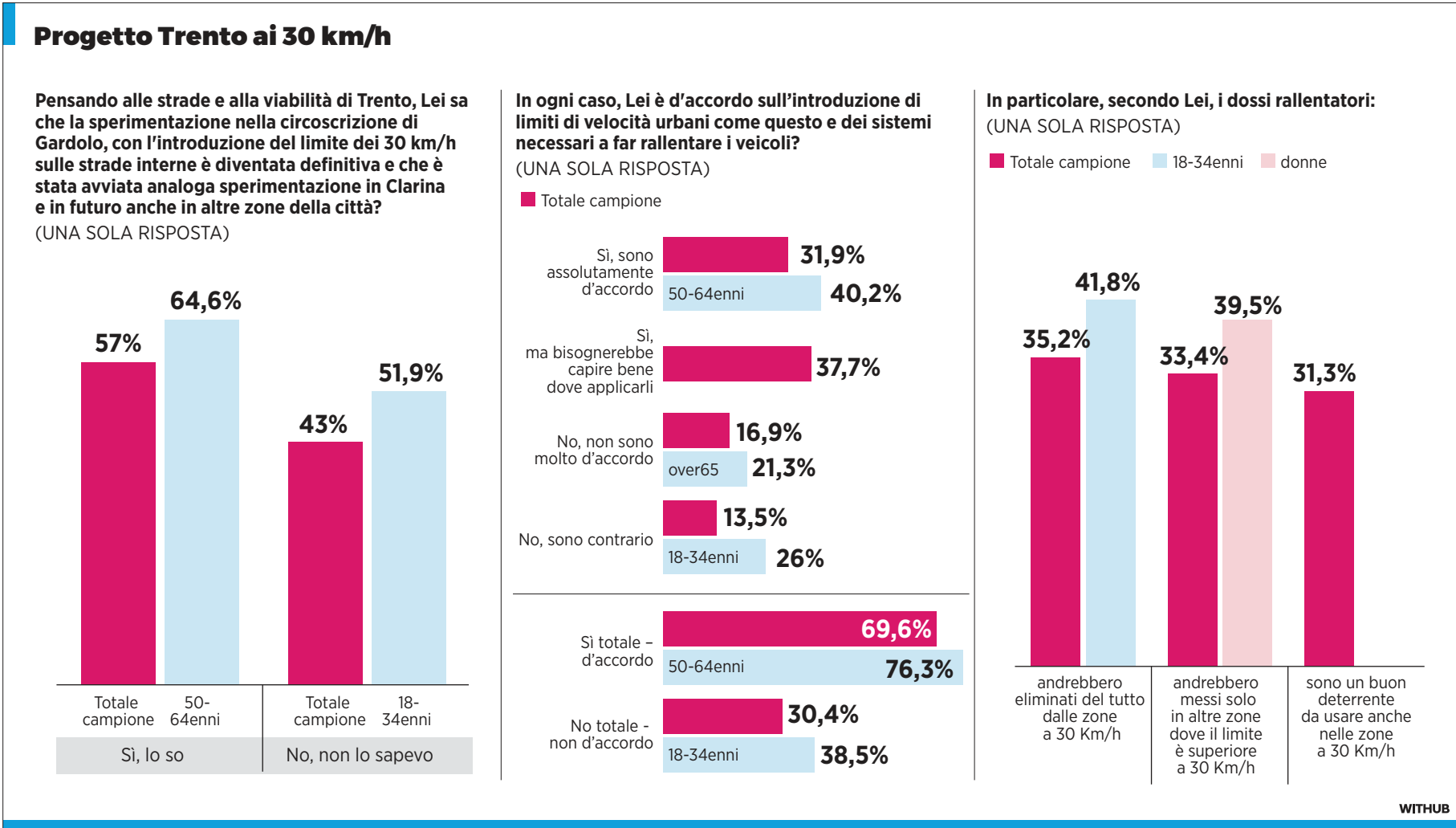


IL SONDAGGIO

In una città che si interroga sul proprio ritmo, l'indagine sulla mobilità urbana realizzata nel mese di giugno da XYZ Field racconta un'opinione pubblica favorevole, ma non incondizionatamente, alla riduzione della velocità, sostenendo i bassi limiti nelle zone residenziali. Chiesto più ascolto



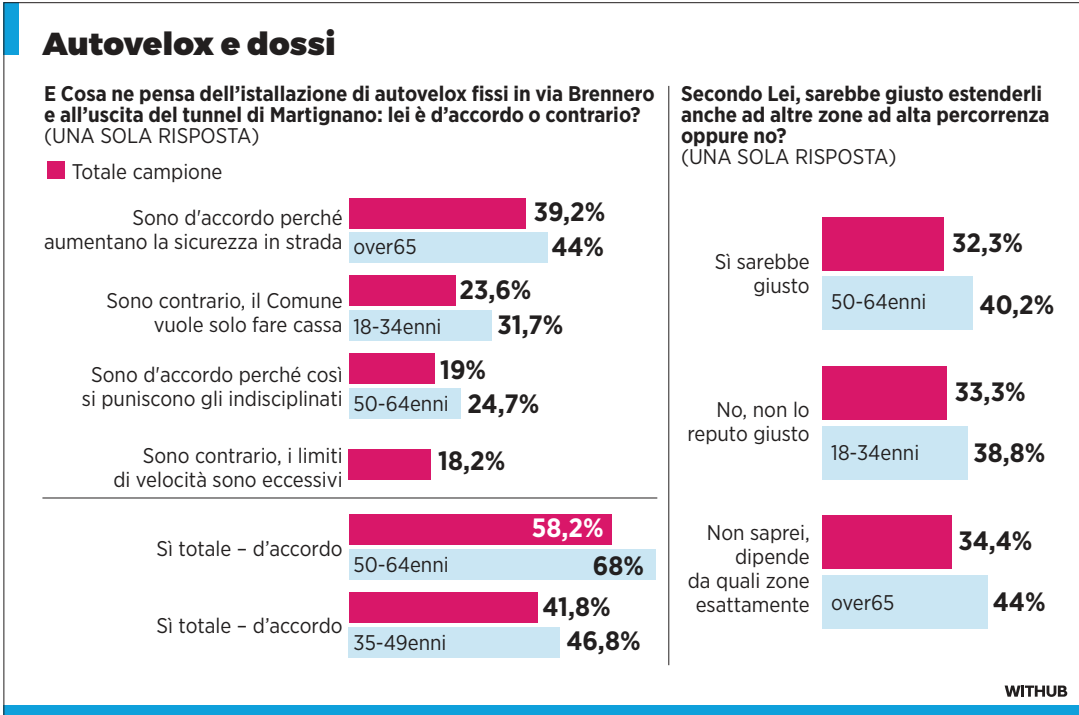
Meglio la lentezza: più sicurezza

Trento e i limiti di velocità a 30 km all'ora: il 69% è d'accordo

FABRIZIO FRANCHI

La città che rallenta non è mai solo una questione di codice stradale. A Trento, il limite urbano dei 30 chilometri orari - da iniziale sperimentazione a Gardolo a regola estesa, come in Clarina - è diventato una cartina di tornasole del rapporto tra cittadinanza e politiche urbane. Lo dice l'indagine condotta a giugno dalla società trentina XYZ Field su un campione di 385 persone tra i 18 e i 75 anni, residenti e pendolari: la consapevolezza c'è, il

Sondaggio tra i cittadini tra i 18 e i 75 anni residenti e pendolari: ma c'è il dissenso del 30%



vio di analoghe iniziative in Clarina e altrove. Se guardiamo il dato tra chi ne è informato, il favore cresce. Ma è interessante il dato sull'efficacia percepita: tra quanti ritengono che negli ultimi dieci anni il traffico sia migliorato - una minoranza del 5,7% - c'è chi attribuisce proprio alla riduzione della velocità uno degli elementi positivi. Non bastano, però, le regole: servono strumenti per farle rispettare. Qui entrano in gioco i dispositivi fisici. I dossi rallentatori dividono l'opinione pubblica in tre blocchi: il 35,2% li vorrebbe eliminare dalle zone "30", il 33,4% preferisce usarli solo altrove e il 31,3% li considera utili anche nei nuovi ambiti urbani. Numeri che disegnano una mappa di perplessità più che di ostilità sui cosiddetti "dossi", che sono in fondo il simbolo di una città che chiede ai suoi abitanti di fare un piccolo sforzo per un bene collettivo. Ma quel salto - se è troppo brusco - viene avvertito come una forzatura.

Più netto invece il giudizio sugli autovelox fissi installati in via Brennero e all'uscita del tunnel di Martignano: il 58,2% è d'accordo, principalmente perché "aumentano la sicurezza". Anche qui il consenso sale tra gli over 65 e scende tra i giovani. Ma l'ombra del sospetto non manca: per il 23,6% si tratta solo di "fare cassa", mentre il 18,2% boccia direttamente i limiti. E quando si chiede se sarebbe giusto estendere gli autovelox ad altre zone di traffico intenso, il posizionamento cambia: la città si spacca in tre: un terzo è favorevole, un terzo contrario, un terzo incerto.

Nel complesso, il rallentamento della velocità incontra comunque un consenso condizionato. È accettato se spiegato, localizzato, accompagnato da misure di controllo credibili e non punitive. E soprattutto, se percepito come parte di un disegno urbano più ampio. E se a questo leghiamo e connettiamo i dati che emergono sulle piste ciclabili che tante polemiche avevano sollevato, in particolare quella di via Perini e quella di via Grazioli, la maggioranza, anche se non entusiasta, è d'accordo con la loro costruzione.

Trento è insomma pronta a cambiare passo - più lento, ovvio - ma chiede di farlo senza brusche sterzate. Chiede ascolto, trasparenza, coerenza. Non basta ridurre la velocità: serve anche aumentare la fiducia tra i cittadini.

I dossi dividono in tre parti. C'è consenso sugli autovelox, ma no a nuovi apparecchi

consenso pure, ma restano dubbi, sfumature e qualche freno a mano tirato. Però va detto subito che la maggioranza - il 69,6% - è favorevole ai limiti urbani di velocità e agli strumenti per farli rispettare. Ma va notato che solo il 31,9% si dice "assolutamente d'accordo", mentre il 37,7% approva "ma bisognerebbe capire bene dove applicarli". Il dissenso vero e proprio riguarda quasi un terzo degli intervistati (30,4%) e si concentra soprattutto nei più giovani (il 38,5% dei 18-34enni è contrario o poco d'accordo), mentre sono più favorevoli gli over 50 o addirittura gli over 65. Non si tratta di una frattura generazionale profonda, ma di una linea di attenzione: chi è cresciuto nell'era del "tutto e subito" fatica a digerire l'idea di rallentare. Più della metà del campione (57%) conosce la sperimentazione del limite a Gardolo, diventata permanente, e l'av-

Metodologia.

Intervistate 385 persone di varie età

Campione fatto di residenti e pendolari

Il sondaggio è stato realizzato da XYZ Field di Caderzone. Il campione è composto da 385 persone di 18-75 anni, intervistate tra il 12 ed il 17 giugno 2025 nel territorio del Comune di Trento. 300 sono residenti in città (selezionate e suddivise proporzionalmente per sesso ed età per rispecchiare la struttura campionaria della popolazione di riferimento) e 85 sono pendolari, garantendo così una rappresentazione equilibrata sia degli abitanti che degli utilizzatori temporanei dell'infrastruttura urbana. Qui sotto il logo e lo staff della società di ricerche e sondaggi.





La zona dell'autovelox di via Alto Adige



LA MOBILITÀ

L'auto resta la regina per gli spostamenti, ma cresce, pur di poco, l'uso della bici e la fiducia nei trasporti pubblici. Per la maggioranza il traffico cittadino in questi anni è decisamente peggiorato e dice: "Ci sono troppe macchine". Ancora pochi però coloro che usano la bicicletta

Sempre in auto, ma con dubbi I bus sono considerati «efficienti»

Le quattroruote sono il mezzo più utilizzato dal 64% dei trentini

Trento si muove, sì, ma lo fa soprattutto con l'auto. È il dato, in qualche modo contraddittorio, che emerge dall'indagine realizzata qualche giorno fa da XYZ Field. La ricerca lo dice con chiarezza: l'auto privata resta il mezzo di trasporto dominante, scelto dal 64,4% degli intervistati come opzione abituale e dal 63,6% come mezzo prevalente - cioè quello usato per percorrere la distanza maggiore. Una fedeltà che sembra immutata nel tempo. Ma a guardare meglio, si scorge qualche incrinatura. Il traffico cittadino, secondo il 70,6% degli intervistati, è meno scorrevole rispetto a dieci anni fa. La motivazione prevalente? Per il 37,3% ci sono troppi veicoli privati in centro. Eh, per forza con decine di migliaia di trentini che scelgono l'auto per muoversi e non i mezzi pubblici. Se è vero che il dato sale al 49% tra gli over 65, segno che l'occhio esperto, abituato a un'altra città, fatica a riconoscere la

città. L'altra metà della mobilità cittadina (quella dei mezzi pubblici) è più usata di quanto ci si aspetti. E emerge un dato incredibile, che smentisce molti luoghi comuni: il 51,9% degli intervistati li utilizza, seppur non sempre in modo regolare. E tra chi li conosce, colpisce soprattutto la percezione positiva: il 59,3% giudica il sistema di trasporto pubblico efficiente, una valutazione che sale al 69,2% tra gli utenti abituali. Non un trionfo, ma certo nemmeno un disastro. A frenare l'utilizzo non sembra essere la qualità del servizio, ma un insieme di abitudini, comodità, forse anche un'identità legata al possesso dell'auto.

Il cambiamento però si affaccia. Le piste ciclabili costruite recentemente - via Grazioli, via Perini, per citare due esempi che hanno infervorato cronache e polemiche di mesi fa - hanno raccolto il favore degli intervistati, come si vedrà nell'esposizione dell'edizione di domani. Di questa larga, molto ampia maggioranza, oltre la metà considera accettabile la riduzione di parcheggi pur di avere percorsi sicuri e dedicati alla mobilità dolce. E il 49,9% è favorevole all'estensione delle ciclabili in altre zone di Trento. Non una rivoluzione, ma un mutamento culturale che prende forma lentamente.

Intorno alla mobilità si gioca anche una battaglia urbanistica più ampia. Il progetto SuperTrento - l'interramento della ferrovia e la liberazione di 16 ettari in superficie - è conosciuto e apprezzato e si pensa a evoluzioni e visioni diverse della mobilità e del paesaggio cittadino. Segno che sotto la lamiera (caldissima in questi giorni) batte un cuore del capoluogo che vorrebbe respirare meglio, pure se ha comportamenti che lo contraddicono.

In sintesi, Trento oggi si muove ancora troppo con l'auto. Ma è una scelta sempre meno convinta, sempre più messa in discussione. Il futuro - se sostenuto da politiche coerenti, infrastrutture credibili e un dialogo reale con la cittadinanza - potrebbe vedere meno ruote, più gambe e qualche sogno su rotaie. Fa.F.

I RISULTATI

La seconda puntata con il giornale domani

L'Adige pubblica oggi un nuovo sondaggio della società di ricerche XYZ Field di Caderzone. Questa è la prima parte che riguarda l'atteggiamento dei cittadini trentini nei confronti della velocità e della sicurezza stradale con le zone da 30 chilometri orari e sulla mobilità con l'uso dell'automobile, le piste ciclabili, l'uso dei mezzi pubblici e delle biciclette. Domani pubblicheremo la seconda parte con altri dati interessanti, su cosa pensano i trentini e che cosa vorrebbero.

Il nuovo sondaggio di XYZ Field, va ad aggiungersi ad altri che abbiamo già pubblicato nei mesi e negli anni scorsi. La società di Caderzone analizza l'atteggiamento dei trentini nei confronti della funivia per il Bondone, progetto che è nei piani delle amministrazioni e il sondaggio che individuò le tendenze alle elezioni provinciali.

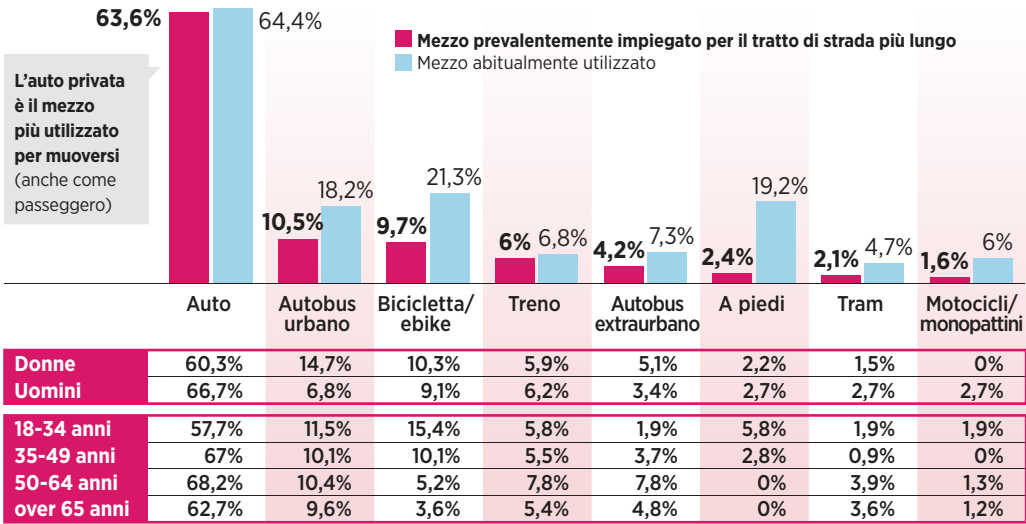
La metà dei cittadini usa il bus, anche se solo il 10,5% lo fa in maniera prevalente

Trento congestionata di oggi. Seguono i "troppi cantieri" (21,7%), i "pochi parcheggi" (20,9%) e - quasi a pari merito - l'aggiunta delle piste ciclabili, accusate da un quinto del campione di togliere spazio alle auto. Eppure, nonostante le lamentele, la macchina resta regina, un prolungamento del nostro corpo. I dati parlano chiaro. L'autobus urbano, secondo mezzo più utilizzato, raccoglie appena il 10,5% come opzione prevalente. Bici, ebike, treno e altri mezzi condivisi o ecologici faticano a superare la soglia psicologica del 10%. Il dato interessante è però il potenziale: il 21,3% dichiara di usare spesso la bici, il 6% il treno, il 4,7% il tram. Piccole minoranze, certo, ma segno di una mobilità che si diversifica, soprattutto tra chi lavora o studia in

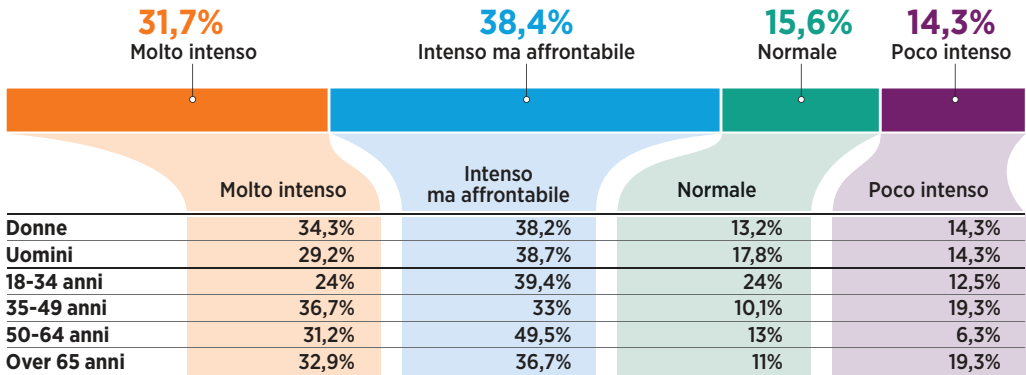


La mobilità a Trento

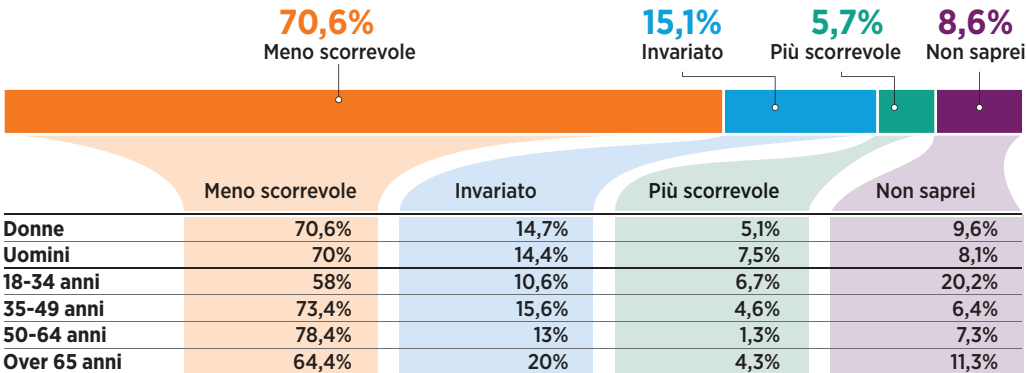
Il confronto tra i mezzi utilizzati



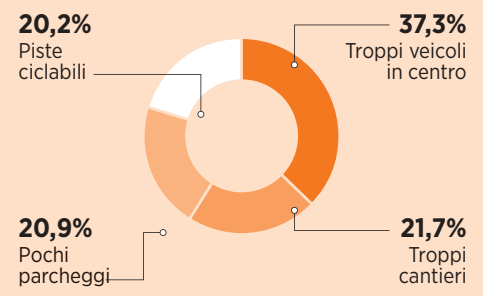
La percezione del traffico



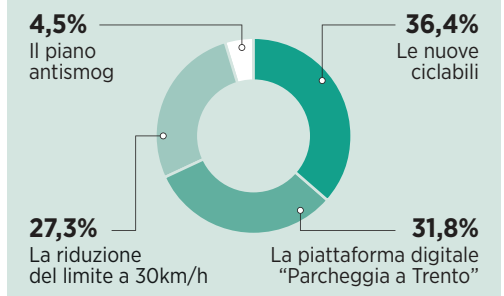
L'evoluzione negli ultimi 10 anni del traffico



Secondo Lei a cosa è dovuto questo peggioramento?



Secondo Lei a cosa è dovuto questo miglioramento?



Usa i mezzi pubblici

