

Le opinioni dei bolognesi sui nuovi progetti infrastrutturali. Un sondaggio

0. Premessa metodologica

Le percentuali di risposta riportate nelle pagine seguenti sono state ottenute a partire dalle risposte alle domande di un questionario strutturato (che riportiamo nelle prossime pagine), somministrato ad un campione di 2000 cittadini residenti nella provincia di Bologna, tra l'8 ed il 22 maggio 2003.

Tali percentuali di risposta possono essere attribuite, per inferenza induttiva, al complesso della popolazione residente maggiorenne della provincia, a meno di errori di campionamento e di rilevazione.

La zonizzazione presentata ed adottata nelle tabelle riportate in questo rapporto deriva dall'aggregazione di nove aree utilizzate nella predisposizione del disegno campionario.

La somministrazione del questionario al campione è avvenuta tramite interviste telefoniche svolte da postazioni site presso la sede del MeDeC, in via Finelli 3 a Bologna, dalle ore 17 alle ore 21 dei giorni feriali sabato escluso, da parte di 17 intervistatori esperti appositamente addestrati e supervisionati. Le interviste sono state condotte con metodo Cati (Computer Assisted Telephone Interview), ovvero con l'aiuto di un software che guida l'intervistatore, controlla la coerenza delle risposte e registra direttamente su supporto informatico il dato rilevato. Il questionario, che si è sviluppato su circa 90 domande, ha toccato i seguenti temi:

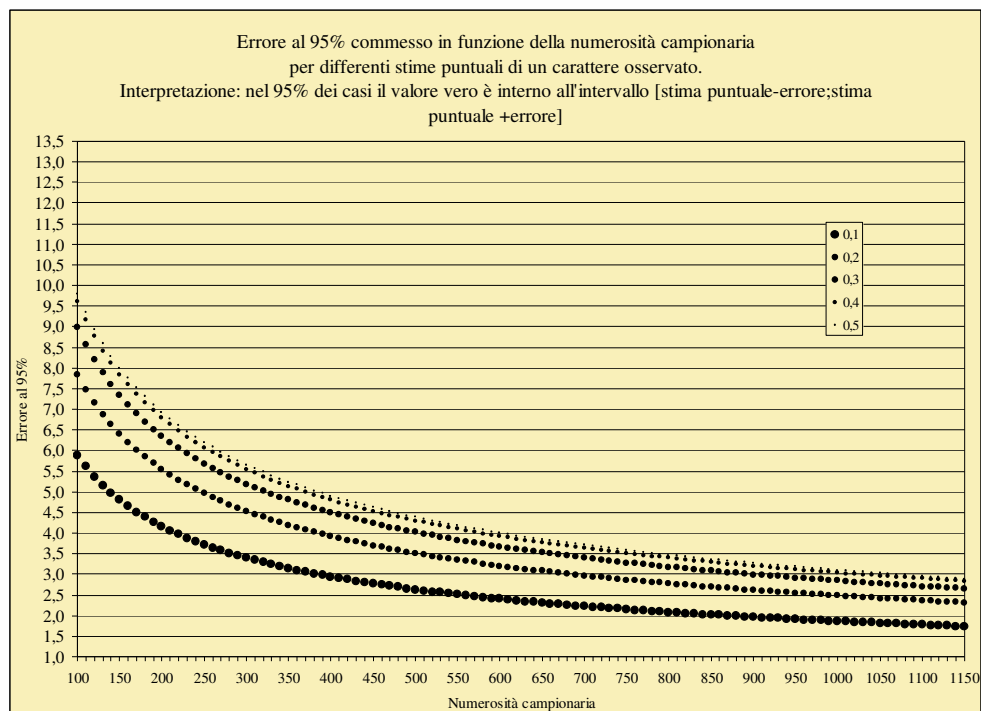
- 1. caratteristiche strutturali del rispondente e delle sua famiglia,*
- 2. caratteristiche degli spostamenti del rispondente,*
- 3. valutazioni e giudizi sul trasporto pubblico locale (autobus e SFM),*
- 4. valutazioni sul tratto autostradale nell'area bolognese,*
- 5. opinioni sul nuovo progetto di variante autostradale di pianura,*
- 6. valutazioni su tram e metropolitana (solo per l'area di Bologna),*
- 7. parco auto e moto, valutazioni sulla guida e incidentalità.*

Il campione è stato costruito in modo casuale e stratificato. La procedura di campionamento parte con la suddivisione del territorio in aree di cui si vuole avere una stima sufficientemente precisa del dato rilevato e con l'individuazione, mediante i dati anagrafici, delle proporzioni vere di residenti per sesso ed età. Viene quindi fissato il numero di interviste da eseguire al fine di realizzare un campionamento proporzionale per sesso, età e area. La casualità è garantita dall'estrazione casuale, per area, dagli elenchi pubblici di numeri di telefono di utenze familiari. Le persone intervistabili sono quindi individuate tra quelle disponibili a concedere

* Hanno realizzato l'indagine: Fausto Anderlini (coordinamento), Fabio Boccafogli, Anne Bravo, Mariangiola Galligani, Licia Nardi, Paola Varini, Michele Zanoni

l'intervista, dopo essere state contattate, fermo restando il vincolo di a) intervistare al più una persona per famiglia, b) rispettare le quote previste per sesso, età ed area.

Le percentuali di risposta ottenute da un campione individuato ed intervistato in questo modo sono stime corrette e dotate di minima variabilità: la media delle percentuali campionarie è uguale all'ipotetico valore percentuale vero dell'insieme di tutti i residenti, e la variabilità del valore percentuale campionario è dotata del minimo scarto medio possibile da tale valore vero. Questi risultati statistici garantiscono il passo inferenziale induttivo implicito nel riferimento all'intero insieme dei residenti dei risultati campionari.

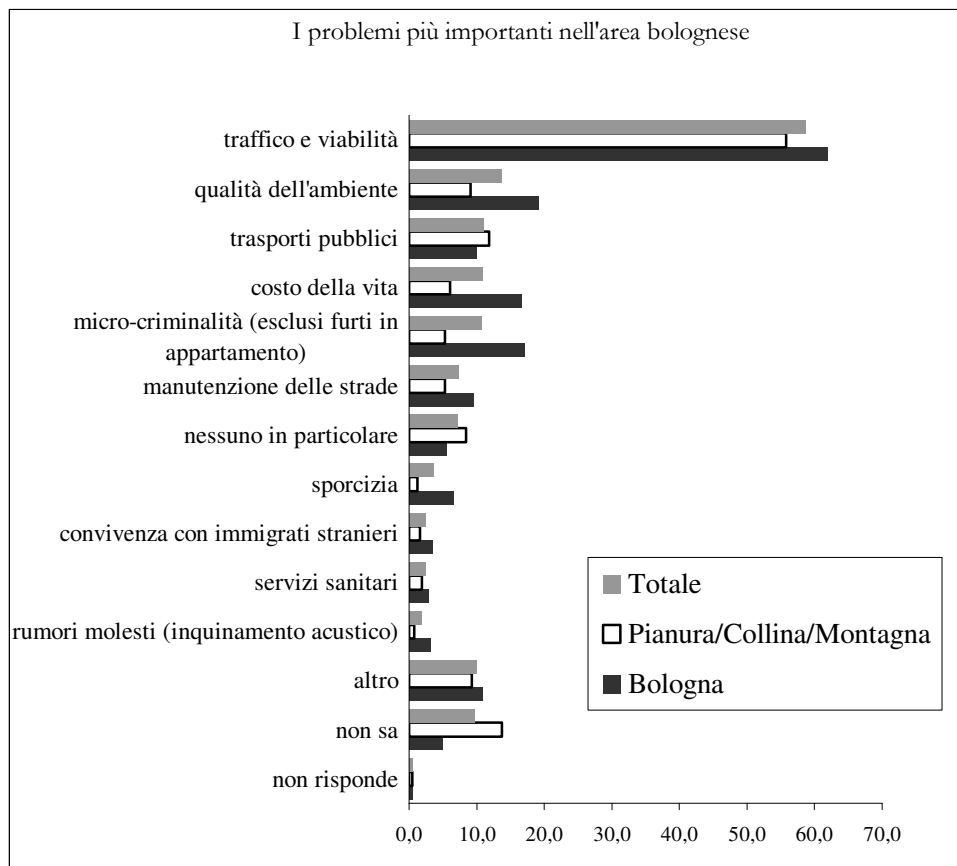


Gli errori connessi dallo strumento di rilevazione (formulazione della domanda, intervistatore, registrazione del dato) sono mantenuti minimi tramite i controlli di qualità effettuati e tramite l'esperienza sia degli intervistatori sia dei supervisore che dei ricercatori MeDeC.

L'errore di mancata copertura (non raggiungibilità di persone potenzialmente da intervistare) si divide in tre parti: 1) rifiuto a farsi intervistare, 2) irreperibilità per assenza da casa, 3) irreperibilità per mancanza di telefono fisso presso l'abitazione. L'errore di tipo 1) è impossibile da quantificare, ma certamente stimabile come minimo; l'errore di tipo 2) è parzialmente corretto dalla procedura di campionamento per strati di sesso ed età; l'errore di tipo 3) è certamente alto per i residenti stranieri.

Il grafico riporta la stima dell'errore, espressa in punti percentuali, nell'utilizzo di una percentuale campionaria come valore riferito all'ipotetica percentuale di risposta su tutto l'insieme dei potenziali rispondenti. Tale stima fa riferimento ad una procedura di campionamento casuale semplice da popolazione infinita.

1. L'orizzonte problematico dei bolognesi. Il problema del traffico è indicato unanimemente dalla popolazione urbana e suburbana come una delle più importanti priorità dell'area bolognese. Questo tipo di preoccupazione si sintetizza nell'aspirazione a veder ridimensionato un congestionamento che è valutato, generalmente, oltre i limiti della tollerabilità. Miglioramento della rete stradale, salvaguardia ambientale e potenziamento del trasporto pubblico sono indicate come le politiche gravate di maggiore urgenza.

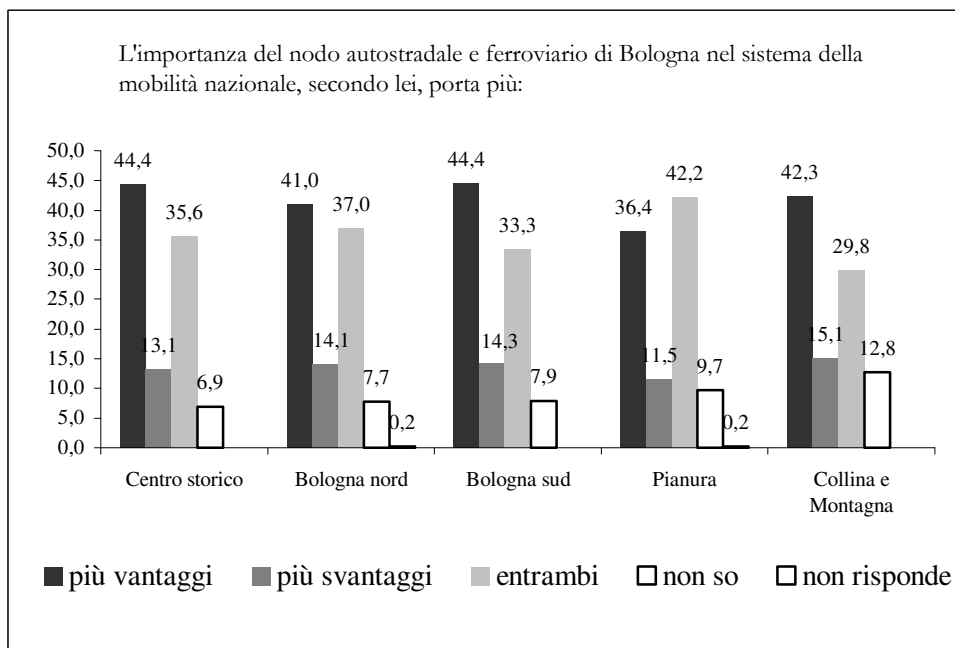


- Il traffico, con il 59 % delle indicazioni, è il primo dei problemi segnalati nell'area metropolitana bolognese. Seguono, a notevole distanza, seppure su frequenze ragguardevoli, nell'ordine: la qualità ambientale (14 %), i trasporti pubblici (11 %), il costo della vita (11 %), la microcriminalità (11 %), la manutenzione delle strade (7,3 %). Da notare che ben quattro dei primi sei problemi indicati sono intercorrelati dentro il più generale problema della mobilità. C'è una sostanziale somiglianza fra l'agenda problematica della popolazione cittadina e di quella suburbana. A Bologna, in ogni modo, essa risulta non solo più

saturo ma anche con qualche spostamento rilevante delle priorità. Qualità ambientale (ma anche la sporcizia), la microcriminalità e il costo della vita sono percepiti a Bologna in modo assai più intenso che altrove.

Questo tipo di sensibilità tende a indirizzarsi, in termini di domanda politica, cioè di interventi migliorativi attesi sulla qualità della vita, verso tre indirizzi strettamente collegati: il miglioramento della rete stradale (46,3 %), la salvaguardia ambientale (43,2 %), il potenziamento del trasporto pubblico (27 %).

- L'88,2 % considera molto o abbastanza gravoso il carico complessivo di mobilità che incombe sull'area bolognese. In generale la gente è consapevole del ruolo strategico di Bologna come nodo logistico nazionale. In più attribuisce una grande rilevanza alla modernizzazione del sistema di mobilità anche al fine di promuovere la competitività dell'area bolognese. Cionondimeno, una parte crescente della popolazione mostra una notevole sensibilità alle disconomie indotte da questo tipo di centralità. Ben il 14 % reputa che la polarità bolognese come nodo di traffico porti solo svantaggi. Il 36 % individua sia

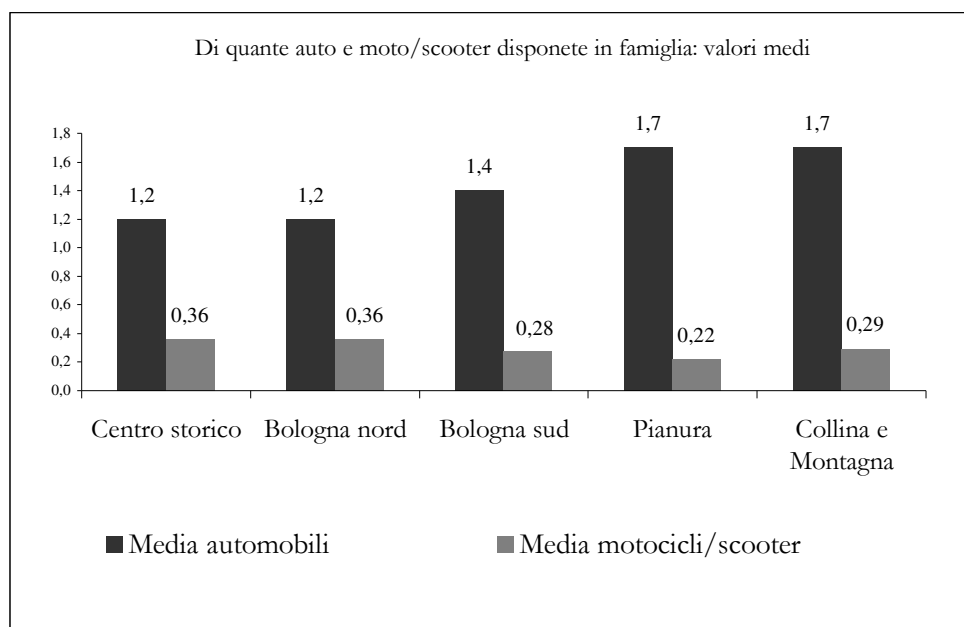


vantaggi che svantaggi. Come conseguenza ben il 62 % degli intervistati considera 'assolutamente prioritario' diminuire la congestione e l'inquinamento da traffico nell'area urbana. Analoga quota (63 %) chiede alle istituzioni di governo di provvedere immediatamente.

2. La rete stradale. La popolazione bolognese, specie suburbana, esprime altissimi tassi di motorizzazione. La più gran parte degli spostamenti avviene tramite l'automobile ed ha come destinazione il core bolognese

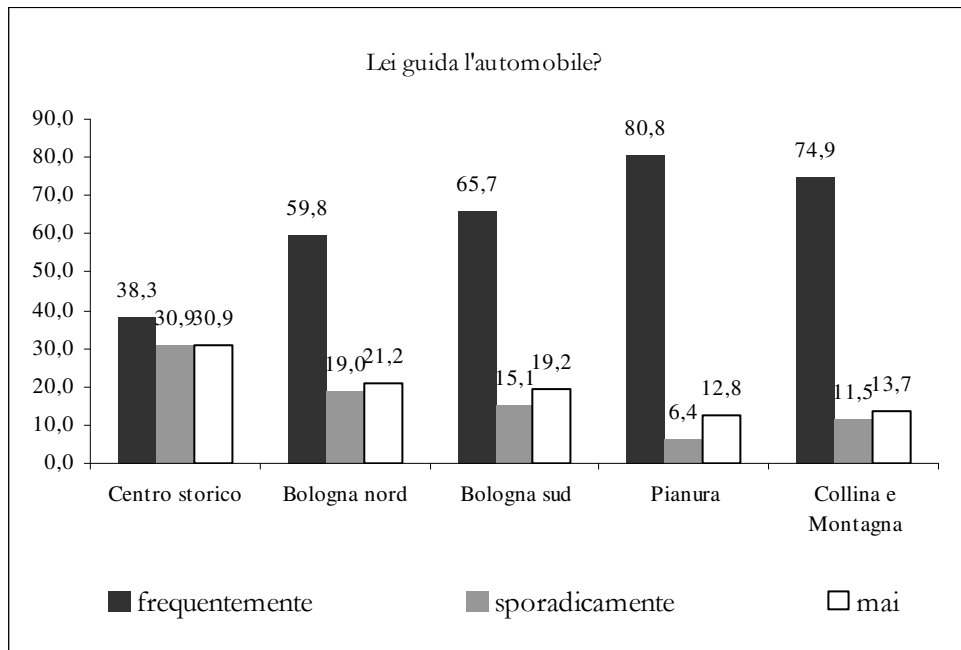
se. Le arterie più trafficate sono la tangenziale e i viali di circonvallazione: su questi anelli si incanala larga parte del traffico veicolare che insiste sulle radiali di accesso alla città. Il giudizio sulla rete stradale è prevalentemente negativo, sommamente quando è fatta oggetto di valutazione la tangenziale.

- La popolazione bolognese esprime un alto livello di motorizzazione. Si contano 1,8 veicoli a motore (di cui 1,5 automobili e 0,30 moto – in termini proiettivi aggregati oltre un milione e mezzo di mezzi privati) per ogni famiglia, cioè, data la composizione media della famiglia (di poco superiore ai due componenti) all'incirca un veicolo per ogni persona con più di 18 anni. Il tasso di motorizzazione è considerevolmente più alto nell'area suburbana.

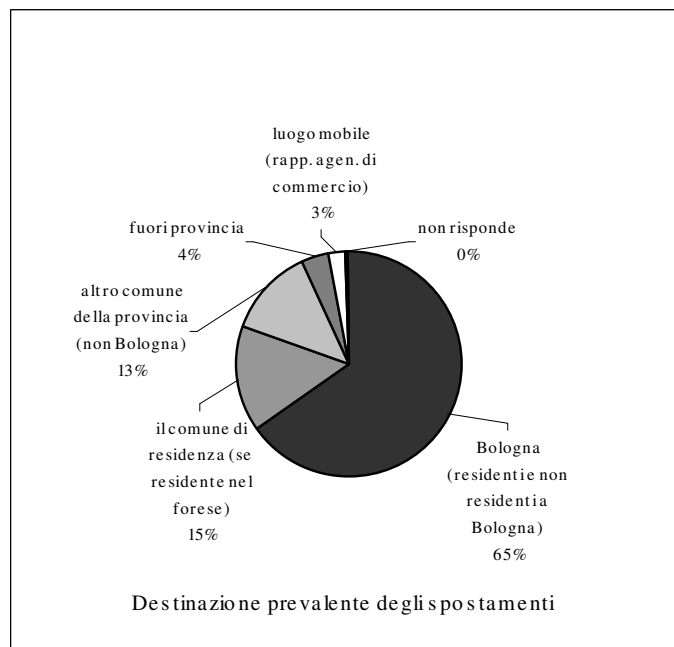


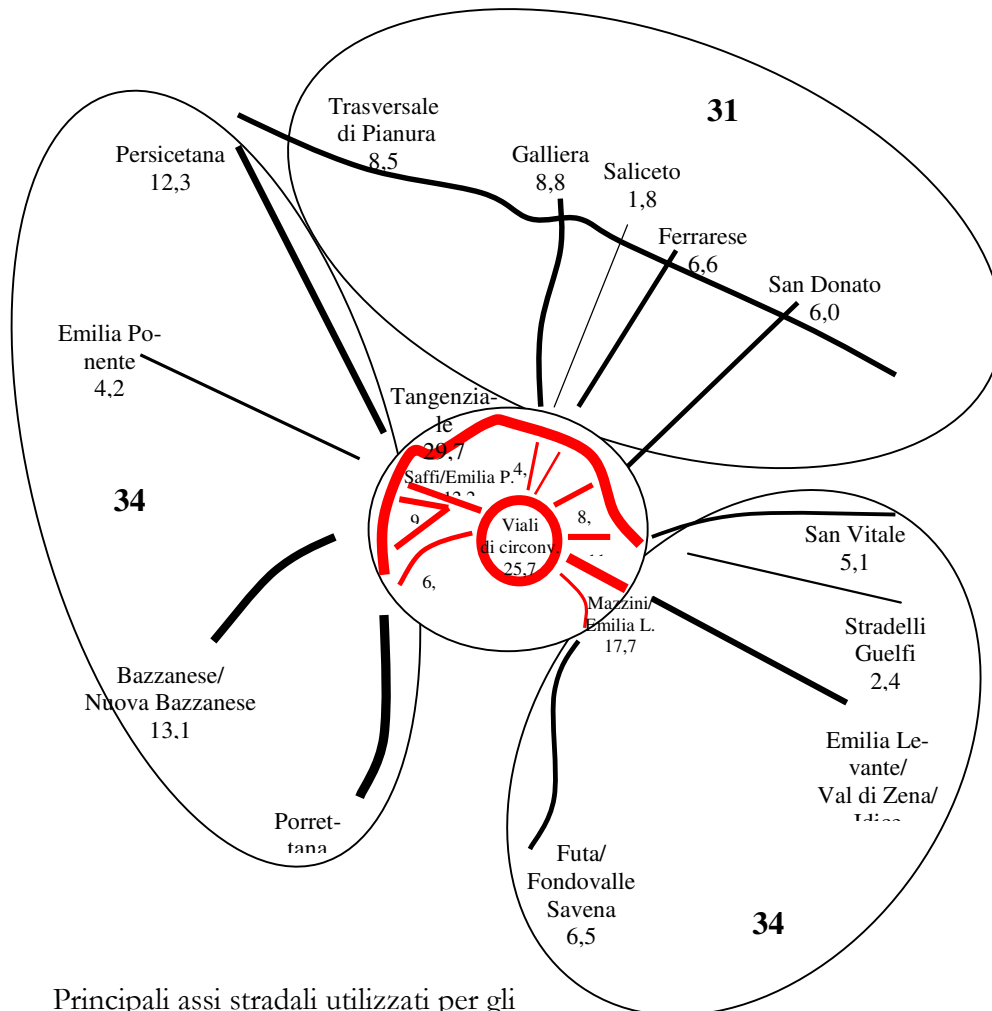
- La più gran parte delle persone (ben il 66,4 %) utilizza l'auto come mezzo ordinario di spostamento. Il 51 % utilizza l'auto con assiduità giornaliera. Queste cifre salgono considerevolmente nella popolazione suburbana (rispettivamente a 78 e 62 per cento). Scemano invece al 53 ed al 37 % nella città di Bologna.
- La più gran parte degli spostamenti della popolazione suburbana ha come destinazione il core bolognese (48 %).

In generale le radiali più frequentate sono quelle che si muovono lungo la direttrice est-ovest. Il tasso di utilizzo della tangenziale è individuabile nel 29,7 % di intervistati che dichiarano di farne un utilizzo sistematico.



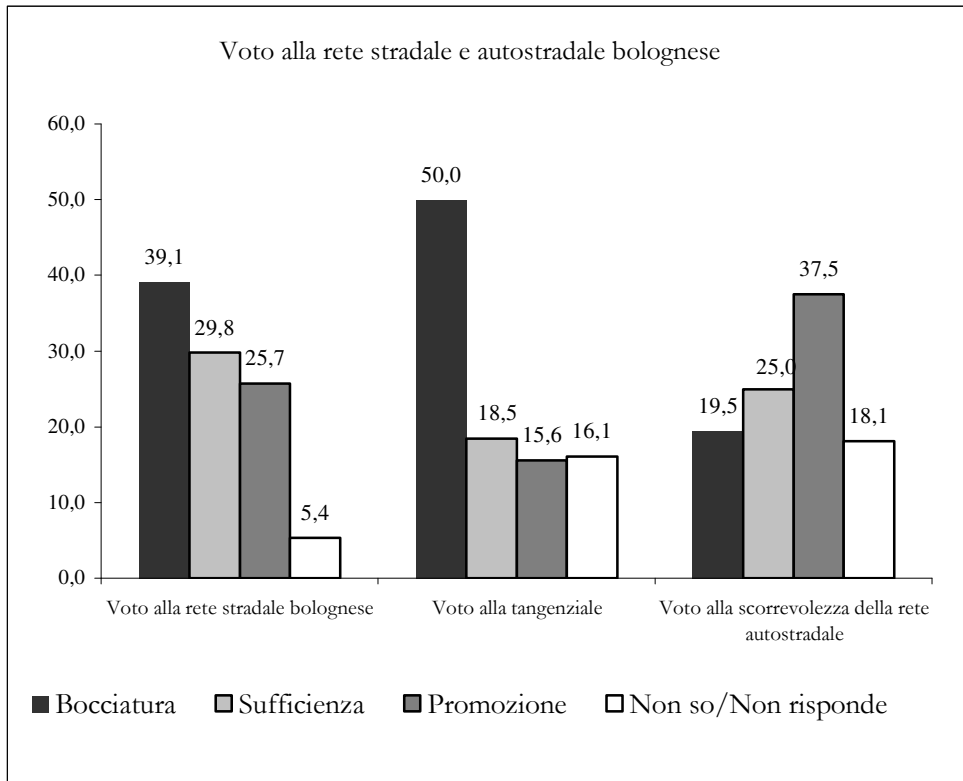
I viali di circonvallazione dal 25,7 %. In questi due anelli trova perciò sbocco e smistamento la più gran parte del traffico veicolato dalle radiali d'accesso alla città.



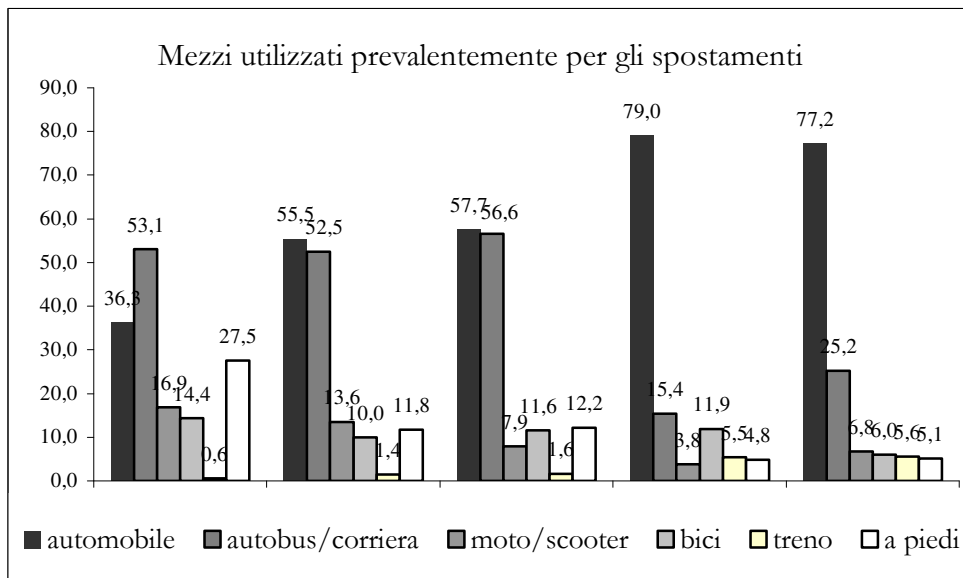


Principali assi stradali utilizzati per gli spostamenti: Bologna e provincia

- Il giudizio sull'efficienza della rete stradale è sensibilmente negativo. Ben il 90 % delle persone considera molto o abbastanza grave la congestione del traffico. Il 50 % degli intervistati da un voto negativo (cioè di bocciatura, uguale o inferiore a 5) alla tangenziale. A molte persone (ben il 45,3 % dell'insieme) è capitato di restare bloccate sulla tangenziale molto spesso o di frequente. Elevata si mantiene la percentuale delle bocciature, pur scemando al 39 %, a proposito del resto della rete stradale.



- In città, e specie nel centro storico, c'è una forte valorizzazione del mezzo pubblico e dei mezzi 'leggeri' di spostamento, cioè le biciclette e le proprie



gambe. Si evidenzia una dicotomia abbastanza netta fra il cuore del sistema urbano e le periferie suburbane. I mezzi pubblici (autobus) e i mezzi leggeri privati (la bici, l'andare a piedi) trovano il massimo riscontro in città, specie nel centro storico, dove sono massime le economie e gli stili 'vicinali' (*domestication*). L'automobile regna invece incontrastata, solo debolmente temperata da autobus e treno, nell'ambito suburbano.

3. L'insoddisfazione per la principessa dei beni durevoli: l'automobile. Dalle interviste emerge in modo inequivoco una caduta fortissima dell'utilità marginale dell'auto, sia in termini di efficienza pratica che di gratificazione simbolica. La società ipermotorizzata ha raggiunto il suo acme probabilmente da tempo. Il ciclo è entrato in una marcata fase discendente. Dosi aggiuntive di auto e tempo alla guida producono risultati nettamente negativi. L'incidentalità è molto elevata e contribuisce ad aggravare la percezione d'insicurezza che pervade l'ambiente urbano. Soprattutto in città c'è una fortissima sensibilizzazione ai mezzi pubblici ed alle forme 'leggere' di mobilità: la bici e le gambe.

- Il parco macchine dei bolognesi è composto in larga misura di utilitarie (57,5 %) e berline compatte e medie (23,7 %). Il restante 14,4 % inquadra tipologie superiori (grandi berline, station wagon, monovolume, fuoristrada ecc.). Fiat et similia (Lancia e Alfa Romeo) coprono il 41,1 %. Sono perciò nettamente prevalenti le marche 'straniere', in specie Ford, Opel, Renault, Volkswagen.

Tipo di auto	im- prendit o- re/libe ro prof.	dirigen- te/qua dro/ins egnante	impie- gato	lavoro auto- nomo	altri dipen- denti	stu- dente	casa- linga	pensi o- nato	Totale
City car (SMART)	1,9	3,2	2,7	3,3	2,1	2,8	2,8	3,9	3,1
Utilitaria	39,6	42,1	54,5	41,0	62,6	51,9	49,5	59,3	54,4
Berlina compatta	20,8	15,9	15,2	11,5	15,3	18,5	14,0	14,5	15,3
Berlina media	6,6	9,5	8,9	13,1	4,7	9,3	9,3	8,5	8,4
Berlina superiore	4,7	7,1	1,4	8,2	2,6	2,8		2,5	2,7
Grande berlina	0,9	0,8	0,2	1,6		0,9		0,3	0,4
Station wagon	8,5	8,7	8,4	6,6	3,7	4,6	6,5	4,6	6,2
Sportiva	2,8		0,9		1,6		0,9	0,3	0,7
Fuori strada	4,7	4,0	1,8	3,3	2,1	2,8	3,7	1,8	2,4
Monovolume	6,6	6,3	4,1	6,6	4,2	4,6	3,7	1,4	3,5
altro	0,9	0,8	1,8	3,3		0,9	3,7	0,8	1,2
non risponde	1,9	1,6		1,6	1,1	0,9	5,6	2,2	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>numero casi</i>	<i>106</i>	<i>126</i>	<i>440</i>	<i>61</i>	<i>190</i>	<i>108</i>	<i>107</i>	<i>649</i>	<i>1787</i>

Marca dell'auto	imprenditore/libero prof.	dirigente/quadro/insegnante	impiegato	lavoro autonomo	altri dipendenti	studente	casalinga	pensionato	Totale
asiatica	9,4	9,5	9,5	8,2	6,3	9,3	8,4	5,7	7,7
francese	10,4	12,7	13,9	8,2	15,3	10,2	17,8	11,7	12,8
inglese	2,8	3,2	0,7	1,6	1,1	0,9	1,9	1,4	1,4
italiana	24,5	32,5	37,7	32,8	44,2	43,5	33,6	48,4	41,1
spagnola	0,9	3,2	1,1	1,6	3,2	3,7		1,2	1,6
svedese	4,7	2,4	2,3	1,6	0,5	3,7	2,8	1,4	2,0
tedesca	34,9	28,6	22,0	39,3	19,5	18,5	22,4	16,8	21,5
USA	5,7	4,8	10,7	4,9	5,8	8,3	5,6	7,4	7,6
Altre	6,6	3,2	2,0	1,6	4,2	1,9	7,5	6,0	4,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>numero casi</i>	<i>106</i>	<i>126</i>	<i>440</i>	<i>61</i>	<i>190</i>	<i>108</i>	<i>107</i>	<i>649</i>	<i>1787</i>

E' interessante constatare come le caratteristiche del possesso dell'auto continui a porsi in una evidente correlazione con la classe sociale. Si constata infatti una notevole affinità fra i ceti imprenditoriali, libero professionali e dirigenziali (cioè i ceti superiori) e gli autonomi. Presso di loro sono assai frequenti le automobili di taglia superiore (berline superiori, station wagon, monovolume, fuoristrada ecc.), mentre la più gran parte dei lavoratori dipendenti, sia impiegatizi che operai, nonché i pensionati, è saturata dalle utilitarie. Stessa divisione si riscontra a proposito delle marche. Le Fiat sono assai più frequenti nel caso degli operai e dei pensionati. Sono invece decisamente ignorate almeno dal 75 % dei ceti superiori e dagli autonomi. Va detto che nel settore auto la concorrenza più forte all'industria nazionale è esercitata dalle marche tedesche.

- C'è una caduta del senso di utilità e di godimento legati al possesso ed all'uso dell'automobile. Ben il 33 % avverte il prevalere di sentimenti negativi quando è alla guida dell'auto (noia, nervosismo, ansietà ecc.) – cifra che sale considerevolmente in città (37 %). Ben il 60 %, in ogni modo, si è guardato dall'indicare sensazioni di piacere. Piacere, rilassamento, benessere, euforia sono dichiarati solo dal 39 % degli automobilisti. In sintesi il 27,4 % degli automobilisti è saturo dell'auto e desidererebbe volentieri farne a meno.
- La più gran parte degli automobilisti (cioè oltre il 70 %) vede i propri simili, dunque, in fondo, anche sé stessa, come un branco caratterizzato in modo endemico da arroganza, spericolatezza, frenesia e sregolatezza.
- Negli ultimi due anni il 12,7 % degli intervistati è stato coinvolto in incidenti, di cui nel 2,2 % con conseguenze anche gravi. E' una percentuale che sviluppata proiettivamente indica diverse migliaia di incidenti, molto al di sopra della media-annua registrata dalle statistiche ufficiali. Oltre il 60 % di questi incidenti ha avuto luogo lungo strade di carattere urbano.
- Tutte queste indicazioni (scarsa tolleranza alla guida, disgusto per la 'popolazione automobilistica' in genere, incidentalità) lasciano intendere, sullo sfondo

del rapporto fra individui ed automobile, il crescere di un'ombra d'inquietudine. Il ciclo espansivo della soddisfazione legata al possesso ed all'uso dell'auto, come il più importante dei 'beni durevoli', si è arrestato. La curva tende ora verso il basso. In effetti un'analisi delle componenti principali operata su sette variabili qualificanti mette in risalto due fattori: un primo che

Rotated Component Matrix^a

	Component	
	1	2
frequenza guida auto	0,72	0,36
kilometraggio medio	0,67	0,27
auto a disposizione	0,59	0,24
sentimenti negativi	0,62	-0,19
sentimenti positivi	0,14	0,75
piace guidare l'auto	-0,04	0,84
subito incidenti	0,36	-0,13

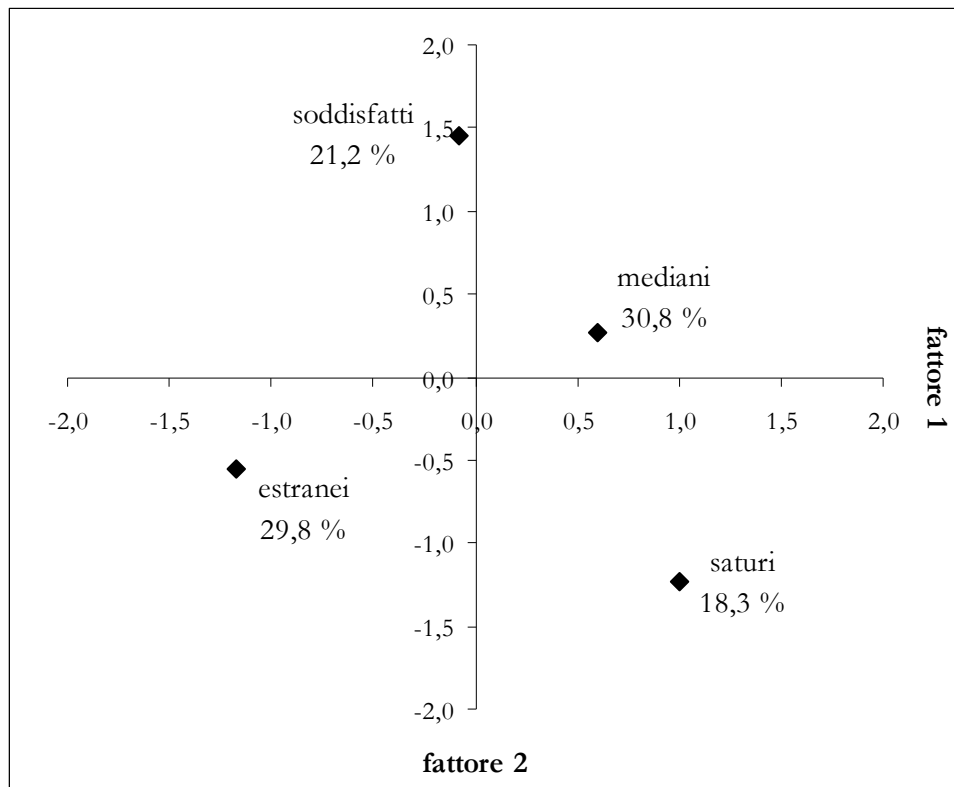
Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

^aRotation converged in 3 iterations.

correla l'emersione di sentimenti negativi alla guida con alta incidentalità e forte consuetudine con la motorizzazione (possesso di auto, chilometraggio, frequenza alla guida); un secondo che è saturato essenzialmente da sentimenti positivi e di piacere legati all'uso.

Un'ulteriore analisi classifcatoria sugli scores fatto-



riali ha permesso di individuare quattro gruppi di individui:

- gli **estranei**, cioè coloro che, nella sostanza, non sono stati coinvolti in alcun significativo rapporto con l'automobile o lo hanno quasi totalmente dismesso. Essi pesano per un ragguardevole 30 % sull'universo degli intervistati. Se è vero che sono composti in larga misura di anziani, donne, persone non munite di patente di guida, è anche vero che tornano con una certa non trascurabile frequenza anche in altri aggregati demografici, soprattutto in città e, segnatamente, nel centro storico;

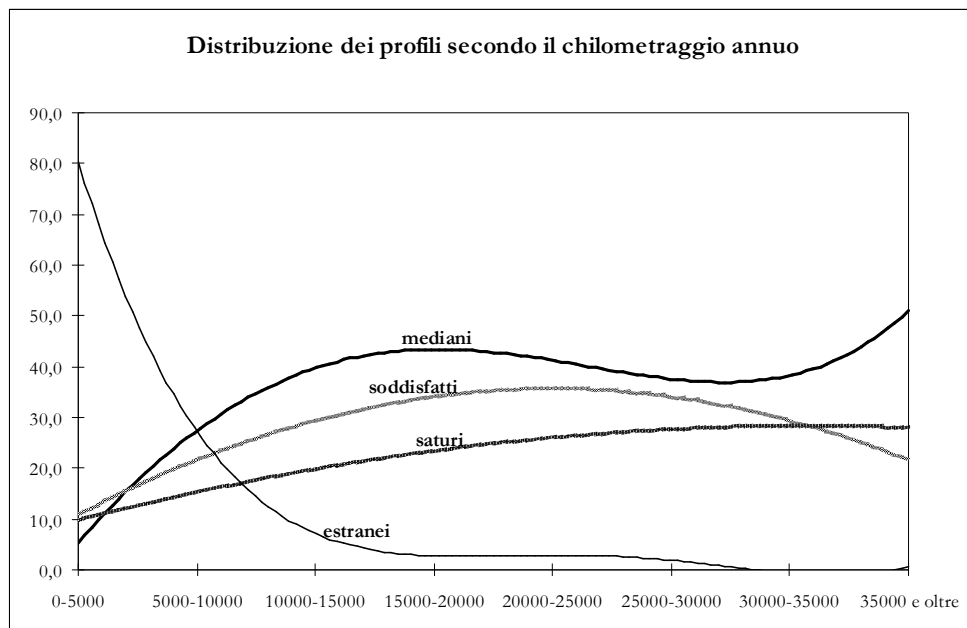
- i **saturoi**, cioè una classe di individui che sono accomunati da un utilizzo massivo dell'auto e che, come conseguenza, avvertono una profonda insoddisfazione. Sono pari ad un significativo 18,3 % ed albergano in pressoché tutti gli strati socio-demografici. Accentuazioni significative si riscontrano a proposito delle persone in età giovane-matura (fra i 35 ed i 55 anni), ma soprattutto presso le popolazioni dell'area suburbana e, in specie, della pianura. E' evidente come questo gruppo sia sostenuto soprattutto da quella popolazione pendolare il cui budget di vita è fortemente, e forzatamente, segnato dall'enorme quantità di tempo trascorso in automobile;

- i **soddisfatti** sono di poco superiori ai saturi (21,2 %) e sono tali in quanto associano ad un uso tutto sommato misurato del mezzo sentimenti di ebbrezza e compiacimento. Si tratta in prevalenza di maschi in età giovane-matura, con titoli di studio elevati e posizioni sociali sovente apicali. E' evidente come i soddisfatti ten-

	tipologie di automobilisti				Totale	
	estranei	mediani	soddisf		%	numero casi
atti			saturoi			
Aree territoriali						
Bologna Centro storico	45,0	22,5	18,8	13,8	100,0	160
Bologna nord	37,5	25,5	22,2	14,8	100,0	568
Bologna sud	32,3	27,0	26,5	14,3	100,0	189
Totale Bologna	37,7	25,3	22,5	14,5	100,0	917
Pianura	21,6	40,8	15,6	22,0	100,0	495
Collina e Montagna	24,3	30,8	24,0	20,9	100,0	588
Totale	23,1	35,4	20,1	21,4	100,0	1083
Classe d'età (aggregata)						
18-34	16,0	41,7	23,6	18,7	100,0	470
35-44	12,9	37,2	24,8	25,1	100,0	371
45-54	14,4	38,5	23,1	24,0	100,0	312
55-64	31,5	27,7	22,5	18,3	100,0	311
65 e oltre	61,6	14,0	14,7	9,7	100,0	536
Titolo di studio						
Licenza elementare	60,1	15,6	12,3	11,9	100,0	454
Licenza media inferiore	31,8	29,3	21,9	17,1	100,0	485
Diploma media superiore	14,8	38,3	23,8	23,1	100,0	765
Laurea	18,9	36,8	27,0	17,2	100,0	296
Condizione professionale						
imprenditore/libero prof.	9,0	39,6	30,6	20,7	100,0	111
dirigente/quadro/insegnante	11,5	40,0	26,9	21,5	100,0	130
impiegato	10,4	40,4	24,6	24,6	100,0	451
lavoro autonomo	4,8	44,4	23,8	27,0	100,0	63
altri dipendenti	16,9	42,3	18,4	22,4	100,0	201
studente	30,1	26,0	26,0	17,9	100,0	123
casalinga	49,5	27,0	10,8	12,6	100,0	111
pensionato	48,8	20,0	18,3	13,0	100,0	810
Totale generale	29,8	30,8	21,2	18,3	100,0	2000

dono a coincidere con coloro che godono di un rapporto ottimizzato con il mezzo, più come scelta e chance che come obbligo;

- i **mediani** sono, assieme agli estranei, il gruppo più numeroso (30,8 %). Sono definibili come tali in quanto si dislocano esattamente a metà fra i saturi e i soddisfatti. Hanno un rapporto tendenzialmente misurato con il mezzo e sono alieni tanto all'entusiasmo che alla repulsione; sono cioè sostanzialmente indifferenti e, verosimilmente, più improntati da un approccio utilitaristico che identitario.



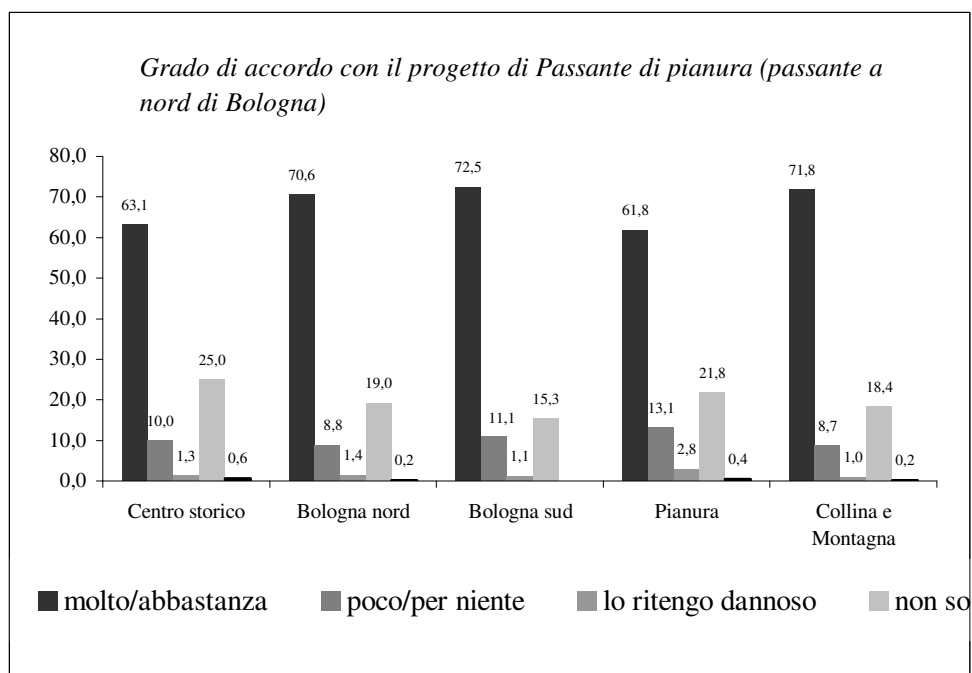
La distribuzione dei profili sul gradiente del chilometraggio medio-annuo permette di vedere come la linea di saturazione sia correlata al crescere della percorrenza, mentre tanto la curva dei mediani (seppure con un picco anomalo oltre i 30.000 Km.) che quella dei soddisfatti toccano l'apice fra i 15.000 e i 25.000 Km, cioè in corrispondenza di un uso ancora ponderato e non ossessivo dell'automobile.

Esce confermata, in sintesi, l'ipotesi di una caduta dell'utilità marginale dell'auto in corrispondenza di alte soglie di utilizzo, cioè di congestione e di effetti ad essa connessi: spreco di tempo, ansietà, pericolosità.

Dopo questa soglia – che può essere indicativamente situata fra i 25.000 e i 30.000 Km. Di percorrenza annui – l'insoddisfazione cresce e può generare un diniego radicale nei confronti del mezzo, cioè l'ingresso nel gruppo degli estranei.

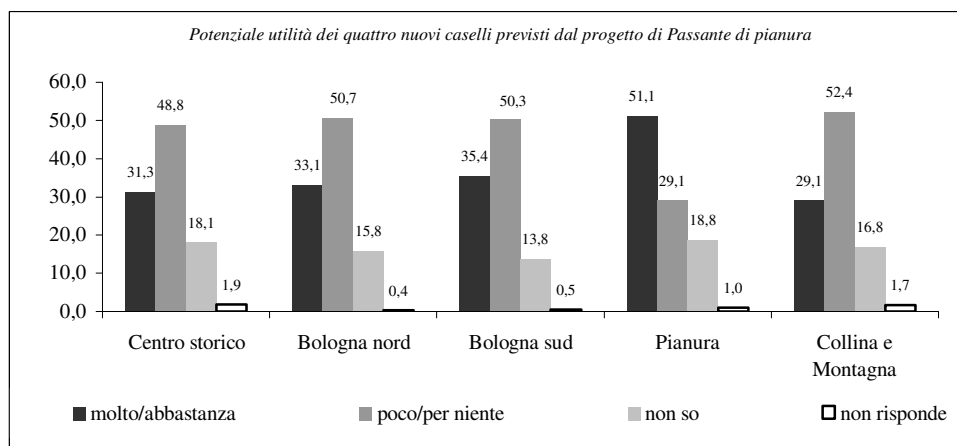
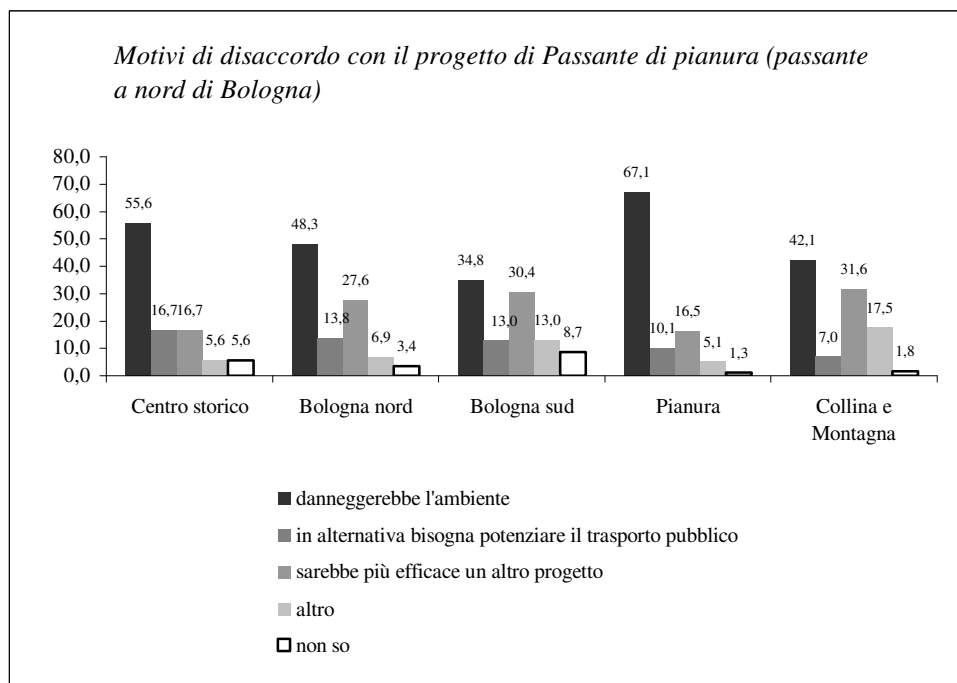
4. La scelta del passante autostradale a nord. Il progetto del passante di pianura incontra, in linea di massima, una generale condivisione. Il suo potenziale di consenso, già assai alto, prossimo cioè al 70 % degli intervistati, potrebbe ulteriormente crescere in funzione dell'apprestamento di significative opere di mitigazione/compensazione. La percezione d'efficacia dell'opera è elevata. Il consenso scema lievemente nella zona di pianura più direttamente impattata dall'opera. In compenso è molto alto il giudizio di utilità legato ai nuovi caselli.

- Solo il 22,7 % è a conoscenza dei tre progetti avanzati con pertinenza alla rete autostradale. Il 28 % ha qualche limitato rudimento solo su una parte degli stessi. Fra queste due componenti il progetto di più conosciuto è quello del passante a nord (71 %). Il 29 % ha cognizione del tunnel collinare ed il solo 13,4 della cosiddetta 'banalizzazione'.
- Conosciuto o meno, in ogni caso, ben il 68,4 % degli intervistati si è dichiarato molto o abbastanza favorevole al progetto di passante a nord. Poco meno del 12 % si è dichiarato contrario, mentre il 20 % non ha saputo esprimere un



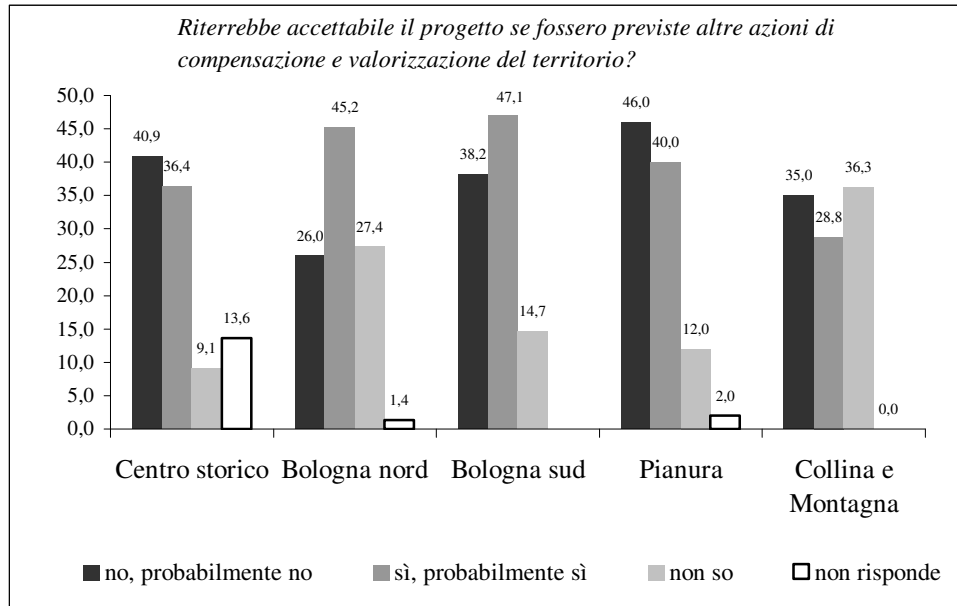
giudizio. Questo tipo di valutazione è uniformemente distribuito nelle diverse fasce territoriali. E' lievemente più sostenuto a Bologna città (70 %) e nell'area montano-collinare (72 %), più debolmente nell'area di pianura (62 % con il 16 % di contrari). Cionondimeno è proprio la popolazione di pianura ad esprimere il più elevato giudizio di efficacia ed utilità a riguardo dei nuovi caselli. Ben il

51 % dei residenti di quest'area trova utili, ai fini dei propri spostamenti, i caselli in progetto.

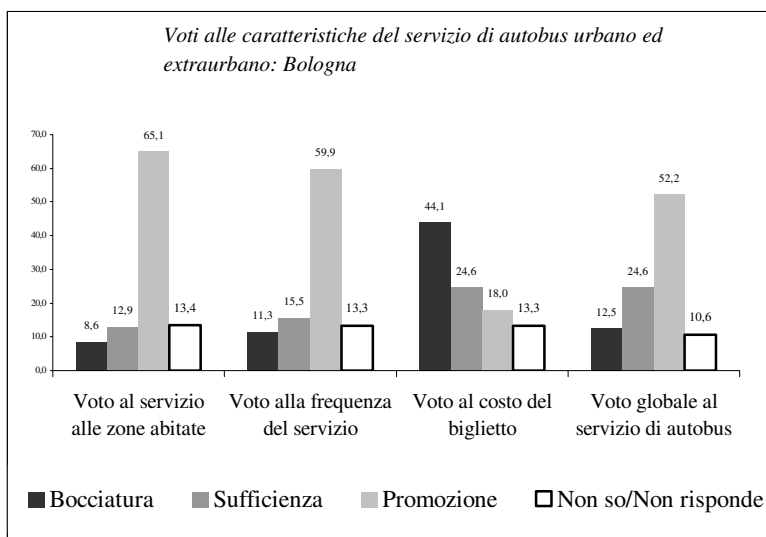


- L'obiezione più forte dei contrari è di carattere ambientale. In effetti la preoccupazione ambientale è largamente percepita anche da una parte considerevole delle persone favorevoli al progetto. Il 45 % degli intervistati tutti considerati, infatti, reputa che l'impatto ambientale dell'opera sarà molto o abbastanza rilevante. Ben il 64 %, tuttavia, confida nell'efficacia degli interventi di mitigazione e compensazione. Se si considera la componente avversa all'opera, oltre un terzo della stessa (per l'esattezza il 35,5 %), è disponibile a rivedere la

propria contrarietà valutando l'efficacia degli interventi di mitigazione. L'area potenziale del consenso al progetto è perciò suscettiva di ampliamento in funzione della composizione che si potrà realizzare fra esigenze di mobilità ed esigenze di salvaguardia ambientale.

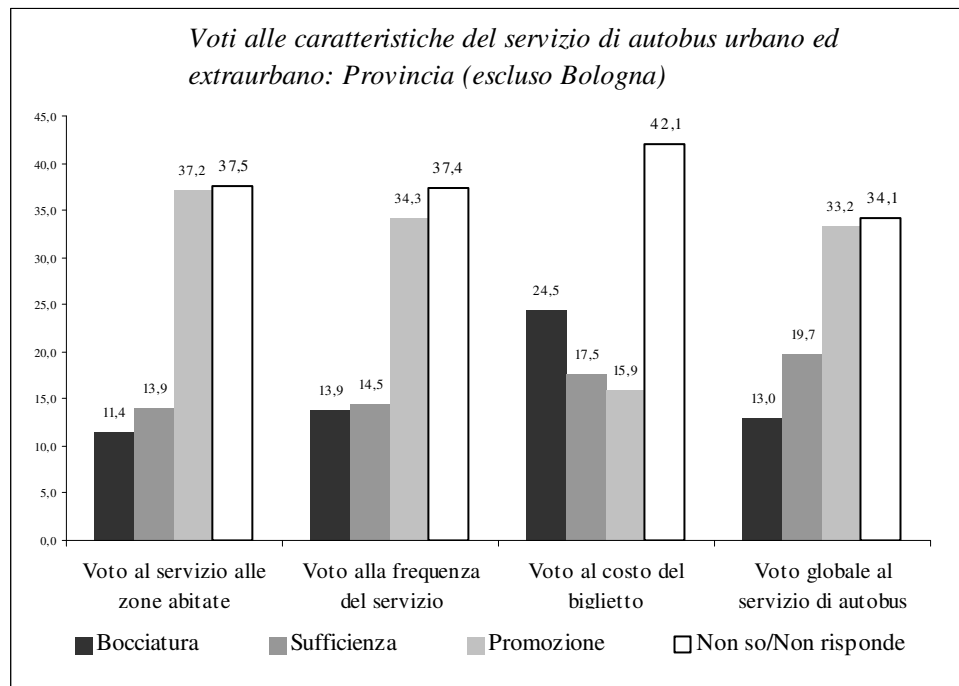


5. Il trasporto pubblico: l'autobus. Avrebbe probabilmente enormi margini di crescita ove si adeguasse alla domanda una diversa politica tariffaria.



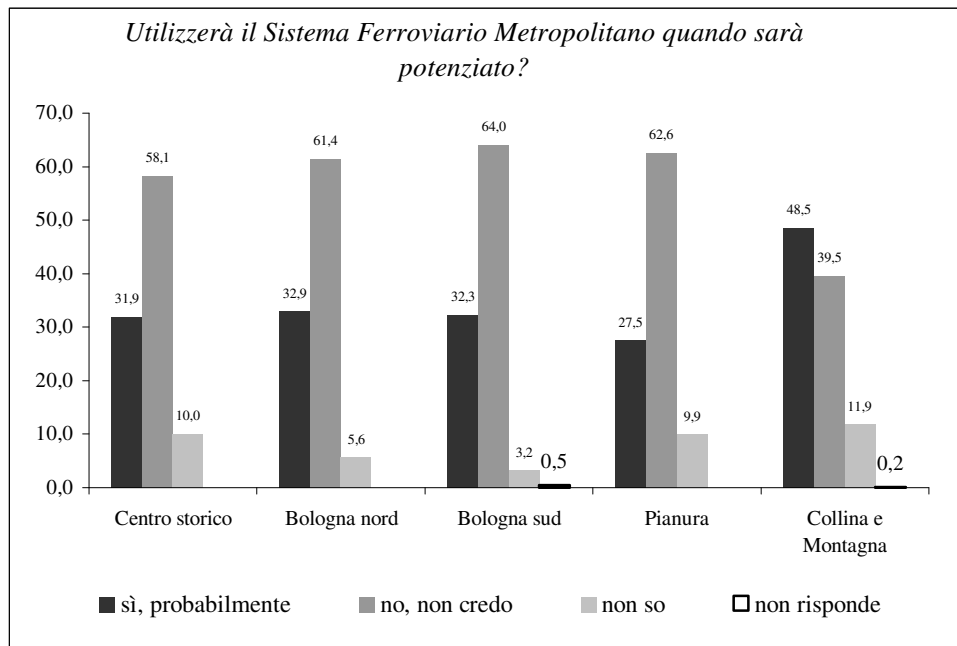
- L'autobus è utilizzato in modo assiduo dal 25,4 % dei bolognesi: una cifra sulla quale pesa notevolmente, in positivo, il comportamento dei cittadini (37,4 %) e negativamente quello dei suburbani (15,3 %).

- L'insieme degli utilizzatori, aggregato composto dai frequentatori assidui e saltuari e pari a circa il 70 % degli intervistati, emette, a proposito del servizio voti differenziati. Le promozioni (voto da 7 a 10) sono sostenute quando si valutano la copertura e la frequenza, specie nell'area urbana bolognese. Si tramutano invece in una secca bocciatura (voto uguale o inferiore a 5) a proposito del prezzo del biglietto. Anche in tal caso gli insoddisfatti prevalgono soprattutto nei cittadini (44 %, di contro al 25 % dei suburbani).



6. Il trasporto su ferro. Mezzo, anch'esso, quasi negletto, ma con amplissimi margini di miglioramento.

- E' ancora assai negletto interessando in modo assiduo non più del 5 % dei bolognesi, quasi tutti localizzati nel suburbio. Ben il 70 % degli intervistati ha dichiarato di non usare mai l'SFM. Cionondimeno si manifesta una forte condivisione verso ipotesi strategiche di valorizzazione del trasporto ferroviario, sia per il trasporto merci (70 %) sia per l'uso personale. Il 36 % ha dichiarato la sua disponibilità all'uso ove SFM entrasse a regime. Ben l'83 % attribuisce al potenziamento del trasporto ferroviario un ruolo risolutivo (o comunque di rilievo) nella risoluzione strategica dei problemi di mobilità.



7. La vexata quaestio del metro bolognese. Rispetto a un anno fa è cresciuta la conoscenza del progetto e la propensione a scegliere dei bolognesi. Il progetto metro resta nondimeno controverso. La frattura fra estimatori ed avversi si approfondisce. Il tram ottiene comunque un maggiore riconoscimento.

- Precisato che la domanda in materia è stata sottoposta ai soli cittadini bolognesi, ben l'83 % ha dichiarato di conoscere il progetto avanzato dal Comune di Bologna.
- Solo il 36,5 % ha individuato come utile per i propri spostamenti il tratto programmato fra Fiera e Stazione.
- Richiesti di pronunciarsi in via alternativa fra Tram e Metro il 41,3 % degli intervistati ha optato per il Tram, il 37,8 % per il metro, il 4,6 % nessuno dei due e il 16,2 non ha saputo rispondere. La propensione al Tram è particolarmente pronunciata nella zona sud della città e nel centro storico.
- Le posizioni non sono mutate di molto rispetto a un anno e mezzo fa (Febbraio del 2002). Allora la percentuale favorevole al Tram era pari al 33,2 % e quella favorevole al metro era, parimenti, al 33 %. Il 16,6 % era estraneo ad entrambe le soluzioni, il 17 % non si era pronunciato. Si nota dunque una crescita della conoscenza del progetto ed una maggiore propensione alla scelta. Il Tram, tuttavia, sembra guadagnare maggiori consensi, malgrado sia quasi scomparso dal marketing cittadino.

