

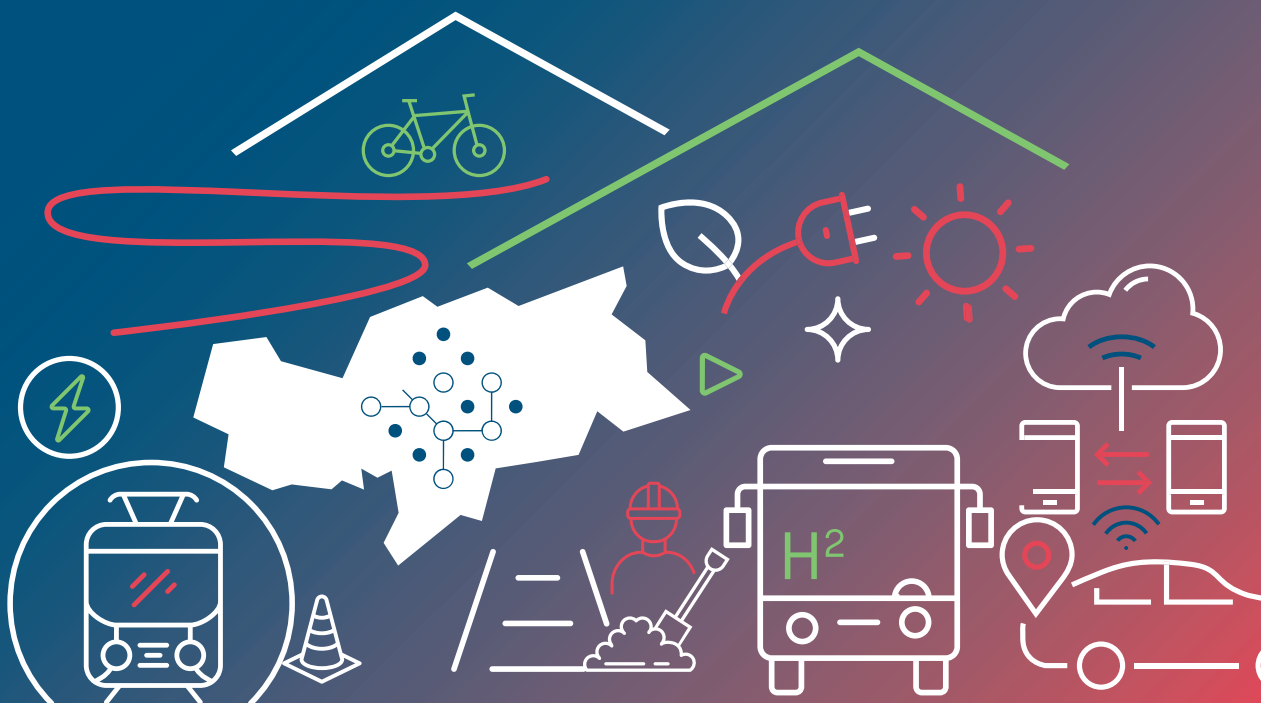
#AltoAdigePlan

L'Alto Adige in movimento

Il nostro piano per la mobilità di domani

Co se möie te Südtirol

Nosc plan por la mobilité tl dagní



AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

Corridoio verde digitale del Brennero p. 8

Infrastruttura ferroviaria p. 14

CH

Malles

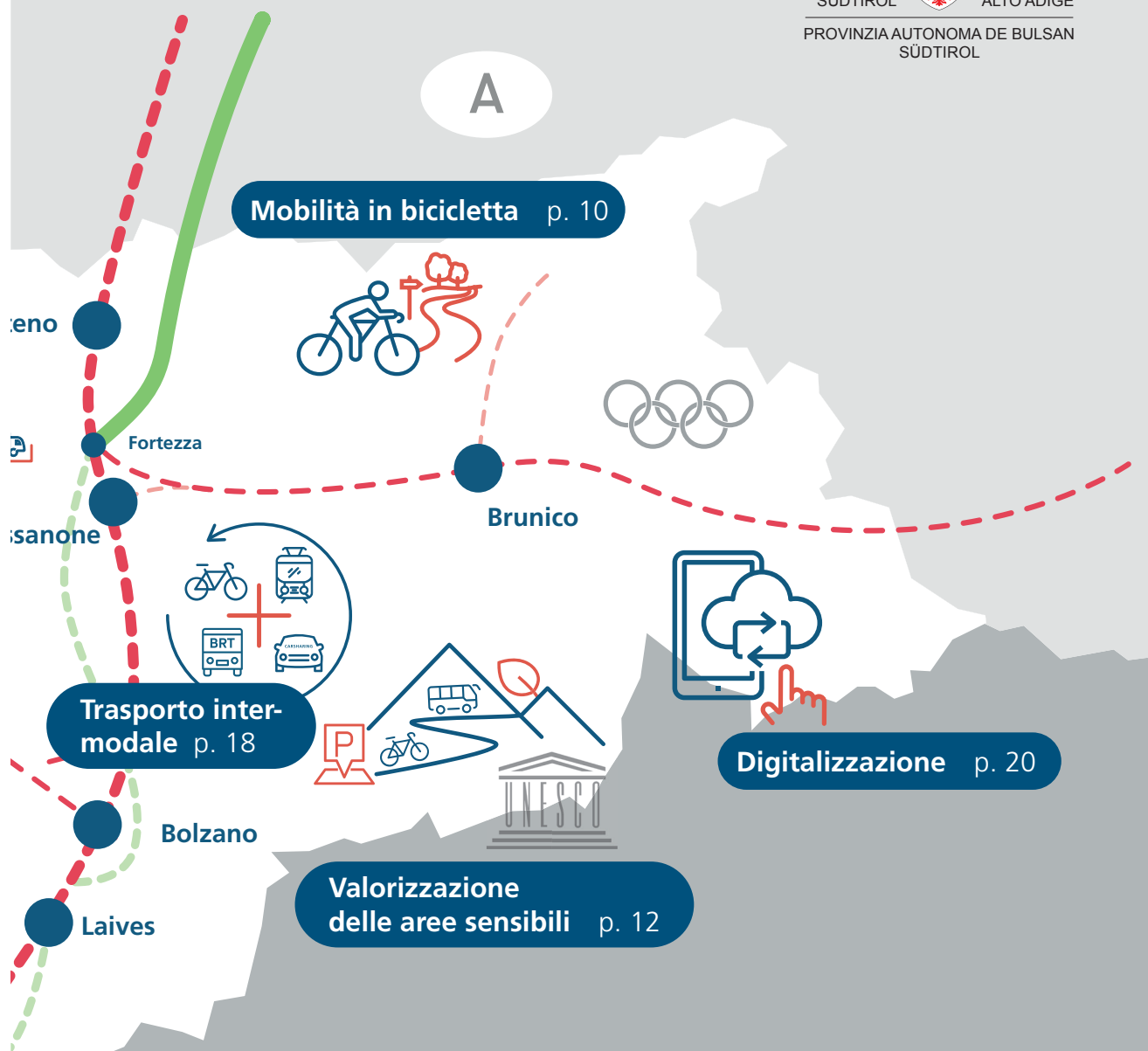
Silandro

Merano

Infrastrutture stradali p. 16

Vipitenc

Bressan



***1x116**

Nel corso dell'elaborazione del programma di sviluppo comunale, tutti i 116 comuni altoatesini definiranno un concetto per la mobilità e accessibilità.

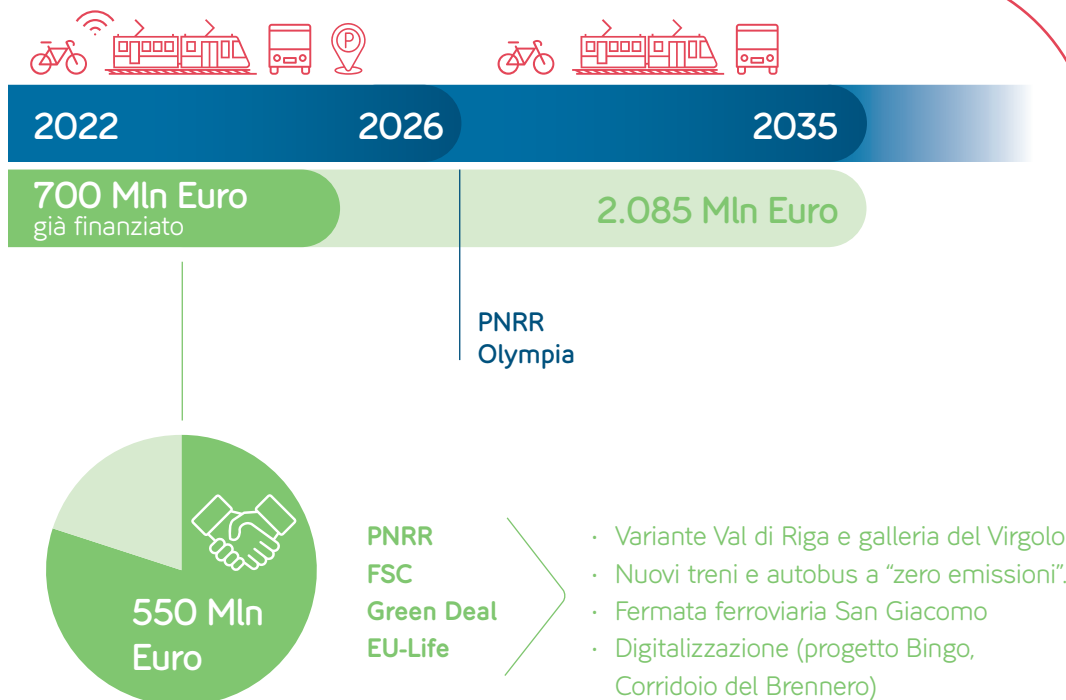
Tla fasa de elaboraziun dl program de svilup comunal, é duc i 116 comuns dl Südtirol cherdá da definí n conzet por la mobilité y l'arjunjibilité.

Perché il Piano provinciale per la mobilità sostenibile è un piano necessario? Per...

- Avere accesso ai fondi dell'UE del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo sociale europeo (FSE) e del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC).
- Costruire una strategia per raggiungere gli obiettivi climatici.
- Aumentare la sicurezza del traffico.
- Pianificare la mobilità del futuro in modo integrato.
- Riunire in un unico documento strategico tutti i piani di settore per la prima volta.

Ciodí adorunse pa le Plan provincial dla mobilità?

- Por avèi la poscibilitè da ciàfè i finanziaimènc europeics (finanziaimènc EFRE, ESF, FSC)
- Ara se trata de na strategia por arjunje i obietifs climatics
- Por aumenté la sigurté dl trafich
- Por planifiché na mobilità integrada tl dagní.
Por le pröm iade vègn düc i plans che reverda le trafich y la mobilità metüs adöm te n documènt strategich unitar.

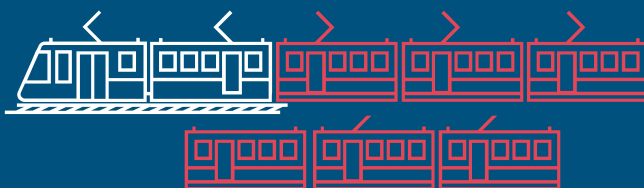


I nostri obiettivi per il 2035
Chisc é nüsç obietifs por le 2035

-25%



+250%



+20%



+50%



Pianifichiamo la mobilità di domani

Se volete fare progressi sostenibili, siete nel posto giusto. Tanto più che abbiamo appena tracciato un nuovo percorso in tal senso. Il nostro “**#AltoAdigePlan** per la mobilità del domani” ci fa vedere cosa vogliamo cambiare e come dobbiamo cambiare noi stessi. Un compito arduo al quale stiamo dedicando tutte le nostre energie. Dopo tutto, il nostro paesaggio naturale e culturale merita tutta la protezione possibile, e tutti noi vogliamo mantenere una vita sana con la migliore qualità di vita possibile nelle nostre valli, paesi e nelle nostre città.



L'Europa intera si sta muovendo nella stessa direzione e ha deciso di ridurre le emissioni di CO₂ di almeno il 55% rispetto al 1990. Il modo in cui viaggiamo gioca un ruolo decisivo in questo senso. Siamo chiamati a una “svolta della mobilità” che ha cambiato radicalmente il modo di pianificare la mobilità. Anche se molte misure individuali in Alto Adige sono già state avviate, in considerazione della complessità della questione e dell'impatto sul cambiamento climatico, dobbiamo considerare la mobilità nel suo complesso. Questo è ciò che abbiamo fatto.

Il nostro “**#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani” ci garantirà, che in futuro un maggior numero di persone viaggino in treno, autobus o bicicletta e che i mezzi di trasporto siano meglio collegati. Il piano serve come linea guida per tutte le misure future, che possono essere coordinate in modo ottimale. Oltre al passaggio dal trasporto privato a quello pubblico, riguarda anche l'aumento della sicurezza sulle strade e la mobilità transfrontaliera.

Dopo tutto, uno degli assi di transito europei più trafficati attraversa proprio la nostra Provincia. Se si

vuole descrivere il ruolo che questo piano svolge per noi, lo si potrebbe paragonare ad una partitura musicale. La Provincia è il podio del direttore d'orchestra, per così dire, e garantisce l'interazione armoniosa di tutti gli “strumenti della mobilità”. I membri più importanti dell'orchestra sono i comuni e le città. Nel 2022 abbiamo rivisto il nostro piano precedente in base ai requisiti del “Green Deal” europeo.

In linea di principio, tale piano richiede esattamente questo a tutti i Paesi e le regioni d'Europa, quello a cui abbiamo appena lavorato: un piano centrale che indichi quali misure nazionali di mobilità possono essere messe in atto per raggiungere gli obiettivi climatici e di sicurezza stradale. Grazie all'adeguamento alle ultime direttive europee sulla mobilità dei passeggeri, sul trasporto merci e sulla logistica, abbiamo ora accesso ai finanziamenti del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), Fondo Sociale Europeo (FSE) e del Forest Stewardship Council (FSC). Il piano si basa su un'ampia analisi dei dati, compreso un sondaggio tra gli utenti del trasporto pubblico, con un numero di risposte incoraggiante pari a



6.000. Segue un riassunto, in cui ci siamo concentrati sui sette punti focali della nostra mobilità futura. L'Alto Adige ha il potenziale e ora anche il progetto per diventare una regione modello per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.

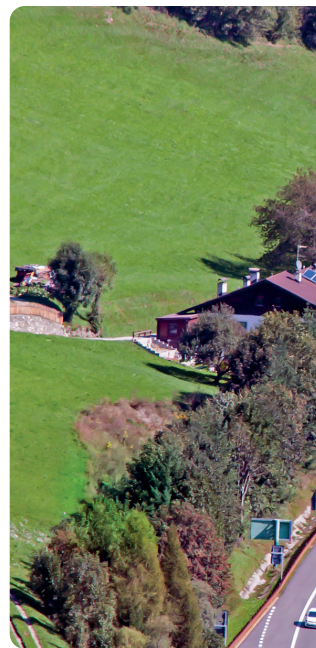
#AltoAdigePlan



Daniel Alfreider,
Assessore provinciale
alle Infrastrutture e
alla Mobilità

Verso l'innovazione

Ci si trova in un ingorgo sull'autostrada A22, accanto ad una colonna infinita di camion, e si pensa per un attimo al clima e all'ambiente, è abbastanza chiaro cosa deve essere in cima al “**#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani”: il corridoio del Brennero. Si tratta di una delle principali vie di transito in Europa ed è quindi essenziale per la trasformazione verso una maggiore neutralità climatica. Se prendiamo ad esempio il traffico pesante, il passaggio alla ferrovia potrebbe ridurre significativamente l'onere sulle persone e sull'ambiente. Tuttavia, secondo le stime al massimo un ulteriore 25% del traffico merci può essere trasferito su rotaia entro il 2040.



Sono quindi necessarie ulteriori misure per compiere progressi. Il nostro “**#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani” si basa sul concetto di “Corridoio verde digitale del Brennero”. L'obiettivo è quello di aumentare in modo significativo la percentuale di veicoli a emissioni zero e di utilizzare la digitalizzazione per controllare il traffico in modo intelligente. Con queste misure, possiamo dare un importante contributo alla rivoluzione dei trasporti a livello europeo. Il passaggio a sistemi di propulsione ecocompatibili, noto anche come decarbonizzazione, è supportato dall'espansione delle stazioni di rifornimento elettriche e ad idrogeno. Ciò significa che anche in futuro i Tir potranno circolare in autostrada, ma dovranno farlo il più possibile a emissioni zero!

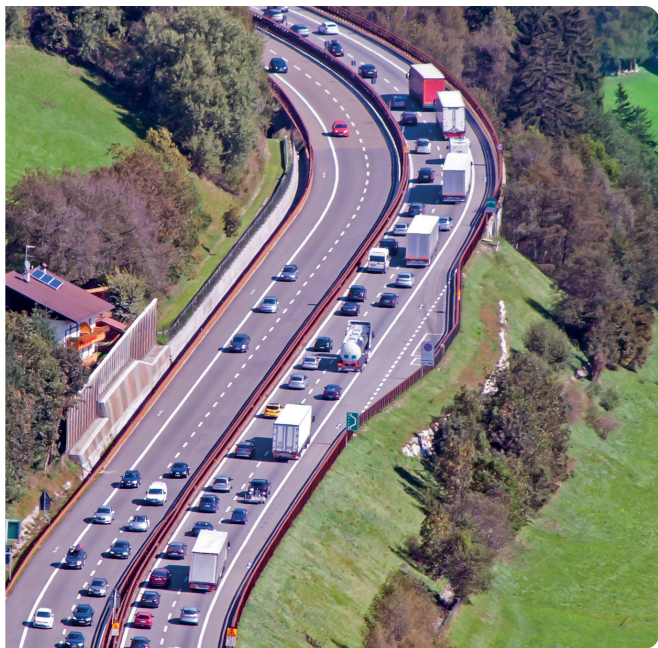
Un sistema di gestione intelligente del traffico (il cosiddetto slot system) potrebbe fornire l'incentivo decisivo per la conversione delle flotte. Come per il traffico aereo, si dovrebbero introdurre finestre temporali per l'ingresso in autostrada.

Ai veicoli a emissioni zero verrebbe dato un corridoio prioritario. Il piano prevede anche l'installazione di

un sistema d'informazione intelligente sulla mobilità che mostra, ad esempio, la capacità di utilizzo dei parcheggi nell'intero corridoio del Brennero.

Anche il sistema di misurazione transfrontaliero dovrà essere semplificato - con la partecipazione di tutti e tre gli operatori autostradali lungo il corridoio. Con l'aiuto della gestione digitale del traffico, possiamo sfruttare infrastrutture esistenti nel miglior modo possibile e ottimizzare il flusso del traffico senza la necessità di nuove strade. Questo è vantaggioso per tutti: per l'ambiente, per gli utenti della strada e anche per l'economia: il trasporto delle merci diventa più pianificabile e più veloce. Secondo le direttive UE, il trasporto pesante dovrà essere decarbonizzato entro il 2037. Stiamo già pianificando le infrastrutture necessarie per la guida a idrogeno e a batteria.

Per quanto riguarda il bilancio delle emissioni di CO₂, soprattutto il traffico individuale è una minaccia nel corridoio del Brennero. Il nostro piano è quindi quello di motivare il 25% degli ospiti che attualmente raggiungono l'Alto Adige in auto, a viaggiare in treno o in autobus a lunga percorrenza



“La soglia di sopportazione nel corridoio del Brennero è stata raggiunta per le persone che vivono qui. Pertanto, è necessaria una gestione comune del traffico transfrontaliero.”

Monika Reinthaler,
Presidente della Comunità comprensoriale Wipptal



in alta stagione significherebbe promuovere l'arrivo sostenibile per 15.000 persone per fine settimana. Con i collegamenti ad alta velocità, l'ampliamento delle capacità e le nuove tratte come la Variante della Val di Riga, stiamo rendendo il viaggio in treno più attraente. Anche il cambio di treno diventerà più comodo, poiché in futuro i turisti in treno saranno divisi tra due hub: Bolzano sarà responsabile del sud dell'Alto Adige e della Val Venosta, mentre Bressanone diventerà l'hub per l'alta Val d'Isarco, la Val Pusteria e la Val Gardena.

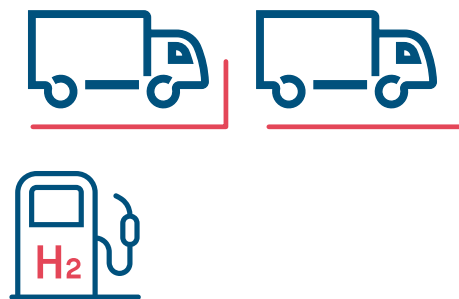
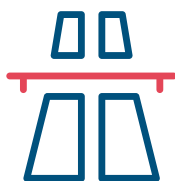
L'apertura della Galleria di Base del Brennero (BBT) darà un vero e proprio impulso alla ferrovia, sia per il traffico merci che per quello passeggeri. Grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza, le destinazioni in Alto Adige e in Europa saranno raggiunte molto più rapidamente, senza stress e nel rispetto dell'ambiente. In futuro, l'automobile sarà sempre meno il mezzo di trasporto principale.

25%

Il 25% del traffico merci può essere
trasferito su rotaia entro il 2040

25%

Bisogna motivare il 25% degli ospiti che
arrivano in auto a viaggiare in treno o in
autobus a lunga percorrenza



Inversione di marcia

Abbiamo in mente due tipi di trasporto di massa: la mobilità pubblica e la mobilità privata in bicicletta. Gli appassionati della bici, che sia mountainbike o ciclisti da corsa da tempo apprezzano il nostro territorio. L'Alto Adige vuole diventare un paradiso anche per i ciclisti di tutti i giorni. Gli argomenti non mancano: la bicicletta fa bene alla salute, al clima, alla società e all'economia. Ciò che dobbiamo sviluppare ulteriormente sono le infrastrutture ciclistiche. Altrettanto importante è sensibilizzare le persone alla mobilità dolce. Per questo promuoviamo lo sviluppo di una vivace cultura della bicicletta raddoppiando gli investimenti rispetto agli anni precedenti, vogliamo aumentare la quota di utilizzo della bicicletta in Alto Adige arrivando al 20%.



Il nostro “**#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani” prevede l’ampliamento della rete nazionale di piste ciclabili sicure e veloci. I progetti delle piste ciclabili dei comuni e delle comunità comprensoriali saranno da noi valutati e promossi di conseguenza. Infrastrutture funzionanti sono il modo migliore per incoraggiare le persone a percorrere in bicicletta sempre più spostamenti quotidiani. Ciò richiede anche l’ampliamento dei parcheggi per biciclette. Vogliamo creare la possibilità di parcheggiare la bicicletta in modo conveniente e sicuro presso la stazione o la fermata del trasporto pubblico, presso i principali datori di lavoro della Provincia, come gli ospedali, le università, le scuole, gli uffici pubblici, nonché presso le aziende private che riceveranno un sostegno. La bicicletta aiuta a migliorare l’ambiente urbano. Un numero sorprendente di biciclette può essere parcheggiato nello spazio di un posto auto. Inoltre, auspichiamo una partecipazione ancora più forte da parte della cittadinanza. Tutti sono d’accordo sulla riduzione del trasporto privato a motore, ma non è facile fare a meno della propria auto.

Promuoviamo la cultura della bicicletta fra tutte le generazioni, tenendo conto dei diversi tipi di utenti e delle loro esigenze.

Come parte importante del nostro servizio di mobilità la bicicletta avrà un ruolo importante in futuro. Per noi, quindi, suscitare entusiasmo per la mobilità ciclabile vale ogni sforzo.

Le analisi del traffico hanno mostrato dove si svolge la mobilità in Alto Adige: il 45% nei centri urbani di Bolzano, Merano, Bressanone, Laives, Brunico e dintorni. Le politiche di promozione della mobilità ciclabile si concentreranno soprattutto in queste aree perché la bicicletta può essere vista come alternativa all’automobile. Saranno realizzate 15 cosiddette “unità funzionali ciclabili”, ad esempio tra Bolzano e Terlano, nell’area di Brunico o di Bressanone. Si tratta di piste ciclabili protette e percorsi ciclabili speciali che favoriscono il collegamento dei centri urbani con i comuni delle aree circostanti.

Queste nuove infrastrutture ciclabili integrano la rete di piste ciclabili esistente e hanno lo scopo di rendere più facile per i privati andare in bicicletta al lavoro, a



studiare o a fare la spesa. Soprattutto per i percorsi a breve distanza (meno di 10 km), che comprende il 30% degli spostamenti con mezzo privato, si può tranquillamente prendere la bici elettrica.

Le opportunità di andare in bicicletta in Alto Adige sono enormi. Solo a Bolzano Sud, circa 10.000 abitanti si recano al lavoro ogni giorno in bici ma non bastano per avere effetti positivi sull'ambiente. Stiamo facendo di tutto per rendere la bicicletta il mezzo di trasporto privato più diffuso.

"Sono anni che attraverso la città per andare al lavoro ma sulle piste ciclabili mi sento al sicuro".

Olivia Kieser, collaboratrice del settore "Green Mobility"

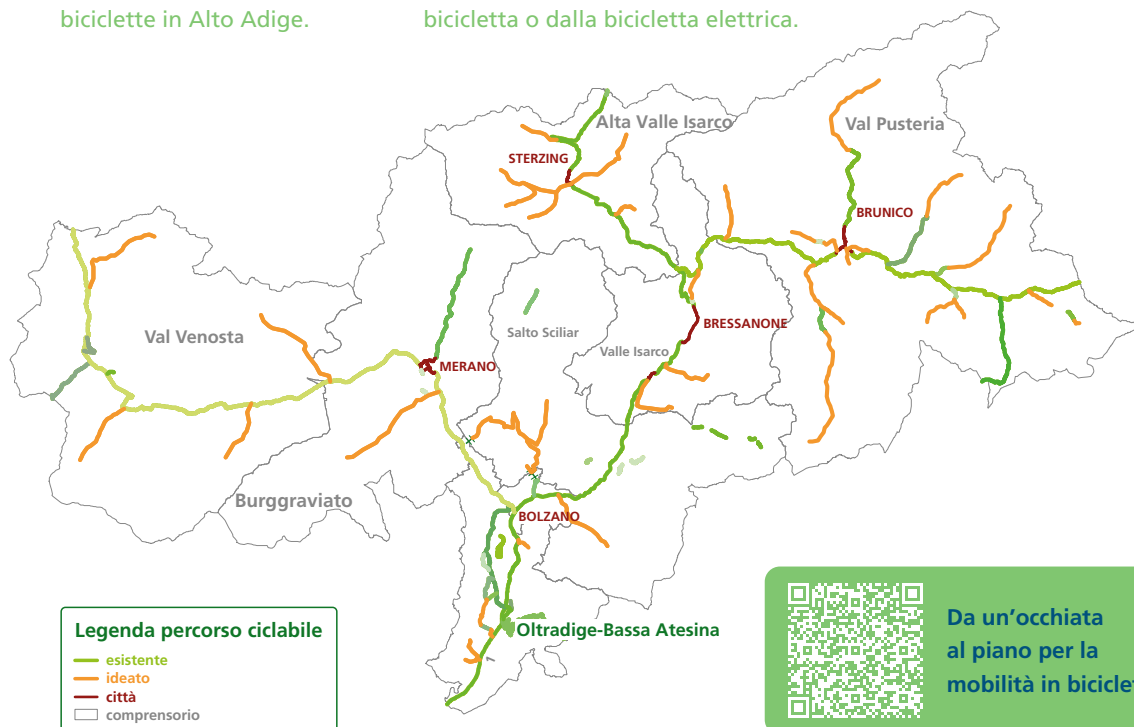


20%

Aumentare del 20% la quota di utilizzo della biciclette in Alto Adige.

30%

Il 30% degli spostamenti in auto può essere sostituito dalla bicicletta o dalla bicicletta elettrica.



Avanti dolcemente

Ammirare la bellezza della nostra natura è una cosa. Assicurarsi che la natura rimanga intatta è un'altra. Per questo motivo ci prendiamo cura delle aree ecologicamente sensibili dell'Alto Adige che sono minacciate. Particolarmente degni di protezione sono i passi dolomitici, punto di riferimento per la mobilità di 32.000 abitanti e di circa 1 milione di ospiti all'anno. Lì stiamo progettando una cosiddetta *Low Emission Zone*.



Da quando, nel 2009, le Dolomiti sono state dichiarate Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO, la loro popolarità è cresciuta ulteriormente e questo non senza conseguenze. Durante l'alta stagione le strade sono intasate e le infrastrutture hanno raggiunto il loro limite di capacità. Il traffico non solo mette a repentaglio l'ambiente e il clima, ma causa anche problemi ai residenti e agli ospiti. L'inquinamento acustico è particolarmente elevato.

Il nostro **"#AltoAdigePlan** per la mobilità del domani" prevede una riorganizzazione dell'intera mobilità nelle aree sensibili. Per la prima volta, si intravedono miglioramenti, perché il nostro piano ha saputo affrontare la complessità e la delicata e complessa materia riguardante le strade sui passi in Alto Adige.

L'aspetto rivoluzionario è che le infrastrutture stradali e i veicoli privati non sono più la prima scelta.

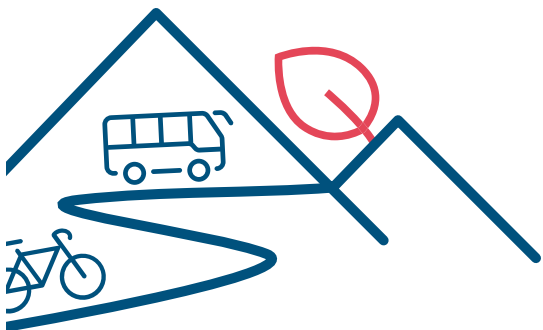
La crescente consapevolezza dell'ambiente e della sostenibilità porta le persone a mettere sempre più in discussione la propria mobilità. Le persone vogliono raggiungere le aree sensibili con delicatezza e anche viverle in maniera dolce. Con il potenziamento del trasporto pubblico e delle infrastrutture per biciclette e pedoni, stiamo rispondendo a queste esigenze vogliamo preservare l'equilibrio ecologico delle aree sensibili.

Rinunciare all'auto privata rimane tuttavia la sfida più grande. Una delle nostre misure più importanti è quindi la gestione efficiente delle strade per liberarle da un forte livello di saturazione. L'obiettivo è di limitare l'accesso al traffico motorizzato già a valle. Abbiamo già sperimentato questo progetto con successo limitando l'accesso al lago di Braies. Le telecamere poste sulla strada all'ingresso della valle controllano automaticamente le targhe e consentono il passaggio dei veicoli con diritto di accesso. Tutti gli altri possono fare manovra grazie ad una rotatoria e parcheggiare la macchina per raggiungere il lago in bus navetta, in bicicletta o a piedi.

Per noi è importante che l'accesso agli hotspot turistici sia regolamentato nell'interesse dell'ambiente. Dopo studi e progetti pilota, è in fase di sviluppo un concetto di mobilità a lungo termine.

Una componente cruciale del piano è la digitalizzazione dei parcheggi. In questo modo sarà possibile accedere a zone sensibili come il Passo dello Stelvio, il Passo delle Erbe, il Passo Pennes, a Casere in alta Valle Aurina, in Val di Funes o ai passi dolomitici.

Il nostro piano non pone al centro dell'attenzione solo la natura. La qualità della vita e le fonti di reddito degli abitanti che vivono in queste zone sensibili non possono essere compromessi.



Dopo tutto, sono loro a garantire la manutenzione, la conservazione e lo sviluppo delle valli. Con la limitazione intelligente dell'auto privata e la digitalizzazione dei parcheggi, così come l'espansione dei servizi di trasporto pubblico, vogliamo diventare la vetrina europea per la mobilità sostenibile in un'area montana protetta dall'UNESCO.



→ Pista ciclabile sulle strade dei passi.

1 Mln

Ogni anno si registrano 1 milione di visitatori che attraversano i passi delle Dolomiti.



“Per regolare in modo efficace la mobilità sui passi delle Dolomiti, dobbiamo adottare delle misure che valgano anche per i paesi e per gli ingressi nelle valli. È necessario pensare a tutte le forme di mobilità, perché questo accada”.

Ambros Hofer,
Associazione provinciale delle organizzazioni
turistiche dell' Alto Adige

Spinta per le ferrovie

Il cambio di rotta è possibile ma molto dipende dalla ferrovia. 150 anni fa, la ferrovia è stata costruita perché non c'erano automobili. Oggi ridiamo centralità al trasporto ferroviario perché ci sono troppe auto e la ferrovia riesce a trasportare grandi quantità di passeggeri. La ferrovia è la spina dorsale del trasporto pubblico e per noi è la chiave per una mobilità sostenibile e per generare veri benefici ambientali. Utilizzare più treni è il modo più veloce per fare passi avanti. Non c'è da stupirsi che il nostro **"#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani" investe particolarmente nella ferrovia.



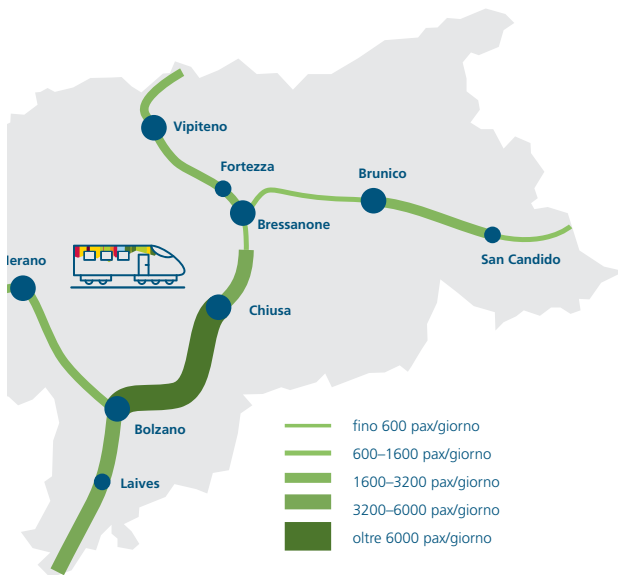
La ferrovia verrà potenziata più di ogni altra infrastruttura di mobilità. Il nostro piano prevede un'espansione in tre fasi: L'elettificazione della ferrovia della Val Venosta sarà completata entro il 2026 portando ai viaggiatori un enorme vantaggio. La variante della Val di Riga collega direttamente la Val Pusteria con l'asse del Brennero e quindi permette di risparmiare tempo senza deviazioni: si potrà arrivare da est a Ovest! Nel 2032 inizia un nuovo capitolo nella storia della ferrovia e della mobilità sostenibile in Alto Adige. È l'anno in cui è prevista l'apertura della Galleria di Base del Brennero (BBT), il collegamento ferroviario sotterraneo più lungo del mondo.

Questo progetto del secolo non può che rivoluzionare la mobilità. Grazie a tempi di percorrenza più brevi, gli spostamenti e il trasporto di merci tra Monaco e Verona, così come tra l'Alto Adige e l'Europa, miglioreranno notevolmente. Ci aspettiamo un'impennata del traffico ferroviario a lunga percorrenza. Anche i pendolari e i passeggeri dei servizi locali avranno enormi benefici - con le nuove opere le linee esistenti potranno essere utilizzate per il traffico regionale. Sono previsti altri investimenti sulle linee locali fino al 2035. Migliorerà la velocità e

la frequenza sulla Merano-Bolzano e sulla linea della Val Pusteria. L'obiettivo è poter viaggiare grazie ad un'offerta ampia e capillare in tutta la provincia servita con cadenza di 30 minuti.

Il potenziale della ferrovia è quindi tutt'altro che esaurito. Ulteriori collegamenti sono in fase di progettazione, ad esempio nelle Valli di Tures e Valle Aurina. Il progetto Terra Raetica dimostra che non conosciamo confini quando si tratta di sostenibilità. Al nostro fianco c'è la Lombardia, il Tirolo e il Cantone dei Grigioni. La nostra visione comune: la ferrovia dovrà avere un ruolo importante nel triangolo di confine. I possibili percorsi sono già stati studiati per verificarne la fattibilità. Finché non sarà costruito un nodo ferroviario, il trasporto pubblico nel triangolo di confine sarà potenziato con gli autobus.

Ciò che investiamo nella ferrovia porterà i suoi frutti. Per l'anno 2035 ci aspettiamo 134.000 passeggeri. E questa spinta, che non è meno di una triplicazione, la avremo grazie al potenziamento dei servizi ferroviari. Intervalli più brevi, maggiore capacità, nuove tratte, stazioni moderne e, soprattutto, maggiore velocità renderanno il viaggio in treno

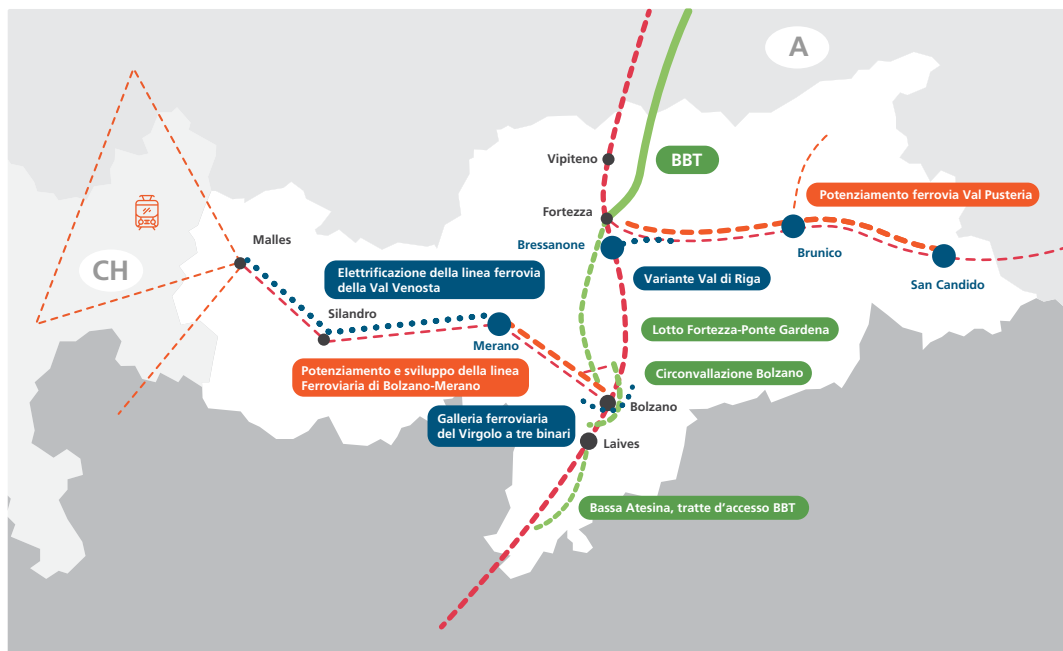


“150 anni fa la ferrovia fu costruita perché non c'erano automobili. Oggi decidiamo di investire nella ferrovia perché ce ne sono troppe”.

Daniel Alfreider, Assessore provinciale alle Infrastrutture e alla Mobilità

sempre più attraente. Ogni secondo treno potrebbe essere un treno veloce, che, ad esempio, impiegerebbe solo 26 minuti. Per noi è molto importante far sì che l'autobus e il treno diventeranno la prima scelta.

→ L'espansione dell'infrastruttura ferroviaria in tre fasi.



Sicuramente in ottime condizioni

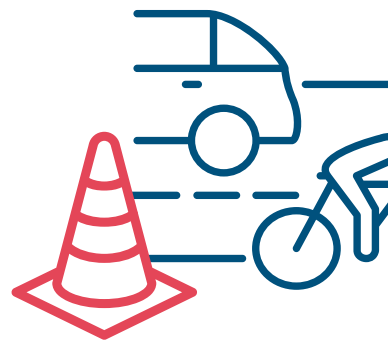


→ Il Servizio Strade dell'Alto Adige si occupa quotidianamente della manutenzione dell'infrastruttura stradale.

L'ambiente preferirebbe certamente che le strade rimanessero vuote. Per noi la strada è importante per riuscire a garantire l'approvvigionamento capillare dell'Alto Adige; diamo del nostro meglio. Per un traffico fluido e sicuro abbiamo bisogno di strade in ottime condizioni. Il nostro **"#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani" mostra quali sono le nostre priorità per il futuro.

Vogliamo migliorare la sicurezza degli utenti della strada e aumentare la resilienza della rete stradale esistente, cioè renderle più resistenti agli effetti provocati dal traffico e dalle condizioni atmosferiche. Soprattutto in una regione montuosa come l'Alto Adige, strade ben tenute e accessibili in ogni momento della giornata sono di fondamentale importanza. Riparazioni e ottimizzazioni sono quindi previste in tutta la Provincia. È una grande sfida mantenere in ottimo stato non meno di 2.800 chilometri di strade provinciali e statali.

Per quanto riguarda la costruzione di strade, oggi adottiamo un approccio molto più consapevole e sostenibile dal punto di vista ambientale. Come parte del nostro piano, tutti i progetti attuali e pianificati sono stati prima esaminati con attenzione per verificare in che misura rispondono agli obiettivi di mobilità sostenibile e come si inseriscono in combinazione con altre forme di mobilità. Se si tratta ad esempio di progetti per l'accesso alle stazioni ferroviarie o i parcheggi per le biciclette, è stata data priorità ai progetti che sono riusciti a coinvolgere il trasporto pubblico locale. Nei progetti di costruzione



di strade, in genere ci assicuriamo che l'attrattività di autobus e ferrovia prevalga sul trasporto individuale. Il progetto stradale da realizzare è regolamentato con precisione nel nostro **"#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani".

Ci sono tre criteri importanti. Primo: il progetto aumenta la sicurezza stradale? Questo include il disinnescamento dei punti nevralgici e degli incroci pericolosi, la protezione contro le valanghe e la caduta di massi, ma anche l'alleggerimento del traffico con tangenziali e gallerie o l'adeguamento della capacità stradale.

Gli interessi di tutti gli utenti della strada sono sempre tenuti in considerazione, nel rispetto dei pedoni e dei ciclisti. Senza dimenticare le persone che vivono e lavorano lì. I centri urbani hanno bisogno di più spazio comune dove le auto possono circolare a bassa velocità.

In secondo luogo, il progetto va a beneficio del trasporto pubblico? I benefici per il trasporto individuale incentivano le persone a viaggiare in auto.

Terzo: il progetto funziona in modo multimodale?

La strada che costruiamo deve, ad esempio, offrire la priorità agli autobus ai semafori e alle rotonde.

Non possiamo dimenticare le piste ciclabili o le corsie ciclabili protette.

Infine, il trasporto ad emissioni zero ha un ruolo centrale nel nostro piano. Siamo rigorosi su un punto: non costruiremo in Alto Adige nuove strade a scorrimento veloce che servono solo ad incentivare il traffico. Per decidere se saranno necessari degli interventi su circonvallazioni, ponti, gallerie o rotonde, utilizzeremo il monitoraggio dei flussi di traffico. Entro la fine del 2024 saranno installate circa 500 telecamere.



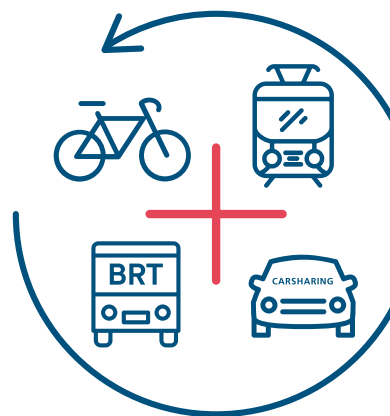
"Lavoriamo ogni giorno affinché le strade della nostra provincia siano sicure e mantenute bene, in modo che tutti possano spostarsi da un punto A a un punto B senza problemi".

Stephan Bauer,
Servizio strade della Val Venosta



Un facile trasbordo

In bicicletta fino alla stazione, in treno fino in città, in autobus fino al posto di lavoro - le persone sono abituate a diversi mezzi di trasporto nel tragitto da A a B. I pianificatori dei trasporti chiamano questo comportamento intermodale. In Alto Adige, l'uso flessibile di diversi mezzi di trasporto non deve solo essere possibile, ma piacevole. Nel nostro **"#AltoAdigePlan per la Mobilità di domani"**, la facilità di interscambio gioca quindi un ruolo fondamentale.



Una rete capillare garantisce il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro con maggiore facilità. Il miglioramento della mobilità quotidiana delle persone è per noi altrettanto importante quanto la promozione di uno sviluppo sostenibile dei trasporti. Il modo in cui immaginiamo la mobilità in Alto Adige si può vedere già oggi, nei nostri centri di mobilità di Brunico e Bressanone. Lì gli utenti possono combinare in modo semplice treno, autobus, bicicletta e auto a seconda del loro potenziale. L'offerta di mobilità verrà ulteriormente ampliata e perfezionata. Seguendo questo modello, verranno creati altri centri nei principali punti di traffico della Provincia. Il punto focale è garantire una mobilità il più possibile rispettosa dell'ambiente e permettere il passaggio dal trasporto locale a quello regionale ed interregionale senza incognite. Sulla base dell'analisi dei flussi di pendolari e dei comportamenti di mobilità, ci occuperemo in particolare dei principali assi ferroviari, aumenteremo gradualmente la frequenza e miglioreremo i percorsi per rispondere meglio alle esigenze dei cittadini. Inoltre, lavoriamo sul coordinamento intelligente degli orari e sull'espansione della rete di trasporto pubblico sviluppando ulteriormente i nostri servizi digitali. Grazie all'app di altoadigemobilità e l'altoadigepass, i passeggeri hanno già a disposizione

le informazioni più importanti su treni, autobus e funivie in tempo reale. Integrati da una funzione di pagamento, i nostri servizi di mobilità digitale diventeranno una realtà. Si potrà prenotare l'intero percorso come un pacchetto, da porta a porta. Il biglietto includerà anche il parcheggio per le biciclette e i servizi di car sharing. La possibilità di combinare autobus e ferrovia con la bicicletta dipende molto dalle infrastrutture. Dobbiamo quindi prevedere un parcheggio sicuro per le biciclette nelle stazioni. Il fatto che vi si costruiscano anche parcheggi per auto potrebbe sembrare una contraddizione. Il parcheggio non deve essere visto come il punto di arrivo di un viaggio, ma come un punto di partenza per altri spostamenti con mezzi di trasporto

1 biglietto

unico per l'intera offerta della mobilità altoatesina



→ Si chiama “trasporto intermodale” la combinazione di diversi mezzi di trasporto per compiere un determinato tragitto da un punto A a un punto B.

sostenibili. Questo vale anche per il viaggio verso l'aeroporto. Grazie al potenziamento dei collegamenti ad alta velocità sul corridoio del Brennero, Innsbruck, Monaco di Baviera, Venezia (che entro il 2037 sarà il terzo aeroporto italiano per il traffico intercontinentale), Verona, Bologna e Milano sono facilmente raggiungibili. Il nostro obiettivo è offrire la possibilità di muoversi rapidamente, in modo sano e rispettando l'ambiente affinché il 25% di tutti gli ospiti potranno fare a meno dell'auto privata.

“Il trasporto pubblico locale viene reso più efficiente sia dalla qualità dei collegamenti sia dal buon coordinamento di tutti i mezzi di trasporto a disposizione” .”

Martin Vallazza,
Ripartizione Mobilità



In viaggio come da programma

Per noi, pensare in modo sostenibile significa anche fare un uso migliore e più intelligente di ciò che è già disponibile, riguardo sia alle infrastrutture, che dei trasporti pubblici.

Grazie al sostegno della rete digitale abbiamo un valore aggiunto tangibile che ci permette di pianificare la mobilità in modo ottimale per sfruttare meglio le capacità a disposizione.

Per questo investiamo molto nella digitalizzazione.

In futuro, i treni, gli autobus, le biciclette, le strade e tutti i servizi di mobilità dovrebbero essere collegati in rete in modo così perfetto da consentire a tutti gli abitanti della nostra Provincia un accesso comodo e facile alla mobilità pubblica. Senza una digitalizzazione completa, un compito così complesso sarebbe difficilmente risolvibile.

Come previsto dal **"#AltoAdigePlan** per la mobilità di domani", stiamo lavorando al sistema di bigliettazione che si applica a tutti i trasporti pubblici della Provincia. L'Alto Adige Pass sarà una componente centrale di un sistema tariffario che, oltre ai trasporti, prevede anche il trasporto di biciclette e la ricerca automatica di parcheggi. Anche il deposito sicuro delle biciclette sarà integrato nell'Alto Adige Pass. La tecnologia più avanzata viene costantemente ampliata. Oltre ad una semplice pianificazione del percorso, saranno disponibili informazioni puntuali e precise sull'intera gamma di servizi di trasporto pubblico. Inoltre, in futuro sarà possibile acquistare i viaggi a bordo tramite bancomat, carta di credito o telefono cellulare. Il nuovo sistema di bigliettazione diventerà operativo su 700 autobus ancora quest'anno. I nostri autobus sono all'avanguardia anche sotto altri aspetti: entro il 2030, l'intera flotta SASA

funzionerà con propulsori alternativi, come l'idrogeno e le batterie elettriche. Stiamo monitorando lo sviluppo di entrambe le tecnologie e basiamo i nostri investimenti su quale sia la soluzione di trazione più efficiente per una guida a impatto climatico zero.

La digitalizzazione svolge un ruolo importante nel percorso del Brennero: si sta trasformando nel "Corridoio Verde Digitale del Brennero". Il controllo intelligente del traffico contribuirà a ridurre significativamente il carico sulle persone e sull'ambiente.

Grazie ad un sistema di slot digitali, che consente agli autotrasportatori di prenotare il percorso per i loro veicoli, e un sistema di informazione digitale sulla situazione del traffico e sull'utilizzo dei parcheggi, il trasporto sulla linea del Brennero diventa più efficiente. I viaggi possono essere pianificati, coordinati con il volume di traffico e completati senza stress.



5500

Sono 5500 i cittadini dell'Alto Adige che hanno partecipato al sondaggio online per il piano per la mobilità.

6 incontri

con gruppi di interesse, comuni e comunità comprensoriali.





3030

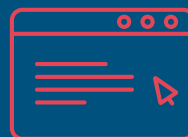
Sono 3030 i suggerimenti che sono stati inseriti nel sondaggio online dai cittadini.



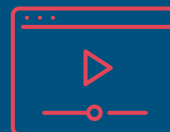
Per avere altre informazioni:



Ulteriori dettagli:
2035.suedtirolmobil.info



Presentazione del piano (video)



Versione digitale (PDF)



Impressum

Editore:
Provincia Autonoma di Bolzano
Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
Piazza Silvius Magnago 10
39100 Bolzano

Coordinatore del piano di mobilità:
Ing. Stefano Ciurnelli

Concept e design:
zukunvt.com

Copywriting:
Mugele's Brand Identity

Traduzione italiana:
Dipartimento Infrastrutture e Mobilità