

**Sondaggio sulla circolazione
stradale urbana
e sulla sosta in alcune zone del
comune di Bologna.
Abitudini e comportamenti dei
residenti nelle zone comprese a
sud dell'arco della tangenziale.**

**Commento ai dati, tavole allegate
e scheda metodologica**

Rilevazione 2011

Indagine curata ed eseguita dai ricercatori del Centro Demoscopico Metropolitano, struttura afferente al Servizio Studi per la Programmazione della Provincia di Bologna, in collaborazione con e per conto del Settore Mobilità del Comune di Bologna.

**Servizio Studi per la Programmazione
Centro Demoscopico Metropolitano**

Dirigente: Fausto Anderlini

Collaboratori: Anne Bravo, Fabio Boccafogli, Mariangiola Galligani, Licia Nardi, Monica Mazzoni,
Paola Varini, Michele Zanoni

Ricerca curata da:

dott.^{ssa} Licia Nardi

dott. Michele Zanoni

Rapporto curato da:

dott. Michele Zanoni

giugno-luglio 2011

Indice

Commento ai dati del sondaggio

- Informazioni generali sui rispondenti
- Alcuni giudizi forniti dai cittadini sulla propria zona di residenza
- Il rapporto fra cittadini e amministrazione mediato dalla comunicazione sui provvedimenti emanati per regolare la circolazione urbana
- Servizi ed infrastrutture per agevolare la mobilità sul territorio comunale
- Uso dell'auto, sosta e le risposte ad alcune proposte sul riordino della sosta in centro storico e nella zona con parcheggi a pagamento

Tavole in appendice

Scheda tecnico-metodologica dell'indagine

Il sondaggio è stato condotto nella primavera del 2011 e per la rilevazione sono occorsi 12 giorni.

Sono state somministrate 1500 interviste a persone maggiorenti distribuite con un disegno campionario stratificato su tre zone della città ed in modo ragionato al fine di perseguire gli scopi prefissi con il sondaggio: 550 interviste in centro storico, 650 nelle zone con sosta a pagamento, 300 nel resto delle zone comprese fra quelle a pagamento e l'arco della tangenziale.

Con questa distribuzione il sondaggio è da ritenersi utile solo per analisi o considerazioni ristrette ad una parte (consistente) della città, ma non all'intero territorio urbano.

Il numero di interviste condotte in ciascuna zona è proporzionali alla popolazione residente per genere (maschio o femmina) e classi d'età (18-34 anni, 35-64 anni, 65 anni e oltre).

Le percentuali presentate derivano da un database pesato in modo da ricondurre i dati raccolti secondo il disegno campionario adottato al reale peso demografico di ciascuna zona rispetto all'insieme delle tre, mantenendo la proporzionalità per genere e classe d'età.

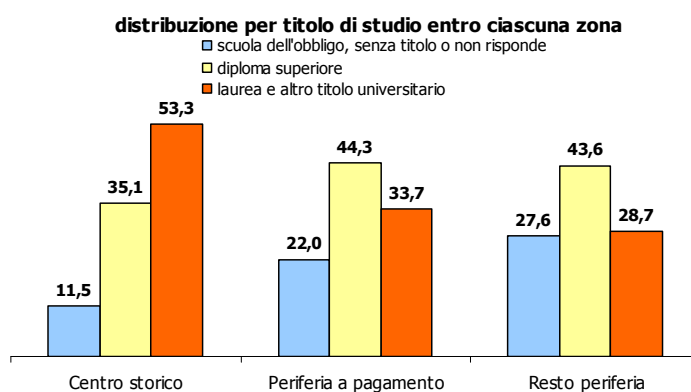
La precisione campionaria calcolata a posteriori utilizzando come variabile di riferimento la percentuale di persone che utilizzano l'auto per almeno 4-5 giorni la settimana è pari ad 1,7; i dati presentati sono perciò compresi in un intervallo di variazione i cui estremi sono "valore della statistica campionaria $\pm 1,7\%$ ".

Sondaggio sulla circolazione stradale urbana e sulla sosta in alcune zone del comune di Bologna. Abitudini e comportamenti dei residenti nelle zone comprese a sud dell'arco della tangenziale.

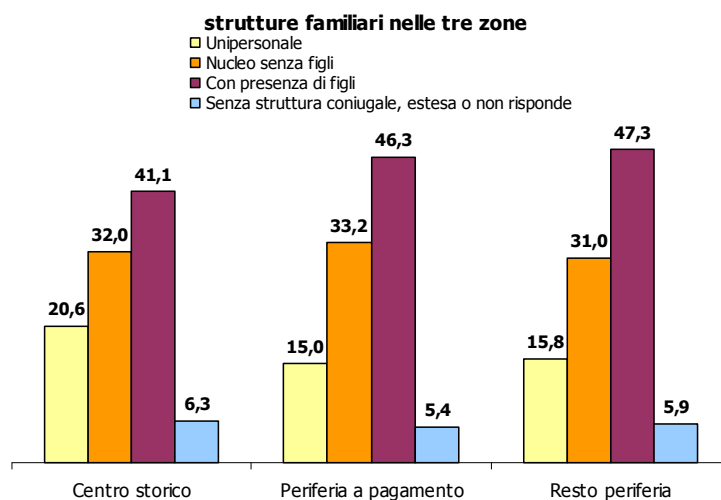
Informazioni generali sui rispondenti

Le istantanee ricavate dalle risposte al sondaggio propongono una certa distinzione fra la popolazione del centro storico e quella delle altre due aree; almeno per quanto riguarda una ristretta (ed arbitraria) scelta di parametri descrittivi dell'ambiente sociale e familiare che fanno da sfondo alle tematiche oggetto delle interviste rivolte -è bene ricordarlo- ad un campione di individui e non di famiglie. Parliamo del titolo di studio, della struttura familiare, della presenza di figli e della situazione professionale dei referenti familiari.

Una prima differenza si coglie analizzando il titolo di studio dei rispondenti, dalla cui rappresentazione ricaviamo una certa differenza fra la popolazione del centro storico e quella della sua immediata periferia (ovvero le zone esterne al centro dove vale il piano sosta) o da quella che vive nelle zone della città a sud dell'arco della tangenziale. In centro la presenza di abitanti con titoli universitari risulta decisamente superiore, mentre le altre due zone appaiono più omogenee sotto il profilo del livello scolastico raggiunto dai loro residenti.

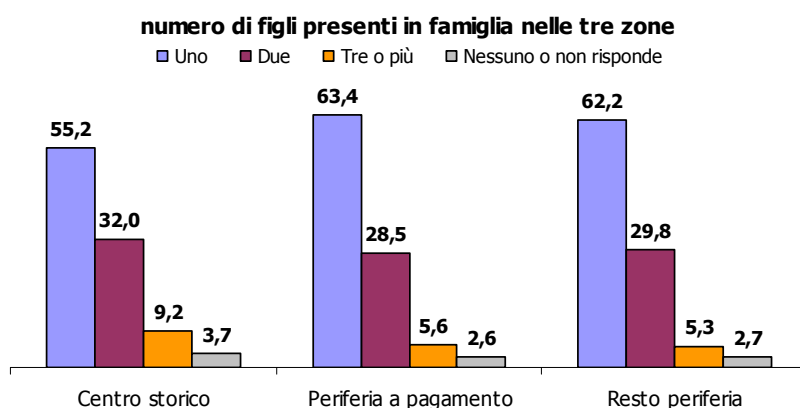


Singularità quella degli abitanti in centro che continua anche sotto il profilo della struttura familiare e della presenza di figli: in questa zona la presenza di famiglie unipersonali è (sensibilmente) più alta che nelle altre due, le quali invece mostrano una complementare quota di strutture familiari con figli. Per inciso va detto che entro questa tipologia sono aggregati anche i nuclei monogenitoriali, scelta forse semplificatrice ma attuata in ragione di un'invarianza distributiva di tale tipologia nelle tre zone (8% sia nel centro che nella sua periferia e 7% nel resto periferia).



8% sia nel centro che nella sua periferia e 7% nel resto periferia).

Rispetto al numero di figli presenti nel nucleo, detto che la maggioranza dichiara di averne al massimo uno, si osserva per il centro storico una percentuale leggermente superiore di intervistati che hanno detto di averne tre o più, il che porta a calcolare per il centro una quota di quasi il 40% di famiglie con due o più figli rispetto al 34% ed al 35% delle altre due zone



Approfondendo un po' il discorso sui figli ed in chiave di impatto più sociale, dall'indagine emerge un carico di cura dei figli più piccoli più marcato nel resto periferia che nelle altre due zone, dal momento che lì la percentuale di figli in età prescolare o non ancora frequentanti risulta più elevata. E con la stessa ottica, si ritiene poi di sottolineare come nelle tre zone risulti una certa differenziazione della misura di problematicità correlate all'ingresso nel mondo del lavoro delle giovani generazioni,

Attività svolte dai figli^a
(risponde un adulto di riferimento o il figlio se maggiorenne)

Attività	Zona		
	Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
È in età pre-scolare/non frequenta ancora	7,0	6,0	13,5
Frequenta nido, scuola dell'infanzia, scuola dell'obbligo	55,2	38,2	55,7
Frequenta istituto superiore/corso universitario	73,4	66,5	41,3
Lavora (compreso stages, corso formazione-lavoro)/sta per iniziare un lavoro	22,4	24,7	24,6
Cerca occupazione/non risponde	9,1	11,9	14,6
Casi	89	228	295

(a) le singole variabili sono state trattate come provenienti da un'unica domanda a risposta multipla

stante le rispettive quote di rispondenti che hanno dichiarato di avere figli (o figli maggiorenni che hanno dichiarato essere) non ancora occupati.

Nell'ottica della questione affrontata per via demoscopica (uso dell'auto e comportamenti nella sosta) i temi della struttura familiare, della sua definizione in chiave sociale, così come quello del numero di figli assumono una propria centralità. Appare però opportuno, proprio per gli scopi stessi del sondaggio, operare snellendo l'analisi, andando a raggruppare la distribuzione delle sei tipologie familiari raccolte durante il sondaggio in tre macrocategorie: famiglia solitaria, nucleare, monogenitoriale.

Questa suddivisione ci permette di apprezzare inizialmente che sulla parte di Bologna oggetto dell'indagine, il 58% dei nuclei unipersonali è composto da anziani soli non attivi ed il 42% da persone inserite nel mercato del lavoro e che il 63% di quelle monogenitoriali è formata da anziani non attivi con figli adulti già occupati. Se poi scendiamo di scala osservando il centro storico e la sua immediata corona -e tenendo a mente che si tratta di stime su base campionaria- vediamo un equilibrio quasi paritario fra single occupati

e quelli professionalmente non attivi, e che i genitori soli con figli piccoli, adolescenti o a cavallo della maggiore età, comunque non autonomi da un punto di vista economico, sono qui in numero maggiore che nel resto¹. Osservazioni corredate dal fatto che la situazione anagrafica in queste due zone è meno esposta verso la popolazione over 65, il che induce a sbilanciarci nell'affermare come da un punto di vista strutturale la popolazione del centro storico e delle sue immediate zone limitrofe ricalchi (almeno in chiave demografica) l'immagine di porzioni cittadine alquanto dinamiche.

Per valutare poi la possibilità di estendere l'attributo anche in direzione sociale ed economica, passiamo ora ad analizzare l'appartenenza degli intervistati² secondo una caratterizzazione dei nuclei familiari costruita a partire dalla condizione o dalla posizione professionale del referente o dei referenti per il nucleo familiare (semplificando: il single stesso, entrambi i coniugi, il genitore "solo"); posizione professionale raccolta utilizzando la nomenclatura delle unità professionali definita recentemente dall'Istat³.

Rielaborando tali dati si è pervenuti a quattro gruppi che definiscono ciò che potremmo chiamare il "ceto socio-occupazionale" della famiglia di appartenenza dell'intervistato; carattere che useremo per descrivere alcuni comportamenti della mobilità urbana.

Passiamo alla descrizione dei gruppi: superiore (24,6%), include le figure professionali che richiedono capacità decisionali, organizzative e di elevata specializzazione, con un livello di conoscenze derivante da una formazione universitaria, arricchita dalla capacità di approfondire, interpretare ed elaborare i concetti per applicarli alla soluzione di problemi concreti; medio⁴ (27,1%), include lavoratori autonomi, piccoli imprenditori e addetti privi di funzioni direttive ma qualificati per svolgere compiti gestionali, figure operanti nel campo della produzione, della fornitura di servizi, della costruzione, installazione e manutenzione di oggetti e beni strumentali; un insieme di riferimento a "banda larga" dove coesistono tanto le conoscenze acquisite completando l'obbligo scolastico, un ciclo di istruzione superiore o universitario di primo livello, quanto l'esperienza e la conoscenza di materiali e macchinari, il controllo dei processi produttivi; in definitiva tutti quei lavoratori che, indipendentemente dal proprio *status* giuridico, appartengono al c.d. ceto medio impiegatizio, professionale qualificato e produttivo; altri alle dipendenze o (lavoratori) marginalizzati (4,7%), il gruppo include gli addetti alle dipendenze con un profilo mansionale non caratterizzato, talvolta inseriti a termine entro i processi produttivi e professionali, in situazioni di difficoltà occupazionale oppure privi di lavoro; professionalmente

¹ Si avverte che l'esiguità dei valori assoluti riportati nelle tabelle in appendice non deve trarre in inganno, poiché essi sono l'effetto del peso applicato per riproporzionare le interviste raccolte alla dimensione anagrafica esistente al 31 dicembre 2010: come spiegato nella premessa metodologica in centro storico sono state condotte molte più interviste.

² Ricordiamoci sempre che le interviste sono state fatte ai singoli individui che hanno descritto le caratteristiche della famiglia di appartenenza, non all'intero nucleo familiare.

³ Dalla quale si sono tratte alcuni riferimenti per descrivere i profili socio-professionali proposti.

⁴ Nel gruppo stanno anche i dipendenti delle Forze Armate; probabilmente si è operata una forzatura, ma data l'esiguità del numero di rispondenti specifici, l'errore associato risulta risibile.

non attivi (43,6%), gruppo che comprende le persone ritirate dal lavoro che sono la grossa maggioranza, le casalinghe, i rispondenti in altra condizione.

Vediamo adesso una breve caratterizzazione dei quattro gruppi in chiave territoriale e di autopercezione economica. Data l'esiguità del gruppo alle dipendenze ma senza nulla togliere tanto alla loro dignità di persone e lavoratori quanto alle considerazioni sulle difficoltà patite che vanno al di là del presente rapporto, si sceglie di concentrare la descrizione sui tre gruppi più consistenti.

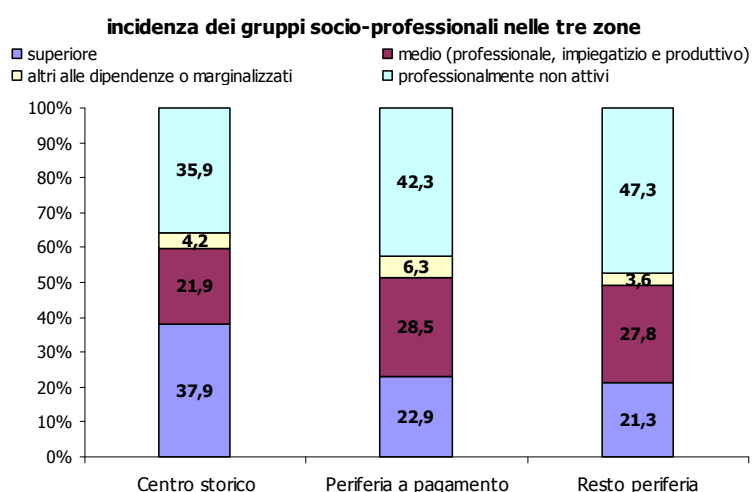
Il centro storico si caratterizza per la presenza di ceti superiore e persone non attive; il ceto medio è presente ma rappresenta un quinto della caratterizzazione socio-professionale; in ogni caso per tutti e tre la misura della situazione economica familiare non denuncia particolari difficoltà

(nell'insieme l'80% la ritiene agiata/buona o nella media), il che però non significa che tali difficoltà siano assenti (quota che vale il 14%).

La periferia "a pagamento" ed il resto della periferia mostrano una composizione più omogenea sotto il profilo socio-occupazionale: i ceti superiori rappresentano un quinto

circa della caratterizzazione, quello medio vale poco meno di un terzo, la maggioranza relativa è detenuta dalle famiglie con referenti non (più) professionalmente attivi. Qui la percezione della situazione economica familiare è buona dal momento che complessivamente la percentuale di chi la dichiara nella media, agiata o buona sta fra il 77 ed il 78 per cento, mentre lo stato di difficoltà vale il 16 ed il 18 per cento, rispettivamente.

Detto questo può essere utile una breve digressione sulla sensazione di disuguaglianza presente nelle tre zone, ottenuta rapportando, al netto delle mancate risposte, le percentuali di disagio a quelle di agio. Osserviamo così che la sensazione di disuguaglianza cresce man mano che ci si allontana dal centro storico: infatti lì il rapporto fra le due situazioni vale 0,76 (cioè ci sono più persone che si collocano in condizione agiata o buona rispetto a quelle che denunciano difficoltà), nella periferia a pagamento vale 1,27 (il rapporto si rovescia e sono più i disagiati che gli agiati), nel resto periferia il quoziente vale 1,77 (le persone in disagio crescono ulteriormente). Per completezza è bene chiarire che nelle prime due zone la situazione è determinata dalla percezione denunciata dal gruppo dipendente/marginalizzato, mentre nella terza zona è più trasversale con una leggera preminenza attribuibile alle persone professionalmente non attive.

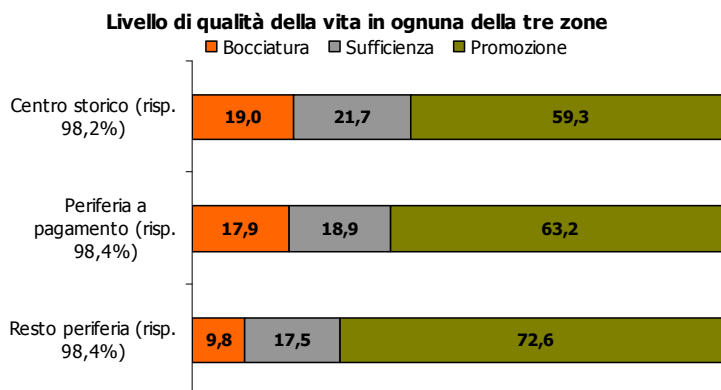


Tirando le somme se nelle due zone centrali di Bologna la popolazione residente appare avere un dinamismo strutturale "migliore" rispetto a quella che vive nella terza, la caratterizzazione socio-professionale ed economica porta poi ad attribuire al centro storico una propria peculiarità socioeconomica che si aggiunge a quella di tipo strutturale.

Alcuni giudizi forniti dai cittadini sulla propria zona di residenza

In questo paragrafo vediamo come i cittadini delle tre zone valutano con specifico riferimento alla propria zona la qualità della vita (giudicata attraverso l'attribuzione di un voto da 1 a 10), la presenza di problematiche in senso lato e la presenza di criticità riguardanti la mobilità urbana.

Detto che alla specifica domanda risponde il 98,4% degli intervistati, l'insieme dei rispondenti giudica sufficiente la qualità della vita nella propria zona che sull'intero territorio ottiene un voto medio pari a 6,75. Se il dato generale fornisce già un primo elemento di valutazione, al fine di entrare maggiormente nel merito si è proceduto calcolando la quota di persone che in ciascuna zona colloca il giudizio qualitativo lungo una scala di valore distinta in: bocciatura (voto da 1 a 5), sufficienza (voto uguale a 6) e promozione (voto da 7 a 10).



Secondo questa metodica possiamo vedere che il livello di soddisfazione (promozione), comunque elevato in ciascuna delle tre zone, cresce allontanandosi dal centro cittadino mentre quello di insoddisfazione (bocciatura) cresce in direzione inversa.

Poiché il dato puntuale fornisce solo una parte della percezione, cioè la valutazione "qui ed ora", è necessario completare il quadro cogliendo l'umore delle persone circa la variabilità comparata rispetto al passato, per capire se tale qualità è migliorata, peggiorata o rimasta inalterata. Grosso modo la metà dei residenti in ciascuna zona afferma che rispetto agli ultimi 12 mesi la qualità della vita è rimasta ugualmente buona; tuttavia dal sondaggio si coglie con una certa nitidezza anche una sensazione di peggioramento dal momento che nelle tre zone un

Qualità della vita: valutazione tendenziale rispetto a 12 mesi prima

	Zona		
	Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
migliorata	5,4	2,5	3,0
rimasta buona	46,8	50,1	54,4
rimasta negativa	9,8	5,9	5,0
peggiorata	34,5	38,9	35,4
non si esprime	3,5	2,5	2,2
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Numero casi	241	545	714

terzo o più dei cittadini ritiene lievemente o molto peggiorato il livello qualitativo della vita.

Come più volte chiarito il termine *qualità della vita* riassume soggettivamente vari aspetti significativi dell'esistenza individuale, a cui ciascuno attribuisce un peso più o meno rilevante in sede di manifestazione del giudizio.

Lo scopo del sondaggio non ha permesso di indagare l'origine delle positività o delle negatività. Come unico approfondimento ci si è soffermati a chiedere quali fossero nella zona di residenza le problematiche percepite in generale e quali fossero quelle relative alla mobilità urbana.

Il quadro che emerge parte innanzi tutto da una constatazione di fondo: le segnalazioni problematiche sono maggiori in centro storico che nelle altre due zone, dal momento che solo il 5% dei suoi abitanti ritiene che non vi siano problemi, contro il 12% ed il 23%, rispettivamente, della periferia a pagamento e del resto periferia.

Si registra poi che la stessa scala problematica è diversa da zona a zona per intensità oltre che per argomenti; in centro il 44% denuncia degrado e sporcizia, il 31% l'assenza di parcheggi, il 28% circolazione e traffico caotici, inquinamento atmosferico e acustico (14% e 13%), manutenzione carente delle strade (12%); nelle zone con parcheggi a pagamento, traffico e viabilità sono le prime problematiche (29%), seguite da sporcizia e degrado (23%), carenza di parcheggi (21%), microcriminalità (14%), manutenzione delle strade (12%); nelle zone senza vincolo di sosta, la scala problematica inizia con traffico e viabilità (34%), seguiti da carenza di parcheggi, sporcizia e degrado (entrambi al 12%), ed è chiusa⁵ dalle carenze nella manutenzione stradale (10%).

Parlando infine di mobilità urbana, detto che l'assenza di criticità vale secondo l'ordine centro-periferia 7%, 14% e 17%, le questioni segnalate riguardano prevalentemente: la scarsità di parcheggi, la caoticità della circolazione stradale, l'inquinamento atmosferico e acustico, la pericolosità della circolazione con la bici. Per i dettagli numerici si rimanda alla tabella in appendice.

In sintesi il dato raccolto fornisce un quadro problematico collegato ad aspetti della circolazione urbana, caratteristica comune alle città di grande dimensione ed attrattive per presenza di funzioni e offerta di servizi; il quadro però poggia su uno sfondo delineato da una valutazione qualitativa della vita che risulta buona e soddisfacente per una larga fetta di cittadini.

⁵ L'elenco delle problematiche è molto più lungo e se ne dà conto in appendice; qui ci soffermiamo sui valori percentuali maggiormente consistenti.

Il rapporto fra cittadini e amministrazione mediato dalla comunicazione sui provvedimenti emanati per regolare la circolazione urbana

Senza nulla togliere ad altri aspetti, la fluidità e la regolazione del sistema stradale cittadino è una delle componenti che incidono ed impattano sul sistema e sull'ambiente urbano. Diventa quindi evidente l'impegno promosso dalle amministrazioni nello strutturare un sistema di comunicazione con i propri abitanti e con chi ne fruisce la viabilità che sia pervasivo, utile ed efficace, nell'ottica di agevolare chi si sposta con un mezzo proprio e più in generale di migliorare le condizioni di vivibilità cittadine.

Con l'ausilio del sondaggio si è quindi cercato di approfondire la conoscenza e le alternative adottate dai cittadini in funzione di alcuni provvedimenti emanati dall'amministrazione comunale; in particolare si sono affrontati i nodi delle modifiche viabilistiche in occasione dei cantieri stradali in via Mazzini ed Emilia Levante (i c.d. "cantieri CIVIS"), delle limitazioni al traffico del giovedì in vigore da gennaio a marzo e del provvedimento di tutela dell'aria in vigore negli stessi mesi invernali.

Come riporta la tabella riassuntiva, la zona più esterna fra quelle sondate mostra un particolare interesse alle regolamentazioni introdotte in occasione delle cantierizzazioni stradali, dato di per sé ovvio avendo presente la mappa con la stratificazione territoriale scelta per il sondaggio. Il dato forse più interessante è fornito dalla scarsa conoscenza rilevata in centro storico rispetto al provvedimento di tutela dell'aria, probabilmente perché (per tentare una spiegazione) nell'immaginario dei suoi cittadini "tutela dell'aria" e "limitazioni del giovedì" si sovrappongono come un unico provvedimento di riduzione dell'impatto del traffico in questa zona cittadina.

Come si informano i cittadini rispetto ai vari provvedimenti? Accorpare in poche voci omogenee la pluralità di modi ed di occasioni con cui i cittadini si informano sui provvedimenti in essere,

	conoscenza del provvedimento			totale
	interesse diretto	informazione personale	nessuna	
<i>centro storico</i>				
cantieri CIVIS	19,6	57,7	22,7	100,0
limitazioni del giovedì	27,9	51,4	20,7	100,0
tutela dell'aria	9,5	35,3	55,2	100,0
<i>periferia a pagamento</i>				
cantieri CIVIS	18,0	61,4	20,6	100,0
limitazioni del giovedì	29,1	56,7	14,2	100,0
tutela dell'aria	5,9	44,9	49,2	100,0
<i>resto periferia</i>				
cantieri CIVIS	47,2	39,2	13,6	100,0
limitazioni del giovedì	23,5	63,9	12,6	100,0
tutela dell'aria	3,3	47,6	49,1	100,0

	l'informazione sul provvedimento				
	esperienza personale	comunicazioni dedicate	mezzi di comunicazione	siti web delle amministrazioni	per via informale
<i>centro storico</i>					
cantieri CIVIS	34,6	6,4	73,4	3,2	14,6
limitazioni del giovedì	29,2	3,4	74,5	8,7	13,4
<i>periferia a pagamento</i>					
cantieri CIVIS	42,4	8,2	65,9	3,3	18,0
limitazioni del giovedì	41,2	3,3	71,5	5,2	11,9
<i>resto periferia</i>					
cantieri CIVIS	54,5	15,0	63,8	3,8	16,5
limitazioni del giovedì	39,1	4,2	71,2	8,2	14,6

vediamo che la fetta più grossa di informazione si ottiene attraverso le notizie fornite dai

mass media (giornali, radio, tv); gioca un proprio ruolo anche quella che abbiamo chiamato l'esperienza personale (lettura della cartellonistica stradale o dei pannelli elettronici, l'esperienza diretta su strada) ed il canale informale delle notizie passate fra amici o sul luogo di lavoro. Solo nel caso delle cantierizzazioni e per la zona periferica le informazioni dedicate hanno avuto un certo effetto, soprattutto quelle veicolate attraverso la distribuzione di appositi volantini.

Come potrebbe essere lecito aspettarsi la reazione di fronte ai provvedimenti di regolazione risulta differenziata più per la strategia scelta che per la zona di residenza dell'intervistato. Infatti, al netto di quelli che si dicono non coinvolti dai contenuti del provvedimento, nel caso delle cantierizzazioni la maggior parte degli intervistati dice di aver cercato propri percorsi –evitando le strade coinvolte o scegliendo altri tragitti- tranne un 30% degli abitanti nella zona periferica che invece ha seguito le indicazioni date; nel caso invece dei provvedimenti di limitazione del giovedì la maggioranza dice di aver seguito le indicazioni o i suggerimenti dati dall'amministrazione (muovendosi a piedi o sui mezzi pubblici, massimizzando i passeggeri per auto circolante), contro più o meno un terzo che nelle tre zone adotta proprie alternative (modifica gli orari, usa un mezzo privato che può circolare, evita di attraversare le zone soggette a limitazione, ...).

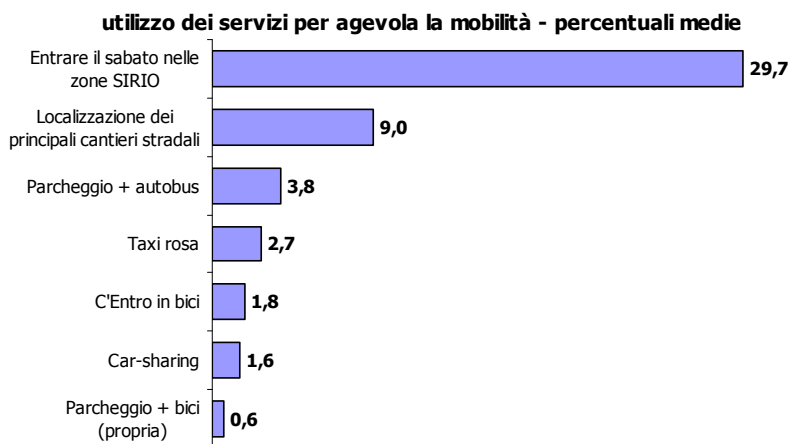
Servizi ed infrastrutture per agevolare la mobilità sul territorio comunale

Parliamo di car-sharing, parcheggio gratuito abbinato all'uso dell'autobus o della bici, "taxi rosa", bici pubbliche a disposizione gratuitamente, accesso di sabato nelle zone controllate da SIRIO e consultazione del sito comunale con la localizzazione dei principali cantieri. Ma parliamo anche di mobilità ciclo-pedonale, delle criticità rilevate e delle richieste che gli stessi intervistati pongono all'interlocutore politico (e tecnico) per adeguare gli interventi in questo ambito.

In definitiva ci concentriamo su alcuni servizi ed infrastrutture afferenti a politiche pensate per mitigare l'impatto del traffico nelle zone più centrali del città e migliorare la qualità complessiva dell'ambiente cittadino, oltre che della mobilità urbana.

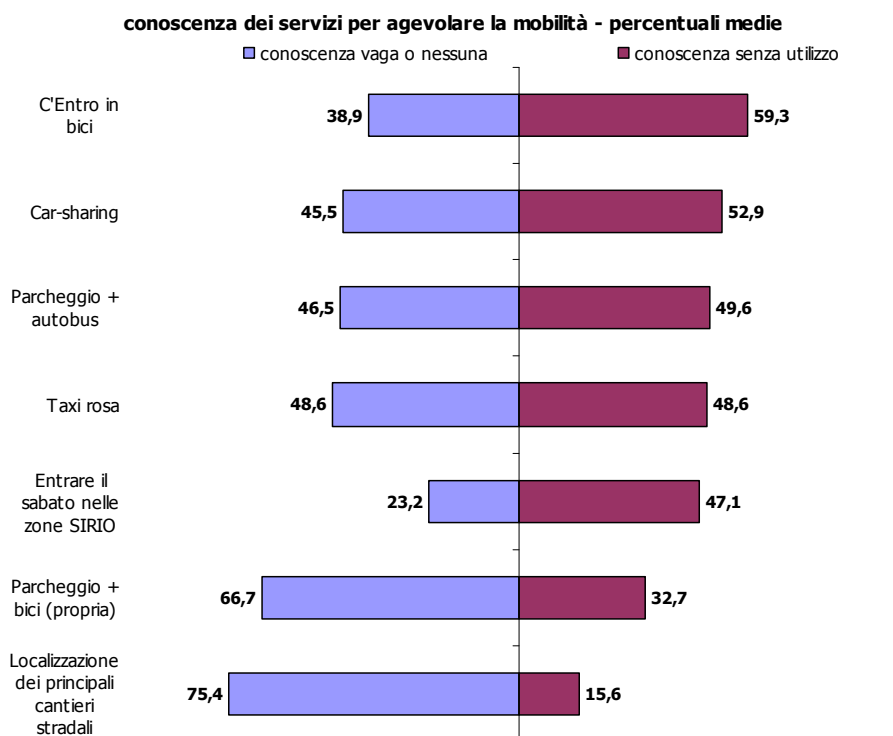
Ordinando su una scala le percentuali medie di utilizzo (la media è calcolata sulle tre zone) si vede come l'accesso libero garantito per la giornata di sabato nelle zone controllate da SIRIO sia la possibilità più scelta; opportunità, però, praticata prevalentemente dalle persone che vivono in centro storico più che da quelle che abitano nelle altre due zone, anche se questi ultimi mostrano una frequentazione con la zona centrale piuttosto elevata, che osservata per il fine settimana o per qualche giorno al mese raggiunge punte del 40%.

Per quanto riguarda gli altri servizi di supporto alla mobilità, la scala riparte mostrando un ordine decrescente che va dalla consultazione del sito comunale contenete le informazioni sulla localizzazione dei cantieri stradali e termina con la facilitazione del parcheggio gratuito dell'auto con disponibilità e custodia in loco della bici propria.



Naturalmente nel corso del sondaggio non ci si è soffermati solo a chiedere l'effettivo utilizzo dei servizi, ma si è cercato di approfondire anche quanti fossero anche solo informati delle opportunità, pensando ai primi come quota potenziale ed ai secondi come bacino per una possibile ulteriore campagna informativa. La misura di questi due segmenti di intervistati viene data dal grafico dove si vede, servizio per servizio, le percentuali medie dei cittadini informati e di quelli che al contrario ne sanno vagamente qualcosa o non ne hanno mai sentito parlare.

Il quadro risultante è in alcuni casi ambivalente: mostra servizi su cui c'è una discreta conoscenza come la disponibilità gratuita delle biciclette; altri controbilanciati da scarsa (o nessuna) conoscenza come il car-sharing, il parcheggio abbinato all'autobus ed il "taxi rosa"; altri ancora scarsamente noti se non probabilmente ad una ristretta cerchia di utenti come risulta chiaro

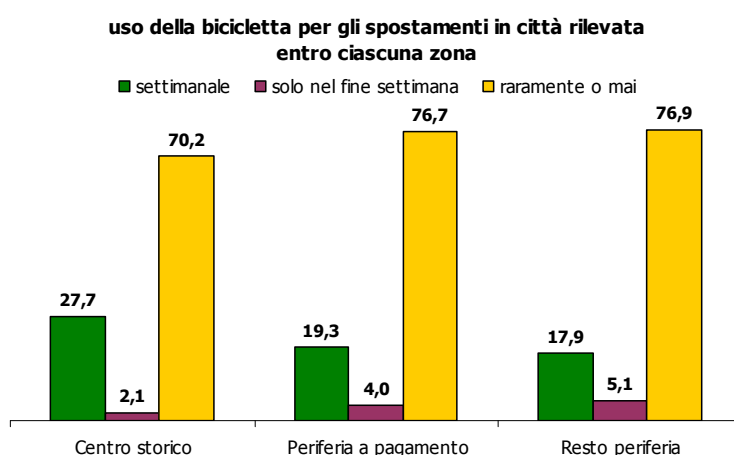


per la mappatura dei cantieri stradali, servizio piuttosto utilizzato anche se poco o per nulla conosciuto. Il compito di fare da fanalino di coda lo assume il parcheggio + bici, poco utilizzato e piuttosto sconosciuto.

Passiamo ora alla questione della mobilità ciclo-pedonale vista attraverso le attese degli intervistati circa una serie di interventi ritenuti migliorativi per agevolare gli spostamenti a piedi e/o in bicicletta.

Com'è noto pedoni e ciclisti rappresentano la popolazione "debole" del sistema viabilistico. Situazione concreta, stando alle statistiche sull'incidentalità stradale, che qui si traduce in un chiaro favore verso quegli interventi finalizzati in primo luogo a mettere in sicurezza il pedone: semaforizzazione degli attraversamenti pedonali, realizzazione di limitatori di velocità per i veicoli, aumento della larghezza dei marciapiedi. Sono questi i primi tre interventi ritenuti più utili per migliorare gli spostamenti pedonali, con percentuali che stanno tra il 20 ed il 25 percento indipendentemente dalla zona in cui sono state effettuate le interviste.

Stando ancora ai dati raccolti e premesso che la maggioranza degli intervistati è fatta per lo più di persone avverse ad andare in bicicletta in ambiente urbano e di ciclisti occasionali (nelle tre zone, i primi valgono più o meno il 50% ed i secondi circa il 20%), osserviamo una quota di utilizzatori almeno settimanali della bicicletta in città compresa tra il 28% della popolazione del centro storico ed il 18% di quella che abita nella zona più periferica.



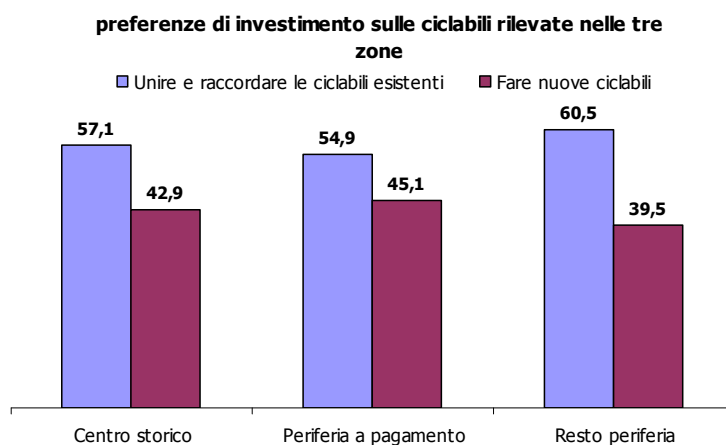
Proseguendo il discorso solo per il sottoinsieme di rispondenti che va in bici, vediamo che la maggioranza di coloro che percorre sempre o abbastanza spesso le piste ciclabili, con un'intensità molto pronunciata se il ciclista abita nella più esterna delle tre zone; percorsi su cui vengono rilevate una serie di criticità relative, nell'ordine, principalmente a: presenza di interruzioni di percorso, promiscuità con i pedoni, scarsa manutenzione e dimensione ridotta del tracciato; si aggiunge che chi abita in centro storico denuncia con una certa intensità anche la scarsa protezione dal traffico veicolare.

preferenza all'uso delle piste ciclabili rilevata in ciascuna zona

	Zona		
	Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
Sempre+spesso	50,1	62,4	71,6
Raramente	18,5	16,4	10,9
Mai (perché le evita)	3,1	5,7	2,2
Mai (non ne ha di utili per il suo percorso)	27,9	15,2	15,3
non si esprime	0,4	0,3	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0
Numero casi	113	241	325

Chiaramente la disponibilità del tracciato il più possibile coincidente con la propria direttrice e massimizzante dei tempi di spostamento sono precondizioni all'utilizzo: in questo senso vanno lette le quote di rispondenti che dichiarano, soprattutto fra chi abita in centro storico, il mancato uso per assenza di tracciato.

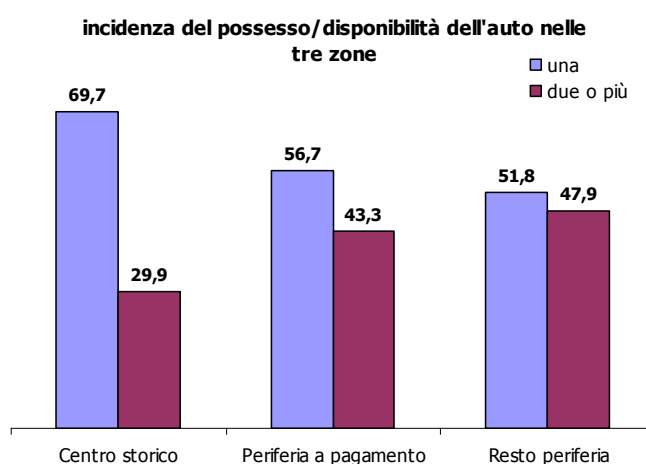
Ricollegandoci infine alla criticità più denunciata dagli utilizzatori di piste ciclabili, e riparametrando le risposte escludendo chi non ha saputo o inteso dare un'indicazione fra le due proposte, si distingue una richiesta relativamente maggiore di destinare risorse per unire e raccordare i percorsi ciclabili esistenti (persino approntando tratti non molto agevoli per il ciclista), piuttosto che investire nella realizzazione di nuove ciclabili (in assenza di interventi sulle attuali interruzioni di percorso); richiesta che si rileva un po' più insistente se l'intervistato abita nella zona più lontana dal centro storico.



Uso dell'auto, sosta e le risposte ad alcune proposte sul riordino della sosta in centro storico e nella zona con parcheggi a pagamento

Partiamo con una premessa: per calibrare al meglio la raccolta e l'analisi dei dati, nel corso delle interviste svolte in centro storico e nella zona con parcheggi a pagamento, si è tenuto conto anche del possesso o meno da parte dell'intervistato o di un suo familiare convivente dei titoli di permesso sosta per residenti. Conseguentemente il campione in centro storico è fatto da persone che per tre/quarti risulta titolare di permesso, mentre nella zona a pagamento ciò vale per il 70% dei contatti raccolti. Le rimanenti quote riconducono la titolarità ad un familiare o all'assenza di permesso perché titolari di un posto privato.

Passando alle informazioni di contesto risulta che in centro storico oltre i due/terzi dei rispondenti dichiara il possesso o la disponibilità di un'auto, contro un sostanziale bilanciamento registrato nelle altre due zone di intervistati possessori di una e di due o più auto. Ovvio constatare che tale possesso si lega alla caratterizzazione demografica, socio-professionale degli intervistati ed alla struttura del nucleo familiare, dal



momento che a dichiarare il possesso di un'auto sono più le persone appartenenti al gruppo non più professionalmente attivo che a quelli attivi (superiore o ceto medio), o

dal momento che la maggioranza, assoluta e relativa, di quanti ne hanno una sola si trova fra le famiglie unipersonali e monogenitoriali.

Constatazioni che si traducono, specie la prima, nel dato che ad utilizzare frequentemente l'auto (almeno 4-5 giorni la settimana) sono infatti le persone che fanno riferimento a nuclei familiari con referenti professionalmente attivi, soprattutto se appartenenti al ceto medio.

Perseguendo gli scopi del sondaggio si è chiesto per ciascuna auto a disposizione, la frequenza d'utilizzo le modalità e le scelte adottate per parcheggiarla. Ora anziché passare ad una disamina puntuale dei comportamenti di sosta adottati per ciascuna auto posseduta dai residenti in centro storico o nella zona a pagamento, si ritiene più utile affrontare la reazione dei rispondenti rispetto ad alcune proposte presentate come opzioni di riordino per la sosta nelle zone più centrali di Bologna.

Le proposte che vedremo riguardano "la possibilità di portare l'auto in un parcheggio protetto e gratuito ma situato in una zona diversa da quella di residenza, con facilitazioni per raggiungere l'abitazione", "introdurre la tariffazione della sosta anche per i residenti", l'ipotesi di aderire all'acquisto o all'affitto di un posto auto in strutture di nuova edificazione realizzati nelle vicinanze di chi abita in centro storico.

Cominciando proprio da quest'ultima proposta, pur che la proposta parrebbe avere una sua praticabilità dal momento che il 36% considererebbe l'eventualità dell'acquisto o dell'affitto, la rilevazione restituisce piuttosto una certa tiepidità, se non freddezza, degli intervistati del centro che per il 56% si dicono non interessati all'eventualità.

Risalendo a ritroso, l'idea della tariffazione per i residenti non coglie per niente gli umori degli abitanti coinvolti (centro storico e zona pagamento), osservato che l'82 - 85% giudica la proposta come per niente valida

Desta infine un certo interesse la possibilità di portare l'auto in struttura, ipotesi considerata seriamente da un 15% degli intervistati del centro e dal 9% di quelli delle zone a pagamento, e con una certa probabilità dal 23% e 21% degli stessi residenti nelle rispettive due zone. Quindi una quota di favore certo o probabile che si avvicina ad un terzo del campione, a cui comunque si contrappone l'altro due/terzi circa.

Comunque è bene citare che le facilitazioni di maggior gradimento per i favorevoli alla proposta sono: la disponibilità di un collegamento casa-struttura con trasporti pubblici frequenti e a qualsiasi ora (36% e 59% rispettivamente in centro e nella zona a pagamento); 2-3 buoni al mese per il taxi (20% e 11% nelle rispettive due zone); car-sharing senza canone in alternativa all'auto privata (19% e 16%, rispettivamente)

Su questa proposta si coglie una certa differenziazione di atteggiamento, che parte spingere più i residenti del centro che quelli della periferia a pagamento. Proviamo quindi ad approfondire con una metodica per verificare se vi sia una qualche relazione latente

in una o entrambe le zone, fra frequenza d'uso dell'auto e modalità di parcheggio, supponendo che il ricovero in struttura possa solleticare le intenzioni di chi non ne ha bisogno frequentemente. In termini statistici si tratta di testare l'ipotesi nulla di indipendenza fra due scelte utilizzando il test del χ^2 (chi-quadrato), test effettuato in ciascuna delle due zone, separatamente e per tutte le auto a disposizione.

Ne è emerso che in centro l'ipotesi di indipendenza vale, mentre non vale nelle zone a pagamento. Ciò porta a concludere che in centro storico si trovano parcheggiate per strada un certo numero di auto indipendentemente dalla loro frequenza d'uso; mentre nella periferia a pagamento chi parcheggia per strada probabilmente non ha alternative (o non può permetterselo) ed inoltre fa un uso frequente dell'auto.

Spostando il ragionamento dalle opzioni dichiarate dei singoli all'applicabilità delle scelte rispetto ad ogni auto in uso per famiglia, si tratta A) di definire la quota di auto probabilmente trasferibili, valutando le intenzioni in funzione delle condizioni di parcheggio dell'automobile/delle automobili in uso, B) di stimare il numero di auto parcheggiate per le strade del centro o della zona a pagamento, per arrivare C) a calcolare quante sarebbero trasferibili in tali strutture; stima che si conviene di fare per entrambe le zone, nonostante l'esito del test sull'ipotesi nulla.

Utilizzando le variabili raccolte per ciascuna auto a disposizione, si decide di definire come trasferibili in struttura ("opzionabili") quelle auto degli intervistati che: a) hanno risposto "certamente sì" alla domanda se avrebbero preso in considerazione la proposta, b) vengono solitamente parcheggiate per strada, c) per le quali non trovano mai o raramente parcheggio sotto casa e, ma solo per le interviste raccolte nella zona a pagamento, d) vengono parcheggiate anche lontano dall'abitazione se sotto casa non si trova da sostare.

Elaborando tali condizioni si è ottenuto che l'opzione potrebbe riguardare il 6% degli autoveicoli parcheggiati nelle strade del centro storico ed il 2,1% di quelle in sosta nelle strade della zona a pagamento.

Quante sono le auto con "permesso residenti" in sosta per le strade del centro e quante per le strade della zona a pagamento? A questo punto è però necessaria un'assunzione: in questa operazione di stima si dovrà, proprio per quanto detto a proposito della disponibilità di auto in funzione della tipologia familiare, operare per ricondurre le quantità di auto alle famiglie presenti e non ai singoli residenti che sono stati il nostro universo di riferimento per il disegno campionario.

Quindi, proprio perché le interviste sono state condotte per quote di persone e non per quote di famiglie distribuite secondo il numero di componenti, si procede 1) calcolando dei valori $[\text{peso}A_t]$ che riconducano ciascuna intervista al peso che avrebbe se il sondaggio fosse stato condotto utilizzando come variabile di stratificazione non la popolazione

per genere e classi d'età ma il numero di famiglie registrate all'anagrafe suddivise in base al numero di componenti, compensando in tal modo anche eventuali sotto o sovrastime delle ampiezze familiari rilevate dal sondaggio; 2) il peso ricavato si applica al numero di persone distribuite secondo il numero di auto possedute e l'ampiezza familiare e che dicono di parcheggiare per strada; 3) si calcola la percentuale di chi parcheggia per strada secondo il numero di auto possedute e l'ampiezza familiare [pesoA_s]; 4) l'effetto combinato dei due pesi applicato al numero di famiglie residenti in ciascuna zona e suddivise per numero di componenti, fornisce la stima del numero di auto parcheggiate da residenti titolari di permesso sosta: 10.134 in centro storico e 10.105 nella zona a pagamento dove, peraltro, la maggior parte degli intervistati dice di avere un proprio posto in cui ricoverare la o le auto a disposizione.

Stante questi numeri, la quota di "opzionabili", vale 608 auto in centro storico e 221 nella zona a pagamento.

Tavole in appendice

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)			
			monogenito		
		solitaria	nucleare	riale	Totale
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	16,4	28,4	9,7	24,6
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	17,8	30,2	22,4	27,1
	altri alle dipendenze o marginalizzati	7,8	3,8	4,7	4,7
	professionalmente non attivi	57,9	37,6	63,2	43,6
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	302	1078	115	1495

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)			
			monogenito		
		solitaria	nucleare	riale	Totale
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	23,8	45,5	20,2	37,9
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	20,4	23,8	10,7	21,9
	altri alle dipendenze o marginalizzati	7,1	3,0	5,3	4,2
	professionalmente non attivi	48,7	27,7	63,8	35,9
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	61	160	19	240

Zona centro storico

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)			
			monogenito		
		solitaria	nucleare	riale	Totale
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	14,1	27,0	5,8	22,9
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	22,3	30,7	22,2	28,5
	altri alle dipendenze o marginalizzati	12,3	4,4	10,0	6,3
	professionalmente non attivi	51,3	37,8	62,0	42,3
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	101	399	44	543

Zona periferia a pagamento

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)			
			monogenito		
		solitaria	nucleare	riale	Totale
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	14,9	24,3	9,1	21,3
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	13,5	31,8	26,9	27,8
	altri alle dipendenze o marginalizzati	5,0	3,6		3,6
	professionalmente non attivi	66,6	40,4	64,0	47,3
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	141	519	52	712

Zona resto periferia

Attività svolte dai figli (risponde un adulto di riferimento)

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)	
		nucleare	monogenito riale
attività	È in età pre-scolare/non frequenta ancora	11,0	6,6
	Frequenta nido, scuola dell'infanzia, scuola dell'obbligo	56,5	26,0
	Frequenta istituto superiore	25,0	18,9
	Frequenta corso universitario	22,8	5,3
	Lavora (compreso stages, corso formazione-lavoro)	22,6	52,5
	Sta per cominciare un lavoro	,4	
	È in cerca di occupazione	7,3	8,5
	Non risponde	6,0	7,5
Totale	Casi	503	63

Ipotizzando un numero massimo di 4 figli per famiglia, ad ogni intervistato è stato chiesto l'attività di ciascuno dei figli conviventi. (le domande vengono qui trattate come se fossero quattro modalità di un'unica domanda a risposta multipla)

Attività svolte dai figli (risponde un adulto di riferimento) ^a

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)	
		nucleare	monogenito riale
attività	È in età pre-scolare/non frequenta ancora	8,4	
	Frequenta nido, scuola dell'infanzia, scuola dell'obbligo	58,7	60,8
	Frequenta istituto superiore	25,1	29,9
	Frequenta corso universitario	40,8	
	Lavora (compreso stages, corso formazione-lavoro)	22,5	30,5
	Sta per cominciare un lavoro	,6	
	È in cerca di occupazione	2,3	4,5
	Non risponde	7,5	
Totale	Casi	74	10

Ipotizzando un numero massimo di 4 figli per famiglia, ad ogni intervistato è stato chiesto l'attività di ciascuno dei figli conviventi. (le domande vengono qui trattate come se fossero quattro modalità di un'unica domanda a risposta multipla)

^a. Zona = Centro storico

Attività svolte dai figli (risponde un adulto di riferimento) ^a

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)	
		nucleare	monogenitoriale
attività	È in età pre-scolare/non frequenta ancora	6,6	7,3
	Frequenta nido, scuola dell'infanzia, scuola dell'obbligo	46,6	13,6
	Frequenta istituto superiore	32,8	17,7
	Frequenta corso universitario	24,8	13,7
	Lavora (compreso stages, corso formazione-lavoro)	24,4	44,4
	Sta per cominciare un lavoro	,9	
	È in cerca di occupazione	7,4	10,2
	Non risponde	4,5	9,6
Totale	Casi	180	24

Ipotizzando un numero massimo di 4 figli per famiglia, ad ogni intervistato è stato chiesto l'attività di ciascuno dei figli conviventi. (le domande vengono qui trattate come se fossero quattro modalità di un'unica domanda a risposta multipla)

^a. Zona = Periferia a pagamento

Attività svolte dai figli (risponde un adulto di riferimento) ^a

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)	
		nucleare	monogenitoriale
attività	È in età pre-scolare/non frequenta ancora	15,0	8,1
	Frequenta nido, scuola dell'infanzia, scuola dell'obbligo	63,0	24,8
	Frequenta istituto superiore	19,4	16,3
	Frequenta corso universitario	16,1	
	Lavora (compreso stages, corso formazione-lavoro)	21,4	66,7
	È in cerca di occupazione	8,6	8,5
	Non risponde	6,7	8,1
Totale	Casi	250	29

Ipotizzando un numero massimo di 4 figli per famiglia, ad ogni intervistato è stato chiesto l'attività di ciascuno dei figli conviventi. (le domande vengono qui trattate come se fossero quattro modalità di un'unica domanda a risposta multipla)

^a. Zona = Resto periferia

		B20ag.Situazione economica personale/della famiglia rispetto allo standard medio presente nella zona di residenza (aggr.)				Totale	
		agiata o buona	nella media	difficoltosa o disagiata	non sa/risponde	Totale	Numero casi
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	20,3	68,7	8,5	2,5	100,0	367
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	8,5	71,4	17,0	3,1	100,0	405
	altri alle dipendenze o marginalizzati	10,7	55,5	28,3	5,5	100,0	70
	professionalmente non attivi	11,0	60,9	20,3	7,7	100,0	653
		12,6	65,4	16,9	5,1	100,0	1495

		B20ag.Situazione economica personale/della famiglia rispetto allo standard medio presente nella zona di residenza (aggr.)				Totale	
		agiata o buona	nella media	difficoltosa o disagiata	non sa/risponde	Totale	Numero casi
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	26,3	59,6	10,2	4,0	100,0	91
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	10,6	66,3	14,9	8,2	100,0	53
	altri alle dipendenze o marginalizzati	8,1	49,7	37,2	5,0	100,0	10
	professionalmente non attivi	14,7	65,2	14,0	6,1	100,0	86
		17,9	62,6	13,7	5,7	100,0	240

Zona centro storico

		B20ag.Situazione economica personale/della famiglia rispetto allo standard medio presente nella zona di residenza (aggr.)				Totale	
		agiata o buona	nella media	difficoltosa o disagiata	non sa/risponde	Totale	Numero casi
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	23,3	65,7	8,3	2,7	100,0	125
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	9,9	71,2	16,7	2,3	100,0	155
	altri alle dipendenze o marginalizzati	5,8	51,7	32,8	9,7	100,0	34
	professionalmente non attivi	11,0	61,6	18,3	9,1	100,0	230
		13,2	64,6	16,5	5,7	100,0	543

Zona periferia a pagamento

		B20ag.Situazione economica personale/della famiglia rispetto allo standard medio presente nella zona di residenza (aggr.)				Totale	
		agiata o buona	nella media	difficoltosa o disagiata	non sa/risponde	Totale	Numero casi
ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato	superiore	14,1	76,8	7,6	1,5	100,0	152
	medio (professionale, impiegatizio e produttivo)	6,9	72,9	17,9	2,3	100,0	198
	altri alle dipendenze o marginalizzati	18,3	63,0	18,7		100,0	26
	professionalmente non attivi	10,1	59,4	23,3	7,2	100,0	337
		10,4	67,0	18,3	4,4	100,0	712

Zona resto periferia

Statistiche

C01. Se dovesse dare un voto complessivo alla qualità della vita nella sua zona da 1 a 10, che voto darebbe?

N	Validi	1476
	Mancanti	24
Media		6,75
E.S. della media		,040
Varianza		2,367

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
C01.Voto alla qualità della vita nella zona di residenza (ric.)	Bocciatura	19,0	17,9	9,8
	Sufficienza	21,7	18,9	17,5
	Promozione	59,3	63,2	72,6
	Totale	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	237	536	702
% di rispondenti		98,2	98,4	98,4

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
C02. Secondo lei, negli ultimi 12 mesi la qualità della vita nella sua zona :	Molto migliorata	,4	,2	
	Lievemente migliorata	5,1	2,3	3,0
	Rimasta ugualmente buona	46,8	50,1	54,4
	Rimasta ugualmente negativa	9,8	5,9	5,0
	Lievemente peggiorata	24,5	26,5	25,0
	Molto peggiorata	10,0	12,3	10,4
	Non sa	3,0	2,5	1,9
	Non risponde	,5		,3
	Totale	100,0	100,0	100,0
Numero casi		241	545	714

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
Profilo qualità della vita	Soddisfatti	45,2	46,8	50,7
	Preoccupati	15,4	16,0	21,4
	Amorfi	20,3	14,3	13,9
	Disagiati	19,0	22,9	14,0
	Totale	100,0	100,0	100,0
	Numero casi		241	545

Soddisfatti: qualità della vita in miglioramento, o stazionaria e promossa; preoccupati: q.v. promossa ma in peggioramento; amorfi: q.v. stazionaria in sufficienza o bocciatura; disagiati: q.v. sufficiente o bocciata ed in peggioramento

I tre problemi più importanti nella zona di residenza

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
C03.problematiche nella zona	Costo della vita	2,4	2,1	1,7
	Problema della casa	,2	,2	
	Chiusura/mancanza dei piccoli esercizi commerciali	3,6	3,6	4,6
	Servizi socio-educativi per l'infanzia	,4	1,0	1,6
	Servizi per gli anziani	,4	,3	,7
	Servizi sanitari	,2	,4	,3
	Trasporti pubblici	1,5	4,2	6,7
	Traffico, viabilità	27,7	28,5	33,8
	Parcheggi	30,5	21,3	12,1
	Manutenzione delle strade	6,3	12,4	10,1
	Verde scarso/poca manutenzione del verde	3,9	3,9	4,9
	Carenza di piste ciclabili e pedonali	1,2	1,9	4,0
	scarsa illuminazione (stradale, giardini, luoghi pubblici)	3,0	3,7	4,3
	Inquinamento acustico (rumori molesti)	13,1	6,5	6,2
	Inquinamento atmosferico	13,9	6,8	8,0
	Edilizia eccessiva/troppe case		,1	
	Sporczia, degrado	43,8	22,8	12,1
	Microcriminalità (borseggi, aggressioni, furti - NON IN APPARTAMENTO)	12,0	13,6	8,3
	Furti in appartamento	,3	,9	2,4
	Problematiche legate a droga e prostituzione	3,7	4,4	1,7
	Presenza di nomadi	3,5	4,4	1,4
	Carenza forze dell'ordine/vigili urbani	3,0	2,7	5,3
	Occupazione abusive delle case	,4	,3	
	Degrado della convivenza di vicinato, maleducazione, degrado sociale	4,1	3,0	2,3
	Abbandono della zona da parte dei residenti	,7	1,5	,6
	Convivenza con immigrati stranieri	5,5	9,9	3,3
	Luoghi di ritrovo per i giovani	2,9	1,1	,7
	Troppi locali notturni	4,0	,6	
	Chiusura/mancanza dei locali notturni	,9	1,0	2,0
	Altro	8,0	8,2	6,7
Nessuno in particolare	4,8	12,5	22,8	
Non sa	,7	1,2	1,3	
Non risponde		,1	,3	
Totale	Casi	241	545	714

Possibili 3 risposte: frequenze calcolate come percentuali di risposte sul totale dei rispondenti; quindi la loro somma è maggiore di 100

I due problemi più critici riguardo alla mobilità nella zona di residenza

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
C04.problematiche mobilità	Mancanza di parcheggi	52,3	39,4	20,6
	Sosta non regolata	7,9	5,0	3,3
	Circolazione stradale caotica	18,5	20,8	27,7
	Inquinamento atmosferico	20,4	18,1	16,3
	Inquinamento acustico	16,0	12,2	10,6
	Offerta di Trasporto Pubblico Locale	2,1	5,5	7,0
	Mancanza di percorsi pedonali, marciapiedi	5,0	4,7	3,7
	Pericolosità nel circolare in auto	2,1	1,8	1,7
	Pericolosità nel circolare a piedi	8,8	9,1	12,1
	Pericolosità nel circolare in bicicletta	19,8	17,4	18,6
	mancanza di piste ciclabili	1,0	,6	1,6
	manutenzione strade	,2	1,4	1,3
	altro	3,2	3,7	5,6
	Non ci sono criticità	6,7	13,7	16,9
	Non sa	,7	,9	,7
	Non risponde	,2		,3
Totale	Casi	241	545	714

Possibili 2 risposte: frequenze calcolate come percentuali di risposte sul totale dei rispondenti; quindi la loro somma è maggiore di 100

Alternative attivate in seguito alle modifiche sulla viabilità di via Mazzini ed Emilia Levante

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
D03.alternative ricodificate	individua una propria alternativa	36,2	34,4	47,4
	segue indicazioni o suggerimenti	17,9	18,7	30,8
	non coinvolti dai contenuti del provvedimento	49,6	51,6	30,4
Totale	Casi	162	386	586

Alternative attivate in seguito alle limitazioni sul traffico del giovedì

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
D07.alternative ricodificate	individua una propria alternativa	33,5	38,0	27,7
	segue indicazioni o suggerimenti	52,3	52,9	50,8
	non coinvolti dai contenuti del provvedimento	22,5	17,4	25,7
Totale	Casi	67	158	168

		Zona	
		Periferia a pagamento	Resto periferia
C05. Abitualmente con che frequenza si reca in centro storico?	Tutti i giorni	20,0	12,2
	Solo nei giorni feriali	13,3	13,4
	Solo nel fine settimana	10,1	9,5
	3-4 volte al mese	16,2	17,3
	1-2 volte al mese	11,7	11,7
	Meno di una volta al mese	11,6	15,5
	Mai	16,9	19,7
	Non risponde	,2	,6
	Totale	100,0	100,0
Numero casi	545	714	

I tre interventi più utili per migliorare gli spostamenti a piedi a Bologna

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
F00.Interventi migliorativi	Marciapiedi più larghi	19,5	24,3	25,5
	eliminazione delle barriere pedonali/architettoniche	12,3	12,3	12,0
	Protezione degli attraversamenti pedonali con isole parapedonali	12,9	16,2	14,5
	Realizzazioni di limitatori di velocità (dossi) per gli autoveicoli	20,7	21,7	22,4
	Istituire delle zone a 30km/h o a precedenza pedonale	19,6	14,5	16,5
	Impedire il transito delle biciclette sui tratti ciclo-pedonali	14,9	15,5	10,0
	Semaforizzare gli attraversamenti pedonali	23,6	25,0	23,7
	Impedire il transito delle biciclette sotto i portici	2,0	,1	
	Fare la manutenzione ai marciapiedi	,7	4,0	2,3
	migliorare illuminazione dei tratti pedonali/attraversamenti	,7	2,0	2,6
	Altro	7,6	7,2	9,0
	Non c'è bisogno di particolari interventi	5,2	3,5	4,0
	Un po' tutti questi	,5	,3	,7
	Non sa	13,6	13,7	14,8
	Non risponde		,6	1,4
Totale	Casi	241	545	714

Possibili 3 risposte: frequenze calcolate come percentuali di risposte sul totale dei rispondenti; quindi la loro somma è maggiore di 100

Le due maggiori criticità rilevate a proposito delle piste ciclabili

		Zona		
		Centro storico	Periferia a pagamento	Resto periferia
F04.criticità	Promiscuità con i pedoni	25,2	40,0	36,2
	Scarsa manutenzione dell'asfalto o del tracciato	19,7	19,1	15,9
	Illuminazione carente	6,9	10,1	10,9
	Dimensione ridotta del tratto ciclabile	18,4	17,7	17,8
	Attraversamenti non protetti	8,7	9,1	10,3
	Passi carrai lungo il percorso	4,3	5,8	7,7
	Scarsa protezione dal traffico auto	28,2	13,9	14,6
	Interruzioni di percorso	37,9	36,0	41,4
	Altra criticità	2,9	2,3	4,2
	Mancanza o scarsità di piste ciclabili	4,8	2,1	,8
	Nessuna criticità		,8	1,6
	Non sa	4,8	4,0	6,2
	Non risponde		,4	
Totale	Casi	86	206	278

Possibili 2 risposte: frequenze calcolate come percentuali di risposte sul totale dei rispondenti; quindi la loro somma è maggiore di 100

		ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato			
		superiore	medio (professionale, impiegato e produttivo)	altri alle dipendenze o marginalizzati	professional mente non attivi
A03. Di quante auto disponete? (comprese le aziendali)	Una	40,1	49,0	60,4	70,1
	Due	47,1	44,9	34,1	27,3
	Tre o più	12,7	6,1	5,5	2,2
	Non risponde				,4
	Nessuna	,1			
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	367	405	70	653

		B07ric.Classificazione familiare (rispetto all'assetto coniugale)		
		solitaria	nucleare	monogenitoriale
A03. Di quante auto disponete? (comprese le aziendali)	Una	93,5	45,6	61,7
	Due	5,0	47,0	31,7
	Tre o più	,7	7,4	6,5
	Non risponde	,7	,0	
	Nessuna		,0	
	Totale	100,0	100,0	100,0
Numero casi	302	1083	115	

		ceto socio-occupazionale della famiglia di provenienza dell'intervistato			
		superiore	medio (professionale, impiegato e produttivo)	altri alle dipendenze o marginalizzati	professional mente non attivi
A05. Lei generalmente con che frequenza settimanale utilizza l'auto?	6-7 giorni la settimana	46,7	56,2	54,7	28,2
	4-5 giorni la settimana	13,8	11,3	8,8	13,9
	2-3 giorni la settimana	26,0	17,2	27,0	34,4
	Esclusivamente nel fine settimana	4,2	5,7	,7	5,1
	Qualche volta al mese	7,4	7,1	5,0	14,6
	Mai o quasi mai	1,9	2,5	3,8	3,8
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	367	405	70	653

		Zona	
		Centro storico	Totale
E63. Se nelle vicinanze di casa sua venissero realizzati dei parcheggi in struttura, prenderebbe/ prendereste in considerazione l'eventualità di:	Acquistare un posto auto	19,3	19,3
	Affittare un posto auto	17,0	17,0
	La proposta non le interessa	45,3	45,3
	Possibilità già esistente a cui non è comunque interessato	10,0	10,0
	Non sa	6,7	6,7
	Non risponde	1,7	1,7
	Totale	100,0	100,0
Numero casi		428	428

(il rispondente abita in centro storico e parcheggia occasionalmente su strada)

		Zona		Totale
		Centro storico	Periferia a pagamento	
E62. Osservando che anche nella zona dove abita alcuni parcheggiano la propria auto per strada pur avendo altre possibilità, Lei pensa che per mitigare il fenomeno introdurre la tariffazione della sosta anche per i residenti sarebbe un'ipotesi:	Molto valida	2,4	1,6	2,0
	Abbastanza valida	5,9	3,3	4,7
	Poco valida	9,8	6,8	8,4
	Per niente valida	80,6	85,7	82,9
	Non risponde	1,4	2,7	2,0
	Totale	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	550	465	1015

(il rispondente abita in centro storico o in una zona con parcheggi a pagamento)

		Zona		Totale
		Centro storico	Periferia a pagamento	
E60. Considererebbe la possibilità di portare l'auto in un parcheggio situato in una zona diversa da quella dove abita, protetto e gratuito, con delle facilitazioni per raggiungere casa in modo agevole, sicuro e a qualsiasi orario del giorno?	Certamente sì	14,7	8,9	12,0
	Probabilmente sì	23,9	21,3	22,7
	Probabilmente no	13,2	12,3	12,8
	Certamente no	41,9	51,0	46,2
	Dipende	5,6	4,1	4,9
	Non risponde	,6	2,3	1,4
	Totale	100,0	100,0	100,0
Numero casi	428	383	811	

(il rispondente abita in centro storico o in una zona con parcheggi a pagamento e parcheggia occasionalmente su strada)

		Zona		Totale
		Centro storico	Periferia a pagamento	
E61. Fra le seguenti facilitazioni, quale ritiene che potrebbe essere la più indicata per lei o per la sua famiglia?	2-3 buoni al mese per prendere il taxi	22,1	11,6	17,8
	Bici in uso gratuito	8,9	,7	5,6
	Collegamenti con il trasporto pubblico a qualsiasi ora e frequenti	34,8	59,1	44,8
	Auto a disposizione in alternativa alla sua, senza canone annuo (Car-sharing)	18,9	16,1	17,7
	Tutte queste	,5		,3
	Nessuna di queste	10,0	6,6	8,6
	Non sa	4,9	5,8	5,2
	Totale	100,0	100,0	100,0
	Numero casi	189	132	321

(il rispondente è abbastanza favorevole all'ipotesi proposta nella domanda E60)