



COMUNE DI CREMONA

Piano dei tempi e degli orari per la città di Cremona

La cittadella degli studi di via Palestro “Precedenza alle scuole”

Indagine sui cittadini residenti e di passaggio nella zona

a cura di
Ufficio Tempi
Comune di Cremona

Giugno 2002

INDICE

1. Introduzione	3
2. Presenza in zona	4
3. Mezzi utilizzati per spostarsi	5
4. La vivibilità in zona e le modifiche apportate	6
5. Professori, studenti e bambini	9
6. Il giudizio sugli interventi	11
7. Conclusioni	13
Allegato	15

Il rapporto è frutto di un lavoro dell'Ufficio tempi:

Giampaolo Nuvolati, analisi sociale, elaborazione e interpretazione dei dati;

Marco Mareggi, supervisione e controllo;

Valerio Demaldè, coordinamento e gestione operativa;

Publicò s.n.c., interviste in strada;

Cooperativa Lae Due, inserimento dati.

L'indagine è stata definita dall'organismo comunale Comitato di pilotaggio del Piano territoriale della città di Cremona e dal tavolo interenti costituitosi per sviluppare il progetto.

1. Introduzione

Al fine di valutare l'impatto delle modifiche apportate nella zona di Via Palestro per migliorare la vivibilità complessiva del quartiere è stato somministrato un questionario ad un campione di popolazione residente e transigente per motivazioni varie nella zona stessa. Le interviste, coordinate dalla società Publicò s.n.c., e realizzate nel periodo dal 11 al 20 maggio 2002, sono state effettuate intervistando direttamente i passanti della zona. Complessivamente sono stati intervistati oltre 1.000 individui: 1006, per la precisione. Il campione è stato costruito cercando di tenere in considerazione tutte le tipologie di individui che abitano la zona nelle diverse ore della giornata durante il periodo scolastico, con particolare attenzione alle ore di punta, spesso corrispondenti a situazioni di maggiore traffico e insicurezza e coincidenti con gli orari di ingresso e uscita degli istituti scolastici. Le modifiche di organizzazione spaziale e temporale messe in atto in forma sperimentale da questo progetto del Piano territoriale dei tempi e degli orari avevano l'obiettivo di agire su tali momenti problematici.

Sia tra i residenti che tra i non residenti sono stati intercettati coloro che si trovavano nella zona per motivi di lavoro e gli studenti. Anche coloro che vi transitavano in quanto utenti di servizi di varia natura o per accompagnare i figli o per altre motivazioni sono stati oggetto di indagine.

Tab.1 - Tipologia di intervistati

Residenti in zona*	21,1
Vari**	7,2
Lavoratori	4,0
Studenti	3,7
Accompagnatori figli	2,1
Utenti	4,1
Non residenti	77,4
Vari**	16,3
Lavoratori	24,0
Studenti	21,5
Accompagnatori figli	5,9
Utenti	9,7
Non indicano il motivo	1,5

* Nell'analisi statistica la categoria dei residenti è stata considerata nel suo complesso

**vari: in transito in zona, a passeggio, altro

Questo approccio ha consentito di verificare come è abitualmente e come cambia in seguito alle modifiche apportate la qualità della vita non solamente per coloro che abitano in zona ma anche per le categorie di individui che "utilizzano" la zona stessa (dai servizi commerciali ai musei, dalle banche alla posta, dalle scuole ai luoghi di lavoro). Di fatto, ciascuna categoria mostra aspettative,

bisogni e interessi differenziati. La zona di Via Palestro, luogo in cui si concentrano vari servizi, soprattutto di carattere scolastico, è infatti una zona che attrae popolazione da diverse parti della città e come tale va analizzata, tendendo anche in considerazione i differenti interessi e conflitti che possono generarsi conseguentemente alla compresenza di gruppi differenziati di individui.

2. Presenza in zona

Nella maggior parte dei casi chi non risiede nel quartiere proviene da altre zone della città ma anche da altri comuni della provincia di Cremona. Pochi sono coloro che provengono da aree più esterne.

Tab.2 - Luogo di residenza degli intervistati

Zona Palestro	22,4
Altra zona città	39,5
Altro comune prov. CR	30,4
Altro comune	7,7

La frequenza del passaggio in zona è piuttosto elevata. Oltre i due terzi vi passa, infatti, tutti i giorni e tra di questi ultimi ben il 34,4% vi passa più di due volte. E' chiaro che queste percentuali crescono tra i residenti e tra coloro che pur non residenti frequentano pressoché quotidianamente la zona per motivi di lavoro o studio, mentre da parte di altre categorie si assiste ad un passaggio più sporadico. Vedremo più avanti come l'assiduità del passaggio e il tipo di attività svolta in zona costituiscano elementi fondamentali anche nel determinare il consenso nei confronti delle azioni adottate nell'iniziativa "Precedenza alle scuole" per migliorare la vivibilità.

Tab.3 - Frequenza di passaggio in zona

Tutti i giorni	66,9
1 o più settimana	12,7
1 o più mese	10,4
Più raramente	10,0

Tab.4 - Frequenza giornaliera di passaggio in zona per tipologia di cittadini

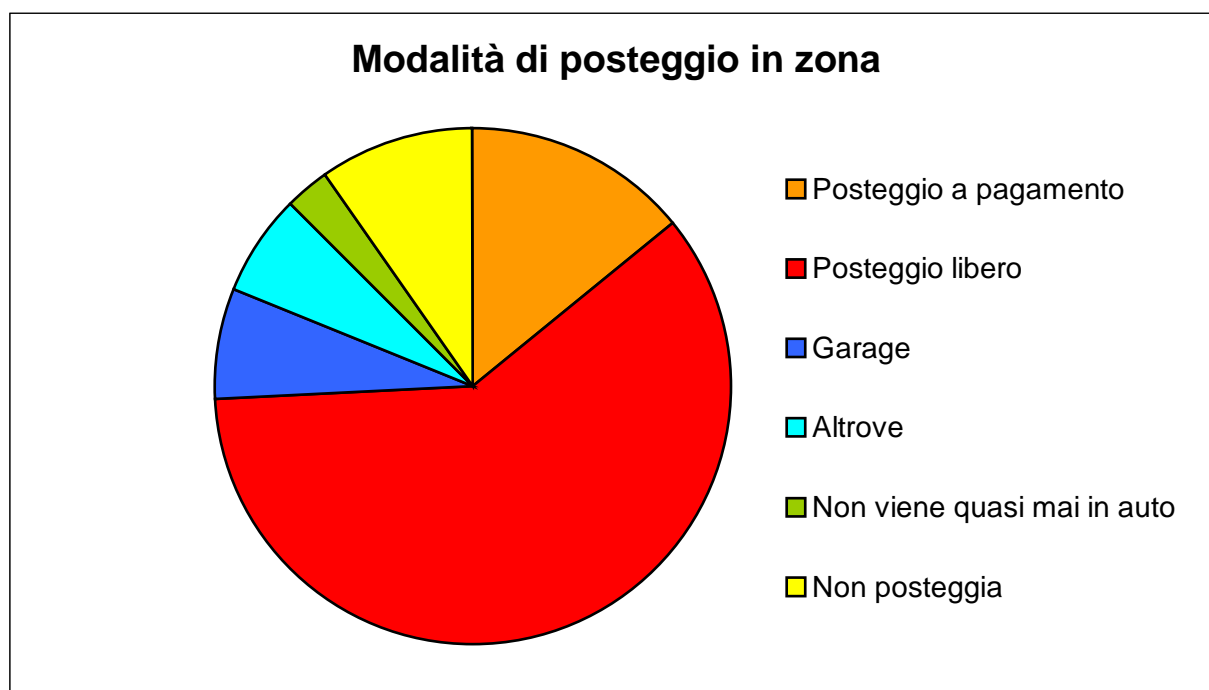
	residenti		non residenti			
	vari	lavoratori	studenti	accompagnatori	utenti	
Tutti i giorni	85,2	14,6	77,9	98,1	81,4	6,3

3. Mezzi utilizzati per spostarsi

In una buona parte dei casi i soggetti si muovono in zona a piedi – e questa abitudine prevale soprattutto tra i residenti (68,1%) –, mentre il mezzo di trasporto più utilizzato per spostarsi o transitare è l'auto, di cui si servono soprattutto i lavoratori non residenti (53,3%) e chi accompagna i figli e non è residente (62,7%), seguita dalla bicicletta, mezzo apprezzato ancora una volta dai residenti (23,8%). Tra coloro che si spostano in auto, le modalità prevalenti di parcheggio riguardano il posteggio auto libero (utilizzato prevalentemente dai lavoratori non residenti, dagli utenti non residenti e anche dagli accompagnatori dei figli non residenti, anche se questi ultimi possono permettersi di non posteggiare in quanto il loro passaggio in zona è estremamente rapido), mentre solo una quota ristretta fa ricorso a un posteggio auto a pagamento.

Tab.5 - Mezzo di trasporto prevalentemente utilizzato in zona

A piedi	47,7
Bicicletta	14,1
Motorino	5,1
Moto	1,0
Autobus	5,1
Auto	27,0



Tab.6 - Modalità di parcheggio per chi usa l'auto

Posteggio a pagamento	14,1
Posteggio libero	60,2
Garage	6,9
Altrove	6,3
Non viene quasi mai in auto	2,8
Non posteggia	9,7

Nel 57,9 % dei casi il mezzo di trasporto non cambia quando ci si sposta nel resto della città e se cambia si osserva un aumento complessivo del ricorso ai vari mezzi, soprattutto dell'auto e dell'autobus, a discapito del movimento a piedi. Da segnalare che anche i residenti del quartiere di via Palestro tendono ad utilizzare l'auto quando si spostano in altre zone della città, a testimonianza del fatto che i cittadini sono spesso portati a differenziare le loro condotte e ad avanzare specifici diritti e pretese di tutela di vivibilità a seconda dei contesti e in una prospettiva spesso egoistica.

Tab.7 - Mezzo di trasporto utilizzato in altra zona

A piedi	8,9
Bicicletta	20,5
Motorino	8,2
Moto	2,9
Autobus	14,7
Auto	44,8

4. La vivibilità in zona e le modifiche apportate

Il problema principale della zona è da sempre costituito dal traffico seguito dalla difficoltà di posteggio e dalla carenza di posteggi liberi. Temi che verranno descritti come problematici dai cittadini anche in altre sezioni del questionario. I risultati della indagine hanno anche posto in luce una certa insicurezza nella zona, oltre alla eccessiva presenza di motorini e auto che affollano la strada.

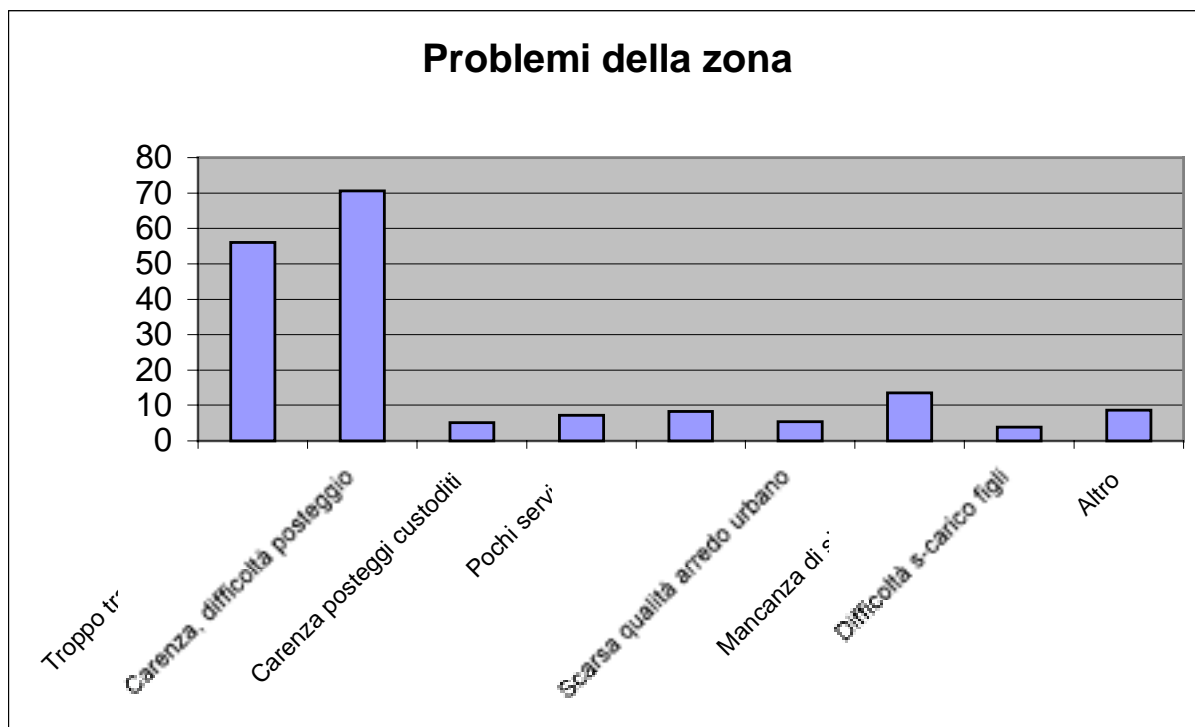
Tab.8 - Problemi della zona

Troppo traffico	43,6
Troppi motorini e auto parcheggiate che affollano la strada	12,4
Carenza di posteggi liberi	34,3
Carenza di posteggi custoditi	5,1
Pochi servizi	7,2
Poco verde	8,3
Scarsa qualità e manutenzione dell'arredo urbano	5,4
Mancanza di sicurezza	13,6
Difficoltà di posteggio	36,3
Difficoltà di scarico/carico dei figli	3,8
Altro	8,6

Se, più specificatamente, guardiamo alle varie categorie di cittadini si rileva che:

- tra i non residenti sono gli studenti (53,2%) e gli accompagnatori (52,5%) a sottolineare maggiormente il problema del traffico,
- i lavoratori non residenti (53,3%) e gli accompagnatori non residenti (50,8%) segnalano invece più di altre categorie la carenza di posteggi gratuiti,

- e sono sempre queste due categorie: i lavoratori non residenti (57,3%) e gli accompagnatori non residenti (49,2%), a ribadire la difficoltà di trovare posteggio nella zona,
- infine, i residenti (19,0%), gli studenti non residenti (19,4%) e gli utenti non residenti (18,4%) sono le categorie che maggiormente si preoccupano della sicurezza in zona.



Piuttosto elevata (80,7%) è la conoscenza delle modifiche apportate alla viabilità – soprattutto tra i residenti in zona dove la percentuale arriva complessivamente al 94,3% contro il 63,3% degli utenti non residenti intercettati in zona – anche se tali modifiche non sembrano aver determinato consistenti cambiamenti nei comportamenti dei cittadini (76,3%), ciò è soprattutto dovuto al fatto che i comportamenti di molti di questi ultimi cittadini (80,4%) erano già compatibili con le modifiche apportate o le modifiche non andavano a toccare i percorsi abituali dei soggetti o, ancora, il passaggio in zona è piuttosto raro.

Tab.9 - Cambiamenti dei modi di spostarsi in seguito alle modifiche

Molto	11,0
Abbastanza	12,7
Poco	18,4
Per nulla	57,9

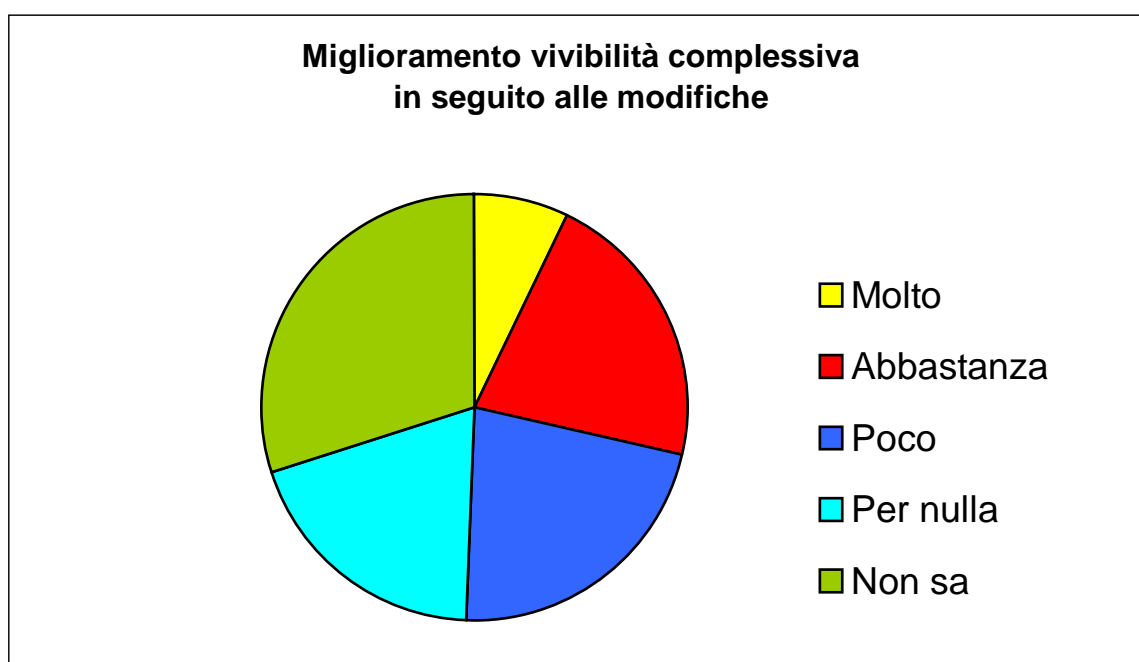
Sono soprattutto i lavoratori non residenti quelli che hanno maggiormente cambiato i loro comportamenti in seguito alle modifiche (molto: 23,2% e abbastanza: 20,2%) oltre ai genitori sempre non residenti che accompagnano i figli a scuola (molto: 8,9% e abbastanza: 28,6%)

Circa il 30% non sa ancora se le modifiche intervenute migliorano la vivibilità dell'area. Circa il 50% esprime un giudizio tendenzialmente positivo (di questi il 28,7% molto e abbastanza, mentre il 21,8% riscontra piccoli miglioramenti), più scettici sono il restante 20% circa che ritiene veramente inesistenti i miglioramenti.

Tab.10 - Miglioramento della vivibilità dell'area in seguito alle modifiche

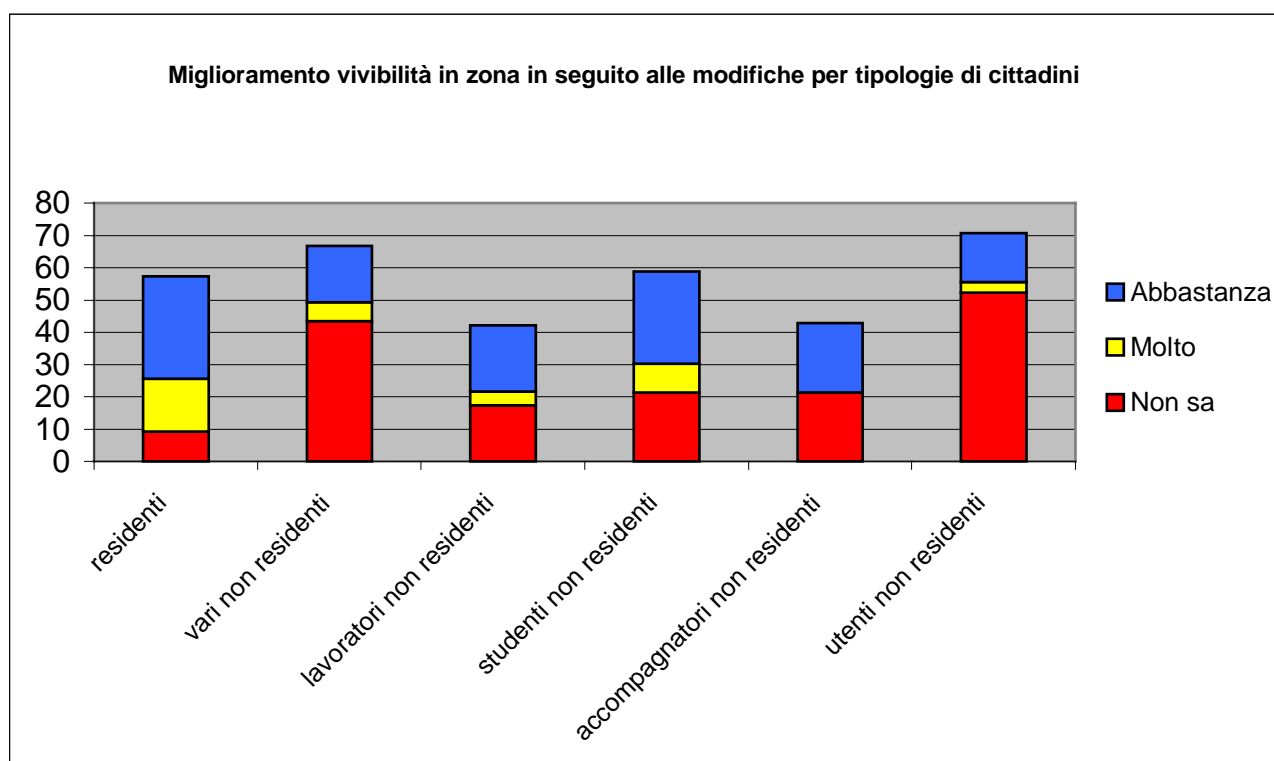
Molto	7,2
Abbastanza	21,5
Poco	21,8
Per nulla	19,5
Non sa o non risponde	30,0

I residenti nel loro complesso sono sicuramente i più soddisfatti delle iniziative (molto: 16,5%; abbastanza: 31,6%, inoltre anche in questo caso il 23,3% ha percepito piccoli miglioramenti), mentre quelli che si dimostrano più perplessi sono i lavoratori non residenti oltre ai genitori sempre non residenti che accompagnano i figli a scuola, cioè le due categorie per le quali si segnalavano i maggiori cambiamenti in seguito alle modifiche. Interessante è altresì osservare che tra i non residenti utenti di servizi e i non residenti di passaggio in zona per motivi vari cresce la percentuale di coloro che non esprime giudizi. Si tratta come già osservato delle categorie che frequentano più sporadicamente la zona.



Tab.11 - Miglioramento della vivibilità dell'area in seguito alle modifiche per tipologie di cittadini

	residenti		non residenti			
		vari	lavoratori	studenti	accompagnatori	utenti
Molto	16,5	5,8	4,3	8,9	0,0	3,3
Abbastanza	31,6	17,5	20,4	28,6	21,4	15,2
Poco	23,3	16,2	29,4	24,4	28,6	17,4
Per nulla	19,4	16,9	28,5	16,7	28,6	12,0
Non sa	9,2	43,5	17,4	21,4	21,4	52,2



5. Professori, studenti e bambini.

Una parentesi a parte meritano gli insegnanti e gli studenti – residenti e non - che lavorano o studiano in zona. Per i primi si è riscontrato un atteggiamento di elevata conoscenza delle modifiche apportate (100%), cui ha corrisposto un cambiamento consistente dei comportamenti di mobilità nella zona (45,8%) e un atteggiamento complessivo di consenso rispetto alle modifiche che arriva al 63,9% (42,2% molto o abbastanza; 21,7% piccoli miglioramenti) e risulta superiore a quello espresso dagli altri lavoratori (52,9%). Ma tra gli insegnanti considerevole è anche la quota di coloro che affermano che le modifiche apportate non hanno migliorato la vivibilità del quartiere (34,9%) a testimonianza di una sorta di spaccatura interna a questa categoria, mentre tra gli altri lavoratori cresce la percentuale di coloro che non sanno esprimere un parere in merito (18,9%).

Tab.12 - Miglioramento della vivibilità dell'area in seguito alle modifiche secondo l'opinione degli insegnanti, degli altri lavoratori e degli studenti che lavorano o studiano in zona.

	insegnanti	altri lavoratori	studenti
Molto	14,5	3,2	8,3
Abbastanza	27,7	17,8	31,7
Poco	21,7	31,9	24,1
Per nulla	34,9	28,1	16,1
Non sa	1,2	18,9	19,0

Veniamo agli studenti. Elevata è la percentuale (77,3%) di coloro che sono al corrente delle modifiche, mentre è modesta la percentuale che afferma di aver cambiato comportamenti in seguito alle modifiche stesse (17,1%). Pari al 64,1% è, infine, la quota di studenti che giudica positive le modifiche nella zona (40,0% molto o abbastanza; 24,1% segnali di miglioramento), mentre il 19,0% non esprime alcun parere.

Per quanto, infine, più specificatamente riguarda il rapporto tra le modifiche apportate e l'accessibilità alle scuole della zona da parte dei bambini più piccoli, tra gli intervistati prevale un giudizio sicuramente favorevole, sebbene ancora limitata risulti la percentuale di coloro che lasciano effettivamente i propri bambini andare a scuola da soli. La stima si aggira attorno al 6% e corrisponde perfettamente a quanto rilevato in occasione di un'altra ricerca svolta recentemente dal Laboratorio Cremona dei Bambini dal titolo "Andiamo a scuola da soli".

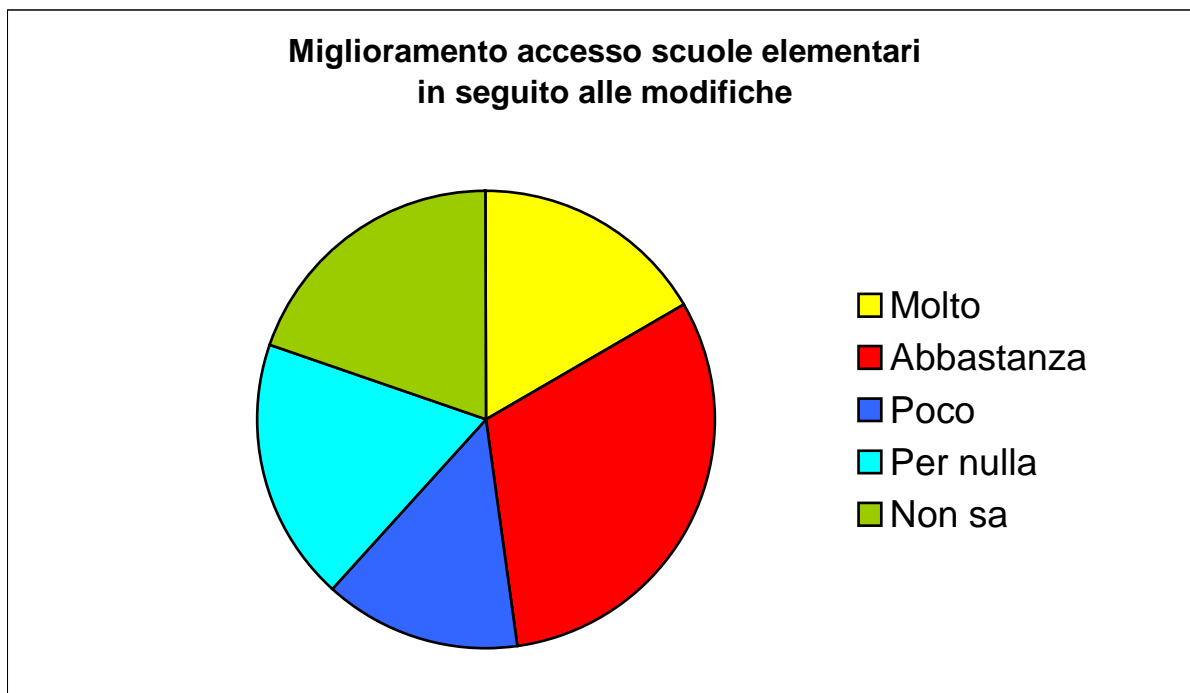
Complessivamente, cioè considerando i bambini e i ragazzi di tutti gli ordini, oltre la metà va a scuola in zona a piedi e il 25% da solo. Nel caso dei residenti la percentuale che si reca a scuola senza l'accompagnamento dei genitori sale al 41,2%. Questo aspetto lascia immaginare l'interesse dei genitori della zona a rendere sempre più sicuro e controllato il quartiere rispetto al traffico intenso che da sempre lo caratterizza.

Tab.13 - Giudizio sul miglioramento dell'accessibilità scuole elementari in seguito alle modifiche

Si molto	16,7
Si abbastanza	31,0
No poco	14,1
No per nulla	18,6
Non sa	19,6

Tab.14 - Modalità di accesso di bambini e ragazzi alle scuole della zona

	Tutto il campione	Residenti
Da soli a piedi	25,0	41,2
Accompagnati a piedi	27,8	45,1
Accompagnati con altri mezzi	47,2	15,7



6. Il giudizio sugli interventi

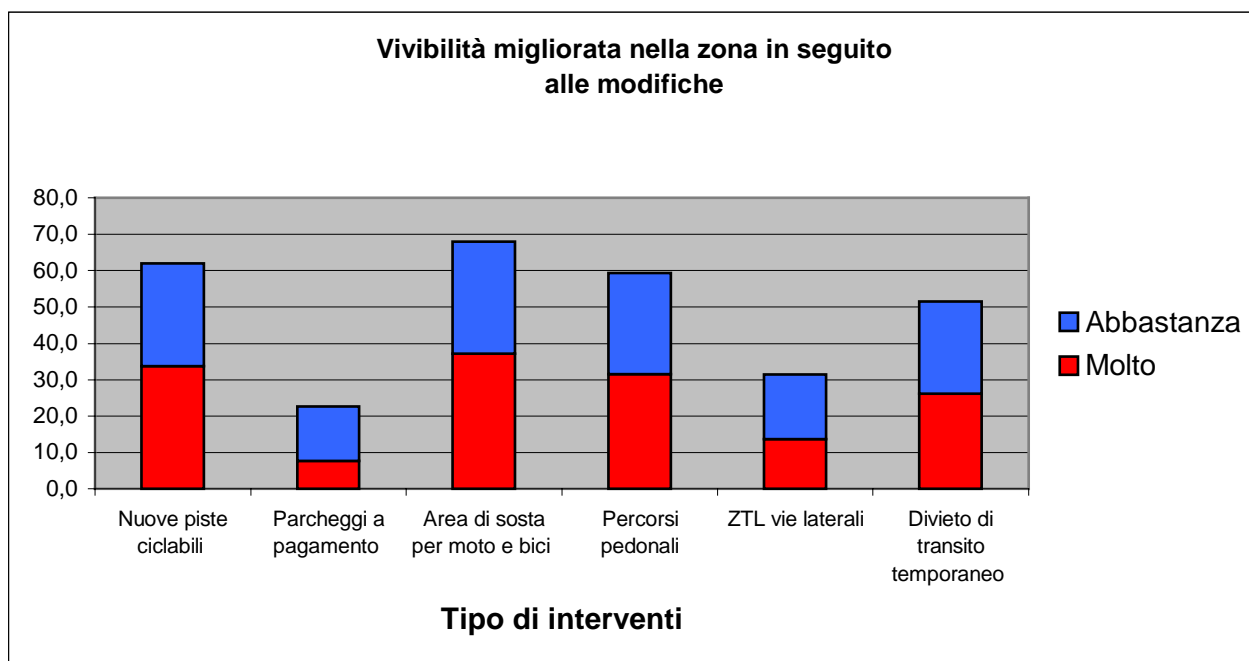
Tra i pareri più positivi espressi nei confronti delle modifiche apportate per migliorare la vivibilità della zona troviamo le aree di sosta per moto e bici vicino alle scuole (68,0%, molto e abbastanza; 8,7% lieve segnale di miglioramento), la nuova pista ciclabile di via Palestro (62,0%, molto e abbastanza; 9,5% piccolo miglioramento), i percorsi pedonali (59,3%, molto e abbastanza; 9,6% leggero miglioramento) e il divieto di transito temporaneo durante gli orari di uscita e ingresso nelle scuole (51,5%, molto e abbastanza; 12,9% buono ma da migliorare). I parcheggi a pagamento di via Palestro (44,3%, per nulla) e le zone a traffico limitato nelle vie laterali (27,9%, per nulla) sono invece gli interventi che vedono anche pareri negativi. Da segnalare peraltro le percentuali abbastanza elevate di soggetti che non sono ancora in grado di esprimere un parere a riguardo. Se confrontiamo questi dati con il parere complessivo circa l'accresciuta vivibilità nell'area constatiamo che i cittadini formulano un giudizio positivo circa le singole modifiche, mentre a livello più generale, si riscontrano ancora perplessità.

Tab.15 - Giudizio sugli interventi. Miglioramento della vivibilità (valore%)

	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	Non sa
➤ La nuova pista ciclabile di via Palestro	33,8	28,2	9,5	12,6	15,8
➤ Parcheggi a pagamento di via Palestro	7,7	14,9	12,3	44,3	20,8
➤ Area di sosta per moto e bici vicino alle scuole	37,2	30,8	8,7	4,4	18,9
➤ Percorsi pedonali	31,5	27,8	9,6	9,4	21,6
➤ Zone a traffico limitato nelle vie laterali	13,6	17,8	15,1	27,9	25,5
➤ Divieto di transito temporaneo durante	26,2	25,3	12,9	13,4	22,1

In particolare guardando alla tipologia di cittadini si osserva che:

- la nuova pista ciclabile di via Palestro è molto apprezzata soprattutto dagli studenti non residenti (42,2%),
- i parcheggi a pagamento di Via Palestro trovano una grande ostilità soprattutto da parte dei lavoratori non residenti (60,2%) e degli accompagnatori dei figli a scuola non residenti (57,6%),
- l'area di sosta per moto e bici vicino alle scuole vede l'appoggio soprattutto dei residenti che giudicano l'iniziativa molto positiva nel 43,6% dei casi,
- i percorsi pedonali sono valutati molto positivamente dai residenti (40,3%) e dagli studenti non residenti (41,2%),
- la Zona a traffico limitato nelle vie laterali è molto o abbastanza apprezzata dai residenti (43,6%) e dagli studenti non residenti (33,3%). Ancora una volta sono i lavoratori non residenti a dichiarare che la modifica non ha migliorato la vivibilità (42,3%),
- sono, infine, i residenti ad apprezzare molto (42,1%) il divieto di transito temporaneo durante gli orari di uscita e ingresso nelle scuole.



Significativi sono i suggerimenti liberi formulati dagli intervistati e per i quali si rimanda all'allegato. Si tratta di un insieme di critiche o di proposte di miglioramento che riguardano vari aspetti, tra cui:

- “divieto di transito ad orari” e zone a traffico limitato
- pista ciclabile in via Palestro
- sicurezza
- largo Palestro
- qualità degli interventi sperimentati
- riqualificazione e arredo urbano
- parcheggi
- trasporto pubblico locale

e che attestano l'interesse da parte dei cittadini nei confronti del tema della vivibilità per come può essere affrontato da angolature diverse a seconda degli specifici bisogni e abitudini di comportamento.

7. Conclusioni.

Il sondaggio ha posto in luce una sequenza piuttosto netta che partendo dalla conoscenza delle modifiche approda ad un sostanziale giudizio favorevole dei cambiamenti in atto. Sono le iniziative specifiche ad aver raccolto un certo consenso anche se il quadro complessivo della vivibilità della zona mostra ancora aspetti problematici. In pratica, le modifiche sembrano costituire un primo passo in direzione di un miglioramento che non si è ancora compiutamente realizzato.

Questi risultati naturalmente valgono in misura maggiore per alcune categorie. Sono i residenti a mostrarsi più soddisfatti mentre per coloro che “sono costretti” per motivi di lavoro o studio a passare in zona le esigenze personali tendono spesso a scontrarsi con il sistema di viabilità proposto. Soprattutto per quanto concerne le difficoltà di posteggio anche perché quelli a pagamento non sembrano costituire una soluzione apprezzata. Una certa differenza si riscontra comunque tra gli studenti non residenti e i lavoratori non residenti: per i primi le modifiche sembrano aver garantito una vivibilità del quartiere che combacia anche con alcuni loro interessi, mentre per i secondi più manifesto sembra essere lo scontro tra la riorganizzazione in atto e loro pratiche di vita quotidiana. Molte similitudini sono peraltro state riscontrate tra i lavoratori non residenti e gli accompagnatori non residenti.

Infine, per una restante categoria di persone che vengono meno spesso in zona, scende il livello di problematicità, accompagnato da una minore conoscenza della situazione.

La cittadella di via Palestro, nata per “dare precedenza” agli studenti, sembra avere riscosso il favore dei residenti, in un’ottica di più generale riqualificazione della zona, e aver penalizzato quelle categorie di cittadini che pur provenendo da altre parti della città si recano quotidianamente nella zona per motivi di lavoro.

Proposte di miglioramento

Tra parentesi () il numero di indicazioni fornite

Su “divieto di transito ad orari” e zone a traffico limitato	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	<i>Altre soluzioni</i>
Chiudere la zona o il centro al traffico, ampliare la zona pedonale (28) Eliminare ZTL nelle vie laterali (17)	Eliminare il divieto di transito ad orari (8)
	Aprire la zona al traffico (7)
	Invertire senso di marcia vie laterali per far defluire il traffico in corso Garibaldi (7)
	Invertire senso di marcia di via Goito (6)
	Divieto di transito negli orari di scuola (3)
	Cambiare gli orari di divieto di transito (3)
	Limitare la zona a studenti e residenti (1)
	Eliminare il divieto di transito ai motorini (1)
	Estendere la ZTL a via Palestro (1)
Divieto di transito negli orari di uscita degli alunni elementari (1)	

Sulla pista ciclabile in via Palestro	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	<i>Altre soluzioni</i>
Maggiori zone pedonali e ciclabili, con possibilità di parcheggio (9)	Eliminare/Cambiare colore al cordolo della pista ciclabile (5)
Togliere pista ciclabile in favore di parcheggi (9)	Eliminare senso di marcia contrario della pista ciclabile (2)

Sulla sicurezza	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	<i>Altre soluzioni</i>
Aumentare vigilanza (14)	Rendere più sicura via Palestro dopo le 19.00 (1)
Aumentare sicurezza (10)	

Su largo Palestro	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	<i>Altre soluzioni</i>
Aprire il passaggio tra largo Palestro e via Dante, almeno in un senso (11)	

Sugli interventi sperimentati	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	<i>Altre soluzioni</i>
Riportare la situazione come era prima (22)	Più aree verdi (8)
Continuare con queste modifiche (14) aumentando i parcheggi nelle vicinanze (2)	Percorsi alternativi facilmente accessibili a chi non è di Cremona (3)
	Riportare la situazione come era prima, lasciando la pista ciclabile (1)
	Chi lavora non ha tanti vantaggi; da queste modifiche non ci si può spostare facilmente (1)
	O traffico chiuso o completamente aperto (1)

Su riqualificazione e arredo urbano	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	Altre soluzioni
Dissuasori (8)	Più passaggi pedonali (3)
Rifacimento manto stradale e marciapiedi (4)	Migliorare i servizi igienici (1)
Riqualificare via Palestro (4)	Incrementare locali ricreativi (1)
	Introdurre cassonetti di raccolta differenziata (1)
	Eliminare strisce pedonali (1)

Sui Parcheggi	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	Altre soluzioni
Ampliare il numero dei parcheggi liberi, custoditi e non nella zona (63)	Parcheggi dentro le scuole per studenti e insegnanti (5)
Agevolare i lavoratori con tariffe speciali, es. abbonamenti settimanali, quindicinali, mensili annuali (8)	Trasformare SuperCinema in parcheggio (4)
	Facilitare ai residenti il rilascio dei permessi (3)
	Eliminare posteggi auto (3)
	Più parcheggi a pagamento (1)
	Parcheggi a disco orario (1)
	Garantire i parcheggi ai lavoratori (1)
	Sistemare i parcheggi (1)
	Chi viene in auto dovrebbe parcheggiare in via Dante “come me” così risolve il problema del parcheggi (1)

Sul trasporto pubblico locale	
<i>Soluzioni più segnalate</i>	<i>Altre soluzioni</i>
Migliorare il trasporto pubblico (14)	Servizio scolastico di minibus (1)