

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. Ambiente Architettura e Archeologia

PROGETTO DEFINITIVO

RADDOPPIO BARI - TARANTO - TRATTA BARI S.ANDREA - BITETTO

Progetto di monitoraggio ambientale

Relazione generale-Monitoraggio delle percezioni sociali fase CO 1

PROGETTO LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

L022 00 D 15 RH IM00A8 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	Sara Togni Dante Di Dacci	28/02/2013	Franco Rocchi	28/02/2013	F.Perotti	28/02/2013	A.Martino 28/02/2013

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>									
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>									
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	2 di 23	

## INDICE

<b>1. PROSPETTIVE PERCEPITE SULLE CONSEGUENZE ECONOMICHE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. IMPATTO SUL TERRITORIO.....</b>	<b>8</b>
<b>3. PROSPETTIVE PERCEPITE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E SULLA MOBILITÀ .....</b>	<b>13</b>
<b>4. GIUDIZI SUL PROGETTO E SUGLI ATTORI IN GIOCO .....</b>	<b>19</b>
<b>5. CONCLUSIONI.....</b>	<b>22</b>

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	3 di 23

## PREMESSA

La presente indagine è stata condotta contattando testimoni privilegiati della zona territoriale coinvolta nel progetto di raddoppio Bari-Bitetto e sottoponendo loro un questionario le cui domande erano state formulate in maniera tale da indagare temi e argomenti secondo criteri di valutazione ricavati a partire dalle considerazioni effettuate nel report del monitoraggio AO (vedi). Il totale di ritorni è stato di 11, numero piuttosto basso che non permette di effettuare test statistici, ma comunque di trarre opportune conclusioni in merito alla rilevanza dei temi oggetto d'indagine, anche in relazione alla rappresentatività sociale (non statistica) delle persone intervistate.

Gli ambiti di indagine sono stati i seguenti:

- *Prospettive percepite sulle conseguenze economiche:* percezioni in merito alle possibilità di crescita economica, di abbattimento dei costi di trasporto, di sviluppo logistico ecc. nonché in merito a possibili conseguenze negative.
- *Impatto sul territorio:* possibili conseguenze ambientali negative, nonché percezione di correttezza al riguardo degli organi preposti e delle istituzioni e percezione del coinvolgimento di soggetti locali relativamente ad aspetti ambientali.
- *Prospettive percepite sulla qualità della vita e sulla mobilità:* quali conseguenze positive o negative avrebbe la realizzazione del progetto relativamente alla mobilità territoriale, agli spostamenti di persone, allo sviluppo urbanistico.
- *Giudizi sul progetto e sugli attori in gioco:* percezione di trasparenza da parte dei decisori, di condivisione degli obiettivi, di ascolto dei soggetti e di loro bisogni, e giudizio complessivo espresso in aggettivi.

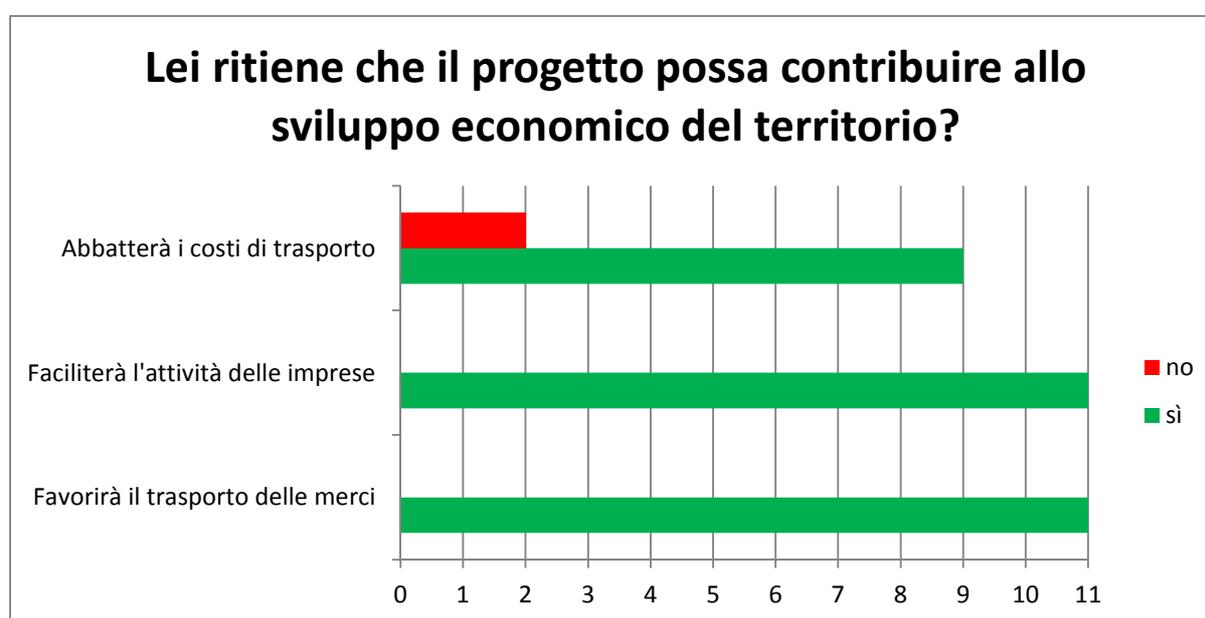
Nei paragrafi seguenti vengono illustrati i risultati dell'indagine per ciascuno degli ambiti sopra elencati, traendone le opportune considerazioni. Nell'ultimo paragrafo viene sintetizzato il quadro complessivo ricavato dall'intera indagine.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	4 di 23

## 1. PROSPETTIVE PERCEPITE SULLE CONSEGUENZE ECONOMICHE

La figura 1.1 illustra le risposte alla prima domanda del questionario, e come è possibile vedere la prospettiva rispetto al progetto è la netta percezione di un'opportunità economica. Alcune risposte indicano una mancanza di fiducia rispetto alla possibilità di poter abbattere i costi di trasporto, ma il loro numero non parrebbe rilevante.

Figura 1.1.



Anche dalla visione delle risposte "Altro" si conferma quanto sopra detto:

*"Incrementerà le potenzialità del porto di Taranto".*

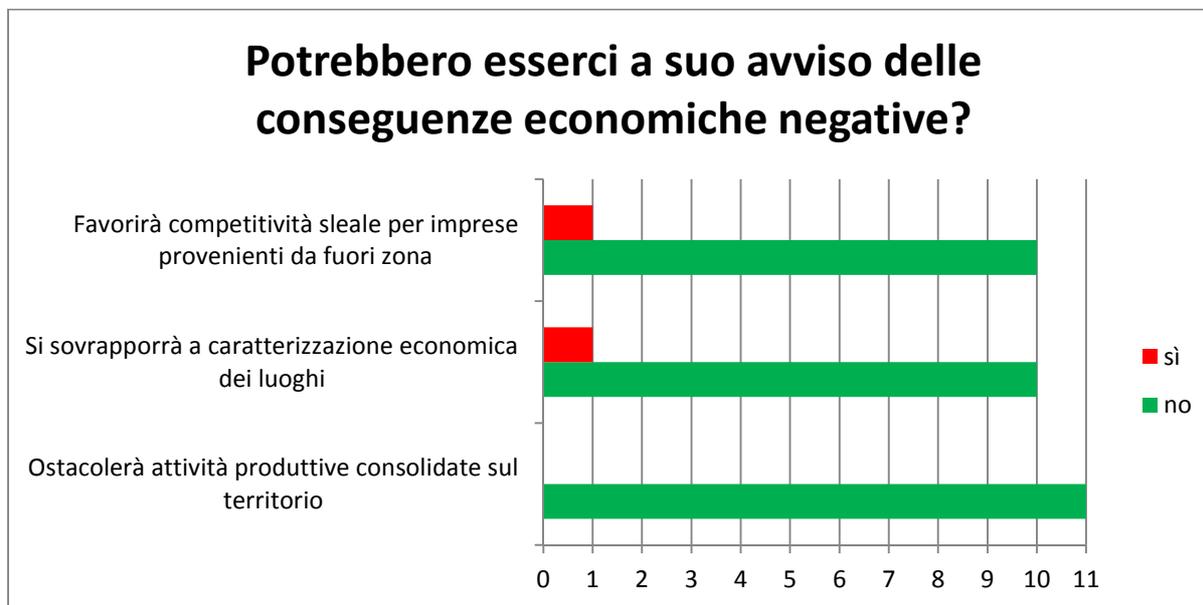
*"Favorirà il collegamento con il porto di Taranto e favorirà collegamenti con Calabria e Sicilia".*

*"Non abbatte i costi di trasporto per il singolo imprenditore ma i costi globali per la collettività".*

È interessante notare come lo sviluppo economico sia percepito da una parte come crescita logistica e di collegamento per le imprese, e dall'altra parte come vantaggio economico per tutta la collettività nonostante l'opportunità si offra soprattutto alle aziende di produzione e trasporto.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	5 di 23

Figura 1.2.



Analogamente, la maggior parte degli intervistati non percepisce la possibilità di conseguenze economiche negative (si veda la figura 1.2). Anzi, al contrario viene considerata l'estensione dei possibili vantaggi economici anche al di fuori dell'ambito territoriale considerato. Si vedano infatti le risposte "Altro":

*“No a meno che non ci siano attività di esproprio”*

*“Favorirebbe anche imprese del potentino e calabresi senza danno per quelle pugliesi”*

*“Miglioramento del trasporto passeggeri fra Calabria e Puglia eliminando frequenti cambi di treno”*

Gli ambiti di preoccupazione relativi alla possibile competitività sleale di imprese fuori zona, o di sovrapposizione rispetto ad attività economiche pre-esistenti (soprattutto in relazione al problema degli espropri, tema molto rilevante per la stampa – si veda il monitoraggio AO) in realtà non paiono rilevanti per i nostri intervistati.

Da questo punto di vista, alla domanda “Quali ricadute occupazionali avrebbe il progetto di raddoppio e perché?” i nostri intervistati hanno invece chiaro (si veda la figura 1.3) quali potrebbero essere gli ambiti nei quali il progetto produrrebbe un miglioramento occupazionale per il territorio. La figura 1.3 illustra quali categorie semantiche sono state identificate nelle risposte degli intervistati alla domanda relativa alle ricadute occupazionali, e per ciascuna categoria il numero di volte che è stata contata nelle loro risposte. Il numero di volte che è stata citata ci offre una misura della rilevanza delle categorie per gli intervistati stessi: soprattutto le attività di cantiere, ma anche

	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>  <b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>									
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>  <b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	COMMESSA  L022	LOTTO  00	FASE  D	ENTE  15	TIPO DOC.  RH	CODIFICA DOCUMENTO  IM00A8	PROGR.  001	REV.  A	Pag.  6 di 23	

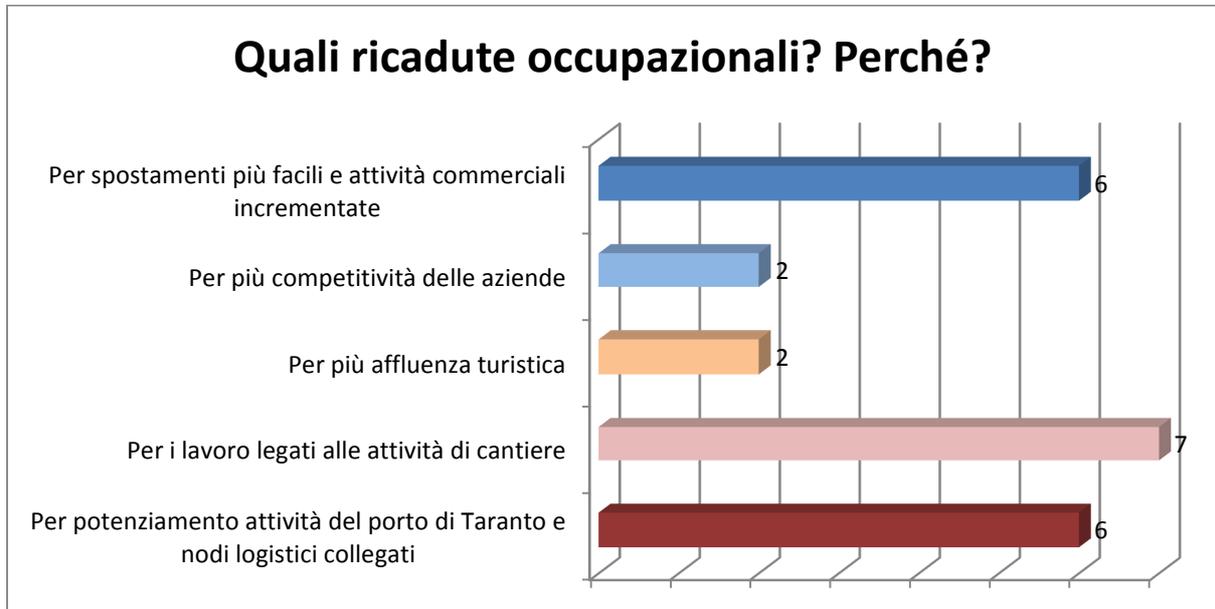
gli spostamenti più facili per le persone e per le merci, nonché il potenziamento della logistica, avrebbero secondo loro ricadute occupazionali positive.

**PROGETTO AMBIENTALE**

**Monitoraggio delle percezioni sociali**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	7 di 23

**Figura 1.3**



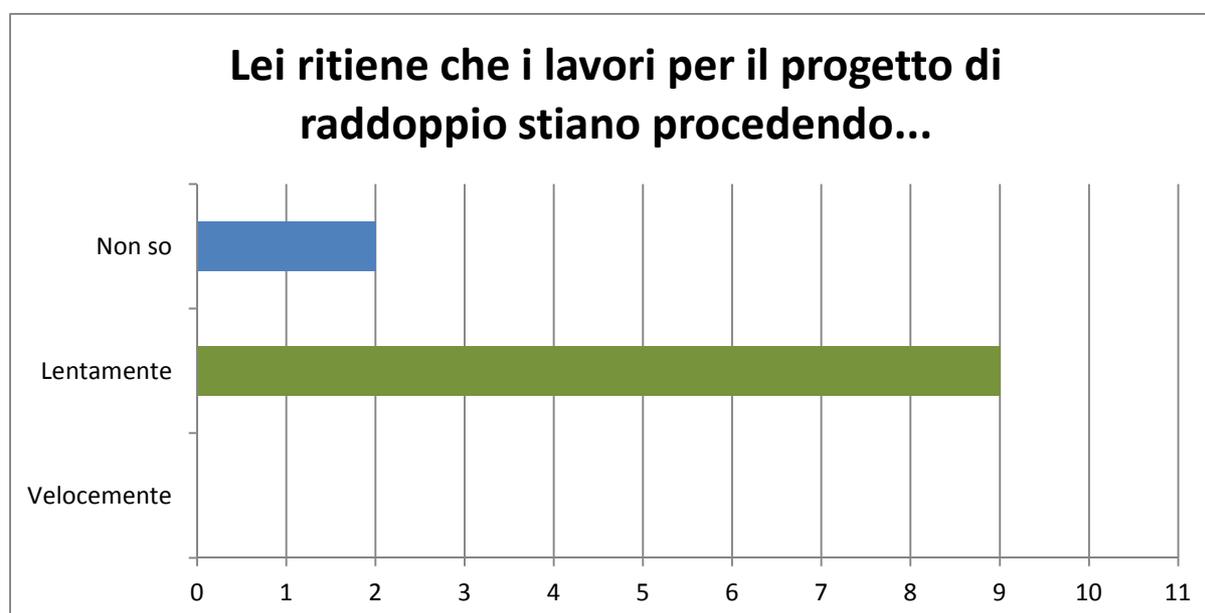
N° tot di espressioni semantiche identificate = 23

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	8 di 23

## 2. IMPATTO SUL TERRITORIO

Alla semplice domanda se i lavori vanno avanti lentamente o velocemente, le risposte illustrate nella figura 2.1 parlano chiaro: la percezione è quella di un progetto che se da un lato offre opportunità economiche e vantaggi, dall'altro sta procedendo troppo lentamente.

Figura 2.1



Anche le risposte "Altro" sono coerenti con l'aspetto quantitativo sopra evidenziato:

*"Non si dimentichi che la delibera CIPE è di sette anni fa"*

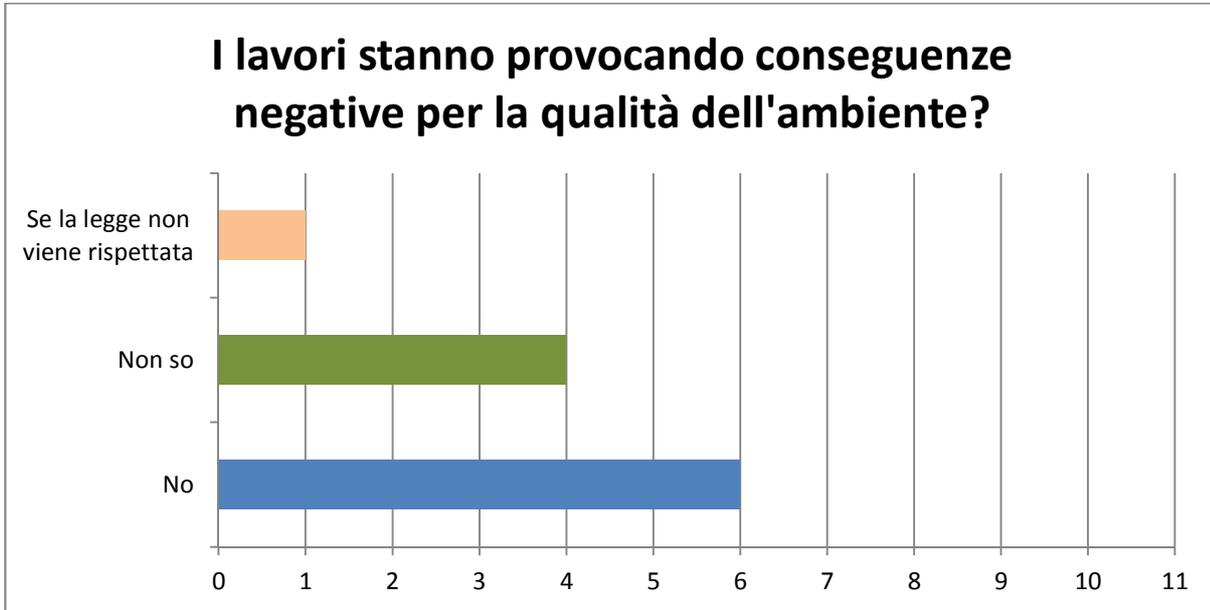
*"Molto lentamente"*

*"Lentamente, considerato il suo iter"*

Per quanto riguarda eventuali conseguenze ambientali negative del progetto, pressoché la totalità degli intervistati o non li teme oppure afferma di non conoscerne (figura 2.2).

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	9 di 23

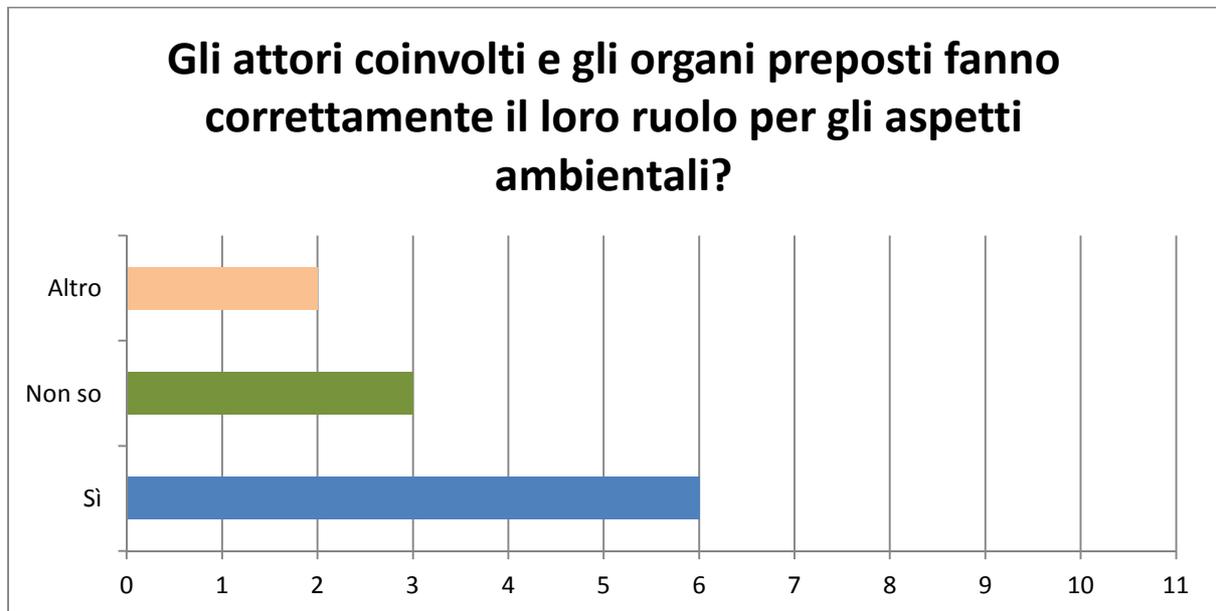
Figura 2.2.



Ciò è evidentemente da collegarsi alla percezione che le istituzioni e i soggetti coinvolti stanno svolgendo correttamente il loro ruolo rispetto alla difesa di aspetti ambientali e all'osservanza delle leggi in merito (figura 2.3).

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	10 di 23

Figura 2.3



Le risposte “Altro” sono le seguenti:

*“L’importanza delle opere deve costituire priorità su ogni ostacolo procedurale”*

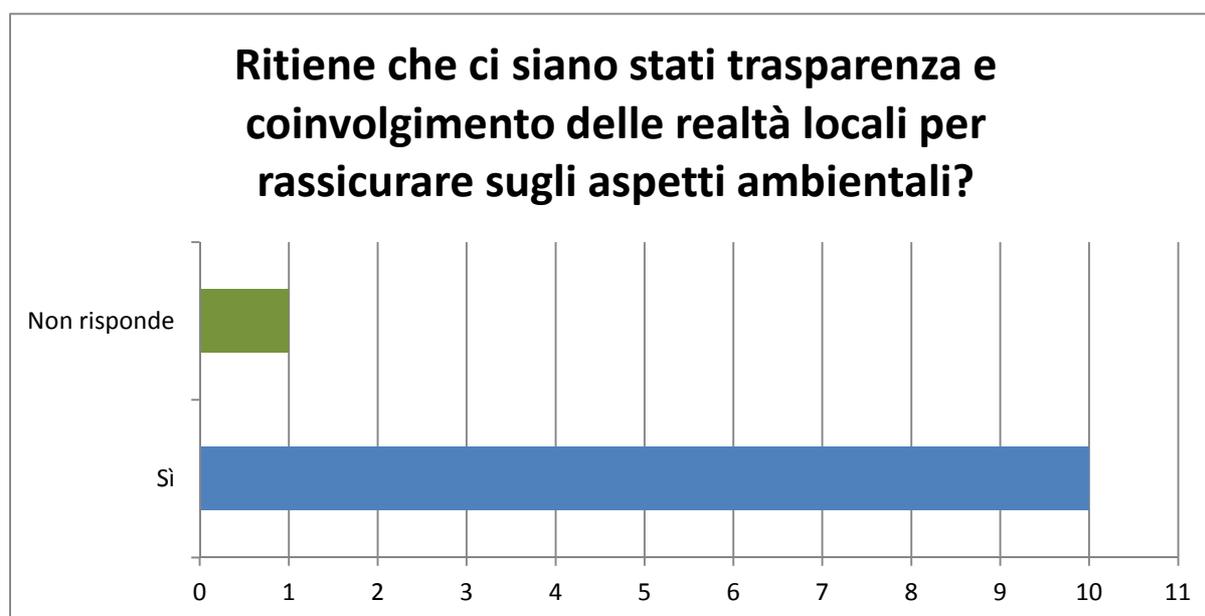
*“Mi auguro di sì”*

La prima delle risposte è di difficile interpretazione (forse la priorità del progetto di raddoppio è tale che gli aspetti ambientali rappresentano meri ostacoli procedurali?). La seconda invece esprime un certo minimo dubbio sulla correttezza dei soggetti in gioco. Comunque, paiono essere risposte isolate (vedi sotto).

Relativamente alla percezione del coinvolgimento delle realtà locali per rassicurarle in merito al fatto che il progetto non avrà un impatto ambientale negativo, non compaiono risposte “No” (figura 2.4). Secondo la maggior parte degli intervistati, quindi, le realtà locali sono state coinvolte in merito agli aspetti ambientali.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>									
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>									
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	11 di 23	

Figura 2.4



Solo due rispondono alla domanda “Se sì, perché?”:

*“Se ne parla da anni”*

*“Perché i progetti sono stati sempre visionati e discussi”*

Alla domanda “Su quali aspetti lei ritiene ci sia stata poca trasparenza?” poche sono state le risposte, a riprova di quanto sopra evidenziato in merito ad una percezione di coinvolgimento delle realtà locali sugli aspetti ambientali. Ad ogni modo, in figura 2.5 abbiamo rappresentato graficamente quali aspetti siano stati considerati di poca trasparenza.

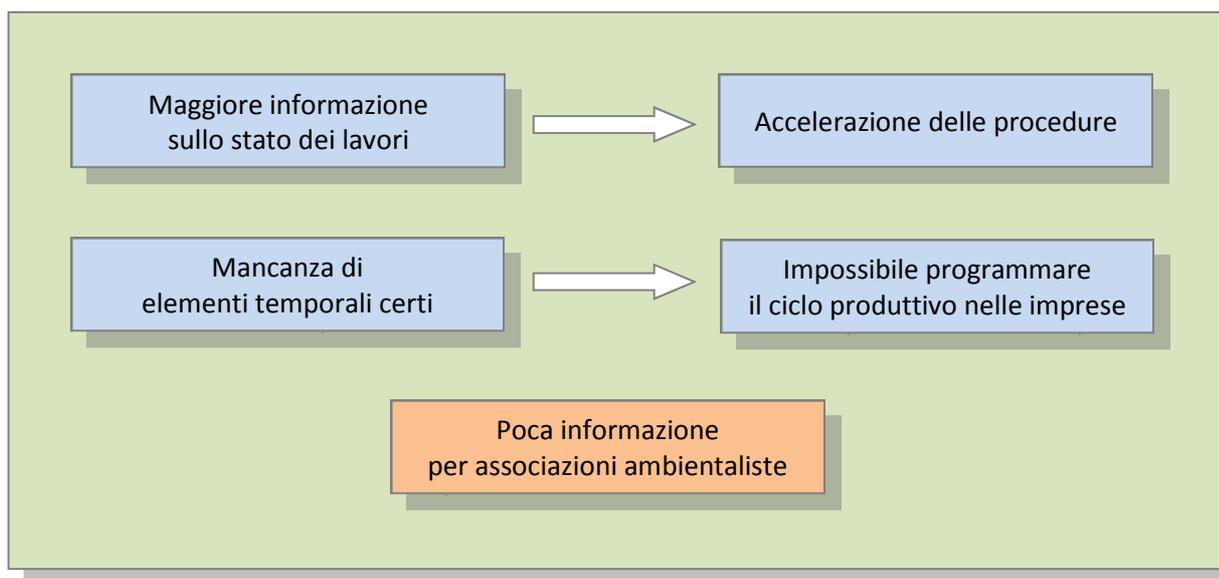
Come è possibile vedere gli ambiti semantici sono più pertinenti a problemi di tempistica e realizzazione (colore blu) piuttosto che a problemi ambientali (colore arancione). Il travisamento della domanda, comunque, è già in sé indicativo di una minore rilevanza degli aspetti ambientali per gli intervistati, e pertanto di una loro sicurezza in merito.

La rappresentazione grafica illustra, inoltre, come per quanto riguarda i problemi legati alla mancanza di trasparenza sulla tempistica e sulla realizzazione gli intervistati abbiano una rappresentazione articolata e differenziata dei rapporti fra gli elementi in gioco (si vedano le frecce

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	12 di 23

che esprimono i rapporti fra i vari elementi), mentre per quanto riguarda i problemi ambientali la rappresentazione è più vaga e meno differenziata (nessuna freccia per l'elemento di colore arancione).

**Figura 2.5.**



Risposte:

*“Ai fini di una accelerazione delle procedure bisognerebbe dare maggiore informazione sullo stato dei lavori”.*

*“Gli Enti locali, le associazioni degli industriali provinciali, i grandi gruppi dovevano essere più coinvolti. I tempi lunghi del raddoppio e la mancanza di elementi temporali certi non permettono una reale programmazione nel ciclo produttivo delle imprese”.*

*“Mi sarei aspettato un maggiore coinvolgimento delle associazioni ambientaliste. Piuttosto che poca trasparenza c'è stata poca informazione”.*

	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	13 di 23

### 3. PROSPETTIVE PERCEPITE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E SULLA MOBILITÀ

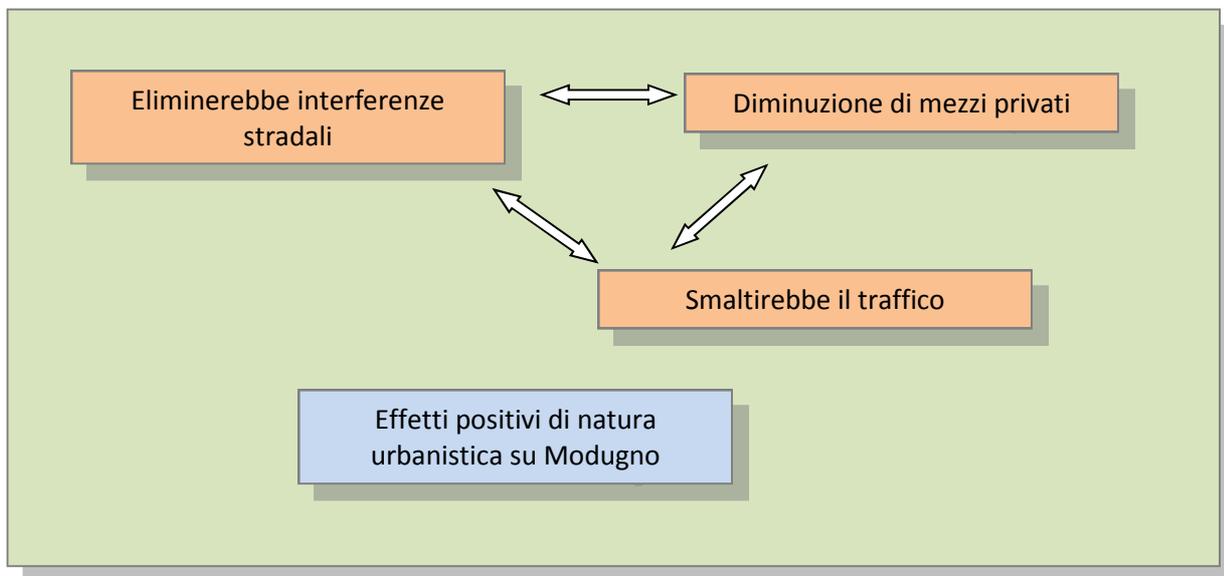
Il primo gruppo di domande relativo a questo ambito era teso a indagare la percezione in merito a possibili conseguenze positive del progetto di raddoppio.

La prima domanda era: “L’interramento della linea FAL apporterebbe miglioramenti alla mobilità?”. Dalle risposte a questa domanda, peraltro piuttosto scarse, è stata tratta una categorizzazione semantica dei temi, la quale è illustrata nella figura 2.6.

La figura 2.6 illustra due grandi gruppi di elementi nella rappresentazione così isolata: uno relativo ai miglioramenti nella viabilità, interconnessi a catena: da una viabilità ferroviaria migliore si avrebbe un incentivo alla diminuzione di mezzi privati e all’uso del treno, dall’eliminazione delle interferenze stradali si avrebbe un miglioramento della viabilità automobilistica. Il secondo elemento nella rappresentazione riguarda invece miglioramenti urbanistici per la cittadina di Modugno.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	14 di 23

**Figura 2.6.**



Per quanto riguarda le conseguenze del progetto sugli spostamenti delle persone, gli intervistati pensano soprattutto che questi ultimi ne sarebbero agevolati e che vi sarebbe una riduzione di tempi e costi. (si veda la figura 2.7).

**Figura 2.7.**

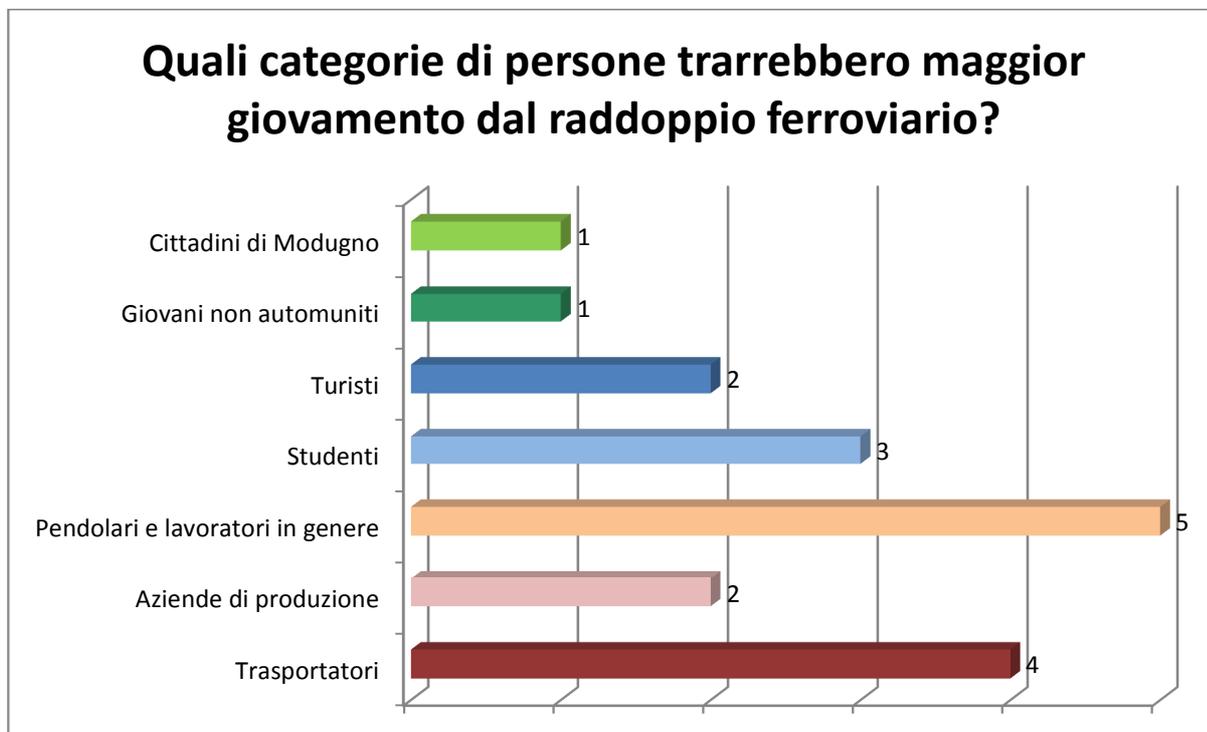


	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>									
<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>										
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>  <b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	COMMESSA  L022	LOTTO  00	FASE  D	ENTE  15	TIPO DOC.  RH	CODIFICA DOCUMENTO  IM00A8	PROGR.  001	REV.  A	Pag.  15 di 23	

Per quanto riguarda le categorie di persone che trarrebbero maggiormente vantaggio da questa riduzione di tempi e costi, secondo gli intervistati esse sarebbero quelle illustrate in figura 2.8.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	16 di 23

Figura 2.8.



Categorie identificate N°=7

La figura 2.8 illustra quali categorie semantiche sono state ricavate dalle risposte alla domanda “Quali categorie di persone trarrebbero maggior giovamento dal raddoppio ferroviario?”, e quante volte sono state contate nelle risposte degli intervistati. Come è possibile notare il miglioramento della qualità della vita e della mobilità secondo gli intervistati è principalmente per categorie di persone legate al mondo del lavoro (confermando la percezione del progetto come vantaggio soprattutto economico) e che poi si estende alla collettività generale.

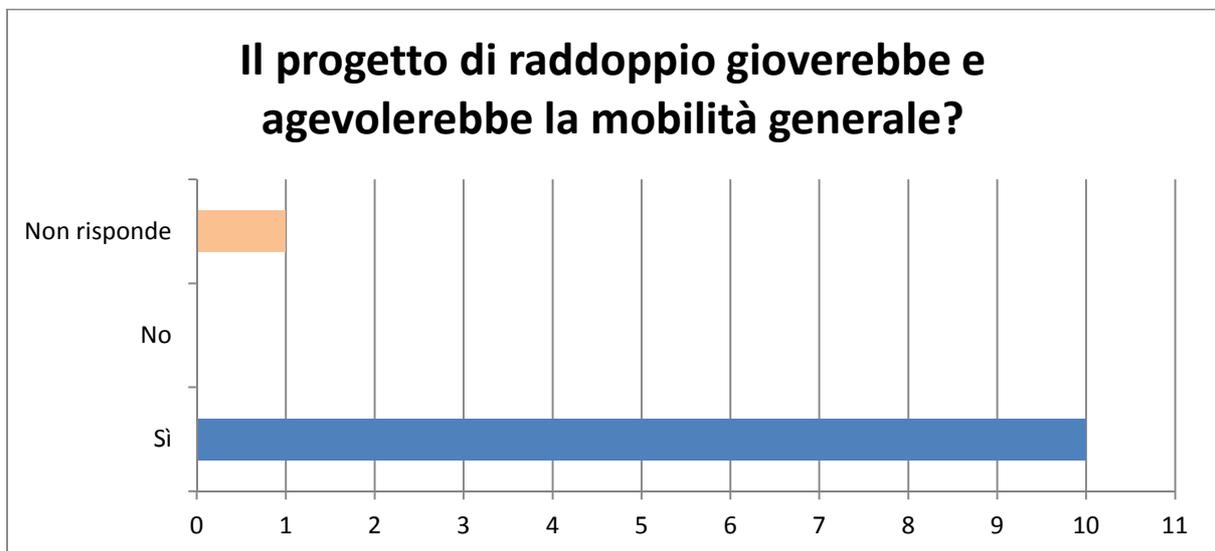
Per quanto riguarda la collettività generale, appunto, si riscontra negli intervistati una generale percezione positiva: si osservino le figure 2.9 e 2.10 relative alle domande “Il progetto di raddoppio incentiverebbe le persone all’uso di mezzi ferroviari, meno inquinanti?” e “Il progetto di raddoppio gioverebbe e agevolerebbe la mobilità generale?” rispettivamente. Si osserva una larga maggioranza di risposte affermative e nessuna risposta negativa.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	17 di 23

Figura 2.9.



Figura 2.10.



Interessante è notare, in un questionario, la seguente aggiunta in calce alla risposta all'ultima delle due domande sopra dette:

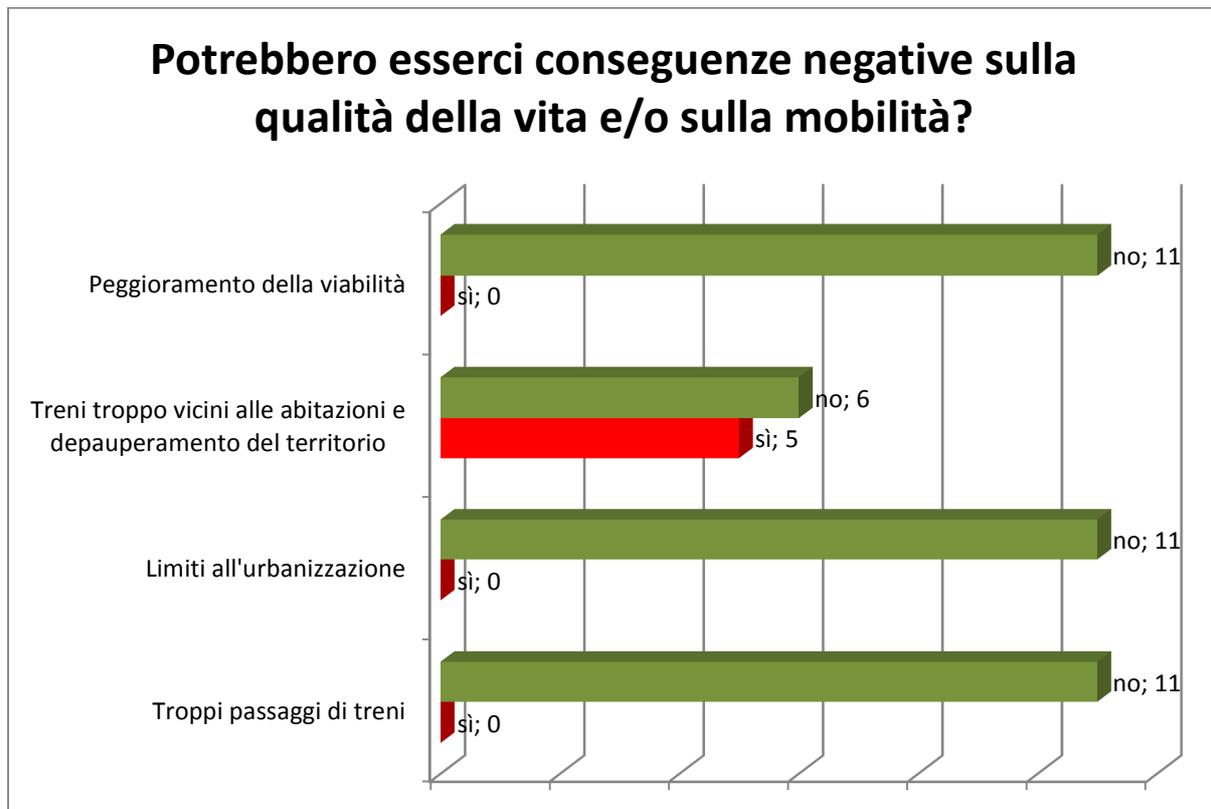
*“Da incentivare l'accoppiata treno-bici”.*

Anche per quanto riguarda le ricadute non strettamente economiche ed occupazionali, pertanto, la percezione del progetto pare essere quella di un'opportunità.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>									
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>									
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	18 di 23	

Il secondo gruppo di domande era invece relativo alla percezione di aspetti problematici e conseguenze negative del progetto sulla qualità della vita. Anche in questo caso non si sono riscontrate, nelle risposte degli intervistati, elementi tali che potessero far pensare ad una generale percezione negativa del progetto. (si veda la figura 2.11).

**Figura 2.11.**



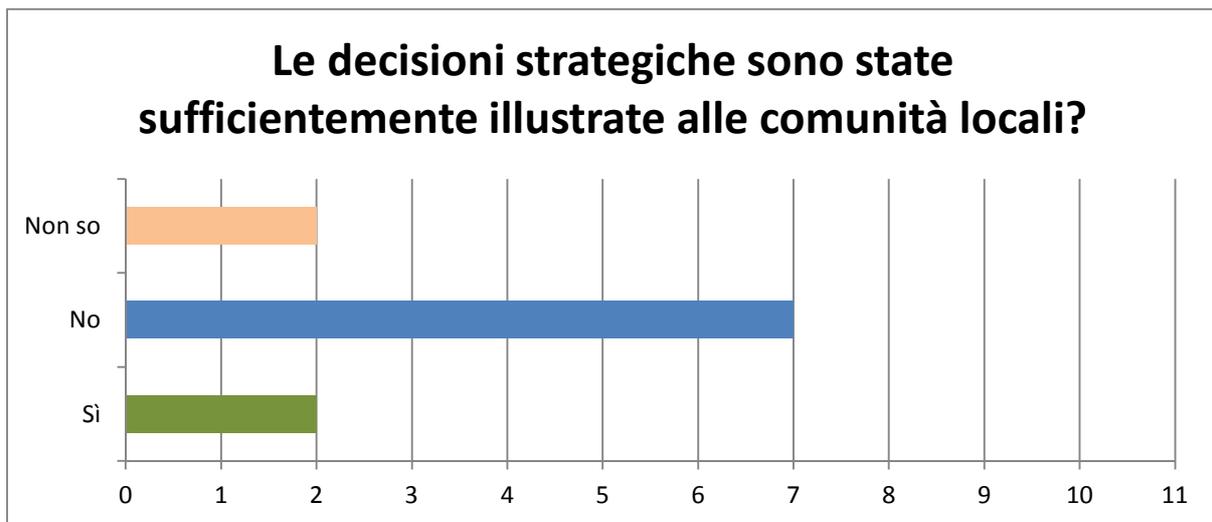
La figura 2.11 illustra il conteggio delle risposte alla domanda chiusa “Potrebbero esserci conseguenze negative sulla qualità della vita e/o sulla mobilità? SI/NO”. Come si può notare, gli unici elementi di una qualche preoccupazione sono legati alla vicinanza dei treni alle abitazioni.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	19 di 23

#### 4. GIUDIZI SUL PROGETTO E SUGLI ATTORI IN GIOCO

L'ultimo ambito di indagine era quello relativo ai giudizi complessivi sul progetto nonché sul grado di coinvolgimento delle realtà locali.

Figura 3.1.



Nella figura 3.1 è possibile osservare come secondo una buona parte degli intervistati le comunità locali non sono state sufficientemente coinvolte nella definizione del progetto. Ciò è forse l'aspetto più problematico che emerge in tutta l'indagine al di là delle percezioni generalmente positive. È forse da collegare alle paure espresse nelle risposte alla precedente domanda in merito alla vicinanza dei treni alle abitazioni e al depauperamento del territorio.

Figura 3.2.

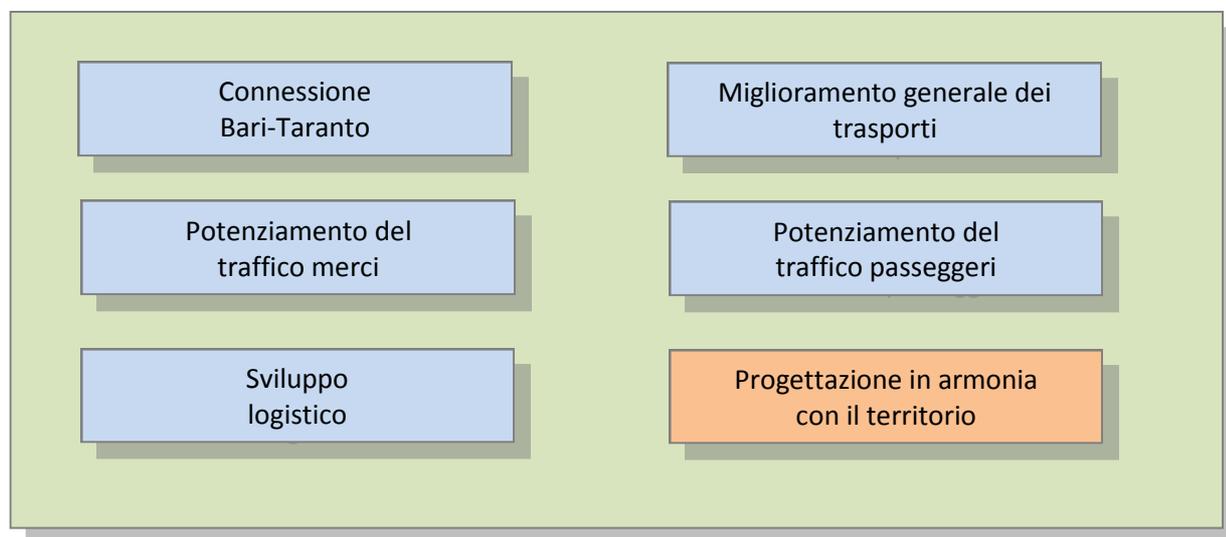


 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>									
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>									
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	20 di 23	

Gli obiettivi strategici del progetto, comunque, sono generalmente percepiti come coincidenti con quelli della collettività (si veda la figura 3.2).

Relativamente a quale sia la percezione di questi obiettivi strategici condivisi con la collettività, si è tratta una categorizzazione semantica dalle risposte alla domanda “Quali ritiene che siano gli obiettivi strategici del progetto di raddoppio?”. Le risposte alla domanda sono state scarse, ma ad ogni modo la rappresentazione risultante è illustrata nella figura 3.3.

**Figura 3.3.**

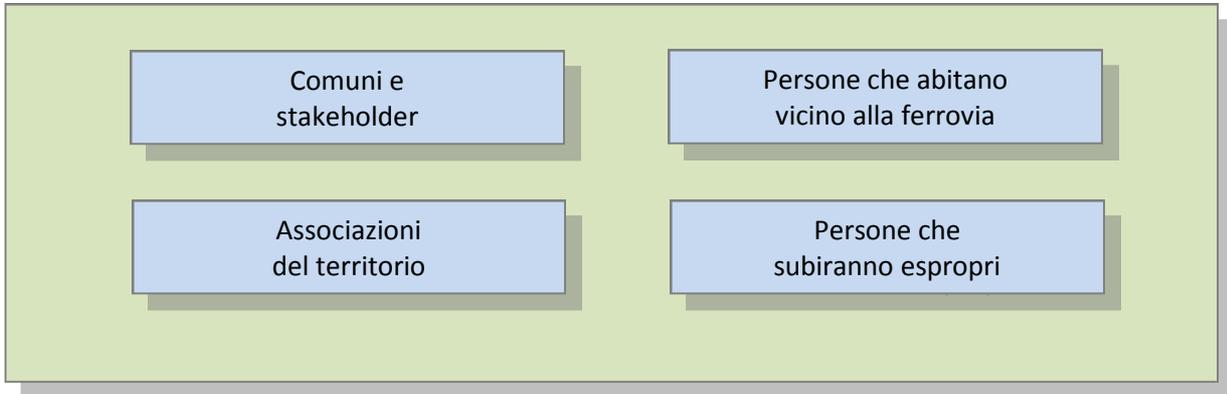


Anche in questo caso si conferma una visione positiva prettamente economica del progetto con ricadute sulla collettività in generale: il maggior numero di elementi è relativo ad articolazioni di effetti pratici su spostamento di merci e persone, migliori connessioni, logistica. Un solo elemento è relativo al rapporto armonico fra il progetto ed il territorio.

Anche alla domanda “Ci sono soggetti che non sono stati ascoltati o che andrebbero ascoltati meglio?” si ha uno scarso numero di risposte. La categorizzazione semantica riscontrata è illustrata in figura 3.4.

**Figura 3.4.**

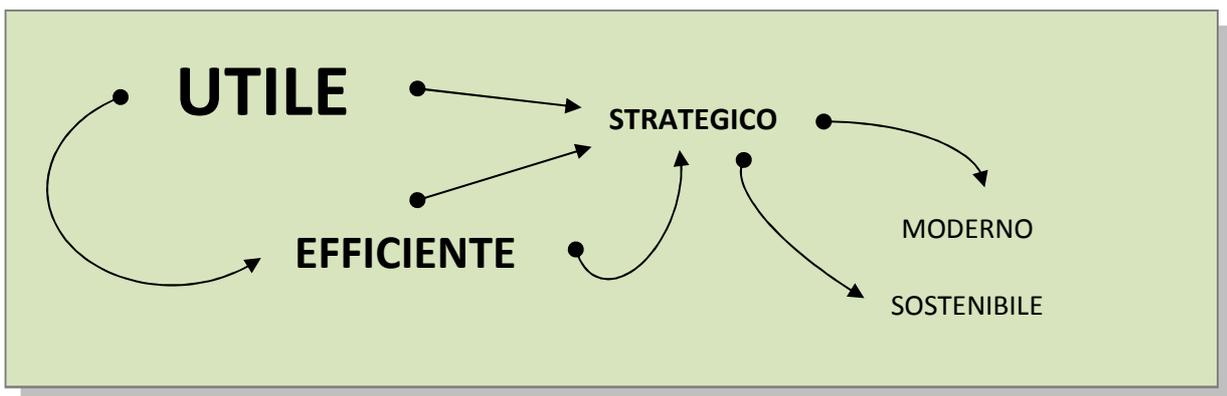
 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	21 di 23



Anche qui si osserva che la percezione di un mancato ascolto dei soggetti è relativo soprattutto ad effetti che il raddoppio avrebbe in zone interessate dal passaggio della ferrovia. Comuni e stakeholder, invece, più per i tempi e le funzionalità del servizio. Le evidenze non aggiungono nulla di più a quanto già sopra riportato.

Per quanto riguarda la valutazione complessiva del progetto in aggettivi, si osservi la figura 3.5, che illustra la rappresentazione combinata espressa da tutti gli aggettivi di tutte le risposte degli intervistati.

**Figura 3.5.**



In figura 3.5, gli aggettivi sono stati combinati insieme per la loro vicinanza semantica. La grandezza della parola esprime il numero di conteggi e dunque la rilevanza del concetto espresso. Le frecce indicano invece i rapporti di implicazione fra i vari concetti. È evidente come grande rilevanza abbia nella rappresentazione combinata l'idea che il progetto sia utile, di come questa utilità percepita le articolazioni siano l'efficienza da una parte e la strategicità dall'altra, e come questi ultimi due aspetti insieme determinino se il progetto è moderno da un lato e sostenibile dall'altro (dunque senza danni per l'ambiente, il territorio, le persone).

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	22 di 23

## 5. CONCLUSIONI

Da quanto sinora riportato in merito ai vari ambiti d'indagine è possibile trarre le considerazioni seguenti:

1. Nel monitoraggio AO si era evidenziato che le rappresentazioni nei flussi informativi erano in relazione a possibili sconvolgimenti economici, sebbene avessero poco sviluppo argomentativo. Questa percezione non è affatto condivisa e anzi, il progetto è visto come opportunità economica e come occasione di crescita e sviluppo.
2. Nel monitoraggio CO si era evidenziato come il profilo d'immagine risultante dalle rappresentazioni del progetto nella stampa esaminata fossero generalmente positive, relative soprattutto a vantaggi economici legati allo sviluppo logistico e dei collegamenti con il porto di Taranto, nonché ad un miglioramento della mobilità. Queste evidenze trovano ulteriore conferma nelle risposte dei nostri intervistati.
3. La rappresentazione negli intervistati degli aspetti legati ai vantaggi economici e generali del progetto è più articolata rispetto alla rappresentazione data dalla stampa nel monitoraggio AO. Più simile invece nel monitoraggio CO.
4. La rappresentazione degli aspetti ambientali data dalla stampa (vedi monitoraggio CO) con il suo sviluppo di argomenti relativi all'espianto e reimpianto degli ulivi, alla tutela del territorio raggiunta grazie alla collaborazione dei soggetti, ecc., è più articolata di quella dei nostri intervistati, dai quali non emergono particolari preoccupazioni legate ad effetti ambientali negativi del progetto.
5. Per quanto riguarda le conseguenze negative, nel monitoraggio AO si era evidenziato che trovavano un certo grado di sviluppo argomentativo nella stampa considerazioni circa effetti negativi relativi alla mobilità nonché a possibili danni ambientali (es. amianto). Questa visione non è condivisa dai nostri intervistati, per i quali i fondamentali effetti negativi non sono legati al progetto in sé, quanto alla lenta velocità di realizzazione e alla poca comunicazione percepita di aspetti legati alla tempistica, che rende difficoltosa ad esempio la programmazione delle imprese.
6. Nel monitoraggio AO suggerivamo di favorire e promuovere "interventi mirati con le realtà cittadine locali e le associazioni del territorio che non hanno trovato sufficiente voce nella stampa esaminata, come ulteriore suggerimento per una strategia di comunicazione, di informazione esterna tesa a migliorare e promuovere l'immagine positiva del progetto"

	<b>BARI – TARANTO – TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO</b>								
	<b>Progetto di monitoraggio ambientale – Componente ambiente sociale</b>								
<b>PROGETTO AMBIENTALE</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
<b>Monitoraggio delle percezioni sociali</b>	L022	00	D	15	RH	IM00A8	001	A	23 di 23

(cit.). I dati ricavati dalla presente indagine, invece, suggeriscono una maggiore comunicazione relativa ad un progetto che è già percepito come fondamentale positivo, ma di cui c'è bisogno di conoscere dettagli di realizzazione e tempi anche per poter essere rassicurati sulla sua qualità (vedi ad es. le preoccupazioni espresse relativamente alla vicinanza dei treni alle case).

7. Le paure espresse dalla stampa sia nel monitoraggio AO che nel monitoraggio CO relative ai problemi cui verrebbe a trovarsi Modugno in seguito alla realizzazione del progetto (“losanga di binari” e impedimento all’urbanizzazione) non trovano conferma nelle risposte dei nostri intervistati, che invece percepiscono il progetto come occasione di miglioramento della viabilità anche per Modugno.
8. Per quanto riguarda i soggetti in gioco, la rappresentazione data dalla stampa nel monitoraggio AO era quella di attori che potevano agire anche in maniera controproducente rispetto agli interessi del territorio. Nel monitoraggio CO, invece, la rappresentazione migliorava e l’immagine data era quella di attori collaboranti in difesa dell’ambiente per la tutela del territorio e del paesaggio (reimpianto degli ulivi). Le evidenze ricavate dalle risposte dei nostri intervistati sono più simili alla rappresentazione data nel monitoraggio CO, in quanto gli obiettivi del progetto sono visti come obiettivi del territorio stesso. Per quanto riguarda quali sono questi obiettivi, però, i nostri intervistati sembrano considerare più importanti gli aspetti economici e di mobilità piuttosto che quelli ambientali.
9. Non compare nelle risposte degli intervistati la “scissione” dell’immagine degli attori evidenziata nel monitoraggio CO<sup>1</sup>: gli attori sono percepiti unitariamente come aventi interessi comuni con il territorio, e quello che non piace è soprattutto la mancanza di comunicazione su quello che è visto sostanzialmente come un progetto comune e positivo.
10. Relativamente a quegli attori per i quali nel monitoraggio AO e CO evidenziamo una “narrazione indiretta” (studenti, pendolari, cittadini che si spostano con i mezzi, cittadini di Modugno ecc.), nella presente indagine osserviamo nelle risposte dei nostri intervistati una rappresentazione in termini di vantaggi (con l’eccezione della risposta “*Non abatterà i costi di trasporto per il singolo imprenditore ma i costi globali per la collettività*”).

<sup>1</sup> Si ricordi comunque che anche nel monitoraggio CO, come nella presente indagine, il criterio d’analisi e interpretazione dei dati è quello della rappresentatività sociale, non quello della rappresentatività statistica: il caso era infatti relativo ad un solo articolo di stampa fra quelli che erano stati esaminati.