

MANUALE

Mobility management per i comuni

Guida pratica per gestire con successo
la transizione della mobilità



Indice

5	Prefazione
6	Dati e cifre
8	Che cosa è il mobility management?
12	Perché è importante il mobility management comunale?
18	Perché è necessario il mobility management scolastico?
21	A cosa deve prestare attenzione il comune?
24	Le prescrizioni normative nel settore della mobilità
26	Buone pratiche in Alto Adige
38	Oltre i confini regionali
40	Contributi
41	Panoramica dei contatti



Prefazione Parores danfora

Dalle parole ai fatti. Quando si parla di mobilità di domani, i comuni rivestono un ruolo importante. Dopotutto per gli spostamenti quotidiani come andare a scuola, in panificio, al lavoro o in stazione, si tratta in genere di pochi chilometri. Quindi l'ideale sarebbe poterci andare a piedi o in bicicletta. Naturalmente sono necessari infrastrutture e servizi adatti alle condizioni e alle esigenze locali. E in questo caso i comuni sanno meglio di chiunque altro come procedere. Nel presente manuale parliamo di come dovrebbe funzionare una buona gestione della mobilità a livello locale. Inoltre presentiamo esempi di buone pratiche di alcuni comuni altoatesini che si sono già attrezzati per la mobilità di domani.

Dales parores ai fac. Canche ara nen vá dla mobilité da indoman á i comuns na funziun importanta. Le tru da vigni de da jí a scora, dal pech, söl post de laur o ala proscima staziun o architada dl bus é de regola ma de püc chilometri, chël é zënzater na lunghëza ideala por jí a pe o cun la roda. Sambëgn ól ester strotöres y implanc che s'adatëies ales condiziuns y ai bojëgns dla jënt dl post. Y chiló sá i comuns al miú de ci vers che ara dess jí.

Te chësc manual mostrunse en teoria sciöche al funzionëia n bun manajamënt dla mobilité a nivel local. Implü presentunse ejëmpli de best practice de n valgügn comuns dl Südtirol che s'á bele incö arjigné ca ala mobilité da indoman.



Daniel Alfreider
Vicepresidente della Provincia,
Assessore alla mobilità
Vizepresidënt dla Provinzia,
Assessur por la mobilité

Dati e cifre

In totale in Alto Adige ci sono più di **500 chilometri** di piste ciclabili sovracomunali.

Per distanze fino a **5 chilometri**, al giorno d'oggi la bicicletta è una valida alternativa all'auto. Con una e-bike si possono percorrere senza particolare sforzo anche **10-15 chilometri**.



Trascurriamo in media

63

minuti al giorno nei tragitti casa-lavoro e negli spostamenti quotidiani. Il che equivale mediamente a un percorso di **32 chilometri** al giorno pro capite.

Fonte: ASTAT "Mobilità locale in Alto Adige – Dato annuale 2021/2022"

73%



è la percentuale di incidenti stradali che si verificano nelle aree urbane in Italia. L'80 per cento delle persone coinvolte è costituito da pedoni e ciclisti.

Fonte: MIT, rapporto 2023.



Secondo un'indagine ASTAT il **43 per cento** degli intervistati sarebbe disposto a utilizzare più spesso i mezzi pubblici.

Fonte: ASTAT "Mobilità locale in Alto Adige – Dato annuale 2021/2022"



La **bicicletta** è uno dei mezzi di trasporto più vantaggiosi per rendere il traffico climaticamente neutrale.

Una velocità di **30** km/h

invece di 50 km/h **riduce della metà lo spazio di arresto** di un'auto e può salvare vite umane.

Fonte: Dufek 2023, FSV 2022, VCS 2014

58%

è la percentuale di viaggi in auto inferiori a 10 chilometri, di cui un terzo sono addirittura **inferiori a 5 chilometri**. Già per tragitti superiori a 2 chilometri, l'auto è il mezzo di trasporto più utilizzato e genera la maggior parte del traffico interno di molti comuni.

Fonte: ASTAT "Mobilità locale in Alto Adige – Dato annuale 2021/2022"



Le donne si muovono molto più spesso a piedi e utilizzando i mezzi pubblici.

Fonte: VCÒ 2022

Le persone hanno abitudini di **mobilità differenti** a seconda dell'età, del genere, del background culturale, del contesto sociale ed economico, delle condizioni di salute ecc. È un fattore importante di cui tenere conto in ogni singolo comune.

Le **dimensioni delle auto** influiscono sulla gravità degli incidenti.



In un normale giorno feriale la popolazione dell'Alto Adige percorre complessivamente

10.000.000 km

pari a 250 volte la circonferenza terrestre.

Fonte: ASTAT "Mobilità locale in Alto Adige – Dato annuale 2021/2022"

Il modo in cui ci spostiamo dipende anche dalla **contingenza**. Se per esempio troviamo a disposizione molti parcheggi, tenderemo a utilizzare di più l'auto.

1

Che cosa è il mobility management?

Rendere la circolazione delle persone più ecologica, socialmente responsabile ed efficiente: sono questi gli obiettivi principali del mobility management. Questa pratica non si propone di migliorare la dotazione di infrastrutture con interventi dispendiosi e "pesanti", come la costruzione di nuove strade o piste ciclabili, ma predilige i mezzi di trasporto sostenibili, proponendo misure "leggere" e incentivando la mobilità pedonale, ciclistica e con i mezzi pubblici.

Abitudini di mobilità e concetti rivolti ai gruppi target

Le misure proposte hanno anche il fine di incoraggiare gli utenti della strada a riflettere sulle proprie abitudini di mobilità e a modificarle. Questo risultato può essere ottenuto soprattutto attraverso le **campagne di informazione e di sensibilizzazione**. Una comunicazione mirata consente di fornire nuovi stimoli e di mettere in evidenza i benefici dell'utilizzo di mezzi di trasporto più ecologici. La gestione della mobilità ha come scopo quello di soddisfare le esigenze degli utenti della strada con la massima efficienza energetica e il massimo risparmio di risorse. A tale proposito si distingue tra **mobility management aziendale, comunale, turistico e scolastico** (per quest'ultimo vedi a pagina 18). Nell'elaborazione di un piano di mobilità generale devono essere tenuti presenti – a seconda dei gruppi target – gli interessi di dipendenti e clienti, residenti, turisti e alunni delle scuole.

I principi fondamentali

Per rendere l'Alto Adige una regione modello della mobilità sostenibile è necessario attuare vari interventi relativi alla riduzione del traffico, al trasferimento dei flussi di traffico e al suo miglioramento. Alla base della cosiddetta "piramide della

mobilità sostenibile" c'è la **riduzione** del traffico, che si ottiene soprattutto con una pianificazione territoriale sostenibile che preveda percorsi brevi per i pedoni e i ciclisti e zone funzionalmente miste (abitazione e lavoro nelle vicinanze). Per il **trasferimento** del traffico individuale motorizzato verso forme di mobilità sostenibile sono di fondamentale importanza la creazione di una rete ottimale e lo sviluppo di strutture dedicate alla circolazione pedonale, alla mobilità ciclistica e al trasporto pubblico locale. Ma anche il traffico individuale residuo deve essere preso in considerazione ai fini del **"miglioramento della circolazione"**: qui la mobilità elettrica gioca un ruolo chiave nello sviluppo di soluzioni per la mobilità a bassa emissione.



Il nostro manuale **"Mobility management aziendale"** propone molti consigli pratici e idee per una mobilità aziendale più sostenibile. Per riceverne una copia si può scrivere a greenmobility@sta.bz.it.

Gli obiettivi del mobility management:

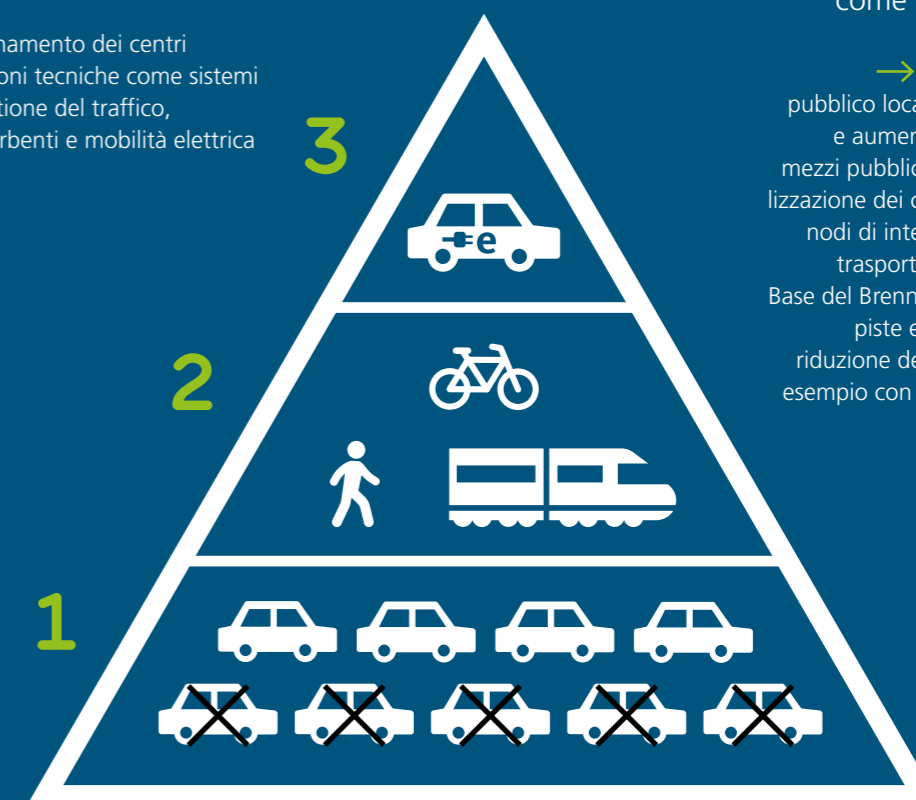
- Rendere i flussi di traffico più **sostenibili, socialmente responsabili ed efficienti**
- Porre l'accento **sull'attuazione di misure "leggere"** e non solo sulla costruzione di nuove infrastrutture
- Soddisfare le esigenze di mobilità attraverso **soluzioni creative**

La piramide della mobilità sostenibile

3) Migliorare il traffico

Il traffico individuale motorizzato residuo deve essere migliorato per ridurre il rumore e l'inquinamento dell'aria. A questo proposito la mobilità elettrica gioca un ruolo importante.

→ Decongestionamento dei centri urbani con soluzioni tecniche come sistemi intelligenti di gestione del traffico, barriere fonoassorbenti e mobilità elettrica



1) Evitare il traffico

Il traffico più ecologico è quello che non c'è. Una pianificazione sostenibile del territorio con percorsi brevi, nuclei urbani compatti e infrastrutture locali, sommata a collegamenti ciclabili e pedonali attrattivi, previene la formazione del traffico.

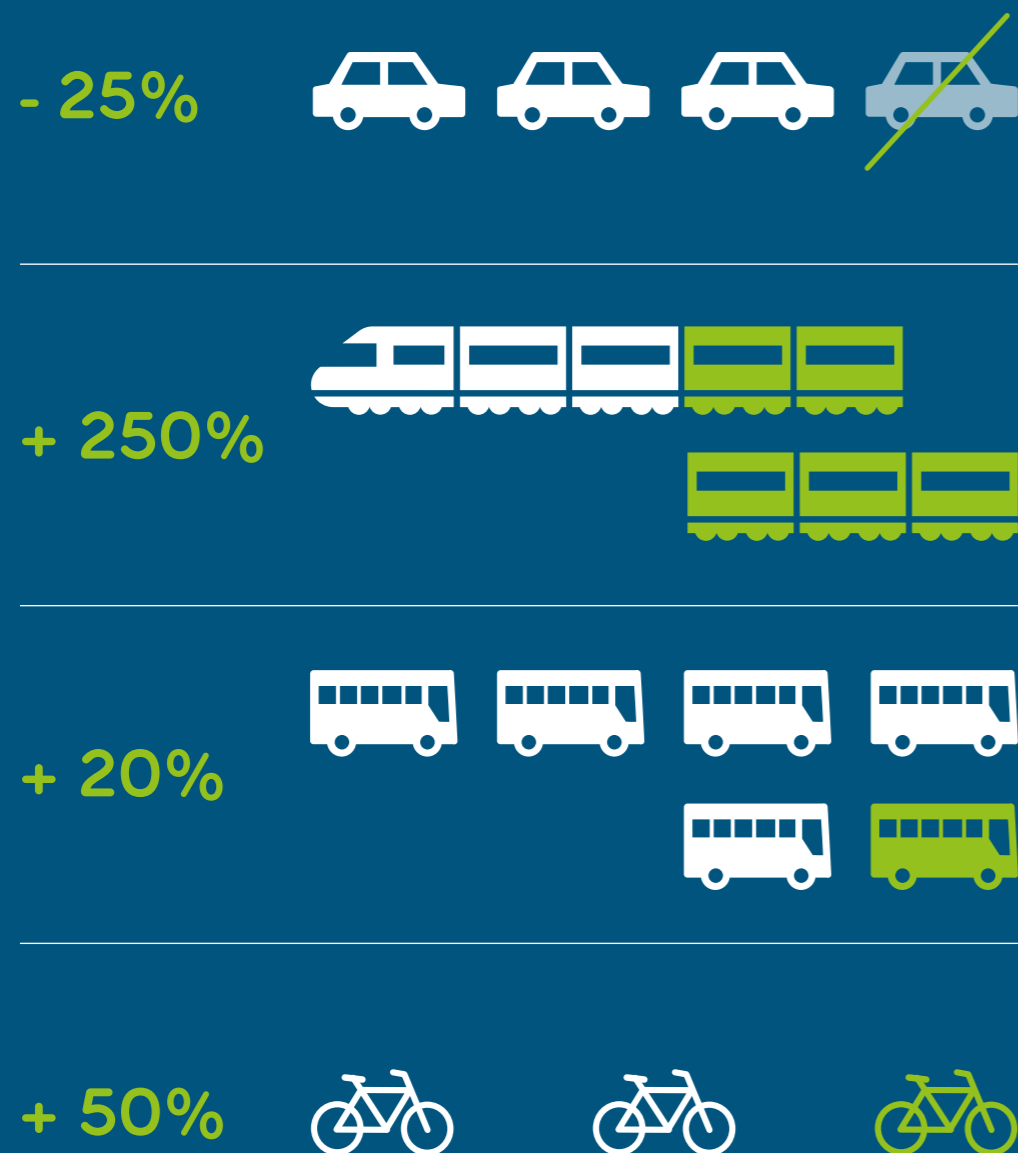
→ Infrastrutture locali, realizzazione di collegamenti ciclabili e pedonali il più possibile diretti, uso sostenibile delle aree urbane, smart working

2) Trasferire il traffico

Il traffico che non può essere eliminato deve essere trasferito su mezzi ecologici come l'autobus, il treno o la bicicletta.

→ Sviluppo del trasporto pubblico locale e dell'intermodalità e aumento della frequenza dei mezzi pubblici, AltoAdige Pass, realizzazione dei centri di mobilità come nodi di interscambio per mezzi di trasporto differenti, Galleria di Base del Brennero, potenziamento di piste e collegamenti ciclabili, riduzione dei picchi di traffico, per esempio con orari di lavoro flessibili

Piano provinciale della mobilità sostenibile e della logistica 2035: gli obiettivi



La mobilità del futuro

Il piano per il traffico dell'Alto Adige mira a fare in modo che in futuro un maggior numero di persone si spostino con il treno, l'autobus o la bicicletta e che i mezzi pubblici siano meglio collegati tra loro. In parallelo punta a ridurre il traffico individuale motorizzato.

Il traffico di domani

Per garantire in futuro una mobilità ecologica, economica e socialmente equa, l'Alto Adige ha elaborato, attraverso un processo partecipativo, il **Piano provinciale della mobilità sostenibile e della logistica 2035** (LPNM 2035). Con questo strumento la Provincia pone le basi per una mobilità delle persone e delle merci che tenga conto delle direttive più recenti dell'Unione Europea e degli ambiziosi obiettivi climatici dell'Alto Adige.

La transizione della mobilità

Il Piano provinciale della mobilità sostenibile e della logistica 2035 è in linea con il Green Deal europeo e il Piano Clima 2040 dell'Alto Adige. Dato che il traffico motorizzato individuale è uno dei maggiori responsabili delle emissioni di CO₂ in Alto Adige, la transizione della mobilità verso la neutralità climatica ha un ruolo fondamentale. Per ridurre le emissioni è fondamentale scegliere quali mezzi di trasporto utilizzare. Nel Piano della mobilità l'Alto Adige ha definito i seguenti **sette punti chiave** per la mobilità del futuro:

1. Galleria di Base del Brennero, elettrificazione della ferrovia della Val Venosta e variante della Val di Riga: sono solo alcuni dei progetti per ampliare ulteriormente l'**infrastruttura ferroviaria**. La ferrovia è la spina dorsale del trasporto pubblico di passeggeri ed è la chiave per una mobilità più sostenibile ed ecologica.
2. La **mobilità ciclistica** deve essere incentivata espandendo le infrastrutture per le biciclette, in parte già di ottimo livello. Contemporaneamente è necessario sensibilizzare le persone alla mobilità dolce e sostenibile. In parallelo il Piano della mobilità ciclistica dell'Alto Adige è un documento di pianificazione e strategia che mira a trasformare l'Alto Adige in una regione modello della mobilità ciclistica alpina.
3. L'**intermodalità**, cioè la possibilità di combinare differenti mezzi di trasporto, deve essere potenziata grazie a una rete capillare di percorsi nonché a un coordinamento intelligente degli orari.
4. Sfruttando la **digitalizzazione**, treni, autobus, biciclette, automobili e tutti gli altri servizi di mobilità devono essere collegati

perfettamente in rete in modo da assicurare a chiunque un facile accesso alla mobilità pubblica.

5. Il progetto **"Corridoio Verde Digitale del Brennero"** ha l'obiettivo di aumentare significativamente la quota di motori a zero emissioni circolanti, oltre che di regolare in modo intelligente il traffico sulla direttrice del Brennero e di trasferirlo quando possibile su rotaia con l'ausilio della digitalizzazione.
6. Per migliorare la sicurezza del traffico le **infrastrutture stradali** devono essere mantenute in ottimo stato.
7. Il piano mira a regolamentare meglio la mobilità nei **territori sensibili** per garantirne la tutela.



Piano provinciale della mobilità sostenibile e della logistica 2035



Piano della mobilità ciclistica dell'Alto Adige



Clicca i QR!

Tutta l'Europa va ormai nella stessa direzione e ha deciso di ridurre di almeno il 55 per cento le emissioni di CO₂ rispetto al 1990. Con l'AltoAdigePlan per la mobilità di domani l'Alto Adige ha elaborato le linee guida e creato le condizioni generali necessarie per raggiungere gli obiettivi climatici: **ma per riuscirci è fondamentale il supporto dei comuni e di tutti gli utenti della strada.**

2

Perché è importante il mobility management comunale?

Potenziamento della rete di piste ciclabili e del trasporto pubblico locale, accessi senza barriere e parcheggi per le biciclette sicuri: sono le questioni concrete che interessano i cittadini, come risulta dal sondaggio “Mobilità del futuro 2020”.

Il benessere collettivo al centro di tutto

Il Mobility management comunale (MMC) è orientato al benessere collettivo e al miglioramento della qualità della vita di tutti. Un risultato che si ottiene principalmente grazie al fatto che i comuni creano e incentivano iniziative nel settore della mobilità sostenibile. A tale proposito vanno considerate **la natura e la particolarità di ciascun comune**, la sua posizione e i collegamenti e le infrastrutture già esistenti. Va tenuto conto anche delle **esigenze della popolazione**, per esempio dei bisogni specifici delle persone anziane o delle famiglie con bambini. La transizione verso una mobilità basata sulla prevenzione, sul trasferimento e sul miglioramento del traffico è una vera e propria sfida per le amministrazioni comunali. I processi e le iniziative devono essere **sostenuti e implementati collettivamente** da enti e uffici differenti. Spesso manca però quella connessione tra gli stakeholder che sarebbe necessaria per la mobilità sostenibile di tutti i gruppi target.

Verso il traguardo con metodo

È proprio qui che entra in gioco il MMC, aprendo nuove strade per una **visione complessiva della mobilità** e cercando di consolidarla nella pubblica amministrazione. Le misure relative alle infrastrutture, alla regolazione del traffico e ai

servizi per la mobilità devono essere elaborate collettivamente e connesse in modo sistematico. A tale scopo è necessario coinvolgere nel processo anche istituzioni come le scuole o le organizzazioni giovanili, oltre ad associazioni e aziende. Infatti le misure da attuare non hanno solo risvolti puramente tecnici e progettuali; è fondamentale prendere in considerazione anche gli aspetti sociologici. Per ottenere i migliori risultati **tutte le istituzioni coinvolte nelle questioni relative alla mobilità devono lavorare fianco a fianco**. In questo modo l'abitudine alla mobilità sostenibile diventa per le città, i comuni e la provincia una missione che favorisce il benessere collettivo.

Nella realizzazione di progetti territoriali di portata più ampia, soprattutto per le infrastrutture, i comuni svolgono un ruolo importante, per esempio nella costruzione di strade o nello sviluppo dei trasporti ferroviari. Per agevolare l'attuazione dei progetti è fondamentale non solo un'efficace cooperazione con gli uffici provinciali, ma anche che i comuni si impegnino a coinvolgere i vari stakeholder e i cittadini nel progetto, chiarendo dettagli fondamentali, come per esempio gli assetti proprietari dei terreni, e portando avanti le necessarie trattative.

La **Strutture Trasporto Alto Adige Spa, settore Green Mobility**, connette vari stakeholder a livello regionale e supporta i comuni con il suo know-how: per esempio coordinando incontri di networking e conferenze e organizzando workshop quando necessario.

Il team di STA – Green Mobility offre **consulenza e supporto** sui seguenti temi:

Mobility management

- Analisi dei siti previo sopralluogo
- Analisi dei punti pericolosi
- Elaborazione di misure personalizzate
- Input per interventi di sensibilizzazione e comunicazione
- Approcci intermodali
- Contributi

Mobilità ciclistica

- Analisi per il miglioramento della rete ciclabile e di collegamenti ciclabili (comunali e sovracomunali)
- Parcheggi per biciclette

- Supporto nell'elaborazione di progetti per la promozione della mobilità ciclistica locale
- Input per misure di sensibilizzazione e comunicazione
- Contributi

Mobilità elettrica

- Infrastrutture di ricarica e veicoli elettrici
- Contributi

Vi serve assistenza?

Scrivete a

STA – Green Mobility
greenmobility@sta.bz.it
www.sta.bz.it



Quattro buoni motivi per il mobility management comunale

1

Miglioramento della qualità della vita e della salute

Il MMC rende il traffico più sostenibile e socialmente responsabile e contribuisce dunque a migliorare la qualità di vita degli abitanti. La mobilità attiva **rivitalizza i centri cittadini** e accresce **l'attrattività dei luoghi di vita e di residenza**, in particolare per le famiglie e le persone più anziane. Supporta inoltre la **mobilità autonoma** dei bambini e contribuisce considerevolmente al miglioramento della salute psico-fisica.

2

Opportunità di crescita per l'economia locale

L'applicazione sistematica del MMC ha come risultato un uso efficiente delle risorse e dei mezzi. Questo comporta un **risparmio** per tutti gli attori coinvolti, anche per le famiglie residenti nel comune, per esempio grazie alla riduzione del budget destinato agli spostamenti. Fare la spesa praticando la mobilità attiva rafforza inoltre il **commercio al dettaglio** e di prossimità e favorisce l'economia locale. In questo modo si creano tra l'altro **posti di lavoro** che possono essere garantiti e sviluppati in modo sostenibile.

3

Raggiungimento degli obiettivi climatici

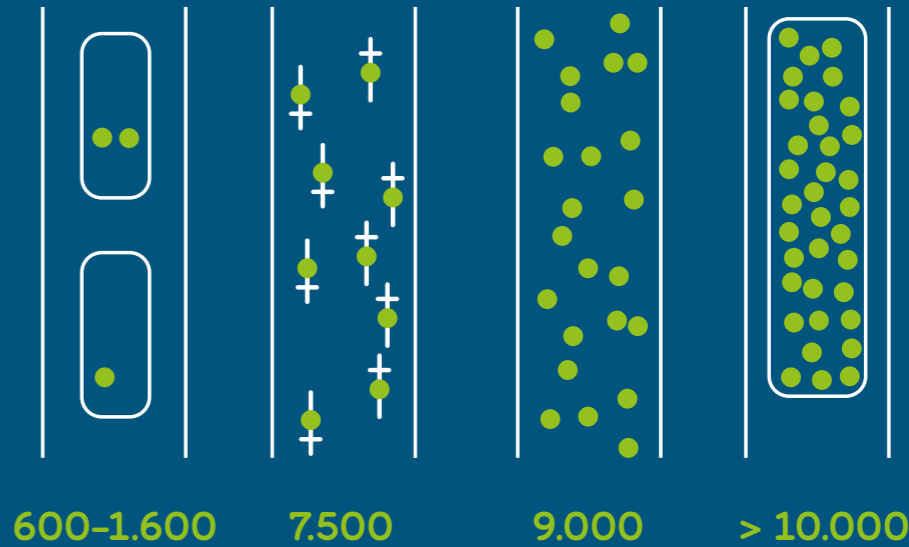
Le **soluzioni di mobilità intermodali**, ovvero attraverso la connessione e l'utilizzo di differenti mezzi di trasporto ecosostenibili, consentono spostamenti più efficienti, comodi ed ecologici. L'MMC considera e interconnette i vari mezzi di trasporto affinché possano interagire perfettamente. In questo modo si aumenta l'efficienza dei trasporti e si riducono gli ingorghi. Un traffico ridotto vuol dire anche **una maggiore sicurezza** stradale per tutti gli utenti.

La riduzione del traffico individuale motorizzato e il passaggio ai veicoli elettrici, silenziosi e a basse emissioni, consentono di ridurre al minimo gli impatti ambientali come le **emissioni di CO₂** e **l'inquinamento acustico**: un passo rilevante per il raggiungimento degli obiettivi climatici.

4

La cooperazione rafforza la coesione

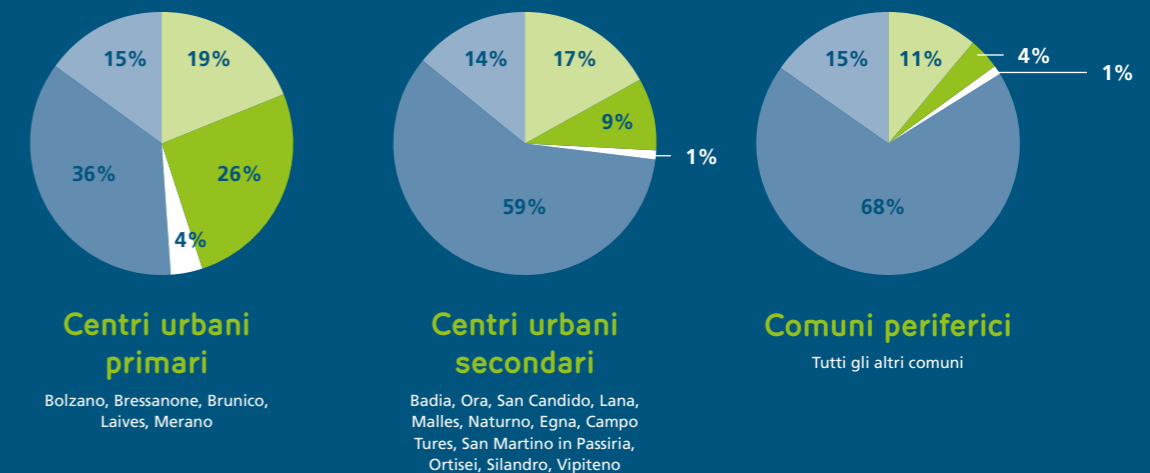
L'MMC è orientato al bene collettivo: la cooperazione di tutti gli stakeholder in ogni comune e il coinvolgimento dei cittadini permettono di identificare le rispettive esigenze. **Al centro** della pianificazione del traffico devono esserci le **persone** e la progettazione sostenibile dello spazio pubblico. Attraverso una pluralità di misure un comune può orientare e modificare nel lungo periodo le abitudini di mobilità dei propri cittadini.



L'auto è meno efficiente di altri mezzi di trasporto

Il grafico mostra quante persone possono essere trasportate in un'ora su una strada urbana a seconda del mezzo di trasporto utilizzato.

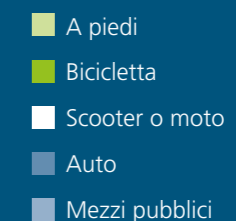
Fonte: National Association of City Transportation Officials



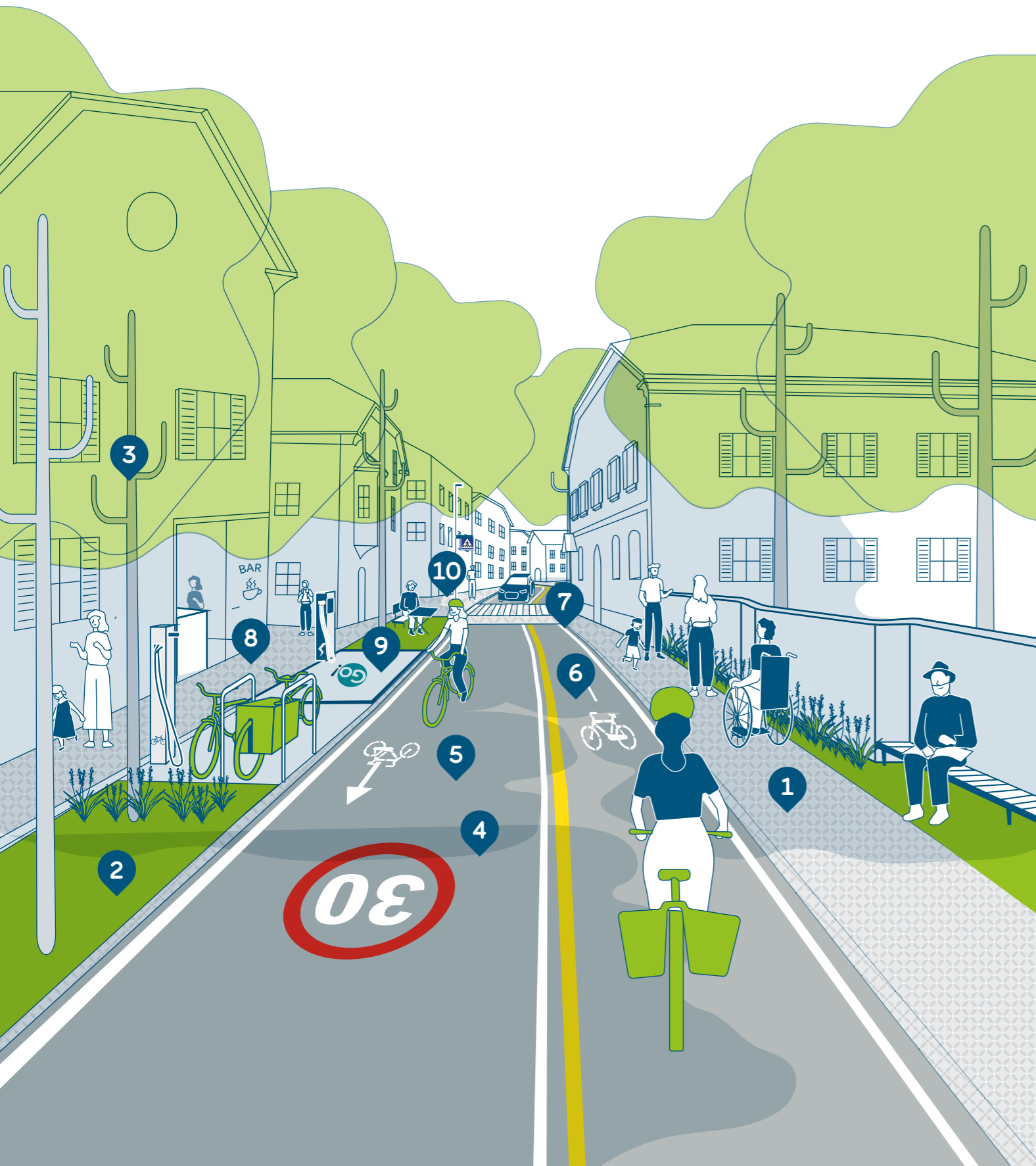
Il luogo di residenza influisce molto sulle nostre abitudini di mobilità

Le persone che abitano nei centri urbani utilizzano meno l'auto preferendo muoversi generalmente in bicicletta o a piedi. Perciò è ancora più importante collegare meglio le aree periferiche ai centri urbani e migliorare il servizio di trasporto pubblico nei comuni periferici e nei centri urbani secondari.

Fonte: ASTAT "Mobilità locale in Alto Adige - Dato annuale 2021/2022"



Una strada per tutti



Il Codice della Strada definisce una strada come "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione **dei pedoni, dei veicoli** [quindi anche delle biciclette e dei monopattini elettrici] e degli animali" (articolo 2, comma 1). Per questo motivo le strade comunali urbane devono essere pensate e progettate per essere percepite e utilizzate **in maniera sicura** da tutti. Sulle nostre strade urbane le automobili predominano, ma dovremmo cercare di creare più spazio per tutti coloro che prediligono una mobilità attiva e sostenibile, per esempio pedoni e ciclisti. Una strada comunale ideale deve tenere conto dei seguenti aspetti.

1

I marciapiedi devono essere comodi, esteticamente gradevoli e se possibile ombreggiati. È buona norma progettare marciapiedi e corsie pedonali larghi almeno 2,00-2,50 metri per persone con esigenze diverse: genitori con i passeggini, persone in sedia a rotelle, anziani con ausili per la deambulazione ecc. In caso di traffico pedonale elevato, è importante progettare i marciapiedi in modo che siano il più larghi possibile.

2

Verde urbano: la vegetazione ha il vantaggio di assorbire le emissioni di scarico dei veicoli circolanti sulle strade. Le superfici verdi, inoltre, contribuiscono ad assorbire l'acqua piovana e rinfrescano l'ambiente circostante. Un suggerimento: scegliere tipologie di piante adatte per evitare danni alle infrastrutture stradali.

3

Piantare alberi che cresceranno alti e robusti riduce significativamente la temperatura nei mesi caldi.

4

Zone 30: la riduzione della velocità nei centri abitati comporta molti vantaggi:

- dimezza lo spazio di arresto e può salvare vite
- riduce il consumo di suolo permettendo di recuperare spazio che può essere destinato ad altri utilizzi
- aumenta la vivibilità degli spazi nell'ambiente urbano

5

Traffico misto: riducendo la velocità si possono prevedere strade in cui tutti gli utenti possano muoversi in sicurezza all'insegna della tolleranza e del rispetto.

6

Spazio ai ciclisti: le piste e le corsie ciclabili, percorribili o meno dagli altri veicoli, a seconda dello spazio disponibile, servono a integrare in modo più sicuro le biciclette nel traffico stradale.

7

Soluzioni fisiche quali chicane, strettoie, dossi, differenziazioni delle pavimentazioni stradali ecc. possono ridurre sensibilmente la velocità. Un suggerimento: tenere in considerazione operazioni di routine come lo sgombero dalla neve.

8

Parcheggi per le biciclette: in un singolo posto auto possono sostare dieci biciclette. Si consiglia la realizzazione di parcheggi per le bici che prevedano anche lo spazio per le cargo bikes o con rimorchio.

9

Parcheggi per il car sharing e stazioni di ricarica: un'auto in car sharing sostituisce fino a dieci auto private. I sistemi di car sharing e le strutture di ricarica per le auto elettriche dovrebbero essere posizionati in punti strategici.

10

Spazi di incontro con panchine, zone tranquille o aree di gioco con una vivibilità alta.



Per info sulle infrastrutture di ricarica e car sharing vedi a pagina 25

Per sapere cosa è importante considerare nella realizzazione di **aree di sosta sicure per le biciclette** si può consultare il manuale "Parcheggi per biciclette. Consigli pratici e indicazioni per la pianificazione di parcheggi per bici".



I **parcheggi per le auto** occupano **gran parte dello spazio pubblico**. Riducendo il numero di parcheggi sulle strade si possono recuperare molti metri quadrati da destinare a **parcheggi per biciclette o car sharing** o per realizzare **luoghi di incontro** per le persone.

3

Perché è necessario il mobility management scolastico?

Il mobility management scolastico mira a promuovere le abitudini di mobilità autonome, sostenibili e sicure degli alunni. Contenuti didattici sulla mobilità e l'educazione stradale, misure specifiche e iniziative di comunicazione attivano processi che favoriscono l'**autonomia nella mobilità** di bambini e adolescenti. Non meno importante per il mobility management scolastico è la creazione di **infrastrutture sicure** nei dintorni delle scuole.

Nell'attuazione delle misure sono coinvolti, oltre agli alunni, anche i genitori, il personale scolastico e vari attori esterni, come i nonni vigili, i dipendenti dell'amministrazione comunale, la polizia e le associazioni. In particolare sono coinvolte anche la **politica** e l'**amministrazione comunale**. La Provincia autonoma di Bolzano garantisce inoltre agli alunni un **servizio di trasporto scolastico**. A questo scopo i genitori possono inoltrare domanda annualmente presso la direzione scolastica. I comuni hanno inoltre la possibilità di organizzare direttamente servizi di trasporto scolastico (vedi pagina 41).

Il tragitto casa-scuola: un momento importante per lo sviluppo dei bambini

Il tragitto casa-scuola a piedi o in bicicletta è di grande importanza per i bambini sotto vari aspetti. Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) l'81 per cento degli adolescenti non raggiunge nemmeno il minimo di un'ora di attività fisica al giorno. Negli ultimi quarant'anni le malattie dovute alla mancanza di movimento nei bambini si sono decuplicate. È provato che percorrere attivamente il tragitto verso la scuola contribuisce a una **maggiore concentrazione** in classe (Barbosa et al., 2020). I bambini che rag-

giungono la scuola a piedi, in bici o con l'autobus allenano le proprie **abilità motorie, cognitive e geografiche**. Percorrere il tragitto casa-scuola con gli amici è spesso considerato uno dei momenti più belli della quotidianità scolastica, come prova un sondaggio svolto presso la scuola primaria di Tubre (STA, 2023), perché aumenta la loro fiducia in sé stessi e la loro autonomia.



Il **mobility management scolastico** comprende varie misure, sia leggere che pesanti, finalizzate a rendere i **tragitti casa-scuola e i dintorni della scuola** più sicuri e sostenibili. Si tratta di **una sfera di competenza importante per l'amministrazione comunale**, poiché contribuisce a migliorare la qualità della vita nell'intero territorio comunale.



Per la progettazione dei tragitti casa-scuola vedi le buone pratiche a pagina 35

Genitori-taxi: sicurezza o circolo vizioso?

Chi accompagna i propri figli a scuola (d'infanzia o primaria) conosce bene la situazione: i genitori-taxi formano lunghe code, gli utenti della strada – non importa se a piedi, in bicicletta o in auto – **si intralciano a vicenda** costituendo un pericolo per i più piccoli nel tragitto verso la scuola. Questo a sua volta innesca un circolo vizioso: se i genitori hanno la **sensazione** che il tragitto per andare a scuola sia **pericoloso**, accompagnano loro stessi i figli in auto contribuendo ad aumentare il traffico. Così le strade diventano più pericolose e meno bambini andranno a scuola in bici o a piedi.

Pedibus: tragitto casa-scuola collettivo per i bambini

Con il "pedibus" alunni e alunne raggiungono la scuola a piedi in **gruppo**, accompagnati da un

nonno vigile. Sono previsti **tragitti e fermate** prestabiliti e un "orario" preciso. Questo garantisce che i bambini raggiungano la scuola in sicurezza, facendo più movimento e riducendo il traffico.

Le cartine dei tragitti casa-scuola: strumenti del mobility management scolastico

L'elaborazione di cartine per i tragitti casa-scuola in collaborazione con la scuola primaria o d'infanzia è uno strumento di grande efficacia per la **sensibilizzazione** e il coinvolgimento partecipativo delle scuole, dei genitori e dei cittadini di domani. Questo tipo di cartine accresce la **sicurezza** e l'**attenzione** nei dintorni della scuola e fa sì che gli itinerari casa-scuola siano percorsi sempre più in modalità attiva, il che a sua volta rende meno necessari i "genitori-taxi". Una volta realizzata, questa cartina può essere usata come strumento di sensibilizzazione, per esempio all'inizio dell'anno scolastico.



Formazione e sensibilizzazione nel campo dell'educazione alla mobilità

STA propone alle scuole corsi sulla mobilità attraverso la piattaforma online **Safety Park**: con il corso "A piedi in sicurezza" i bambini della scuola primaria condividono le loro osservazioni sulle strade ed esplorano i dintorni della scuola, nella "Ciclofficina" gli studenti delle scuole medie imparano a eseguire da soli piccole riparazioni. Nel corso del "MobilityCheck della scuola" le classi delle scuole superiori esaminano il mobility management della loro scuola esprimendo il proprio parere.



Info sulla formazione e la sensibilizzazione nel campo dell'educazione alla mobilità

La tutela giuridica delle aree intorno alla scuola

L'istituzione di **zone o strade scolastiche**, come quelle già in vigore a Bolzano e Bressanone, permette di ridurre i problemi di traffico nei dintorni delle scuole aumentando la sicurezza per i bambini che possono raggiungere la scuola

autonomamente praticando la mobilità attiva. Un decreto del presidente della Provincia del maggio 2020 rappresenta un primo passo per rendere più sicure, per tutti gli utenti, le zone adiacenti alle istituzioni scolastiche. L'articolo 8 del decreto stabilisce che

- a) tutti gli **istituti di istruzione** devono essere collegati alla rete pedonale e ciclabile e ai **trasporti pubblici**;
- b) per un raggio di 100 metri intorno alle scuole e alle scuole d'infanzia deve essere istituita una **zona a traffico limitato**, almeno nelle fasce orarie di ingresso e uscita.

Inoltre il **Codice della Strada** prevede l'istituzione delle **zone scolastiche** (articolo 3, comma 1, 58-bis), introdotte con il decreto legge del 16 luglio 2020.

- a) In queste zone intorno agli edifici adibiti a uso scolastico i **pedoni godono di una particolare tutela**.
- b) A tale scopo è importante che siano segnalati **l'inizio e la fine di tale zona**. Al suo interno la circolazione di determinate categorie di veicoli può essere limitata su tutte le strade in determinate fasce orarie, con modalità stabilite da un'ordinanza del sindaco (articolo 7, comma 11-bis). Eventuali violazioni possono essere **sanzionate**.



Riguardo al decreto del presidente della Provincia del 7 maggio 2020, articolo 8 (Scuole e scuole dell'infanzia), vedi il QR a pagina 24

4

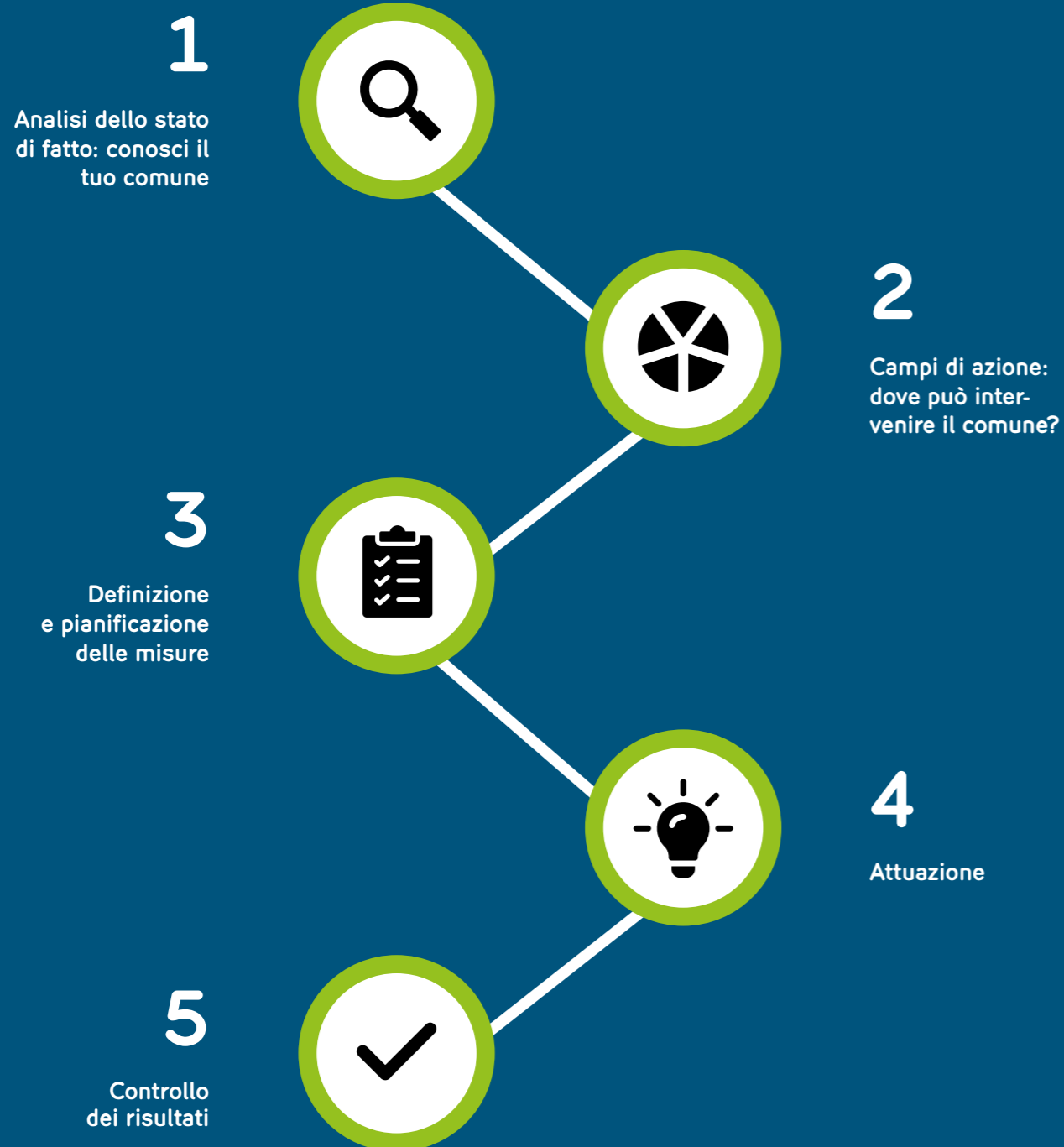
A cosa deve prestare attenzione il comune?

L'amministrazione comunale è responsabile dello sviluppo del comune e dei suoi residenti. Nel **Programma di sviluppo comunale** vengono definiti progetti e obiettivi per il futuro sviluppo del comune. Diversamente dal passato, oggi i piani per la mobilità pongono sempre più al **centro dell'attenzione** le **persone**, le loro esigenze e i loro valori. La sfida di ogni comune è quella di stabilire come gestire gli spazi pubblici a disposizione e quali soluzioni adottare per soddisfare le esigenze di tutti. I rappresentanti politici e l'am-

ministrazione comunale necessitano di un piano ben strutturato per attuare misure che siano ben accolte dalla popolazione. Ecco perché la pianificazione della mobilità è una parte importante del Programma di sviluppo comunale. Chiunque miri a migliorare ulteriormente la qualità della mobilità urbana può compiere un passo ulteriore ed elaborare un PUMS (Piano urbano della mobilità sostenibile), come stanno facendo Bolzano, Bressanone e Merano.



Il cosiddetto **primo e ultimo miglio**, cioè il tragitto da casa alla fermata e dalla fermata alla destinazione (come il posto di lavoro o la scuola) è una delle molte sfide del mobility management. Se il primo e l'ultimo miglio sono **coordinati tra loro sin dall'inizio** possono essere integrati nel progetto generale.



Verso il traguardo con metodo

Il mobility management comunale va considerato come un processo: dopo un'analisi accurata si possono sviluppare e attuare le misure più idonee.



Da pagina 26 in poi vengono descritte le buone pratiche relative ai vari campi di azione.

Per info sugli incentivi vedi a pagina 40

1) Analisi dello stato di fatto: conosci il tuo comune

Per una efficace gestione del mobility management è importante conoscere determinate **caratteristiche** del territorio comunale. In questo modo si evidenzia dove risiedono i problemi e dove il comune possa intervenire.

- Qual è la natura del territorio comunale? È un comune rurale o urbanizzato?
- La superficie dell'insediamento è compatta o suddivisa tra località/frazioni?
- Il comune è in montagna o nel fondovalle, ci sono particolarità topografiche (dislivelli)?
- Il comune dispone di buoni collegamenti con i mezzi pubblici, sia al suo interno che con i comuni limitrofi?
- Quali persone o gruppi di persone non sono stati ancora adeguatamente presi in considerazione? Famiglie (con passeggini), persone con disabilità, persone anziane?
- Analisi del traffico: esistono punti pericolosi da mettere in sicurezza o nodi dove alleggerire il traffico?
- Qual è la situazione della rete locale di percorsi pedonali e ciclabili? Mancano collegamenti importanti?
- Nei nodi di scambio intermodali e in altri luoghi pubblici vi sono parcheggi sicuri a sufficienza per le biciclette?

Coinvolgimento dei cittadini

Coinvolgendo i residenti, ma anche i pendolari e altri gruppi di interesse, è possibile **definire insieme** le priorità, favorendo così il **grado di accettazione** delle misure. Esistono differenti possibilità attraverso cui coinvolgere i cittadini e, in linea generale, è bene utilizzare tutti i canali di comunicazione:

- social media ed e-mail per presentare proposte; cassette per il feedback
- dialogo con determinati gruppi di stakeholder per raccogliere feedback mirati
- tavole rotonde, gruppi di lavoro, consulte di cittadini
- workshop
- piattaforme digitali, come il SensorCivico del Comune di Bolzano

2) Campi di azione: dove può intervenire il comune?

Il mobility management comunale ha a disposizione numerose **misure concrete** per raggiunge-

re gli obiettivi definiti. Spesso solo una combinazione di misure relative a differenti campi di azione permette di raggiungere l'obiettivo.

I campi di azione principali sono:

- mobilità pedonale
- mobilità ciclistica
- progettazione dello spazio stradale
- gestione dei parcheggi
- mobilità elettrica
- mezzi di trasporto pubblico
- comunicazione e sensibilizzazione
- intermodalità

3) Definizione e pianificazione delle misure

Le misure devono essere definite e pianificate passo per passo. Perciò la **strategia** per lo sviluppo della mobilità deve considerare o includere i seguenti punti:

- piano delle misure con indicazione delle priorità e cronoprogramma
- studi di fattibilità e, se necessario, convenzioni con privati (p. e. proprietari)
- definizione delle necessarie risorse finanziarie e di personale
- regolamentazione delle competenze
- richiesta di contributi finanziari

4) Attuazione

Per verificare, ed eventualmente migliorare, l'efficacia delle misure è importante un **monitoraggio** costante con relativa valutazione.

5) Controllo dei risultati

Prima di attuare le misure non si devono solo acquisire i dati, ma anche documentare visivamente la situazione per poter **confrontare in modo chiaro il prima e il dopo**. L'utilità e i risultati delle misure devono essere sempre comunicati all'esterno. Questo accrescerà la **fiducia** delle persone nelle misure e favorirà la loro **accettazione**.

Va inoltre verificato se le misure attuate abbiano ottenuto i risultati desiderati. Se questo non avviene, o avviene solo in parte, si deve analizzare se e in che modo possano essere corrette.

5

Le prescrizioni normative nel settore della mobilità

L'“**Agenda 2030**” con i suoi diciassette obiettivi per lo sviluppo sostenibile è un programma globale per la “promozione della pace e del benessere sostenibile e per la protezione del nostro pianeta”. Elaborata dall'Organizzazione delle Nazioni Unite, invita tutti gli Stati membri e le rispettive istituzioni della società civile a collaborare per l'attuazione di tali obiettivi. Uno degli obiettivi è quello di rendere **le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili**. L'“Agenda 2030”, entrata in vigore nel 2016, è alla base della legge provinciale n. 9/2018, “Territorio e paesaggio”, abbreviata anche in **legge urbanistica**. La legge e le sue norme attuative regolano la tutela e la valorizzazione del paesaggio, lo sviluppo del territorio e il consumo di suolo, ponendo in primo piano **la mobilità sostenibile e soprattutto la mobilità ciclistica**.



Legge urbanistica



Norme attuative della legge urbanistica (decreto del presidente della Provincia del 7 maggio 2020 n. 17)

Le norme attuative della legge provinciale adottate nel 2020 (decreto del presidente della Provincia del 7 maggio 2020 n. 17) includono l'articolo 5 che definisce i seguenti **tre obiettivi principali** in un'ottica di sostenibilità:

- prevenzione del traffico
- trasferimento del traffico individuale motorizzato
- ottimizzazione del traffico

Il programma di sviluppo comunale territorio e paesaggio

Il programma di sviluppo comunale persegue l'obiettivo di conservare l'alta qualità di vita della popolazione limitando allo stesso tempo il **consumo di suolo, risorse ed energia nonché del traffico individuale motorizzato**.

Si tratta di uno strumento di pianificazione a lungo termine adottato su iniziativa del Consiglio comunale. Il **Consiglio comunale** stabilisce l'inizio dei lavori, organizza il coinvolgimento della popolazione e definisce le misure da attuare.



Programma di sviluppo comunale territorio e paesaggio

Progettazione dei parcheggi

L'articolo 6, comma 3, del decreto del presidente della Provincia del 7 maggio 2020 n. 17, stabilisce che le **aree pubbliche debbano essere destinate per almeno la metà a parcheggi per i mezzi di trasporto sostenibili** come veicoli in car sharing e veicoli elettrici, biciclette elettriche e biciclette non motorizzate, e che si debbano prevedere stazioni di ricarica elettrica. Il comma 5 stabilisce che i **parcheggi pubblici per autoveicoli debbano essere collocati preferibilmente in prossimità di nodi intermodali** quali strutture Park-and-Ride o Bike-and-Ride, fermate dei mezzi pubblici e simili, ed essere in ogni caso combinati con parcheggi per biciclette facilmente accessibili e sicuri e, ove possibile, con stazioni per il noleggio di biciclette.



Per le strutture Park-and-Ride vedi le buone pratiche a pagina 37



Per info sui contributi per l'acquisto di veicoli elettrici e la realizzazione di strutture di ricarica vedi pagina 40

Per info sulla quantificazione e sulla realizzazione di punti di ricarica consultare le linee guida dell'Ufficio per la mobilità.

Fermate dell'autobus

In Alto Adige esistono circa 7.500 fermate dell'autobus. A parte poche eccezioni **la progettazione, la costruzione e la manutenzione delle fermate** sono di pertinenza dei comuni competenti territorialmente, secondo l'articolo 5 della legge provinciale n. 15/2015. È consigliabile che il comune o l'ufficio da esso incaricato per la progettazione coinvolga per tempo l'**Ufficio infrastrutture e mobilità** (Ripartizione mobilità), che fornirà consulenze su dettagli tecnico-esecutivi e su possibili contributi. Dopo la conclusione dei lavori la fermata deve essere collaudata da tale ufficio.



Informazioni sulla progettazione e realizzazione di fermate autobus del trasporto pubblico locale

Servizi di linea integrativi

La Provincia autonoma di Bolzano promuove e autorizza servizi di linea integrativi che rendono più fitta e completa la rete dei trasporti pubblici in Alto Adige. Questi servizi possono essere organizzati sia da **soggetti pubblici interessati**, come i comuni, che da **soggetti privati**. Rientrano in tale categoria le linee di citybus, gli skibus e gli autobus escursionistici o le corse di potenziamento stagionali. La delibera della Giunta provinciale n. 153/2024 fissa i criteri in base ai quali deve essere effettuato il servizio per poter ricevere **contributi fino al 70 per cento** delle spese autorizzate.

Infrastrutture di ricarica e car sharing

Per le aree di parcheggio di proprietà comunale è opportuno considerare l'inserimento di punti di ricarica dei veicoli elettrici. In particolare è importante installare strutture di ricarica nei parcheggi coperti e in quelli collettivi: nei bandi per la gestione di **parcheggi coperti e parcheggi collettivi**, l'amministrazione comunale deve prevedere un numero minimo di posti auto dotati di infrastrutture di ricarica.

In generale la tendenza è quella di creare aree di ricarica concentrate in determinati luoghi, i cosiddetti **hub di ricarica**, dotate di un elevato numero di stazioni di ricarica. Nel territorio comunale è utile posizionare questi hub nei

parcheggi collettivi, in modo che i proprietari dei veicoli elettrici sfruttino il tempo necessario per la ricarica per sbrigare commissioni sul territorio comunale. Tutti i veicoli dispongono di un sistema che regola e limita l'assorbimento massimo di energia per evitare il surriscaldamento e il consumo eccessivo. In linea di principio quanto maggiore è la potenza della colonnina, tanto più rapida sarà la ricarica.

Car sharing nel comune

Molti comuni dell'Alto Adige promuovono con successo il car sharing già da tempo, sia per i loro **dipendenti**, sia per i **cittadini** che hanno la possibilità di utilizzare collettivamente un veicolo. I vantaggi del car sharing sono molti:

- consente ai dipendenti del comune di utilizzare un'auto per funzioni di servizio
- l'auto può venire noleggiata ad altre organizzazioni a condizioni vantaggiose
- il car sharing è un'offerta di mobilità flessibile che integra in modo ottimale i mezzi di trasporto pubblico
- i turisti possono usufruire dell'offerta con procedure di registrazione semplificate



AlpsGo Carsharing Alto Adige

Altri link utili



Ordinanza sulla circolazione stradale e segnaletica



Realizzazione, gestione, manutenzione e utilizzo delle piste ciclabili e degli itinerari ciclopedonali sovracomunali



Informazioni sui parametri di riferimento dei punti di ricarica sul territorio comunale: “Piattaforma Unica Nazionale dei punti di ricarica per i veicoli elettrici”

6

Buone pratiche in Alto Adige

La mobilità è un fattore chiave per migliorare la vivibilità dei singoli comuni. Per questo motivo da tempo molti comuni altoatesini hanno implementato progetti più o meno ampi con l'obiettivo di prevenire, trasferire o migliorare il traffico. Le buone pratiche riportate nelle pagine seguenti sono una selezione rappresentativa. Il loro valore esemplare risiede nel mostrare approcci diversi per ridurre al minimo il traffico motorizzato. Gli esempi servono da ispirazione e possono – anzi, dovrebbero! – venire imitati da altri comuni.

Impegno basso

Impegno medio

Impegno alto

Le buone pratiche di seguito descritte sono suddivise in tre categorie che quantificano l'impegno necessario per la loro attuazione. Alcune misure sono facili da realizzare: non richiedono tempi lunghi, i costi sono contenuti e non richiedono interventi significativi sulle infrastrutture. Solitamente esistono enti che offrono assistenza per l'attuazione. La categoria "impegno medio" riunisce esempi che richiedono varie fasi di pianificazione e sono più complessi da realizzare. L'impegno per pacchetti di misure che comportano un elevato impegno burocratico, organizzativo e finanziario di durata pluriennale è considerato alto.

I campi di azione

Il mobility management comunale crea le condizioni generali per lo sviluppo della mobilità sostenibile a livello comunale. È necessario un processo di analisi approfondito per conoscere le esigenze dei cittadini e potere sviluppare misure che consentano l'utilizzo di varie forme di mobilità. Le misure riguardano i seguenti campi di azione.



Mobilità pedonale

Camminare è il modo di spostarsi più naturale. La mobilità pedonale può essere incentivata con una pianificazione sostenibile del territorio: i punti chiave sono itinerari brevi e una rete di percorsi ben strutturata, oltre a una particolare attenzione alla sicurezza dei pedoni.



Mobilità ciclistica

L'Alto Adige dispone già di una rete ben strutturata di piste ciclabili sovracomunali, ma è necessario ampliare ulteriormente le infrastrutture ciclistiche integrandole con parcheggi per biciclette sicuri e di qualità in corrispondenza dei punti nodali. Molte misure evidenziano l'impegno dei comuni nel sensibilizzare i cittadini, fin dall'infanzia, alla mobilità dolce e sostenibile.



Progettazione dello spazio stradale

Se per decenni nella progettazione delle sedi stradali l'attenzione si è concentrata sul traffico automobilistico, oggi si sta assistendo a una nuova redistribuzione, ossia si intende tenere in considerazione tutti gli utenti della strada. Un nuovo modo di progettare le carreggiate concede più spazio al traffico ciclistico e pedonale.



Gestione dei parcheggi

Un fattore che influisce in modo determinante sulle abitudini di mobilità è costituito dai parcheggi sulle aree pubbliche. Una efficace gestione delle zone di sosta migliora la disponibilità di posti per residenti e pendolari, rendendo raggiungibili in sicurezza attività commerciali ed esercizi pubblici. Il decreto del presidente della Provincia n. 17 del 2020 stabilisce che almeno la metà delle aree di parcheggio pubbliche debbano essere riservate ai veicoli sostenibili o alle stazioni di ricarica elettrica.



Mobilità elettrica

Lo sviluppo della mobilità elettrica è una condizione essenziale per ridurre gli effetti negativi del traffico sulle persone e sull'ambiente. Gli incentivi finanziari per l'acquisto di veicoli elettrici non sono sufficienti a renderli attraenti per la popolazione: le amministrazioni comunali devono provvedere anche a dotare di infrastrutture di ricarica i parcheggi coperti e collettivi di loro proprietà.



Mezzi di trasporto pubblico

Il piano per la mobilità sostenibile "LPNM 2035" prevede il potenziamento delle linee di autobus e considera una priorità le infrastrutture ferroviarie. Quanto meglio funziona il trasporto pubblico locale, tante più persone utilizzano i mezzi pubblici. A tale scopo sono necessarie coincidenze ben sincronizzate, fermate supplementari e la possibilità di cambiare facilmente mezzo di trasporto.



Comunicazione e sensibilizzazione

Il mobility management ha l'obiettivo, tra l'altro, di modificare la mentalità e le abitudini delle persone in direzione della sostenibilità: mirate campagne di informazione e di sensibilizzazione informano gli utenti della strada sui mezzi di trasporto alternativi, mentre le iniziative di comunicazione hanno lo scopo di avviare un dialogo tra i soggetti coinvolti. Il coinvolgimento dei cittadini crea comprensione e accettazione nei riguardi delle misure per la mobilità.



Intermodalità

L'intermodalità è la possibilità di combinare tra loro differenti mezzi di trasporto, che siano il più possibile ecologici. Un compito essenziale del mobility management comunale è ottimizzare l'interazione tra i mezzi di trasporto proponendo anche interventi infrastrutturali, come la realizzazione di parcheggi sufficientemente sicuri per le biciclette e le auto nei nodi intermodali.

Impegno basso

Impegno medio

Impegno alto

Mobilità attiva negli asili e nelle scuole Comunità comprensoriale Burgraviato, Lana



La Comunità comprensoriale Burgraviato porta avanti il progetto "Insieme in movimento alla scuola dell'infanzia" nel suo distretto: si analizzano, per esempio, le abitudini di mobilità dei bambini e dei genitori per mezzo di un questionario e si insegna ai bambini a conoscere la propria bici nella ciclofficina. Vengono proposti anche un corso di avviamento alla bici senza pedali e alla bicicletta e uno di educazione stradale.

Il Comune di Lana supporta e finanzia i corsi e le ciclofficine nelle scuole d'infanzia e in quelle di ordine superiore. Ai bambini tra i tre e gli undici anni vengono date informazioni sui pericoli del traffico stradale, mentre l'educazione mirata all'uso della bici accresce la loro consapevolezza e attenzione nel traffico.



Un concetto innovativo di parcheggio San Candido



L'amministrazione comunale di San Candido ha introdotto, come misura di tutela ambientale, un nuovo concetto di parcheggio per ridurre il traffico nel centro del paese; inoltre, una nuova ordinanza sui parcheggi punta a rendere il paese più silenzioso.

I pendolari residenti fuori dal centro di San Candido e nei comuni vicini hanno a disposizione vari parcheggi gratuiti lungo il perimetro dell'abitato. Per garantire che queste aree di sosta restino a disposizione dei pendolari è stato installato un sistema di monitoraggio degli accessi tramite telecamere con riconoscimento delle targhe. In più nell'abitato principale di San Candido, tutti i parcheggi gratuiti sono stati riconvertiti in zone a sosta breve per prevenire l'occupazione dei posti per lunghi periodi.

Colazione per i ciclisti Appiano



Il Comune di Appiano organizza una colazione per i ciclisti con prodotti locali. Nell'occasione alle biciclette viene impartita anche la benedizione.

Alta Valle Isarco in bici Alta Valle Isarco



In collaborazione con i comuni di Brennero, Campo di Trens, Val di Vizze, Racines e Vipiteno e con il supporto di associazioni e imprese, la Comunità comprensoriale Alta Valle Isarco organizza ogni anno una giornata in bici: a Vipiteno e nei comuni limitrofi, lungo le piste ciclabili, è possibile raggiungere e scoprire in bici numerose attrazioni e istituzioni.

Lezioni sull'autobus Lana



Il progetto "Lezioni sull'autobus" propone momenti di formazione per le persone anziane, per aiutarle a viaggiare in sicurezza sui mezzi pubblici. Dal 2023 anche le classi scolastiche possono partecipare a questa iniziativa, durante la quale apprendono molte informazioni importanti su come viaggiare in autobus: quali pericoli si incontrano alla fermata e durante il viaggio? Come si leggono gli orari e come funziona l'AltoAdige Pass? Vengono forniti anche consigli sul comportamento corretto da tenere in autobus.



Concepire la mobilità ciclistica in una dimensione sovcomunale



La collaborazione tra i comuni è la base della pianificazione della mobilità. Anche se il maggior potenziale di utilizzo della bicicletta risiede all'interno dei singoli comuni, si può pianificare e incoraggiare la mobilità ciclistica anche oltre i confini comunali. In particolare le e-bike permettono a tutti di percorrere agevolmente distanze anche fino a 15 chilometri.

In Alto Adige sono state attuate varie iniziative per favorire la collaborazione sovcomunale nel campo della mobilità ciclistica. Lo strumento più importante è costituito dalle unità funzionali ciclistiche (UFC), cioè unità di pianificazione sovcomunali individuate nell'ambito del piano provinciale della mobilità ciclistica. Anche i programmi di sviluppo comunale talvolta fanno riferimento alle UFC per pianificare in modo efficace il traffico ciclistico tra i comuni. In Alto Adige sono presenti complessivamente quindici UFC, ciascuna composta da almeno due comuni, che sono idonee al traffico ciclistico. I criteri più rilevanti per l'idoneità sono le distanze, le condizioni topografiche e quelle climatiche. In riunioni periodiche i comuni delle UFC e STA – Green Mobility studiano come migliorare costantemente i collegamenti ciclabili.

Corsie rosse per i pedoni Nalles, Cortina sulla Strada del Vino



Le corsie pedonali in conglomerato colorato con pasta rossa migliorano la visibilità e aumentano la sicurezza di chi cammina.



Impegno basso

Impegno medio

Impegno alto

Concorso fotografico "Caldaro in febbre ciclistica"

Caldaro



Il concorso fotografico chiedeva uno scatto che mettesse in risalto la bicicletta e le peculiarità del paese. Una giuria ha valutato le fotografie e i tre vincitori sono stati premiati con un buono spesa.

Nuovi parcheggi per biciclette

Tirolo, Lana, San Candido, Naturno, Renon ecc.



Parcheggiare la bici non può limitarsi a legare la propria due ruote al lampione più vicino: parcheggi progettati in maniera professionale per essere sicuri sono importanti per incentivare l'uso della bicicletta tra la popolazione. Prima di realizzare tali strutture di parcheggio gli enti competenti devono considerare in quale luogo installarle, quanto si presume duri la sosta e quali esigenze degli utenti debbano essere soddisfatte. Molti comuni hanno risposto a queste esigenze realizzando, per esempio, parcheggi con coperture e impianti di illuminazione (per i contributi vedi a pagina 40).

"L'Alto Adige pedala"

In tutto l'Alto Adige



Comuni, aziende, associazioni e istituzioni scolastiche possono partecipare gratuitamente all'iniziativa "L'Alto Adige pedala", pensata per incoraggiare un numero crescente di cittadini, dipendenti, soci, classi scolastiche e studenti a utilizzare maggiormente la bicicletta. Con questa iniziativa, ideata da STA ed estesa a tutto l'Alto Adige, i ciclisti accumulano chilometri: chi percorre almeno 150 chilometri per uno degli enti che aderiscono può prendere parte all'estrazione finale. Varie istituzioni organizzano costantemente eventi speciali nell'ambito del progetto: il Comune di Bolzano, per esempio, organizza "bike&breakfast".

Per ulteriori informazioni:

www.altoadigepedala.bz.it/it



"Crazy Bike": concorso di pittura

Lagundo



La bicicletta dei sogni diventa realtà: gli alunni delle classi quarta e quinta della scuola primaria e quelli della scuola media di Lagundo possono partecipare al concorso di pittura dipingendo la bicicletta che vorrebbero avere: il progetto vincitore viene realizzato con grande fedeltà di dettagli e rendendolo idoneo a circolare su strada.



Altre misure facili da attuare:

- Le biciclette ritrovate e non reclamate possono **essere messe all'asta**.
- **Tratti di strada colorati** nei dintorni delle scuole e delle scuole d'infanzia fanno comprendere agli utenti della strada quanto sia importante il rispetto reciproco nella circolazione stradale.
- Nel **bollettino comunale e sul sito ufficiale** si possono fornire nel corso dell'anno informazioni e suggerimenti sulla mobilità ecologica.
- **Questionari** sulle abitudini di mobilità danno modo agli intervistati di sottoporre idee su vari ambiti della mobilità e di segnalare problemi o punti pericolosi.
- Con un **quiz sulla mobilità** si possono sensibilizzare i bambini alla mobilità sostenibile.

Impegno basso

Impegno medio

Impegno alto

Bus & Ride**Gais, Santa Gertrude (Ultimo)**

Le fermate dell'autobus con parcheggi per biciclette integrati consentono di passare comodamente e in sicurezza dall'autobus alla bici e viceversa. Le strutture possono essere dotate di semplici archetti o anche di sistemi di sicurezza e di protezione dalle intemperie. In alcuni casi sono presenti box singoli per le bici, stazioni di ricarica per le e-bike e biciclette a noleggio.

Corsie ciclabili**Monguelfo, Terlano, Appiano, Laives, Bressanone ecc.**

Le corsie ciclabili (segnalate con una linea tratteggiata) fanno parte della carreggiata e in caso di necessità possono essere percorse da altri veicoli. Si tratta di una misura economica e di rapida attuazione che aumenta la visibilità e dunque la sicurezza dei ciclisti e aiuta a creare nuovi percorsi ciclabili o a migliorare quelli esistenti.

Riconoscere ed eliminare i punti pericolosi**Brunico**

Nell'ambito di un progetto pilota il Comune di Brunico, in collaborazione con STA – Green Mobility, ha analizzato i punti pericolosi. Insieme ai cittadini sono state elaborate misure per migliorare il traffico e un pacchetto di interventi sulle infrastrutture con piani di azione concreti.

Caccia al tesoro in bicicletta**Lana**

Conoscere il proprio paese giocando è lo scopo della caccia al tesoro che si svolge ogni anno in settembre durante la Settimana europea della mobilità. Dopo la benedizione delle biciclette si raggiungono le dieci stazioni di timbratura a Lana, dove si devono risolvere quiz, effettuare gincane e portare a termine piccoli compiti. Tra i partecipanti vengono estratti a sorte premi messi a disposizione da commercianti e aziende locali. L'iniziativa, che registra in media ottocento partecipanti, si svolge nell'ambito di "Lana moves local" e in collaborazione con associazioni e aziende di Lana che partecipano al progetto a titolo onorifico. Nel 2022 la manifestazione ha ottenuto la certificazione "Green Event".

Notte in bici con parata luminosa**Bolzano, Merano, Bressanone**

Nella ciclofficina si effettuano piccole riparazioni alle bici e si montano accessori per renderle più visibili. In chiusura si svolge una parata di bici luminose nel centro città.

SensorCivico Bolzano**Bolzano**

SensorCivico offre ai cittadini l'opportunità di comunicare all'amministrazione cittadina le proprie richieste e di segnalare carenze nei servizi o danni alle infrastrutture, contribuendo direttamente al loro miglioramento. Le segnalazioni vengono esaminate da un ufficio centrale e documentate. Su richiesta lo stato di risoluzione viene pubblicato online.

Panchine condivise**Ultimo, Alta Val di Non**

Nei comuni di San Pancrazio, Ultimo e Senale-San Felice chi non dispone di un'auto può sedersi su una panchina condivisa e attendere che passi un veicolo il cui conducente è disposto a condividere un tratto di strada. Le panchine sono colorate o contrassegnate con un cartello. Per attuare questo progetto i comuni hanno dovuto affrontare questioni assicurative e di sicurezza, oltre a cercare dei siti adatti. Le panchine sono state collocate nell'ambito di un progetto LEADER, un programma dell'Unione Europea che promuove iniziative innovative nei territori rurali.

**Progetto "Campo Tures in bici"****Campo Tures**

Il progetto del ComuneClima Campo Tures, in collaborazione con l'Ökoinstitut Alto Adige e i commercianti del paese, è finalizzato ad accrescere la mobilità ciclistica nel territorio comunale. Fa parte dell'iniziativa un concorso in cui facendo la spesa in bici si guadagnano punti e si possono vincere dei premi. L'estrazione dei premi si svolge in occasione della festa della bicicletta.

"Green Energy Day" + "Green Mobility Day"**Appiano, Caldaro**

Una giornata all'insegna dell'energia verde e della mobilità sostenibile: sono presenti uno stand informativo sul tema della mobilità a basso impatto climatico, dove viene proposto un quiz, una ciclofficina e la possibilità di compiere un giro di prova su un'auto elettrica.

Altre misure facili da attuare:

- **"Serate lunghe" dedicate alla bicicletta**, con upcycling della bici e ciclofficina, gincana e mercatino di biciclette usate.
- **Vecchie biciclette, nuovo splendore**: una manifestazione in cui i cittadini possono trasformare in modo creativo la propria due ruote e presentare al pubblico il risultato.

Impegno basso

Impegno medio

Impegno alto

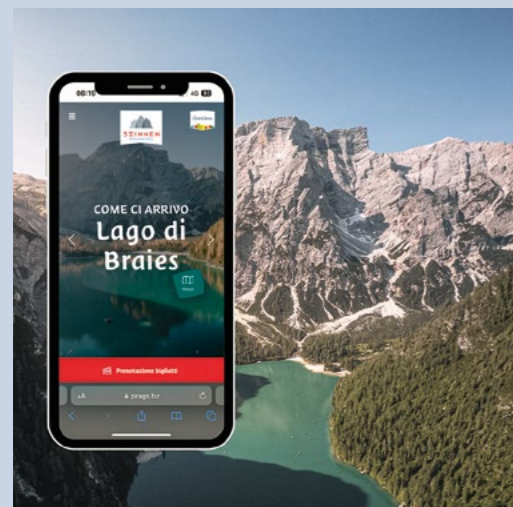
Gestione degli hotspot

Braies, Funes



La gestione degli hotspot ha l'obiettivo di regolare i flussi dei visitatori diretti ai siti turistici più affollati. Per il Lago di Braies è stato introdotto un numero chiuso: per accedere alla Val di Braies in auto nei mesi estivi è necessaria la prenotazione online o un'autorizzazione al transito. In alternativa, questa valle laterale della Val Pusteria è raggiungibile solo con i mezzi pubblici, in bicicletta o a piedi. Anche in Val di Funes è stato attuato un piano generale per alleggerire il carico sia per le persone sia per l'ambiente. In tutta la valle è stato fissato un numero massimo di visitatori per l'area di Malga Zannes, principale punto di partenza delle escursioni. Nel 2023 per il parcheggio di Zannes è stato introdotto un sistema di prenotazioni online attraverso il quale è possibile riservare un posto auto. Quando il parcheggio è pieno, sono a disposizione parcheggi alternativi a Santa Maddalena. Sul posto è stato installato un impianto semaforico che consente di regolare i flussi di veicoli verso i parcheggi.

Per maggiori informazioni sulla gestione degli hotspot ci si può rivolgere al referente della Pianificazione provinciale viabilità e flussi di mobilità nella Ripartizione Infrastrutture e Mobilità.

**Strategia generale per la mobilità**

Malles



Prevenire il traffico, ridurlo e renderlo meno dannoso per l'ambiente: con una strategia per la mobilità ispirata alla piramide della mobilità sostenibile (vedi pagina 9) il Comune di Malles ha rivitalizzato il centro cittadino adottando numerose misure. Per l'implementazione della strategia sono stati istituiti gruppi di lavoro con i cittadini e, a seconda della tematica, coinvolti esperti che hanno collaborato all'elaborazione dei progetti. Nel centro del paese possono entrare e uscire solo i veicoli autorizzati, riservando così lo spazio pubblico a pedoni e ciclisti. Per rendere più vivo il cuore del paese sono state collocate sedute e fermate del citybus, inoltre sono state perimetrate nuove zone residenziali. In aggiunta sono stati realizzati nuovi percorsi pedonali dalla stazione ferroviaria al paese e un grande parcheggio in centro. Un'ulteriore misura infrastrutturale è consistita nello spostamento dell'accesso al paese da nord, che ha consentito di deviare il traffico in modo che non attraversi più il centro. In questo modo i pendolari possono raggiungere più rapidamente la strada statale. Il pacchetto di misure è completato da servizi di car sharing e noleggio di e-bike e dal potenziamento del trasporto pubblico locale, soprattutto per collegare le frazioni al centro.



Maggiori informazioni sulla strategia di mobilità del Comune di Malles che nel 2017 ha vinto il Premio per la mobilità dell'Alto Adige

Misure per ottimizzare la sicurezza nel tragitto casa-scuola

Nalles, Tubre



In aggiunta alla cartina dei tragitti casa-scuola, il Comune di Nalles ha elaborato un progetto dedicato ai tragitti casa-scuola. Sono stati intervistati gli alunni della scuola primaria e della scuola media, il loro feedback è stato acquisito e sono state attuate misure di ottimizzazione per accrescere la sicurezza nel tragitto casa-scuola. In collaborazione con il Safety Park sono stati individuati e neutralizzati i punti pericolosi. A scuola con il supporto del personale docente sono stati messi in pratica progetti sulla sicurezza stradale. Anche nella scuola d'infanzia si è parlato di mobilità sostenibile, per esempio con la valigia della mobilità che contiene materiali per avvicinare in modo giocoso i bambini e le famiglie ai temi della mobilità.

**Cartine dei tragitti casa-scuola sicuri**

Comunità comprensoriale Burgraviato



Per garantire un tragitto sicuro casa-scuola, una cartina della Comunità comprensoriale Burgraviato riporta tutti gli itinerari che possono essere percorsi a piedi in sicurezza: marciapiedi, corsie ciclopedonali e zone pedonali. Sono segnalati i potenziali punti pericolosi, le strisce pedonali e i punti di incontro con i nonni vigili, oltre alle zone di sosta consigliate per i genitori-taxi. La proposta si rivolge principalmente ai genitori e agli alunni della scuola primaria. La cartina, elaborata per sette comuni del comprensorio (Naturno, Marleno, San Martino in Passiria, Nalles, Parcines, Gargazzone e Langundo) e per Tubre, viene aggiornata ogni anno e distribuita nelle scuole e/o pubblicata sul bollettino comunale.

La **Comunità comprensoriale Burgraviato** ha istituito una ripartizione dedicata specificamente al tema della **mobilità**. L'obiettivo è creare e garantire un sistema di mobilità funzionale, sicuro e completo. La ripartizione coordina i progetti sovramunicipali, esamina i problemi locali nei comuni ed elabora soluzioni ad hoc.

Maggiori informazioni sulla Comunità comprensoriale Burgraviato:



Impegno basso

Impegno medio

Impegno alto

Progetto ebike2work per i pendolari Appiano, Merano, Bressanone, Varna, San Leonardo in Passiria, Lana, Marlengo



Il Comune di Appiano è stato il primo a implementare questo progetto rivolto ai pendolari, mettendo a disposizione degli interessati 120 e-bike con le quali percorrere il tragitto casa-lavoro in modo ecologico. I pendolari usano la stessa e-bike per un periodo di due anni e possono depositarla in uno dei box per bici dislocati alle fermate principali dei mezzi di trasporto pubblico. Anche i box vengono assegnati per un periodo di due anni. I box liberi vengono affittati ad altre persone interessate per incentivare la mobilità integrata. Negli anni scorsi questo progetto è stato un modello ispiratore ed è stato realizzato anche in numerose realtà altoatesine. A Lana, per esempio, il progetto "ebike2work" è stato attuato sul modello di Appiano e ampliato con il noleggio di e-cargo bike per famiglie e imprese.

La prima strada per biciclette dell'Alto Adige Bressanone



Con la realizzazione della prima strada dedicata alle biciclette, il Comune di Bressanone è un precursore nella gestione sostenibile, responsabile ed ecologica del traffico urbano. La strada per le bici punta a ridurre i pericoli potenziali per i ciclisti e ad accrescere sicurezza e tranquillità anche per chi ha meno pratica con le due ruote come gli anziani e i bambini. Una strada per le biciclette si differenzia da una strada normale soprattutto perché le bici hanno la precedenza sui veicoli a motore. La circolazione rimane mista ma dispositivi per moderare la velocità e il limite massimo di 30 km/h aumentano ulteriormente la sicurezza di chi va in bici. I ciclisti possono inoltre procedere affiancati. Il progetto è integrato da una segnaletica chiara orizzontale e verticale.



Iniziativa Usa la bici! Naturno



Da anni il Comune di Naturno si è dato l'obiettivo di promuovere la mobilità ciclistica. Nel centro del paese vige il limite dei 30 km/h, il che rende più sicuro l'andare in bicicletta. Le piste ciclabili sono in parte separate e i sensi unici sono aperti ai ciclisti. I parcheggi per le biciclette sono distribuiti in tutto il territorio comunale, inoltre i nodi di traffico in centro, presso la fermata dell'autobus e la stazione ferroviaria, sono attrezzati con strutture coperte di qualità. Il comune ha redatto un piano per la mobilità ciclistica che analizza la situazione attuale e formula una serie di misure. Inoltre promuove la mobilità elettrica: in collaborazione con un rivenditore locale di biciclette, i cittadini interessati possono usufruire di un contributo per l'acquisto di una e-bike. Durante la Settimana della mobilità europea viene organizzata la "Giornata della bici", una festa dedicata alle biciclette con la chiusura al traffico di alcune strade e tante attività legate al mondo delle bici. Il comune è anche coinvolto nel progetto Interreg PRO-BYKE della Comunità comprensoriale Burgraviato.

A piedi ad Avelengo – Vieni con noi! Avelengo



Vieni, andiamo a piedi! Il progetto "A piedi ad Avelengo – Vieni con noi!" promuove la mobilità pedonale con varie misure infrastrutturali. Un'indagine sugli spazi pubblici e un controllo dei percorsi pedonali hanno permesso di comprendere le esigenze fondamentali della popolazione. Sulla base dei risultati si è provveduto ad ampliare e migliorare la rete pedonale, a rivitalizzare vecchi percorsi pedonali, a neutralizzare i punti pericolosi e a migliorare l'illuminazione. In parallelo il comune punta a far percepire la mobilità pedonale come una modalità di spostamento sana e quotidiana, mettendo a disposizione le infrastrutture necessarie e sensibilizzando e coinvolgendo la popolazione. Per esempio l'amministrazione supporta chi fa la spesa a piedi mettendo a disposizione appositi trolley. Il Comune di Avelengo coordi-

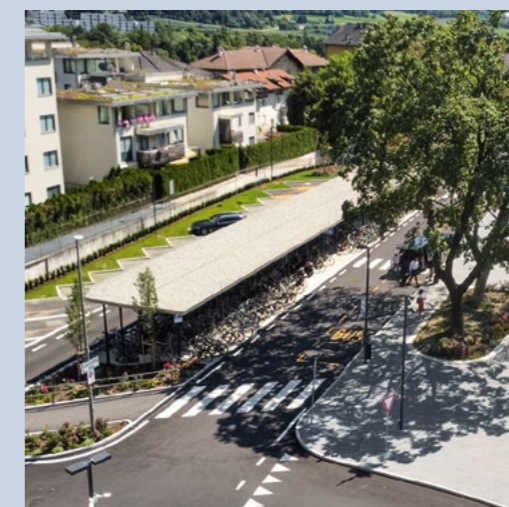
na le misure con il sostegno della Comunità comprensoriale Burgraviato. Il team di STA – Green Mobility assiste il gruppo di lavoro con la sua consulenza.

Park & Ride Brunico, Bressanone, Marlengo



Il sistema Park-and-Ride è un concetto di mobilità in base al quale i pendolari lasciano il loro veicolo (bicicletta, moto, auto) in un parcheggio alla stazione ferroviaria o alla fermata dell'autobus ed effettuano la seconda parte del loro tragitto quotidiano con i mezzi pubblici. Questo rende più agevole l'utilizzo dei mezzi pubblici anche per chi abita in località fuori mano e mal collegate.

Sistemi Park-and-Ride con gestione intelligente dei parcheggi sono già attivi nelle stazioni ferroviarie di Brunico, Bressanone e Marlengo, oltre che in varie fermate dell'autobus in tutto l'Alto Adige. Tutti i parcheggi offrono la sosta gratuita o a prezzi convenienti per i pendolari che parcheggiano in stazione il loro veicolo e proseguono verso il posto di lavoro con i treni regionali. La sosta si paga con l'AltoAdige Pass, che serve anche ad aprire le sbarre di accesso.



7

Oltre i confini regionali

Spagna – Barcellona e i superblock

Molto traffico, pochi spazi verdi, qualità dell'aria scadente: la capitale della Catalogna si è trovata a dover affrontare molti problemi. Secondo le statistiche la popolazione, pari a 1,6 milioni di abitanti, ha a disposizione solo 2,7 metri quadrati di superficie a verde pro capite, nonostante l'OMS raccomandi almeno 9 metri quadrati a persona. Per fare un confronto, il decreto del presidente della Provincia di Bolzano del 7 maggio 2020 fissa il valore minimo a 11,5 metri quadrati per abitante, che per esempio non viene raggiunto a Bolzano dove nel 2022 i metri quadrati erano solo 7,24.

Il centro di Barcellona ha una trama a scacchiera. Per moderare il traffico si è deciso di raggruppare gli isolati a gruppi di nove formando un cosiddetto superblock ("superilla"), che è per lo più interdetto al traffico motorizzato individuale ma accessibile a ciclisti e pedoni. Possono accedervi solo i veicoli dei residenti, i veicoli dei fornitori, i mezzi del trasporto pubblico e i veicoli di emergenza. Con questo progetto si sono create aree urbane ecologiche e vivibili in varie zone di Barcellona. Malgrado le accese proteste iniziali, i superblock hanno riscosso un grande successo sia presso i residenti sia presso i negozianti. Un progetto simile è stato realizzato su piccola scala a Bressanone negli anni ottanta, quando l'architetto Othmar Barth progettò e realizzò la zona Rosslauf in gran parte priva di auto.

Italia – Bologna: Città 30 per più sicurezza

Bologna è stata la prima città in Italia a introdurre un limite di velocità rigoroso: dal 1° luglio 2023 in centro è in vigore il limite di 30 km/h e solo sulle principali arterie che fiancheggiano il

centro storico sono stati mantenuti i 50 km/h. La città, che ha circa 400.000 abitanti, punta così a diventare più silenziosa e a offrire maggior spazio a pedoni e ciclisti. Il motivo della limitazione di velocità è il numero elevato di vittime del traffico: nel 2022 a Bologna a causa di incidenti stradali hanno perso la vita ventitré persone.

Nelle città italiane il 70 per cento degli incidenti è dovuto all'eccessiva velocità, al mancato rispetto degli attraversamenti pedonali e alle distrazioni al volante. Le prime rilevazioni a un anno dall'introduzione di Città 30 sono inequivocabili: gli incidenti stradali gravi sono diminuiti del 38 per cento e il numero di morti del 33 per cento. Si è registrato un boom del bike sharing (+ 92 per cento), i tragitti in bicicletta sono cresciuti del 12 per cento e l'utilizzo dei mezzi pubblici dell'11 per cento.

Austria – LISA: leggero, intelligente, sano e attrattivo

Nel 2019 il Land della Bassa Austria ha avviato un laboratorio per la mobilità finalizzato a interventi concreti, il Mobility.Lab Niederösterreich. Risultato dell'iniziativa è il progetto LISA che si propone di migliorare la mobilità di undici comuni del Land. L'offerta complessiva punta a un'interconnessione capillare della regione combinando forme di mobilità consolidate con altre innovative. Sono già nate le "stazioni della mobilità", fermate dell'autobus innovative in cui convergono biciclette, auto elettriche e autobus e dove sono presenti, per esempio, box per bici con serratura, parcheggi per l'e-car sharing e stazioni di ricarica per i veicoli elettrici. La circolazione degli autobus di linea è cadenzata a intervalli brevi e offre numerose opportunità di accesso. Questo permette di combinare tra loro differenti forme di mobilità riducendo la dipendenza dall'auto.

Superblock a Barcellona



Spazio per le auto - 48%

Spazio pubblico + 25.129 m²Parchi giochi + 2.483 m²

Aree per sedersi + 349

Aree verdi

da 9.722 m²a 18.632 m² (+ 91%)

Alberi + 176

Aree pedonali + 80%

Negozi da 65 a 85

Meno traffico, più verde, più vivibilità

I superblock sono il fulcro di un concetto di mobilità sostenibile che l'amministrazione comunale di Barcellona ha sviluppato nel 2016. La limitazione del traffico automobilistico a favore dei pedoni e delle biciclette rende i superblock un ambiente di vita attraente per i residenti.

Fonte: Adfc 2020

Bologna: 30 km/h invece di 50 km/h



Spazio di arresto (spazio di reazione + spazio di frenata) in metri

Spazio di arresto dimezzato

Città 30 è una delle misure più efficaci per evitare gli incidenti stradali gravi. La relazione tra velocità e rischio di incidente è scientificamente dimostrata: con l'aumentare della velocità sia la probabilità di incidenti sia la loro gravità aumentano in misura esponenziale.

8

Contributi

Contributi della Provincia autonoma di Bolzano

Contributi per misure a favore della mobilità sostenibile per soggetti pubblici (per diverse misure)

La Provincia autonoma di Bolzano concede contributi per misure volte alla riduzione, al trasferimento e al miglioramento del traffico. Tra esse figurano studi, campagne di sensibilizzazione, progetti e iniziative di formazione sul tema del traffico, servizi di sharing nelle aree urbane, l'acquisto di biciclette o la fornitura e posa di rastrelliere per biciclette.

Chi può accedervi?

Possono richiedere i contributi tutti i soggetti pubblici, soggetti privati quali imprese e associazioni e i residenti in case plurifamiliari in Alto Adige.

Attenzione! I moduli e gli allegati variano a seconda del soggetto che inoltra la domanda. Di seguito forniamo una panoramica dei moduli:



Acquisto di biciclette, rastrelliere e box per biciclette



Diverse misure (studi e progetti sul traffico, servizi di sharing ecc.)



Veicoli elettrici (autoveicoli, ciclomotori/motociclette e biciclette da carico) e sistemi di ricarica

Contributi per piste ciclabili e itinerari ciclopedonali sovracomunali

La Provincia autonoma di Bolzano concede contributi per la progettazione, la realizzazione e la manutenzione straordinaria di piste ciclabili e itinerari ciclopedonali sovracomunali al fine di ampliare e di completare la rete ciclabile in Alto Adige. In tal modo si intende contribuire alla riduzione degli effetti negativi del traffico sull'ambiente, sulla salute e sullo sviluppo sociale ed economico. I contributi possono essere concessi alle comunità comprensoriali territorialmente competenti e al Comune di Bolzano. Con il consenso delle comunità comprensoriali, i contributi per la progettazione e la realizzazione di piste ciclabili e itinerari ciclopedonali sovracomunali possono essere assegnati anche ai comuni



Piste ciclabili e itinerari ciclopedonali

Per i presupposti di accesso e i criteri di valutazione consultare la delibera della Provincia autonoma di Bolzano del 28 marzo 2023.



Delibera della Provincia autonoma di Bolzano del 28 marzo 2023

La domanda può essere inoltrata **esclusivamente online** tramite i servizi myCIVIS dell'amministrazione provinciale dell'Alto Adige.

9

Panoramica dei contatti

STA – Green Mobility

greenmobility@sta.bz.it
www.sta.bz.it

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità

- Pianificazione provinciale viabilità e flussi di mobilità (p. e. gestione degli hotspot)
- Mobilità in zone sensibili
- Misure per la gestione intelligente del traffico
- Digitalizzazione dei parcheggi



Dipartimento
Infrastrutture e Mobilità

Ripartizione Mobilità

Ufficio Infrastrutture e Mobilità sostenibile

- Contributi a soggetti pubblici e privati per misure di promozione della mobilità sostenibile
- Pianificazione, realizzazione e gestione di infrastrutture per l'incentivazione dell'intermodalità nei settori di competenza della Provincia autonoma (centri di mobilità, fermate dell'autobus, box per biciclette ecc.)

Ufficio Trasporto persone

- Linee di autobus e ferroviarie e servizi di linea integrativi, biglietti combinati (definizione di un biglietto con limiti spaziali e temporali e di compensazioni tariffarie per i visitatori di grandi eventi)
- Servizi di trasporto scolastico
- Servizi di linea di interesse comunale

Ufficio Motorizzazione

- Corsi rivolti agli agenti di polizia locale per l'utilizzo di apparecchiature di rilevazione fotometrica

Ripartizione Servizio strade

- Gestore delle strade provinciali e statali in Alto Adige, anche per i tratti all'interno degli abitati
- Segnaletica stradale

Ripartizione Infrastrutture

- Progettazione, direzione dei lavori, collaudo di strade
- Esame di progetti
- Collaudo di ponti

Dipartimento Protezione dell'ambiente, della natura e del clima, Energia, Sviluppo del territorio e Sport

Ripartizione Natura, Paesaggio e Sviluppo del territorio

Ufficio Pianificazione comunale

- Informazioni sui piani comunali per il territorio e il paesaggio dei singoli comuni; ampliamento/adattamento dei parcheggi



Ufficio
Pianificazione
comunale

Bibliografia

Provincia autonoma di Bolzano - Alto Adige,
Dipartimento Infrastrutture e Mobilità: "L'Alto
Adige salta in sella. Piano della mobilità ciclistica
Alto Adige, 2022-2030", Bolzano, 2023

Provincia autonoma di Bolzano - Alto Adige,
Dipartimento Infrastrutture e Mobilità: "L'Alto
Adige in movimento. Il nostro piano per la mobi-
lità di domani", Bolzano, 2023

Provincia autonoma di Bolzano - Alto Adige,
Dipartimento Sviluppo del territorio, paesaggio e
soprintendenza provinciale ai beni culturali:
"I comuni progettano il proprio futuro. Sette
passi verso il Programma di Sviluppo Comunale",
Bolzano, 2021

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanage-
ment Region Frankfurt RheinMain GmbH (Hrsg.),
"Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und
nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendli-
che", Frankfurt am Main, 2018

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH/Zukunftsnetz
Mobilität NRW (Hrsg.): "Kommunales Mobilitäts-
management als Change-Management-Prozess.
Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW",
Köln, 2023

COLOPHON

STA – Strutture Trasporto
Alto Adige Spa
Via dei Conciapelli 60
39100 Bolzano
www.sta.bz.it

Fotografie

Copertina: STA – Ivan Brentegani
4, 13, 14: STA – Manuela Tessaro
16: Illustrazione – Valentina Mena
19: Genitori-taxi – Stefanie Aumiller
18: Soc. Coop. Sociale "Nonni
vigili – Schülerlotsen"
20, 21: STA – Manuela Tessaro
28: Scuola di bici – Comune di Lana
29: Comune di Lana (lezione in
autobus)
29: Comune di Cortina sulla Strada
del Vino (corsia pedonale rossa)
30: STA
31: Comune di Lagundo
33: Comunità comprensoriale
Burgraviato
34: Associazione Turistica Valle di
Braies
35: STA – Dagmar Trafoier
36: Comune di Bressanone
37: STA – Udo Mall

Redazione e traduzione

Exlibris
www.exlibris.bz.it

Grafica

Alessandra Stefanut
www.cursiva.it

Illustrazioni

Valentina Mena

Stampa

Lanarepro

Stampato

ottobre 2024

sta 

www.sta.bz.it