

**Beschluss
der Landesregierung****Deliberazione
della Giunta Provinciale**

Nr. 963
Sitzung vom 05/11/2024 Seduta del

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landesräte

Generalsekretär

Arno Kompatscher
Rosmarie Pamer
Marco Galateo
Daniel Alfreider
Philipp Achammer
Magdalena Amhof
Christian Bianchi
Peter Brunner
Ulli Mair
Hubert Messner
Luis Walcher

Eros Magnago

SONO PRESENTI

Presidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Assessori

Segretario Generale

Betreff:

Genehmigung des Landesplans für
nachhaltige Mobilität LPNM 2035

Oggetto:

Approvazione del Piano Provinciale per la
Mobilità sostenibile PPMS 2035

Vorschlag vorbereitet von
Abteilung / Amt Nr.

38.1

Proposta elaborata dalla
Ripartizione / Ufficio n.

Die EU-Verordnung Nr. 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 enthält die gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie die Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik.

Für jedes der fünf politischen Ziele, die für den Programmierungszyklus 2021-2027 vorgesehen sind, sind spezifische Ziele, grundlegende Voraussetzungen der jeweiligen Planung in den Fachbereichen und die entsprechenden Kriterien für die grundlegende Voraussetzung vorgesehen.

Insbesondere das spezifische Ziel 3.2 "EIN STÄRKER VERNETZTES EUROPA" zielt darauf ab, *"eine intelligente, intermodale, klimaresistente und nachhaltige lokale, regionale und nationale Mobilität zu entwickeln und zu stärken, einschließlich eines verbesserten Zugangs zum TEN-V-Netz und grenzüberschreitender Mobilität"*.

Die Mitgliedstaaten und die europäischen Regionen wurden daher aufgefordert, auf der entsprechenden Ebene umfassend zu planen, um Zugang zu den Mitteln des neuen europäischen Programms zur Finanzierung von Mobilitätsprojekten zu erhalten.

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip ist die Autonome Provinz Bozen aufgefordert, die "grundlegende Voraussetzung" zu erfüllen, indem sie ihre primäre Zuständigkeit im "Kommunikations- und Transportwesen im Interessenbereich der Provinz" ausübt, welche im Autonomiestatut DPR 670/1972 und in den Durchführungsbestimmungen im DPR 527/1987 verankert ist.

Südtirol verfügt bereits seit 2018 (Beschluss der Landesregierung Nr. 20 vom 9. Jänner 2018) über einen Landesmobilitätsplan, der laut L.G. 15/2015 „das integrierte Planungs- und Programmierungssystem der Personenverkehrsdienste und der notwendigen Infrastrukturnetze darstellt“. Zusätzlich definiert dieser die Einzugsgebiete und den Finanzbedarf im Einklang mit den sozioökonomischen Strategien und im Sinne

Il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 ha sancito le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

Per ciascuno dei cinque Obiettivi Strategici previsti per il ciclo di programmazione 2021-2027, sono previsti Obiettivi Specifici, condizioni abilitanti della Pianificazione settoriale di riferimento e relativi criteri di adempimento per la condizione abilitante.

In particolare, l'Obiettivo Specifico 3.2 "UN'EUROPA PIU' CONNESSA" mira a *"sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, incluso il miglioramento dell'accesso alla rete TEN-T e alla mobilità transfrontaliera"*.

Agli Stati membri e alle regioni europee è stato quindi richiesto di dotarsi di una pianificazione completa al livello appropriato per avere accesso ai fondi della nuova programmazione europea dedicati a finanziare progetti nel campo della Mobilità.

In base al principio di sussidiarietà, la Provincia Autonoma di Bolzano è chiamata ad assolvere la "Condizione Abilitante" esercitando la propria competenza primaria in materia di "comunicazioni e trasporti di interesse provinciale", sancita dallo Statuto di autonomia DPR 670/1972 e dalle norme di attuazione di cui al DPR 527/1987.

L'Alto Adige, già dal 2018 (delibera della Giunta provinciale n. 20 del 9 gennaio 2018) si è dotato di un Piano Provinciale della Mobilità che, ai sensi della L.P. 15/2015, «configura il sistema della pianificazione e programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto di persone e definisce i bacini e il fabbisogno finanziario, in coerenza con le strategie socio-economiche e di

der ökologischen Nachhaltigkeit.

Mit der Ausarbeitung des neuen Landesplans für nachhaltige Mobilität (LPNM) 2035 passt somit das Land Südtirol seine strategische Planung in den Bereichen Personenmobilität, sowie Güterverkehr und Logistik auf allen Gebieten und verschiedenen Ebenen an die neuesten Richtlinien der Europäischen Union an.

Der LPNM ist in der Tat das Instrument der „umfassenden Planung auf der geeigneten Ebene“, das in der EU-Verordnung Nr. 2021/1060 als Voraussetzung für den Zugang zu europäischen Mitteln vorgesehen ist, um die Ziele der neuen europäischen Kohäsionspolitik 2021 - 2027 zu erreichen.

Der LPNM, wie in der Verordnung (EU) 2021/1060 vorgesehen, führt eine vollständige Planung des Mobilitätssystems durch, die auf der Integration aller Verkehrsträger beruht, um deren ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit zu gewährleisten, und stellt einen übergeordneten Plan im Vergleich zu den anderen Plänen und Programmen dar, die eine angemessene Kohärenz mit dem LPNM 2035 in Bezug auf die Aspekte von übergemeindlichem Interesse gewährleisten müssen.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 525 vom 20. Juni 2023 wurde der Vorschlag des LPNM genehmigt. In besagtem Beschluss wurden die Notwendigkeit und die Ziele des Plans ausführlich erläutert.

Der LPNM legt die Infrastruktur, die Dienstleistungen und die Unterstützungs- und Lenkungsmaßnahmen für die Mobilität von Personen und den Gütertransport fest, um die auf europäischer Ebene festgelegten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, insbesondere:

- universelle Zugänglichkeit des Mobilitätssystems (d.h. für alle Kategorien von Nutzern);
- Fußgängermobilität;
- Fahrradmobilität (interner, Austausch- und Durchgangsverkehr);
- Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Zug, Bus, Flugzeug);
- Individuelle Mobilität mit motorisierten

sostenibilità ambientale».

Con la redazione del nuovo Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile (PPMS) 2035 la Provincia di Bolzano adegua pertanto la propria azione di pianificazione strategica nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci in tutti i territori e ai diversi livelli ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea.

Il PPMS costituisce, infatti, lo strumento di "Pianificazione completa al livello appropriato" previsto dal Regolamento UE 2021/1060 come condizione abilitante per l'accesso ai fondi europei al fine di conseguire gli obiettivi della nuova Politica di Coesione Europea 2021 – 2027.

Il PPMS, come richiesto dal Regolamento (UE) 2021/1060, realizza una pianificazione completa del sistema della mobilità fondata sull'integrazione di tutte le modalità di trasporto per assicurarne la sostenibilità ambientale, economica e sociale configurandosi come Piano sovraordinato rispetto agli altri piani e programmi che devono garantire la dovuta coerenza con il PPMS 2035 per gli aspetti di interesse sovracomunale.

Con delibera della Giunta provinciale n. 525 del 20 giugno 2023 è stata approvata la proposta del PPMS. Nella citata delibera sono stati illustrati dettagliatamente la necessità e gli obiettivi del piano.

Il PPMS definisce l'assetto delle infrastrutture, i servizi e le politiche di sostegno e orientamento per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci finalizzati a cogliere gli obiettivi di sostenibilità fissati a livello europeo, in particolare:

- l'accessibilità universale (cioè per tutte le categorie di utenti) al sistema della mobilità;
- la mobilità pedonale;
- la mobilità ciclistica (interna, di scambio e di attraversamento);
- la mobilità su trasporto collettivo (treno, autobus, aereo);
- la mobilità su mezzo individuale

Fahrzeugen (interner, Austausch- und Durchgangsverkehr);

- Geteilte Mobilität (Sharing mobility);
- Schienengüterverkehr;
- Straßengüterverkehr (interner, Austausch- und Durchgangsverkehr);
- Intermodaler Güterverkehr;
- Stadt- und Bezirkslogistik;
- die Energiewende im Bereich der individuellen Mobilität und des Güterverkehrs;
- Digitalisierung im Bereich der Mobilität der Personen und der Güter.

Insbesondere muss der LPNM dazu beitragen, die Ziele des Green New Deal und der neuen europäischen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität zu erreichen, die auf die Förderung einer umfassenden, intermodalen und an die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen angepassten Mobilität ausgerichtet ist. Ebenso muss der LPNM auf nationaler Ebene mit den Zielen des Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan 2021 – 2030 (PNIEC), des Nationalen Plans für die Energiewende (PTE) abgestimmt sein, zu dessen Erreichung das im Nationalen Aufbau- und Resilienzplan vorgesehene Maßnahmenpaket für Südtirol einen wesentlichen Beitrag leisten wird.

Zu den Zielen des LPNM gehört auch die Entwicklung eines Systems für die Mobilität von Personen und den Transport von Gütern, das in der Lage ist:

- Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen zu verringern;
- Schadstoffemissionen zu verringern, insbesondere diejenigen, die das Klima verändern und die Gesundheit der Menschen stark belasten;
- externe Effekte zu verringern, die durch die Überlastung des Straßenverkehrs entstehen;
- externe Effekte des Straßenverkehrs auf das Straßeninfrastrukturmanagement zu verringern;
- den Flächenverbrauch für den Bau von Infrastrukturen für die Mobilität von Personen und den Transport von Gütern

motorizzato (interna, di scambio e di attraversamento);

- la mobilità condivisa (Sharing mobility);
- il trasporto delle merci su ferrovia;
- il trasporto merci su strada (interno, di scambio e di attraversamento);
- Il trasporto merci intermodale;
- la logistica urbana e comprensoriale;
- la transizione energetica dei mezzi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci;
- la digitalizzazione nel campo della mobilità delle persone e il trasporto delle merci.

In particolare, il PPMS deve contribuire a cogliere gli obiettivi fissati dal Green New Deal e dalla nuova Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente orientata a promuovere una mobilità completa, intermodale e adeguata alle esigenze di mobilità delle persone. Analogamente, a livello nazionale, il PPMS deve accordarsi con gli obiettivi del Piano Nazionale Energia e Clima 2021 – 2030 (PNIEC), del Piano Nazionale di Transizione Energetica (PTE) al cui raggiungimento offrirà un contributo significativo il pacchetto di interventi previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che riguardano l'Alto Adige.

Tra gli obiettivi del PPMS vi è inoltre la messa a punto di un sistema per la mobilità delle persone e del trasporto delle merci in grado di:

- ridurre gli incidenti stradali e le loro conseguenze;
- ridurre le emissioni inquinanti, con particolare riferimento a quelle climalteranti e più aggressive per la salute delle persone;
- ridurre le esternalità derivanti dai fenomeni di congestione del traffico stradale;
- ridurre le esternalità del traffico stradale sulla gestione delle infrastrutture viarie;
- contenere e ottimizzare il consumo di suolo associato alla realizzazione di infrastrutture per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci.

einzudämmen und zu optimieren.

In diesem Sinne erfordern die übergeordneten strategischen Ziele auf europäischer und nationaler Ebene im LPNM koordinierte Maßnahmen mit direkter und/oder indirekter Wirkung vorzusehen, die speziell auf Folgendes abzielen:

- Beseitigung der passiven Unfallursachen im Straßennetz;
- Förderung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Mäßigung der Geschwindigkeit;
- Förderung der Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr;
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und des Güterverkehrs in städtischen Gebieten, um die Emissionen dort zu reduzieren, wo eine höhere Bevölkerungsdichte herrscht;
- Widerstandsfähigkeit gegenüber hydrogeologischen Risiken, die durch den Klimawandel verstärkt werden;
- Förderung der Dekarbonisierung von privaten Fahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr;
- Erhöhung der Anzahl an Tankstellen/Ladepunkten mit Energie aus erneuerbaren Quellen für nachhaltige Fahrzeuge;
- Stärkung eines kontinuierlichen und sicheren Netzes multifunktionaler Fuß- und Radwege, welche die Nutzung des Fahrrads auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln begünstigen.

Weiters hat das Land Südtirol in Zusammenarbeit mit STA/Green Mobility den ersten landesweiten Radverkehrsplan verabschiedet (Beschluss der Landesregierung Nr. 362 vom 24. Mai 2022). Der Schwerpunkt liegt vor allem auf der alltäglichen Mobilität mit dem Ziel, die Nutzung des Fahrrads für tägliche Fahrten zu erhöhen. Die Planung umfasst unter anderem den Ausbau des Fahrradnetzes und die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen.

Um die im LPNM festgelegten Ziele zu erreichen, müssen die von den jeweils sektorspezifisch zuständigen Subjekten erlassenen einzelnen Pläne mit den darin festgelegten Grundsätzen übereinstimmen.

In Anbetracht der Tatsache, dass der LPNM nicht nur den öffentlichen Personennahverkehr, sondern auch den

In tal senso, gli obiettivi strategici sovraordinati europei e nazionali richiedono di prevedere nel PPMS azioni coordinate ad impatto diretto e/o indiretto specificatamente mirate a:

- eliminare le cause passive di incidentalità sulla rete stradale;
- incentivare il rispetto dei limiti di velocità e la sua moderazione;
- incentivare a diversione modale verso il trasporto collettivo;
- ridurre le percorrenze del traffico motorizzato individuale e per il trasporto merci nelle aree urbane per diminuire le emissioni laddove vi è una maggiore densità di popolazione;
- resilienza al rischio idrogeologico incrementato dai cambiamenti climatici;
- incentivare la decarbonizzazione del parco dei veicoli privati per il trasporto di persone e merci;
- aumentare la copertura di punti di rifornimento di vettori energetici da Fonti rinnovabili;
- potenziare una rete continua e sicura di percorsi ciclabili e pedonali multifunzionali che favorisca l'utilizzo della bicicletta anche in combinazione con altri mezzi.

Inoltre, la Provincia di Bolzano ha approvato, in collaborazione con STA/Green Mobility, il primo piano di mobilità ciclistica a livello provinciale (delibera della Giunta provinciale n. 362 del 24 maggio 2022). Il focus è principalmente sulla mobilità quotidiana con l'obiettivo di aumentare l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani. La pianificazione prevede tra l'altro l'ampliamento della rete ciclabile e l'implementazione dei posteggi bici.

Per cogliere gli obiettivi fissati nel PPMS sarà necessario che i singoli piani adottati dai soggetti competenti nel settore di riferimento risultino in seguito coerenti con i principi ivi sanciti.

Considerato che nel PPMS saranno integrate quindi oltre al trasporto pubblico locale anche la mobilità in bicicletta, il

Radverkehr, den Straßenverkehr, den Brenner Digital Green Corridor, das Mobilitätsmanagement in sensiblen Gebieten, die Führung von Parkplätzen und den Güterverkehr einbeziehen wird, erfordert die Ausarbeitung dieses Plans die Einbeziehung der verschiedenen Verwaltungsstrukturen des Landes, welche über die internen technischen Zuständigkeiten verfügen, sowie der mit der Provinz verbundenen Strukturen und der örtlichen Körperschaften, bestehend aus:

- Ressort Infrastruktur und Mobilität;
- Abteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung;
- Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz;
- Abteilung Sanität;
- ASWE-Agentur für soziale und wirtschaftliche Entwicklung;
- ASTAT;
- Südtiroler Gemeinden;
- Südtiroler Bezirksgemeinschaften.

Im Rahmen der Vorbereitung des LPNM wurde bereits ein partizipativer Prozess unter Einbeziehung der wichtigsten Interessengruppen mit einer Bewertung der Stärken und Schwächen des derzeitigen Mobilitäts- und Verkehrssystems, sowie der Risikofaktoren und Chancen in diesem Sektor eingeleitet (SWOT-Analyse).

Der LPNM unterliegt der Strategischen Umweltprüfung laut Landesgesetz vom 13. Oktober 2017, Nr. 17.

Der mit Beschluss der Landesregierung Nr. 525 vom 20. Juni 2023 genehmigte Vorschlag des LPNM "Landesplanes für nachhaltige Mobilität" wurde zusammen mit dem Umweltbericht und einer nicht-technischen Zusammenfassung desselben gleichzeitig an die Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz übermittelt.

Gemäß Artikel 7 Absatz 4 des Landesgesetzes vom 23. November 2015, Nr. 15, wurde der LPNM auf der eigens eingerichteten institutionellen Webseite der Abteilung Mobilität veröffentlicht und innerhalb von 90 Tagen ab der Veröffentlichung konnten die Gemeinden und Interessierte *Einwände und Vorschläge* vorbringen. Das Gesetz sieht vor, dass die Landesregierung diese Einwände und

traffico stradale, il Brenner Digital Green Corridor, la gestione della mobilità nelle aree sensibili, la gestione dei parcheggi e il trasporto di merci, la predisposizione di detto Piano comporta il coinvolgimento sia di diverse strutture amministrative provinciali per le competenze tecniche interne, sia delle strutture collegate della Provincia e degli Enti Locali, costituite da:

- Dipartimento Infrastrutture e Mobilità;
- Ripartizione Natura, paesaggio e sviluppo del territorio;
- Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima;
- Ripartizione Sanità;
- ASSE Agenzia per lo sviluppo sociale ed economico;
- ASTAT;
- Comuni dell'Alto Adige;
- Comunità Comprensoriali dell'Alto Adige.

Nel contesto della predisposizione del PPMS era già stato avviato un processo partecipativo con il coinvolgimento dei principali stakeholders con valutazione dei punti di forza e dei punti di debolezza dell'attuale sistema della mobilità e dei trasporti, nonché dei fattori di rischio e delle chance nel settore (analisi SWOT).

Ai sensi della legge provinciale del 13 ottobre 2017, n. 17 il PPMS è sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

La proposta del PPMS "Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile" approvata con delibera della Giunta provinciale n. 525 del 20 giugno 2023, congiuntamente al rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso, è stata contestualmente trasmessa all'Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima.

Ai sensi dell'articolo 7 comma 4 della legge provinciale del 23 novembre 2015, n. 15, il PPMS è stato pubblicato sul sito istituzionale appositamente creato della Ripartizione Mobilità ed entro 90 giorni dalla data di pubblicazione, i Comuni e gli interessati potevano presentare *osservazioni e proposte*. La legge prevede che la Giunta provinciale valuti le osservazioni e proposte pervenute e nel

Vorschläge bewertet und im Falle der Nicht-Übernahme in den Plan, dies schriftlich begründet und den Vorschlagenden mitteilt.

Insgesamt wurden 58 Rückmeldungen innerhalb der Frist und 5 nach Ablauf der Frist erfasst und konnten wie folgt geclustert werden:

- 33 von Gemeinden zzgl. 1 vom Südtiroler Gemeindeverband (zzgl. 4 von Gemeinden nach der Frist);
- 1 von anderen öffentl. Körperschaften;
- 2 von Wirtschaftsverbänden;
- 12 von Vereinen und politische Bewegungen (1 nach der Frist);
- 5 von Privatpersonen;
- 4 von Unternehmen.

Die sehr umfangreichen Rückmeldungen aller Art wurden durch eine technische Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Ressorts für Infrastrukturen und Mobilität und der Abteilung Mobilität analysiert und im Kontext des Entwurfs des LPNM geclustert und in zusammenfassender Form aufbereitet, um die Einwände und Vorschläge zu prüfen und der Landesregierung Möglichkeiten zur Berücksichtigung und Integration vorzuschlagen.

Die Einwände und Vorschläge im Themenfeld Eisenbahn werden wie folgt zusammengefasst und berücksichtigt:

- a) *Ausbau der Eisenbahn und gleichzeitig möglichst kapillare Anbindung jeder Örtlichkeit im Fahrplanmodell:* dieser Vorschlag kann teilweise befürwortet werden, sofern technisch mit den Fahrplanmodellen im Gesamtnetz kompatibel. Bei der Führung von Kapillaren- oder Zubringerdiensten mit Bus und Bahn muss auch auf die Wirtschaftlichkeit bzw. auf einen ausreichenden Auslastungsgrad geachtet werden. Den Gemeinden kommt eine wichtige Rolle als Multiplikatoren zu Beispielsweise zur Schaffung der urbanistischen Voraussetzungen oder der Organisation von ergänzenden Liniendiensten;
- b) *Realisierung von diversen neuen Zughaltestellen:* der Vorschlag kann grundsätzlich befürwortet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Realisierung von neuen Zughaltestellen auf den von RFI betriebenen Eisenbahninfrastrukturen von der Bereitschaft des nationalen

caso in cui la Giunta non recepisca le osservazioni e proposte, ne dia motivazione scritta e la comunichi ai proponenti.

Sono stati registrati complessivamente 58 riscontri entro la scadenza e 5 dopo la scadenza che possono essere aggregati come segue:

- 33 da Comuni più 1 dal Consorzio dei Comuni (più 4 da Comuni fuori termine);
- 1 da altri Enti Pubblici;
- 2 da associazioni imprenditoriali;
- 12 da associazioni e movimenti politici (1 fuori termine);
- 5 da privati;
- 4 da aziende.

I numerosi riscontri di vario tipo sono stati analizzati da un gruppo di lavoro tecnico composto da rappresentanti del Dipartimento Infrastrutture e Mobilità e della Ripartizione Mobilità e raggruppati e sintetizzati nel contesto della proposta del PPMS, al fine di esaminare nel dettaglio le osservazioni e proposte e suggerire alla Giunta provinciale possibilità per apposite considerazioni ed integrazioni.

Le osservazioni e proposte in ambito ferroviario sono riassunte e prese in considerazione come segue:

- a) *potenziamento della ferrovia e allo stesso tempo collegamento possibilmente capillare di ogni località nel modello d'orario:* questa proposta può essere parzialmente sostenuta, a condizione che sia tecnicamente compatibile con i modelli di orario della rete complessiva. Per servizi capillari o di raccordo tramite autobus e ferrovia, occorre prestare attenzione anche all'efficienza economica e a un sufficiente grado di sfruttamento. I Comuni hanno un ruolo importante da svolgere come moltiplicatori, ad esempio creare i presupposti urbanistici o l'organizzazione di servizi integrativi;
- b) *realizzazione di diverse nuove fermate ferroviarie:* in generale la proposta può essere sostenuta. Va notato che la realizzazione di nuove fermate sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI dipende dalla volontà del gestore della rete nazionale e deve essere compatibile con i modelli di orario;

Netzbetreibers abhängt und mit den Fahrplanmodellen kompatibel sein muss;

- c) *Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen und gleichzeitig Harmonisierung der Ticketsysteme*: der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag des LPNM und wird somit befürwortet;
- d) *Priorisierung des zweigleisigen Ausbaus der Bahnlinie Bozen – Meran*: der Vorschlag steht im Einklang mit dem LPNM und wird somit befürwortet.

Die Einwände und Vorschläge im Themenfeld Radmobilität werden wie folgt zusammengefasst und berücksichtigt:

- a) *Ermöglichung der Mitnahme von Fahrrädern in Zügen und Bussen*: im öffentlichen Personennahverkehr ist in erster Linie ein bestmöglicher Personentransport sicherzustellen. Der Personentransport wird deshalb auch weiterhin Vorrang vor dem Transport von Sportgeräten oder auch Anderes wie Haustieren haben. Unter dieser Voraussetzung ist es aber sinnvoll und im Einklang mit den Zielen des LPNM, die Transportkapazität und die Mitnahmemodalitäten zu optimieren und wo möglich zu nutzen, weshalb der Vorschlag grundsätzlich befürwortet wird;
- b) *Potenzierung von sicheren Radabstellanlagen vor allem an Bahnhöfen und ein einheitliches Zutrittskontrollsystem*: der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag des LPNM und wird somit befürwortet;
- c) *einheitliches Bike-Sharing-System auf Landesebene*: ein zentrales System wird abgelehnt, da im Einklang mit diversen Studien bei verschiedenen Anwendungsversuchen in Südtirol keine ausreichend erfolgreichen Ergebnisse erzielt werden konnten. Hingegen haben sich dezentrale Initiativen wie E-bike-to-work bewährt und werden im Einklang mit dem LPNM gefördert;
- d) *mehr Maßnahmen zur Sensibilisierung zur aktiven Mobilität*: der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag des LPNM und wird somit befürwortet.

Die Einwände und Vorschläge im Themenfeld Intermodalität werden wie folgt zusammengefasst und berücksichtigt:

- a) *dem Grundsatz der*

- c) *potenziamento dei collegamenti transfrontalieri e contemporanea armonizzazione dei sistemi di Ticketing*: la proposta è in sintonia con il PPMS e viene pertanto sostenuta;
- d) *priorità al potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Bolzano - Merano*: la proposta è in sintonia con il PPMS e viene pertanto sostenuta.

Le osservazioni e proposte in ambito mobilità ciclistica sono riassunte e prese in considerazione come segue:

- a) *consentire il trasporto di biciclette sui treni e sugli autobus*: nel trasporto pubblico locale è necessario garantire innanzitutto il miglior trasporto possibile dei passeggeri. Il trasporto di passeggeri continuerà quindi ad avere la priorità rispetto al trasporto di attrezzature sportive o altro come anche animali domestici. Tuttavia, è sensato e in linea con gli obiettivi del PPMS ottimizzare la capacità di trasporto e sfruttare le modalità di trasporto ogniqualvolta sia possibile, per cui la proposta viene in generale sostenuta;
- b) *aumentare il numero di parcheggi sicuri per le biciclette, soprattutto nelle stazioni ferroviarie, e un sistema di controllo degli accessi standardizzato*: la proposta è in sintonia con il PPMS e viene pertanto sostenuta;
- c) *sistema di bike sharing standardizzato a livello provinciale*: un sistema centralizzato non viene sostenuto perché, in base a diversi studi e anche prove applicative in Alto Adige, purtroppo non è stato possibile ottenere risultati sufficientemente positivi. In alternativa, iniziative decentralizzate come l'e-bike-to-work si sono dimostrate efficaci e vengono promosse in sintonia con il PPMS;
- d) *più misure di sensibilizzazione alla mobilità attiva*: la proposta è in sintonia con il PPMS e viene pertanto sostenuta.

Le osservazioni e proposte in ambito intermodalità sono riassunte e prese in considerazione come segue:

- a) *il principio di evitare il traffico deve*

Verkehrsvermeidung, auch vor dem Hintergrund der sich reduzierenden Aufenthaltsdauer [von Gästen] und steigenden Mobilitätsbedürfnissen, soll Rechnung getragen werden: der LPNM enthält konkrete Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und -verbesserung (z.B. Basisleistung Mobilität innerhalb des Südtirol Guest Pass). Im Rahmen der Digitalisierung soll u.a. das Parkraummanagement verbessert werden, um unnötigen Parkplatzsuchverkehr zu vermeiden. Außerdem soll der Ausbau der Park&Ride-Anlagen dazu führen, dass mehr Personen den Hauptteil ihrer Fahrt mit dem ÖPNV zurücklegen und so Individualverkehr verringert wird. Wirksame Ansätze zur Vermeidung müssen, über den LPNM hinaus, vor allem auch in strategischen Planungsfeldern wie Personal (smartworking), der Urbanistik oder bei Entscheidungen auf Gemeindeebene mitberücksichtigt werden;

- b) *private Aufstiegsanlagen ins ÖV-Tariffsystem einbinden:* der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag des LPNM und wird grundsätzlich befürwortet, wobei die Grenzen der Umsetzbarkeit von den gesetzlichen Rahmenbedingungen im Vergabe- und Beihilfenbereich berücksichtigt werden müssen. Durch das 2024 erstmals eingeführte Rabattsystem für Südtirolpass-Nutzer bei vielen Aufstiegsanlagen wurde bereits eine Pilotinitiative umgesetzt;
- c) *Ausbau der Dienste (Takte):* Das ÖPNV-Angebot in Südtirol wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut und der sogenannte Südtirol-Takt eingeführt. Fast jede Fraktion ist zumindest im Stundentakt angebunden. Diese Strategie soll durch eine bedarfsgerechte Optimierung ergänzt werden und somit auch der Auslastungsgrad der Dienste in Zukunft verstärkt berücksichtigt werden;
- d) *Ausbau Mobilitätszentren und Park & Ride-Stellplätze, auch in der Peripherie:* der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag des LPNM und wird somit befürwortet. Es bedarf einer proaktiven Mitarbeit seitens der Gemeinden.

essere preso in considerazione, anche alla luce delle dinamiche di riduzione della durata del soggiorno [degli ospiti] e delle crescenti esigenze di mobilità: il PPMS contiene misure concrete per il trasferimento e il miglioramento del traffico (ad esempio, il servizio base di mobilità nell'ambito dell'Alto Adige Guest Pass). Nell'ambito della digitalizzazione, tra l'altro, deve essere migliorata la gestione dei parcheggi per evitare il traffico superfluo provocato dalla ricerca di posti. Inoltre, l'aumento di strutture Park&Ride dovrebbe incentivare le persone ad effettuare la parte primaria dei propri spostamenti con i mezzi pubblici, riducendo così il traffico individuale. Ulteriori approcci efficaci a prevenire il traffico devono essere presi, oltre che nel PPMS, soprattutto anche in aree di pianificazione strategica come quella del Personale (smartworking), dell'Urbanistica e nelle decisioni a livello comunale;

- b) *integrazione degli impianti di risalita privati nel sistema tariffario del trasporto pubblico:* la proposta è in sintonia con il PPMS ed è fondamentalmente sostenuta, tenendo conto dei limiti di fattibilità forniti dal quadro giuridico in materia di appalti pubblici e Aiuti di Stato. Un'iniziativa pilota, che prevede un sistema di sconti per gli utenti dell'Alto Adige Pass presso molti impianti di risalita, è stata introdotta per la prima volta nel 2024;
- c) *potenziamento dei servizi (frequenze):* negli ultimi anni i servizi di trasporto pubblico in Alto Adige sono stati notevolmente potenziati ed è stato introdotto il cosiddetto Cadenzamento Alto Adige. Quasi tutte le località sono collegate almeno una volta all'ora. Questa strategia sarà integrata da un'ottimizzazione basata sulla domanda e quindi in futuro si terrà maggiormente conto del grado di sfruttamento dei servizi;
- d) *ampliamento dei centri di mobilità e dei parcheggi Park&Ride, anche in periferia:* la proposta è in sintonia con il PPMS e viene pertanto accolta. È necessaria una collaborazione proattiva da parte dei Comuni.

Die Einwände und Vorschläge im Themenfeld Straßeninfrastruktur werden wie

Le osservazioni e proposte in ambito infrastrutture stradali sono riassunte e prese

folgt zusammengefasst und berücksichtigt:

- a) *Forderung nach neuen Umfahrungen diverser Gemeinden*: der LPNM sieht spezifische Kriterien, sogenannte Aktivierungsbedingungen vor, nach welchen alle neuen Projekte bewertet und, falls diesen entsprechend, umgesetzt werden können;
- b) *Tempolimit von 30 km/h innerorts*: die Forderung steht im Einklang mit dem LPNM. Die Gemeinden sind eingeladen, die Geschwindigkeitsreduktion innerorts im Rahmen ihrer Kompetenz als Betreiber der Gemeindestraßen unter Beachtung der staatlichen Vorgaben umzusetzen;
- c) *Abbau von Hindernissen (z.B. Ampeln, Übergänge) und Förderung von Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Lärmschutz)*: der Vorschlag steht im Einklang mit dem LPNM und wird befürwortet, wobei in der Umsetzung auch die Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Land gefordert sind.

Die Einwände und Vorschläge in weiteren Themenfeldern (z.B. Digitalisierung, Sensible Gebiete) werden wie folgt zusammengefasst und berücksichtigt:

- a) *stärkere Berücksichtigung der anerkannten Verkehrspyramide (Vermeiden, Verlagern, Verbessern)*: der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag des LPNM und wird grundsätzlich befürwortet. Es wird angemerkt, dass Verkehrsvermeidung primär auch in anderen strategischen Planungsinstrumenten verortet und vor allem auf lokaler Ebene konkret umgesetzt werden muss, um effektiv zu sein. Eine zentrale Rolle kommt dem Gemeindeentwicklungsprogramm und Parkraummanagement zu;
- b) *Einführung von ergänzenden Diensten (z.B. Rufbusse) und digitalen Systemen (z.B. ITS-Systeme)*: der Vorschlag steht im Einklang mit dem LPNM und wird befürwortet;
- c) *das Konzept für die Sensiblen Gebiete soll nicht nur auf die Dolomitenpässe beschränkt werden*: das Konzept der sensiblen Gebiete ist im LPNM grundsätzlich offen und betrifft alle Gebiete, die als solche eingestuft werden können;
- d) *Prüfung der Kohärenz bzw. Erreichbarkeit der Ziele des 1. Teils des*

in consideratione come segue:

- a) *richiesta di nuove circonvallazioni in vari Comuni*: il PPMS prevede criteri specifici, le cosiddette condizioni abilitanti, in base ai quali tutti i nuovi progetti possono essere valutati e, se corrispondenti ad essi, realizzati;
- b) *limite di velocità di 30 km/h nelle aree urbane*: la richiesta è in sintonia con il PPMS. I Comuni sono invitati ad attuare la riduzione della velocità nelle aree urbane nell'ambito delle loro competenze da gestore delle strade comunali, tenendo conto del quadro normativo nazionale;
- c) *rimozione di ostacoli (ad es. semafori, incroci) e promozione di misure compensative (ad es. protezione dal rumore)*: la proposta è in sintonia con il PPMS e viene sostenuta, precisando che nell'attuazione anche i Comuni sono tenuti a procedere in collaborazione con la Provincia.

Le osservazioni e proposte in altri ambiti tematici (ad esempio digitalizzazione, aree sensibili) sono riassunte e prese in consideratione come segue:

- a) *maggior considerazione della riconosciuta piramide del traffico (evitare, spostare, migliorare)*: la proposta è in sintonia con quella del PPMS e viene in generale sostenuta. Si nota che la riduzione del traffico, per essere efficace, deve essere collocata in primo luogo anche in altri strumenti di pianificazione strategica e, soprattutto, attuata a livello locale. Il programma di sviluppo comunale e la gestione dei parcheggi hanno un ruolo centrale;
- b) *introduzione di servizi supplementari (ad es. autobus a chiamata) e di sistemi digitali (ad es. sistemi ITS)*: la proposta è in sintonia con il PPMS e viene pertanto sostenuta;
- c) *il concetto delle aree sensibili non dovrebbe essere limitato ai passi dolomitici*: il concetto di aree sensibili del PPMS è fondamentalmente aperto e si applica a tutte le aree che possono essere classificate come tali;
- d) *verifica della coerenza e della raggiungibilità degli obiettivi della Parte 1 del Piano Clima nei campi d'azione relativi alla mobilità*: il PPMS è parte integrante (parte 2) del Piano Clima. Si

Klimaplane in den Aktionsfeldern betreffend die Mobilität: der LPNM ist integrierender Bestandteil (2. Teil) des Klimaplane: Es ist festzuhalten, dass die Ziele erreicht werden können, wenn die Maßnahmen der transversalen Thematik Mobilität im Einklang mit anderen Themenbereichen wie der Urbanistik und dem Tourismussektor gesetzt werden;

- e) *im Tourismusmarketing gezielt auf die Priorität einer nachhaltigen Anreise sowie Vor-Ort-Mobilität setzen und gezielt Zielgruppen anzusprechen, die für diese Form der Mobilität offen sind:* der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag des LPNM und wird befürwortet;
- f) *gegen Ausweichverkehr auf der Brennerachse vorgehen:* Die Steuerung von "Ausweichrouten" liegt nur begrenzt im Einflussbereich des Landes. Das Land setzt sich für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ein und prüft gemeinsam mit den Nachbarregionen alternative Lösungen wie ein digitales Verkehrsmanagementsystem oder eine variable Bemaßung auf der Autobahn.

Gemäß dem im Landesgesetz vom 13. Oktober 2017, Nr. 17 vorgesehenen Verfahren wurden die Einwände und Vorschläge am 14.02.2024 für die Einholung des vorgesehenen Gutachtens des Umweltbeirates im Sinne des Art. 11, Absatz 6 übermittelt.

Am 22.07.2024 wurde vom Umweltbeirat ein zustimmendes Gutachten mit folgenden Bedingungen erteilt, welche wie folgt aufgenommen werden:

1. *Alternative Methoden zum Einsatz von Herbiziden entlang der Straßen und der Eisenbahnlinien, welche in die Zuständigkeit des Landes fallen, sind zu untersuchen und zu entwickeln. Ziel muss es sein die Verwendung von Herbiziden zu minimieren bzw. in der Folge ganz zu unterbinden:* daran wird bereits gearbeitet und bei Vorhandensein einer effektiven und gleichwertigen Methode umgesetzt;
2. *Insbesondere in Zusammenhang mit der Thematik Intermodalität (neue Bushaltestellen, Parkplätze und Verkehrsnetze) ist auf die Bodenversiegelung einzugehen und auf eine korrekte*

noti che gli obiettivi possono essere raggiunti se le misure relative al tema trasversale della mobilità sono attuate in armonia con altre aree tematiche come l'urbanistica e il settore turistico;

- e) *dare priorità mirata a viaggi di arrivo e mobilità locale in forma sostenibile nel marketing turistico e rivolgersi specificamente a gruppi target che sono aperti a queste forme di mobilità:* la proposta è in sintonia con il PPMS e viene sostenuta;
- f) *intervenire contro il traffico di aggiramento sull'asse del Brennero:* il controllo delle "rotte alternative" rientra solo in misura limitata nella sfera di competenza della Provincia. La Provincia si impegna a favorire lo spostamento di traffico merci dalla strada alla ferrovia e sta esaminando soluzioni alternative come un sistema di gestione digitale del traffico o pedaggi variabili sull'autostrada insieme alle regioni limitrofe.

Secondo la procedura prevista dalla legge provinciale del 13 ottobre 2017, n. 17, le osservazioni e le proposte sono state presentate al Comitato ambientale il 14/02/2024 al fine di ottenere il parere ai sensi dell'art. 11, comma 6.

Il 22 luglio 2024 il Comitato ambientale ha emesso parere favorevole con le seguenti condizioni, che vengono accolte come segue:

1. *devono essere studiati e sviluppati metodi alternativi per l'uso di erbicidi lungo le strade e le linee ferroviarie di competenza provinciale. L'obiettivo deve essere quello di ridurre al minimo l'uso di erbicidi o, successivamente, di eliminarli del tutto:* questo è già in fase di elaborazione e viene attuato in base alla disponibilità di un metodo efficace ed equivalente;
2. *soprattutto in relazione al tema dell'intermodalità (nuove fermate dell'autobus, parcheggi e reti di trasporto), occorre prestare attenzione all'impermeabilizzazione del suolo e alla corretta gestione delle acque*

Regenwasserbewirtschaftung. Für die Regenwasserbewirtschaftung sind die Bestimmungen gemäß Art. 46 des LG 8/2002 sowie des IV. Kapitels des DLH 6/2008 zu berücksichtigen und folgende Prioritäten einzuhalten: Eindämmung der Bodenversiegelung,

Regenwasserversickerung über belebte Bodenschichten

und Regenwassereinleitungen

in Oberflächengewässern

nach Vorbehandlung

je nach Verunreinigungsgrad:

die Berücksichtigung und Einhaltung der genannten Bestimmungen sind im Zuge der Ausarbeitung und Genehmigung der jeweiligen Projekte vorgesehen;

3. *Die Erfassung des Bodenverbrauchs (Nettoneuversiegelung) der Mobilitätsmaßnahmen ist aus raumordnerischer Sicht wichtig. Damit kann abgeschätzt werden, welches Kontingent an Nettoneuversiegelung den Gemeinden für die Siedlungsentwicklung verbleibt, bei Einhaltung der Ziele des Klimaplanes und dessen Berücksichtigung im Landesstrategieplan: die Berücksichtigung dieser Notwendigkeit ist im Zuge der Ausarbeitung der urbanistischen Planungsinstrumente auf Landes- und Gemeindeebene zu gewährleisten;*
4. *Es sind Kriterien für die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten zu definieren, Kompensationsflächen im Verhältnis 1:1 vorzuschreiben, wobei Kompensationsflächen in Gewässernähe oder im Bereich von Biotopverbund- bzw. Wildtier-Korridoren der Vorzug zu geben ist. Ein verpflichtendes naturnahes Regenwassermanagement ist vorzusehen: der LPNM beinhaltet bereits übergeordnete strategische Kriterien zur Bewertung von Projekten und Maßnahmen. Die Auflage wird als Empfehlung aufgenommen. Der LPNM als Strategieplan eignet sich nur bedingt für die verpflichtende Einführung derartiger technischer Detailvorgaben;*
5. *Der Rückbau von innerörtlichen Straßen ist im Zuge der Ausarbeitung des Projektes der Umfahrungsstraße mitzuplanen und zeitnah zu realisieren: die Bedingung wird aufgenommen, wobei präzisiert wird, dass die Rückbaumaßnahmen in die Kompetenz der Gemeinden fallen;*
6. *Um die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf ÖPNV und die*

meteorische. Per la gestione delle acque piovane si deve tener conto delle disposizioni dell'art. 46 della LP 8/2002 e del capitolo IV del DPP 6/2008 e si devono osservare le seguenti priorità: contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, infiltrazione delle acque piovane attraverso strati di suolo rivitalizzati e scarico delle acque piovane nelle acque superficiali dopo un pretrattamento a seconda del grado di contaminazione: la considerazione e il rispetto delle suddette disposizioni è previsto nel corso dell'elaborazione e dell'approvazione dei rispettivi progetti;

3. *il rilevamento del consumo di suolo (sigillatura nuova netta) delle misure di mobilità è importante dal punto di vista della pianificazione territoriale. In questo modo è possibile stimare la quantità di superficie netta sigillabile che rimane ai Comuni per lo sviluppo degli insediamenti se gli obiettivi del piano climatico vengono rispettati e presi in considerazione nel piano strategico regionale: la considerazione di questa necessità deve essere assicurata nel corso dello sviluppo degli strumenti di pianificazione urbanistica a livello provinciale e comunale;*
4. *sono da definire criteri per la pianificazione e l'attuazione di progetti infrastrutturali, da prescrivere aree di compensazione con un rapporto di 1:1, dando la preferenza alle aree di compensazione in prossimità dei corsi d'acqua o nell'area delle reti di biotopi o dei corridoi faunistici. Deve essere prevista obbligatoriamente una gestione quasi naturale delle acque meteoriche: il PPMS contiene già criteri strategici sovraordinati per la valutazione di progetti e misure. La condizione viene accolta come raccomandazione. Il PPMS, in quanto piano strategico, si presta solo parzialmente all'introduzione di specifiche tecniche dettagliate;*
5. *la riconversione di strade interne ai centri abitati deve essere pianificata nell'ambito dello sviluppo del progetto di circonvallazione e realizzata in modo tempestivo: la condizione viene accolta precisando che le misure di ricostruzione sono di competenza dei Comuni;*
6. *per promuovere il passaggio dal trasporto individuale motorizzato al trasporto pubblico e alla mobilità attiva, è necessario specificare le misure di*

aktive Mobilität zu fördern, sind die Maßnahmen zur Einschränkung des MIV zu konkretisieren (z.B. Geschwindigkeitsreduktion in den Ortskernen, Tempo 30) und den Maßnahmen zur Förderung der Radmobilität und des Ausbaus des ÖPNV höhere Priorität einzuräumen: die Förderung der aktiven Mobilität (z.B. Radmobilität) ist zusammen mit der Schiene oberste Priorität im LPNM. Eine Geschwindigkeitsreduktion in Ortskernen obliegt der jeweiligen Gemeinde, welche im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auf nationaler Ebene agieren kann;

7. Der Plan muss sich eingehend mit der Steuerung der Verkehrsströme und der Mobilität in oder in der Nähe von Schutzgebieten (z.B. Naturparks oder die übergemeindlichen Landschaftsschutzgebiete insbesondere in den Dolomiten) befassen. In vielen Fällen hat dies ein besorgniserregendes Ausmaß angenommen (z.B. die Fälle Pragser Wildsee und Seiser Alm). Die verschiedenen, von diesem Phänomen betroffenen Orte suchen „autonom“ nach Lösungen, die sie für die Bewältigung dieser neuen Herausforderungen für am besten geeignet halten. Mitunter fehlt es aber an einem systemischen/gemeinsamen und erprobten Ansatz zur Lösung dieser Problematik. Eine systematische Abstimmung, ein Sammeln der good/best practices und damit ein voneinander Lernen, fehlt teilweise. Neben der Konzentration auf alternative Modelle nachhaltiger Mobilität wird vorgeschlagen, Lösungen zu finden und zu übernehmen, die Besucher/Touristen dazu bringen, ihr Ziel erst gar nicht mit dem eigenen Fahrzeug zu erreichen, sondern sie in Auffangparkplätzen abzustellen, die natürlich gut in das übrige Netz eingebunden und mit ihm verbunden sind: die Auflage wird befürwortet, die einheitliche Steuerung und Optimierung von Verkehrsflüssen, vor allem im Bereich sensibler Gebiete, zählt zu den Prioritäten des LPNM;
8. Aus naturwissenschaftlicher Sicht stellen Verbindungswege sehr oft Barrieren dar: Sowohl das bestehende als auch das künftig errichtete Netz (Infrastrukturen) sollte diesen Aspekt stärker berücksichtigen, indem Ad-hoc-Strukturen geschaffen werden, d.h. es müssen „ökologische Korridore“ gewährleistet

limitazione del trasporto individuale motorizzato (ad esempio, riduzione della velocità nei centri urbani, 30 km/h) e dare maggiore priorità alle misure di promozione della mobilità ciclistica e all'incremento del TPL: la promozione della mobilità attiva (ad esempio, la mobilità ciclistica) insieme al trasporto ferroviario è la priorità assoluta nel PPMS. La riduzione della velocità nei centri urbani è di competenza dei comuni, che possono agire nel quadro normativo nazionale;

7. il piano deve affrontare nel dettaglio la gestione dei flussi di traffico e della mobilità all'interno o in prossimità delle aree protette (ad esempio i parchi naturali o le aree paesaggistiche protette sovracomunali, soprattutto nelle Dolomiti). In molti casi questo fenomeno ha raggiunto proporzioni preoccupanti (ad es. i casi del Lago di Braies e dell'Alpe di Siusi). Le varie località interessate da questo fenomeno stanno cercando "autonomamente" le soluzioni che ritengono più adatte a fronteggiare queste nuove sfide. A volte, però, manca un approccio sistematico/comune e collaudato per risolvere il problema, a volte manca un coordinamento sistematico, una raccolta di buone/migliori pratiche e quindi un apprendimento reciproco. Oltre a concentrarsi su modelli alternativi di mobilità sostenibile, si propone di trovare e adottare soluzioni che incoraggino in primo luogo i visitatori/turisti a non raggiungere la destinazione con il proprio veicolo, ma a parcheggiarli in aree di sosta naturalmente ben integrate e collegate al resto della rete: la condizione viene sostenuta; il controllo standardizzato e l'ottimizzazione dei flussi di traffico, soprattutto nelle aree sensibili, è una delle priorità del PPMS;
8. da un punto di vista scientifico, i percorsi di collegamento rappresentano spesso delle barriere: sia la rete (infrastrutture) esistente che quella futura dovrebbero tenere maggiormente conto di questo aspetto, creando strutture ad hoc, ovvero "corridoi ecologici" per consentire il collegamento tra biotopi e altri hotspot naturali noti. Soprattutto si deve tenere conto del problema della fauna e dell'impossibilità che questi animali (comprese le specie protette dalle direttive europee) spesso

werden, um Verbindungen zwischen Biotopen und anderen naturkundlichen Hotspots zu ermöglichen. Vor allem das Problem der Fauna und die Unmöglichkeit, welche diese Tiere (darunter auch Arten, die durch EU-Richtlinien geschützt sind) oft beim Überqueren dieser Infrastrukturen vorfinden, was auch eine Gefahr für Autofahrer darstellt, muss berücksichtigt werden. Auch der landschaftlichen Integration dieser Infrastrukturen soll große Aufmerksamkeit gewidmet werden: die Berücksichtigung dieser notwendigen partiellen Durchlässigkeit ist im LPNM vorgesehen (SUP-Umweltbericht) und im Zuge der Ausarbeitung der einzelnen Projekte betreffend linearer Infrastrukturen in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Gemäß Artikel 7 Absatz 4 des Landesgesetzes vom 23. November 2015, Nr. 15 und Art. 19 Absatz 3 des Landesgesetzes vom 13. Oktober 2017, Nr. 17 hat die Landesregierung die Einwände und Vorschläge der Gemeinden, Interessierten sowie des Umweltbeirats begründet berücksichtigt und sich dazu geäußert.

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

einstimmig in gesetzmäßiger Weise

1. den beigelegten Landesplan für nachhaltige Mobilität LPNM 2035, der wesentliche Bestandteil des vorliegenden Beschlusses ist, zu genehmigen.

2. Die Prämissen des vorliegenden Beschlusses bilden integrierenden Bestandteil des LPNM 2025.

trovano nell'attraversare queste infrastrutture, con rischi anche per i pedoni. Grande attenzione va posta anche all'integrazione di queste infrastrutture nel paesaggio: la considerazione di questa necessaria permeabilità parziale è prevista nel PPMS (rapporto ambientale VAS) e deve essere tenuta in debito conto durante lo sviluppo dei singoli progetti relativi alle infrastrutture lineari.

Ai sensi dell'articolo 7, comma 4 della legge provinciale del 23 novembre 2015, n. 15 e dell'articolo 19, comma 3 della legge provinciale 13 ottobre 2017, n. 17, la Giunta provinciale ha preso in considerazione e si è pronunciata relativamente alle osservazioni e proposte dei Comuni, degli interessati nonché del Comitato ambientale.

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

a voti unanimi legalmente espressi

1. di approvare l'allegato Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile PPMS 2035, che fa parte integrante della presente deliberazione.

2. Le premesse della presente deliberazione formano parte integrante del PPMS 2035.

Der vorliegende Beschluss bringt keine Ausgaben mit sich.

La presente delibera non comporta impegno di spesa.

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.



Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035

Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035

RELAZIONE DI PIANO

20 giugno 2023