

## **METODOLOGIA ED ELABORAZIONE DATI RACCOLTI DURANTE I FOCUS GROUP NEL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE SUL TRASPORTO PUBBLICO NELLA VAL BISAGNO**

Ge, 1 marzo 2011

Con la realizzazione dei focus group, e quindi con la discussione di gruppo, si è potuto costituire un'*immagine* della valbisagno, sotto il profilo della mobilità e dello sviluppo territoriale, affrontando l'analisi di temi specifici osservati da prospettive interpretative differenti.

I partecipanti sono stati scelti perché portatori di interessi specifici in particolare hanno partecipato rappresentati del mondo produttivo (industriale ed artigianale), del settore del commercio (associazioni di categoria ma anche rappresentati di CIV), rappresentanti del mondo sindacale, associazioni (di volontariato, sportive, etc.) presenti sul territorio, parrocchie, comitati di quartiere e rappresentanti di cittadini.

Gli incontri sono stati verbalizzati e si sono svolti alla presenza di un conduttore ed un osservatore; il contenuto narrativo e le indicazioni degli osservatori sono state analizzate e si sono individuate le osservazioni riportate di seguito.

È bene ricordare che, trattandosi di un approccio qualitativo, nel corso dell'esame dei dati raccolti, non sono state riferite frequenze, - cioè entità numeriche relative alla comparsa di opinioni, fenomeni o atteggiamenti - quanto piuttosto "addensamenti" di indicazioni fornite dai partecipanti alle discussioni, a conferma della rilevanza di un certo tema rispetto ad altri e delle varie opinioni presenti.

Il momento di analisi è stato impostato sugli argomenti topici trattati e si è deciso di inserire nel discorso interpretativo teorico, brani di narrazione e discussione, perché è apparso rilevante, ai fini del lavoro, non solo il concetto inerente l'interpretazione che veniva trattata, ma anche il modo e il contesto in cui, ciò, è stato espresso o dibattuto.

È necessario precisare che ogni incontro è stato introdotto da una presentazione ppt, descritta dal conduttore del focus, che raccoglieva indicazioni sia sul tipo di percorso partecipato sia sui vari aspetti trattati in tema di trasporto pubblico in Valbisagno. La presentazione si concludeva anticipando gli argomenti di conversazione.

Riguardo al primo tema affrontato, ovvero le aspettative espresse in tema di mobilità in Valbisagno, la generalità degli interlocutori si è definita concorde nel rimarcare come la situazione di mobilità nella zona sia grave e quanto sia urgente trovare e mettere in pratica soluzioni che migliorino i tempi ed i modi di percorrenza sia per i mezzi pubblici che per quelli privati. "*Questa è un'opera urgente, che va messa in atto subito*". Molto spesso nella discussione emerge il fatto che la Valbisagno è l'unica parte della città non percorsa da un asse significativo di trasporto pubblico

(metropolitana o ferrovia). *“Un sistema di mobilità efficiente sarebbe utile perché in Valbisagno c'è un tessuto produttivo ed industriale importante per la città”.*

*“Noi abbiamo lo stadio, il cimitero, poi apriranno un grosso centro commerciale, i poliambulatori. Non si può non fare questa opera”.*

Alcuni degli interlocutori hanno espresso con forza la necessità di uno sviluppo complessivo della valle individuando nella progettazione delle mobilità uno degli elementi che non può essere disgiunto da altri aspetti come, ad esempio, l'utilizzo di aree libere a servizio della città oppure a scopo produttivo/artigianale. *“Le aspettative sono lo sviluppo economico della vallata oltre a un sistema di trasporto più efficiente”.*

Emerge con forza la necessità che l'opera sia accompagnata dall'adeguato sviluppo di politiche integrate per il trasporto pubblico. Un progetto così significativo deve prevedere azioni concrete di disincentivo del mezzo privato accompagnato da concrete azioni di sostegno alla mobilità pubblica e sostenibile (sistema complessivo di mobilità provinciale, revisione complessiva dei sistemi di sosta nella città, parcheggi di interscambio al di fuori del centro cittadino, intermodalità fra sistemi differenti di mobilità, sviluppo di iniziative come il car sharing, ed in particolare un sistema adeguato di pagamento del servizio).

In linea generale molti mostrano molta preoccupazione nei riguardi delle cantierizzazioni da una parte perché l'area è già fortemente congestionata sotto il profilo delle mobilità e dall'altra perché un'opera di questo tipo prevede tempi di realizzazione e di cantiere lunghi ed incerti. *“I cantieri non devono incidere negativamente sulla vita degli abitanti e sulle attività commerciali e produttive dell'area”.*

Dall'area Gavette a San Gottardo è ritenuta necessaria una riqualificazione urbana e sono state evidenziate preoccupazioni in merito all'insediamento di nuove grandi superfici di vendita che andrebbero a compromettere ulteriormente una situazione già difficile sotto il profilo del traffico, della vivibilità e dell'occupazione del comparto commerciale. Da alcuni viene fortemente rappresentato il pericolo della desertificazione commerciali: *“Il commercio di prossimità è anche presidio del territorio e la tramvia porterebbe luce e vita”*

Alcuni sono fortemente a sostegno del sistema tramviario anche per le ricadute positive sul tessuto urbano e sociale: *“Il tram è usato non solo per trasportare le persone ma è un riqualificatore urbanistico, questa può essere occasione per la valle, e non solo, per migliorare la qualità della vita”.*

Alcuni mostrano delle perplessità sul progetto di revisione del Piano di Bacino (nell'ambito dei focus ci si è limitati a descrivere sommariamente la perizia dell'Ing. Misurale), l'opera sembra troppo monumentale e di difficile realizzazione. Alcuni sono scettici anche riguardo la copertura finanziaria e i tempi di realizzazione del progetto. *“Se il rifacimento degli argini e la ricollocazione di*

*ponti e passerelle lascia la possibilità di passare da una sponda all'altra e trova posto anche per la tranvia ben venga!".*

Soprattutto nell'area di San Sebastiano questa soluzione sembra l'unica possibilità di poter realizzare una tramvia in sede propria.

Riguardo al secondo tema, ovvero la progettazione del tracciato tramviario, quasi la totalità degli interlocutori ha messo in luce la evidente difficoltà nel progettare un tracciato che possa rispettare da una parte le esigenze di un sistema di mobilità moderno ed efficiente e dall'altra quelle di un territorio complesso e fortemente urbanizzato. *"Sono anni che sentiamo parlare di sistemi alternativi in Valbisagno e ne ho sentito di tutti i tipi. Il problema del trasporto pubblico locale esiste anche perché i fondi non sono mai sufficienti. Dopo 40 anni sarebbe veramente ora che la politica si decida una volta per tutte a fare un lavoro fatto bene con un sistema su ambo i lati. Abbiamo aspettato tanto, piuttosto si aspetti ancora un po', ma il lavoro deve essere fatto bene".*

La soluzione che prevede il tracciato in sponda destra è condivisa da molti interlocutori tuttavia è da molti riconosciuta la necessità di avere un buon collegamento fra le due sponde per farsi che si possa utilizzare al meglio un sistema complesso e costoso come quello della tramvia. *"Sono molto favorevole alla sede in sponda destra. I punti cruciali sono i parcheggi per i residenti, e la necessità di poter fare un sistema che a tratti sia in sede promiscua con il traffico".* Alcuni spingono anche a pensare a soluzioni più complesse: *"Per quanto riguarda la sponda sinistra la soluzione giusta per noi è un'estensione della metropolitana intercettando San Fruttuoso e Corso Sardegna. La tranvia deve avere un senso, non ha senso farla solo dallo stadio a Brignole".*

Riguardo alla soluzione proposta che prevede una circolazione ad anello tra Corso Sardegna e via canevari si sono registrate posizioni diverse. Alcuni condividono la soluzione proposta *"è la prima volta che sento l'idea dell'anello di Corso Sardegna e penso potrebbe essere una buona idea. Progettiamolo già tutto insieme questo progetto di tranvia, anche se non ci saranno subito i soldi per realizzarlo tutto insieme".* Altri invece, in una prospettiva di sviluppo più generale, ritengono più utile avere il tracciato lungo il Bisagno così da poter realizzare una zona ad alta vivibilità (senza infrastrutture per la mobilità) in corso Sardegna (area ex mercato generale) pur non rinunciando ad una facile raggiungibilità attraverso le strade perpendicolari alla via scorrimento della tramvia.

Alla scala urbana le perplessità più ricorrenti riguardano l'area della piastra sul Bisagno con particolare riferimento a due punti specifici, quello dello Stadio e quello dello svincolo autostradale, e l'area di San Sebastiano.

Il nodo di via Montaldo/piastra sul Bisagno rappresenta per la totalità degli interlocutori una *"necessità da risolvere"*. In questa parte del quartiere la vivibilità, sia pubblica che privata, risulta congestionata anche a causa della presenza del casello autostradale. La qualità e la vivibilità urbana sulla piastra sono del tutto insoddisfacenti, *"occorre ripensare uno spazio pubblico importante come quello della piastra"*. Molta preoccupazione viene espressa nei confronti del

futuro della rimessa Gavette e della sede AMT: *“sarebbe utile trasformare questi spazi ad uso del quartiere e a parcheggio di interscambio”*.

La zona invece tra Staglieno e San Gottardo ha una sede stradale molto stretta e non esistono strade per una circolazione alternativa. Gli interlocutori che conoscono bene la situazione dell'area non vedono soluzioni diverse rispetto alla creazione di un tracciato lungo i nuovi argini previsti dalla revisione del Piano di Bacino.

Alcune categorie di interlocutori hanno voluto porre l'attenzione su un problema per nulla secondario, quello relativo alle aree di sosta e di manutenzione dei mezzi pubblici. La situazione attuale è critica la mobilitazione di molti mezzi vuoti da e per le rimesse contribuisce a peggiorare le condizioni di traffico e di vivibilità della valle, una possibile soluzione del problema, anche nell'ottica della tramvia, potrebbe essere *“utilizzare l'area di Terralba come snodo e rimessa principale e a levante si potrebbe avere una rimessa più piccola”*

Un problema interessante sollevato da più parti, sia i comitati di cittadini sia gli operatori del commercio, riguarda i diversi mercati settimanali che si svolgono nel quartiere (da quello di Via Emilia e quello di Corso De Stefanis). I mercati hanno grande valore sia sotto il profilo commerciale ma anche sotto il profilo sociale per questa ragione *“il progetto della tramvia deve tenere conto dei mercati e della loro collocazione”*.

Riguardo al terzo tema, ovvero il sistema di rete di mobilità pubblica cittadina, la totalità degli interlocutori ritiene che la nuova tramvia dovrebbe prevedere un collegamento rapido e intuitivo con gli altri sistemi di trasporto presenti sul territorio cittadino. Esiste una completa condivisione sull'idea di avere un tracciato che parte da Prato e raggiunge il polo della stazione Brignole. Sulle possibili estensione del tracciato le posizioni si frammentano: alcuni ritengono utile una linea che prosegue verso piazza De Ferrari/Via Dante (centro cittadino e stazione della metropolitana). Riguardo alla prosecuzione verso la Fiera del Mare le posizioni si contrappongono: *“non facciamo l'errore della metropolitana di portare il sistema dove c'è spazio e non dove c'è utenza. Quindi condivido il discorso di non andare alla Foce”*; *“dobbiamo sfruttare l'asse anche turistico verso la fiera”*. Altri ancora indicano come utile, anche se non prioritaria, una prosecuzione verso levante in particolare verso il polo ospedaliero ed universitario di San Martino.

È doveroso segnalare che in un solo incontro è emersa anche la posizione di chi mette in discussione la prosecuzione verso Prato ed al contrario sostiene più sensato, sotto il profilo costo/beneficio, l'interruzione della tramvia a Molassana, *“poi occorre vedere se la tramvia fino a Prato ha un senso. Vedo poca utilità fino a Prato”*.

Durante gli incontri con i rappresentanti del mondo produttivo (industria ed artigianato) si è evidenziata una possibilità di progetto che prevede, il linea di massima, *“il traffico merci sulla sponda sinistra ed il trasporto pubblico e privato su sponda destra. Il sistema potrebbe essere utile per il mondo produttivo, lo scopo è liberare le strade per consentire il traffico dei mezzi di lavoro”*.

Un aspetto importante segnalato da molti riguarda il collegamento del sistema di dorsale con le diramazioni collinare. *“Occorre ricordare che le persone devono poter scendere dalle colline sia con i mezzi pubblici sia con le auto private. Servono collegamenti e parcheggi sennò chi scende dalle colline continua ad andare in centro con la macchina”.*

Per completezza occorre riportare alcune note di carattere generale per descrivere i lavori di questa prima fase del percorso di partecipazione. In generale si è riscontrata una buona adesione all’iniziativa ed una buona disponibilità degli interlocutori a seguire i lavori nelle modalità proposte. Solo in pochissimi casi gli interlocutori si sono mostrati più interessati ad avere risposte che non a collaborare secondo quanto previsto dal protocollo di intervista. In ogni caso, date le rassicurazioni richieste, si è potuto procedere secondo le modalità di lavoro stabilite. In generale il clima di lavoro è stato positivo e di estrema collaborazione, l’interesse in tema di mobilità è altissimo per ciascuno degli stake holder contattato.

In particolare alcuni interlocutori hanno dimostrato di essere una risorsa utile al didattito poiché portatori di idee, iniziative, progetti concreti. Molti spunti interessanti hanno riguardato anche la comunicazione di un’opera così importante, molti sostengono che sia importante “convincere” i cittadini sul valore della tramvia, mostrando esempi, simulazioni, offrendo dati concreti e, non ultimo, mostrando come i valori immobiliari potrebbe aumentare nella valle offrendo un sistema di mobilità sostenibile, efficiente e moderna. Un interlocutore ha detto una frase significativa che testimonia come un’opera di questa portata deve fare leva sui cittadini anche sul piano emotivo *“il tram ha la fortuna di attrarre nuovi utenti anche a livello psicologico”.*

La totalità degli interlocutori ha mostrato interesse e condivisione per come il progetto partecipato è stato costruito, qualcuno ha detto *“è utile ragionare con i cittadini e le forze presenti sul territorio, è importante essere ascoltati per rendere più realistico questo progetto”.* Tuttavia occorre precisare che le forze produttive e sociali sono altrettanto concordi nell’affermare che *“se l’amministrazione cerca la concertazione poi non può decidere da sola”.* I comitati di cittadini ed i rappresentanti dei CIV, che molto lavorano per migliorare i contesti di vita e di lavoro, sono abbastanza sfiduciati e poco motivati ad intraprendere azioni di collaborazione con le amministrazioni pubbliche. Risulta, infatti, molto faticoso il dialogo con i rappresentati delle istituzioni a causa della eccessiva burocratizzazione e della difficoltà di individuare un interlocutore di riferimento.

Nel caso specifico della tramvia, inoltre, gli interlocutori sono piuttosto disillusi sulle possibilità di reperire canali di finanziamento adeguati ad un’opera di tale portata. Certamente occorre trovare soluzioni adeguate ad una situazione di mobilità di alta criticità tuttavia occorre essere realisti e fare i conti con una congiuntura economica e finanziaria particolarmente difficile e con la condizionerei rapporti della città con l’attuale gestore del servizio di mobilità pubblica.