

ALTA CAPACITÀ A VICENZA

**INDAGINE DELPHI PER RACCOGLIERE
OPINIONI E PROPOSTE**

Vicenza 13 aprile 2016

LE RAGIONI DELLA RICERCA

La connessione di Vicenza al sistema dell'Alta Capacità Milano-Venezia rappresenta un progetto che, proprio per la sua funzione infrastrutturale e per l'impatto che produce nella realtà vicentina, assume un ruolo non solo "ferroviario" e che impone di spostare la riflessione su un piano strutturale, coinvolgendo un ampio territorio e molti attori sia pubblici, sia privati.

Per approfondire un progetto così complesso che interesserà l'intera città, i suoi abitanti e il suo sistema di imprese per i prossimi anni, si è valutata l'opportunità di procedere ad una indagine con il metodo Delphi con la quale raccogliere le opinioni di un gruppo di esperti



II METODO

Il “Metodo Delphi” può essere definito come *“un procedimento di conoscenza che permette di strutturare la comunicazione di un gruppo di persone, allo scopo di coagulare giudizi soggettivi riguardanti stime sulla realtà, previsioni di eventi, formulazione di decisioni”*.

Si basa su una interazione indiretta e strutturata fra gli esperti. La comunicazione è basata sulla somministrazione di un insieme di questionari. Gli esperti, non sono fisicamente presenti, non interagiscono mai direttamente e vengono in contatto solo attraverso il ricercatore.

Esperto è un professionista che, senza necessariamente essere uno specialista, è in grado di fornire una opinione informata che deriva:

- dalla conoscenza dei problemi,
- dalla esperienza diretta,
- dalla profonda capacità di analisi tali da configurarsi in una competenza riconosciuta nell'ambito in cui opera.

I criteri con i quali è stato individuato il *panel* dei 14 esperti è stato quello della “rappresentatività” delle diverse realtà sociali ed economiche che costituiscono la città con attenzione anche alla loro capacità di indicare ulteriori esperti delle questioni poste nell'indagine .

Nello specifico caso di Vicenza si è strutturato un percorso costituito da **tre round**:

Il **primo round** ha coinvolto un *panel* di 14 esperti a cui è stato sottoposto un questionario con una serie di domande, per lo più aperte e di carattere generale, con l'intento di far emergere considerazioni, valutazioni e raccomandazioni, a ciascuno di loro è stato chiesto inoltre di indicare altri 10 esperti da coinvolgere in un secondo round di consultazione.

Il **secondo round** ha previsto un nuovo questionario, elaborato a partire dai risultati del primo round, inviato al *panel* allargato di 114 esperti segnalati dagli intervistati del primo round.

Il **terzo round**, a cui sono invitati tutti gli esperti che hanno partecipato al primo e al secondo round consiste in un incontro/confronto dove si presentano le proposizioni e le tesi, si valutano i risultati e si giunge a consolidare le convergenze e le eventuali polarità di contrapposizione.

IL PRIMO ROUND

SETTEMBRE 2015

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Una riflessione preliminare riguarda i sistemi interpretativi e le proposizioni utilizzate dai vari interlocutori che, malgrado la diversa matrice concentrano tutti la propria attenzione su alcune problematiche che investono il progetto infrastrutturale:

- la necessità che Vicenza resti “**connessa**” in modo efficiente alla rete infrastrutturale europea, ai grandi hub al sistema dell’alta velocità italiana;
- la necessità di **superare il gap** infrastrutturale e di spostare sostanzialmente il trasporto dalla gomma al ferro;
- le necessità di agire sia sulla dimensione del **trasporto veloce** che delle connessioni necessarie per rafforzare l’offerta del **trasporto pubblico locale**;
- e il progetto di riqualificazione urbana con una particolare attenzione alla necessità di valutare il ruolo della stazione e infine, un richiamo al “**fare bene**”, sollecitato anche dalla questione delle risorse economiche limitate e finalizzate.

Quando si è posto agli intervistati valutazioni dirette sulle soluzioni prospettate, **le risposte** sono state **più articolate e in alcuni casi anche contrapposte** in particolare per quanto riguarda:

- il **trasporto pubblico locale** e le soluzioni delle fermate urbane;
- la **valutazione delle ricadute** a breve e lungo termine;
- la valutazione degli **obiettivi trasportistici**;
- la valutazione degli **obiettivi** legati al **sistema urbano e territoriale**

UNA FORTE DISCONTINUITÀ PER INTERCETTARE LE RETI GLOBALI

Le risposte a tutte le domande, comunque poste sia in termini quantitativi sia qualitativi, riferite al ruolo socioeconomico di Vicenza, al suo peso nel quadro del sistema del Nord Est e del Veneto e quindi alla necessità che questa realtà sia connessa con la rete infrastrutturale italiana ed europea, sono state sempre e da parte di tutti gli esperti sostanzialmente positive.

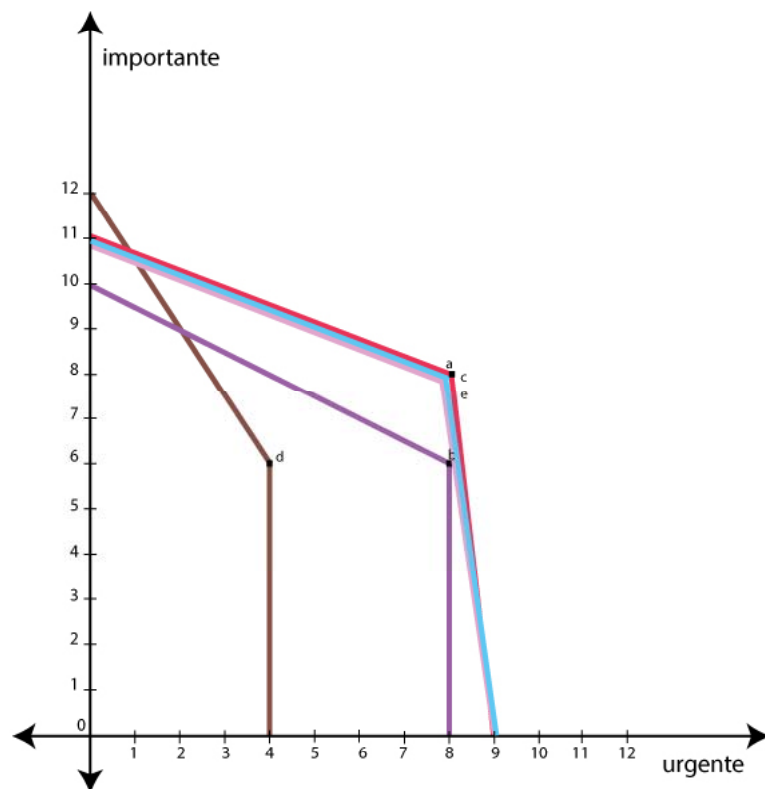
Effetti ritenuti rilevanti nel lungo periodo

obiettivi	n.risposte	punteggio	media	moda	deviazione standard
Un'opportunità di collegamento del territorio Vicentino con l'Europa e i grandi hub aeroportuali.	12	56	4,7	5	0,7
Un'opportunità per la riorganizzazione del trasporto pubblico locale (TPL) urbano ed extraurbano.	12	52	4,3	5	1,3
Un'opportunità di riqualificazione territoriale e dei servizi per i cittadini.	12	53	4,4	5	1,2
Un'opportunità di sviluppo economico per migliorare e rafforzare il sistema dei servizi avanzati alle imprese.	12	55	4,6	5	0,9
Un progetto inutile, l'Alta Capacità funziona anche senza la stazione di Vicenza, esistono le stazioni di Padova e Verona a poca distanza.	12	13	1,1	1	0,7
Nuove infrastrutture possono rivelarsi negative o eccessivamente impattanti, meglio gestire bene l'esistente.	12	12	1,0	1	0,7

LUNGHE PERCORRENZE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Lunga percorrenza e trasporto pubblico locale sono temi che nel dibattito sui media vengono posti come alternativi, quando non antagonisti, **gli esperti nelle loro risposte e proposizioni sembrano affrontarli piuttosto come complementari.**

Gli obiettivi del progetto



- A. Collegare Vicenza con la rete dell'Alta Capacità italiana ed europea.
- B. Migliorare la connessione del trasporto pubblico locale con la rete della lunga percorrenza.
- C. Potenziare il trasporto ferroviario per ridurre il traffico privato su gomma.
- D. Vicenza vuole essere un polo turistico che va sostenuto anche migliorando la sua accessibilità ferroviaria.
- E. Rispondere alla domanda di collegamento proveniente dalle attività economiche produttive e dei servizi.

PROGETTO FERROVIARIO COME TASSELLO DI UN PROGETTO TERRITORIALE

Gli esperti hanno posto particolare attenzione al progetto articolato in opere ferroviarie, opere cosiddette “complementari” e opere indirizzate al trasporto pubblico locale e quindi al tema di come la nuova infrastruttura disegna il territorio.

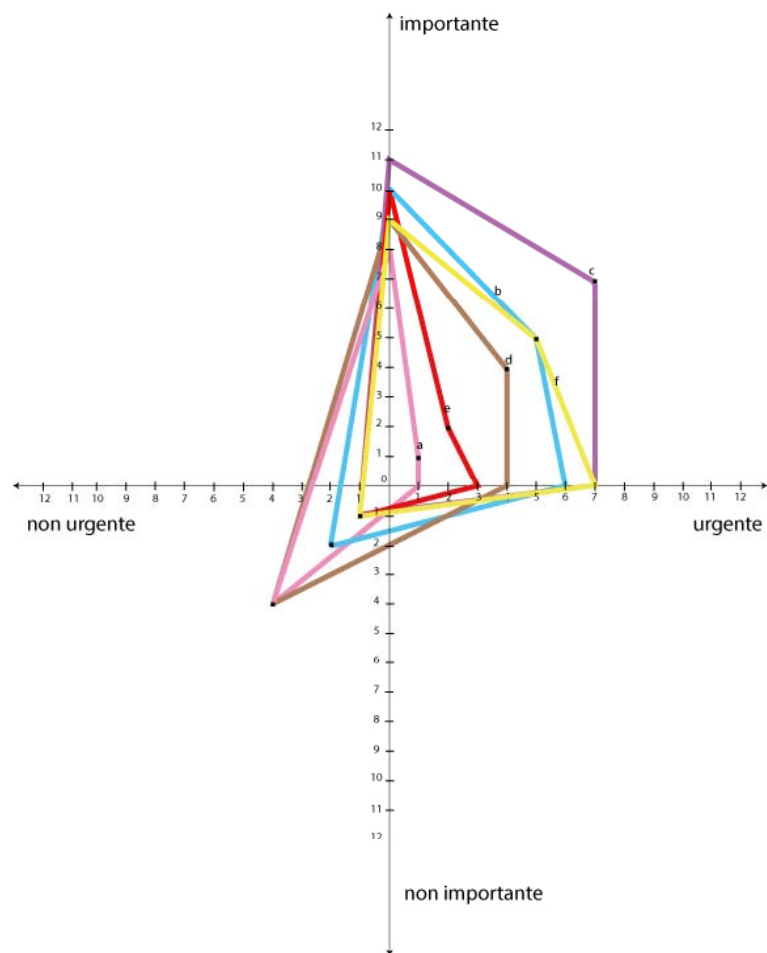
Emerge da parte di alcuni una lettura che privilegia la dimensione territoriale – ambientale come principio guida per governare il progetto:

A questa visione si contrappone chi pone l'accento sulla necessità che a guidare siano le scelte determinate dal progetto ferroviario:

Altri ci forniscono una sorta di possibile sintesi come unica soluzione per *“affrontare un progetto così difficile e rischioso”*.



Obiettivi legati al sistema urbano e territoriale



- A. L'interramento dei binari, possibile con la dismissione dell'attuale stazione può ridurre l'effetto frattura tra le diverse parti della città.
- B. Migliorare la qualità urbana ed insediativa dell'area circostante Campo Marzo e Viale Roma, anche valorizzando il rapporto tra le aree verdi del centro storico con i fiumi Bacchiglione e Retrone
- C. Riqualficare e migliorare l'accessibilità della zona industriale e dell'area della Fiera
- D. Garantire una nuova accessibilità all'area del tribunale, all'università e allo stadio con la realizzazione di una fermata del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.
- E. Riqualficare il collegamento delle zone urbane centrali e periferiche grazie ai nuovi assi del sistema di trasporto urbano.
- F. Migliorare la mobilità veicolare, il TPL e le infrastrutture stradali

LA STAZIONE IN CENTRO

Il tema delle stazioni, quante e dove, appassiona molto gli esperti, ma soprattutto viene presentato come una scelta che mette in contrapposizione le opzioni piuttosto che come una opportunità di soluzioni complementari.

Certamente lo “*status quo*” teso come il mantenimento della stazione così come è da un secolo conosciuta viene preferito sia per una sorta di difficoltà a prefigurare un futuro che non si vede (progettare è una operazione molto difficile) sia per le incertezze che pone ogni cambiamento.

Fare bene

Il termine “fare bene” viene ripetuto e ribadito dagli esperti. Un “fare bene” inteso sia nei confronti della città sia delle soluzioni trasportistiche sia, non ultimo, rispetto al tema delle risorse e dei finanziamenti.

Non ci viene quindi proposto solo il tema della “corruzione” come rischio legato alle grandi opere, ma più in generale la necessità di gestire bene e in modo attento un grande progetto che coinvolge tutti i cittadini e il territorio.

Fuori dall'indagine

Infine, due esperti hanno preferito non rispondere, questa scelta di non partecipare al confronto e contributo proposto va assunta nell'ambito di questa indagine come una radicale opposizione ai temi posti e come tale viene considerata.

SECONDO ROUND

FEBBRAIO 2016

I presupposti dell'intervista

In data 30 ottobre 2015 è stato sottoscritto l'“*Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AC Verona-Padova*” in cui le Parti hanno convenuto sulla necessità di **effettuare**, come richiesto dal Sindaco del Comune di Vicenza e dal Presidente della Camera di Commercio di Vicenza nella nota del 21 agosto 2016, **un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento del Comune di Vicenza** confermando i **punti fondamentali** del progetto e tra questi in particolare:

- l'affiancamento della linea AC alla linea storica esistente,
- Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali ma anche per i treni di lunga percorrenza AC al servizio della Città e dell'intera area metropolitana vicentina,
- la possibilità di sviluppare il sistema metropolitano regionale,
- la realizzazione di una linea filoviaria efficiente,
- la sostenibilità economica delle opere ferroviarie e delle opere connesse,
- la compatibilizzazione dell'organizzazione e della tempistica dei cantieri con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria;
- l'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative prenderà in considerazione in particolare:
 1. per il traffico AC: confronto tra la stazione Fiera e l'attuale stazione di Viale Roma;
 2. per il sistema SFMR: confronto tra le stazioni Fiera e Tribunale e l'esistente stazione di Viale Roma.

La struttura del secondo questionario

Con il questionario si è inteso far attribuire un punteggio per ogni tema proposto al fine di avanzare, a fianco delle valutazioni di merito e argomentative della prima fase, anche un sistema di valutazione quantitativo; ovviamente si è prevista la possibilità che ogni partecipante potesse esprimere sue libere considerazioni.

Il panel di esperti

Nel corso del primo round sono stati individuati ed interpellati **14 esperti**, di questi 12 hanno risposto e hanno **indicato 114 nuovi esperti per la seconda fase**, si ricorda che ciascuno di loro ne doveva indicare 10.

A questo gruppo di esperti è stato inviato il secondo questionario, ma va precisato che:

3 di loro sono stati indicati due volte

22 non sono stati trovati né all'indirizzo fornito né attraverso forme di ricerca in rete (internet, Pagine Bianche, ecc.) e/o non erano raggiungibili;

4 hanno dichiarato di non voler rispondere (già intervistati nella prima fase, partecipato a gruppi che hanno predisposto documenti, ecc.).

85 esperti è diventata la numerosità del panel interpellato.

Di questi **hanno fornito risposte al questionario in 50 (58,8%)**.

LE OPINIONI E LE VALUTAZIONI DEI PARTECIPANTI AL PANEL

1- Gli effetti piu' rilevanti nel medio/lungo periodo

Tab. 1 - Accordo sugli effetti più rilevanti nel medio/lungo periodo

	1	2	3	4	5	6
Numero risposte	49	49	49	49	49	49
media	7,7	7,2	7,1	7,0	3,3	3,1
moda	10	8	8	8	1	1
Deviazione standard	2,9	2,3	2,4	2,5	2,8	2,8
% di risposte < alla media	34,7	38,8	49,0	44,9	87,8	89,8

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab.2 - Graduatoria degli effetti più rilevanti nel medio/lungo periodo (valori %)

Posizione in graduatoria	effetti nel medio/lungo periodo					
	1	2	3	4	5	6
1	46,8	21,7	10,9	14,9	6,7	8,7
2	17,0	21,7	17,4	21,3	6,7	15,2
3	17,0	30,4	28,3	17,0	2,2	4,3
4	6,4	17,4	30,4	29,8	8,9	4,3
5	2,1	6,5	6,5	12,8	53,3	15,2
6	10,6	2,2	6,5	4,3	22,2	52,2
Numero risposte.	47	46	46	47	45	46

Fonte: Indagine Sistema 2015

EFFETTI NEL MEDIO/LUNGO PERIODO

1. Un'opportunità di collegamento del territorio Vicentino con l'Europa e i grandi hub aeroportuali.
2. Un'opportunità per la riorganizzazione del trasporto pubblico locale (TPL) urbano ed extraurbano.
3. Un'opportunità di riqualificazione territoriale e dei servizi per i cittadini.
4. Un'opportunità di sviluppo economico per migliorare e rafforzare il sistema dei servizi avanzati alle imprese.
5. Fatto salvo l'affiancamento della linea AC alla linea storica esistente, trattasi di un progetto inutile, l'Alta Capacità funziona anche senza la stazione di Vicenza, esistono le stazioni di Padova e Verona a poca distanza.
6. Nuove infrastrutture possono rivelarsi negative o eccessivamente impattanti, meglio gestire bene l'esistente e non fare nulla.

2- Punti qualificanti del progetto

Tab 3. - Accordo sui punti qualificanti del progetto AC (49 risposte valori %)

punti qualificanti del progetto	accordo	disaccordo	indifferente	totale
1	85,7	2,0	12,2	100,0
2	85,7	4,1	8,2	100,0
3	95,9	0,0	4,1	100,0
4	98,0	4,1	2,0	100,0
5	61,2	16,3	22,4	100,0
6	91,8	2,0	6,1	100,0
7	91,8	2,0	6,1	100,0
8	95,9	2,0	0,0	100,0

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab.4 - Graduatoria dei punti qualificanti del progetto AC (valori %)

Posizione in graduatoria	punti qualificanti del progetto							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	11,6	44,2	20,9	4,7	0,0	2,3	9,3	7,0
2	20,9	11,6	20,9	18,6	7,0	7,0	2,3	11,6
3	16,3	4,7	18,6	25,6	4,7	9,3	11,6	9,3
4	2,3	18,6	7,0	27,9	9,3	14,0	16,3	4,7
5	16,3	2,3	14,0	9,3	11,6	16,3	18,6	11,6
6	11,6	4,7	7,0	7,0	23,3	25,6	14,0	7,0
7	9,3	9,3	4,7	4,7	14,0	16,3	14,0	27,9
8	11,6	4,7	7,0	2,3	30,2	9,3	14,0	20,9
Numero risposte	43	43	43	43	43	43	43	43

Fonte: Indagine Sistema 2015

PUNTI QUALIFICANTI DEL PROGETTO

1. Affiancamento della linea AC alla linea storica esistente.
2. Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali, ma anche per i treni di lunga percorrenza AC al servizio della città e dell'intera area metropolitana vicentina che è una delle zone produttive più importanti d'Italia.
3. Il raddoppio della linea deve essere funzionale allo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR).
4. Accessibilità e intermodalità per il necessario interscambio tra ferro e gomma (mezzi privati e TPL).
5. La realizzazione di una linea filoviaria con funzione di efficientamento dei collegamenti urbani.
6. Garanzia e potenziamento del servizio di trasporto merci su ferro, in particolare per il bacino industriale e per le realtà produttive già raccordate alla linea esistente.
7. Nell'ottica della sostenibilità economica, a cui tutte le istituzioni sono tenute, i costi per le necessarie opere ferroviarie e per le opere connesse (viarie, di parcheggio, idrauliche e TPL) non devono lievitare rispetto a quanto previsto in sede di studio di fattibilità.
8. L'organizzazione e la tempistica dei cantieri devono essere compatibili con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria

3- Punti controversi del progetto

Tab. 5 - Punti controversi

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Numero risposte	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
media	7,7	8,1	7,5	8,6	6,8	8,1	7,7	8,1	7,1	7,4
moda	10	10	10	10	8	8	9	10	10	10
Deviazione standard	2,5	2,2	2,5	1,6	2,4	1,6	1,9	2,4	2,9	2,5
% di risposte < alla media	38,3	34,0	40,4	14,9	55,3	29,8	38,3	25,5	40,4	46,8

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab.6 - Graduatoria dei punti controversi (valori %)

Posizione in graduatoria	punti controversi del progetto									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	23,8	19,0	0,0	26,2	2,4	7,1	0,0	16,7	2,4	2,4
2	2,4	21,4	11,9	4,8	7,3	14,3	7,1	9,5	11,9	9,5
3	14,3	4,8	19,0	16,7	2,4	11,9	11,9	9,5	2,4	7,1
4	11,9	7,1	14,3	14,3	9,8	4,8	16,7	9,5	4,8	7,1
5	4,8	21,4	4,8	9,5	12,2	7,1	11,9	14,3	7,1	4,8
6	4,8	9,5	19,0	9,5	9,8	14,3	11,9	2,4	14,3	4,8
7	4,8	0,0	7,1	2,4	7,3	16,7	21,4	9,5	9,5	23,8
8	11,9	11,9	4,8	2,4	14,6	14,3	9,5	11,9	14,3	4,8
9	9,5	4,8	14,3	11,9	17,1	4,8	4,8	9,5	16,7	7,1
10	11,9	0,0	4,8	2,4	17,1	4,8	4,8	7,1	16,7	28,6
Numero risposte	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47

Fonte: Indagine Sistema 2015

PUNTI CONTTROVERSI DEL PROGETTO

1. Le infrastrutture ferroviarie
2. L'esercizio ferroviario per passeggeri
3. L'esercizio ferroviario per le merci
4. L'accessibilità, l'intermodalità e la fruibilità
5. Le necessarie opere connesse
6. Il rapporto con la città e con il bacino metropolitano provinciale
7. Le conseguenze su flussi di traffico, TPL e parcheggi
8. Gli impatti ambientali, paesaggistici e urbanistici
9. Gli interventi di bonifica e le criticità idrauliche
10. il costi e i tempi di cantierizzazione

4 – Localizzazione stazioni

Tab 7. - Localizzazione della stazione lunga percorrenza

	v.a	v %
in prossimità della Fiera	19	41,3
l'attuale stazione in via le Roma	27	58,7
totale	46	100,0

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab 8. - Localizzazione della stazione per i trasporto pubblico locale SFRM

	v.a	v %
Fiera e Borgo Berga	13	27,7
l'attuale stazione in via le Roma	34	72,3
totale	47	100,0

Fonte: Indagine Sistema 2015

LE MODALITA' DI CONSULTAZIONE DEI CITTADINI

Tab 9. - Possibili modalità di consultazione (valori %)

	accordo	disaccordo	indifferente	totale
consultazione	45,7	37,0	17,4	100,0
tavolo di concertazione	86,7	11,1	2,2	100,0

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab 10. - Modalità auspicata per consultare i cittadini (valori %)

un vasto campione statistico di vicentini	14,3
un campione statistico demoscopico di vicentini	4,8
un campione rappresentativo della realtà metropolitana	81,0
totale	100,0

Fonte: Indagine Sistema 2015