



LIFE15 ENV/IT/000281
BrennerLEC

Risultati del primo questionario di valutazione del progetto da parte dell'utenza



Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG

AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

IDM
SÜDTIROL
ALTO ADIGE



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI TRENTO





Indice dei contenuti

1	Organizzazione dell'indagine.....	3
2	Campione intervistato.....	3
3	Riscontro ottenuto.....	10
3.1	Priorità dell'utenza autostradale.....	10
4	Giudizio ex-ante sulle condizioni in A22.....	15
5	Valutazione del progetto.....	18
6	Valutazione delle possibili esternalità associate ai primi test.....	20



1 Organizzazione dell'indagine

La percezione ex-ante dell'utenza della strada nei confronti del progetto è stata rilevata attraverso un **questionario**. Il questionario, disponibile sia in lingua italiana che tedesca ed inglese, è stato lanciato in occasione della prima conferenza stampa, che ha avuto luogo il giorno 28/11/2017 presso la sede di A22, ed è rimasto aperto fino a fine febbraio, a ridosso dell'avvio delle prime attività sperimentali. Il questionario è stato organizzato in modo che chiunque potesse rispondere agli interrogativi posti attraverso un semplice quiz compilabile online con un comune browser per la navigazione in Internet.

2 Campione intervistato

Grazie alla promozione di questa iniziativa da parte soprattutto dei beneficiari istituzionali (in primis, le due Agenzie per l'Ambiente), è stato possibile ottenere un primo valido risultato di riferimento in grado di rilevare la percezione dell'opinione pubblica nei confronti delle attività proposte nell'ambito di BrennerLEC.

In Tabella 1 sono riportati i dettagli del campione intervistato, suddiviso in funzione dei vari gruppi target. Tale suddivisione è stata effettuata in funzione delle risposte iniziali richieste in merito al luogo di residenza ed al grado di utilizzo dell'autostrada.

Come ampiamente preventivato, il riscontro maggiore è stato ottenuto dalla popolazione locale, nonostante il questionario fosse aperto anche a chi utilizza l'autostrada in maniera occasionale, con residenza al di fuori dell'Alto Adige. La maggior parte del campione intervistato rientra nella categoria "esposto" (complessivamente circa il 77% del campione totale dei residenti). La suddivisione del campione tra le due Province è abbastanza omogeneo, anche se si notano delle differenze nella popolosità dei campioni. In particolare, in Alto Adige si contano più residenti esposti / non esposti utilizzatori mentre in Trentino è più numeroso il campione non esposto e non utilizzatore.



Target group	Luogo di residenza - ALTO ADIGE	Luogo di residenza - TRENINO	TOTALE	%
1A - Esposti Non Utilizzatori	346	355	701	57%
1B - Esposti Utilizzatori	164	85	249	20%
1C - Non Esposti Non Utilizzatori	51	114	165	13%
1D - Non Esposti Utilizzatori	72	36	108	9%
TOTALE PARZIALE	633	590	1.223	
Nr. risposte senza dati su utilizzo A22	2	7	9	
TOTALE RESIDENTI	635	597	1.232	
2A - Turisti occasionali italiani			29	
2B - Utenti non occasionali di transito italiani			45	
2C - Turisti occasionali stranieri			4	
2D - Utenti non occasionali di transito stranieri			5	
TOTALE NON RESIDENTI			83	
TOTALE			1.315	

Tabella 1: Campione intervistato durante il primo questionario ex-ante.

Un dettaglio più specifico delle caratteristiche del campione intervistato per singolo gruppo target è riportato nelle tabelle seguenti, che mettono in evidenza anche la distinzione per genere ed età della popolazione intervistata, nonché le diverse sottoclassi di utilizzo dell'autostrada e le diverse aree di residenza.



Luogo di residenza - ALTO ADIGE	Meno di 50 km	Tra 51 e 200 km	TOTALE
a Bolzano o comuni limitrofi	122	138	260
in Oltradige o Bassa Atesina, esclusi Appiano, Laives, Bronzolo e Vadena	19	25	44
in Alta o Bassa valle Isarco, Sciliar, val Gardena o val di Funes	20	22	42
TOTALE	161	185	346
% DEL CAMPIONE TOTALE			26%
% DEGLI ALTOATESINI			54%
Luogo di residenza - TRENINO	Meno di 50 km	Tra 51 e 200 km	TOTALE
nella città di Trento	80	70	150
nella valle dell'Adige	41	45	86
nella Vallagarina o nell'Alto Garda	54	65	119
TOTALE	175	180	355
% DEL CAMPIONE TOTALE			27%
% DEI TARENTINI			60%
Sesso			
		Uomo	49%
		Donna	51%
Età			
		Meno di 30 anni	7%
		31 - 40 anni	15%
		41 - 60 anni	70%
		Oltre i 60 anni	8%

Tabella 2: Dettaglio del campione intervistato appartenente al gruppo target 1A (Esposti Non Utilizzatori).

Per quello che riguarda il **gruppo target 1A** (Esposti Non Utilizzatori), è emersa una buona distribuzione geografica del campione tra tutti i diversi territori associati a questa classe, con prevalenza delle zone più urbanizzate. La suddivisione per genere e per utilizzo dell'autostrada è molto ben bilanciata. Per quello che riguarda invece l'età del campione intervistato, emerge una netta supremazia della fascia d'età 41-60 anni, che in generale è sembrata essere, almeno in questa prima fase quella più sensibile ai temi sviluppati dal progetto.



Luogo di residenza - ALTO ADIGE	Tra 201 e 2.000 km	Più di 2.000 km	TOTALE
a Bolzano o comuni limitrofi	86	8	94
in Oltradige o Bassa Atesina, esclusi Appiano, Laives, Bronzolo e Vadena	37	2	39
in Alta o Bassa valle Isarco, Sciliar, val Gardena o val di Funes	26	5	31
TOTALE	149	15	164
% DEL CAMPIONE TOTALE			12%
% DEGLI ALTOATESINI			26%
Luogo di residenza - TRENINO	Tra 201 e 2.000 km	Più di 2.000 km	TOTALE
nella città di Trento	20	5	25
nella valle dell'Adige	16	6	22
nella Vallagarina o nell'Alto Garda	29	9	38
TOTALE	65	20	85
% DEL CAMPIONE TOTALE			6%
% DEI TRENINI			14%
Sesso			
		Uomo	69%
		Donna	31%
Età			
		Meno di 30 anni	6%
		31 - 40 anni	23%
		41 - 60 anni	65%
		Oltre i 60 anni	6%

Tabella 3: Dettaglio del campione intervistato appartenente al gruppo target 1B (Esposti Utilizzatori).

Per quello che riguarda il **gruppo target 1B** (Esposti Utilizzatori), è emersa una netta supremazia del campione intervistato altoatesino rispetto a quello trentino. Si osserva inoltre, oltre alla popolosità del campione 41-60 anni (65%), una chiara dominanza del campione maschile (69%).



Luogo di residenza - ALTO ADIGE	Meno di 50 km	Tra 51 e 200 km	TOTALE
in val Venosta o Burgraviato	12	28	40
in val Pusteria o in val Badia	2	9	11
TOTALE	14	37	51
% DEL CAMPIONE TOTALE			4%
% DEGLI ALTOATESINI			8%
Luogo di residenza - TRENINO	Meno di 50 km	Tra 51 e 200 km	TOTALE
in val di Sole e in val di Non	12	11	23
nelle valli Giudicarie	5	6	11
in Valsugana	39	30	69
in val di Fiemme o Fassa	4	7	11
TOTALE	60	54	114
% DEL CAMPIONE TOTALE			9%
% DEI TARENTINI			19%
Sesso			
		Uomo	60%
		Donna	40%
Età			
		Meno di 30 anni	12%
		31 - 40 anni	21%
		41 - 60 anni	62%
		Oltre I 60 anni	5%

Tabella 4: Dettaglio del campione intervistato appartenente al gruppo target 1C (Non Esposti Non Utilizzatori).

Per quello che riguarda il **gruppo target 1C** (Non Esposti Non Utilizzatori), è emersa invece una netta supremazia del campione intervistato trentino rispetto a quello altoatesino, con prevalenze di risposte provenienti dalla Valsugana. In generale il campione risulta più equilibrato di quello associato al gruppo target 1B. Anche in questo caso è pronunciata la popolosità del campione 41-60 anni (62%).



Luogo di residenza - ALTO ADIGE	Tra 201 e 2.000 km	Più di 2.000 km	TOTALE
in val Venosta o Burgraviato	39	3	42
in val Pusteria o in val Badia	28	2	30
TOTALE	67	5	72
% DEL CAMPIONE TOTALE			5%
% DEGLI ALTOATESINI			11%
Luogo di residenza - TRENINO	Tra 201 e 2.000 km	Più di 2.000 km	TOTALE
in val di Sole e in val di Non	7	2	9
nelle valli Giudicarie	3	1	4
in Valsugana	15	3	18
in val di Fiemme o Fassa	4	1	5
TOTALE	29	7	36
% DEL CAMPIONE TOTALE			3%
% DEI TRENINI			6%
Sesso			
Uomo			71%
Donna			29%
Età			
Meno di 30 anni			13%
31 - 40 anni			28%
41 - 60 anni			54%
Oltre i 60 anni			6%

Tabella 5: Dettaglio del campione intervistato appartenente al gruppo target 1D (Non Esposti Utilizzatori).

Per quello che riguarda il **gruppo target 1D** (Non Esposti Utilizzatori), è emersa nuovamente una supremazia del campione intervistato altoatesino rispetto a quello trentino, in cui viene comunque confermato il buon numero di risposte provenienti dalla Valsugana. Il campione in questo caso mostra una chiara dominanza maschile associata però ad una età media complessivamente inferiore.



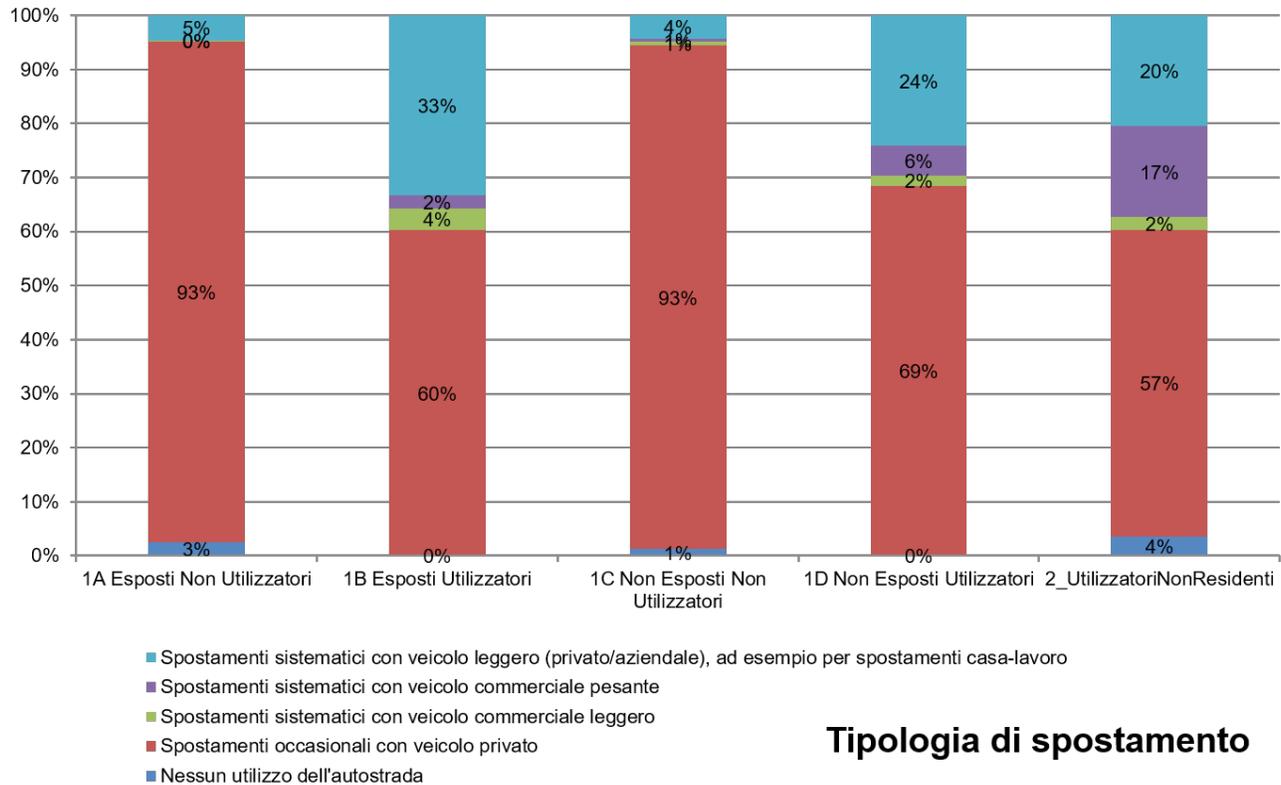
Luogo di residenza	Meno di 200 km	Più di 200 km	TOTALE
Fuori dal Trentino/Alto Adige ma in Italia	29	45	74
All'estero	4	5	9
TOTALE	33	50	83
% DEL CAMPIONE TOTALE			6%
Sesso			
		Uomo	84%
		Donna	16%
Età			
		Meno di 30 anni	13%
		31 - 40 anni	17%
		41 - 60 anni	52%
		Oltre I 60 anni	18%

Tabella 6: Dettaglio del campione intervistato appartenente al gruppo target 2 (utenti non residenti).

Per quello che riguarda il **gruppo target 2**, molto più ridotto in termini di popolosità del campione, è emersa la netta dominanza del campione italiano rispetto a quello straniero - un risultato che era stato messo assolutamente in conto in questa prima valutazione ex-ante. Il campione in questo caso risulta molto più distribuito tra le fasce d'età, e presenta valori interessanti sia per quello che riguarda le fasce meno di 30 anni e più di 60 anni, percentualmente poco rappresentate nella popolazione residente.

Per quello che riguarda il **gruppo target 1E (utenza locale commerciale)** si è osservato purtroppo come questo tipo di utenza fosse presente in maniera marginale all'interno del campione intervistato. Questo dato, oltre ad essere sottolineato dal numero ridotto di utenti che effettua al mese più di 2.000 chilometri sull'autostrada, è rafforzato dal risultato della domanda riguardante la tipologia di spostamento più frequente effettuata (Figura 1). E' interessante osservare invece come l'utenza commerciale sia mediamente più popolata all'interno dell'utenza di transito intervistata.

Per questo motivo **il gruppo target 1E non è stato analizzato separatamente** e dovrà essere oggetto di valutazioni specifiche successive.



Tipologia di spostamento

Figura 1: Questionario ex-ante - tipologia di spostamento più frequente del campione intervistato.

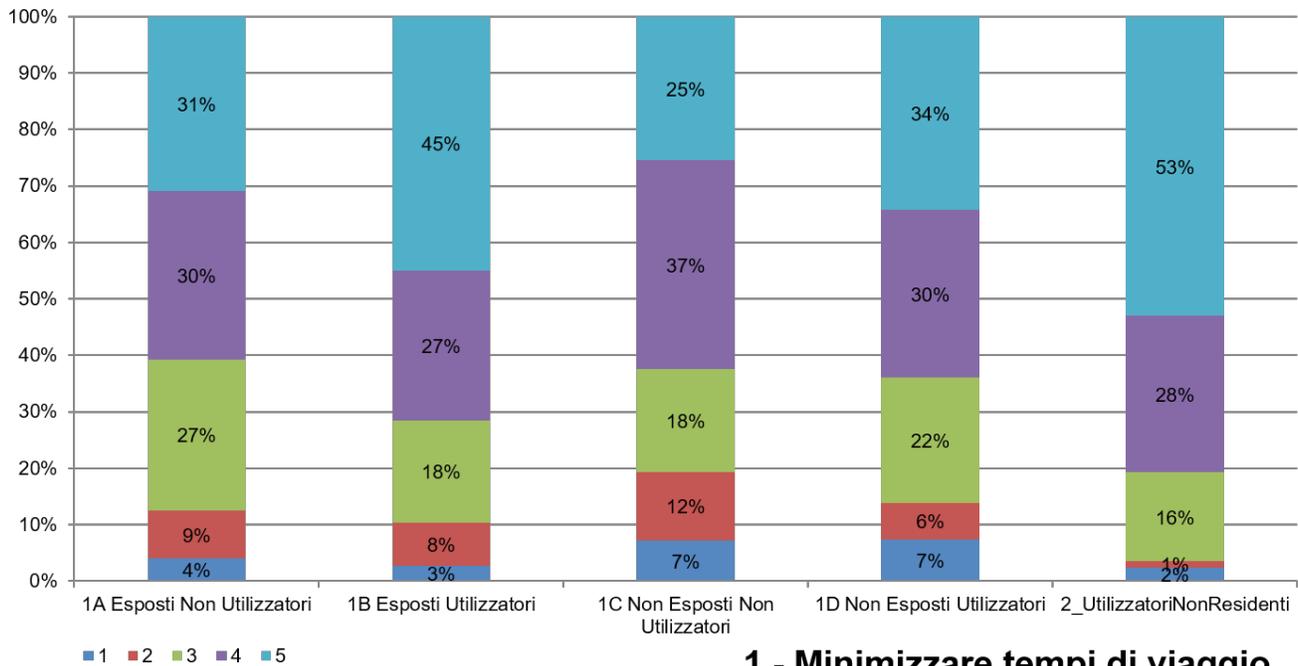
3 Riscontro ottenuto

3.1 Priorità dell'utenza autostradale

Per meglio caratterizzare il punto di vista e le priorità dell'utenza intervistata, sono state poste alcune domande specifiche finalizzate a valutare il grado di importanza, misurato in un range da 1 a 5 (1 - nessuna importanza; 2 - poca importanza; 3 - di media importanza; 4 - di grande importanza; 5 - di assoluta importanza), associato ad alcuni fattori legati all'utilizzo dell'autostrada e più in generale ai propri spostamenti veicolari, in particolare:

- la minimizzazione dei **tempi** di viaggio;
- la minimizzazione dei **costi** di viaggio;
- la massimizzazione dei livelli di **sicurezza stradale**;
- la massimizzazione della tutela dell'**ambiente**.

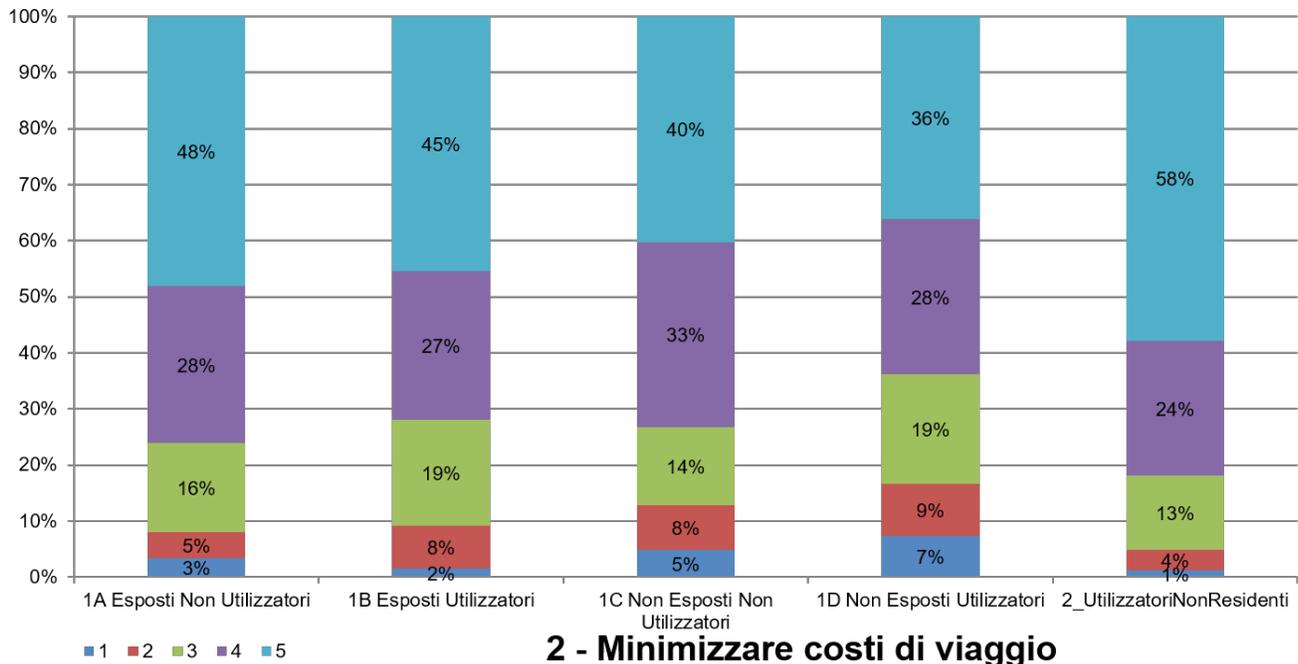
I risultati ottenuti, suddivisi per gruppi target, sono riportati nei seguenti grafici.



1 - Minimizzare tempi di viaggio

Figura 2: Questionario ex-ante - riscontro ottenuto sull'importanza di minimizzare i tempi di viaggio.

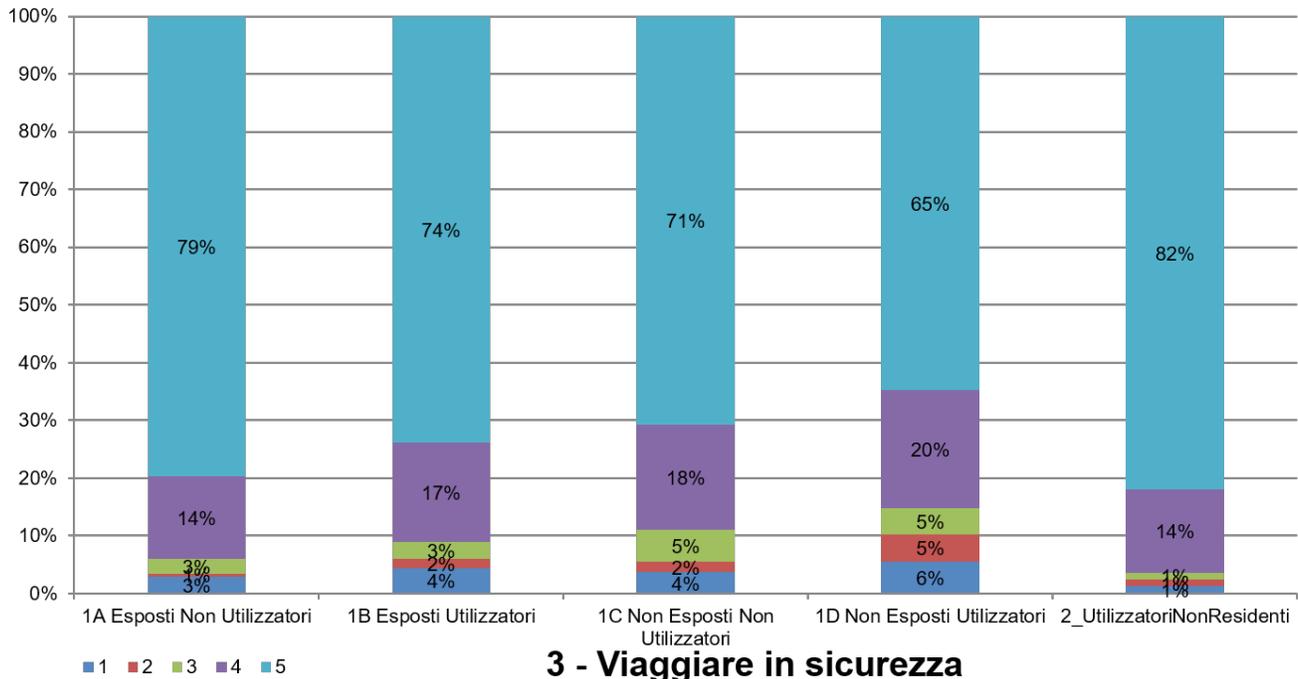
Per quello che riguarda i **tempi di viaggio**, tale aspetto è considerata una priorità assoluta soprattutto da **chi utilizza con maggiore frequenza l'autostrada**. L'intensità con cui quest'aspetto risulta di importanza assoluta tende ad essere meno forte man mano che ci si sposta dalla sede autostradale: gli utenti utilizzatori passano da 45% (esposti) a 34% (non esposti), mentre quelli non utilizzatori passano da 31% (esposti) a 25% (non esposti). Per l'utenza non residente, caratterizzata come sottolineato in precedenza da molti utenti commerciali, questo valore è ancora maggiore (53%).



2 - Minimizzare costi di viaggio

Figura 3: Questionario ex-ante - riscontro ottenuto sull'importanza di minimizzare i costi di viaggio.

Il **fattore costo** segue un andamento simile a quello riscontrato per il fattore tempo, anche se con **valori tendenzialmente più elevati** e con **differenze meno marcate tra l'utenza esposta e non esposta**: gli utenti utilizzatori che reputano la minimizzazione dei costi una priorità assoluta passano da 45% (esposti) a 36% (non esposti), mentre quelli non utilizzatori passano da 48% (esposti) a 40% (non esposti). In generale dunque l'utenza non utilizzatrice dell'autostrada tende ad essere mediamente più sensibile rispetto a questo fattore. Per l'utenza non residente, questo fattore è mediamente ancora più importante del fattore tempo (58%).



3 - Viaggiare in sicurezza

Figura 4: Questionario ex-ante - riscontro ottenuto sull'importanza di massimizzare la sicurezza stradale.

La **sicurezza stradale** è un **fattore ritenuto di assoluta importanza per la stragrande maggioranza degli intervistati**, ed indipendentemente dal tasso di utilizzo e dal grado di esposizione. Come per il fattore costo, l'utenza non utilizzatrice dell'autostrada tende ad essere mediamente più sensibile rispetto a questo fattore: gli utenti che reputano la massimizzazione della sicurezza stradale una priorità assoluta passano da 79% (esposti) a 71% (non esposti), mentre quelli utilizzatori passano da 74% (esposti) a 65% (non esposti). Anche per l'utenza non residente, questo fattore è mediamente ancora più importante del fattore tempo e costo (82%).

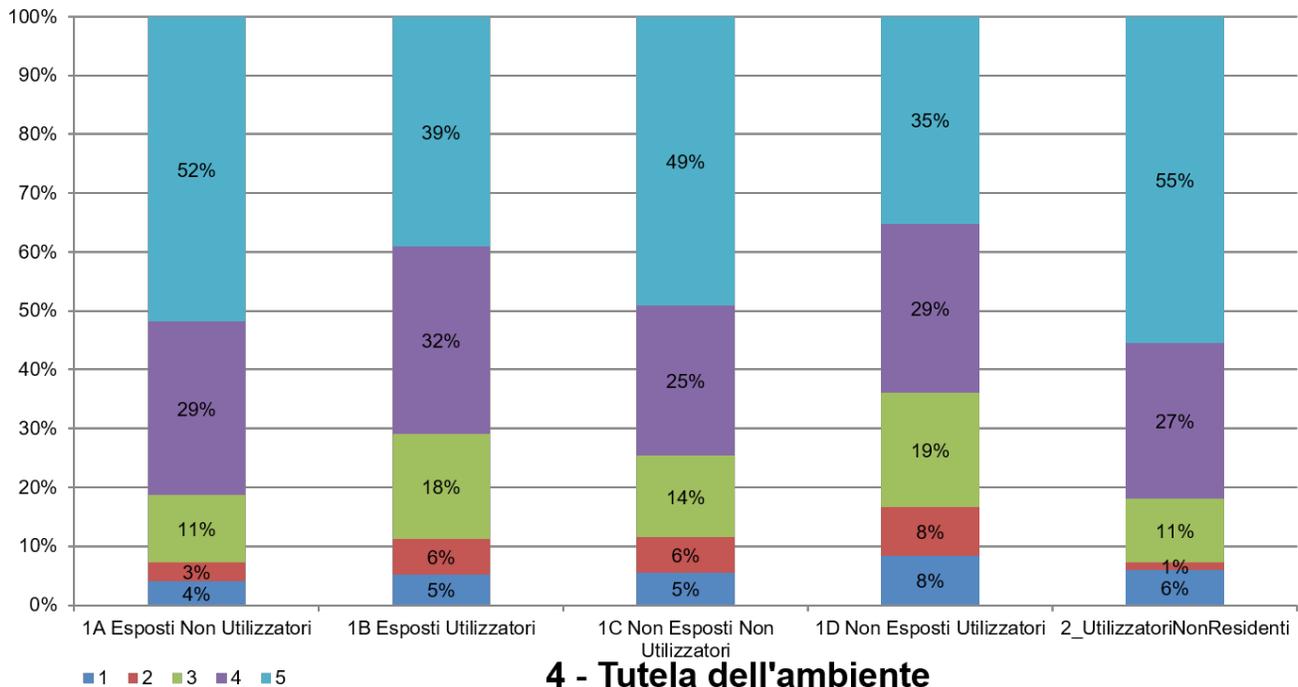


Figura 5: Questionario ex-ante - riscontro ottenuto sull'importanza di massimizzare la tutela dell'ambiente.

La **tutela dell'ambiente** mette invece in evidenza delle chiari differenze di percezione da parte degli utenti utilizzatori rispetto a quelli non utilizzatori. Gli **utenti non utilizzatori**, come atteso, **risultano mediamente molto più sensibili ai problemi ambientali**, come confermato dal 52% e 49% rispettivamente dei campioni esposti e non esposti che la reputano una priorità assoluta. Queste percentuali si fermano rispettivamente al 39% ed al 35% per l'utenza utilizzatrice. Nonostante la scarsa rilevanza statistica del risultato ottenuto per il gruppo target 2 (**utenza non residente**), è interessante sottolineare come **più della metà** di questa classe di utenti (55%) **consideri la tutela ambientale una priorità assoluta**. Questa percentuale sembra essere strettamente legata soprattutto alla percezione degli utenti occasionali, non commerciali, e quindi probabilmente di **turisti (italiani) con una forte sensibilità ambientale**. Questo risultato va tuttavia confermato ed approfondito in occasione di future rilevazioni.

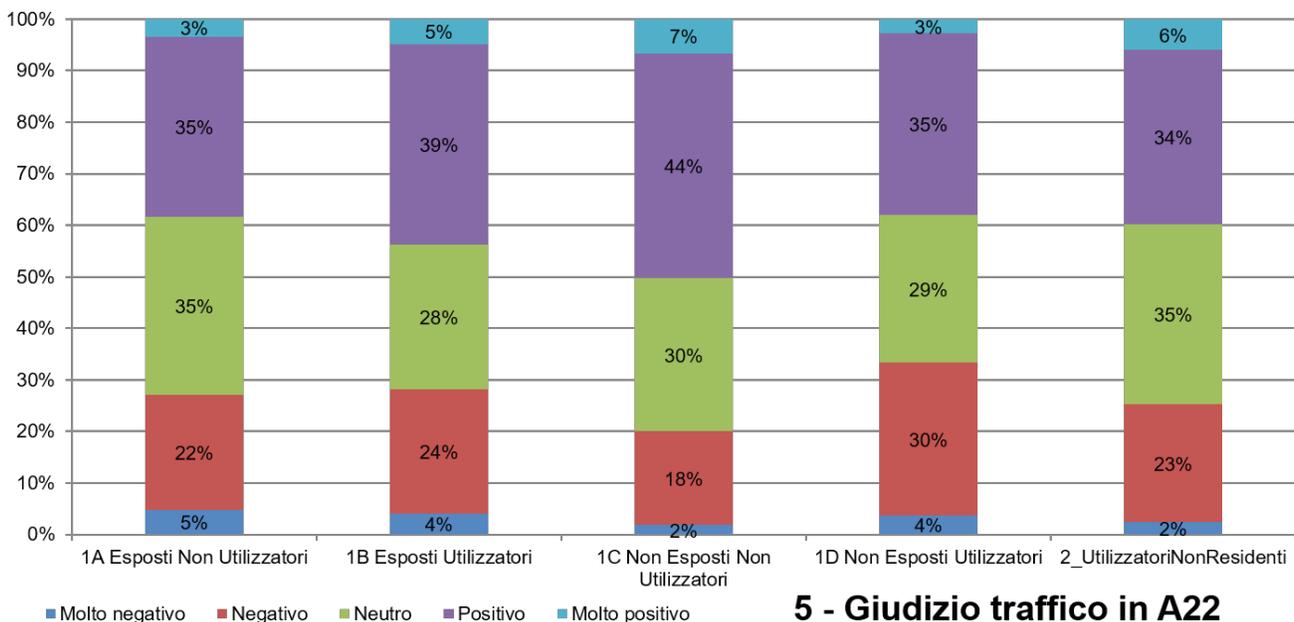


4 Giudizio ex-ante sulle condizioni in A22

Per meglio caratterizzare la percezione ex-ante dell'utenza intervistata sulla situazione attuale osservata in A22, sono state poste anche alcune domande specifiche finalizzate a valutare il grado di positività associato ad alcuni fattori, in particolare:

- le condizioni di **traffico**;
- le condizioni di **sicurezza**;
- il rispetto dei **limiti di velocità**;
- l'adeguatezza dei **limiti di velocità** attuali;

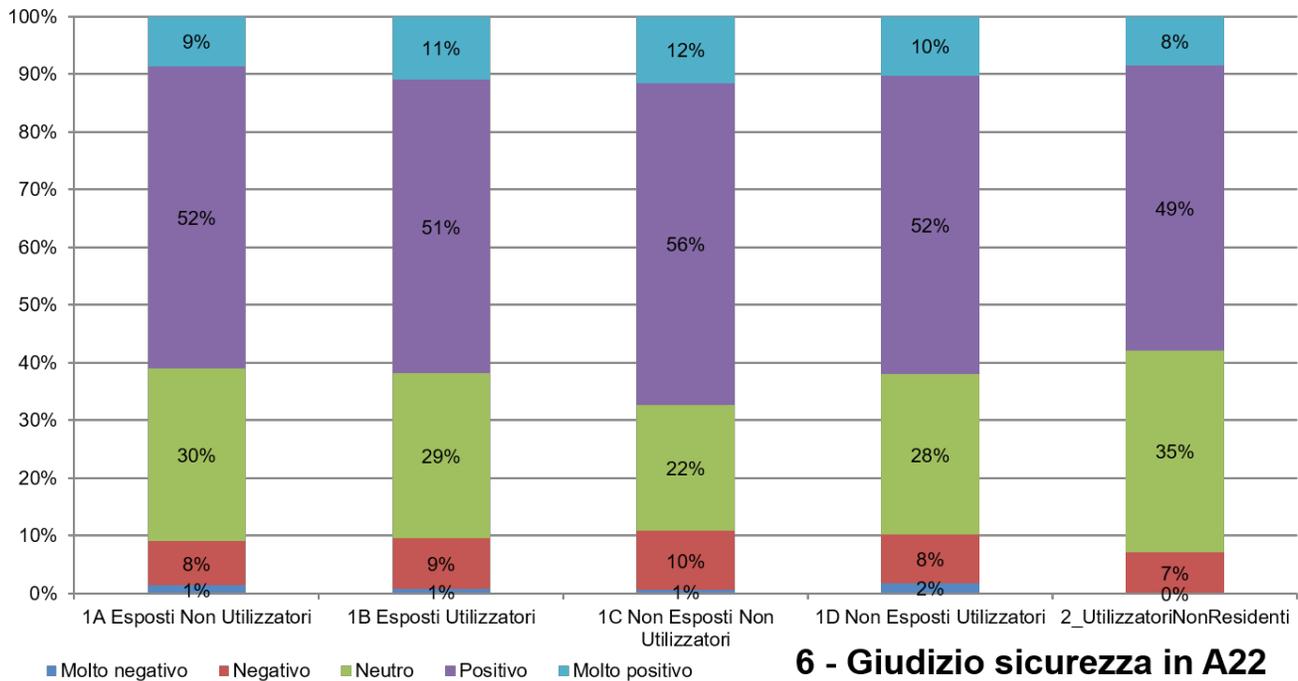
Il grado di positività è misurato su una scala Likert a 5 valori (molto negativo, negativo, neutro, positivo, molto positivo), a parte le domande sui limiti di velocità che sono state valutate con altre proposte di risposta. I risultati ottenuti, suddivisi per gruppi target, sono riportati nei seguenti grafici.



5 - Giudizio traffico in A22

Figura 6: Questionario ex-ante - riscontro ottenuto sullo stato del traffico in A22.

Per quello che riguarda le **condizioni di traffico**, la percentuale di intervistati che giudica il traffico in A22 “negativo” o “molto negativo” oscilla tra il 20% (utenti non esposti e non utilizzatori) ed il 35% (utenti non esposti utilizzatori). Percentuali meno fluttuanti caratterizzano gli utenti esposti (27% non utilizzatori, 28% utilizzatori) ed i non residenti (25%). In media, l'utente utilizzatore sembra leggermente meno soddisfatto delle condizioni di traffico rispetto all'utente non utilizzatore.

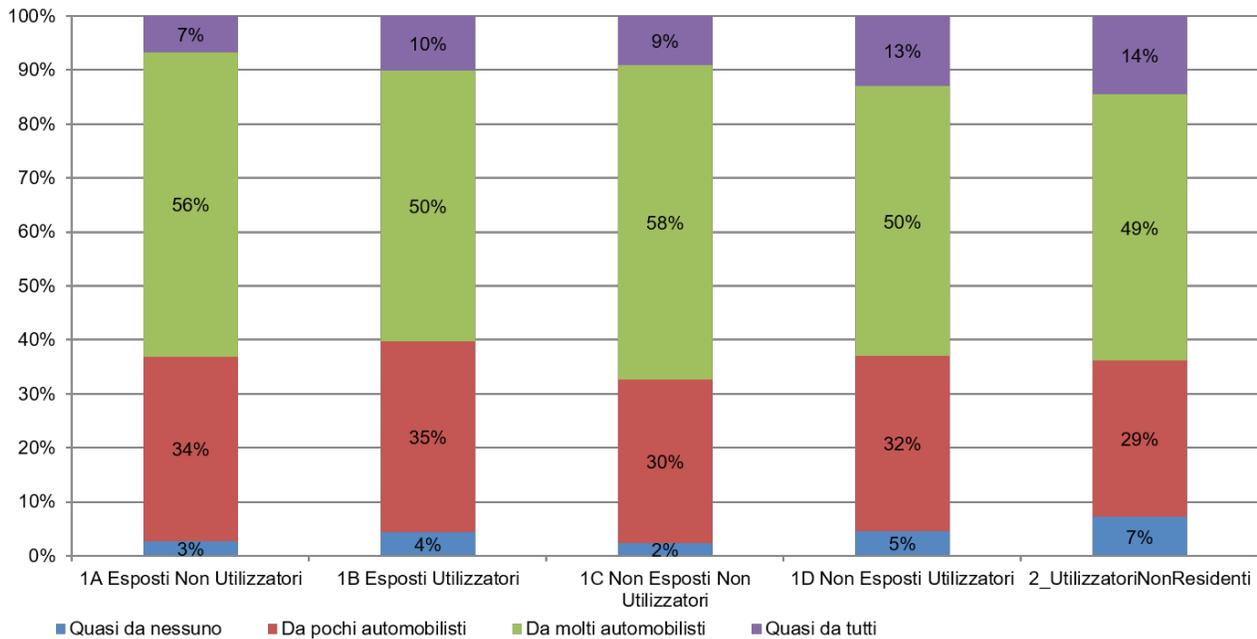


6 - Giudizio sicurezza in A22

Figura 7: Questionario ex-ante - riscontro ottenuto sullo stato della sicurezza stradale in A22.

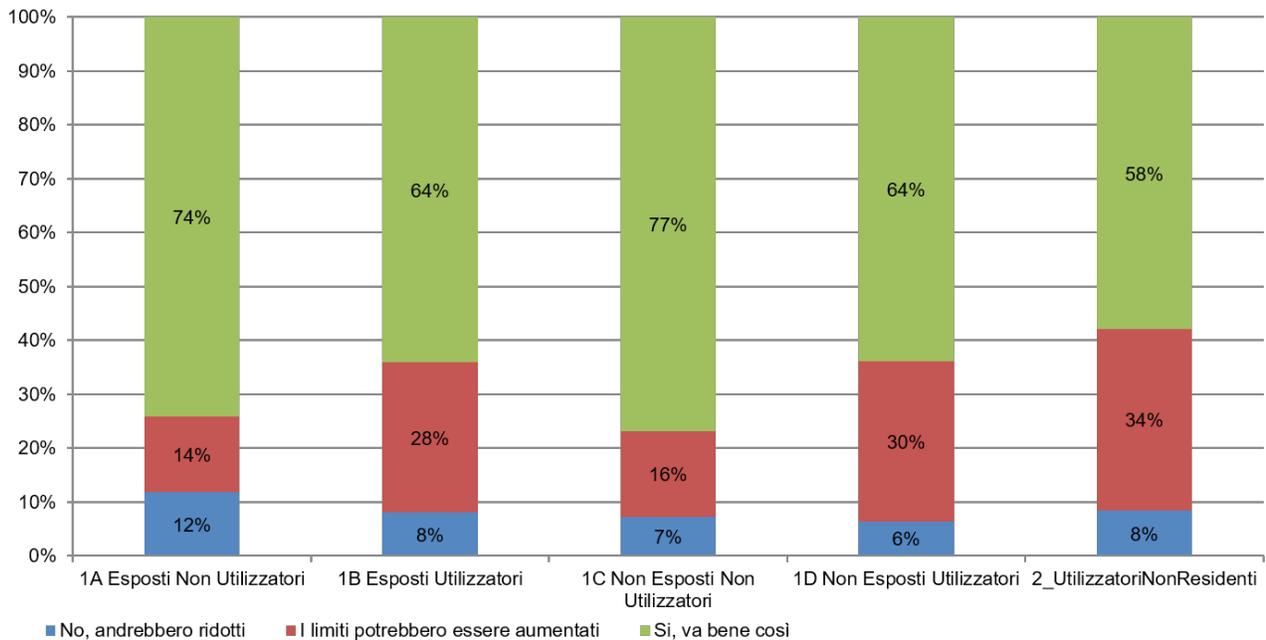
Per quello che riguarda le **condizioni di sicurezza**, la percentuale di intervistati che giudica la sicurezza in A22 “negativo” o “molto negativo” risulta mediamente attorno al 10%, con poche differenze sostanziali tra i gruppi target. Questo risultato è consistente con il fatto che l’A22 è una delle autostrade più sicure in Italia. La ridotta percentuale di utenti molto soddisfatti, in media attorno al 10%, dimostra comunque ampi margini di miglioramento.

Questa considerazione in qualche modo si lega al risultato piuttosto significativo ottenuto in relazione al **rispetto dei limiti di velocità sull’A22 percepito dagli automobilisti**. La percentuale che giudica che i limiti non sono rispettati da nessun o pochi automobilisti varia dal 32% (utenti non esposti non utilizzatori) al 39% (utenti esposti utilizzatori). Gli utenti utilizzatori tendono mediamente ad avere un’accezione più negativa della situazione. Questa indicazione però è mediamente in contrasto con l’indicazione da loro fornita sull’**opportunità o meno di alzare i limiti di velocità**: il 30% circa sostiene infatti che potrebbero essere aumentati, a differenza del 15% circa riscontrato tra gli utenti non utilizzatori.



7 - Rispetto limiti in A22

Figura 8: Questionario ex-ante – riscontro ottenuto sullo stato del rispetto dei limiti di velocità in A22.



8 - Adeguatezza limiti velocità

Figura 9: Questionario ex-ante – riscontro ottenuto sull'adeguatezza dei limiti di velocità in A22.

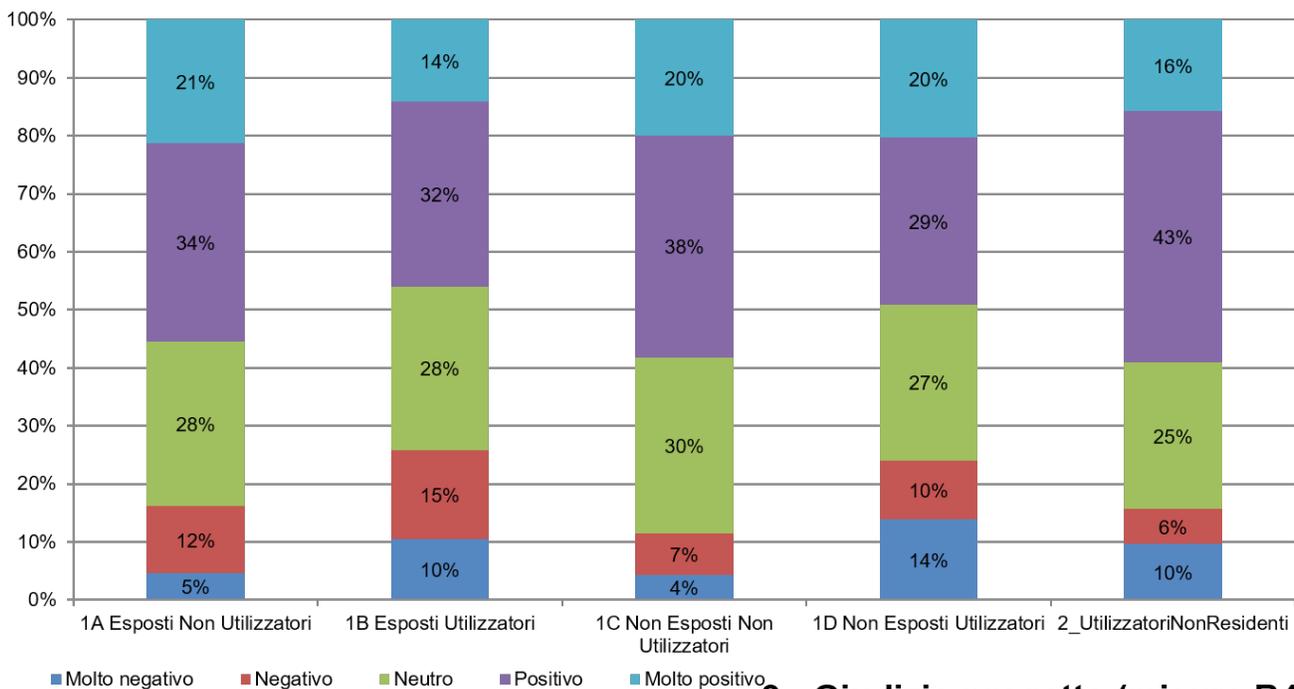
Risultati del primo questionario di valutazione del progetto da parte dell'utenza



5 Valutazione del progetto

Uno degli scopi primari di questo questionario è stato quello di ricevere ex-ante un giudizio sulle tre diverse tipologie di misure per la gestione dinamica del traffico autostradale. E' bene sottolineare come in fase di compilazione del questionario molti utenti avessero ancora pochissime informazioni sul progetto stesso: per questo motivo è stato diffuso assieme al questionario del materiale informativo di presentazione dei contenuti progettuali.

Per il raggiungimento di questo obiettivo, sono state poste tre domande specifiche, valutate su scala Likert a 5 valori (molto negativo, negativo, neutro, positivo, molto positivo). I risultati sono riassunti nei seguenti grafici.



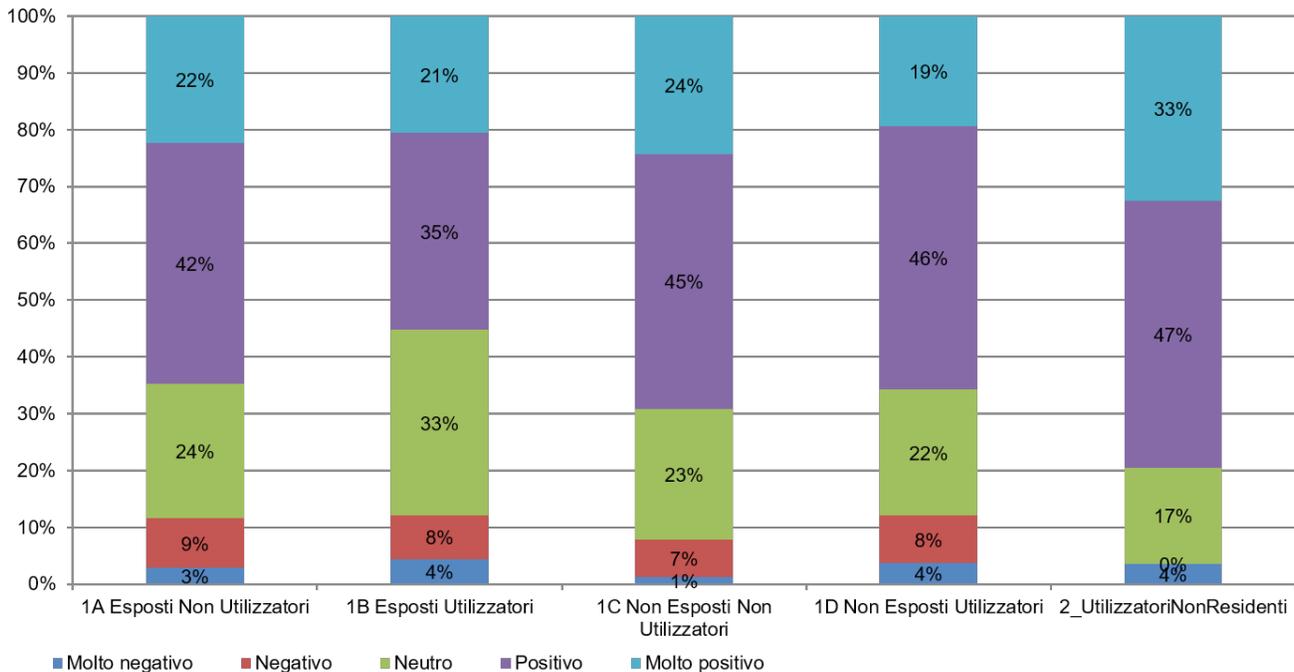
9 - Giudizio progetto (misura B4)

Figura 10: Questionario ex-ante - giudizio politiche "B4".

Per quello che riguarda la valutazione della politica di riduzione dei limiti di velocità ai fini ambientali (**misura "B4"**), emerge molto nettamente il diverso riscontro dato dagli utenti utilizzatori rispetto a quelli non utilizzatori. In particolare, la percentuale di **utenti utilizzatori** che giudicano negativamente o molto negativamente la misura è nell'ordine del **25%**. Tale percentuale si riduce al **10-15%** circa per gli **utenti non utilizzatori**, con un **riscontro mediamente più negativo** da parte degli **utenti esposti** rispetto a quelli



non esposti, che probabilmente vedono questo tipo di intervento una misura poco efficace a risolvere i problemi di qualità dell'aria che li affliggono.

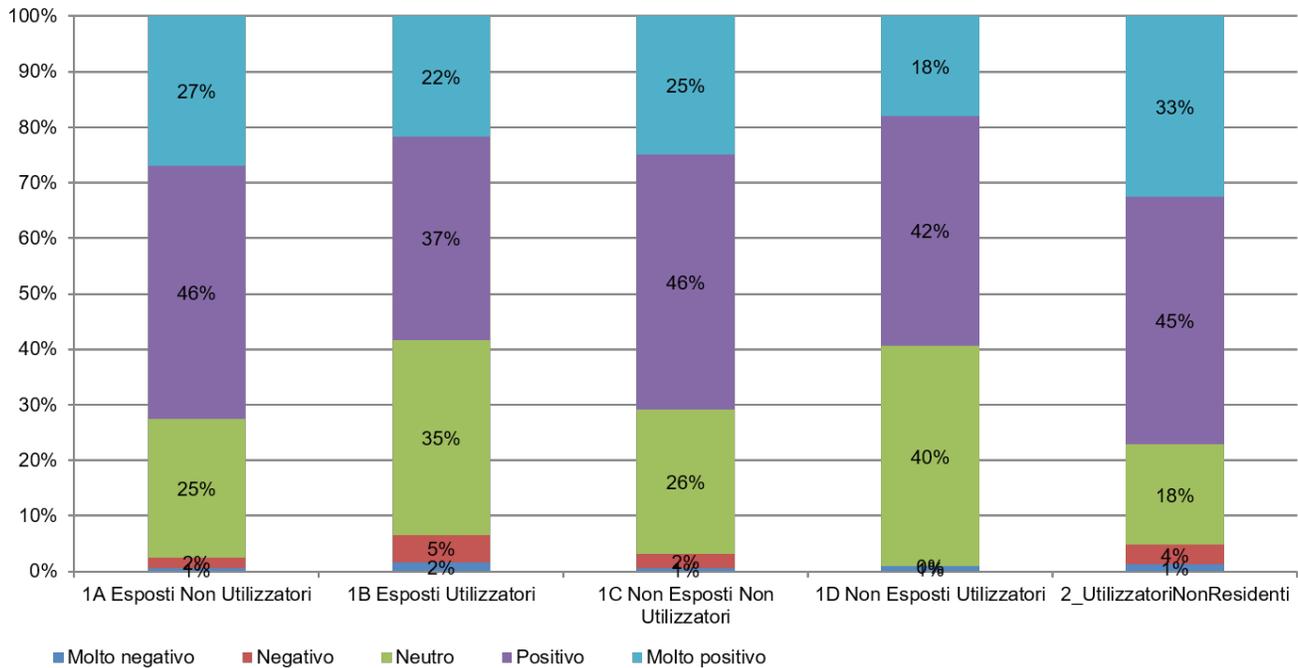


10 - Giudizio progetto (misura B3)

Figura 11: Questionario ex-ante - giudizio politiche "B3".

Per quello che riguarda valutazione della politica di gestione della capacità autostradale ai fini viabilistici (**misura "B3"**), emerge invece un maggiore livellamento nel grado di soddisfazione nei confronti di questa politica. In particolare, la percentuale di utenti che giudicano negativamente o molto negativamente la misura è mediamente nell'ordine del 8-12%. Benchè poco significativo a livello statistico, si sottolinea inoltre il confortante risultato ottenuto da parte dell'utenza non residente, che spera probabilmente di avere livelli di servizio complessivamente migliori nei propri viaggi da e verso l'Alto Adige.

Per quello che riguarda infine le politiche proposte di gestione integrata del traffico autostrada - città (**misura "B5"**), il riscontro è in generale ancora migliore, con meno del 7% degli utenti che la giudica in maniera negativa o meno negativa. Il riscontro peggiore in tal senso sembra in ogni caso arrivare dagli utenti esposti utilizzatori, in cui sono concentrati gli utenti che risiedono nelle città di Bolzano, Trento e Rovereto, sede di questi test, a dimostrazione comunque di una certa perplessità nei confronti di questo tipo di intervento.

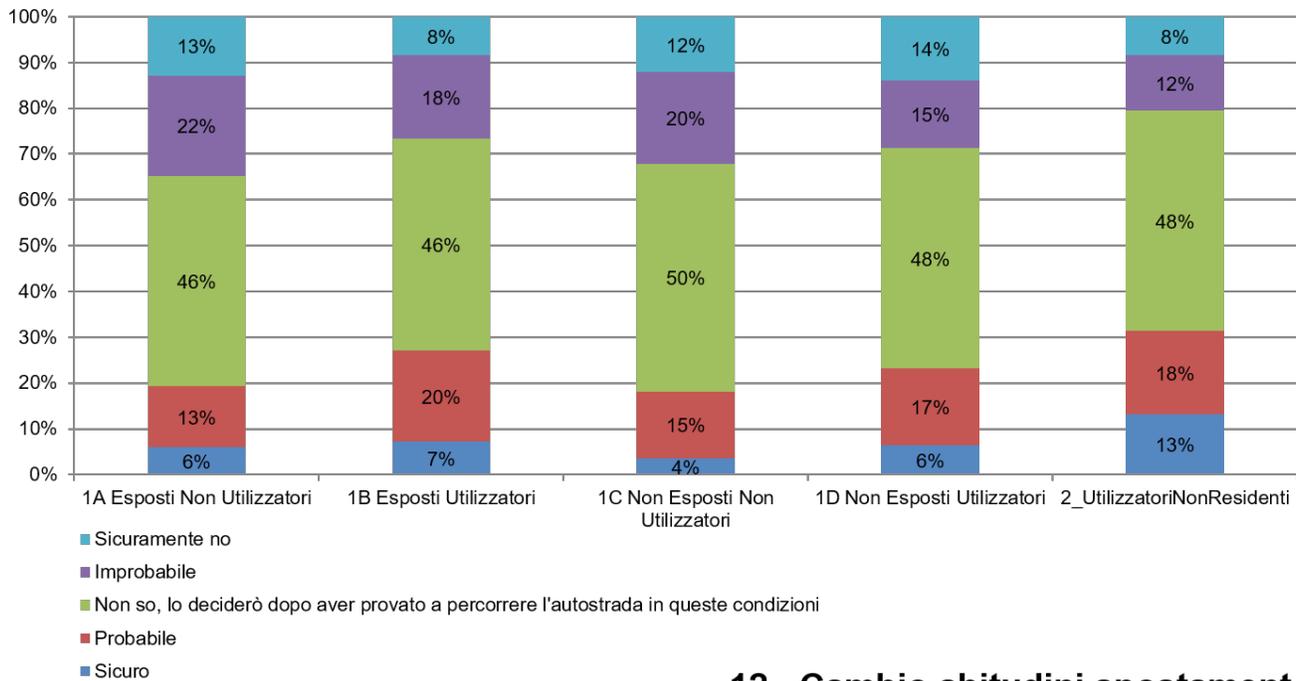


11 - Giudizio progetto (misura B5)

Figura 12: Questionario ex-ante - giudizio politiche "B5".

6 Valutazione delle possibili esternalità associate ai primi test

Il questionario è stato infine completato con due domande volte ad investigare due possibili aspetti critici che si potrebbero manifestare durante l'esecuzione della prima fase di test: (i) un cambio delle abitudini di spostamento, dettate dalla presenza dei test; (ii) il mancato rispetto delle misure sperimentali da parte dell'utenza stradale. I risultati di questo approfondimento è presentato nei grafici seguenti.

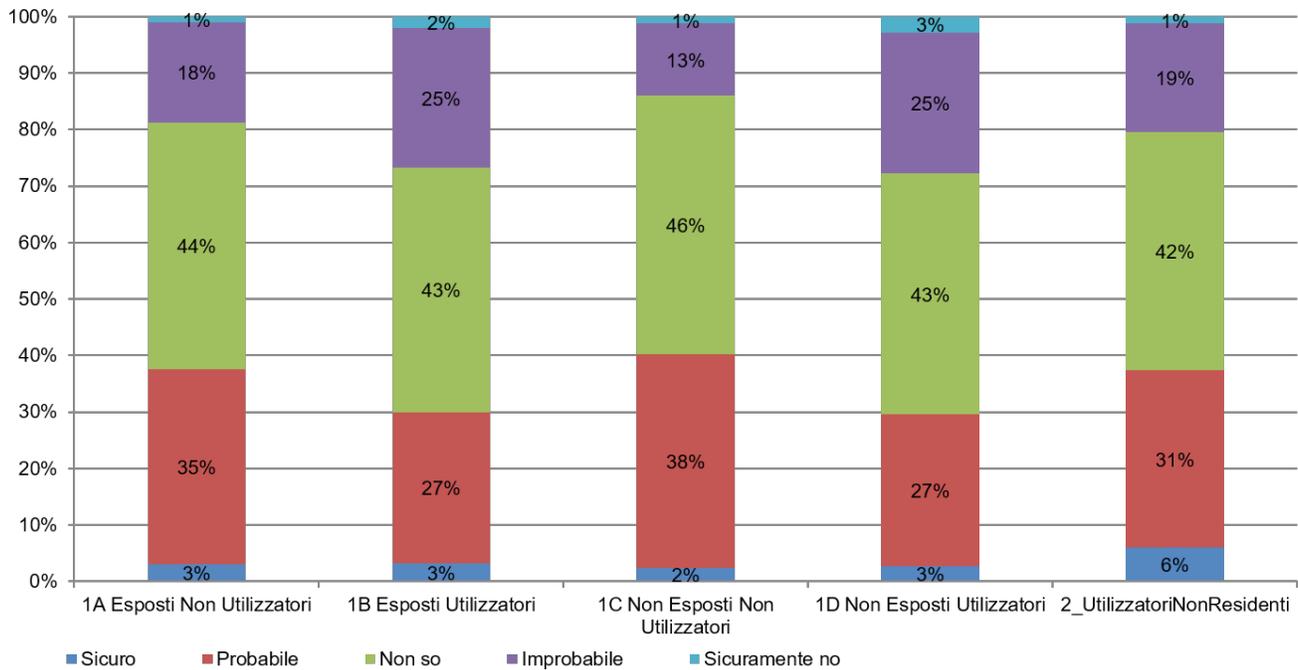


12 - Cambio abitudini spostamento

Figura 13: Questionario ex-ante - valutazione di possibili cambiamenti nelle abitudini di spostamento.

Il riscontro ottenuto in relazione al primo interrogativo mette in evidenza un possibile processo di spostamento del traffico autostradale nel tempo (scelta di altri momenti della giornata in cui utilizzare l'autostrada), nello spazio (utilizzo della viabilità ordinaria al posto dell'autostrada) e nel modo (scelta di utilizzare altri mezzi di trasporto), che dovranno essere opportunamente monitorati nel corso dello svolgimento del progetto. In particolare, infatti, il **20-30% dell'utenza rivela che probabilmente o sicuramente cambierà le proprie abitudini di spostamento**. Questo riscontro è particolarmente critico, dal momento che tale riscontro è fornito soprattutto dagli **utenti utilizzatori (27% esposti, 23% non esposti)**, a discapito di quelli non utilizzatori (19%). Questa prospettiva sembra essere confermata anche da parte dell'**utenza non residente**, per cui tale percentuale arriva al **31%**. Questo riscontro è dato sia dall'utenza commerciale così come dall'utenza occasionale.

Per quello che riguarda il **rispetto atteso delle misure sperimentali**, il **15-30% dell'utenza rivela che probabilmente o sicuramente le misure sperimentali non verranno rispettate**. Questo riscontro è più marcato da parte dell'utenza utilizzatrice (27% esposti, 28% non esposti) rispetto a quella non utilizzatrice (19% esposti, 14% non esposti).



13 - Rispetto misure sperimentali

Figura 14: Questionario ex-ante - opinione del livello di rispetto delle misure sperimentali durante la prima fase di test.