



Comune di Catanzaro

PUMS

Piano Urbano della
Mobilità Sostenibile

CATANZARO



Relazione sul processo di partecipazione

Catanzaro, settembre 2022

A CURA DI

Ing. Giovanni Laganà (Dirigente del Settore "Autorità Urbana POR 2014/2020")

Dott. Antonio De Marco (Coordinatore)

Arch. Laura Abramo (RUP - Comune di Catanzaro)

SOMMARIO

1	Percorso partecipato del piano	4
1.1	Attività e fasi di lavoro	5
2	Portale di ascolto e partecipazione	6
2.1	Fase di analisi del conflitto e mappatura degli stakeholder.....	6
2.2	Tavolo di confronto con gli stakeholder	7
2.3	Portale di ascolto e fase collaborativa	13

1 PERCORSO PARTECIPATO DEL PIANO

La redazione di complessi strumenti di pianificazione della mobilità, come il PUMS, in particolar modo per un territorio, quello di Catanzaro, articolato su numerosi sistemi di trasporto e dove si intrecciano flussi di persone e merci che vanno dalla scala locale fino alla scala regionale e nazionale, richiede necessariamente uno strutturato processo di coinvolgimento della comunità locale e dei principali stakeholder del territorio che accompagni la redazione del piano. Come richiamato dalle Linee Guida Europee sui PUMS, all'avvio della strategia di coinvolgimento ci si è posti l'obiettivo di rispondere con chiarezza alle seguenti quattro domande: Perché? (perché si sta intraprendendo il processo di coinvolgimento e come influenzerà la strategia); Chi? (chi sarà coinvolto nel processo decisionale); Come? (quali strumenti e tecniche useremo); Quando? (Quando avverrà il coinvolgimento e quando evitarlo).

L'approccio utilizzato si basa sull'ascolto attivo del territorio: una conoscenza accurata e capillare del territorio permette, da un lato, di individuare preventivamente i principali temi da trattare e gli aspetti critici che potrebbero emergere durante le fasi del processo partecipativo, dall'altro di individuare i soggetti da coinvolgere nel processo partecipativo e le più efficaci strategie di comunicazione da adottare. L'elaborazione del PUMS è stata accompagnata con un processo partecipativo finalizzato a costruire una visione condivisa delle strategie e delle azioni di intervento da realizzare. È stata effettuata la progettazione e la realizzazione del processo informativo, comunicativo e partecipativo garantendo la presenza del GdL nei momenti di confronto con gli organi rappresentativi, con le diverse amministrazioni e figure istituzionali, con la cittadinanza e con tutti gli stakeholder.

All'interno del Piano di Partecipazione e Comunicazione sono stati definiti i criteri e le modalità per dare attuazione al processo partecipativo, mappare gli stakeholder, individuare i testimoni privilegiati e attuare il loro coinvolgimento nel processo partecipativo, coinvolgere i cittadini attraverso attività di comunicazione e informazione. Le tecniche di partecipazione e comunicazione si sono caratterizzate per il loro carattere innovativo e multimediale e sono state calibrate in relazione ai differenti target di riferimento.

È stato attuato un percorso sperimentale di coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini attraverso tecnologie partecipative e formative on-line, utilizzando una serie di strumenti (questionari online, geoblog, ecc), per condividere gli obiettivi, condurre l'analisi SWOT, descrivere il quadro delle criticità e delle opportunità, ma anche avanzare e raccogliere le proposte e le idee.

L'intendimento è stato anche quello di cogliere l'occasione per lanciare messaggi positivi e costruttivi rivolti ai giovani e all'intera cittadinanza, con la convinzione che, anche in un periodo di estrema difficoltà, si può ritrovare e stimolare il senso di appartenenza e di comunità con l'ausilio della tecnologia. Di seguito si dettaglia il percorso partecipativo e sperimentale seguito.

1.1 ATTIVITÀ E FASI DI LAVORO

La partecipazione è stata articolata secondo due fasi principali di lavoro:

- Fase 1, di ascolto e analisi del conflitto (conflict assessment), finalizzata alla comprensione delle posizioni e delle aspettative degli attori locali;
- Fase 2, collaborativa e partecipativa, finalizzata alla condivisione delle strategie e delle azioni del PUMS.

Il coinvolgimento dei cittadini, in accordo con la seconda edizione delle "Linee guida europee per lo sviluppo e l'implementazione del PUMS" di recentissima pubblicazione, deve aver luogo durante tutto il ciclo del PUMS, ma non in ciascuno dei 12 step.



Figura 1 - Coinvolgimento dei cittadini nel processo di PUMS

2 PORTALE DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE

2.1 FASE DI ANALISI DEL CONFLITTO E MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER

La procedura di avvio del percorso partecipativo, in particolare, si è articolata in più momenti: in un primo momento (desk) è stato calibrato uno schema-base degli obiettivi/interventi, sulla base della documentazione conoscitiva disponibile, di interviste ad alcuni osservatori qualificati e dei primi orientamenti dell'Amministrazione. Successivamente lo schema preliminare scaturito dalla rielaborazione dello schema-base è stato discusso e modificato attraverso un confronto guidato con gli stakeholder per essere, poi, portato all'attenzione dei cittadini attraverso un'indagine on-line.

Imprese e commercio	Associazioni e professioni	Mobilità	Enti
Camera di Commercio	Ordine ingegneri	Regione Calabria – Dipartimento Trasporti	Università Magna Grecia Catanzaro
CGIL CISL UIL UGL	Ordine architetti	AMC SpA Catanzaro	Ufficio Scolastico Provinciale
Lega cooperative	Ordine geologi	Ferrovie dello Stato / RFI	Consiglio Provinciale Pari Opportunità
Confcooperative	Ordine commercialisti	Ferrovie della Calabria	Ente Parco Sila
AGCI	Ordine consulenti lavoro	ANAS	Ente Parco Valli Cupe
Assogal Calabria	Ordine geometri		
Confindustria	Ordine geologi		
Confapi	ACI Catanzaro		
Confartigianato	Comitato Difesa Centro Storico		
CNA	Legambiente		
Confcommercio	WWF		
Confesercenti	Italia Nostra		
CICAS	Forum terzo settore		
Confagricoltura			
Coldiretti			
CIA			

Tabella 1 - Mappatura degli stakeholder

Durante tutta la scrittura del PUMS sono state garantite due linee di attività: la prima ha previsto la consultazione continuativa di soggetti istituzionali e degli stakeholder, nonché dei cittadini, attraverso il portale web. La consultazione è stata condotta sin dall'avvio della fase di costruzione del PUMS per raccogliere punti di vista qualificati su problematiche specifiche. In particolare gli interlocutori sono stati chiamati a esprimersi per ogni tematica individuata all'avvio del processo.

La partecipazione all'interno della procedura di VAS è, invece, codificata dalla normativa nazionale e regionale vigente e si rivolge da un lato ai "soggetti competenti in materia ambientale", intesi come soggetti istituzionali ma anche stakeholder specificamente individuati dalla Regione (Autorità competente che gestisce la procedura) in accordo con il Comune di Catanzaro (l'Autorità proponente il PUMS), dall'altro ai cittadini nel loro complesso con l'obiettivo di condividere nella trasparenza gli obiettivi e i contenuti del piano.

La normativa formalizza i seguenti momenti partecipativi in funzione della fase della procedura:

- in fase di Verifica di Assoggettabilità, ai soggetti competenti in materia ambientale e stakeholder individuati viene trasmesso il Documento Preliminare e richiesto il parere sulla necessità di sottoporre il PUMS alla procedura di VAS, con un contributo al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, e/o le eventuali prescrizioni da indicare in caso non si ritenga di procedere con la VAS;
- nel caso di procedura di VAS (che è il caso del PUMS di Catanzaro), un primo momento partecipativo si concretizza nella consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e stakeholder individuati, per completare la definizione della portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, un secondo momento, successivamente alla redazione del PUMS e del R.A., in cui questi documenti vengono messi a disposizione del pubblico (deposito per la consultazione e pubblicazione sul web) e chiunque, entro i termini previsti, può presentare proprie osservazioni, fornire nuovi elementi conoscitivi e valutativi, che verranno acquisiti e valutati prima della decisione e dell'emissione del parere motivato da parte della Regione (Autorità Competente).

2.2 TAVOLO DI CONFRONTO CON GLI STAKEHOLDER

Durante il tavolo di confronto con gli stakeholder è stata dapprima effettuata l'analisi SWOT¹ attraverso quattro differenti tavoli di lavoro (uno per ogni sezione dell'analisi), alla fine dei quali i risultati di ogni tavolo sono stati commentati e integrati in sessione plenaria. La seconda parte del tavolo è stata invece dedicata alla somministrazione di un questionario agli stakeholder.

Nel quadro successivo si riportano le risultanze emerse dall'analisi SWOT.

¹ L'analisi "SWOT" (strengths, weaknesses, opportunities and threats) consiste in un raffronto fra punti di forza e di debolezza, intrinseci all'oggetto o al fenomeno sotto osservazione, opportunità e minacce, provenienti invece dall'ambiente esterno e/o da eventualità o probabilità future.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di una molteplicità di reti di trasporto • Rinnovamento del sistema della sosta e della mobilità grazie ai lavori della metropolitana di superficie • Basso indice di incidentalità 	<ul style="list-style-type: none"> • Livello di infrastrutturazione da completare • Criticità nei processi di relazione urbana e di mobilità verso il centro storico • Scarso sviluppo dell'intermodalità • Difficoltà di traffico e carenza di parcheggi • Difficoltà di accesso per utenti e visitatori al centro storico • Elevata stagionalità dei flussi turistici con conseguente congestione delle località costiere • Sottoutilizzazione delle risorse infrastrutturali (aeroporto, porto e ferrovia) • Indice di motorizzazione elevato e in crescita • Bassa percentuale di veicoli a basso impatto • Basso rapporto passeggeri trasportati/vetture*km • Poche zone a traffico limitato • Scarsità di aree pedonali • insufficienza di parcheggi di interscambio • Elevato indice di mortalità • Mancanza di sistemi di mobilità condivisa • Assenza di politiche di mobility management • Percezione del rischio nell'uso di mobilità alternativa • Assenza di aree pedonalizzate • Numerosi gestori di servizi di trasporto e mobilità non integrati • Scambio problematico e/per mancanza di informazioni con i vettori extraurbani • Mancanza di corsie preferenziali • Inerzia al cambiamento di paradigma sulla mobilità ("uso la macchina a tutti i costi")
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> • Velocità di collegamento con l'istmo dei Due Mari • Posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo • Presenza di Poli di eccellenza per lo sviluppo scientifico e tecnologico • Presenza di forme di collaborazione tra imprese, istituzioni e attori locali • Recupero e rilancio del centro storico • Interconnessioni con il potenziamento 	<ul style="list-style-type: none"> • Degrado aree periferiche • Blocco del processo di rinnovo urbano delle parti storiche • Marginalità della risorsa mare • Dispersione demografica sociale ed economica • Svuotamento demografico e funzionale del centro storico • Degrado urbano ed edilizio • Problemi ambientali come

<p>dell'area direzionale di Germaneto e con il Polo Universitario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rispetto del principio del consumo di suolo zero • Efficientamento energetico e sviluppo ecosostenibile nella pianificazione urbana • Valorizzazione dell'approccio smart city • Ampliamento dell'offerta formativa e delle attività di ricerca scientifica • Potenziamento di segmenti locali pregiati di filiere produttive locali • Buona qualità dell'aria • Determinazione dell'Amministrazione • Presenza di aeroporto e stazione di Lamezia Terme • Disponibilità di area FS di Catanzaro Sala e area cementificio nei pressi 	<p>impedimento allo sviluppo e alla qualità della vita</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo irregolare degli insediamenti urbani attorno alla città di Catanzaro • Crescita disordinata di quartieri dormitorio in periferia • Disarticolazione dei quartieri della città • Conurbazione non programmata verso l'area logistica di Lamezia • Inurbamento eccessivo su Catanzaro Lido • Bassa densità abitativa • Popolazione in continua diminuzione • Possibile non sostenibilità economica della metropolitana di superficie • Campanilismi dei territori circostanti (quartieri e città) • Assenza o insufficienza di risorse economiche • Orografia "dura" e complessa • Scarsa collaborazione inter-istituzionale • Carezza di una politica programmatica regionale • Rallentamento nell'esecuzione dei lavori programmati
--	--

Tabella 2 – I risultati dell'analisi SWOT

La seconda parte è stata invece dedicata alla somministrazione di un questionario agli stakeholder, composto dalle due seguenti domande:

- 1. Pensando al complessivo sistema di mobilità urbana della città di Catanzaro e al traffico, quanto ritiene di essere soddisfatto*
- 2. Quali secondo lei sono gli obiettivi più importanti che l'Amministrazione dovrebbe perseguire*

La seconda domanda a risposta multipla elencava i 21 obiettivi primari tra i quali lo stakeholder selezionava quelli ritenuti più importanti (con un massimo di 7 selezioni su 21). Alla fine della somministrazione è seguita una successiva di analisi e commento dei risultati ottenuti.

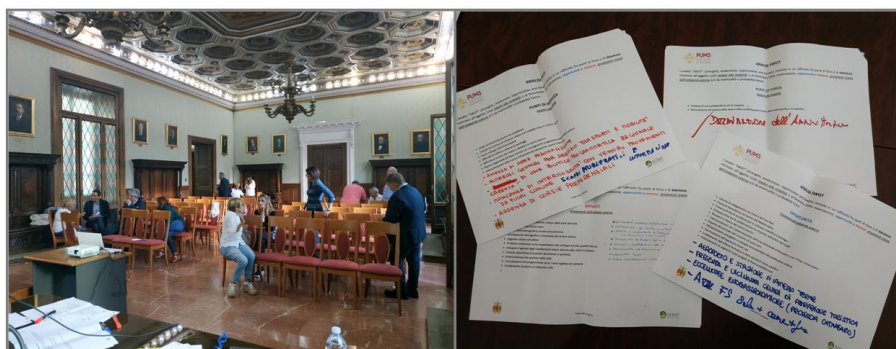


Figura 2 - Immagini dell'incontro con gli stakeholder e del materiale dell'analisi SWOT

Il medesimo questionario è stato poi sottoposto ai cittadini sul portale d'ascolto, al quale tutti i cittadini maggiorenni potevano rispondere.

Il livello di soddisfazione presso i cittadini è stato anche indagato mediante una specifica indagine CATI (Computer Assisted Interview). Questa tecnica indica una modalità di rilevazione diretta realizzata attraverso interviste telefoniche, dove l'intervistatore legge le domande all'intervistato e registra le risposte su un computer tramite un apposito software. Produrre interviste avvalendosi di questo sistema permette una documentazione precisa dei dati elementari ed esclude ogni possibile errore sistematico durante il rilevamento dei dati, in quanto il questionario è contenuto nel computer per cui le domande vengono poste esattamente come compaiono sul video e le risposte sono registrate direttamente su un dispositivo di memorizzazione. Il software utilizzato, inoltre, procede ad alcuni controlli di qualità sui dati automaticamente all'immissione degli stessi, cosicché i tempi dell'indagine risultano essere notevolmente accorciati. Nell'attività sono stati impegnati 8 rilevatori; il personale è stato formato tramite apposita sessione di briefing tenuta dal ricercatore incaricato. Per attuare da un punto di vista operativo il disegno campionario si è proceduto come segue:

- selezione dalle liste telefoniche un campione base e tre campioni di riserva, distribuiti su tutto il territorio cittadino (circa 1.600/1.800 nominativi);
- contatto con il campione base fino a un massimo di 5 volte;
- possibilità di fissare un appuntamento in altra data/ora alle persone contattate che non dovessero essere state disponibili a rispondere all'intervista al momento del contatto;
- sostituzione dei nominativi di base con quelli di riserva solo dopo l'effettuazione di 5 chiamate infruttuose o qualora le persone contattate appartengano ad un segmento di popolazione per il quale sia già stata conseguita la quota obiettivo di interviste.

Per maggiori dettagli sulle caratteristiche del campione intervistato tramite indagine CATI, si rimanda al Quadro conoscitivo.

Nella tabella seguente si riporta l'elenco degli obiettivi assoggettati a votazione: la prima colonna riporta le definizioni così come riportate nel questionario, mentre la

seconda colonna una loro definizione sintetica utile per i grafici di rappresentazione dei risultati.

Di seguito la rappresentazione grafica dei risultati dell'indagine presso gli stakeholder e presso i cittadini.



Figura 3 - Obiettivi più importanti secondo gli stakeholder

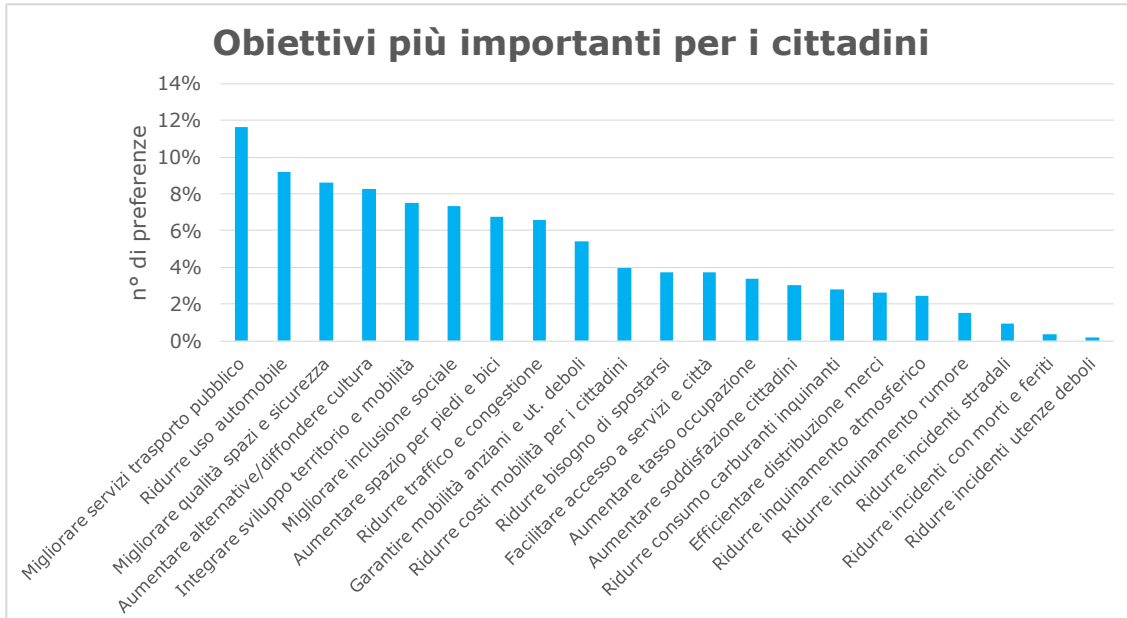


Figura 4 - Obiettivi più importanti secondo i cittadini

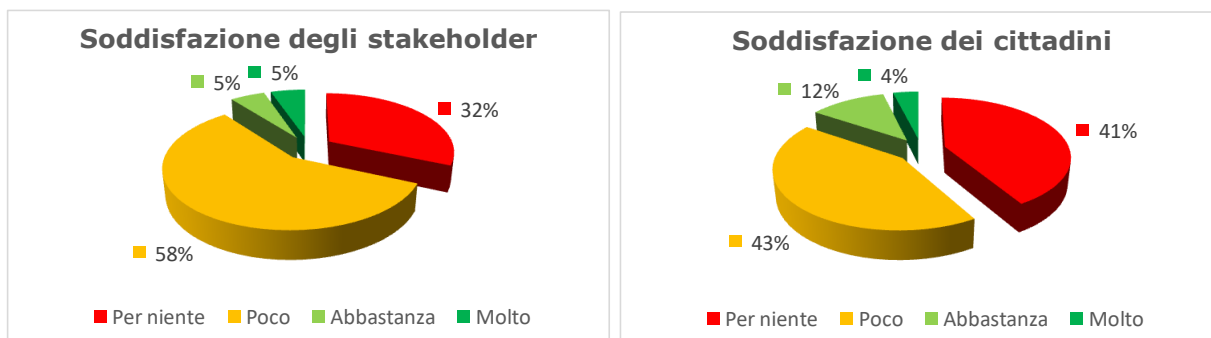


Figura 5 – Livello di soddisfazione degli stakeholder e dei cittadini

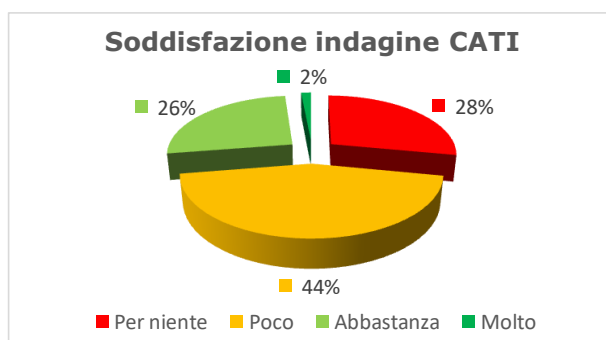


Figura 6 - Livello di soddisfazione dei cittadini secondo l'indagine CATI

Emerge che, mentre i cittadini individuano i seguenti tre obiettivi come i più importanti che l'Amministrazione dovrebbe perseguire:

1. Migliorare i servizi di Trasporto Pubblico
2. Ridurre l'uso dell'automobile favorendo altri modi di spostarsi
3. Migliorare la qualità degli spazi in città e delle condizioni di sicurezza per veicoli, pedoni e ciclisti

gli stakeholder assegnano la priorità ai seguenti tre, due dei quali coincidono, sebbene non nello stesso ordine, con quelli individuati dai cittadini:

1. Ridurre l'uso dell'automobile favorendo altri modi di spostarsi
2. Aumentare le alternative di scelta e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile in città
3. Migliorare i servizi di Trasporto Pubblico

Per quanto riguarda il livello di soddisfazione, gli stakeholder rispondono per il 90% "poco" o "per niente", mentre i cittadini si attestano sull'86%, sebbene gli stakeholder si dichiarino per niente soddisfatti per il 32%, mentre i cittadini per il 41%.

Si segnala che, secondo l'indagine CATI, il livello di soddisfazione dei cittadini è migliore: risponde "poco" o "per niente" il 72% degli intervistati, "per niente" il 28% contro il 41% dell'indagine attraverso il portale.

Per completezza si riporta di seguito il livello di soddisfazione per sesso ed età così come emerso dall'indagine CATI.

Soddisfazione per genere e classe di età		Genere		Età			
		Maschio	Femmina	14-24 anni	25-44 anni	45-64 anni	Oltre 64
Pensando al complessivo sistema di mobilità urbana della città di Catanzaro ed al traffico, quanto ritiene di essere soddisfatto?	Molto soddisfatto	0,5%	2,4%	4,3%	1,8%	0,0%	1,9%
	Abbastanza soddisfatto	29,1%	23,2%	58,7%	21,9%	19,7%	24,3%
	Poco soddisfatto	43,9%	45,0%	32,6%	51,8%	40,9%	46,6%
	Per niente soddisfatto	26,5%	29,4%	4,3%	24,6%	39,4%	27,2%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabella 3 - Indagine CATI: Livello di soddisfazione per sesso ed età

2.3 PORTALE DI ASCOLTO E FASE COLLABORATIVA

Le immagini seguenti riportano tre delle principali schermate del portale d'ascolto dei cittadini. Dopo la registrazione, al cittadino veniva sottoposto il questionario di base e la successiva possibilità, tramite Geoblog, di proporre interventi o azioni, oppure di esprimere, attraverso una semplice votazione, la propria opinione sulle proposte degli altri cittadini.



Figura 7 - Il portale di ascolto dei cittadini – Homepage



Figura 8 - Il portale di ascolto dei cittadini – pagina di login e di accesso



Figura 9 - Il portale di ascolto dei cittadini – Proposte di intervento

I cittadini hanno proposto le categorie di interventi e gli ambiti territoriali di cui alle successive due tabelle:

Categorie di interventi	Numero proposte
ciclabilità	7
logistica merci	1
parcheggi	15
sicurezza stradale	7
spostamenti pedonali	13
trasporto pubblico	12
viabilità	4
accessibilità disabili	1
Altro	10

Tabella 4 - Categorie di interventi proposte dai cittadini

Ambito di intervento	Numero proposte
Catanzaro alta	13
Catanzaro centro	40
Area di Germaneto	1
Catanzaro Lido	5
Altri ambiti	11

Tabella 5 - Ambito di intervento delle proposte dei cittadini

Il numero maggiore di proposte riguardano il centro storico e la parte alta della città. Le categorie "Parcheggi", "Spostamenti pedonali" e "Trasporto pubblico" sono, invece, quelle che hanno ricevuto più proposte dai cittadini.

Di tali risultanze è stato tenuto debitamente conto in fase di definizione delle azioni di Piano.