

**O**vunque la crescita della mobilità ha determinato un enorme incremento dell'utilizzo dell'automobile e della moto. Di questa situazione si sottolinea spesso l'insostenibilità, soprattutto per le città, dal punto di vista della qualità dell'aria. È tuttavia bene ricordare come questo non sia l'unico, né il peggiore dei problemi. Un eccesso di auto ferme e in movimento causa problemi anche per lo spazio occupato, il rumore, il congestionamento, rendendo nel complesso insostenibile l'attuale modello di mobilità, sia dal punto di vista ambientale che sociale ed economico.



**Tutto un altro muoversi: a che punto siamo?**

## Le scelte logiche di una mobilità sostenibile

Superare l'approccio ideologico ai problemi della mobilità. Per seguire il processo logico che vede nella mobilità sostenibile uno strumento per migliorare la qualità della vita delle persone, ridurre i costi collettivi, ridare vita ai centri delle città e migliorarne l'accessibilità

di Antonella Valer

Il Trentino e Trento non rappresentano un'isola felice nel panorama italiano e uno sguardo anche distratto può bastare per vedere che le automobili sono oggi ancora il mezzo in assoluto più utilizzato per ogni tipo di spostamento. Dal primo numero di questa rubrica ad oggi (sono trascorsi due anni) si può dire che siano avvenuti cambiamenti significativi? Accanto a elementi di pessimismo, si scorgono anche alcuni segnali positivi.

Rientrando nella categoria delle città medio-piccole, Trento si trova ad affrontare maggiori difficoltà ad attuare politiche di riduzione del traffico rispetto alle città grandi, a causa della mancanza di flussi di mobilità sufficientemente concentrati, per la minore disponibilità di risorse, e a causa della maggiore dispersione territoriale della popolazione. È quello che sostiene un recente studio, pubblicato nel libro delle Edizioni Clickmobility.it dal titolo **"Mobilità sostenibile per le città medio piccole: scelte logiche e non ideologiche"**, commissionato dall'agenzia della mobilità di Forlì-Ravenna. L'ottica in cui si pone lo sguardo degli autori di questo studio (Simone Gragnani e Leopoldo Montanari) è quello di superare l'approccio ideologico che spesso caratterizza le scelte in tema di mobilità, proponendo in alternativa di seguire un processo logico, che veda nelle politiche di mobilità sostenibile uno strumento per migliorare la qualità della vita delle persone, ridurre i costi collettivi interni ed esterni della mobilità, ridare vita ai centri delle città e migliorarne l'accessibilità. Si propone inoltre di studiare esempi di successo in Italia e all'estero allo scopo di individuare le scelte più efficaci.

È interessante vedere che cosa emerge dallo stu-

dio, cercando di usare i parametri utilizzati per fare una fotografia della situazione trentina.

**LA MULTIMODALITÀ.** La prima importante considerazione riguarda la multimodalità: "per ottenere il fondamentale obiettivo della riduzione del numero di auto sulle strade occorre offrire ai cittadini un ventaglio vasto ed efficiente di alternative di mobilità tra loro complementari". Innanzi tutto un elemento indispensabile e portante di un sistema di mobilità che voglia dirsi sostenibile è, e deve essere, un efficiente sistema di **trasporto pubblico**. "Per il potenziamento del TPL è fondamentale la creazio-

ne di una rete di forza basata su alcune linee ad elevata frequenza, affidabilità e velocità" dicono gli autori. Escludendo le metropolitane, che si giustificano solo nelle grandi città, la scelta classica è la tramvia. Tuttavia l'analisi delle migliori pratiche a livello internazionale ha evidenziato che risultati trasportisticamente soddisfacenti possono essere raggiunti anche con sistemi di trasporto in sede propria svolti con autobus, realizzabili in tempi più brevi e con costi di costruzione e gestione inferiori. Interessanti in questo senso i casi di Rouen in Francia e le LAM a Prato. Il caso della rete urbana di autobus di Forlì e Cesena viene presentato infine come emblematico per il suo sviluppo nel tempo: con capacità di rinnovamento delle linee, la pianificazione organica e continua nel tempo, capace di partire dalle criticità e modificar-



## Il car sharing è in arrivo!

Il car sharing è il servizio che permette di utilizzare l'auto quando serve, senza possederla. Di sfruttarne i vantaggi, pagando il solo utilizzo, senza sostenere i costi fissi (bollo, assicurazione, manutenzione). La cooperativa Car sharing Trentino sta predisponendo l'avvio del servizio, che partirà ad **aprile**, con 7 automobili, collocate in 5 diversi parcheggi nel centro di Trento (piazza Dante, Port'Aquila, piazza Fiera, Ospedale S.Chiera, Big Center in viale Verona). I soci della cooperativa sono già qualche decina ed è possibile visionare i contratti di utilizzo del servizio, il tariffario, lo statuto della cooperativa e iscriversi alla newsletter: [www.carsharing.tn.it](http://www.carsharing.tn.it).

Per informazioni: [info@carsharing.tn.it](mailto:info@carsharing.tn.it), tel. 0461 433124.





si continuamente affinando le linee in funzione delle evoluzioni urbanistiche e di mobilità del territorio. Un servizio pensato a partire dalla domanda, che è stato anche comunicato con efficacia.

L'ultima modifica strutturale del servizio urbano di Trento risale al 2002, progettata dall'esperto svizzero Willy Hussler. Il tentativo era quello di creare la cosiddetta rete forte e di cadenzare l'orario in modo da renderlo maggiormente fruibile. A quella data risale anche l'allungamento dell'orario verso le fasce serali. Queste modifiche nel medio periodo hanno portato ad un incremento significativo degli utilizzatori dei mezzi, segnalandosi così **come sia possibile aumentare la domanda proprio incrementando la quantità e la qualità dell'offerta**. Oggi la situazione del servizio è preoccupantemente stabile: a parte aggiustamenti parziali, che vanno a intaccare la struttura generale in maniera non sempre coerente, tentando di soddisfare esigenze specifiche, il servizio si è attestato su livelli di qualità buoni, ma non eccellenti. Significativi ritardi strutturali sono rilevabili nelle fasce orarie di maggior traffico, soprattutto a causa



della mancanza di una significativa rete di corsie preferenziali che permettano di aumentare la velocità commerciale dei mezzi. Sarebbe necessario un intervento preciso che vada a dare priorità ai mezzi pubblici rispetto a quelli privati. L'ipotesi della costruzione di una linea su sede propria da Nord a Sud va nella direzione giusta. Occorrono però provvedimenti anche nel breve periodo. L'altro elemento di debolezza è senz'altro la comunicazione. Precisa, ma mirata ai soli utilizzatori, rischia di fare in modo che il servizio di trasporto pubblico rimanga la cenerentola della mobilità cittadina. **Il secondo mezzo che dovrebbe avere la priorità nelle città, dicono gli autori dello studio, è senz'altro la bicicletta.** Non basta però costruire le piste ciclabili, aggiungono. "Occorre un'ampia serie di misure complementari in termini di infrastrutture di supporto, regolamentazione e servizi finalizzati a rendere sicuro, comodo, conveniente ed attraente l'uso della bicicletta", magari anche con l'intermodalità (treno+bici e treno+ bus). A Trento rimane molto da fare da questo punto di vista. Se è vero che la rete delle ciclabili sta crescendo, e che il primo parcheggio protetto nei pressi della stazione è stato un successo, le discontinuità tra le piste sono evidenti, mancano ancora rastrelliere per la sosta in città e nei luoghi at-

trattori di traffico, il parcheggio di piazza Venezia non è stato costruito, sono ancora molte le strade pericolose e i percorsi proibitivi per le bici, e l'interessante progetto "Targa la bici", promesso dal settembre scorso, non è ancora partito. Mentre il numero di ciclisti urbani cresce significativamente, Trento non è ancora la città amica della bicicletta che potrebbe essere.

D'altro canto il territorio trentino ha visto nascere negli ultimi mesi, su iniziativa di cittadini, associazione e imprese, ma con il supporto degli enti pubblici, alcune nuove iniziative di mobilità collettiva (di cui lo studio non parla) che possono allargare il ventaglio delle proposte: Jungo e il Car sharing (vedi box).

**LA "LOGISTICA INTEGRATA".** Tra gli altri strumenti sperimentati nelle città medio-piccole di tutto il mondo e che hanno mostrato significativi risultati lo studio presenta la "logistica integrata" del trasporto merci, sperimentata a Padova e a Thun in Svizzera, che permetterebbe di ridurre il numero dei veicoli commerciali – spesso mezzi pesanti – che assediano il "salotto" di Trento; il "road pricing" ovvero il pagamento di un biglietto per chi vuole entrare con l'automobile in città. L'esperienza di Trondheim (Norvegia) indica che i proventi dei pedaggi possono essere una risorsa importante per gli investimenti infrastrutturali. Vengono inoltre presentate le esperienze dei "quartieri senz'auto", di cui il più famoso è il quartiere di Vauban a Friburgo.

Decisamente alla portata di Trento, infine è il sistema "Park & Ride", un sistema di parcheggi di interscambio in cui chi lascia l'automobile fuori dal centro può poi raggiungerlo comodamente con i mezzi pubblici o la bicicletta. Sistema che è peraltro presente nel progetto di Piano urbano della mobilità per Trento, così come alcune corsie preferenziali per il TPL. A quando la realizzazione?

## Jungo in Trentino

# Muoversi senz'auto con i "passaggi istantanei" è già possibile!

L'indice di efficienza Jungo segna 7.2 minuti per i maschi e 3.5 per le femmine. È il tempo medio di attesa registrato in Trentino nel trimestre settembre-novembre. Per l'autostop ci vogliono mediamente 22 minuti. L'idea di Jungo è che sia possibile ridurre drasticamente il traffico sfruttando le correnti naturali di traffico, ovvero i sedili vuoti che si spostano ad ogni ora su ogni strada. Il movimento Jungo ha creato



in Trentino le condizioni perché qualunque automobilista possa ottimizzare la propria auto, in funzione antitraffico. Quando l'automobilista

"consapevole" vede una persona al margine stradale che mostra l'apposita card, può accostare volentieri, perché sa che, imbarcandola, guadagnerà un ticket chilometrico offertogli dal passeggero stesso (20 cent fissi + 10 cent/km) in totale sicurezza, grazie a 3 dispositivi che garantiscono un alto standard di sicurezza. Il passeggero (jungonauta) non si sente in imbarazzo perché non va a scrocco, ma propone un comportamento reciprocamente vantaggioso e piacevole. Siccome tutti potenzialmente possono jungare in sicurezza e risparmiando denaro, il sistema crescerà in efficienza tanto più entreranno nuovi utenti. Se con soli 340 iscritti, in Trentino il TMA è già di 7.2 min per i maschi (e 3.5 per le femmine), cosa avverrà quando gli iscritti saranno 3000?

**Per sapere di più e richiedere la card:**  
[www.jungo.it](http://www.jungo.it)