

30

BOLOGNA
CITTÀ 30

I risultati del questionario di ascolto

13 novembre 2023



Comune
di Bologna

bolognacitta30.it

fondazione
innovazione urbana

1. Quante e quali persone hanno risposto

I numeri del questionario



aperto *online* per **più di 3 mesi** (dal 17 giugno all'8 ottobre 2023)



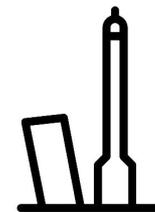
30 domande, almeno 20 minuti per compilarlo tutto



rispondenti **totali: 19.733**



compilazioni **complete: 10.169**



10.169



5.734



~2.000

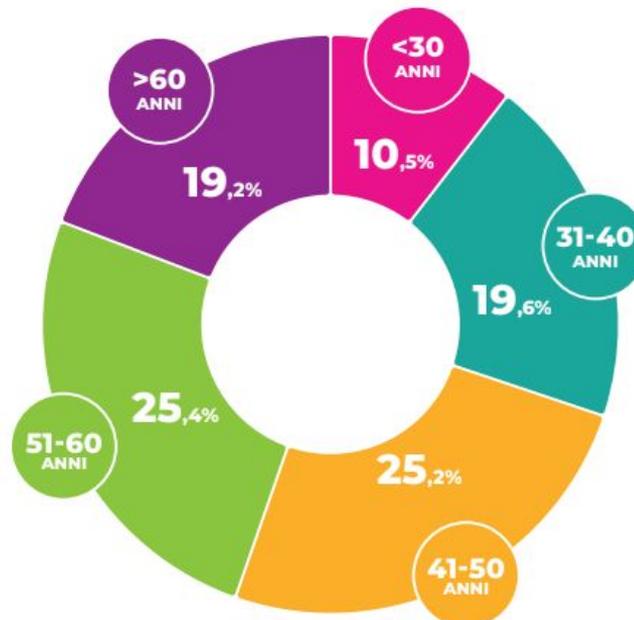
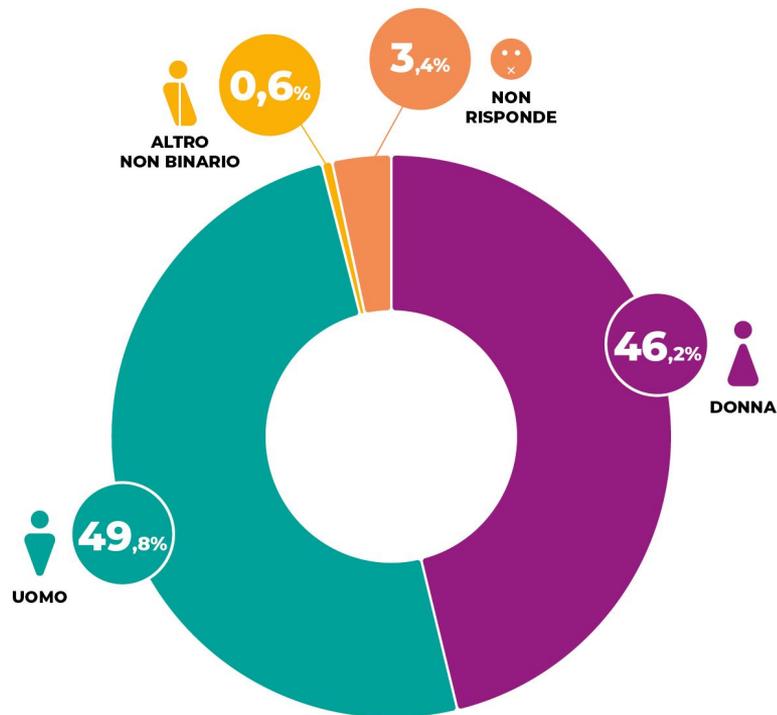


consultazioni pubbliche su Città 30 a **confronto:**

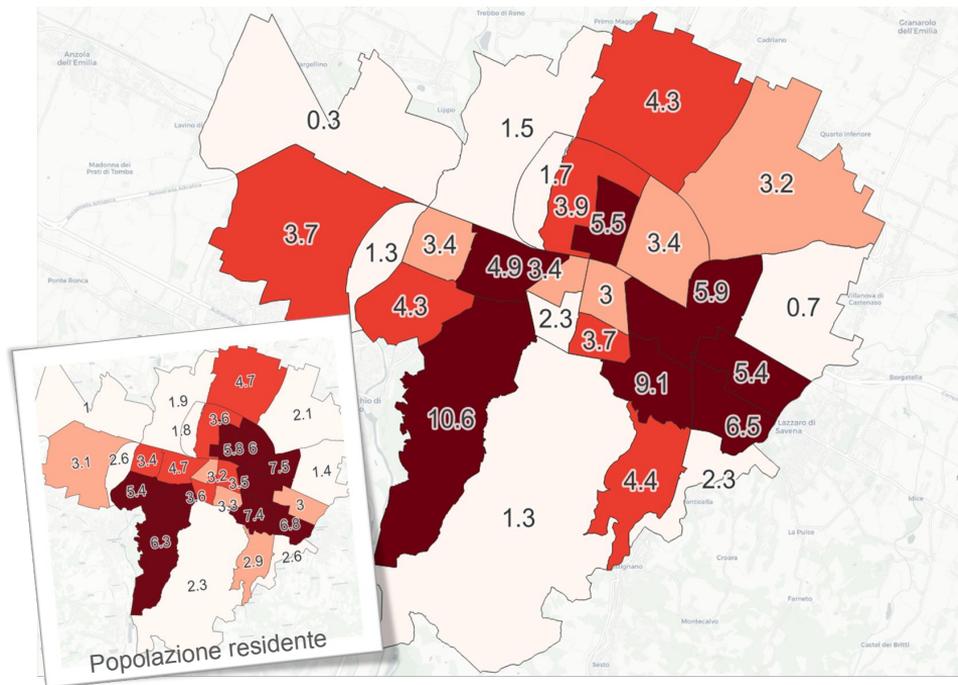
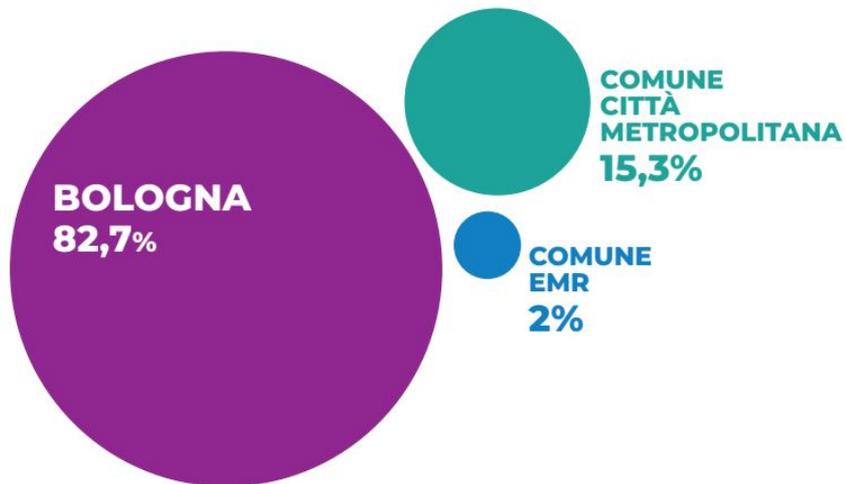


1.197 persone che vogliono anche attivarsi a supporto del progetto

Persone di ogni genere e di ogni età



Persone di tutta Bologna (metropolitana) e di tutti i quartieri e zone di prossimità

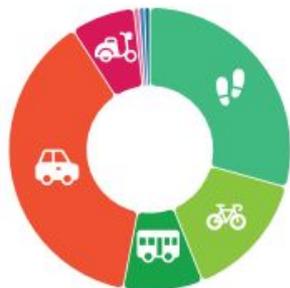


2. Le abitudini di mobilità

Siamo persone che si muovono, non categorie



PER LAVORO
E STUDIO



PER FARE
COMMISSIONI



PER TRASCORRERE
IL TEMPO LIBERO



PER TUTTI
GLI SCOPI

Possibili fino a 3 risposte



A PIEDI



IN BICI



CON TRASPORTO
PUBBLICO



IN AUTO



IN MOTO



IN TAXI



IN MONOPATTINO



IN AUTO CON ALTRI



se (nel questionario e nella realtà) si dà alle persone la possibilità di più scelte, emerge che già oggi non siamo una categoria unica, ma ci muoviamo con un mix di modalità di trasporto

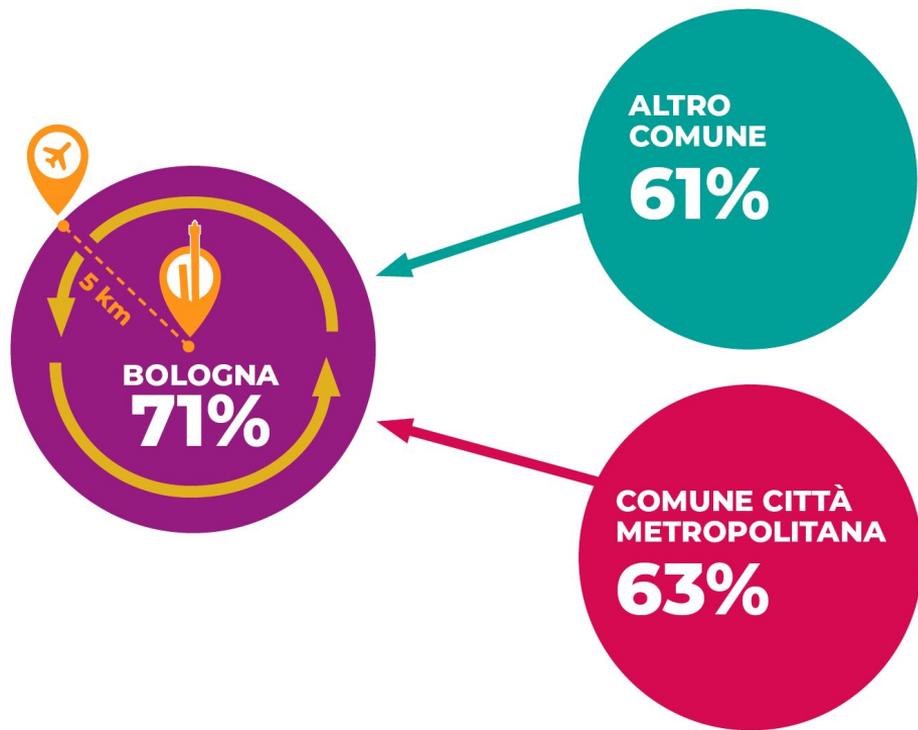


la mobilità sostenibile è già una quota molto importante



1 auto, 1 persona: quando si spostano in macchina, quasi tutte le persone sono sole

3 spostamenti su 4 di chi ci abita sono dentro la città

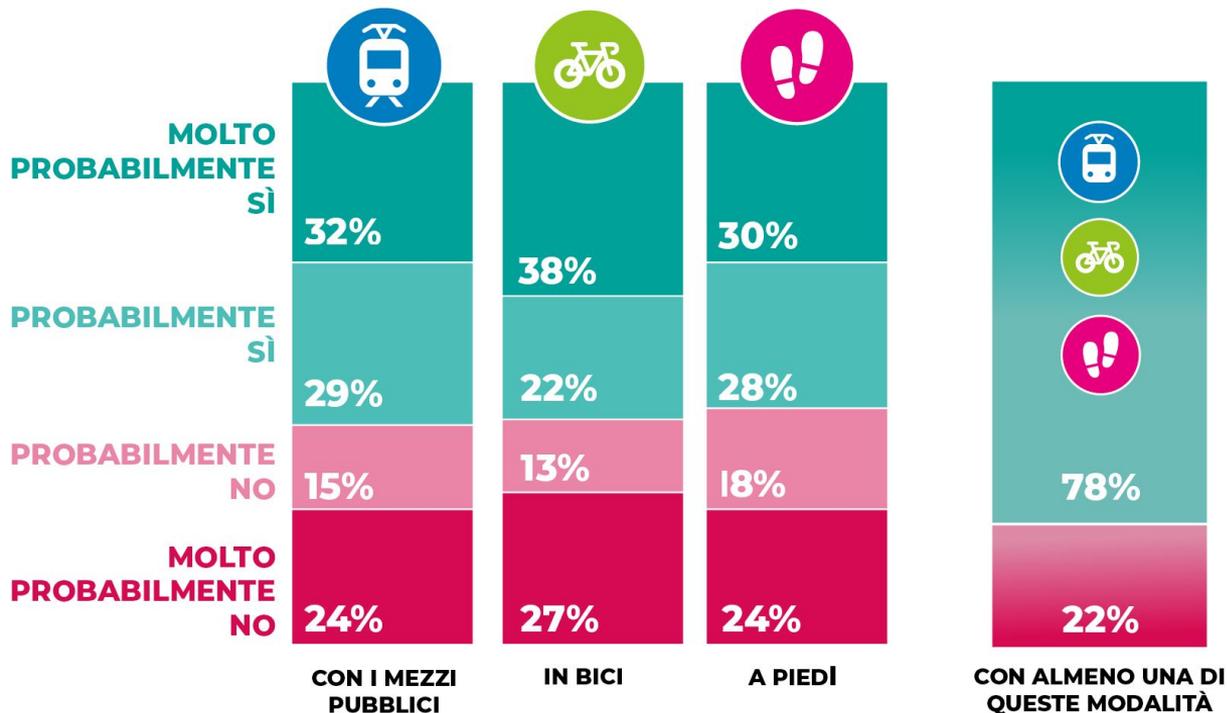


♥ quasi 3/4 degli spostamenti per lavoro dei e delle rispondenti al questionario residenti a Bologna sono interni alla città (tanto che, da dati del PUMS, i viaggi in auto dentro Bologna sono <1 km nel 31% dei casi e <5 km nell'83%), perciò con maggiore facilità di accesso a forme di mobilità sostenibile

♥ nel contempo, 2/3 dei e delle rispondenti al questionario non residenti a Bologna si muovono per lavoro verso la città capoluogo

Spostamenti per motivi di lavoro e studio

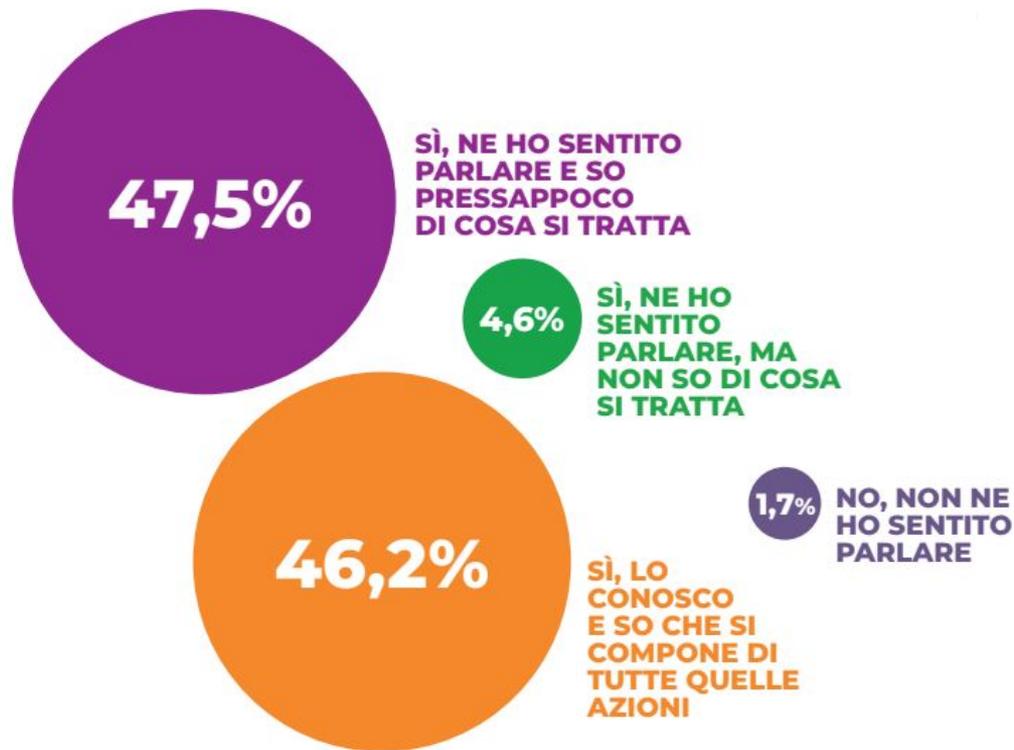
Quasi 8 persone su 10 pronte a cambiare abitudini con più sicurezza e più infrastrutture



quasi 8 persone su 10 si sposterebbero di più a piedi, in bici o coi mezzi pubblici, a fronte di più infrastrutture e più sicurezza stradale

3. Conoscenza e valutazione della Città 30

Opinioni informate: l'importanza della comunicazione



♥ 9 persone su 10 hanno dichiarato di conoscere il piano Bologna Città 30, un po' o completamente: le risposte al questionario sono dunque opinioni informate

♥ questo dato è cresciuto nel corso dei mesi, in parallelo alla campagna di comunicazione e al dibattito pubblico in città

L'indice di utilità della Città 30



- ♥ è stato compreso che il primo obiettivo di Città 30 è l'aumento della sicurezza stradale
- ♥ chi abita a Bologna, vivendo le strade della città, ritiene in media più utile il piano rispetto a chi abita fuori, che tende solo a 'usare' la viabilità
- ♥ l'utilità più alta si registra tra le donne, le famiglie con bambini/e, le persone più istruite, over 60 e pensionati/e

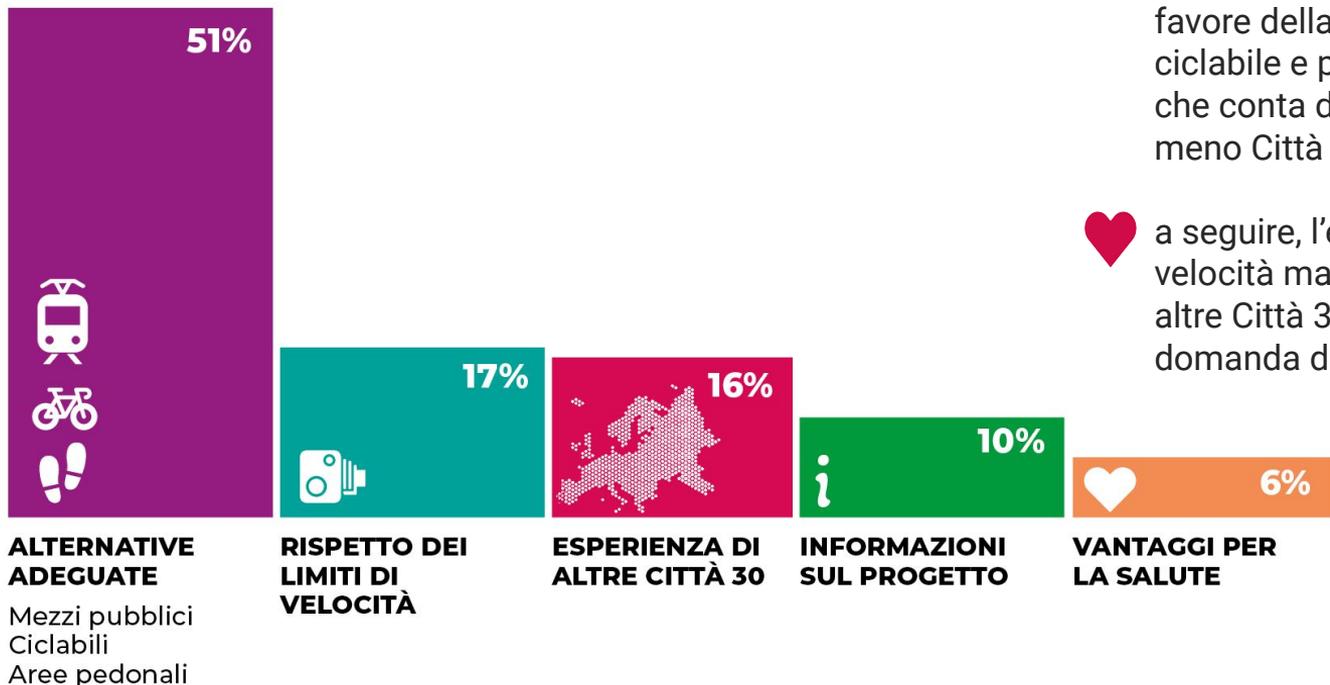
L'indice di preoccupazione della Città 30



♥ le due preoccupazioni maggiori, a pari merito, vanno 'in senso opposto': da una parte che la Città 30 non venga fatta effettivamente rispettare e non porti al cambiamento desiderato, dall'altra che invece vengano fatte troppe multe per far rispettare il nuovo limite di velocità

♥ le preoccupazioni sono più basse tra le persone residenti a Bologna rispetto a quelle degli altri Comuni, e tra le famiglie con bambini/e, le persone più istruite, over 60 e pensionati/e

I fattori rilevanti per il sostegno a Città 30

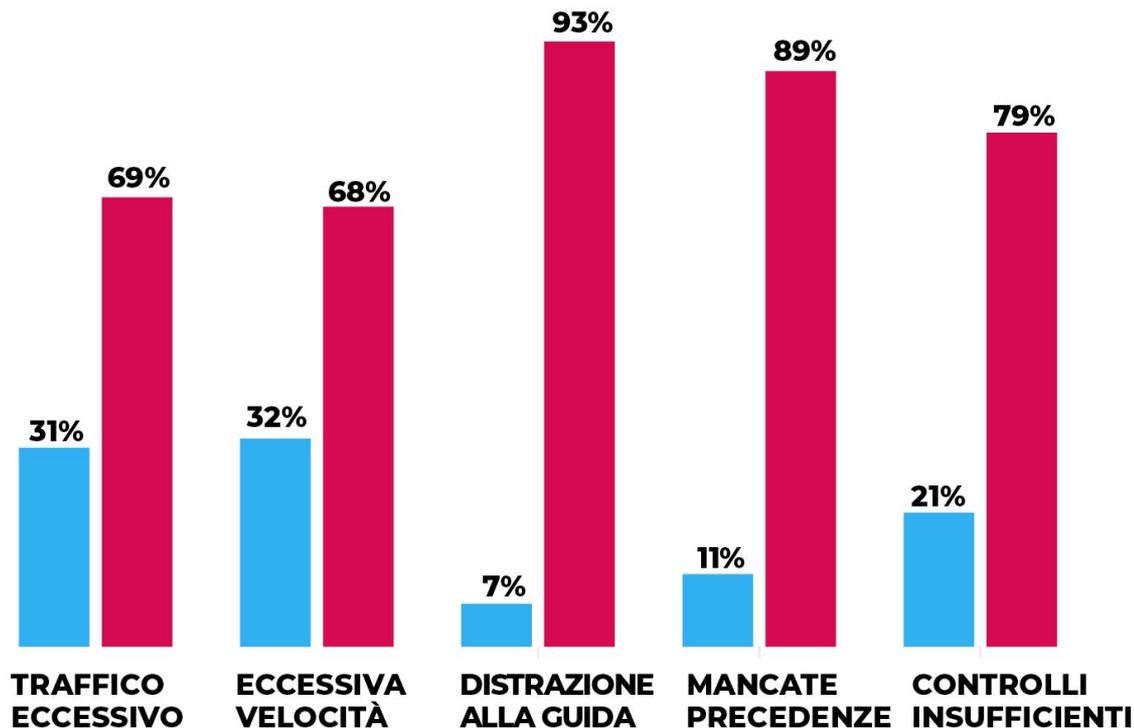


♥ i miglioramenti infrastrutturali in favore della mobilità pubblica, ciclabile e pedonale sono il fattore che conta di più per sostenere o meno Città 30

♥ a seguire, l'effettivo rispetto della velocità massima e le esperienze di altre Città 30 testimoniano la domanda di un cambiamento reale

4. Sicurezza stradale e mobilità sostenibile

I fattori di pericolosità sulla strada



per la stragrande parte delle persone c'è un problema di sicurezza stradale in città

PER NULLA O POCO PERICOLOSO

UN PO', ABBASTANZA O MOLTO PERICOLOSO

i primi tre fattori percepiti come pericolosi (all'80-90%) sono la distrazione, le mancate precedenza e i controlli insufficienti

seguono (al 70%) il troppo traffico e l'eccessiva velocità (i dati più alti sono fra donne e persone anziane)

Le cause principali di pericolosità e incidentalità



PERCEPITO

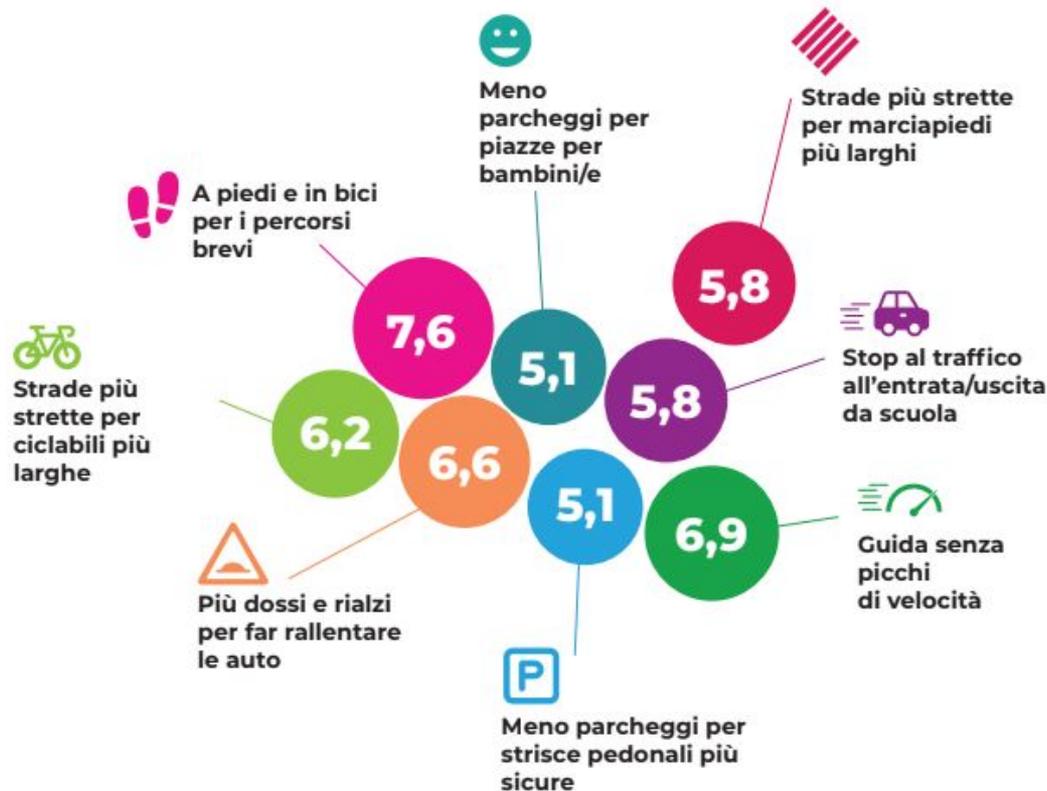
(dati del questionario sulle cause di pericolosità)



REALTÀ

(dati ISTAT sulle cause di incidenti mortali urbani)

La disponibilità al cambiamento di abitudini e strade



♥ c'è una buona disponibilità a cambiare comportamenti e assetto delle strade per proteggere dal troppo traffico e velocità la zona in cui si abita e vive

♥ le disponibilità più elevate riguardano: andare a piedi e in bici negli spostamenti brevi (a Bologna, dati PUMS, il 31% di quelli fatti in auto è <1 km e l'83% è <5 km); guidare evitando i picchi e tenendo una velocità più costante; avere strade con dossi rallentatori

Max = 10

Gli interventi più richiesti per avere strade più sicure

MODIFICARE L'ASSETTO DELLA STRADA (DOSSI RALLENTATORI, ATTRAVERSAMENTI RIALZATI ETC.)



AUMENTARE I CONTROLLI (AUTOVELOX ANCHE MOBILI, PRESENZA DI VIGILI, ETC.)



MIGLIORARE ED ESTENDERE I PERCORSI CICLABILI



MIGLIORARE E AUMENTARE GLI SPAZI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI



POTENZIARE LA SEGNALETICA STRADALE (CARTELLI, STRISCE PER TERRA, ETC.)



RIDURRE LA QUANTITÀ DI TRAFFICO MOTORIZZATO E/O DI AUTO IN SOSTA

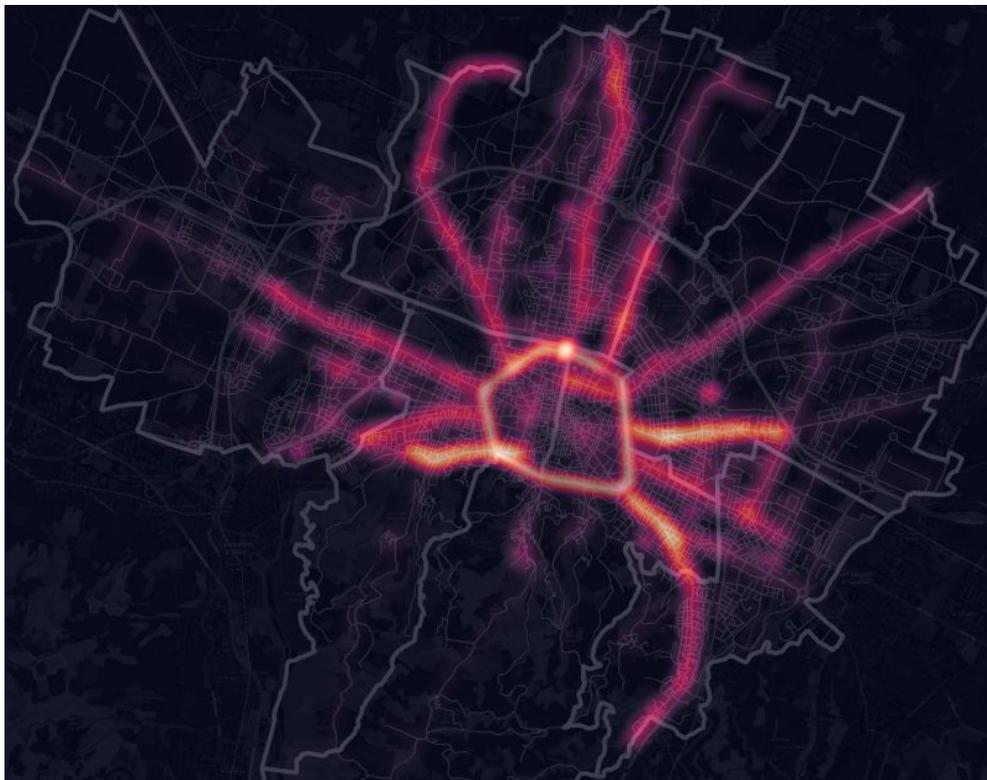


le persone chiedono soprattutto più interventi fisici di modifica strutturale dello spazio stradale per far rallentare i veicoli e più controlli sia elettronici che con la presenza della Polizia locale



è molto elevata anche la domanda di aumento degli spazi per muoversi in sicurezza in bicicletta e a piedi

Le strade segnalate come più pericolose



VIA SARAGOZZA
VIA GIUSEPPE MASSARENTI
VIA AUGUSTO MURRI
VIA IRNERIO
VIA AURELIO SAFFI
VIA STALINGRADO
VIA TOSCANA
VIA ANDREA COSTA
VIA GIUSEPPE MAZZINI
VIA DI CORTICELLA
VIA FRANCESCO ZANARDI
VIA EMILIA PONENTE
VIA EMILIA LEVANTE
VIA SAN DONATO
VIALE VLADIMIR ILIC ULJANOV LENIN
VIA DEGLI ORTI
VIALE PIETRO PIETRAMELLARA

- ♥ 18.000+ segnalazioni totali
- ♥ tutte le radiali più urbane:
non più assi di scorrimento,
ma strade di vita delle persone



utilizzo
per
decidere
le priorità
dei controlli
e degli
interventi di
messa in
sicurezza

5. Qualità e comfort dello spazio pubblico

Gli interventi più richiesti per strade più confortevoli

**AMPLIARE E RENDERE PIÙ
RICONOSCIBILI E SICURI I PERCORSI
CICLABILI**



MIGLIORARE L'ILLUMINAZIONE



**AUMENTARE GLI SPAZI PEDONALI
(NUOVA PIAZZA PEDONALE O STRADA
SCOLASTICA, MARCIAPIEDE PIÙ LARGO)**



**AUMENTARE L'ARREDO URBANO
PER LE PERSONE (PANCHINE,
FONTANELLE, ETC.)**



**RIDURRE LA SUPERFICIE ASFALTATA E
AUMENTARE IL VERDE**



**RIDURRE LA PRESENZA DI
AUTO E MOTO SULLA STRADA
(CARREGGIATA E/O PARCHEGGI)**



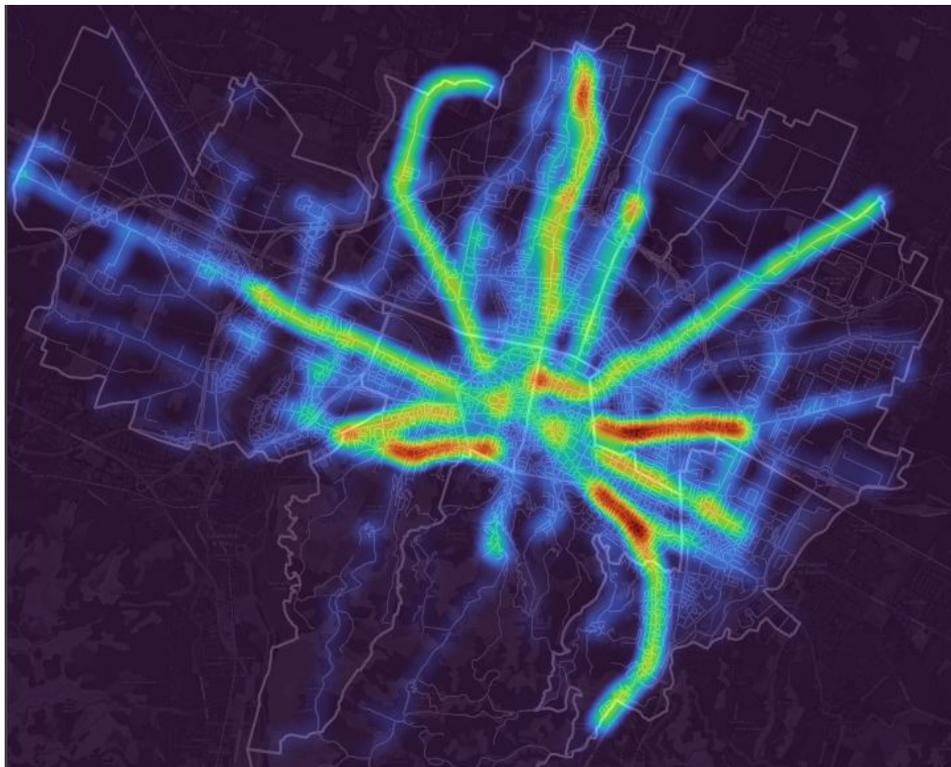
**ELIMINARE LE BARRIERE
ARCHITETTONICHE**



**AUMENTARE LA VITALITÀ E
FREQUENTAZIONE DEL LUOGO**



Le strade segnalate come più bisognose di qualità

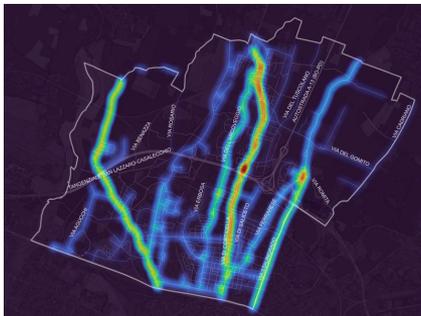


VIA GIUSEPPE MASSARENTI
VIA SARAGOZZA
VIA AUGUSTO MURRI
VIA IRNERIO
VIA ANDREA COSTA
VIA AURELIO SAFFI
VIA DI CORTICELLA
VIA GIUSEPPE MAZZINI
VIA TOSCANA
VIA EMILIA PONENTE
VIA SAN DONATO
VIA EMILIA LEVANTE
VIA FRANCESCO ZANARDI
VIA DEGLI ORTI
VIA DELL'INDIPENDENZA
VIA STALINGRADO
VIA SANTO STEFANO
VIA GU GLIELMO MARCONI
VIA DELL'ARCOVEGGIO
VIA SAN VITALE
STRADA MAGGIORE
VIA SAN FELICE

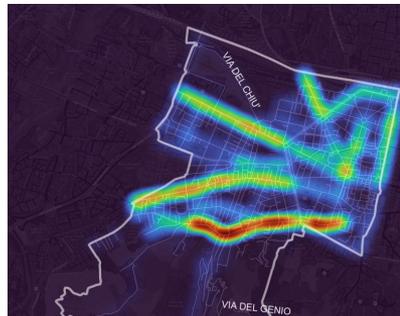
♥ 16.000+ segnalazioni totali

♥ tutte le radiali più urbane, ma anche diverse strade del centro storico

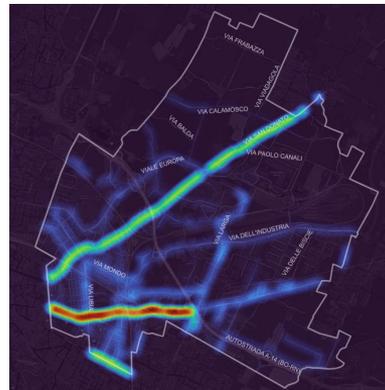
Verso un lavoro di prossimità sui e nei Quartieri



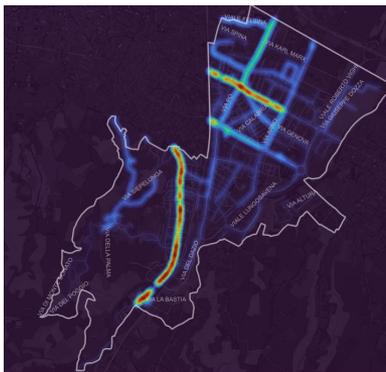
NAVILE



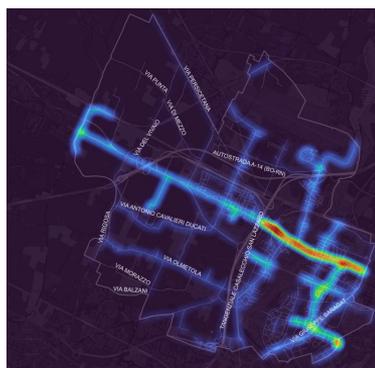
PORTO-SARAGOZZA



SAN DONATO-
SAN VITALE

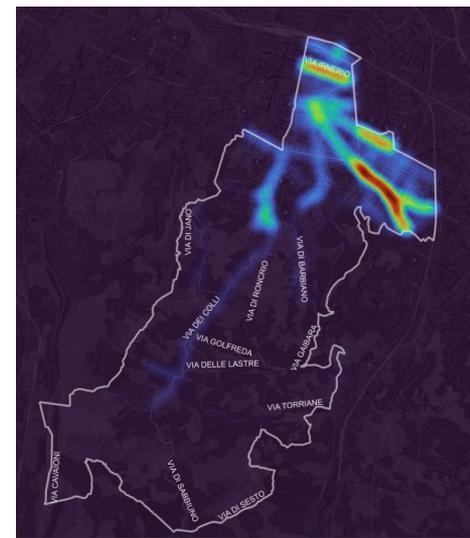


SAVENA



BORGO P-
RENO

SANTO STEFANO



Alcune piste di lavoro

Prime piste di lavoro che emergono dall'ascolto



COMUNICAZIONE

appare importante lavorare sullo scarto tra percezione delle persone e realtà dei dati sulla pericolosità della velocità sulle strade urbane



LE STRADE PIÙ PERICOLOSE

le segnalazioni potranno essere utili all'amministrazione per orientare le priorità nelle attività di controllo e negli interventi fisici di messa in sicurezza



LO SPAZIO PUBBLICO NEI QUARTIERI

le segnalazioni sui luoghi più bisognosi di qualità urbana potranno essere utili al Comune e a FIU per il lavoro di prossimità sullo spazio pubblico nei quartieri