

4° Forum Trimestrale sulla Mobilità Sostenibile

11 gennaio 2023 - ore 14.00-18.00

Report delle attività



COMUNE
DI TRENTO

Progetto Mobilità e Rigenerazione Urbana
Ufficio Mobilità Sostenibile

Cos'è il Forum della Mobilità Sostenibile?

Si tratta di un evento in tema di mobilità sostenibile.

La finalità è quella di creare un aperto tavolo di discussione in cui ogni partecipante, sia esso relatore o meno, possa apportare il suo contributo in uno scambio reciproco di opinioni, informazioni e idee.

Al termine di ogni intervento si apre una discussione sul tema trattato. E' un momento di confronto informale utile per raccogliere suggerimenti e proposte.

1° FORUM 10 marzo 2022

Il sistema delle connessioni territoriali: **mobilità lineare e verticale**. Il NorduS, l'ascensore di Mesiano e il Grande impianto del monte Bondone

Pianificazione e mobilità dolce: il **Biciplan**. Collegamenti ciclabili e sistemi di ricovero biciclette

Il sistema delle **fermate del trasporto pubblico locale**. FAST - fermate accessibili e sostenibili a Trento e Smart City Control Room

2° FORUM 15 giugno 2022

La nuova organizzazione del **Parcheggio di attestamento Monte Baldo**

I nuovi sistemi di **ricovero biciclette** del Comune di Trento

Lo stato dell'arte del noleggio biciclette **"C'entro in bici"**

I nuovi **interventi ciclabili** in previsione e i fondi del PNRR

L'**urbanismo tattico**: interventi di miglioramento della vivibilità urbana

3° FORUM 27 settembre 2022

Il **noleggio biciclette "C'entro in bici"** e **"Bicincittà"**

Il caso della città di **Mantova**: il sistema **free floating** di noleggio di biciclette

Sistemi di accesso al **Parcheggio di attestamento Monte Baldo**

Idee per una **velostazione** alla stazione delle autocorriere Resoconto sull'attivazione dei **nuovi sistemi di ricovero biciclette**

Mobilità leggera, comportamento, Education

4° Forum - programma

Apertura del Forum

Ing. Ezio Facchin - Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni del Comune di Trento

Il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale. FAST - fermate accessibili e sostenibili a Trento Il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale. FAST-fermate accessibili e sostenibili a Trento

Prof. Mosè Ricci - Professore Ordinario Dipartimento Pianificazione Design e Tecnologia dell'Architettura presso Sapienza Università di Roma
Arch. Sara Favargiotti - Professore associato Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale e Meccanica presso l'Università di Trento

DISCUSSIONE APERTA SUL TEMA

Beni Comuni: il Patto di collaborazione per il Progetto #Cambiamolastrada.

Illustrazione del progetto di via Zandonai a Trento

Dott. Andrea Pagnin - Capoufficio Relazioni con il pubblico e partecipazione. Servizio Gabinetto e pubbliche relazioni del Comune di Trento
Dott.ssa Evelyn Leveghi - progettista e coordinatrice del gruppo di lavoro del Progetto "Cambiamo la strada"

DISCUSSIONE APERTA SUL TEMA

Urbanistica tattica per Trento: presentazione di alcuni progetti sviluppati dagli studenti di Ingegneria dell'Università degli Studi di Trento

Enzo Falco - Professore associato di Urbanistica presso l'Università di Trento
Studenti della facoltà di Ingegneria: Bonamigo Emma, De Reggi Giacomo, Gianoli Federico, Giovanelli Irene, Michetti Alessandra, Paolo Brendolise, Gabriele Cattani, Virginia Ludovica Girenti, Sebastiano Maccacaro, Cristina Pedrana, Alice Vicentini

DISCUSSIONE APERTA SUL TEMA

Il sistema di bike sharing del Comune di Bolzano. Il confronto con i modelli di Trento e Mantova.

Ing. Ivan Moroder - Direttore Ufficio mobilità Comune di Bolzano
Ing. Brunella Franchini - funzionario Ufficio mobilità Comune di Bolzano
Ing. Valentina Benoni - Capoufficio Ufficio mobilità sostenibile Comune di Trento

DISCUSSIONE APERTA SUL TEMA

La mappa dell'incidentalità del Comune di Trento. Quali prospettive?

Dott. Luca Sattin - Comandante del Corpo di Polizia Locale di Trento - Monte Bondone

DISCUSSIONE APERTA SUL TEMA

La sosta dei monopattini in sharing a Trento: le modalità di sosta consentite e la proposta per la risoluzione del problema della sosta irregolare.

Ing. Margherita Muratori - funzionario Ufficio mobilità sostenibile del Comune di Trento

DISCUSSIONE APERTA SUL TEMA

**Moderatore: arch. Giuliano Stelzer - Dirigente con incarico speciale presso il
Progetto mobilità e rigenerazione urbana - Comune di Trento**

Il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale.

FAST–fermate accessibili e sostenibili a Trento.

Prof. Mosè Ricci - Professore Ordinario Dipartimento Pianificazione Design e Tecnologia dell'Architettura presso Sapienza Università di Roma

Arch. Sara Favargiotti - Professore associato Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale e Meccanica presso l'Università di Trento

La presentazione ha illustrato l'evoluzione dello studio già mostrato preliminarmente nella prima edizione del forum. L'obiettivo di **FAST** è costruire, attraverso l'insieme delle fermate dell'autobus, una spina dorsale per la **rigenerazione urbana della città**, ed avrà come risultato finale la redazione di un **manuale** da utilizzare in maniera sistematica come **linea guida** per le future trasformazioni delle fermate e relative pensiline quali **hub della micromobilità**.

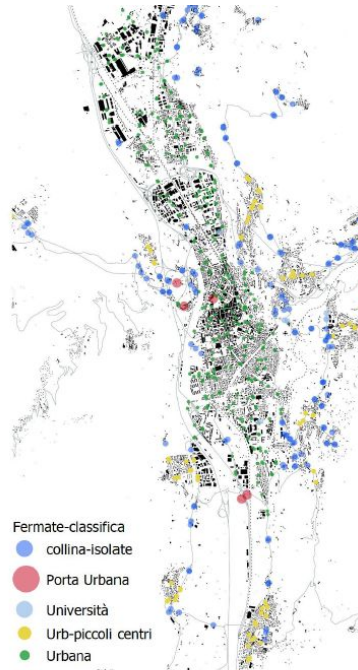
Le fermate dovranno essere spazi **accoglienti** e **innovativi**, **accessibili**, capaci di offrire ed acquisire **informazioni** in tempo reale, oltre che **generatori sociali** di esperienze.

Le fasi del progetto:

1. pianificazione - modellistica: mappatura dei sistemi di mobilità, della costruzione fisica e classificazione delle fermate per renderle accessibili e innovative. Lettura delle grandi trasformazioni che incideranno sulla mobilità e sullo spazio pubblico e conoscenza del sistema di trasporto.

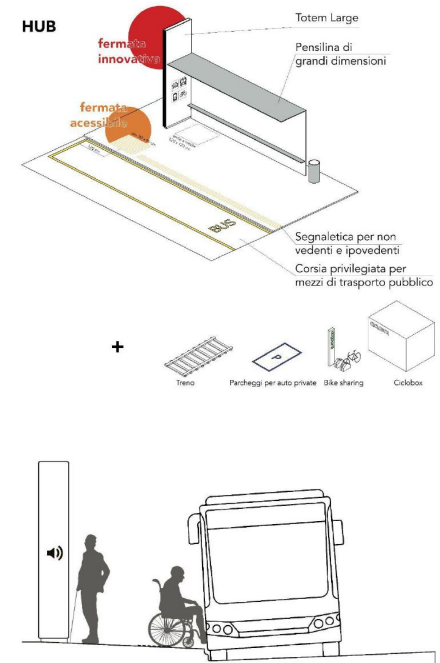
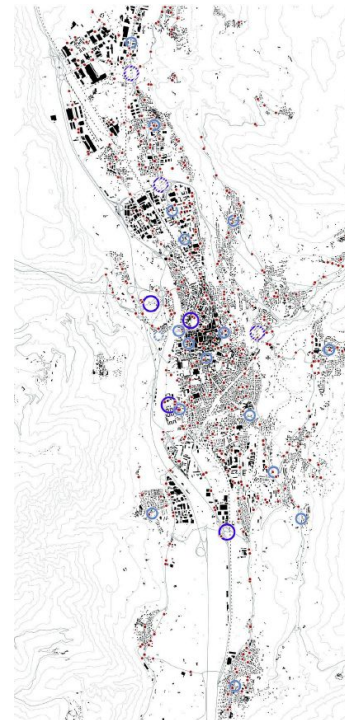
2. innovazione: definizione delle caratteristiche di assetto urbano delle fermate accessibili e innovative con riferimento allo specifico contesto locale. Individuate delle **dotazioni caratteristiche** che una fermata, in base alla tipologia può o deve possedere.

3. azioni locali: approfondimenti meta-progettuali su aree di studio selezionate.



Fermate-classifica
● collina-isolate
● Porta Urbana
● Università
● Urb-piccoli centri
● Urbana

Classificazione fermate



Il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale. FAST–fermate accessibili e sostenibili a Trento.

DISCUSSIONE APERTA

Per migliorare la sicurezza delle fermate e l'efficienza ed attrattività del trasporto pubblico appare necessario eliminare i golfi di fermata.

Si sta conducendo un approfondimento su questo tema per una fermata in via Brennero.

Necessario prestare particolare attenzione all'installazione di pensiline nelle zone periferiche in particolare nelle aree di recente espansione.

Importanza dell'adeguatezza del sistema di controllo dei mezzi MITT che necessita di essere reso più efficiente.

Anche il sistema tecnologico dei totem deve essere il più possibile aperto ed interattivo, adattabile anche al contesto esistente.

Apprezzamento per l'approccio al tema in maniera sistematica e non puntuale. Necessario un sistema in grado di gestire la dinamicità del trasporto, in quanto il modello del TPL è ormai consolidato ma i sistemi di mobilità cambiano (si veda ad esempio il futuro del trasporto a chiamata).

La parte innovativa e dei dati necessita di approfondimento, comporta una rete tecnologica molto avanzata.

Si sta conducendo un approfondimento su questo tema per una fermata in via Brennero.

Il progetto prevede di dislocare in modo più ottimale le fermate?

E' stata effettuata una verifica con i raggi di accessibilità di 300 m e la città di Trento risulta ben coperta. Gli aspetti di dettaglio dovranno essere presi in esame negli approfondimenti d'area.
Il trasporto su gomma deve comunque conciliare la necessità di minimizzare tempi di percorrenza con la capillarità delle fermate.

Beni Comuni: il Patto di collaborazione per il Progetto #Cambiamolastrada.

Dott. Andrea Pagnin - Capoufficio Relazioni con il pubblico e partecipazione. Servizio Gabinetto e pubbliche relazioni del Comune di Trento

"I beni comuni sono quei beni che, se arricchiti, arricchiscono tutti; se impoveriti, impoveriscono tutti"
(Gregorio Arena, 2012)

I beni comuni sono quei beni riconosciuti dalla collettività che, se valorizzati, possono creare benessere, positività e arricchimento.

Il Comune di Trento ha adottato un regolamento sulla **collaborazione tra cittadini e amministrazione** per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani. Prevede una **trasformazione di ruoli**: il cittadino partecipa attivamente, l'amministrazione dà valore alle competenze apportate dal cittadino e insieme si costruiscono modalità progettuali secondo il principio di **sussidiarietà** sancito dall'art. 118 della Costituzione.

I protagonisti dei beni comuni e del **percorso di coprogettazione** sono i **cittadini attivi** (singoli o associati) che presentano la propria proposta di cura, i **Servizi comunali** e le **Circoscrizioni** che vengono attivati a seconda della proposta, e l'**Ufficio Beni comuni** quale punto di riferimento e collante per favorire la collaborazione oltre che per la gestione dell'iter. Il **patto di collaborazione** è un impegno tra le parti che porta alla concreta fattibilità della proposta.

Anche il progetto #Cambiamolastrada si colloca nella cornice dei Beni Comuni.



BENI COMUNI

Patti di collaborazione

Tra il 2016 e il 2022 ne sono stati firmati 93

67 patti per la cura, gestione e rigenerazione di spazi pubblici

23 patti per l'innovazione sociale e i servizi collaborativi

3 patti per la creatività urbana e l'innovazione digitale

Attualmente 18 sono attivi

Ritocchi urbani

40 adesioni
Rimozione di elementi che deturpano l'arredo urbano o suo abbellimento.

Adotta un'aiuola

66 adesioni
Cura continuativa o occasionale di piccoli spazi verdi, come fioriere o aiuole.

Alla mia scuola ci penso anch'io

49 adesioni
Per insegnanti, alunni e genitori che pensano alla scuola come bene comune.

Al mio quartiere ci penso anch'io

150 adesioni
Rimozione di elementi che deturpano l'arredo urbano o abbellimento dello stesso.

Illustrazione del progetto di via Zandonai a Trento

Dott.ssa Evelyn Leveghi – progettista e coordinatrice del gruppo di lavoro del Progetto “Cambiamo la strada”

Gli elementi che hanno portato alla realizzazione del progetto sono stati, in particolare, la **cooperazione** tra attori, la **coprogettazione** tra esperti, la **negoiazione** in termini di fattibilità anche grazie alle novità del Codice della Strada, e l'accesso a bandi di **finanziamento** (fondo TAUT).

L'obiettivo iniziale è stato quello di favorire la mobilità leggera applicando i principi dell'**urbanistica tattica**.

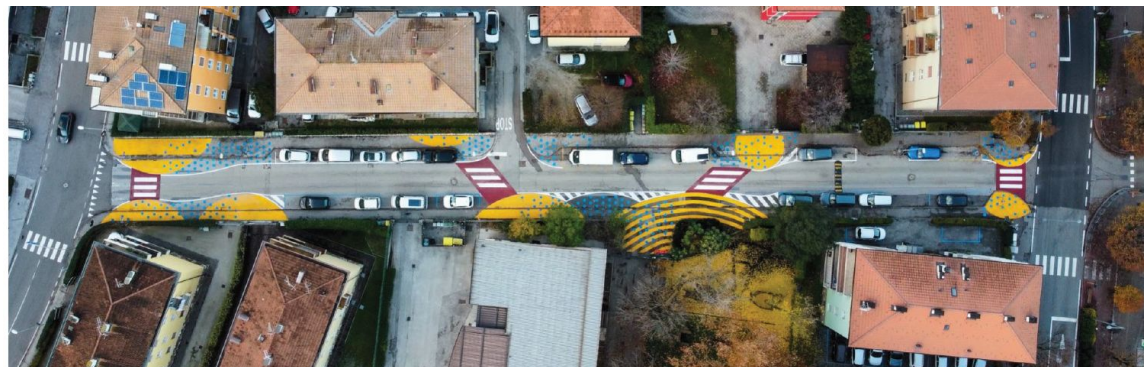
Le fasi di lavoro sono state:

- 1. indagine:** attivazione locale con passeggiata di quartiere, coprogettazione con scuola e cittadini
- 2. ideazione:** individuati 4 microluoghi critici ricchi di potenzialità, nei quali funzione e colore hanno una correlazione ben precisa.
- 3. progettazione:** previsto un cambio di ritmo da andamento lineare a curvilineo con dolci chicane per ottenere una mitigazione delle velocità con un intervento temporaneo e reversibile.
- 4. realizzazione:** con la collaborazione di un writer.

Sono stati applicati i principi e le caratteristiche dell'urbanistica tattica tramite azioni dal basso per ottenere una serie di **vantaggi primari**:

- risolvere criticità alla scala di quartiere;
- aumentare la vivibilità attraverso maggiore qualità dello spazio pubblico;
- sviluppare politiche pubbliche integrate aderenti ai bisogni reali;
- attivare il potenziale inespresso dei luoghi.

Si prospettano anche benefici generali in termini di **qualità dello spazio urbano**, **sicurezza**, **autonomia** degli utenti deboli, importanza dei **negozi di vicinato** e riduzione dell'**inquinamento**.



PERCORSI LINEARI - ATTRAVERSAMENTI



Pedoni
e mezzi leggeri



rosso rubino
attenzione, energia, vitalità
movimento e cambiamento
(buona visibilità con azzurro)

entire campate
diagonali
dinamiche lineari



SOSTA LEGGERA - ATTESA SCOLARI



Caricisti o scuolati
(+ altri bambini)



azzurro blu
calma e stabilità
inserire, creare, disporre

matrice presentica
modulare e dinamica
serie in piedi temporanee



SOSTA LEGGERA - GIOCO



Bambini
(scuola della scuola
primaria De Gasperi e
fratelli degli anni)



giallo
gioventù, ottimismo, futuro
disimpegno e leggerezza
movimento e cambiamento

matrice
a cerchi concentrici
sila di gioco e movimento
interazione dinamica



Beni Comuni: il Patto di collaborazione per il Progetto #Cambiamolastrada.

Illustrazione del progetto di via Zandonai a Trento.

DISCUSSIONE APERTA

Il provvedimento viabilistico di chiusura al transito di via Zandonai negli orari scolastici esiste da anni. Ora c'è una chiave interpretativa più efficace.

Il percorso partecipato per via Zandonai ha creato inizialmente perplessità e dubbi, poi curiosità ed infine apprezzamento. E' stata anche accettata la diminuzione dei posti auto in favore dello spazio libero per gli utenti della scuola. Si è visto un cambiamento della vivibilità dello spazio pubblico e i bambini appaiono più autonomi rispetto a prima. Suggerimento dai residenti: individuare una soluzione alternativa per i posti auto rimossi.

I Beni Comuni prevedono meccanismi di incentivazione per i cittadini proponenti?

L'impegno è quello di mettere a disposizione le risorse professionali dei Servizi comunali, ed alcune forme di sostegno. Ad esempio lo snellimento di alcune procedure, visibilità del progetto, ed in base al tipo di progetto piccole risorse economiche e strumentazione.

Perchè sono state colorate solo alcune aree e non l'intero manto d'asfalto?

Oltre al fatto che il Codice della Strada non permette di colorare la carreggiata, il progetto voleva mettere in evidenza alcune aree specifiche e vi era l'intenzione di mantenere il progetto il più essenziale possibile, anche per ottimizzare l'utilizzo dei materiali.

Quali indicatori utilizzerete per il monitoraggio?

Il monitoraggio verrà seguito dall'Associazione Acropoli. Nella fase progettuale si sono analizzati gli elementi più importanti per la scuola, i cittadini e la Circoscrizione, la percezione della sicurezza e l'importanza del bacino di utilizzatori (circa 800 persone che hanno una forma di relazione con la strada).

L'intervento fa ben sperare per gli interventi futuri legati al PUMS.

Urbanistica tattica per Trento: presentazione di alcuni progetti sviluppati dagli studenti di Ingegneria dell'Università degli Studi di Trento

Enzo Falco - Professore associato di Urbanistica presso l'Università di Trento

Paolo Brendolise, Gabriele Cattani, Virginia Ludovica Girgenti, Sebastiano Maccacaro, Cristina Pedrana, Alice Vicentini

Nell'ambito del Corso di Tecnica Urbanistica è stato proposto un breve modulo (di circa 10 ore) per la sperimentazione dell'approccio dell'urbanistica tattica ad alcuni casi studio nelle zone scolastiche.

SCUOLA SANT'ANNA A GARDOLO

In una prima fase sono state mappate le **attività** nell'area di forte frequentazione (scuola, centro anziani, gelateria, officina, ecc.).

Durante un **sopralluogo** è stato analizzato che la sosta avviene in modo disordinato ed irregolare, soprattutto a causa dell'accompagnamento dei bambini a scuola, con conseguente disagio per gli utenti della strada.

Sono stati individuati i **temi** e le **aree di progetto**: lunga striscia pedonale, parcheggi, attività secondarie da collegare.

Il progetto si è poi focalizzato su una ricerca di **collegamento in sicurezza** attraverso la divisione della viabilità carrabile da quella pedonale, la suddivisione della lunga striscia pedonale, e l'ampliamento dell'area davanti alla scuola.



Urbanistica tattica per Trento: presentazione di alcuni progetti sviluppati dagli studenti di Ingegneria dell'Università degli Studi di Trento

Enzo Falco - Professore associato di Urbanistica presso l'Università di Trento

Bonamigo Emma, De Reggi Giacomo, Gianoli Federico, Giovanelli Irene, Michetti Alessandra

Nell'ambito del Corso di Tecnica Urbanistica è stato proposto un breve modulo (di circa 10 ore) per la sperimentazione dell'approccio dell'urbanistica tattica ad alcuni casi studio nelle zone scolastiche.

SCUOLA FIGARELLI A GARDOLO

Previo **sopralluogo** è stata inizialmente condotta un'**analisi SWOT** che ha portato a voler evidenziare con il colore e la segnaletica le piste ciclabili e i percorsi pedonali.

Il progetto vuole sfruttare l'opportunità data dal **parcheggio posteriore** alla scuola per valorizzare e rendere più sicura l'entrata principale, anche attraverso il miglioramento del percorso di accesso con riduzione della vegetazione.

Il progetto prevede di evidenziare il **percorso pedonale** con cerchi colorati che si trasformano in triangoli verdi che poi proseguono all'interno del cortile della scuola (a ricordare l'artista Depero e il profilo delle montagne).



Urbanistica tattica per Trento: presentazione di alcuni progetti sviluppati dagli studenti di Ingegneria dell'Università degli Studi di Trento

DISCUSSIONE APERTA

Il Comune ha ipotizzato interventi di questo tipo in ambito non scolastico, ad esempio nei pressi delle caserme dei Vigili del Fuoco? Migliorerebbe la gestione della sosta che alle volte è irregolare e impedisce il passaggio.

Si tratta di sperimentazioni, la prima è stata avviata in ambito scolastico e per questo i casi studio proposti fanno riferimento alle zone scolastiche, ma la sperimentazione è sicuramente aperta.

Importanza dell'attenzione alla coprogettazione per la conoscenza che hanno gli utilizzatori dei luoghi, affinché il progetto sia aderente a bisogni concreti

La caratteristica di questi progetti è la temporaneità, ma nel momento in cui i dubbi vengono superati può essere interessante mantenere le soluzioni adottate ed effettuare la necessaria manutenzione.

Può essere interessante utilizzare materiali e vernici che siano direttamente utili alla riduzione dell'inquinamento.

Il sistema di bike sharing del Comune di Bolzano.

Ing. Brunella Franchini – funzionario Ufficio mobilità Comune di Bolzano

Il progetto di “**ciclopolitana telematica**” è nato grazie ad un programma sperimentale del Ministero dell'Ambiente.

Si tratta di un sistema a **stazioni fisse** che prevedeva inizialmente 8 ciclostazioni, **100 biciclette a pedalata assistita**, di cui 3 tricicli per persone con difficoltà motoria, e inizio del servizio ad ottobre 2019. Successivamente il servizio è stato ampliato a **16 ciclostazioni** posizionate nei quartieri e nei nodi intermodali.

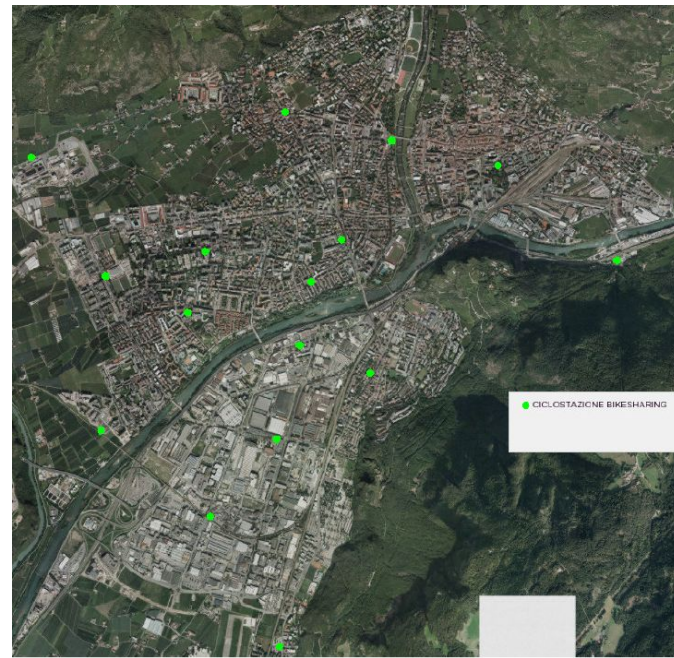
L'accesso al servizio può avvenire tramite Alto Adige Pass, tessera, app mobile e web app.

Il **costo** per l'utente è di 1 €/h ed è previsto un limite di utilizzo di 3 ore.

La scelta delle stazioni fisse è nata per evitare le criticità della sosta legate al free floating.

I **limiti** attuali del sistema sono:

- costo per la realizzazione delle stazioni
- ingombro delle stazioni
- difficoltà ad effettuare soste lungo il percorso per l'assenza di lucchetto → possibile miglioramento con lucchetto elettronico (già presente a Merano)
- importanti oneri di manutenzione per le e-bike, si stanno quindi introducendo sempre più biciclette muscolari



Il confronto con i modelli di Trento e Mantova.

Ing. Valentina Benoni – Capoufficio Ufficio mobilità sostenibile Comune di Trento

Richiamando quanto già presentato nel 3° forum del 27/09/2022, dove sono stati analizzati 3 sistemi di bike sharing, sono state riportate le principali differenze tra i tre sistemi.

Il bike sharing comunale **C'ENTRO IN BICI** è caratterizzato da un sistema di **9 stazioni fisse e 84 biciclette muscolari** con circa 1000 utenti iscritti (in possesso di chiave per l'utilizzo).

Il bike sharing provinciale **E-MOTION** è caratterizzato da un sistema di **41 stazioni fisse nel Comune di Trento** (tot. 92 stazioni sul territorio provinciale) e **125 biciclette** per la maggior parte muscolari (tot. 550 biciclette di cui 250 a pedalata assistita sul territorio provinciale) con circa 700 utenti iscritti.

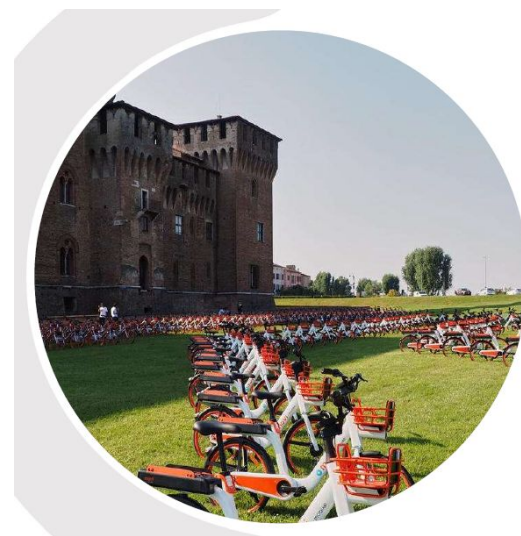
Il bike sharing del territorio comunale di **Mantova** è di tipo **free floating** con circa **200 biciclette muscolari e 100 a pedalata assistita** e circa **9.000 utenti attivi** all'anno. Non sono previste stazioni di prelievo ma solo dei "punti di raccolta" periodicamente bilanciati.

I tre sistemi sono molto diversi tra loro per:

- tecnologia
- costi (sia per l'utente che per l'Amministrazione)
- modalità di raccolta dei dati
- criticità e vandalismi

Comparazione dei costi:

- C'entro in bici: circa 0.90-1.75 €/km
- Bike sharing PAT: circa 3 €/km
- Bike sharing Mantova: circa 2 €/km



Il sistema di bike sharing del Comune di Bolzano.

Il confronto con i modelli di Trento e Mantova.

DISCUSSIONE APERTA

La criticità del vandalismo è presente anche a Bolzano?

Sì, è stata riscontrata soprattutto nel primo periodo e con le e-bike. Attualmente è meno marcata.

L'efficacia di un sistema di bike sharing è data anche dalla disponibilità di veicoli. Poiché il vandalismo è presente in tutti i modelli visti, è necessario prenderne atto e tenerlo in considerazione nelle valutazioni economiche.

Recentemente ci siamo interrogati sull'opportunità o meno di andare in direzione di un modello più free. Oltre al tema dell'ordine è necessario considerare che a monte dell'attivazione del bike sharing e-motion è stato effettuato uno studio di individuazione dei punti strategici (origine - destinazione) in cui è necessario presidiare la disponibilità di veicoli. Per l'installazione delle stazioni fisse sono stati fatti degli investimenti anche importanti. Dalla letteratura si rileva che i sistemi migliori sono quelli in cui ogni 300 metri è disponibile una stazione.

Per ridurre l'impatto del disordine dato da un eventuale free floating e del vandalismo si potrebbe avviare un laboratorio di progettazione proponendo un approccio "gamification". Valutare anche l'approccio dell'orienteeing e dei giochi urbani per individuare i veicoli.

Quali sono le modalità di gestione del bike sharing a Bolzano?

La gestione è affidata completamente all'esterno dell'Amministrazione. Le spese sostenute per la manutenzione, bilanciamento, supporto all'utenza e software, ecc. sono di circa 50.000 € all'anno.

Può essere utile considerare quale sistema è maggiormente apprezzato dall'utenza.

Il sistema di bike sharing del Comune di Bolzano. Il confronto con i modelli di Trento e Mantova.

DISCUSSIONE APERTA

Il bike sharing è un elemento importante per favorire la ciclabilità. Oggi si registra una scarsa disponibilità di biciclette e-motion. Il sistema attuale è rigido, c'è l'opportunità di superarlo.

Con telecamere ad alta definizione posizionate sulle stazioni si potrebbe intervenire e migliorare gli aspetti di sicurezza. Lo stesso vale per le pensiline di attesa bus di nuova installazione.

Il bike sharing è una componente della ciclabilità. Rispetto ai due sistemi già in essere, entrambi con criticità, appare difficile andare verso un modello free floating. Più interessante ottimizzare l'esistente. Anche il tema della sosta per le biciclette è rilevante, necessario prevedere la sosta nei punti di interesse (centri commerciali, condomini, ecc.)

In genere i sistemi free floating sono più graditi all'utenza, ma qualsiasi modalità di sharing deve essere accompagnata da una semplificazione della circolazione per chi non conosce la città, ad esempio con una bicipolitana.

Se si legassero i punti di sosta per biciclette alle fermate dell'autobus si avrebbero le distanze non superiori a 300 metri.

La mappa dell'incidentalità del Comune di Trento. Quali prospettive?

Dott. Luca Sattin - Comandante del Corpo di Polizia Locale di Trento - Monte Bondone

Sono stati riportati i dati dell'incidentalità rilevati dalla Polizia Locale nel 2022 e negli anni precedenti. Rispetto a questi non sono considerati gli incidenti rilevati dalla Polizia Stradale, dai Carabinieri e ovviamente tutti gli incidenti che si risolvono con constatazione amichevole, pertanto rappresentano una piccola parte del totale.

Gli incidenti del 2022 hanno registrato un lieve calo rispetto al 2018, ma ci sono sempre 1-2 morti ogni anno.

Nel complesso le sanzioni comminate in caso di incidente, ed indicative delle cause, sono state:

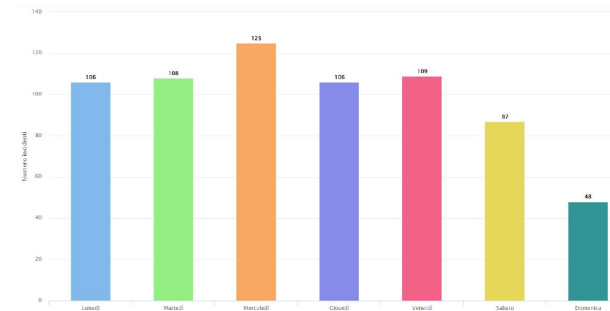
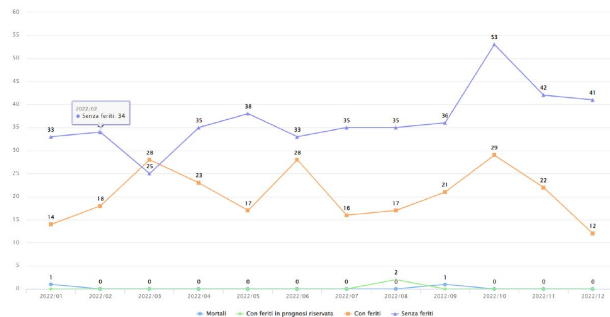
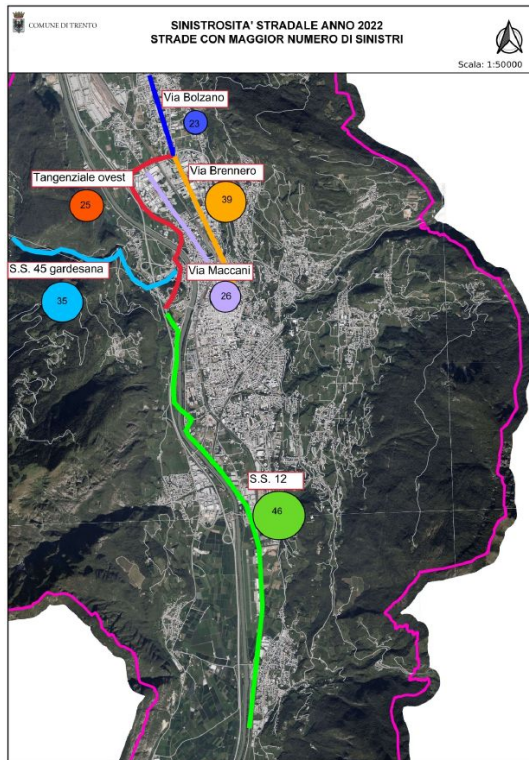
1. **velocità** (non adattamento della velocità alle situazioni stradali)
2. cambiamenti di **direzione o corsia**
3. non rispetto delle regole di **precedenza**
4. non rispetto della **distanza di sicurezza**

Sono rilevanti anche gli incidenti in caso di ebbrezza e utilizzo di sostanze stupefacenti.

Si sono rilevati anche casi di fuga dal luogo dell'incidente.

La maggior parte degli incidenti avviene sulla Statale 12, Via del Brennero, Gardesana Occidentale, Via Maccani, Tangenziale ovest e Via Bolzano.

Appare dunque necessario fare piani di sicurezza stradale che oltre al controllo anche l'educazione.



La mappa dell'incidentalità del Comune di Trento. Quali prospettive?

DISCUSSIONE APERTA

Dai dati rappresentati è evidente che è necessario limitare la velocità. Inoltre, negli interventi educativi, è opportuno rimarcare la necessità di adottare cura e cautela nei confronti dell'utenza più fragile, prevedendo l'errore di quest'ultima.

Anche senza dati è possibile affermare che la velocità eccessiva è un problema comune a Trento. La limitazione che sarà data con le Zone 30 è necessaria, e deve essere fatta rispettare. Il semplice cartello non è più sufficiente.

Si potrebbe installare il sistema Tutor in tutte le tangenziali.

La sosta dei monopattini in sharing a Trento: le modalità di sosta consentite e la proposta per la risoluzione del problema della sosta irregolare.

Ing. Margherita Muratori – funzionario Ufficio mobilità sostenibile del Comune di Trento

La normativa di riferimento per la circolazione dei monopattini elettrici, nata nel 2019, ha visto una rapida evoluzione in direzione del miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Anche il Comune di Trento, nel bando per l'affidamento dei servizi in sharing, ha disciplinato alcuni aspetti, ad esempio la riduzione di velocità a massimo **6 km/h** nelle aree a forte transito pedonale, e l'impossibilità di chiudere il noleggio in alcune aree di pregio.

Il sistema attuale della sosta:

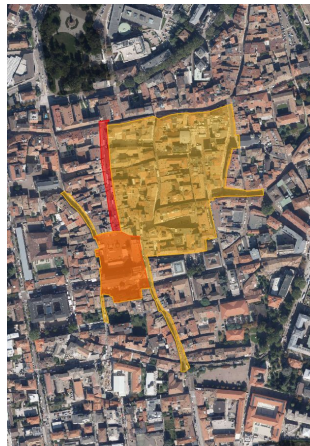
- Normativamente la sosta è già consentita negli stalli per biciclette, ciclomotori e motoveicoli. Questa possibilità è poco nota.
- Sono attivi **41 punti di sosta a tariffa agevolata**: in caso di sosta in uno di questi punti l'utente riceve una agevolazione economica. Si sono rivelati utili ma non sufficienti a risolvere le criticità

Presupposti per la proposta migliorativa:

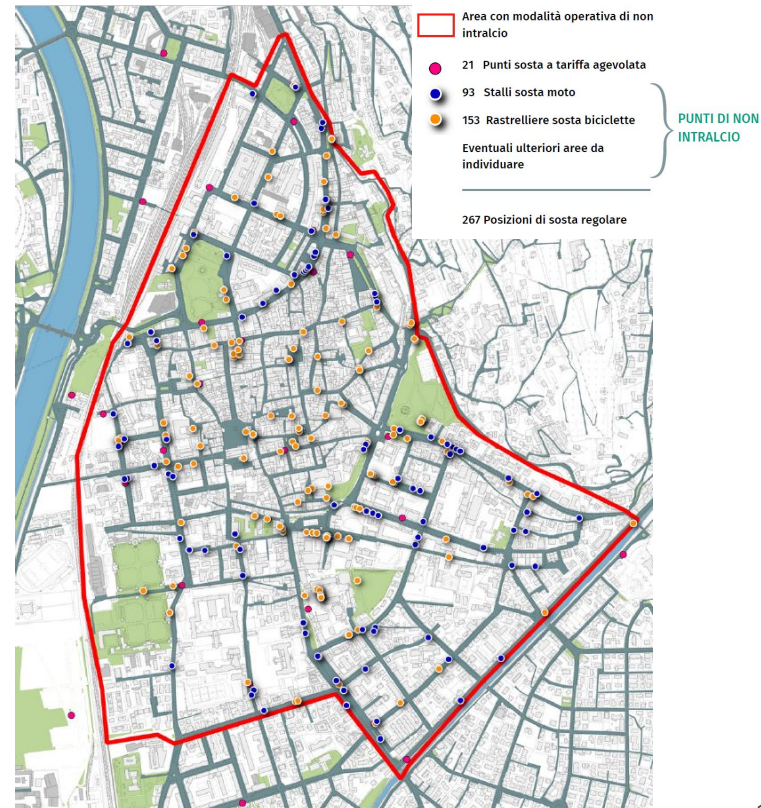
- Garantire il **free floating** → possibilità di parcheggiare ovunque sia lecito
- supportare l'utenza nell'individuazione di un parcheggio corretto → indicazione sulle app dei **"punti di non intralcio"**
- indirizzare l'utenza verso i "punti di non intralcio" → applicazione di **extra costo** per sosta in altri luoghi

E' stato quindi individuato il perimetro nel quale avviene il maggior numero di soste, e quindi entro il quale attivare la **modalità operativa di non intralcio**.

Nell'area in esame si passerà dagli attuali 21 punti di sosta a tariffa agevolata a 267 posizioni di sosta regolare.



- Area in cui non è ammessa la chiusura del noleggio
- Area con limite di velocità 6 km/h



La sosta dei monopattini in sharing a Trento: le modalità di sosta consentite e la proposta per la risoluzione del problema della sosta irregolare.

DISCUSSIONE APERTA e DISCUSSIONE CONCLUSIVA

I punti di sosta a tariffa agevolata riservati ai monopattini non sono sempre di immediata lettura per gli automobilisti, che alle volte li interpretano come normali stalli di sosta auto. Sarebbe opportuno migliorarne la riconoscibilità.

Importanza della condivisione dei dati anche per la realizzazione degli hub di micromobilità in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico su gomma.

Viste le varie criticità è ancora opportuno investire sulla mobilità in sharing?

Assolutamente, è una componente della mobilità sostenibile, è anche necessario interrogarsi verso quale direzione vuole andare Trento, quale tipo di città vuole essere nel futuro.

**E' necessario interrogarsi sulle motivazioni che portano il cittadino alla scelta del mezzo con cui spostarsi.
Da anni non vengono più fatti investimenti sul trasporto pubblico, alcuni punti della città sono molto congestionati e in questi il TPL è carente.**

Necessario intervenire anche sul sistema della sosta per biciclette, per renderlo più capillare e sicuro.

**Ridurre gli incidenti in tangenziale porterebbe ad un vantaggio generale per la mobilità della città.
In caso di incidenti in tangenziale si blocca infatti l'intera città.**