



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



TRENTINO

SGM

STATI GENERALI DELLA MONTAGNA

MOBILITÀ

Scheda tecnica

Marzo 2019

OBIETTIVO STRATEGICO

Ad oggi il 58% degli spostamenti nella Provincia autonoma di Trento avviene utilizzando il mezzo privato, mentre si attesta sul 42,4% il trasporto sostenibile (bici, mezzi pubblici, piedi). L'obiettivo è di arrivare al 45% di mobilità sostenibile entro il 2020, al 50% entro il 2025 e al 60% entro il 2030.

LE AZIONI PER CONSEGUIRE L'OBIETTIVO

Per migliorare la mobilità sostenibile, le politiche sulla mobilità della Provincia autonoma di Trento dovrebbero orientarsi su due pilastri:

- la mobilità ferroviaria per le connessioni con le grandi reti di trasporto attraverso il potenziamento delle stazioni di connessione e il cadenzamento sulla rete ferroviaria secondaria;
- la mobilità pubblica su gomma, per le connessioni secondarie e per la riduzione ottimale della mobilità individuale privata. In Trentino si punta ad un aumento del 50% dei trasporti pubblici locali extraurbani su gomma per soddisfare la domanda di mobilità per una quota che dal 24% dovrebbe passare al 28% sul totale.

Puntare su servizi innovativi per garantire maggiore connessione, mobilità e trasporti che rafforzino i collegamenti fra la montagna e la periferia rappresenta quindi la sfida per il futuro. Un esempio sono certamente i servizi di car pooling adattati agli usi e abitudini della popolazione della montagna per l'ultimo miglio, o i servizi innovativi per la mobilità ordinaria di montagna come la fune, i link funiviari e i sistemi orizzontali, che rappresentano le sfide da affrontare e vincere per il territorio della montagna. L'investimento sulla mobilità leggera deve avvenire attraverso un piano spostamenti casa lavoro per pendolari e come servizio universale on demand nelle aree deboli, attraverso lo sviluppo della ciclabilità, del car pooling, del car sharing e del voucher mobilità.

LE SUGGERIZIONI FUNIVIARIE PER IL FUTURO

Il modello delle funivie come esempio di mobilità sostenibile.

Due anni in Bolivia i pendolari hanno iniziato ad usare una funivia che ha dimezzato i tempi di viaggio.

La funivia è stata costruita dall'azienda austriaca Doppelmayr Seilbahnen, che produce seggiovie, funivie aeree e cabinovie per lo sci. Doppelmayr e il suo principale concorrente, l'italiana Leitner e la sua azienda sorella francese Poma, stavano cercando nuove opportunità di crescita nelle città.

Negli ultimi due anni la cabinovia di La Paz ha trasportato milioni di passeggeri. Poma ha costruito teleferiche in Colombia, Russia e Taiwan. Secondo l'azienda austriaca, almeno 24 città in tutto il mondo stanno valutando l'acquisto di cabinovie o funivie aeree per il trasporto pubblico: New York, Parigi, Austin e Lagos, in Nigeria, hanno preso in considerazione l'idea.

Entro il 2019 il sistema di trasporto aereo che Doppelmayr sta costruendo a La Paz avrà dieci linee, per un totale di 32 chilometri di tragitto e 35 stazioni.

Il sistema funziona in modo simile a una rete di metropolitana o di bus: i viaggiatori possono salire su un convoglio da dieci posti in ogni stazione. Le cabine partono ogni dieci secondi circa, dalle 6.30 del mattino alle 11.30 di sera. I pendolari possono cambiare linea nelle stazioni d'interscambio e raggiungere la destinazione anche a chilometri di distanza dal punto di partenza

I DATI DEL SISTEMA MITT (“Mobilità integrata trasporti del Trentino”)

L'evoluzione dei dati sulla mobilità trentina è stata raccolta grazie al sistema MITT, un progetto complesso, che ha comportato un investimento importante, comprendente, a titolo di esempio, il cablaggio di tutti i bus (in ambito urbano ed extraurbano) e di tutti i depositi e le fermate di stazione, oltre alla georeferenziazione di tutte le fermate.

Le stazioni ferroviarie del sistema MITT sono divise in principali (11) e secondarie (70); le principali colloquiano con i server centrali tramite un server di stazione che, collegato con una rete lan, gestisce i validatori di stazione attraverso la rete dei concentratori.

Attualmente nel MITT viene gestita una flotta di 759 bus che viaggiano su 261 linee.

IL SISTEMA DI VENDITA

Fondamentale per la fruibilità del servizio è il sistema di vendita dei titoli di viaggio, che accanto ai tradizionali canali (biglietterie delle concessionarie, self service a terra, sportelli delle Casse Rurali, vendita a bordo tramite e-terminal e palmari) ha ampliato recentemente la gamma con la vendita presso gli ATM bancomat delle Casse Rurali; è stata inoltre recentemente attivata la vendita dei titoli di viaggio di corsa semplice da smartphone con l'applicazione “Open Move”.

LA CARTA A SCALARE

Indubbiamente il valore aggiunto garantito da un sistema di bigliettazione elettronica come il MITT è costituito dalla possibilità di utilizzare un titolo di viaggio a scalare (borsellino elettronico ricaricabile): i vantaggi della carta a scalare sono diversi, dalla possibilità di ottenere sconti alla ricarica in base all'utilizzo della card, alla applicazione automatica (gestita dal sistema) del contratto più favorevole all'utente in funzione degli spostamenti effettuati, particolarmente utile in ambito urbano.

UTILIZZO DELLA SMART CARD DEL MITT PER SERVIZI ACCESSORI AL TPL

La smart card del MITT è utilizzabile in altri impieghi, quali l'accesso a determinati servizi/infrastrutture (parcheggi, car sharing, bike sharing, ecc.).

Si utilizza la smart card del MITT, ad esempio, per l'accesso al parcheggio bici situato in via Dogana, presso la stazione, sulla base di un accordo con il gestore Trentino Mobilità.

Parimenti, sulla base di un accordo con la Cooperativa Car Sharing, è utilizzabile la smart card del TPL per l'utilizzo dei veicoli rientranti nel parco mezzi del car sharing.

Allo stesso modo, il servizio di bike sharing "e-motion" è accessibile ai possessori della smart card del MITT, previa iscrizione.

Gli obiettivi prefissati mirano ad aumentare, attraverso il sostegno all'utilizzo della mobilità leggera, di **20mila passeggeri al giorno entro il 2022**.