



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ PER LA CITTA' DI MARSALA E CONNESSA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA *Report delle attività di partecipazione*

FASE B: Risultati della fase di ascolto



Marsala, 11 novembre 2015

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE





Questo documento costituisce il **Rapporto di Sintesi delle attività di Partecipazione** condotte nell'ambito delle relative attività della **Fase B delle attività per la redazione del Piano Urbano della Mobilità della Città di Marsala e connessa Valutazione Ambientale Strategica**.

Il documento si articola secondo il seguente indice.

INDICE

1.	Il processo di partecipazione.....	1
2.	L' ascolto dei cittadini	4
3.	Sistemi di pubblicità e di informazione.....	13

REVISIONI

Questo rapporto è stato trasmesso e rivisto come segue:

Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Approvato
0	Emissione	11/11/2015	FS	FC

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE			Pag.
			0



1. Il processo di partecipazione

Il PUMS di Marsala, sulla base delle esperienze già consolidate in ambito nazionale ed internazionale, ha adottato il metodo del confronto partecipativo in tema di programmazione degli interventi di lungo periodo sul tema della mobilità urbana, con l'obiettivo di **integrare le scelte progettuali professionali di tipo top-down con i fabbisogni di mobilità percepiti dai cittadini, di tipo bottom-up.**

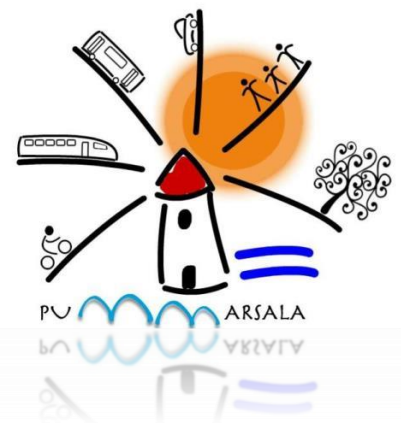
L'esperienza dimostra infatti che **il coinvolgimento attivo dei cittadini, i veri protagonisti della mobilità urbana, migliora la qualità della progettazione** e, grazie alla visibilità delle scelte, delle procedure e delle motivazioni ad esse connesse nel processo di progettazione, facilita i rapporti con il territorio e consente di giungere a quelle soluzioni non solo utili, ma anche apprezzate, da parte della cittadinanza .

Assumendo quindi la partecipazione popolare quale metodo fondamentale per la definizione delle scelte in materia di trasformazione e sviluppo urbano, **il PUMS di Marsala ha riservato, in accordo con le linee guida emanate dall'UE e la normativa vigente, una fase del piano-processo di pianificazione all'ascolto dei cittadini**, attraverso la somministrazione, sia in modalità frontale che web, di apposito questionario, e di un convegno dedicato.

Nello specifico, le attività di partecipazione hanno previsto **una fase preliminare di pubblicizzazione delle iniziative in corso e delle tematiche di studio e di progettazione**, che ha visto la realizzazione de:

- il **logo dedicato del PUMS**, progettato ad hoc come *brand* dell'iniziativa, che in modo "visibile" mira a comunicare l'integrazione delle realtà proprie di Marsala, richiamate dal mulino e dal mare, con i diversi temi della mobilità (sostenibile);
- la messa in rete del sito internet **www.pianomobilitamarsala.it** contenente, tra gli altri, le informazioni relative alla normativa vigente, la metodologia adottata, ed uno spazio di **geo-opinion**, in cui è data occasione, agli utenti della mobilità, di segnalare direttamente in modo geo-referenziato, le criticità e gli interventi proposti sul territorio comunale;
- la divulgazione delle iniziative in corso e la condivisione sullo stato della progettazione tramite l'utilizzo dei social network, ed in particolare attraverso **la pagina Facebook "Piano Urbano della Mobilità della Città di Marsala"**.

La PARTECIPAZIONE come condivisione di obiettivi e priorità di azione, come contributo allo sviluppo del territorio e del sistema della mobilità urbana



RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE			Pag.
 lem	 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO	 Centro ricerche applicate per lo sviluppo sostenibile	1



FASE B – PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI

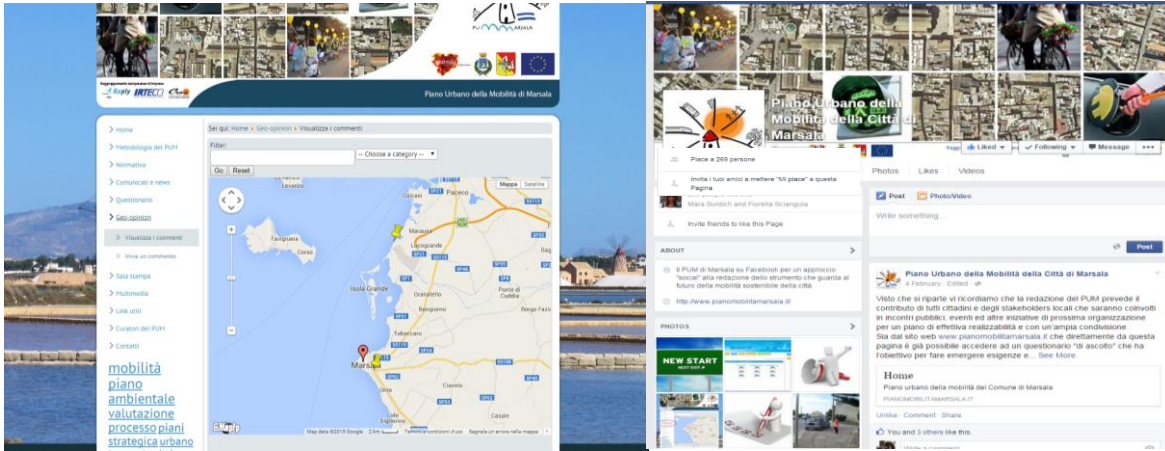


Figura 1.1 – Lo spazio di geo-opinion sul sito www.pianomobilitamarsala.it e la pagina Facebook dedicata al PUMS

Il processo di partecipazione ha visto anche **due ulteriori fasi, relative alla condivisione vera e propria ed alla partecipazione attiva dei cittadini**, durante le quali sono stati somministrati dei questionari di ascolto e si è svolto, nella giornata del 20/10/2015, il convegno “Verso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile: i risultati delle indagini sul territorio, le percezioni e le proposte dei cittadini”, durante il quale si sono dapprima presentati i risultati delle indagini svolte sul territorio (relative all’analisi dello stato di fatto), e successivamente si è data la parola ai cittadini ma anche ad **un pubblico selezionato di stakeholders**, chiamati in causa proprio per manifestare le criticità percepite e le eventuali soluzioni proposte sul sistema della mobilità urbana.

Un CONVEGNO per la presentazione delle analisi dello stato di fatto e l’ascolto della voce di cittadini e stakeholders



Figura 1.2 – Estratto della testata giornalistica “Giornale di Sicilia” sul Convegno del PUMS

Le attività di partecipazione dovranno poi avere un proseguo, in termini di comunicazione continua con i cittadini tutti e gli utenti del trasporto in particolare, durante la fase di sviluppo delle

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE			Pag.
			2

strategie di piano ed anche oltre, durante le fasi di monitoraggio ed attuazione dei contenuti del PUMS, tramite attività di coinvolgimento della cittadinanza che dovranno essere successivamente condotte dall'Amministrazione e/o dai portatori di interesse della mobilità.

Il processo di partecipazione, così come fin qui descritto, è sinteticamente riportato in Figura 1.3.



Figura 1.3 – Il processo di Piano con focus sulle tematiche della partecipazione dei cittadini

2. L' ascolto dei cittadini

Il questionario per l'ascolto sui temi della mobilità urbana è stato somministrato ai cittadini marsalesi per fare emergere le problematiche percepite dagli stessi e dai fruitori del territorio comunale, le esigenze ed i desideri per il futuro della mobilità di Marsala e le proposte per lo sviluppo del sistema dei trasporti.

È stato possibile compilare il questionario sia tramite apposita sezione riservata nel sito internet del PUMS, sia in modalità vis-a-vis nel corso di un evento organizzato ad hoc in cui è stato allestito un gazebo in Piazza della Dittatura Garibaldina, nel centro storico della città, nella giornata del 19 ottobre 2015.

Proprio per enfatizzare l'ascolto della cittadinanza, i dati raccolti dai questionari non vogliono, in nessun caso, essere rappresentativi di un campione statistico della cittadinanza ma, assolutamente al contrario, mirano alla **raccolta delle esperienze di viaggio e delle opinioni individuali del singolo utente della mobilità cittadina.**

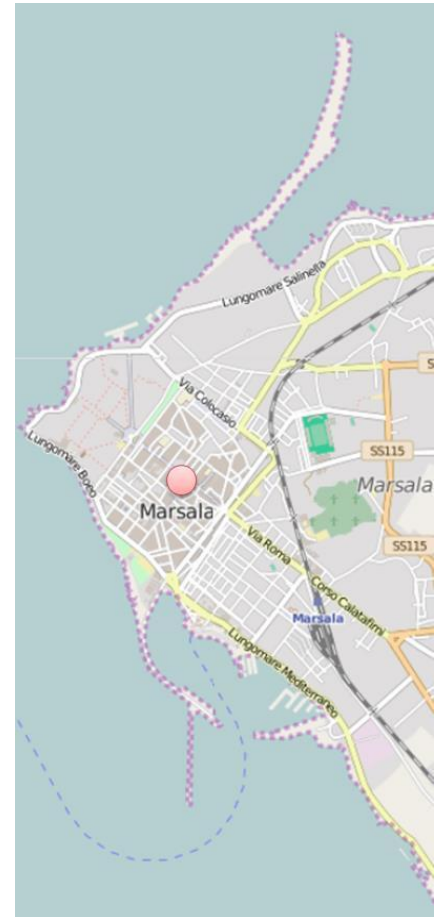


Figura 2.1 –Gazebo per la somministrazione dei questionari ai cittadini

Il questionario, riportato in Figura 2.2 è stato quindi progettato con l'obiettivo di catturare le abitudini di mobilità, le principali problematiche percepite, e le eventuali soluzioni proposte dai cittadini stessi.

Garantito l'anonimato e la privacy dei cittadini, nel quadro relativo alle informazioni generali e di anagrafica sono stati rilevati età, sesso, professione, titolo di studio e luogo di residenza del compilante. È stato chiesto di dichiarare il mezzo di trasporto prevalente utilizzato per compiere i propri spostamenti, e quali fossero, ad avviso dell'intervistato, le principali problematiche (e relative soluzioni) sul tema del traffico e della mobilità, e grazie a quali interventi (tra quelli proposti) l'intervistato si sarebbe reso disponibile a ridurre l'uso dell'auto propria.



FASE B – PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI

L'ultima parte del questionario è stata invece pensata per rilevare quali fossero le vie-incroci-piazze con maggiori problemi di mobilità e a maggior rischio di incidentalità, lasciando spazio ad ulteriori suggerimenti non veicolati da risposte chiuse.

Un QUESTIONARIO strutturato per fare emergere in modo chiaro le opinioni del singolo cittadino

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per la Città di MARSALA		RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE 	
Ti preghiamo di rispondere alle seguenti domande sulla mobilità di Marsala. La tua opinione è importante!		Grazie per la collaborazione	
INFORMAZIONI GENERALI			
1. Età <input type="checkbox"/> meno di 14 anni <input type="checkbox"/> 14 - 17 anni <input type="checkbox"/> 18 - 29 anni <input type="checkbox"/> 30 - 39 anni <input type="checkbox"/> 40 - 49 anni <input type="checkbox"/> 50 - 65 anni <input type="checkbox"/> più di 65 anni	2. Sesso <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F	3. Professione <input type="checkbox"/> Lavoratore dipendente <input type="checkbox"/> Libero professionista/ Lavoratore autonomo <input type="checkbox"/> Commerciante <input type="checkbox"/> Studente <input type="checkbox"/> Casalinga <input type="checkbox"/> Altro: _____	4. Titolo di Studio <input type="checkbox"/> Nessun titolo <input type="checkbox"/> Licenza Elementare <input type="checkbox"/> Licenza Media <input type="checkbox"/> Diploma <input type="checkbox"/> Laurea <input type="checkbox"/> Post-Lauream
5. Residenza/domicilio <input type="checkbox"/> Centro città <input type="checkbox"/> Contrada (specificare) _____			
ABITUDINI DI MOBILITA'			
6. Quale mezzo usi prevalentemente per i tuoi spostamenti? (1 SOLA RISPOSTA) <input type="checkbox"/> Auto, come guidatore <input type="checkbox"/> Auto, come passeggero <input type="checkbox"/> Bus urbani <input type="checkbox"/> Bus extraurbani <input type="checkbox"/> Treno <input type="checkbox"/> Bicicletta <input type="checkbox"/> Motociclo <input type="checkbox"/> A piedi			
PRINCIPALI PROBLEMI DI TRAFFICO E MOBILITA', POSSIBILI SOLUZIONI			
7. Secondo te per Marsala è più importante... (1 SOLA RISPOSTA) <input type="checkbox"/> A - Migliorare la circolazione in auto <input type="checkbox"/> B - Migliorare i trasporti pubblici <input type="checkbox"/> C - Migliorare la mobilità a piedi o in bicicletta		8. Ed in particolare... (1 SOLA RISPOSTA) <input type="checkbox"/> SOLO SE HAI RISPOSTO "A" alla domanda precedente (n.7) <input type="checkbox"/> Realizzare nuove strade urbane ed extraurbane <input type="checkbox"/> Eliminare i passaggi a livello <input type="checkbox"/> Rivedere i sensi unici, la segnaletica, regolamentare incroci (es. semafori, rotonde) <input type="checkbox"/> Aumentare i parcheggi per auto in centro città <input type="checkbox"/> Migliorare la manutenzione delle strade <input type="checkbox"/> Altro specificare _____ <input type="checkbox"/> SOLO SE HAI RISPOSTO "B" alla domanda precedente (n.7) <input type="checkbox"/> Potenziare il trasporto pubblico con autobus in centro città <input type="checkbox"/> Potenziare il trasporto pubblico con autobus tra le contrade <input type="checkbox"/> Potenziare il trasporto pubblico in treno <input type="checkbox"/> Altro specificare _____ <input type="checkbox"/> SOLO SE HAI RISPOSTO "C" alla domanda precedente (n.7) <input type="checkbox"/> Aumentare le aree pedonali e le Zone a Traffico Limitato <input type="checkbox"/> Aumentare le opportunità per i ciclisti (es. nuove piste ciclabili/rastrelliere per biciclette) <input type="checkbox"/> Migliorare la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili, ridurre la velocità delle auto <input type="checkbox"/> Altro specificare _____	
9. Tra queste soluzioni ritieni più importante (max 1 RISPOSTA) <input type="checkbox"/> Modificare gli orari di distribuzione delle merci in città, limitare la circolazione dei mezzi pesanti <input type="checkbox"/> Spostare le sedi dei principali Enti/servizi pubblici in zone meno trafficate <input type="checkbox"/> Migliorare la viabilità in prossimità delle scuole <input type="checkbox"/> Migliorare l'informazione ai cittadini su traffico e trasporti con strumenti innovativi (es. pannelli elettronici con informazioni, SMS/Tweet su traffico e trasporti) <input type="checkbox"/> Nessuna delle precedenti		10. Grazie a quali soluzioni ridurresti l'uso dell'auto privata? <input type="checkbox"/> Non ridurrei l'uso della mia auto in nessun caso Oppure (MASSIMO 3 risposte) <input type="checkbox"/> Fermate dei bus più vicine ai miei luoghi di interesse <input type="checkbox"/> Tempi di attesa dei bus non superiori ai 10 minuti <input type="checkbox"/> Tempi di attesa dei treni non superiori ai 30 minuti <input type="checkbox"/> Diminuzione dei tempi di viaggio dei bus e dei treni <input type="checkbox"/> Poter noleggiare auto "pubbliche" pagando solo costi di utilizzo (car sharing) <input type="checkbox"/> Poter noleggiare biciclette "pubbliche" pagando solo costi di utilizzo (bike sharing) <input type="checkbox"/> Percorsi per biciclette più sicuri <input type="checkbox"/> Percorsi pedonali più sicuri <input type="checkbox"/> Servizi pubblici di accompagnamento a piedi per i bambini a scuola (es. con insegnanti o volontari) <input type="checkbox"/> Servizi pubblici per accompagnamento in bus per i bambini a scuola <input type="checkbox"/> Possibilità di condividere il viaggio in auto con altre persone (es. colleghi di lavoro)	
11. Quali sono secondo te le 3 vie-incroci-piazze della città con maggiori problemi di mobilità (traffico intenso, sosta selvaggia, ecc.)? 1) _____ 2) _____ 3) _____			
12. Quali sono secondo te le 3 vie-incroci-piazze più pericolose della città sotto il profilo degli incidenti 1) _____ 2) _____ 3) _____			
13. Hai altri suggerimenti? Scrivili qui! 			
DATA COMPILAZIONE __/__/2015			

Figura 2.2 – Il questionario di indagine



Complessivamente, durante la fase di ascolto, sono stati raccolti **150 questionari validi**, di cui 93 somministrati con modalità frontale, raccolti durante l'evento "gazebo", con un ottimo livello di bontà del dato raccolto, e 57 pervenuti tramite il sito internet www.pianomobilitamarsala.it.

Il questionario è stato compilato per il 67% da uomini e per il 33% da donne. La **fascia d'età** prevalente è quella degli utenti con età compresa tra i 30-39 anni (27%), mentre si equidistribuiscono i cittadini con fascia d'età 18-29 anni e 50-65 anni (rispettivamente, 22%). Significativa anche la fascia d'età 40-49 anni, che rappresenta il 16% circa del campione (

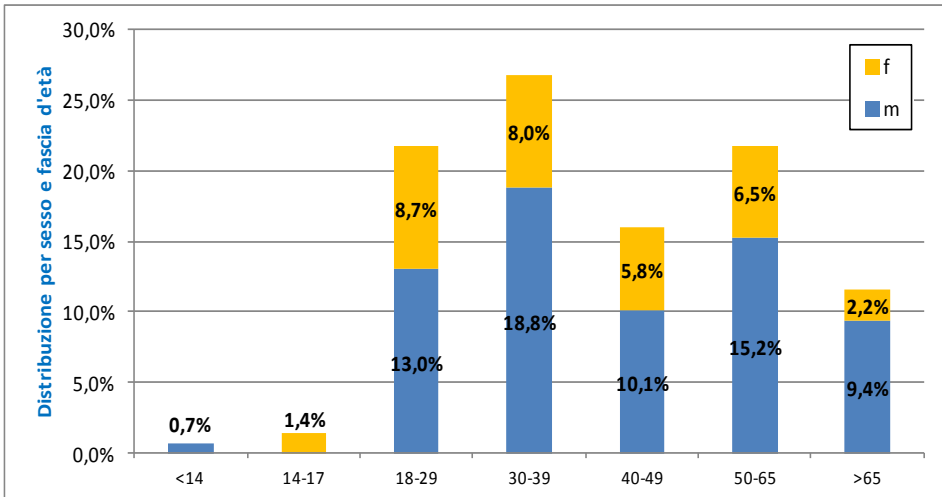
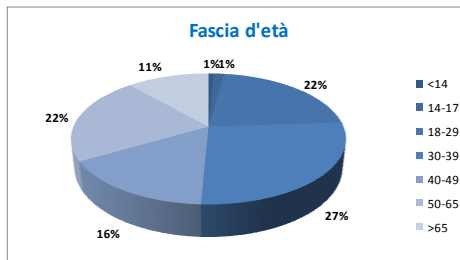
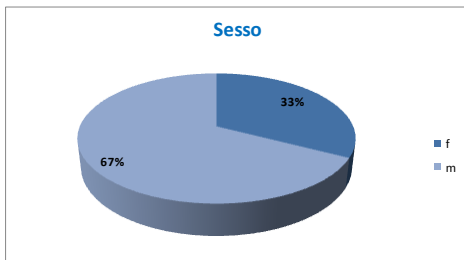


Figura 2.3).



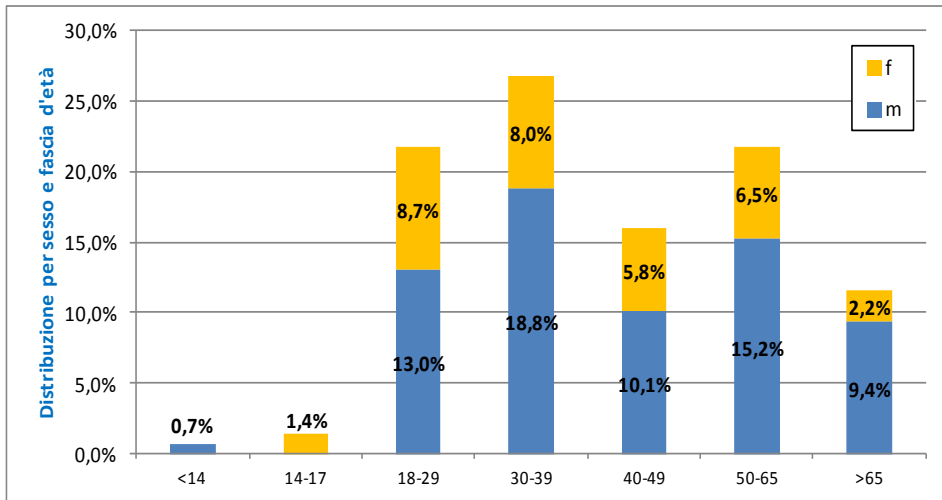


Figura 2.3 – Distribuzione per sesso e fascia d'età degli intervistati

In tema di **titolo di studio**, il 40% degli intervistati ha conseguito un diploma di scuola superiore, il 31% circa dispone di una laurea, mentre il 23% ha la licenza media.

Le analisi per **professione** mostrano invece che gli occupati rappresentano il 58% circa degli intervistati: di questi, il 29% circa è lavoratore dipendente ed il 26% circa lavoratore autonomo o libero professionista. Il 14% ed il 13% degli intervistati sono, rispettivamente, disoccupati e pensionati. Gli studenti rappresentano circa l'8% del campione (Figura 2.4).

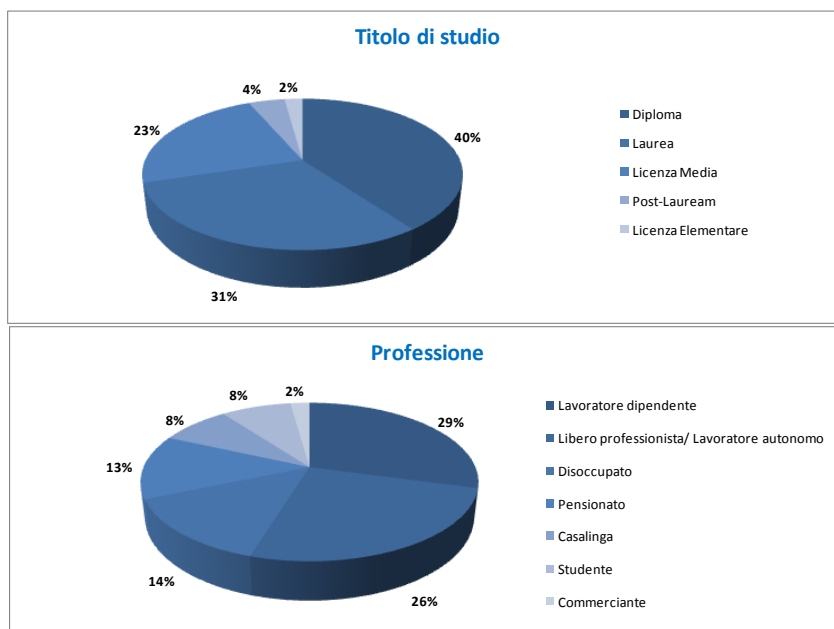


Figura 2.4 – Titolo di studio e professione degli intervistati

Il 65% degli intervistati ha **residenza (o domicilio)** nel centro della città, mentre il restante 35% nelle contrade. Di questi, il 9% circa risiede, rispettivamente, nelle Contrade Santa Venera, Cozzaro e Berbaro, ed il 6,5% rispettivamente nelle Contrade Ciancio, Pispisia, Amabilina e Strasatti. La restante parte degli intervistati è distribuita sulle altre Contrade della città così come mostrato in Figura 2.5.

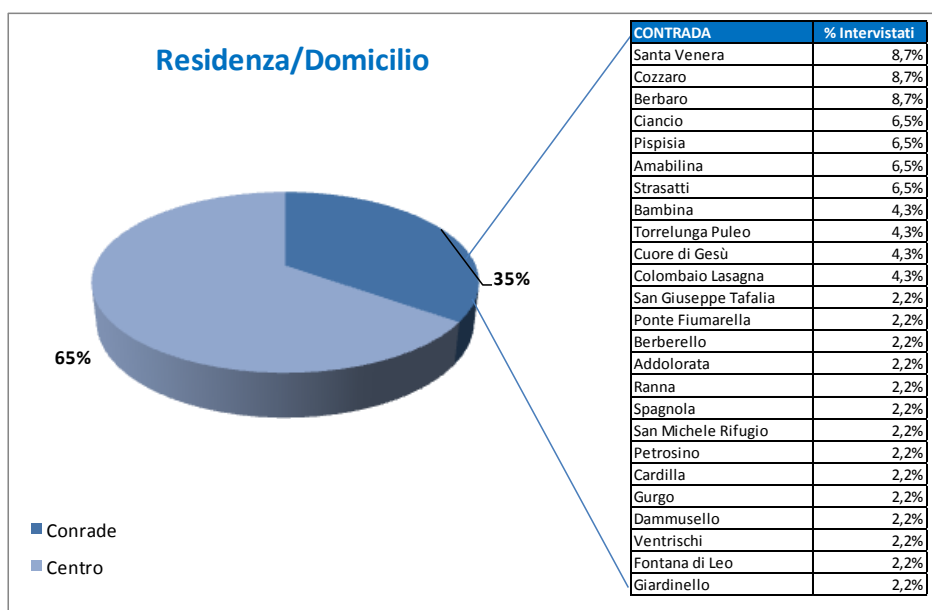
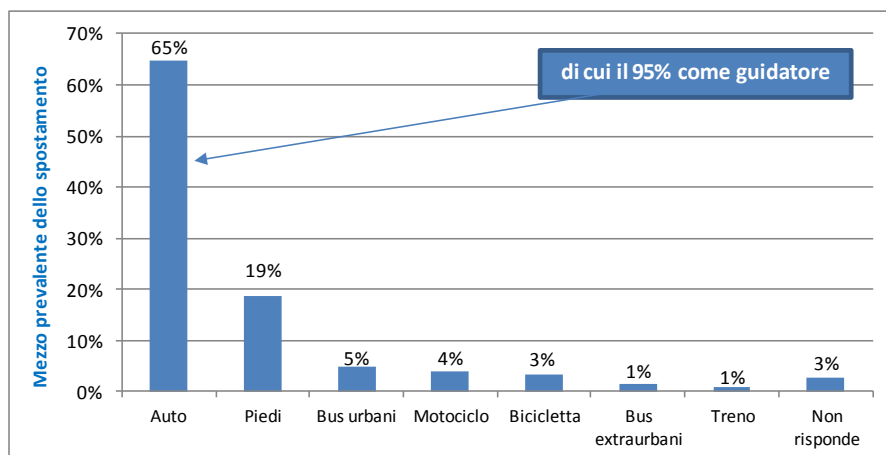


Figura 2.5 – Residenza e/o domicilio degli intervistati

Circa il 65% degli intervistati utilizza l'**auto privata** per compiere i propri spostamenti (di questi, il 95% degli intervistati si muove con auto propria come guidatore, ed il residuo 5% viene accompagnato sul posto, muovendosi pertanto come passeggero), mentre per il 19% degli intervistati, gli spostamenti vengono compiuti solitamente a piedi.

Scarsa la quota del trasporto pubblico: solo il 5% degli intervistati utilizza abitualmente i bus urbani e l'1% il treno. Il 3% si muove in bicicletta (Figura 2.6).



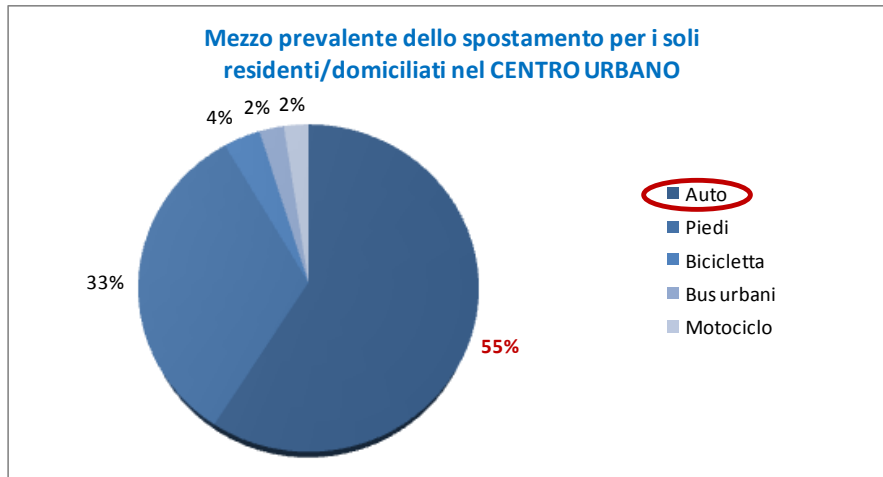


Figura 2.6 – Mezzo prevalentemente utilizzato dagli intervistati per compiere i propri spostamenti

Le analisi incrociate tra **residenza e mezzo di trasporto** rivelano però che, tra coloro i quali risiedono nel centro della città, ben il 55% utilizza l'auto per compiere i propri spostamenti, ed è proprio questa una delle quote modali sulle quali il PUMS si propone di agire, incoraggiando gli utenti del trasporto privato all'utilizzo di modalità alternative al loro mezzo, dolci e/o sostenibili.

Proprio per questi fini, è stato chiesto agli utenti quali fossero le soluzioni, tra quelle proposte, che li avrebbero indotti a **ridurre l'utilizzo dell'auto privata**.

Soltanto il 4% degli intervistati non ridurrebbe in nessun caso l'utilizzo della propria auto, a fronte di un 96% degli intervistati che, invece, si rende disponibile, sotto alcune condizioni, a muoversi con i mezzi pubblici o con modalità alternative.

Tra queste, circa il 18% degli utenti sarebbe propenso ad abbandonare l'auto a favore del bus se i tempi non fossero superiori ai 10 minuti di attesa, il 17% in caso di percorsi per biciclette più sicuri, mentre il 13% degli intervistati sarebbe propenso a cambiare le proprie abitudini ancora a favore del bus, ma questa volta nel caso di fermate più vicine ai propri luoghi di interesse. Ancora il 13% degli utenti sarebbe disposto a muoversi a piedi, a condizione che i percorsi pedonali siano resi più sicuri.

Poiché ai cittadini era data la possibilità, su questo tema, di esprimere fino a tre risposte, è interessante la ricorrenza di temi di risposte prevalenti. In altre parole, i cittadini ritengono opportuno che si verifichi uno scenario in cui le soluzioni sono date in modo congiunto e strutturato da (Figura 2.7):

- fermate dei bus più vicine ai luoghi di interesse,
- tempi di attesa dei bus non superiori ai 10 minuti,
- una delle opzioni che completano la terna, a parità di peso, è stata scelta tra la diminuzione dei tempi di viaggio del trasporto pubblico e percorsi per ciclopedonali più sicuri.

Il 96% degli intervistati sarebbe disposto a ridurre l'uso dell'auto propria a favore di sistemi di mobilità sostenibile

Il 96% degli intervistati sarebbe disposto a ridurre l'uso dell'auto propria a favore di sistemi di mobilità sostenibile

La maggiore e garantita sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali, una maggiore frequenza e puntualità dei bus, nonché la capillarità delle fermate, sono le principali azioni che indurrebbero gli utenti a diminuire l'uso della propria auto

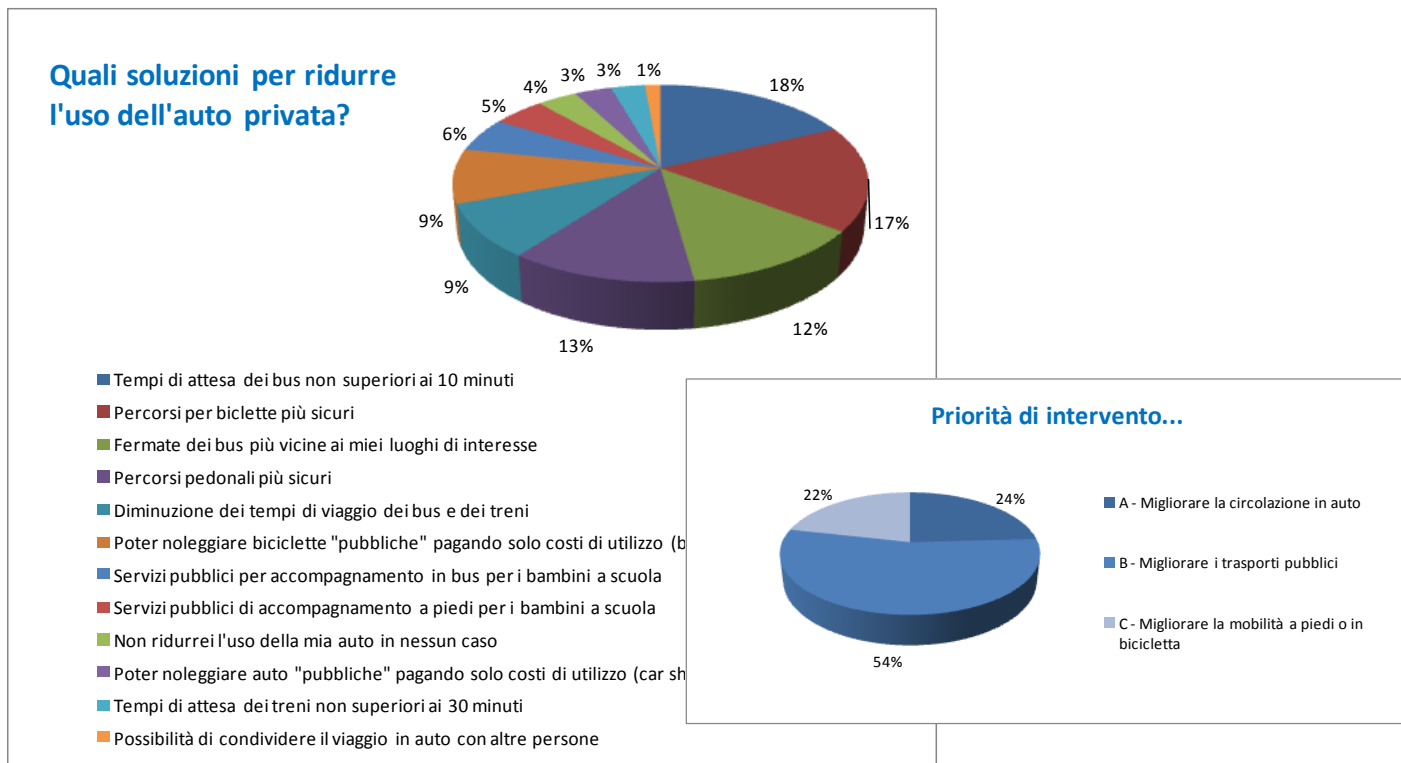


Figura 2.7 – Mezzo prevalentemente utilizzato dagli intervistati per compiere i propri spostamenti

Per la maggioranza degli intervistati (54%) la **priorità di intervento**, per Marsala, è identificata nel migliorare la situazione dei trasporti pubblici. In particolare, il 40% sul totale degli intervistati ritiene necessario *potenziare i collegamenti del trasporto pubblico, effettuati con bus, tra le contrade*.

Rispetto alle altre due tematiche proposte, per quanto riguarda la circolazione in auto, uno dei fattori ostativi è rappresentato dai passaggi a livello, che il 10% degli intervistati eliminerebbe per risolvere i problemi inerenti la fluidificazione del traffico, mentre sul tema pedonabilità/ciclabilità, il 9% degli intervistati opta per l'incremento delle opportunità per i ciclisti in termini di nuove piste ciclabili, rastrelliere per biciclette, ecc., Un ulteriore 9% mira invece a rafforzare il trasporto pubblico urbano nel centro della città (Figura 2.8).

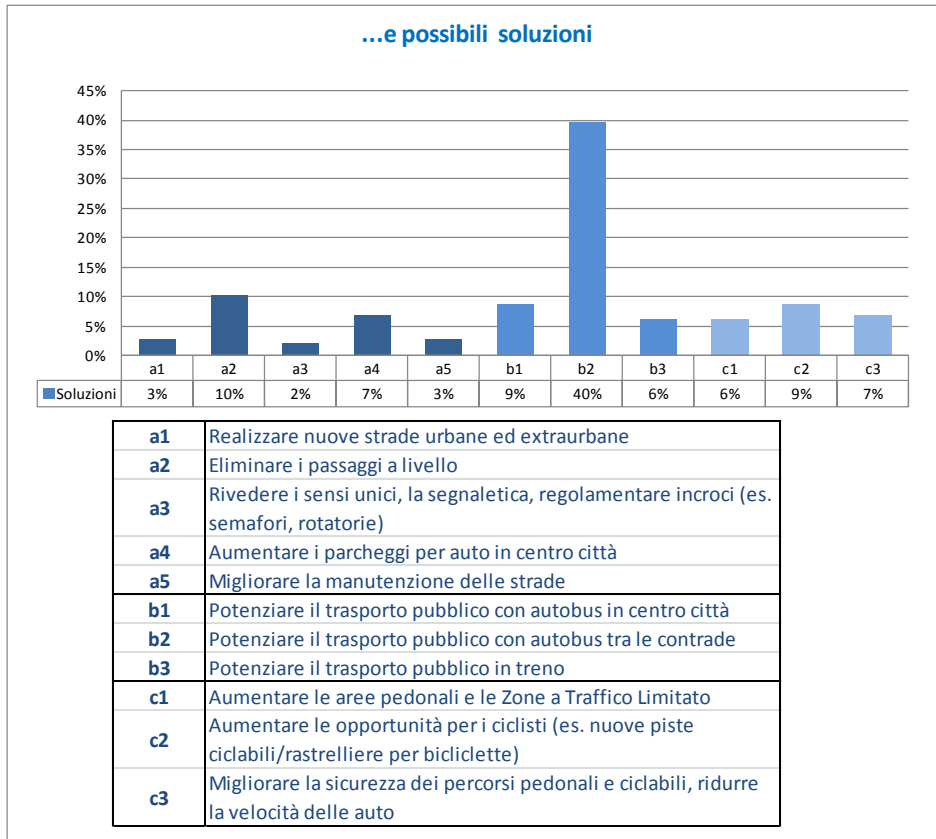


Figura 2.8 – Priorità di intervento sulla mobilità e relative soluzioni rispetto ad un set di alternative proposte

Nell'ambito di un set di soluzioni proposte per migliorare la mobilità urbana, il 42% degli intervistati crede che sia più importante migliorare la viabilità in prossimità delle scuole ritenute, soprattutto durante le ore di punta mattinale, fonte di congestione. Il 24% ed il 23% degli intervistati ritiene invece, rispettivamente, che sia prioritario migliorare l'informazione ai cittadini su trasporti e traffico con sistemi innovativi, e di modificare gli orari di distribuzione delle merci e limitare la circolazione dei mezzi pesanti. L'opzione di spostare le sedi dei principali enti/servizi pubblici in zone meno trafficate della città raccoglie invece soltanto il 7% degli intervistati (Figura 2.9).

La viabilità nei pressi delle scuole al centro dell'attenzione degli utenti

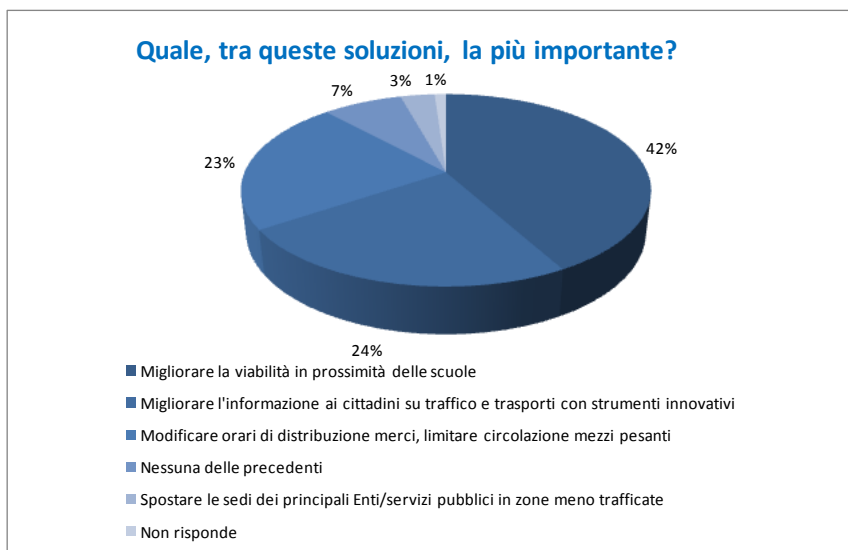


Figura 2.9 – Soluzioni proposte: priorità di intervento

Ancora sulle **problematiche legate alla mobilità**, ai cittadini è stata data l'opportunità di indicare, in risposta aperta, tre vie-incroci-piazze con maggiori problematiche in termini di traffico intenso, sosta selvaggia, ecc.

Dall'analisi dei dati si evince come più del 70% delle risposte date si concentri nell'elenco riportato in Tabella 2.1:

Località	%	Cumulata
Via Dante Alighieri	13,6%	13,6%
Via Mazzini	11,6%	25,2%
Corso Calatafimi	11,0%	36,2%
Via Trapani	9,6%	45,8%
Via Roma	9,3%	55,1%
Via Mazara	7,8%	62,9%
Piazza Francesco Pizzo	5,2%	68,1%
Via Salemi	3,5%	71,6%

Tabella 2.1 – Principali vie-piazze riconosciute dai cittadini con maggiori problematiche legate alla mobilità

A riguardo delle opinioni dei cittadini sull'**incidentalità**, dal ranking delle vie-incroci-piazze emerge un panorama maggiormente distribuito, in cui i cittadini hanno individuato circa 80 località, a loro avviso, maggiormente soggette ad eventi legati all'incidentalità.

Tra le località segnalate, emerge anche il Lungomare, ed in particolare le tratte del Lungomare Spagnola, Mediterraneo e Boeo.



Località	%	Cumulata
Via Salemi	16,4%	16,4%
Via Trapani	12,3%	28,8%
Via Mazara	11,6%	40,4%
Lungomare	8,2%	48,6%
Via Dante Alighieri	4,8%	53,4%
Via Mazzini	4,5%	57,9%
Via Favara	2,4%	60,3%

Tabella 2.2 – Principali vie-piazze riconosciute dai cittadini con maggiori problematiche legate all'incidentalità

Agli utenti intervistati è stata data anche la possibilità di esprimere dei suggerimenti a risposta aperta. Le risposte sono state analizzate e clusterizzate in ambiti, da cui emerge che:

- il 23% delle risposte mira allo sviluppo di interventi a favori della **ciclabilità**, sia in termini di infrastrutture (ad esempio la realizzazione di nuove piste ciclabili, rastrelliere, ecc.) che di servizi (più volte citata la tematica del bike sharing). In questo caso, un ulteriore 5% delle risposte collega questa tematica alla riqualificazione, di più ampio respiro, del Lungomare;
- il 19% circa degli utenti ha evidenziato la necessità di **migliorie al servizio del TPL**, con interventi soprattutto sul settore automobilistico, con l'introduzione di navette elettriche e potenziamento dei servizi (soprattutto a favore della mobilità scolastica), ed una maggiore puntualità dei servizi. Residuali, invece, gli interventi richiesti sul trasporto ferroviario.
- il 18% circa dei suggerimenti si riferisce alla tematica del **potenziamento dei parcheggi a servizio del centro storico**, tematica a cui si accoda un ulteriore 9% circa delle risposte, che vorrebbe vedere **maggiori strade a ZTL** nel centro storico, soprattutto nei giorni del fine settimana;
- il 17% circa degli utenti propone di mettere in atto azioni a supporto della **manutenzione** (del manto stradale, della segnaletica verticale e orizzontale, la pulizia delle strade) e quindi della **sicurezza** stradale, anche attraverso l'**eliminazione dei passaggi a livello**, ritenuti particolarmente pericolosi (5%).

Ciclabilità e Trasporto Pubblico i suggerimenti dei cittadini di Marsala per una mobilità più sicura e sostenibile



3. Sistemi di pubblicità e di informazione

L'intero processo di elaborazione del PUM del Comune di Marsala è stato impostato sulla collaborazione e condivisione da parte della più ampia platea di persone, già in fase di analisi, per individuare ed interpretare correttamente le problematiche del territorio nel campo della mobilità. Anche **la fase di gestione e monitoraggio del Piano sarà orientata alla massima partecipazione e coinvolgimento degli stakeholder e della cittadinanza** al fine di:

- far crescere la consapevolezza che “*il bene di uno è il bene di tutti*”;
- diffondere e promuovere le buone pratiche per generare emulazione;
- avviare azioni di educazione alla mobilità sostenibile (es. campagne di informazione e formazione nelle scuole);
- coinvolgere il cittadino nelle fasi attuative e di monitoraggio dei risultati.

COMUNICAZIONE e COINVOLGIMENTO della cittadinanza come strumenti per RENDERE I CITTADINI PARTE ATTIVA DEL PUMS

Nello specifico del **Trasporto Pubblico Locale**, è suggerita anche l'implementazione di una nuova rete richiederà **un parallelo progetto di marketing del servizio che sappia informare e ricercare il consenso dei cittadini** nello sviluppo di una rete maggiormente *friendly-user* in tutte le sue componenti.

Nelle tabelle seguenti si riportano delle schede esplicative relative ad alcuni strumenti di comunicazione utilizzabili in relazione all'**obiettivo di comunicazione** individuato per ciascun target/stakeholder della mobilità urbana.

BAMBINI, PERSONALE E UTENTI DI SCUOLE PRIMARIE

AZIONE	DESTINATARI	OBIETTIVO	CANALE	CONTENUTI
CARTELLA/ BROCHURE	Bambini, personale e utenti di scuole elementari	Sensibilizzare	Materiale cartaceo	Descrizione dell'intervento (sotto forma di favola/fumetto)
CONCORSI INTERSCUOLA	Bambini, personale e utenti di scuole elementari	Sensibilizzare	Bandi di concorso (es. miglior disegno/miglior recita)	Realizzazione di disegni/recite con filo conduttore mobilità sostenibile
LABORATORI DIDATTICI	Bambini, personale e utenti di scuole elementari	Sensibilizzare	Eventi formativi sul trasporto pubblico e sulla mobilità sostenibile, PUMS	Vantaggi/svantaggi dei vari modelli di mobilità
LEZIONI	Bambini, personale e utenti di scuole elementari	Sensibilizzare	Lezioni frontali	Descrizione dell'intervento
EVENTI/ GIORNATA TEMATICA	Bambini, personale e utenti di scuole elementari	Sensibilizzare	Giornata a tema	Piedibus/Bicibus

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE			Pag.
 lem	 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO	 Centro ricerche applicate per lo sviluppo sostenibile	14

**RAGAZZI, GIOVANI, ADULTI**

AZIONE	DESTINATARI	OBIETTIVO	CANALE	CONTENUTI
AGGIORNAMENTO SITO WEB COMUNE/	Utilizzatori di Internet	Informare	Web	Descrizione dell'intervento / vantaggi
WEB FORUM	Utilizzatori di internet	Sensibilizzare	Forum moderato	Apertura discussione sul tema
WEB GAME	Utilizzatori di internet	Sensibilizzare	Gioco interattivo	Scoperta contenuti/ vantaggi intervento (eventuali premi: es. 1 abbonamento settimanale/ mensile al TPL)
NEWSLETTER TEMATICA	Abbonati/ Utilizzatori di Internet registrati	Informare	e-mail tematica	Descrizione dell'intervento / avanzamenti/ vantaggi
PANNELLI SU STRADA/ INFOPOINT/ PANNELLI ALLE FERMATE	Residenti/ Popolazione mobile	Informare	Pannelli statici e/o dinamici (eventualmente video)	slogan diversi
VOLANTINI/ DEPLIANT	Popolazione impattata/ studenti /utenti alle fermate del trasporto pubblico	Informare	Materiale cartaceo	Descrizione intervento/ vantaggi
LEZIONI	Ragazzi, personale e utenti superiori	Sensibilizzare	Lezioni frontali	Descrizione dell'intervento

TUTTI

AZIONE	DESTINATARI	OBIETTIVO	CANALE	CONTENUTI
CANPAGNA AFFISSIONI	Popolazione impattata	Informare	Manifesti	Slogan iniziative
GIORNATA TEMATICA	Popolazione impattata	Sensibilizzare	Evento pubblico aperto a tutta la cittadinanza	giornata tematica (es. Giornata del Cittadino, Mobility day, Settimana europea della Mobilità)
INCONTRI A TEMA	Popolazione impattata	Creare consenso	Evento	Cosa è stato fatto, cosa si farà, vantaggi dell'operazione
MOSTRE FISSE	Popolazione impattata	Informare	Mostra aperta al pubblico	Pannelli grafici, modelli, presentazioni, libri
MOSTRA ITINERANTE	Popolazione impattata	Informare/ sensibilizzare	Es. "Infobus" con animatori a bordo mezzi, animatori in corrispondenza servizi pubblici	Descrizione dell'intervento/ Distribuzione materiale

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE			Pag.
 lem	 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO	 Centro ricerche applicate per lo sviluppo sostenibile	15



MONDO PROFESSIONALE

AZIONE	DESTINATARI	OBIETTIVO	CANALE	CONTENUTI
LETTERA INFORMATIVA	Mondo professionale	Informare	Lettera personalizzata per categoria	Illustrazione sintetica dell'intervento/ informazione sulle iniziative correlate
KIT INFORMATIVO	Mondo professionale	Sensibilizzare	Kit cartaceo essenziale	Mappe/ documentazione utile
CONVEGNO	Mobility Manager/ stakeholder tecnici	Creare consenso	Evento	Illustrazione tecnica dell'intervento