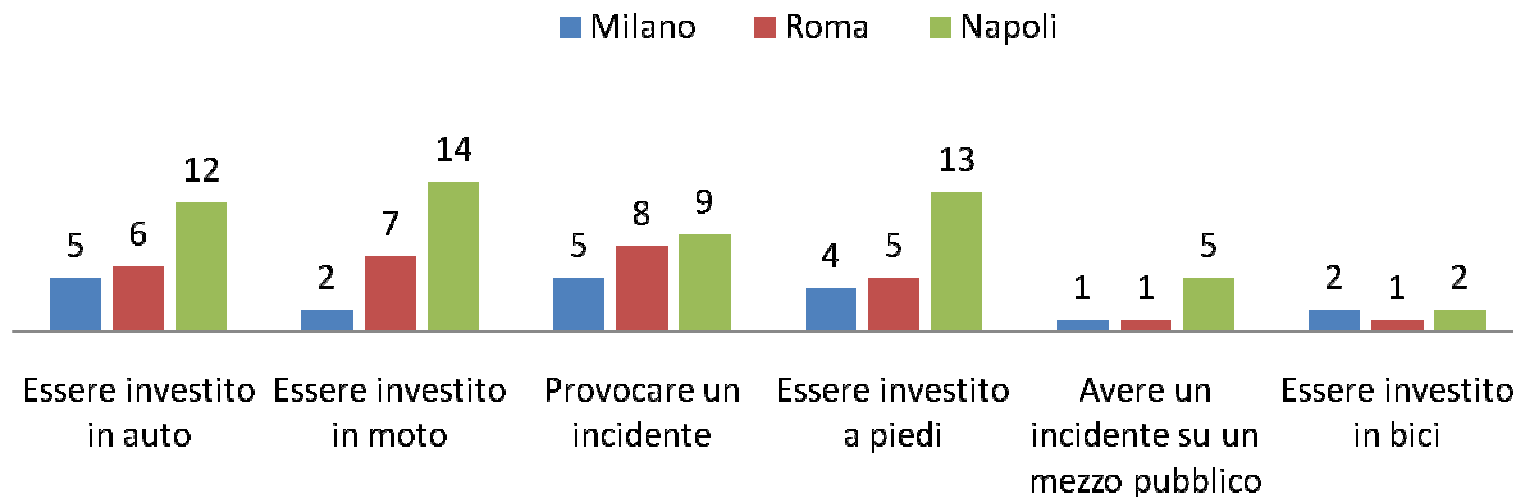


- L'ignoranza delle regole della strada e il caos del traffico sono considerate le maggiori minacce alla sicurezza stradale in tutte e tre le città.

- La cattiva manutenzione delle strade è un fattore di insicurezza indicato a Roma e Napoli più che a Milano, mentre ignoranza dei pedoni e segnaletica stradale in cattivo stato sono sentite fattori di insicurezza maggiore a Napoli rispetto alle altre città.

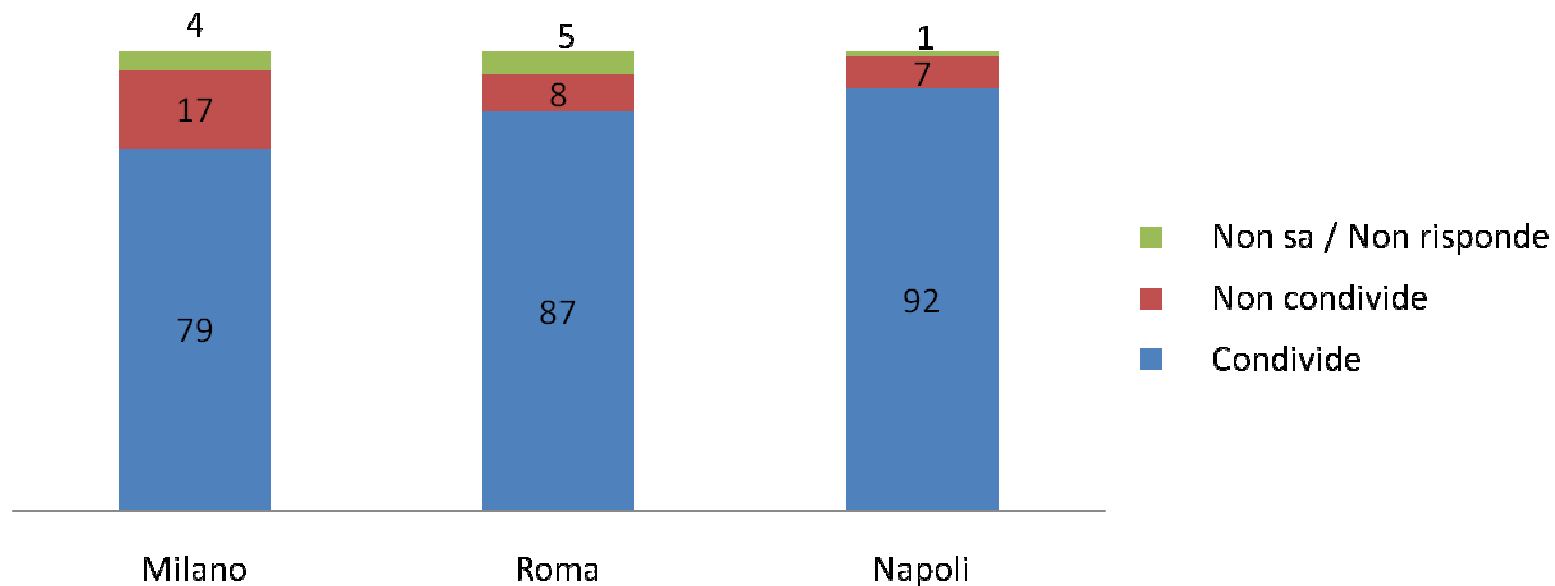
Esperienza dei pericoli della strada

Nel corso dell'ultimo anno è capitato in città, a lei o a un suo familiare stretto, di ...:



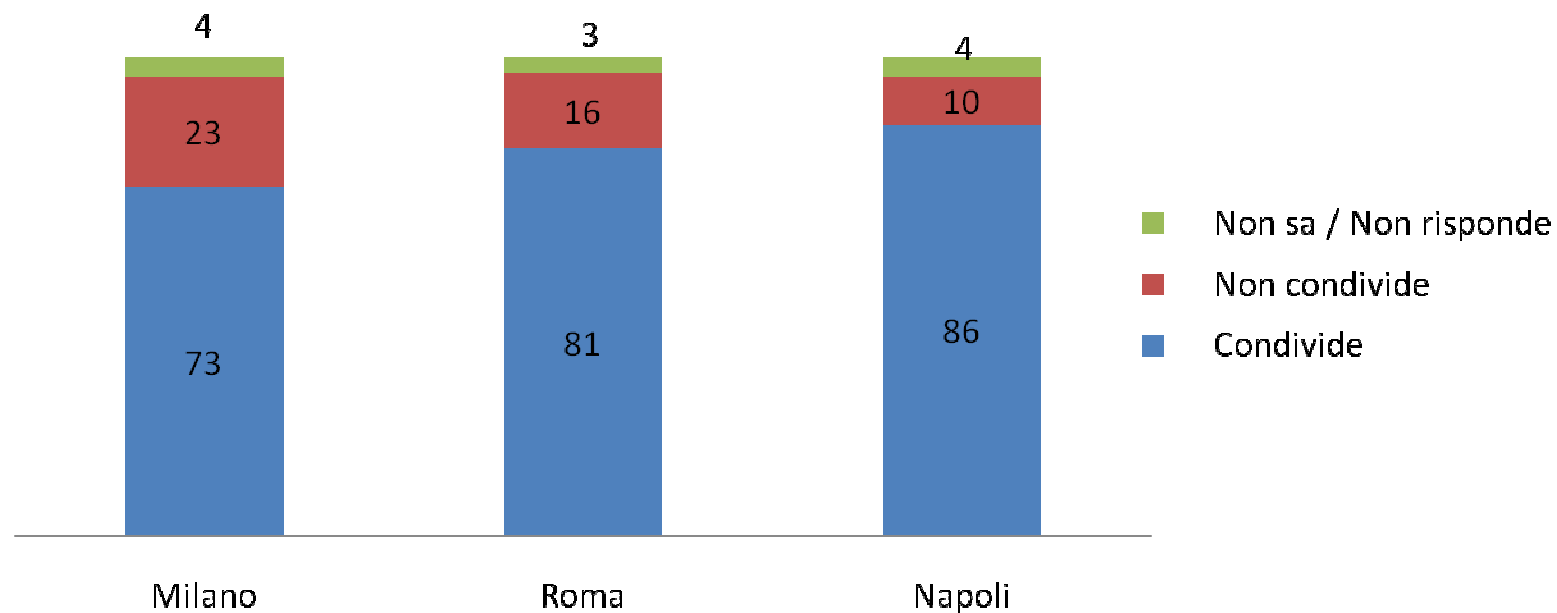
- L'esperienza di incidenti provocati o subiti risulta maggiore a Napoli rispetto a Roma o Milano.

L'idea di un ufficio pubblico dedicato alla sicurezza stradale



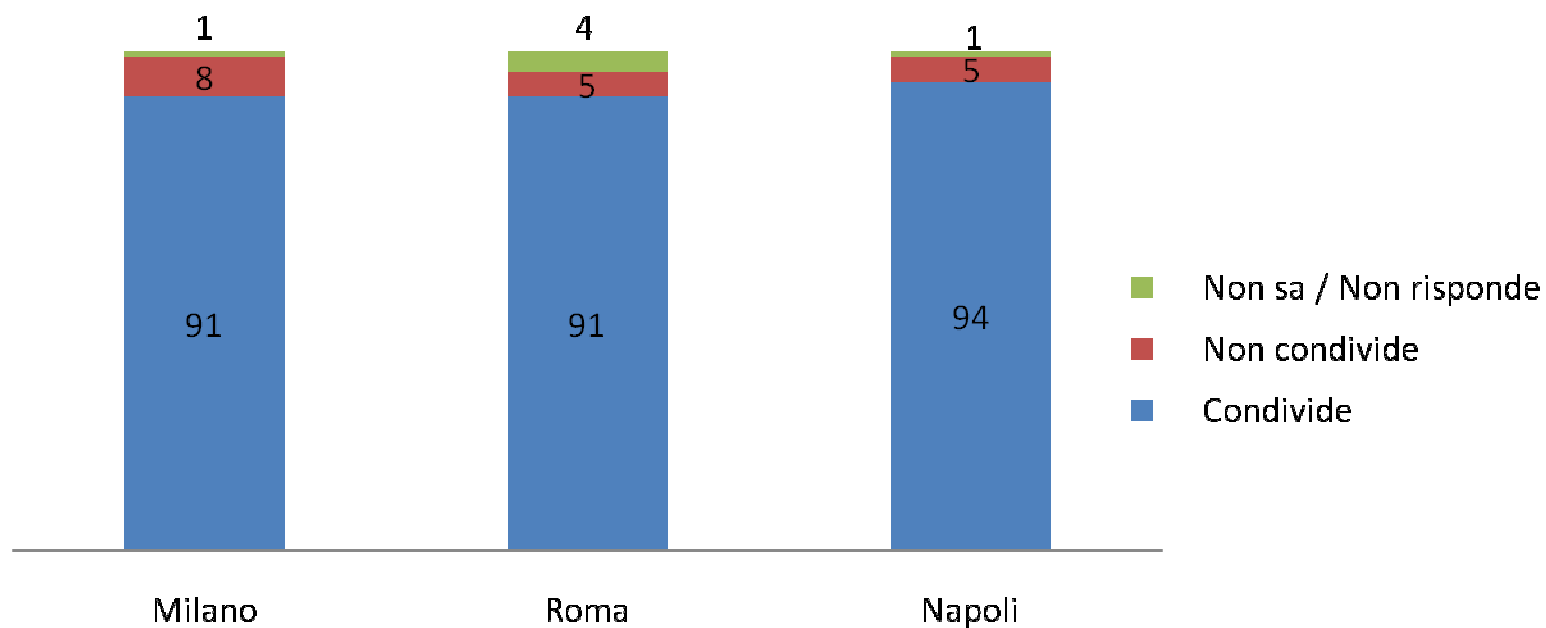
- Ottiene un consenso molto alto in tutte e tre le città l'idea di creare in ciascun comune un ufficio pubblico dedicato alla sicurezza stradale. L'esigenza è sentita più forte a Napoli, e Roma, un po' meno a Milano.

L'idea di una scuola di formazione sulla sicurezza stradale



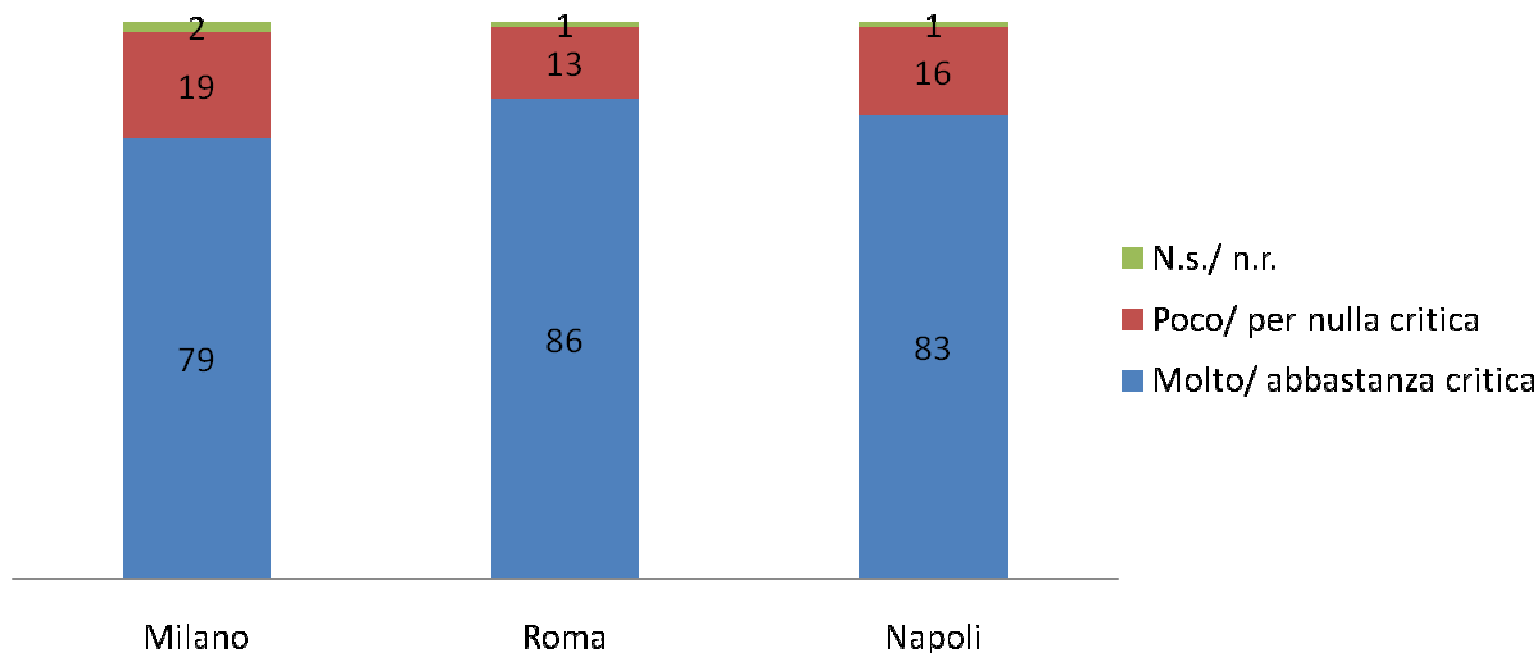
- Anche l'idea di istituire una scuola di formazione sulla sicurezza stradale ottiene un consenso molto alto in tutte e tre le città. Ancora una volta a rispondere maggiormente all'idea è Napoli seguita da Roma, e Milano.

L'idea di una agenzia nazionale per assistenza e informazione e alle vittime della strada



- Condivisa in tutte e tre le aree dalla quasi totalità del campione l'idea di istituire un'agenzia nazionale per l'assistenza e la tutela delle vittime della strada.

La situazione del traffico e della viabilità nella propria città



- In tutte e tre le città la situazione del traffico nella propria città è definita molto o abbastanza critica dalla assoluta maggioranza degli abitanti.
- Il maggior livello di insoddisfazione si riscontra a Roma, seguito da Napoli e Milano in terza battuta.

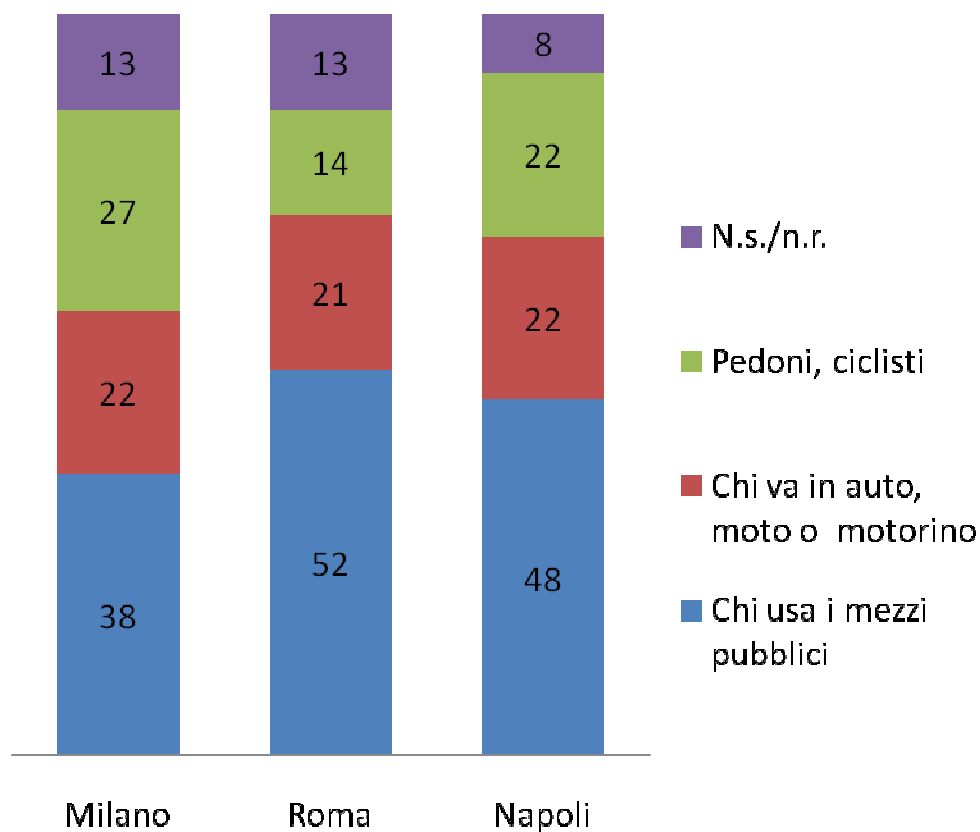
La situazione del traffico e della viabilità nella propria città

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui risiede					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Molto/ abbastanza critica	89	89	90	98	95	94
Poco/ per nulla critica	11	8	10	2	5	6
Non sa/ non risponde		3				
TOTALE	100	100	100	100	100	100

- A Milano e Napoli è analoga la valutazione sulla situazione del traffico cittadino tra quanti vivono in una zona a traffico limitato o fuori.
- A Roma invece coloro che non abitano in una ZTL risultano più severi nel valutare il traffico in città.

Le priorità delle amministrazioni per i problemi di traffico e viabilità

Per affrontare traffico e viabilità, secondo lei l'amministrazione cittadina deve badare prioritariamente alle esigenze di ...:



- Le esigenze di chi utilizza i mezzi pubblici devono essere prioritarie per un'amministrazione che intenda affrontare le problematiche del traffico cittadino. La pensa così l'assoluta maggioranza degli intervistati a Roma e la quota maggiore anche a Napoli e a Milano.
- Da notare che a Milano raggiunge il 27% la quota che invece ritiene prioritarie le esigenze di pedoni e ciclisti, rispetto al 22% registrato a Napoli e il 14% a Roma.

Interventi per la viabilità.

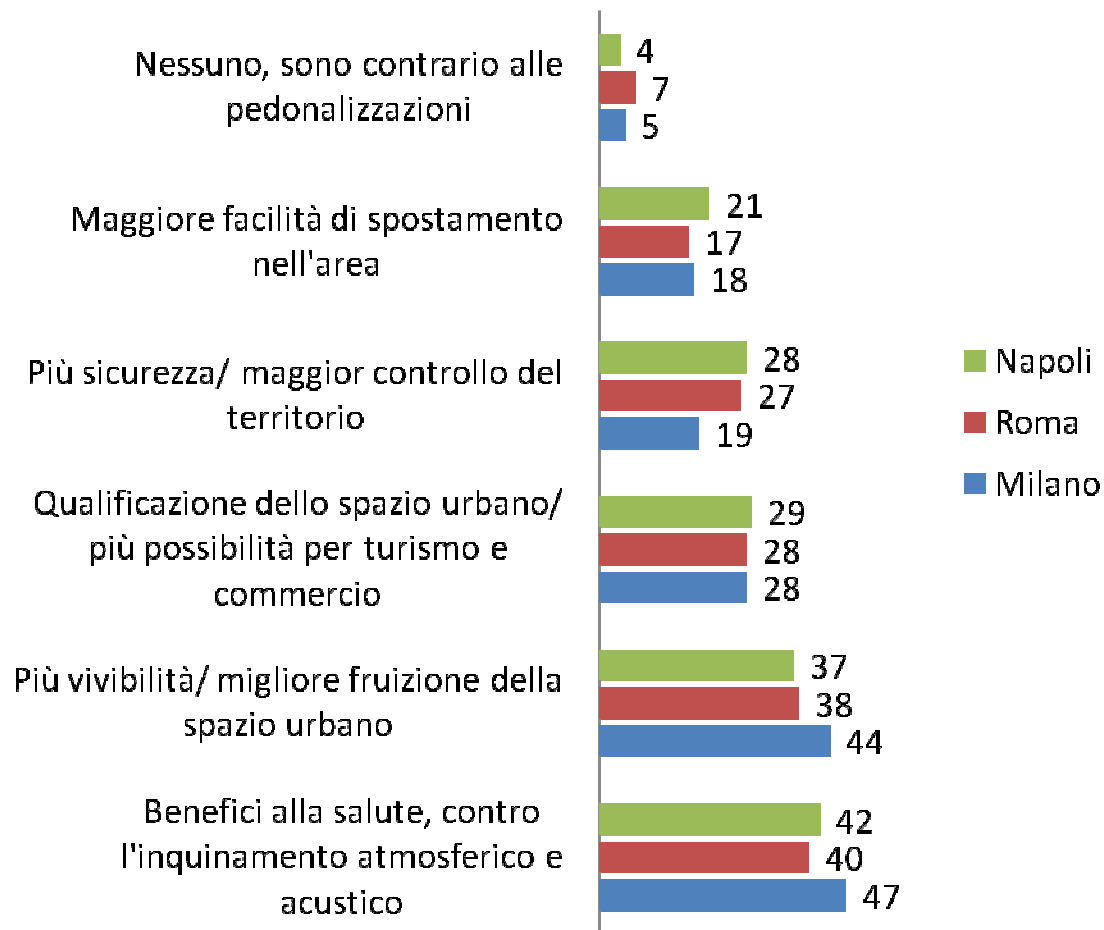
Livelli di condivisione

Pensando alla sua città, condivide l'opportunità di aumentare il numero di ...:

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui risiede					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Aree chiuse completamente al traffico	75	52	70	60	80	20
ZTL	81	52	30	55	77	20
Corsie preferenziali	95	86	70	67	94	60
Piste ciclabili	100	89	90	76	86	60

- Le disaggregazioni rispetto all'area di residenza degli intervistati evidenzia che in tutte e tre le città i residenti nelle ZTL sono favorevoli più di coloro che non ci abitano a interventi restrittivi del traffico da parte dell'amministrazione cittadina.

I vantaggi di prevedere ampie pedonalizzazioni nei centri storici



•Risulta analoga in tutte le città la percezione dei vantaggi delle pedonalizzazioni considerate positive soprattutto in termini di qualità e vivibilità dello spazio urbano.

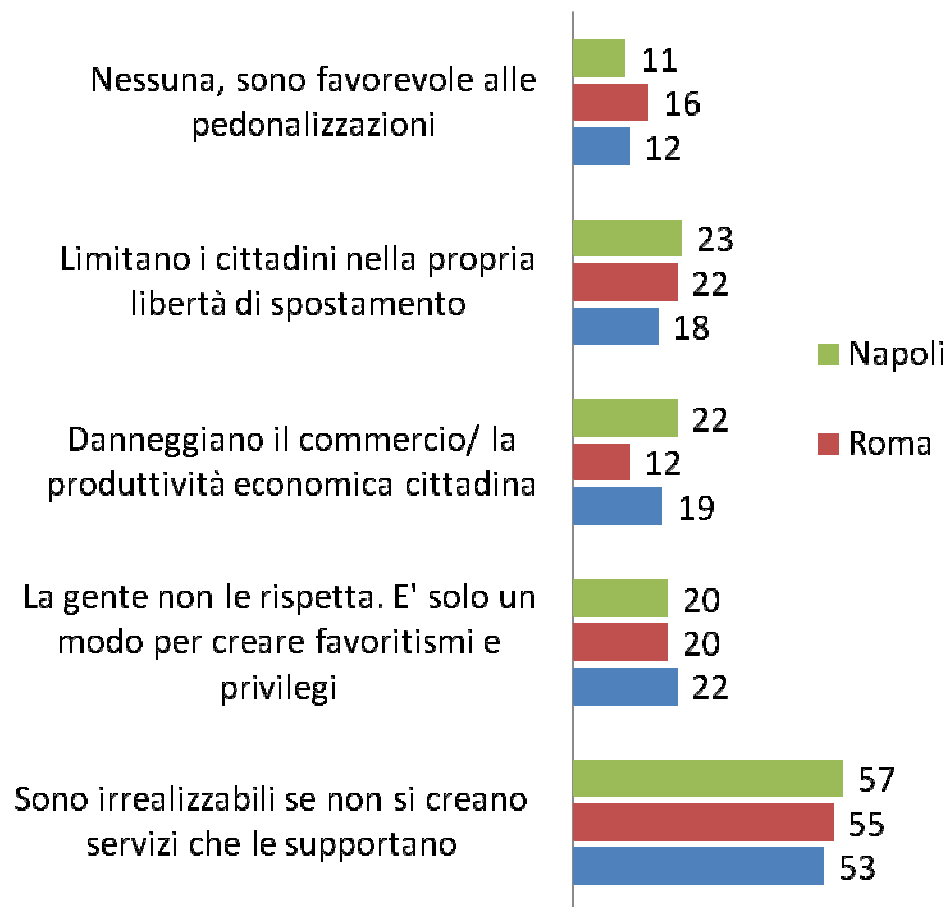
I vantaggi di prevedere ampie pedonalizzazioni nei centri storici

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui risiede:					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Benefici per la salute, contro l'inquinamento	52	46	40	40	35	45
Più vivibilità/ fruibilità della spazio urbano	33	46	50	36	33	38
Qualificazione dello spazio urbano/ più possibilità per turismo e commercio	42	25	30	27	21	35
Più sicurezza e controllo del territorio	26	17	10	29	41	25
Maggiore facilità di spostamento nell'area	21	18	0	20	33	19
Nessuno, sono contrario alle pedonalizzazioni	0	6	10	6	6	2

Il totale non è pari a 100 perché la domanda prevedeva risposta multipla

- Individuano vantaggi nelle pedonalizzazioni dei centri storici sia coloro che vivono in aree a traffico limitato che coloro che non ci vivono in tutte e tre le città.

Le obiezioni alle ampie pedonalizzazioni nei centri storici



Risultano analoghe in tutte e tre le città le obiezioni che gli intervistati muovono alle pedonalizzazioni nei centri storici:

- L'assoluta maggioranza dei cittadini sia di Milano che di Napoli che di Roma le considera irrealizzabili se non si creano servizi che le supportino (trasporto pubblico, animazione delle aree ...).
- Una quota intorno al 20% non ha fiducia nella capacità di rispettarle da parte degli stessi cittadini.

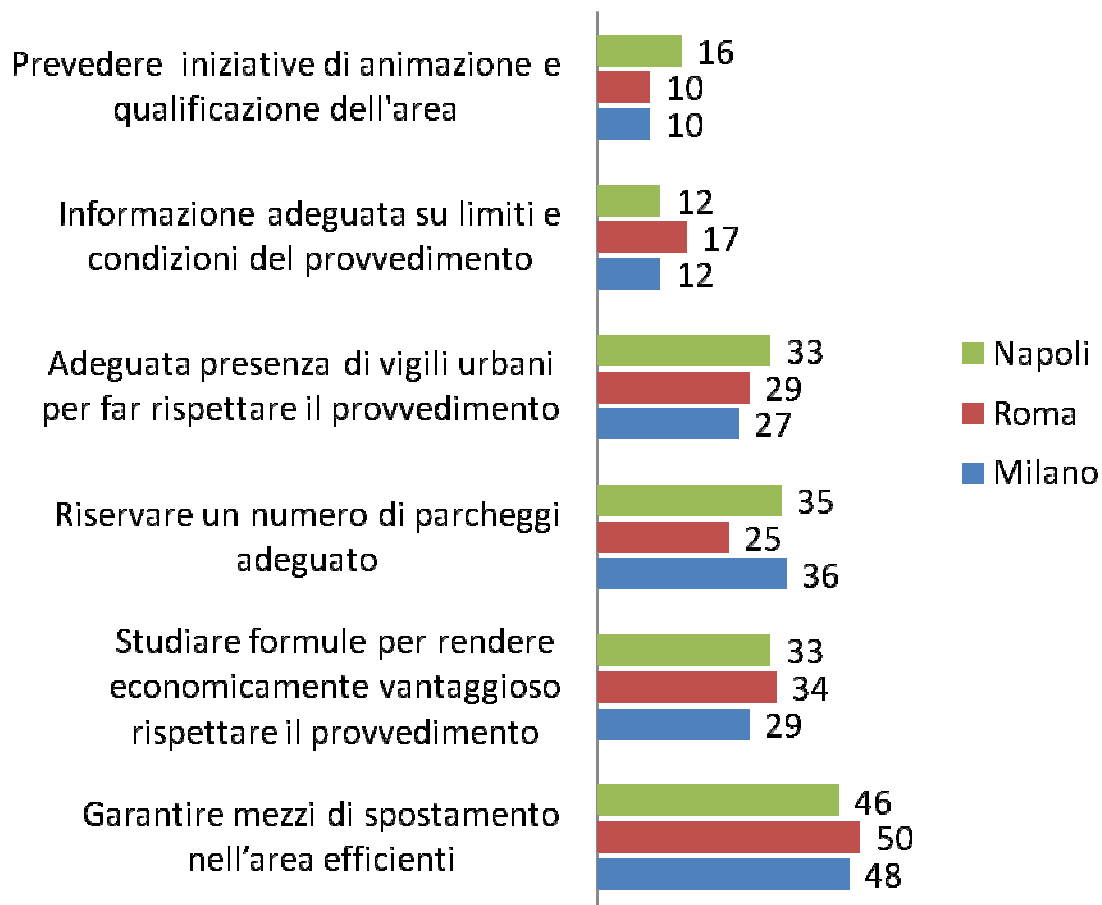
Le obiezioni alle ampie pedonalizzazioni nei centri storici

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui risiede:					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Limitano i cittadini nella libertà di spostamento	13	20	10	24	24	23
Danneggiano il commercio/ la produttività economica	23	19	5	13	22	22
La gente non le rispetta, è solo un modo per creare favoritismi e privilegi	26	21	25	20	20	19
Sono irrealizzabili se non si creano servizi che le supportano	55	51	50	56	69	52
Nessuna, sono favorevole alle pedonalizzazioni	12	13	20	15	11	12

Il totale non è pari a 100 perché la domanda prevedeva risposta multipla

In tutte e tre le città le obiezioni ad ampie pedonalizzazioni nei centri storici vengono espresse in maniera simile sia dai cittadini che risiedono in ZTL che dagli altri.

I requisiti di un provvedimento di chiusura al traffico per funzionare



- Anche in questo caso non si notano forti differenze nelle valutazioni espresse dai cittadini di Milano, Roma e Napoli.
- La quota maggiore ritiene importante dotare le aree chiuse al traffico di mezzi di spostamento efficienti, mentre circa 1/3 suggerisce di studiare formule per rendere economicamente vantaggioso rispettare il provvedimento.

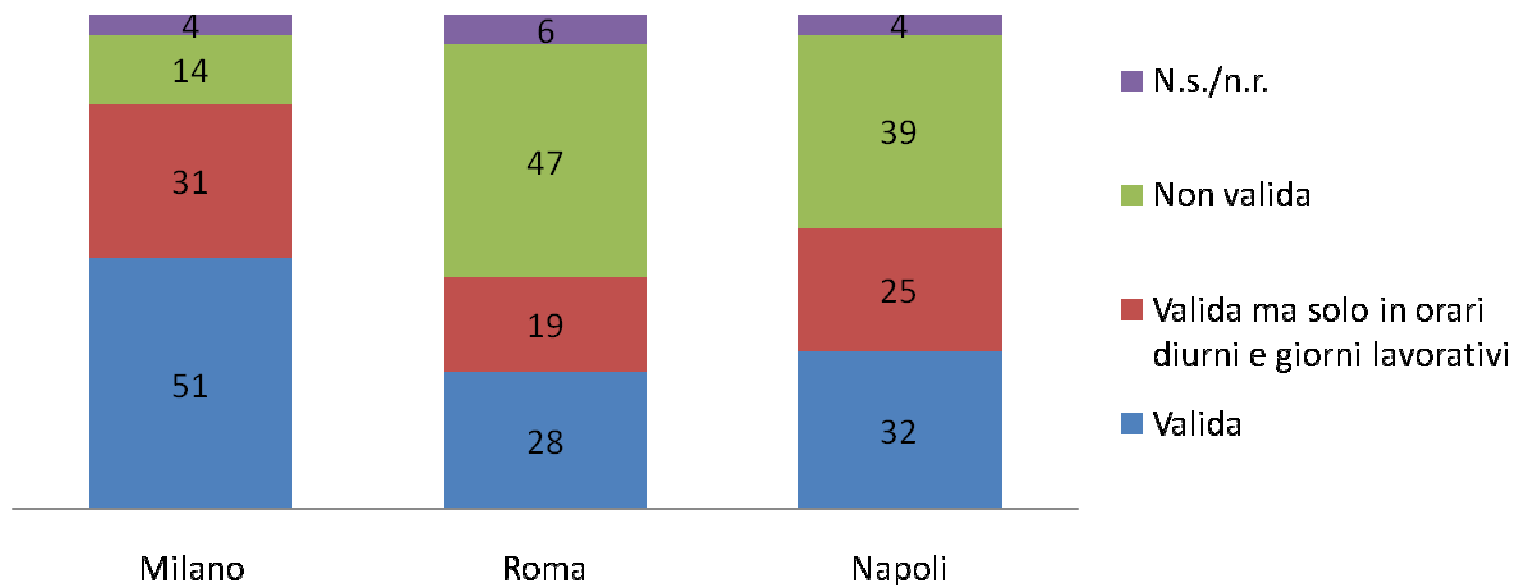
I requisiti di un provvedimento di chiusura al traffico per funzionare

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui lei risiede					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Garantire mezzi di spostamento efficienti	51	46	50	51	48	45
Studiare formule per rendere vantaggioso rispettare il provvedimento	25	30	50	32	33	32
Prevedere un numero di parcheggi adeguato	37	35	13	27	29	37
Adeguate presenza di vigili urbani	29	28	32	29	29	34
Informazione adeguata	4	14	13	17	12	12
Animare e qualificare l'area	12	10	19	8	21	13

Il totale non è pari a 100 perché la domanda prevedeva risposta multipla

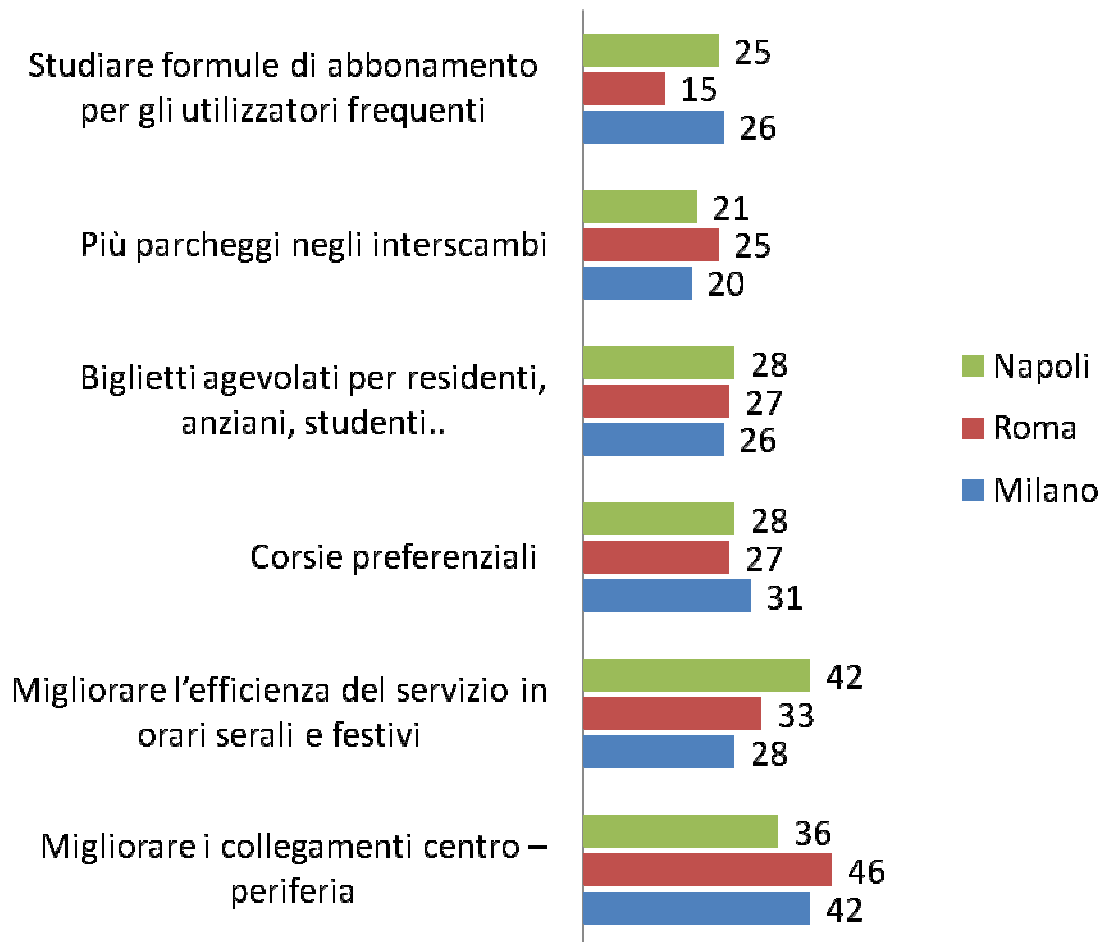
Anche in questo caso non si notano forti differenze nelle valutazioni tra i residenti nelle ZTL o meno e i requisiti per far funzionare i provvedimenti di chiusura al traffico risultano abbastanza condivisi da entrambi i target.

Il trasporto pubblico è un'alternativa valida all'auto?



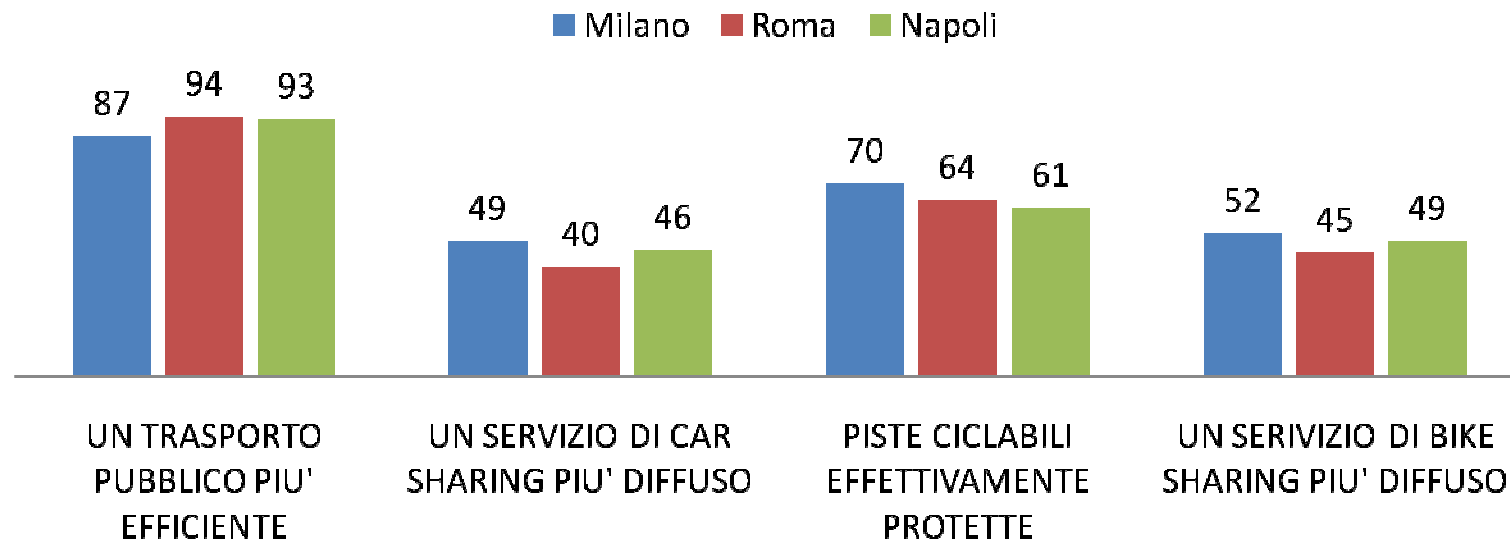
- I più insoddisfatti del servizio di trasporto pubblico cittadino si confermano i cittadini di Roma.
- A Milano il trasporto pubblico è considerato una valida alternativa all'auto dalla maggioranza dei cittadini (51%).
- A Napoli 1/3 degli intervistati lo considera un'alternativa valida e un ulteriore 25% lo considera valido anche se solo in orari diurni e giorni lavorativi.

Come migliorare il trasporto pubblico?



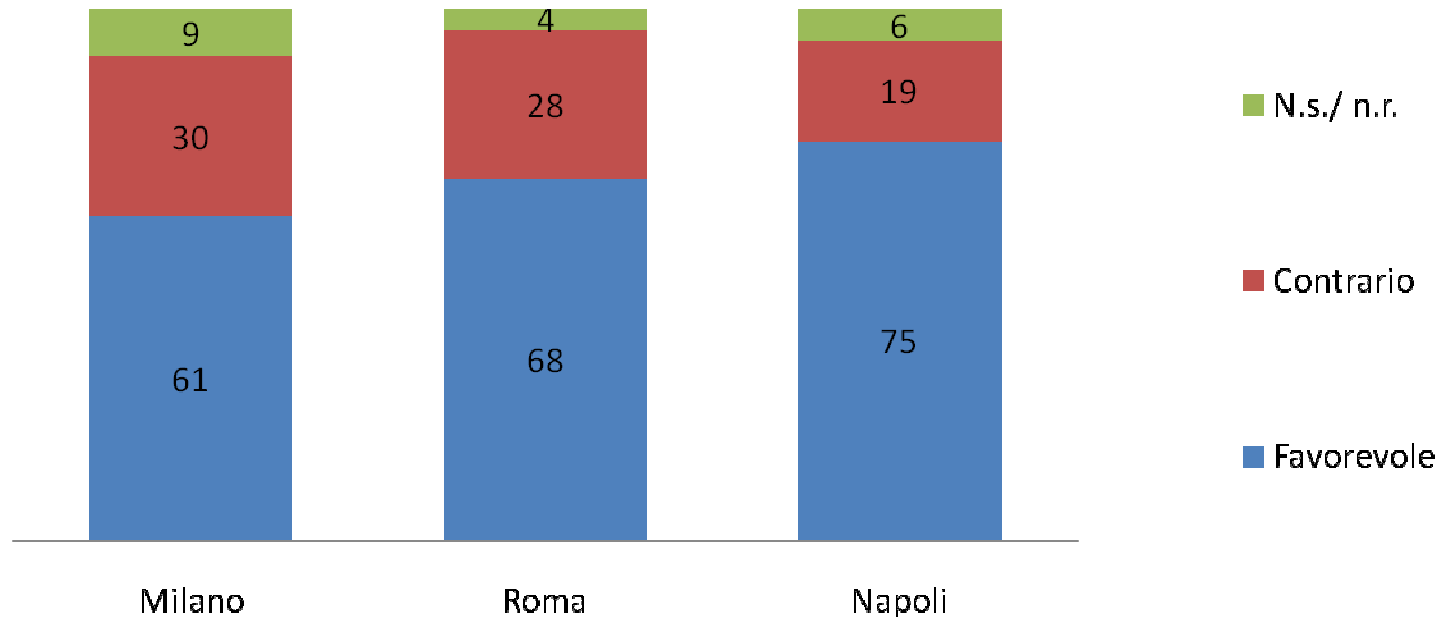
- I cittadini di Roma, Napoli e Milano risultano sulla stessa linea nell'indicare la ricetta per migliorare l'offerta del trasporto pubblico cittadino. Si tratta soprattutto di migliorare i collegamenti con la periferia e l'efficienza del servizio in orari serali e festivi.

Sarebbe di incentivo a non usare la macchina se in città ci fosse.....



- Un trasporto pubblico più efficiente sarebbe di incentivo per la quasi totalità dei cittadini sia di Napoli che di Roma che di Milano a non usare la macchina in città.
- Piste ciclabili protette funzionerebbero da incentivo a lasciare la macchina per il 70% dei milanesi e per circa il 60% dei residenti a Roma o Napoli.
- Interessante anche che bike sharing e car sharing più efficienti sarebbero un incoraggiamento per circa la metà di intervistati in tutte e tre le città considerate.

Aree a traffico limitato in città: favorevoli e contrari



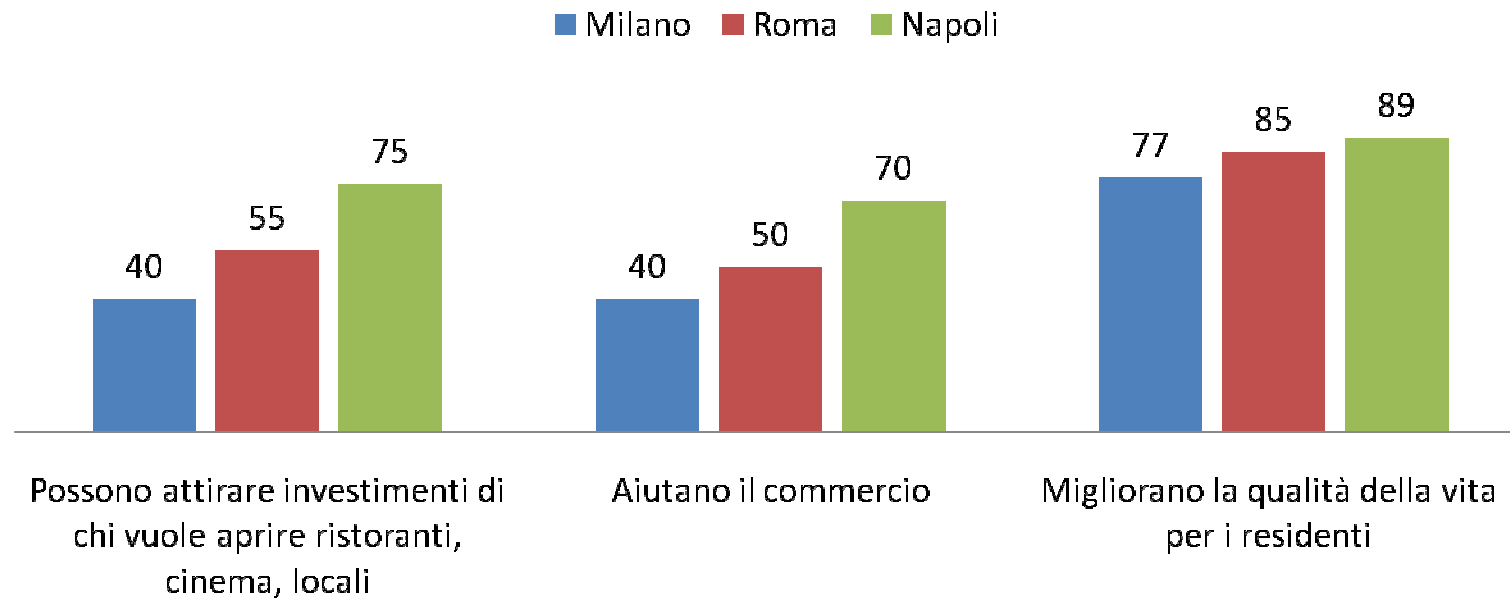
- La quota dei favorevoli alle aree a traffico limitato in città sono l'assoluta maggioranza dei cittadini sia a Milano che a Roma che a Napoli.
- Napoli in particolare tra le tre risulta la più favorevole alla limitazione al traffico di aree cittadine con il 75% di adesione all'idea.

Aree a traffico limitato in città: favorevoli e contrari

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui risiede:					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Favorevole	85	66	80	78	81	88
Contrario	5	25	20	18	14	7
Non sa/ non risponde	10	9		4	5	5
TOTALE	100	100	100	100	100	100

- La disaggregazione rispetto all'area di residenza evidenzia che solo a Milano la quota maggiore dei favorevoli alle limitazioni del traffico risiede già in una ZTL.
- A Roma e a Napoli non si registrano differenze forti ed è più o meno pari la quota dei favorevoli alla creazione di nuove aree a traffico limitato sia tra i residenti che tra quanti non risiedono in una ZTL.

Potenzialità delle aree a traffico limitato



- Le potenzialità delle aree a traffico limitato per l'assoluta maggioranza degli intervistati riguardano la qualità della vita dei residenti.
- Benefici economici e per il commercio sono citati soprattutto dai residenti a Napoli e a Roma. Meno convinti invece delle potenzialità economiche di queste limitazioni nella mobilità risultano i milanesi.

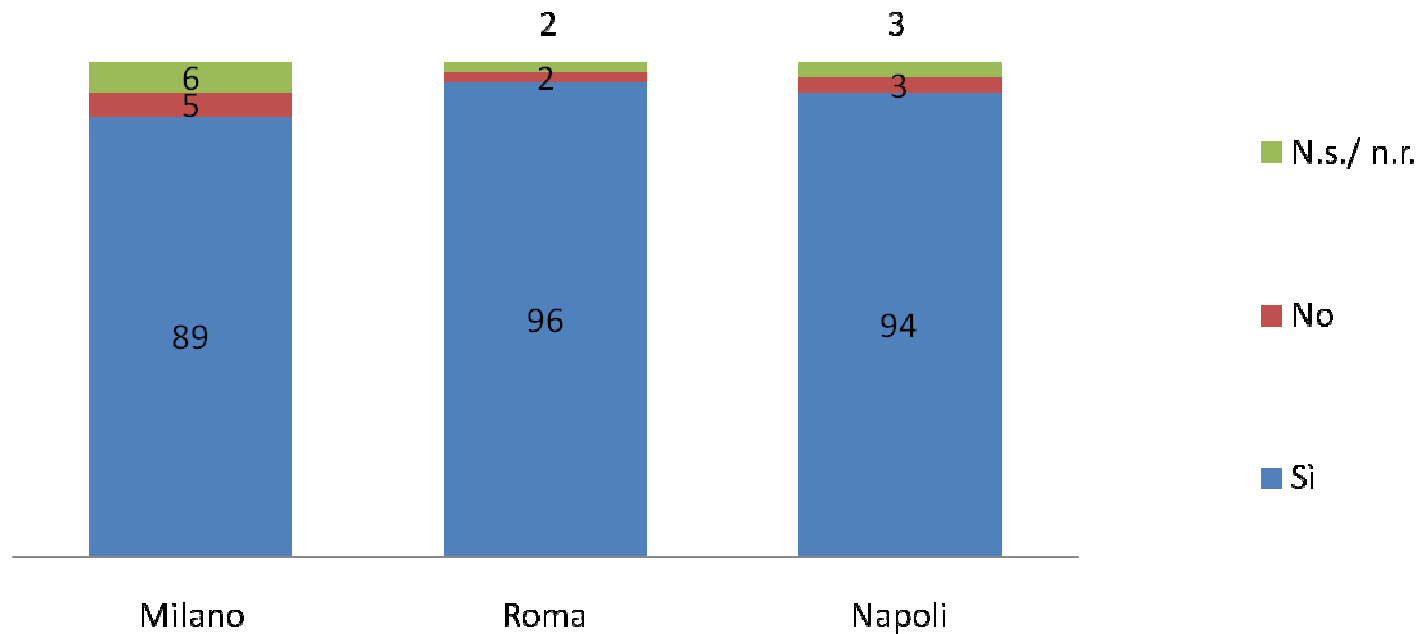
Potenzialità delle aree a traffico limitato

	MILANO		ROMA		NAPOLI	
	Nell'area in cui risiede					
	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL	C'è una ZTL	Non c'è una ZTL
Attrahono investimenti di chi vuole aprire ristoranti, cinema, locali	50	36	60	55	88	71
Aiutano il commercio	53	37	55	50	78	68
Migliorano la qualità della vita per i residenti	81	76	80	86	93	88

- Le potenzialità delle aree a traffico limitato a Milano e Napoli sono avvertite soprattutto da coloro che nelle ZTL attualmente ci vivono.
- A Roma invece non si notano forti differenze nei pareri espressi dai residenti nelle ZTL o fuori.

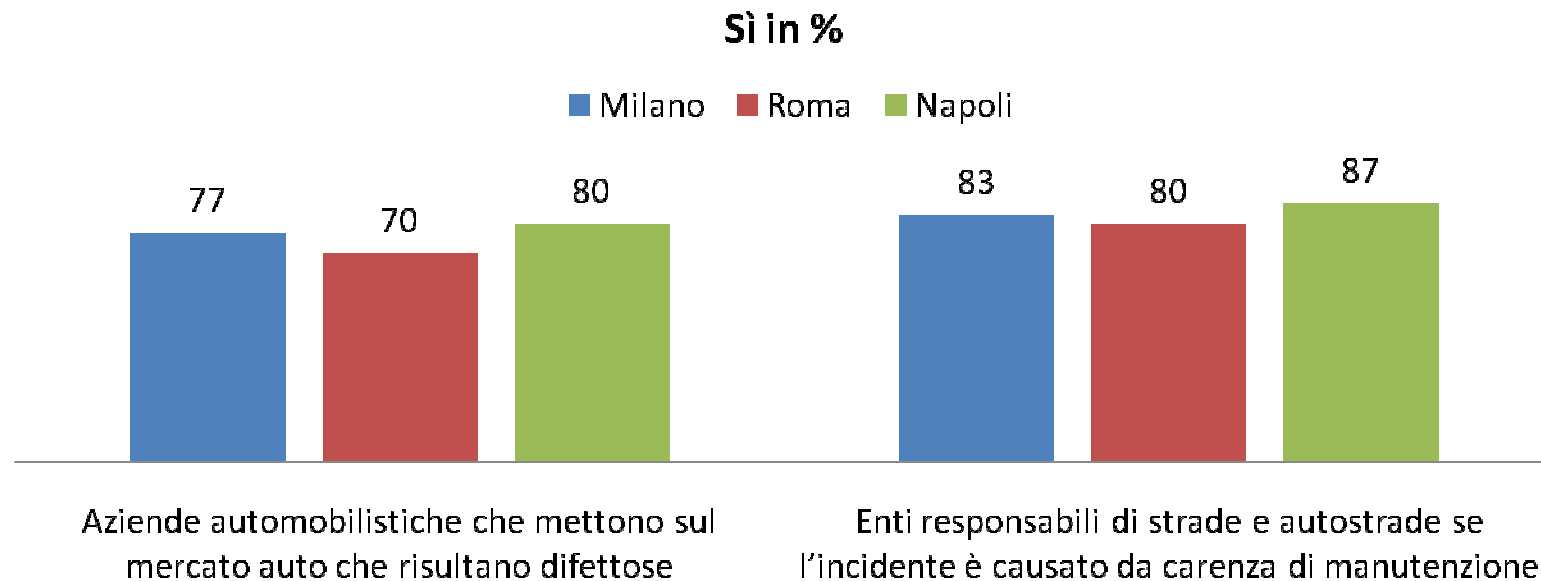
Il reato di omicidio stradale

Condivide l'opportunità di introdurre il reato di omicidio stradale?



- Intorno al 90% la quota che in tutte e tre le città sarebbe favorevole all'introduzione del reato di omicidio stradale.

Per estensione, il reato di omicidio stradale potrebbe essere previsto per...



- Favorevoli in tutte e tre le città ad estendere il concetto di reato di omicidio stradale non solo a coloro che provocano incidenti mortali sotto l'effetto di droghe o alcool ma anche alle aziende automobilistiche che mettono sul mercato auto che poi si rivelano difettose o anche gli enti responsabili della manutenzione stradale se l'incidente è causato da carenza di manutenzione.