



ASSOCIAZIONE JUNGO

Navigare sulle correnti naturali di traffico è facile !

Via Padre Tosi 11 – 47922 Rimini tel.0541-776.445

jungo@jungo.it www.jungo.it

“Accosta-e-imbarcam”

JUNGO

Navigare sulle “correnti naturali di traffico”

(la mobilità *ultralight*)

Jungo può rivoluzionare la mobilità individuale (urbana ed extraurbana) perché crea le condizioni dell'autostop universale, rapidissimo e sicuro (vd foto sotto).



(jungonauti ad Asti – febbraio 2013)

Nelle nostre città viaggiano milioni di sedili vuoti.

Il sovrannumero di automobili nella rete stradale è inutile (e dannoso) tanto quanto è inutile (e dannoso) l'eccesso di colesterolo nel corpo umano. Si tratta di fare una drastica cura dimagrante al traffico, riducendo selettivamente il *traffico superfluo*. In modo libero e spontaneo, senza alcun condizionamento o imposizione. Ciò può farsi in modo semplice, utilizzando da una parte il gioco delle convenienze reciproche, dall'altra "liberando la propensione naturale" a imbarcare estranei. Tale propensione oggi è solo "latente", perché scoraggiata da un diffuso e apparentemente ineliminabile senso di insicurezza.



Gli automobilisti con jungo possono scoprire finalmente la libertà (e il piacere) di poter accostare per raccogliere i richiedenti imbarco (“jungonauti”), guadagnando un “ticket” chilometrico (20 cent fissi + 10 cent/km) in perfetta sicurezza.

Jungonauti in trentino



L'autostop come mezzo di spostamento è altamente inefficiente perché non è “messo in sicurezza”: l'automobilista, anche quando fosse incline agli “imbarchi a vista”, non può fidarsi; non fidandosi non si ferma, e i tempi di attesa del passeggero sono notoriamente impossibili.

L'esperienza in Trentino

Nel 2012 invece in Trentino (primo territorio al mondo) gli jungonauti (riconoscibili dal gesto di jungo: braccio alzato che esibisce la “licenza d'imbarco”) hanno conseguito un tempo di attesa medio di 6.6 minuti.

Il “tempo medio di attesa” (“T.M.A.”) è l'indicatore di efficienza di jungo, poiché misura in modo obiettivo il tempo aggiuntivo rispetto all'automobile per ogni singolo imbarco, ed è l'unica cosa rilevante per uno jungonauta (gli altri fattori – come fluidità, la velocità di crociera, sono incomprimibili); si tratta di un dato statistico aritmetico oggettivo e suscettibile di raffronti nel corso del tempo¹).

Questo risultato è stato reso possibile dal crescere della cultura jungo, secondo la seguente dinamica:

- 1) l'informazione relativa alla “risorsa jungo” ha raggiunto molti automobilisti;
quindi:
- 2) è aumentata la “densità” di potenziali “jungatori” (offerenti imbarco)
quindi:

¹ Questi dati statistici provengono da 124 monitoraggi – 88 maschili e 36 femminili.



- 3) sono aumentati i flussi di auto “junganti”
quindi:
- 4) si è ridotto il tempo di attesa medio (“T.M.A.”)



jungonauta ad Asti



una “licenza jungo”



L'ESPERIENZA DI ASTI NEL GENNAIO – FEBBRAIO 2013

tratta di corso Alessandria

L'associazione ha stipulato una convenzione con la Provincia di Asti per la sperimentazione/ diffusione di Jungo nel territorio, e per le visure di casellario.

L'obiettivo condiviso è triplice:

- a) far conoscere una risorsa “liberamente accessibile” e autogestita per la mobilità individuale in città e fuori città;
- b) porre le condizioni ambientali e di visibilità per rendere possibile e realistico un programma di “junghizzazione” del territorio;
- c) misurare l'impatto e l'efficienza di jungo nel tratto sperimentale di corso Alessandria.



Un poster ad Asti

Il punto a) ha richiesto una preventiva diffusione dell'idea mediante i canali di pubblicizzazione prescelti, in particolare la distribuzione di “cartoline” nell'area industriale coinvolta nell'esperienza, oltre alla conferenza pubblica e ai riscontri su stampa e web.

I punti b) e c) hanno richiesto l'effettuazione di imbarchi in stile jungo da parte di pendolari volontari che sono andati a lavorare utilizzando jungo, su un arco temporale tutto sommato breve.

Così come già avvenuto in Trentino in 3 anni di sperimentazione, i pendolari “jungonauti” sono stati invitati a raccogliere i seguenti dati per ciascun imbarco:

- a) luogo d'imbarco



- b) tempo di attesa per imbarco avvenuto (distintamente nel caso di imbarco rinunciato per impossibilità di attendere oltre)
- c) genere di chi imbarca
- d) accettazione o rifiuto del ticket proposto dallo jungonauta
- e) annotazioni varie, e socio-demografiche e ambientali



Affissioni ad Asti



I RISULTATI DELL'ESPERIMENTO DI ASTI SU CORSO ALESSANDRIA

Abbiamo utilizzato 5 pendolari uomini, fra i 25 e i 53 anni, che hanno accettato di lasciare l'auto a casa "convertendosi" a jungo, raccogliendo i dati degli imbarchi. Le "jungate" sono quindi avvenute su due fasce orarie:

fra le 7.30 e le 9.30

fra le 14.30 e le 16.30

Numero complessivo degli imbarchi: **73**

Tempo medio di attesa: **20.9** (in Trentino nel 2012 era 6.6)

Tempo medio di attesa tenuto conto degli imbarchi "rinunciati":

30.3

Tempo medio di attesa per jungonauta nelle prime 2 settimane:

jungonauta A – 27.8

jungonauta B – 29.4

jungonauta C - 38.7

jungonauta D – 40.0

jungonauta E – 44.2

Nota.

Per la prima volta evidenziamo, nelle statistiche e nei grafici, il tempo medio di attesa "ponderato", ovvero il valore tiene conto degli "imbarchi rinunciati" (quando lo jungonauta ha soppresso e si è rivolto ad altri mezzi pubblici), secondo la formula:
somma dei tempi di attesa complessivi del periodo / numero di imbarchi effettivi.



Elementi conoscitivi tratti dalle “annotazioni” degli jungonauti

Quasi tutti gli sperimentatori hanno annotato che alcuni automobilisti si sono fermati per l’effetto “memoria”, cioè si sono sentiti rafforzati nell’intenzione di imbarco dal fatto di avere visto più volte lo stesso jungonauta nella stessa posizione mattutina o pomeridiana.

Tutti hanno evidenziato la particolare efficacia della card rosa nel catalizzare l’attenzione di passanti e automobilisti.

Tutti coloro che si sono fermati per imbarco, hanno espresso sentimenti di forte favore verso il sistema jungo. Il messaggio di riduzione del traffico è stato percepito con chiarezza, e tutti hanno accettato volentieri le cartoline jungo poste dallo jungonauta.

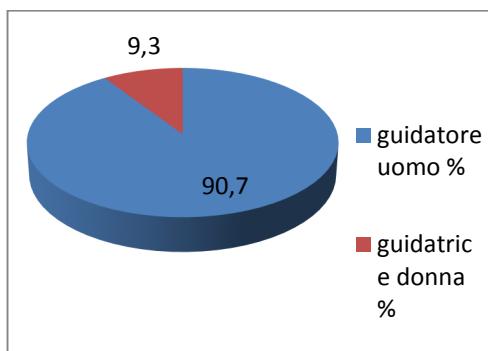
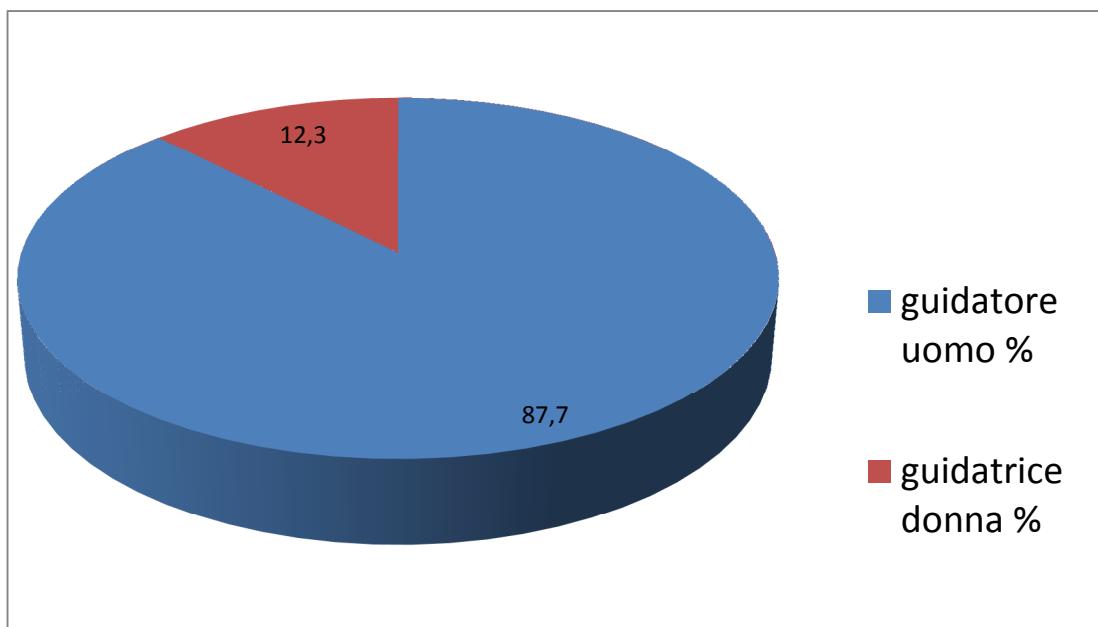
Gli jungonauti hanno registrato reazioni variabili negli automobilisti di passaggio, da quelli che, passando, fanno gesti per indicare la presenza di una fermata bus poco lontana, a quelli che hanno moderato la velocità od allacciato la cintura di sicurezza evidentemente scambiando lo jungonauta con un controllore del traffico.

Nella prima parte della mattina si registra un flusso più abbondante e costante, mentre nella tarda mattinata e nel primo pomeriggio il flusso risulta più ridotto.

Ciò agisce a livello di tempi di imbarco, poiché gli jungonauti riferiscono che quando il flusso è maggiore, si riduce la velocità delle auto in transito, e ciò facilita il contatto visivo con lo jungonauta.

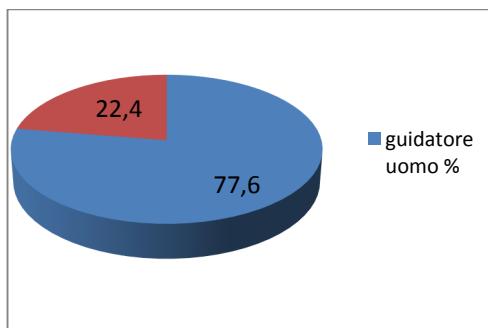
Di qui si conferma l’importanza dell’elemento visuale-spaziale per incoraggiare jungo nel territorio (e l’importanza di punti di imbarco “raccomandati” e/o “pre-segnalati”).

Propensione all'imbarco - per genere di chi guida :



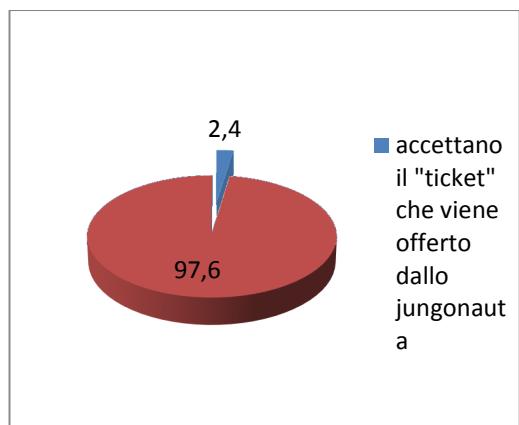
Rapporto nelle prime 2 settimane di jungate

TRENTINO:



La “divaricazione” con i risultati del Trentino si spiega con il più ampio tempo di assorbimento in Trentino della “cultura jungo”.

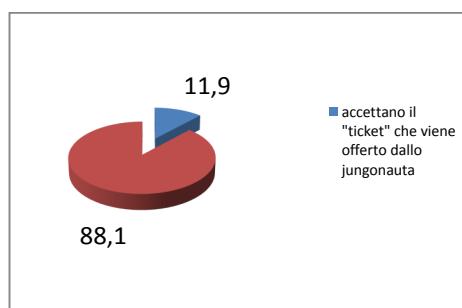
**Propensione al pagamento del ticket – percentuale di accettazione del contributo offerto dallo jungonauta:
ASTI:**



Prime due settimane ad Asti

Anche qui è ben visibile la differenza dall'esperienza trentina:

TRENTINO:

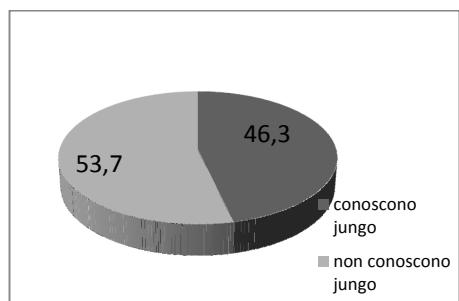
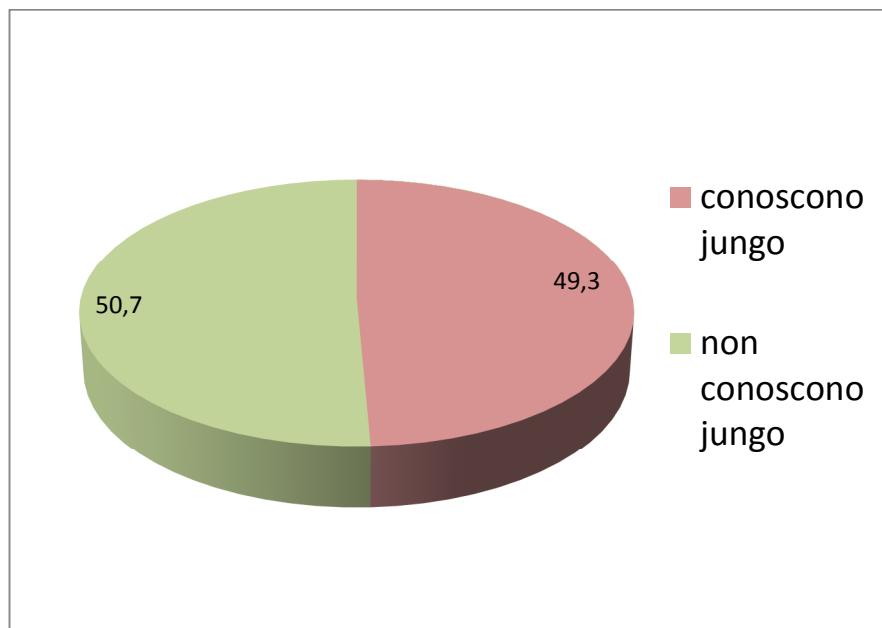


La maggior propensione del Trentino a ricevere il “viatico” è riconducibile ancora una volta a una più prolungata “inculturazione” di jungo

Motivazione di chi accosta (“avevo sentito parlare di jungo”) nella tratta interessata

Questo parametro registra, nel gruppo degli automobilisti che accostano, la percentuale di coloro che si sono fermati in quanto hanno capito che si trattava di un imbarco sicuro e a pagamento. Come in Trentino, anche ad Asti quasi la metà di chi si ferma in quanto conosce jungo. Naturalmente in Trentino al febbraio 2013 è più alto in assoluto il numero di coloro che conoscono jungo, di qui i tempi medi di attesa molto più bassi.

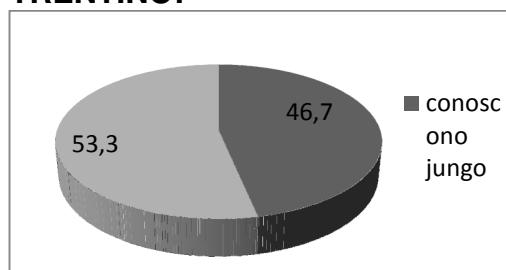
ASTI:



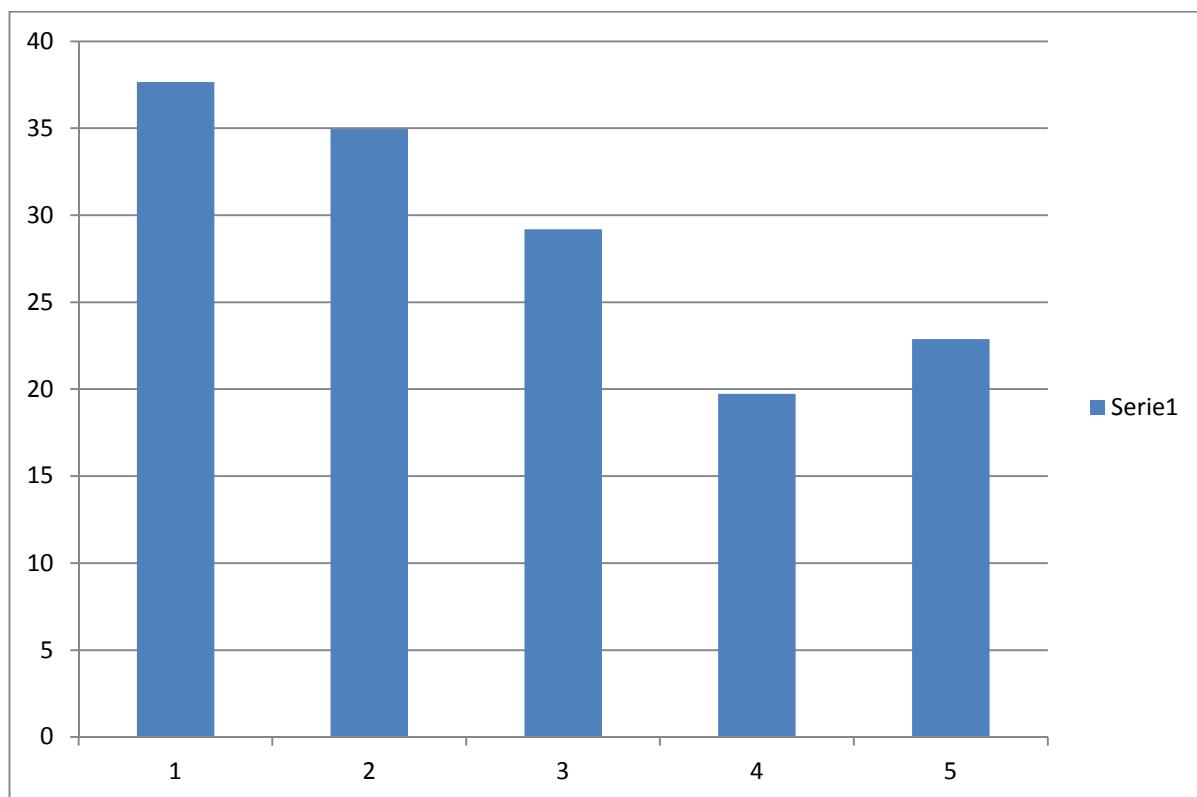
Prime due settimane di jungate ad Asti

Si nota, pur nel brevissimo periodo, l'aumento (+3%) di automobilisti che accostano perché hanno conosciuto jungo.

TRENTINO:



Andamento dei tempi medi di attesa (ponderati con gli imbarchi rinunciati) nelle 5 settimane di sperimentazione



Si tratta del grafico più interessante e significativo nell'ottica dello sviluppo di jungo.

Il tempo medio di attesa ponderato si è quasi dimezzato in sole 5 settimane.

L'ultima settimana può aver risentito delle condizioni atmosferiche avverse.

L'andamento tendenziale al ribasso è riconducibile all'aumento della cultura jungo nel territorio e forse anche al processo di "famigliarizzazione" del volto del singolo jungonauta.



Conclusioni

Dal 2009, la scommessa di Jungo è che, sviluppando un sufficiente grado di informazione, cresce la propensione all'imbarco da parte degli automobilisti, per cui gli imbarchi divengono più frequenti, con una costante riduzione del tempo di attesa.

Ciò si è puntualmente verificato, pur nella limitatezza numerica degli imbarchi complessivi.

Si è dimostrata certamente opportuna la scelta di concentrare gli sforzi informativi su un'unica tratta “adatta”, in modo da aumentare l'impatto informativo su una popolazione automobilistica relativamente ridotta e ripetitiva, creando una sorta di “incubatrice” o spazio sperimentale di jungo.

In Trentino il risultato di 6.6 min di tempo medio di attesa maschile è stato raggiunto dopo 3 anni di ampio lavoro nel territorio.

Ad Asti, il maggior tempo di attesa è stato frutto di pochissime settimane di informazione.

Stante il crescere di una cultura jungo in Italia, è valutabile che risultati simili a quelli trentini possano essere conseguiti nell'arco di un anno.

Occorre aumentare il numero di pendolari iscritti a jungo per poter visibilizzare adeguatamente questo sistema di spostamento a costo zero per la collettività.

Enrico Gorini
pres. ass.Jungo