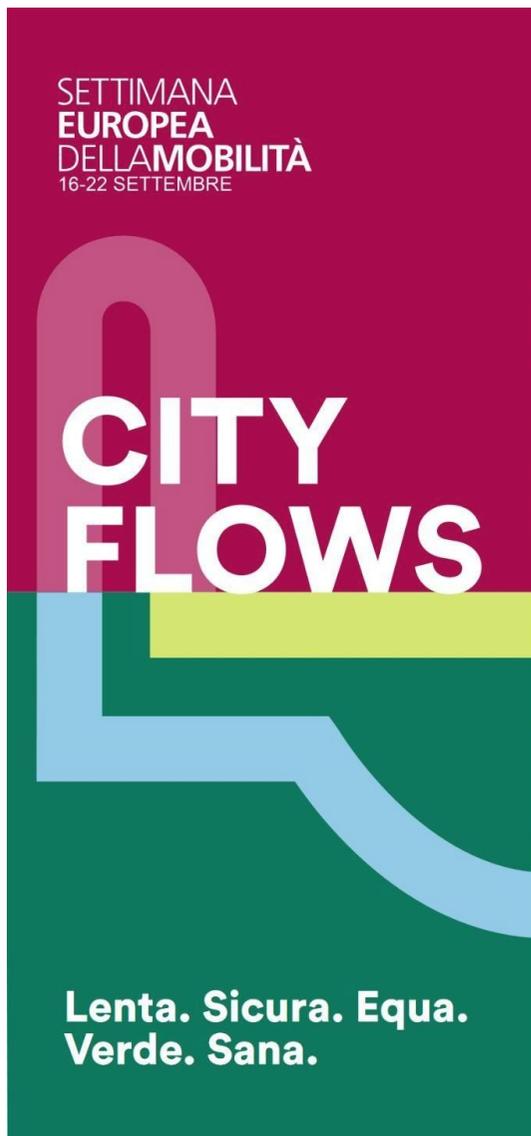




SETTIMANA  
EUROPEA  
DELLA MOBILITÀ  
16-22 SETTEMBRE

**CITY  
FLOWS**

**Lenta. Sicura. Equa.  
Verde. Sana.**



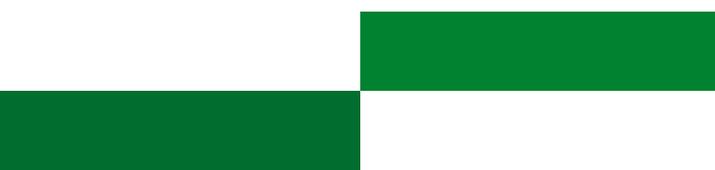
# FOCUS ON Trento

*Sicura. Equa. Verde. Sana.*

**ACCESSIBILE**

**Ing. Ezio Facchin**

*Assessore alla mobilità  
del Comune di Trento*



**Trento**  
**20.09.24**

E in live streaming  
in italiano e inglese

**FONDAZIONE  
Unipolis**

**ETSC**  
European Transport Safety Council



## Riconoscimenti del Comune di Trento

ORGANIZZAZIONE	RICONOSCIMENTO	2024	2023	2022
Centro Europeo del Volontariato (CEV) di Bruxelles	CAPITALE EUROPEA DEL VOLONTARIATO			
CE /i istituti di statistica nazionali	Ricerca della sddisfazione e felicità dei cittadini europei Quality of Life in European Cities	1° posto	1° posto	2° posto
LEGAMBIENTE	“comune riciclone” 2024 sopra i 100 mila abitanti	1° posto		
Legambiente 2023: Trento al 1° posto Ricerca pubblicata sul Sole 24 ore sulle	Ecosistema urbano (performance ambientali dei comuni capoluogo)		1° posto	1° posto
Sole 24 ore	Qualità della vita		3° posto	
Italia Oggi	Qualità della vita		4° posto	
Ricerca del Sole 24 ore divulgata al termine del festival dell'economia	Comune in Italia dove gli anziani vivono meglio	1° posto		
ICity Rank 2023	Ricerca annuale sulla trasformazione digitale dei 108 Comuni capoluogo		8° posto	
CITY VISION SCORE	Smart city, Trento al primo posto tra i grandi comuni del nord		1° posto	
Premio Gattamelata	Per il volontariato e la solidarietà		2023	
FIAB - Comuni ciclabili	Assegnazione “smile” biciclette gialle per politica ciclabile		@@@@ biciclette	

## UNA CITTÀ SU TRE LIVELLI

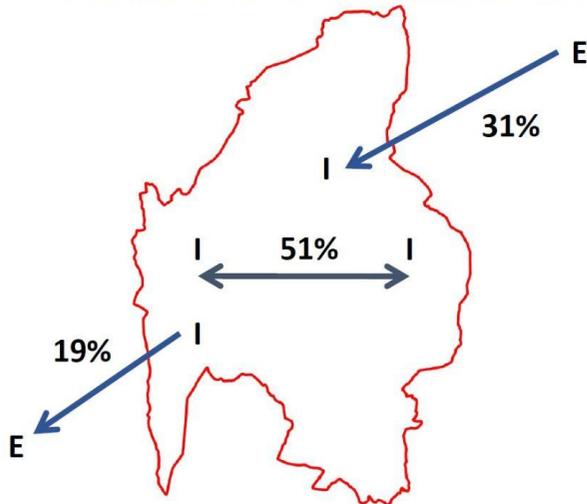
AREA	SUPERFICIE [kmq]	%	ABITANTI	%	DENSITA' (ab/kmq)
FONDOVALLE	29,955	18,98%	77984	65,43%	2603
COLLINA	36,459	23,10%	28281	23,73%	776
MONTAGNA	91,418	57,92%	12916	10,84%	141
<b>TOTALE</b>	<b>157,831</b>	<b>100,00%</b>	<b>119180</b>	<b>100,00%</b>	<b>755</b>

- Circa **UN TERZO** dei cittadini risiedono all'**esterno della città** disposta sul fondovalle e tendenzialmente frequentano la città anche più volte al giorno.
- La densità della città (di fondovalle) è pari a quella di Bologna (2.775) ma abbiamo un **sistema infrastrutturale inadeguato**, con trasporti pubblici prigionieri del traffico, strade inadeguate per sezioni e per vincoli, punti di intasamento ben individuati e, in genere, non aggredibili.
- A fronte di classifiche che testimoniano una vivibilità cittadina assolutamente apprezzabile, dall'altro registriamo dei **dati piuttosto preoccupanti in tema di mobilità e costi indiretti**.

# I DATI DEL P.U.M.S.

## Auto Privata

Matrice degli spostamenti – Mezzo privato leggero nell'ora di punta



### La domanda di mobilità privata:

Ambito	Esterno Comune	Interno Comune	Totale
<b>Esterno Comune</b>	2.344 <small>(puro attraversamento)</small>	8.321	10.665
<b>Interno Comune</b>	5.060	13.678	18.739
<b>Totale</b>	7.404	22.000	29.404

veic/h punta

tutte le relazioni  
compreso traffico di  
attraversamento

Relazioni tra interno ed esterno del territorio comunale: Spostamenti su mezzo privato leggero in ora di punta del mattino (7:30-8:30)

Ambito	Esterno Comune	Interno Comune	Totale
<b>Esterno Comune</b>	25.782 <small>(puro attraversamento)</small>	73.599	99.381
<b>Interno Comune</b>	73.599	150.460	224.059
<b>Totale</b>	99.381	224.059	323.441

veic/giorno

Relazioni tra interno ed esterno del territorio comunale: Spostamenti su mezzo privato leggero nel giorno feriale medio

Si propone la successiva rappresentazione che non considera la quota di attraversamento e che esprime gli spostamenti in passeggeri e non in veicoli utilizzando un coefficiente di occupazione pari a 1,3

non compreso  
traffico di  
attraversamento

Matrice PUMS – Modo Privato				
Fascia Temporale	Interni a Trento	Da Trento a Fuori	Da Fuori a Trento	Totale
<b>Ora di punta (pax/h)</b>	17.782	6.579	10.818	35.178
<b>Tutto il giorno (pax/gg)</b>	195.598	95.679	95.679	386.957

pax/h punta

pax/giorno

Componenti delle relazioni su modo privato che interessano Trento nell'ora di punta (pax/h) e nell'intera giornata (pax/gg).

indice di  
occupazione  
e veicolo:

1.3

il numero dei movimenti di autoveicoli giornalieri in città vale **323.000 veicoli/gg** (tutti i movimenti, compreso il traffico di attraversamento). Se escludiamo il traffico di attraversamento risulta comunque un numero molto elevato di spostamenti - quasi **300.000**, vale a dire circa **3 volte il numero di abitanti (119.000)**.

## Il cambiamento della struttura sociale

### Il profilo demografico del territorio Val d'Adige

#### Proiezioni ISPAT - dati del Territorio Val d'Adige

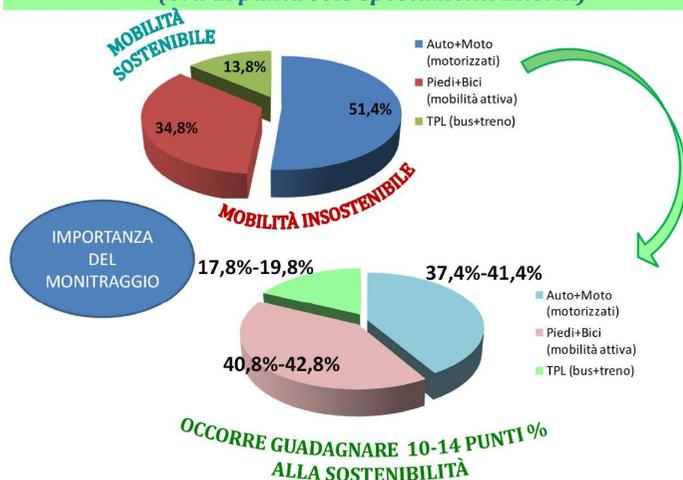
(predisposto *in ipotesi  
migratoria*)

	2022*	2032	2042
<b>POPOLAZIONE</b>	123.340	122.378	122.118
<b>% MINORI</b>	16%	15%	14%
<b>% ADULTI</b>	60%	59%	57%
<b>% ANZIANI</b>	24%	26%	29%
<b>POPOLAZIONE 65+</b>	29.216	32.963	35.268
<b>POPOLAZIONE 75+</b>	15.329	17.772	20.757
<b>% GRANDI ANZIANI (85+)</b>	4%	9,7%	11,4%
<b>INDICE DI VECCHIAIA</b>	182,8%	222,1%	241,2%
<b>ETA' MEDIA</b>	45,7	47	48
<b>TASSO NATALITA'</b>	7,6 per mille (Comune di TN)	7,66 per mille	7,24 per mille

# I DATI DEL P.U.M.S.

il modal split attuale vede ancora il mezzo privato posizionato al 51,4%, con il trasporto pubblico al 13,8% e il piedi/bici al 34,8%

## PRIME IPOTESI DEL TARGET DEL PUMS DI TRENTO 2030 (ora di punta solo spostamenti interni)



	AUTO	TPL FERRO/GOMMA	PIEDI BICI	TOTALE	
Nuovo Modal Split	PUMS 2020	51,4%	13,8%	34,8%	100%
	Soglia minima 2026-2027	48,4% (-3%)	13,8% (stabile)	37,8% (+3%)	100%
	Soglia massima 2026-2027	46,7% (-4,7%)	13,9% (+0,1%)	39,4% (+4,6%)	100%
	Soglia minima 2030	41,4% (-10%)	17,8% (+4%)	40,8% (+6%)	100%
	Soglia massima 2030	37,4% (-14%)	19,8% (+6%)	42,8% (+8%)	100%

Nuovi riparti modali al 2026-2027 e al 2030 (spostamenti interni-ora di punta) rispetto alla diversione modale attuale (febbraio 2020).

## ATTUALE SCENARIO DELLA MOBILITÀ (dati PUMS)

**AUTO**

**386.957 Passeggeri /GG**  
Sono i veicoli/gg (entrata/uscita/interni) \* coefficiente occupazione veicolo pari a 1,3

**BICI**

**25.000 Passeggeri /GG**

**TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA**

**60.000 utenti /GG**



**circa 80.000 utenti /GG**

**TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO**

**19.000 utenti /GG**

## I DATI DEL P.U.M.S.

Gli **SPOSTAMENTI INTERNI** compresi **ENTRO 5KM** sono pari al **56%** del totale degli spostamenti interni a Trento nell'ora di punta del mattino.

Di questi circa la metà si sviluppano nell'arco dei 3 km.

Classe di Distanza	Nr spostamenti (Veic/h)	Nr spostamenti (%)
Inferiori al km	503	3,68%
Tra 1 e 2 km	1.485	10,85%
Tra 2 e 3 km	1.972	14,41%
Tra 3 e 4 km	1.888	13,80%
Tra 4 e 5 km	1.819	13,29%
Superiore a 5 km	6.015	43,97%
<b>Totale</b>	<b>13.682</b>	<b>100,00%</b>

DISTRIBUZIONE PER CLASSI DI DISTANZA DI TUTTI GLI SPOSTAMENTI INTERNI AL COMUNE DI TRENTO

## UNA VERA EMERGENZA: LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA IN PROVINCIA DI TRENTO



2022			
MORTI			
conducente	passaggero	pedone	totale
27	4	2	33
FERITI			
conducente	passaggero	pedone	totale
1281	375	143	1799
TOTALE			
conducente	passaggero	pedone	totale
1308	379	145	1832

- ✓ 3 morti al mese
- ✓ 150 feriti al mese

**Costi sociali (dati ISTAT):**  
1.500.000 € per ogni morto  
60.000 € per ogni ferito

**Totale anno 2022:**  
**157 milioni di euro**

## QUALI SCELTE PER LA CITTÀ ?

Il **volume elevato del traffico privato**, la sua tipologia, l'**incidentalità**, la distribuzione anomala rispetto al territorio comunale, la **tipologia delle infrastrutture** spesso inadeguate a sopportare la mobilità in atto, mette l'Amministrazione di fronte a delle scelte che vanno:

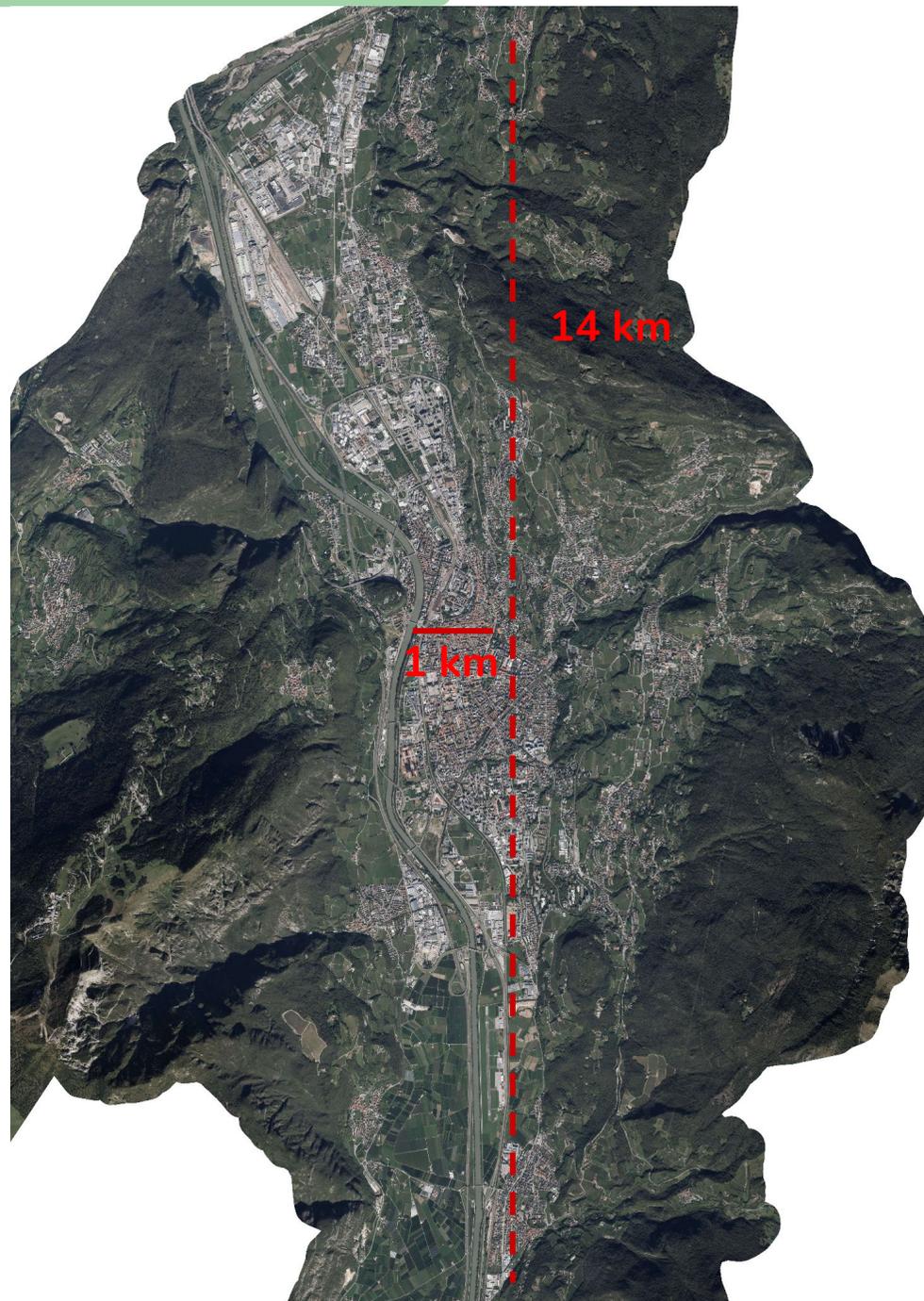
dall'**AMPLIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE**, in genere stradali, per rispondere alla domanda **inerziale**, chiaramente in crescita

a un **APPROCCIO REGOLATORIO** che attraverso un sistema di vincoli incrociati determini un **abbattimento del traffico privato per favorire il trasporto pubblico**, da potenziare, e il **sistema della mobilità leggera**: quest'ultima impostazione costituisce l'approccio che tendenzialmente suggerisce una **POLITICA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE**

## COME APPLICARE LE SCELTE?

La struttura della città presenta alcune caratteristiche che determinano delle **criticità** evidenti a tutt'oggi difficilmente superabili.

La città è caratterizzata da un **sistema di fondovalle esteso per 14 km** con una **larghezza media inferiore a 1 km..**



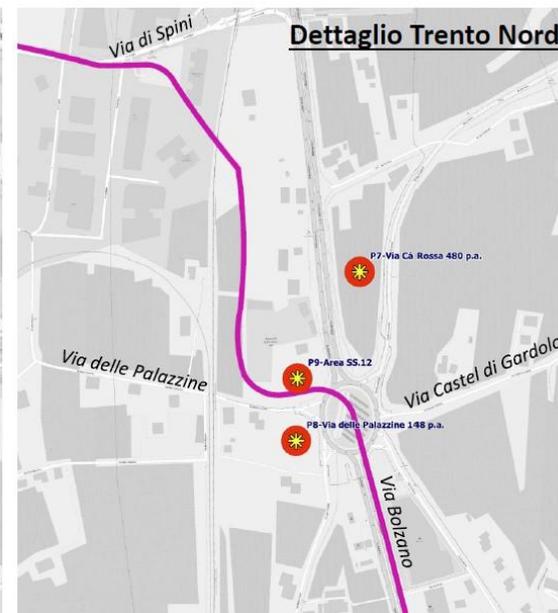
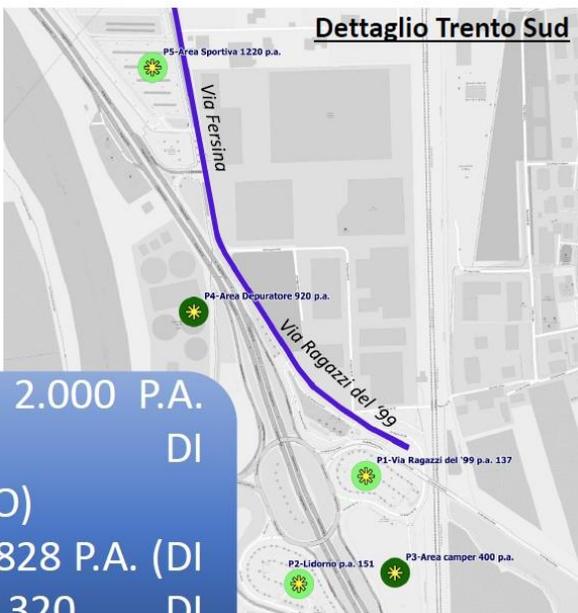
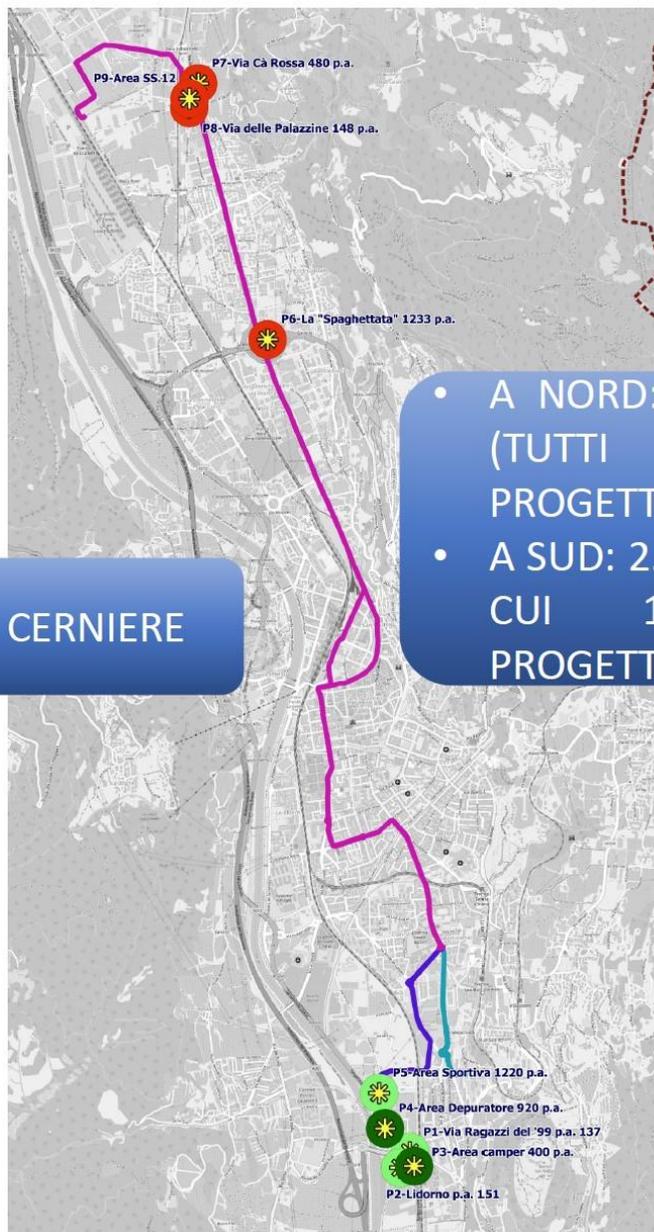
## COME APPLICARE LE SCELTE?

Il traffico trasversale è condizionato dalla presenza del fiume e delle ferrovie e permette quindi i collegamenti est ovest solo in punti discreti. Inoltre, la collina è collegata alla città con strade storiche e inadeguate al traffico generato sia verso la città, sia verso importanti insediamenti in collina.

I mezzi del trasporto pubblico viaggiano insieme al traffico privato per cui, in particolare la collina est, soffre di continui intasamenti per l'accesso in città con sacrificio di tempo, energia e ricadute ambientali.



# CERNIERE DI MOBILITÀ ASSE NORD-SUD

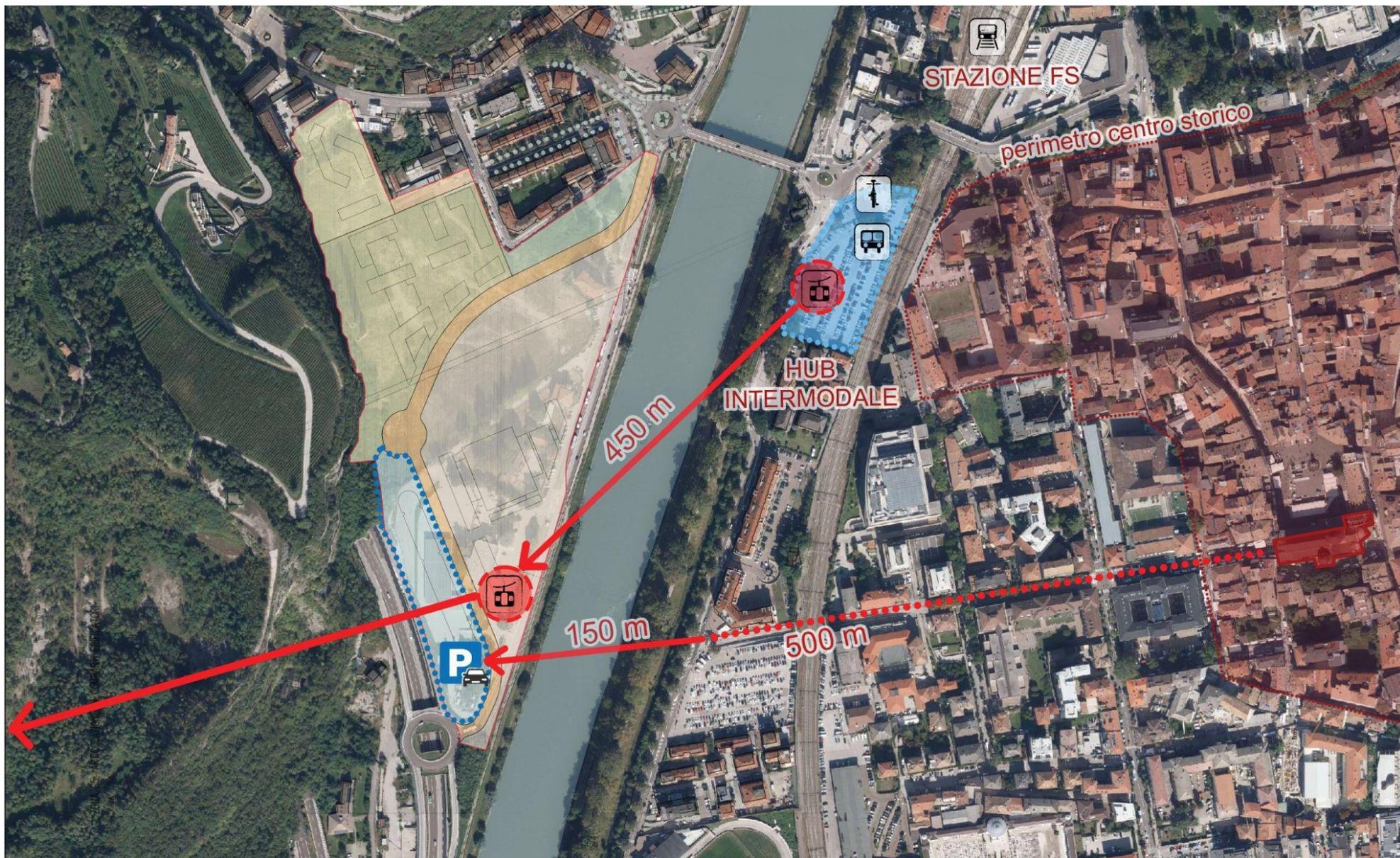


- A NORD: 2.000 P.A. (TUTTI DI PROGETTO)
- A SUD: 2.828 P.A. (DI CUI 1.320 DI PROGETTO)

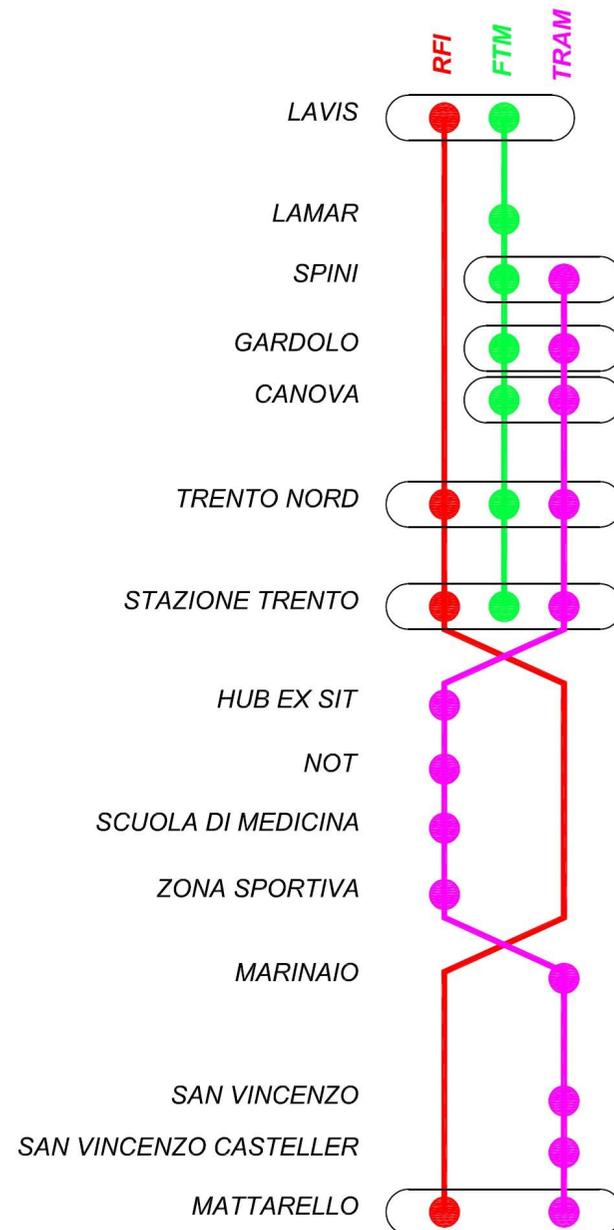
9 CERNIERE

	Cerniere di mobilità	N. posti auto esistenti	N. posti auto di progetto
Trento Sud	P1: Via Ragazzi del '99	137	-
	P2: Lidorno	151	-
	P3: Area Camper	-	400
	P4: Area Depuratore	-	920
	P5: Area Sportiva	1220	-
	<b>Totale</b>	1508	1320
		<b>2828</b>	
Trento Nord	P6: La "Spaghetтата"	-	1233
	P7: Via Cà Rossa	-	480
	P8: Via delle Palazzine	-	148
	P9: Area SS.12	-	152
	<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>2013</b>
		<b>2013</b>	

# COME COLLEGARE LA COLLINA OVEST

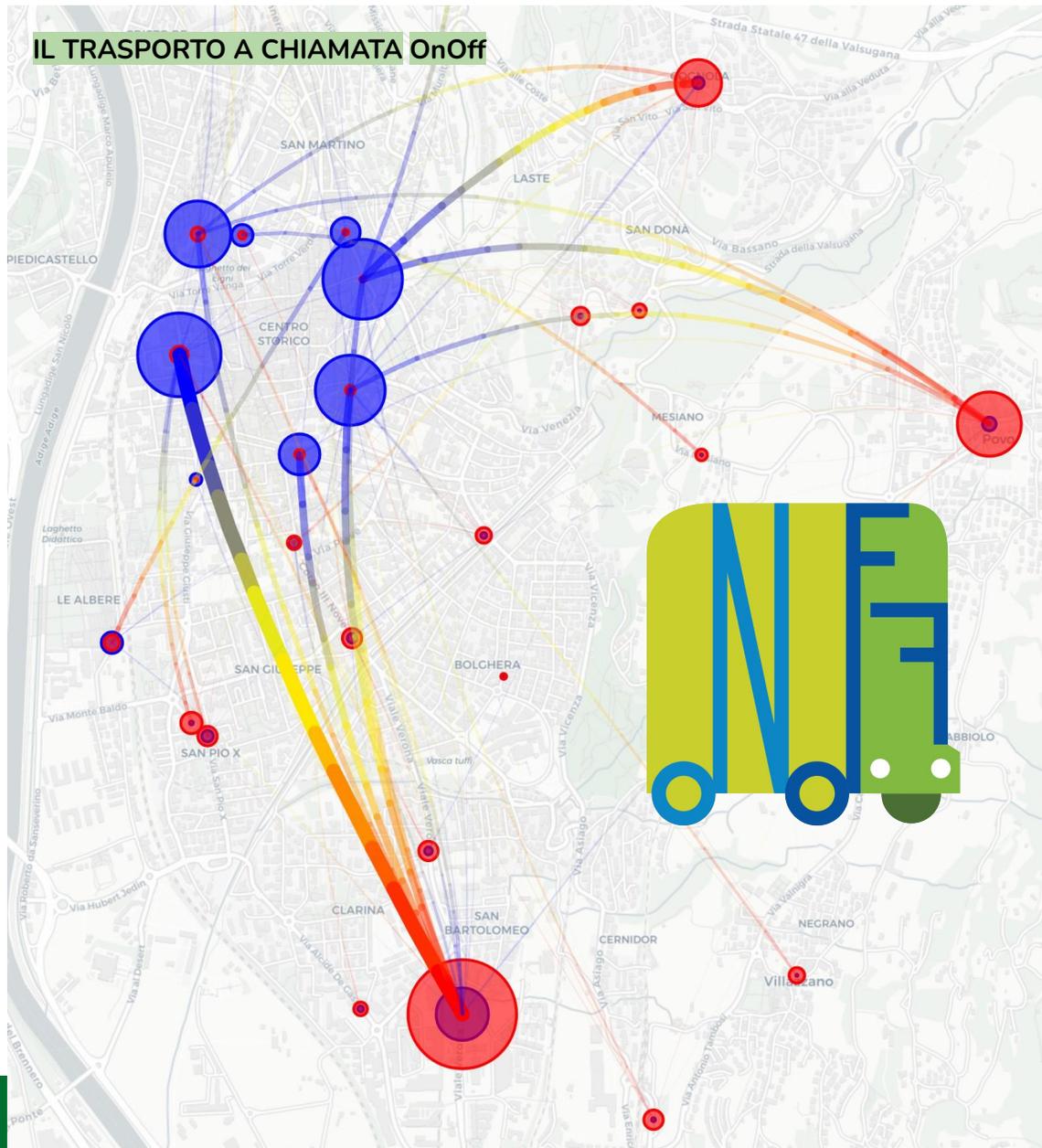


# IL RAFFORZAMENTO DELLA MOBILITÀ SULL'ASSE NORD-SUD

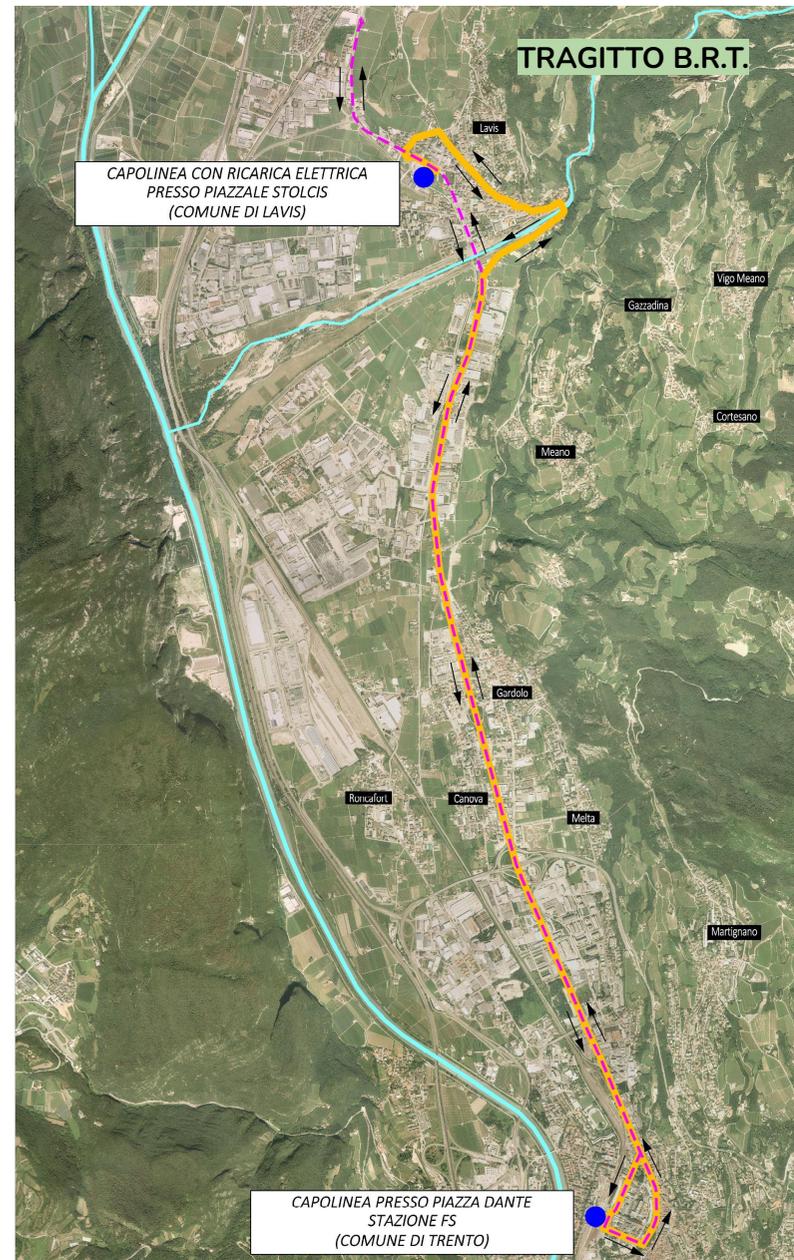


# ALTRI PROGETTI PER IL COLLEGAMENTO DEL FONDOVALLE

## IL TRASPORTO A CHIAMATA OnOff



## TRAGITTO B.R.T.



## I NUMERI DELLA COLLINA EST

Formidabile **attrattività della città** per concentrazione di servizi, di opportunità lavorative, culturali e di studio, di attività commerciali, ecc., nei confronti dell'intero territorio provinciale ma non solo.

Si stima che ogni giorno feriale il **numero degli ingressi sul territorio comunale eguagli il numero dei residenti** per cui si può dire che ogni giorno feriale la città "raddoppia" il numero dei propri utilizzatori (e a questi vanno anche aggiunti i più di 10.000 studenti universitari fuori sede).

### CRITICITÀ:

- **significativa differenza di quota** - la città è mediamente a quota 190 m slm mentre i sobborghi si attestano mediamente tra i 350 e i 400 m slm
- la **viabilità** che, condizionata dall'orografia, offre poche alternative e non si presta a essere equipaggiata con percorsi dedicati alle biciclette o al trasporto pubblico e inoltre coincide con la viabilità principale di accesso a Trento dai territori limitrofi.
- i sobborghi di collina ospitano non solo residenze ma, in particolare nel caso di Povo, anche **sedi universitarie e sedi di istituti di ricerca** che determinano una forte domanda di mobilità non solo all'interno del comune ma anche verso e dall'esterno.



# COLLINA EST: UN TEMA APERTO, UNA PROGETTAZIONE APERTA

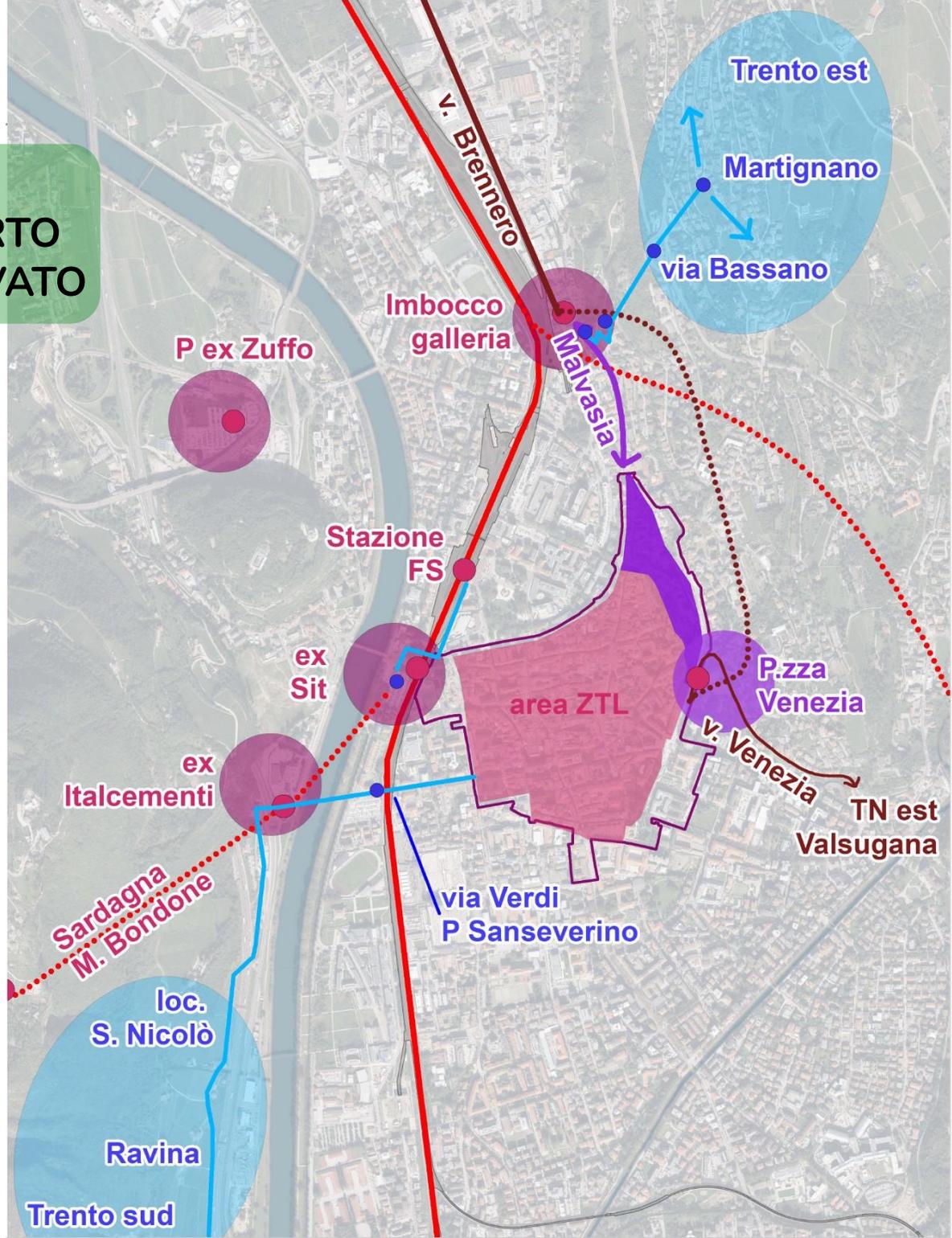


ASCENSORE DI MESIANO



# UNA NUOVA PROPOSTA PER SVINCOLARE IL TRASPORTO PUBBLICO DAL TRAFFICO PRIVATO

La proposta della galleria tra Via Brennero e piazza Venezia - PASSANTE BUONCONSIGLIO - può portare allo sviluppo di un sistema di collegamenti pedonali e leggeri verso la collina est e verso Trento sud in destra Adige



## LE AZIONI IN CORSO PER UN DIVERSO APPROCCIO ALLA MOBILITÀ



Cosa è  
strade  
da vivere ?  
Trento in movimento

Strade da Vivere è un percorso partecipato per la realizzazione di “Zone 30” promosso dal Comune di Trento per migliorare **sicurezza**, **vivibilità**, **sostenibilità** ambientale e **socialità** attraverso progetti di rigenerazione urbana che mettono al centro i cittadini.

# LE AZIONI IN CORSO PER UN DIVERSO APPROCCIO ALLA MOBILITÀ



L'obiettivo di una città  
*Sicura. Equa. Verde. Sana.*  
può essere un effettivo traguardo,  
raggiungibile con una buona politica della  
mobilità sostenibile e la cura dell'ambiente.

**GRAZIE DELL'ATTENZIONE**