Vie
della nostra vita

L'accessibilità in Alto Adige

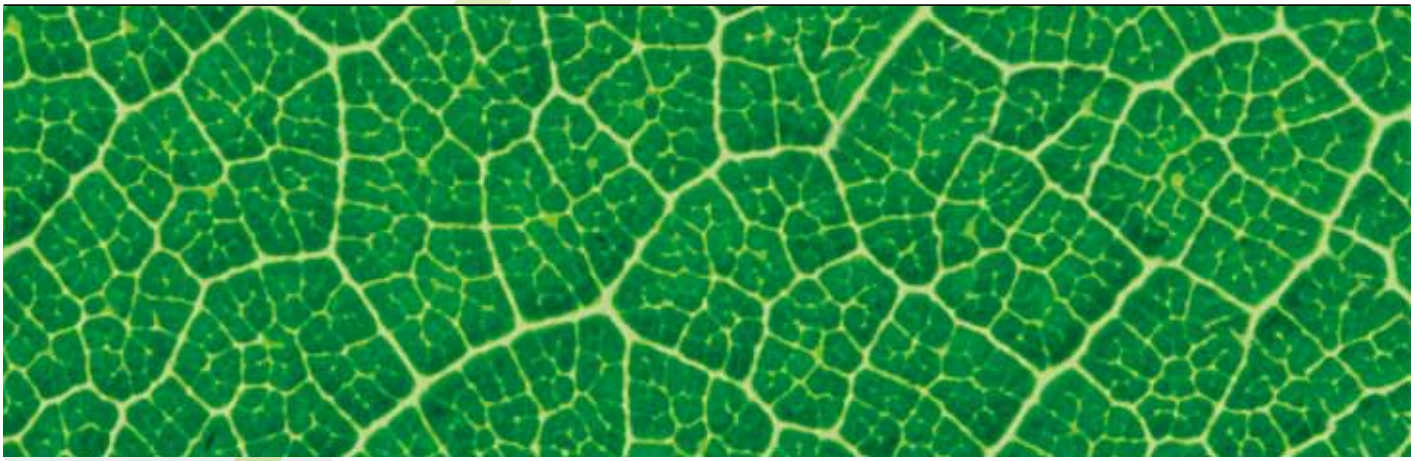
FOCUS
L'accessibilità in ogni ambito della nostra vita

FATTI
Dati e cifre sul tema

TERRITORIO
L'accessibilità nei comprensori

RISPOSTE
... alle domande più frequenti

laboratoriofuturo.bz.it



SOMMARIO

Domande 3

Quotidianità 4
Economia 5
Turismo 6
Sport 7
Cultura 8
Ambiente 9
Scienza 10

COMPRENSORIO » Bolzano 11
COMPRENSORIO » Salto-Sciliar 12
COMPRENSORIO » Val Pusteria 13
COMPRENSORIO » Valle Isarco 14
COMPRENSORIO » Alta Val d'Isarco 15
COMPRENSORIO » Val Venosta 16
COMPRENSORIO » Burgraviato 17
COMPRENSORIO » Oltradige-Bassa Atesina 18

Obiettivi e misure 19

Edito
in giugno 2011
dalla Camera di commercio
di Bolzano, via Alto Adige 60,
I-39100 Bolzano
tel. 0471 945 708
fax 0471 945 712
delmonego@camcom.bz.it,
www.camcom.bz.it

Progetto
Oswald Lechner
Luciano Partacini

Concetto, testi e realizzazione
Camera di commercio di
Bolzano, Brixmedia S.r.l.

Foto
Suedtirolfoto.com
Brixmedia S.r.l.
Leonhard Angerer
Ivo Corrà

Grafica
Brixmedia S.r.l.

Stampa
Lanarepro S.r.l.

» Analizzare, informare, discutere insieme «

ON. DOTT. MICHL EBNER
Presidente della Camera di Commercio

Presidente Ebner, il Laboratorio sul futuro dell'Alto Adige si occupa attualmente del tema dell'accessibilità. Cos'è esattamente il Laboratorio sul futuro e per quale motivo è stato istituito?

Il compito comune che ci siamo prefissati è il mantenimento dell'elevato livello di benessere e della qualità di vita in Sudtirolo, pensando alle future generazioni. Nell'ambito del Laboratorio sul futuro vengono individuati i temi e le aree di intervento rilevanti, per poi approfondirli con approccio scientifico. In collaborazione con numerose associazioni e organizzazioni del territorio intendiamo illustrare, sulla scorta di dati e fatti, la situazione del Sudtirolo. Partendo da tale base, il nostro scopo è informare tutti gli interessati, metterli in contatto tra loro e coinvolgerli in una discussione. La Camera di Commercio costituisce una piattaforma di coordinamento, dove confluiscono anche spunti concreti che vengono raccolti e trasmessi a coloro che sono deputati ad assumere decisioni.

Il Laboratorio sul futuro si occuperà esclusivamente di accessibilità?

No, questo è solo il primo argomento di cui ci occupiamo, in futuro si aggiungeranno ulteriori tematiche. L'accessibilità è uno dei fattori decisivi per la competitività e, quindi, per il mantenimento dei posti di lavoro e dei livelli di reddito. L'accessibilità è una questione rilevante per tutti, in quanto coinvolge molteplici aspetti: dai collegamenti locali a quelli internazionali, dalla mobilità di persone, merci e dati, ai trasporti aerei, su rotaia e su gomma. Nell'ambito di una serie di incontri nei singoli comprensori abbiamo analizzato le esigenze relative all'accessibilità e dai riscontri avuti emergono delle carenze. Di questi problemi risentono pendolari, studenti e imprese, ma anche il mondo della scienza, dello sport, della cultura e vari ambiti della vita quotidiana. Il nostro compito è perciò quello di mantenere il livello di competitività e la qualità di vita del Sudtirolo, collaborando attivamente e discutendo in modo costruttivo.

Cosa possono fare i singoli individui?

Ognuno può dare il proprio contributo: pensiamo solo al maggior utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico! Naturalmente ciò presuppone che l'ente pubblico metta a disposizione servizi validi e ben funzionanti. Ciò vale per il trasporto pubblico, le infrastrutture e le reti per dati. Inoltre, attraverso internet tutti possono esprimere considerazioni, porre domande e lanciare nuove idee. L'indirizzo web a cui fare riferimento è **www.laboratoriofuturo.bz.it.**

Sono molti gli altoatesini che ogni giorno usufruiscono del sistema di trasporto locale

La (non) libertà di ogni giorno

Una mobilità limitata significa minore libertà e ciò vale in tutti gli ambiti: nella scuola, nel lavoro e nel tempo libero.

Spostarsi da un luogo all'altro è una necessità quotidiana per molte persone. Ciò sin dal mattino, quando molti altoatesini si recano a scuola o sul luogo di lavoro: si sale in macchina, in autobus o sul treno, per giungere (quasi sempre) puntuali a destinazione.

Le principali città sono servite da mezzi di trasporto urbano, come gli autobus SASA o i city-bus. Grazie agli autobus di linea o alla ferrovia possiamo coprire agevolmente e nel rispetto dell'ambiente anche tratte extraurbane, spesso con cadenze di mezz'ora o un'ora. E se talvolta dobbiamo raggiungere destinazioni lontane possiamo prendere l'aereo.

Anche l'accesso alla rete internet attraverso portatili, PC o smartphone è ormai un'esigenza quotidiana. Sul luogo di lavoro come a casa, una connessione veloce è sempre più importante per ciascuno di noi.

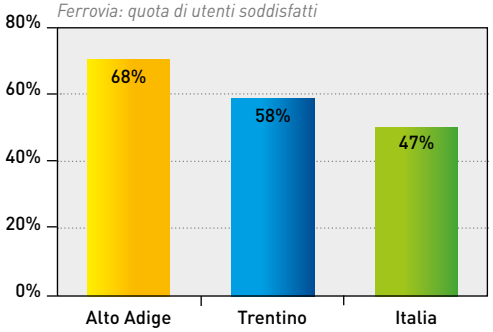
Essere mobili significa essere liberi. Poter disporre ogni giorno di servizi e infrastrutture di trasporto è per noi del tutto naturale ed altrettanto naturale è l'esigenza che tali servizi e infrastrutture siano curati, moderni e adeguatamente potenziati. Mentre il trasporto pubblico in Alto Adige si conferma migliore della media nazionale, studi scientifici dimostrano come la nostra provincia sia carente in termini di infrastrutture stradali, ferroviarie e soprattutto aeroportuali.

» Spostarsi in treno è comodo e piacevole «

SANDRA HABICHER
Studentessa della Libera Università di Bolzano

Da quattro anni mi sposto ogni giorno da Slingia a Bolzano e sono molto soddisfatta dei mezzi pubblici. Esiste un collegamento city-bus tra Slingia e Malles ma, per le mie esigenze, i tempi sono eccessivi e ricorro quindi all'auto per questa tratta. La coincidenza a Merano permette di cambiare mezzo in tutta comodità: le carrozze sono in genere ben attrezzate e pulite, il personale cordiale e i prezzi molto vantaggiosi grazie all'Abo Plus per studenti.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



Negli ultimi anni in Alto Adige il trasporto pubblico locale ha conosciuto un ottimo sviluppo, con un notevole ampliamento dell'offerta: questo è il motivo per cui nella nostra provincia esso viene utilizzato da molte persone. Secondo una rilevazione ISTAT, in Alto Adige la quota di coloro che utilizzano il treno si attesta al 41%, scende al 33% in Trentino ed a livello nazionale è pari appena al 31%. Analogo discorso vale per il livello di soddisfazione (vedi grafico).

Un'economia sana genera posti di lavoro e benessere

Alla base del benessere

Una buona mobilità di persone, merci e dati è una premessa irrinunciabile per un'economia sana. In questo ambito l'Alto Adige ha un divario da colmare.

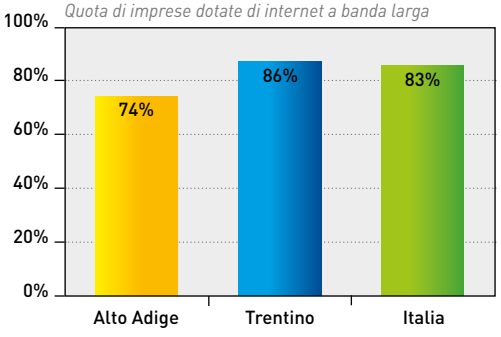
Internet è vitale per ciascun'impresa, ma in Alto Adige la rete a banda larga è ancora insoddisfacente e la competitività ne risente. In futuro l'esigenza di un collegamento rapido si farà ancora più impellente, a causa del rapido aumento dei volumi di dati scambiati. Solo con una capillare diffusione della fibra ottica si potrà soddisfare questo bisogno.

Il commercio e la produzione di beni dipendono in grande misura da un efficiente trasporto merci: difficoltà come ingorghi o lunghi percorsi comportano un incremento dei tempi e dei costi. A questo proposito, l'Alto Adige non necessita solo di adeguati collegamenti stradali, ma anche di un raccordo al Tunnel del Brennero.
Un'importante misura a tutela dell'ambiente è lo spostamento su rotaia del traffico di transito.

Da questo punto di vista, il Tunnel del Brennero è un'infrastruttura essenziale, soprattutto per migliorare la qualità di vita della Val d'Isarco e dell'Alta Val d'Isarco.

Anche un efficace sistema di trasporto passeggeri è un fattore decisivo per il successo della nostra economia. L'accessibilità quotidiana è essenziale non solo per i lavoratori residenti in Alto Adige, ma anche per il personale specializzato proveniente dall'estero. Inoltre, le aziende altoatesine dovrebbero essere agevolmente raggiungibili per clienti, partner d'affari e fornitori. La nostra provincia deve essere una localizzazione economica attraente, sia per le imprese locali che per quelle internazionali.

ACCESSO ALLA BANDA LARGA



Un'indagine dell'IRE (Istituto di ricerca economica della Camera di commercio) tra gli imprenditori altoatesini evidenzia un elevato grado di soddisfazione per la superstrada MeBo. Oltre la metà degli intervistati si dichiarano invece insoddisfatti della Statale della Pusteria ed il 29% è scontento delle strada della Val Venosta. Per quanto concerne l'accesso alla banda larga, l'Alto Adige è tuttora in ritardo rispetto alla media nazionale e soprattutto al Trentino (vedi grafico, fonte ISTAT).

» Un problema quasi quotidiano «

FEDERICO GIUDICEANDREA
Presidente EOS (Organizzazione Export Alto Adige) e imprenditore (Microtec)

In Alto Adige vi sono diversi Global Players, ovvero grandi imprese con centinaia di collaboratori che operano a livello mondiale. Per tali imprese viaggiare in tutto il mondo è una necessità quasi quotidiana. L'Alto Adige ha una pessima accessibilità internazionale ed ecco perché è necessario l'aeroporto di Bolzano, che deve offrire collegamenti con snodi quali Francoforte, Vienna e Roma. Sbagliano coloro che credono si tratti solo di un lusso: i grandi gruppi internazionali, al momento di scegliere la localizzazione di una loro sede, valutano innanzitutto l'accessibilità e molte imprese rinunciano all'Alto Adige proprio per questo motivo.

Il turismo altoatesino deve lanciarsi alla conquista di mercati più lontani

Più qualità che quantità

Un aeroporto funzionale e funzionante valorizzerebbe l'Alto Adige, collocandolo tra le mete di vacanza internazionali.

» Nove ore sino a Campo Tures «

WOLFGANG MAIR
Assessore al turismo a Campo Tures

In condizioni ottimali, il nostro ospite impiega circa sette ore per coprire i 640 km che separano Francoforte da Campo Tures. In caso di traffico intenso sulle strade della Val Pusteria il viaggio può prolungarsi anche di due ore. Per percorrere i 1.600 km che separano Francoforte da Maiorca sono invece sufficienti due ore e mezza di volo. Se proseguirà l'attuale tendenza a fare ferie più brevi, il turista sarà sempre meno disposto a trascorrere la maggior parte della vacanza imbottigliato nel traffico. Anche per le strade e l'aeroporto sarebbe necessaria la stessa attenzione che la politica riserva al trasporto su rotaia.

Il turismo attrae flussi di denaro dall'estero ed è pertanto una straordinaria fonte di benessere per la nostra provincia. Da alcuni anni, però, si registra una riduzione della durata media dei soggiorni e per mantenere costante il numero dei pernottamenti è necessario incrementare l'afflusso di ospiti, rivolgendosi anche ai clienti più lontani. Ciò consente anche di elevare il livello qualitativo del turismo, focalizzandosi su una clientela con elevato potere d'acquisto.

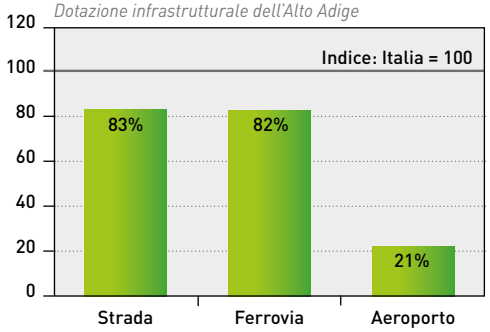
Affinché gli ospiti provenienti da lontano giungano in Alto Adige, non si può prescindere da collegamenti aerei appetibili. L'aeroporto, inoltre, è importante per il turismo in quanto fa sì che l'Alto Adige figuri tra le destinazioni internazionali.

L'accessibilità locale è altrettanto importante: l'ospite che soggiorna in Alto Adige vuole essere libero di muoversi senza stress o ritardi. Non di rado, però, durante il viaggio si ritrova intrappolato negli ingorghi, ad esempio lungo la Val Pusteria. Le circonvallazioni contribuiscono a contenere il problema, ma si dovrebbe proporre agli ospiti anche la possibilità di arrivare in treno.

Anche il collegamento internet è fondamentale per il turismo: l'ospite, nella maggior parte dei casi, è abituato a un'elevata velocità di trasmissione dei dati e non è disposto a rinunciarvi in vacanza, ad esempio quando vuole controllare la posta elettronica, sfogliare il proprio quotidiano sul PC o scaricare informazioni e dati GPS sul proprio smartphone.

LE INFRASTRUTTURE DELL'ACCESSIBILITÀ

Dotazione infrastrutturale dell'Alto Adige



Un confronto obiettivo tra le infrastrutture altoatesine e nazionali ci viene proposto dagli indicatori dell'Istituto Tagliacarne. La dotazione infrastrutturale della nostra provincia è inferiore di quasi il 20% alla media nazionale per quanto riguarda la rete stradale e ferroviaria. Addirittura eclatante è il divario per quanto riguarda la dotazione di infrastrutture aeroportuali, che in Alto Adige è inferiore dell'80% rispetto alla media italiana.

I grandi eventi sportivi in Alto Adige vantano un'ottima organizzazione ma pagano la scarsa accessibilità

Lo sport non conosce confini

Per proporsi come località di svolgimento di grandi eventi sportivi, l'Alto Adige dovrà divenire più accessibile.

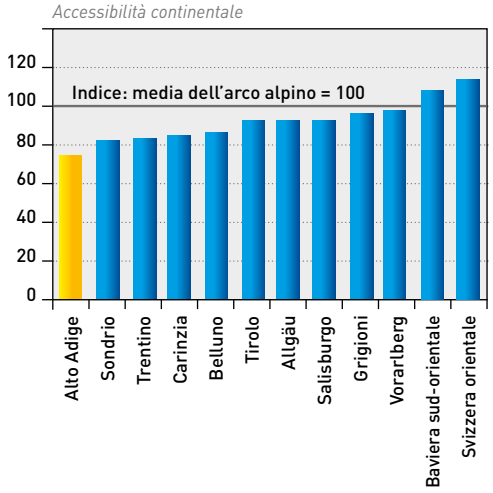
Eventi sportivi di primo piano collocano l'Alto Adige sulla scena mediatica internazionale. La Coppa del mondo di sci alpino in Val Gardena e in Alta Badia, il mondiale di biathlon o i campionati giovanili di atletica leggera a Bressanone nel 2009... simili manifestazioni portano un enorme valore aggiunto e un notevole effetto promozionale per il territorio.

Inoltre, i campionati di atletica juniores a Bressanone hanno chiaramente mostrato come un evento sportivo possa divenire un momento di arricchimento culturale: per una settimana atleti da tutto il mondo si sono dati appuntamento nella città vescovile, che nell'occasione ha sfoggiato il suo lato migliore. Gli ospiti si sono sentiti a casa e la popolazione locale era entusiasta di questo incontro di culture.

Gli organizzatori hanno tuttavia dovuto fare i conti con la precaria situazione dell'accessibilità internazionale dell'Alto Adige: atleti, squadre, stampa e pubblico hanno dovuto ripiegare sugli aeroporti di Verona, Innsbruck o addirittura Monaco per poi affrontare un viaggio di alcune ore in auto per raggiungere la nostra provincia.

Affinché l'Alto Adige rimanga una località attraente per eventi di tale livello e anche in futuro vi possano aver luogo importanti manifestazioni, è necessario affrontare il problema dell'accessibilità. Il ritiro della nazionale di calcio tedesca ad Appiano, nel 2010, ha rischiato di naufragare a causa della mancanza di un collegamento aereo agevole (vedi testimonianza a lato).

ACCESSIBILITÀ DELLE REGIONI APINE



L'Istituto di ricerca svizzero BAK Basel Economics misura, sulla base di dati oggettivi, la qualità dell'accessibilità continentale e globale di città e regioni. In entrambe le classifiche Bolzano e l'Alto Adige si collocano all'ultimo posto tra le regioni alpine vicine.

» Il ritiro è quasi andato a monte «

MANFRED CALL

Organizzatore del ritiro 2010 della nazionale di calcio tedesca in Alto Adige

Per l'organizzazione del ritiro della nazionale di calcio era stato richiesto dalla federazione tedesca (DFB) che l'aeroporto non distasse più di mezz'ora dal luogo prescelto. In base a un accordo di sponsorizzazione, la squadra e il personale al seguito avrebbero viaggiato con un Boeing Lufthansa, che però, a causa delle sue dimensioni, era impossibilitato ad atterrare all'aeroporto di Bolzano. Solo grazie a una paziente opera di persuasione siamo riusciti a non far saltare l'accordo, nonostante la pessima accessibilità. Ma si tratta di un'eccezione. Se in futuro intenderemo convogliare l'interesse mediatico internazionale sul territorio attraverso eventi di tale caratura, la questione della mobilità dovrà essere presa seriamente in considerazione.

Ötzi è solo una delle molteplici attrattive culturali del territorio

Attrattive culturali

A teatro a Bolzano in autobus o in treno... Perché no?
Il trasporto pubblico locale avvicina la cultura alla periferia.

L'Alto Adige è da sempre crocevia di culture: la ricchezza d'influenze contribuisce all'unicità della nostra terra, così come gli innumerevoli e pregevoli beni storico-culturali di cui si fregia. Il Museo Archeologico, il Museion, il Messner Mountain Museum, il Palazzo Vescovile di Bressanone o i Giardini di Castel Trauttmansdorff sono alcune delle attrattive culturali più amate e meritevoli di una visita.

Il turismo culturale è importante per l'Alto Adige. La cultura va intesa sia in termini di patrimonio artistico e manifestazioni, sia come tradizioni e stile di vita: entrambi gli aspetti sono rilevanti agli occhi di un turista. L'ospite sceglie la propria località di vacanza non solo sulla base dell'offerta alberghiera o del paesaggio, ma anche considerando l'entroterra culturale del territorio.

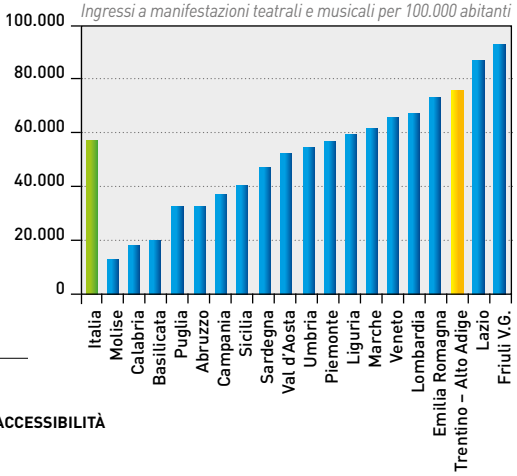
È fondamentale anche l'accessibilità dell'offerta culturale: rappresentazioni teatrali, concerti e altre manifestazioni hanno luogo soprattutto nei principali centri della provincia: per questo motivo è importante che i poli culturali siano raggiungibili con i mezzi di trasporto pubblico anche dalle località periferiche. Coloro che intendono assistere ad un evento, di qualunque genere esso sia, dovrebbero poter sempre fare ritorno a casa in treno, autobus o city-bus.

» Arrivi difficoltosi, soprattutto dalla Svizzera «

LETIZIA RAGAGLIA
Direttrice Museion

Abbiamo spesso a che fare con artisti o appassionati che, per raggiungere il Museion, devono fare i conti con difficoltà non indifferenti, in modo particolare per gli spostamenti dalla Svizzera. Non posso non citare un incontro con l'esperto d'arte svizzero Peter Bleier, nostro consulente per il nuovo allestimento della Fiera dell'arte: dopo ben sei ore di viaggio da Zurigo ci ha caldamente raccomandato, per il successo dell'evento, di apportare dei miglioramenti in termini di accessibilità.

INTERESSE PER L'OFFERTA CULTURALE



Gli altoatesini mostrano grande interesse per l'offerta culturale: mentre in Italia si registrano annualmente 57.000 ingressi a manifestazioni teatrali e musicali ogni 100.000 abitanti, nella regione Trentino - Alto Adige si staccano oltre 75.000 biglietti. Tuttavia, mentre gli abitanti delle città dispongono di un'ampia offerta culturale a due passi da casa, per i residenti delle zone periferiche l'accessibilità è più difficile, e spesso è possibile solo utilizzando l'auto. (Fonte: elaborazione IRE su dati SIAE ed ISTAT)

I paesaggi e la natura del nostro territorio sono unici in tutto il mondo e meritano di essere tutelati

La natura, il bene più prezioso

Il traffico congestionato danneggia l'ambiente più di quello scorrevole. Trasferendo nel tunnel ferroviario gli autocarri che attraversano la nostra provincia si mantiene pulita l'aria e non si genera rumore.

L'Alto Adige è orgoglioso delle sue Dolomiti, patrimonio naturale dell'umanità e ambita meta turistica raggiungibile nei modi più diversi, anche a piedi. L'Alpenverein (AVS) sostiene una campagna di sensibilizzazione a favore dell'escursionismo senz'auto, per far comprendere come la montagna possa essere vissuta anche raggiungendo le aree escursionistiche con i mezzi pubblici.

Ridurre il traffico privato deve essere uno degli obiettivi principali in tema di accessibilità: se l'offerta è adeguata, la popolazione ricorre volentieri ai mezzi pubblici, come dimostrano i relativi dati in forte crescita.
Per questo l'offerta deve essere ulteriormente ampliata, con l'obiettivo che in Alto Adige nessuna famiglia sia più costretta ad avere la seconda auto.

L'Alto Adige, in quanto terra di transito, deve sopportare un intenso flusso di traffico merci. La costruzione del Tunnel del Brennero con le relative tratte di accesso rappresenta lo scenario più favorevole dal punto di vista della tutela dell'ambiente, in quanto consentirà un abbattimento delle emissioni di gas di scarico e dell'inquinamento acustico. Ma è necessario garantire che il tunnel venga poi effettivamente utilizzato da ogni mezzo pesante in transito.

UNA CARD PER LA MOBILITÀ

Per rendere ancora più appetibile l'offerta del trasporto pubblico, l'Assessorato alla mobilità ha creato una card per i mezzi pubblici: a fronte di un importo prefissato, l'utente del biglietto può utilizzare tutti i mezzi nella zona desiderata. Sopratutto gli appassionati di escursionismo e gli amanti della montagna si dimostrano particolarmente sensibili verso alternative rispettose dell'ambiente.

» Per rinunciare all'auto serve un cambio di mentalità «

GEORG SIMEONI
Primo presidente dell'Alpenverein (AVS)

L'accessibilità è essenziale in una terra a vocazione turistica come l'Alto Adige. Nonostante la nostra provincia sia attraversata da una linea ferroviaria internazionale, la raggiungibilità con il treno non è buona. Per gli spostamenti interni all'Alto Adige, invece, la mobilità su rotaia sta diventando un'alternativa concreta. Anche la situazione del trasporto pubblico locale è buona e permette, ad esempio, di intraprendere un'escursione senza ricorrere all'auto. Molte persone, tuttavia, ritengono troppo scomodo rinunciare all'auto: è necessario un cambiamento di mentalità.

Ricerca e innovazione sono il motore di un'economia vincente

» Accessibilità: un requisito decisivo per gli organizzatori di eventi«

STEPHAN ORTNER
Direttore dell'EURAC

Nel settore della ricerca, l'interconnessione è essenziale: una localizzazione poco accessibile implica difficoltà sul piano della competitività, nonché una valutazione negativa del luogo come sede congressuale. L'accessibilità dell'Alto Adige è oggettivamente scarsa. Nessuno affronta volentieri un lungo viaggio ed è per questo che gli organizzatori di eventi attribuiscono grande valore all'accessibilità: lo sviluppo dell'aeroporto è il presupposto per poter garantire tale criterio. La situazione attuale fa sì che l'Alto Adige venga valutato negativamente come possibile sede per convegni, e questo fattore è di fondamentale importanza per l'organizzazione di congressi importanti.

L'innovazione è il motore dell'economia

Un sistema economico, per crescere, deve investire in ricerca e innovazione.

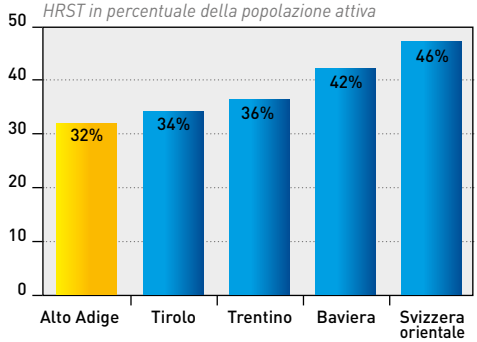
Per far sì che un sistema economico si sviluppi in modo sostenibile, le imprese devono contare su condizioni adeguate, che permettano loro di investire in ricerca e sviluppo e mantenersi competitive sul mercato internazionale: l'innovazione è la forza trainante dell'economia.

In Alto Adige vi sono imprese che hanno stabilito all'estero il loro reparto di ricerca e sviluppo. Uno dei motivi è la scarsa accessibilità della nostra provincia, che si ripercuote negativamente sull'insediamento in loco di strutture dedicate alla ricerca.
Un aeroporto funzionante assume quindi una grande rilevanza: esperti altamente qualificati, ingegneri e ricercatori debbono spostarsi spesso su lunghe distanze e lo fanno prevalentemente in aereo.

Enti di spessore internazionale come la Libera Università di Bolzano e l'EURAC attirano in loco docenti e studiosi provenienti da tutto il mondo: ecco, quindi, che diventa fondamentale rendere i luoghi della ricerca facilmente raggiungibili.

Infine, l'Alto Adige potrebbe conquistare una posizione di rilievo nel settore congressuale: dal punto di vista paesaggistico i presupposti sono eccellenti, così come le strutture adibite a convegni e la ricettività alberghiera. Ciò che risulta carente è l'accessibilità, che deve essere migliorata.

RISORSE UMANE IN SCIENZA E TECNOLOGIA



L'indice HRST (Human resources in science and technology) fornisce indicazioni in merito al numero degli individui che lavorano nell'ambito scientifico o tecnologico o che dispongono di una corrispondente formazione accademica. A questo proposito, l'Alto Adige si colloca in una posizione di svantaggio rispetto alla media delle altre regioni alpine, come dimostrano le statistiche Eurostat qui riportate (anno di riferimento: 2009).

La stazione di Bolzano è un importante snodo di traffico e verrà presto ristrutturata

»Sino a 70.000 pendolari al giorno«

L'ingegner Georg Kauer parla della situazione del trasporto di merci e persone nel capoluogo provinciale.

Signor Kauer, com'è l'accessibilità di Bolzano?

A Bolzano si concentrano diverse strutture essenziali e l'accesso alle principali arterie di traffico è fondamentale. In città mancano buoni collegamenti con l'immediata periferia e ciò ha ripercussioni negative sul traffico pendolare, che porta in loco sino a 70.000 persone al giorno. Mi riferisco, ad esempio, alle linee del trasporto pubblico che collegano l'Oltradige, ma anche Laives, San Genesio e lo Sciliar, che dovrebbero urgentemente essere ottimizzate.

La stazione dovrà essere rinnovata...

L'intento è quello di collocare l'autostazione nell'area della stazione ferroviaria, il che sarebbe senza dubbio un grande passo in avanti. Non ancora soddisfacente è la situazione del rumoroso traffico merci su rotaia, che continua a transitare per la stazione di Bolzano, dove non dovrebbe.

Bolzano Sud è ben collegata?

Complessivamente sì, basti pensare al collegamento diretto con la zona fiera. L'aeroporto, per contro, avrebbe bisogno di un miglior collegamento ferroviario.

Si parla di uno spostamento in galleria del tratto cittadino dell'autostrada...

Oggigiorno, il fatto che l'autostrada attraversi Bolzano non rappresenta più una situazione ottimale, ma al momento non ritengo realizzabile uno spostamento.

I bolzanini sono afflitti dal traffico?

In parte l'elevato flusso veicolare ha origine in loco. Si pensi, ad esempio, ai bambini che vengono accompagnati a scuola in auto, quando le piste ciclabili rappresenterebbero una valida alternativa. Un cambio di mentalità tra gli abitanti potrebbe contribuire a migliorare la situazione.

A COLLOQUIO CON GEORG KAUER

Esperto di infrastrutture e mobilità

» Dei 70.000 pendolari che ogni giorno giungono in città, troppi arrivano in auto. «

» Le domande più frequenti della popolazione

Quali conseguenze avrebbe la cessazione dei voli di linea a Bolzano?

Avrebbe ripercussioni negative per la competitività delle imprese e per il turismo.

La cessazione dei voli di linea avrebbe ripercussioni negative sulla creazione di nuove relazioni internazionali funzionali all'incremento delle esportazioni: la competitività diminuirebbe e aumenterebbe il rischio di perdere posti di lavoro. Inoltre sarebbe un danno enorme per l'immagine dell'Alto Adige quale meta turistica. Anche l'organizzazione di congressi, fiere ed eventi sportivi e culturali internazionali diverrebbe più difficile.
Il traffico aereo non verrebbe ridotto! La superficie aeroportuale appartiene per l'89% allo Stato. Pertanto, se anche la Provincia rinunciasse alla gestione, la struttura permarrebbe comunque e i voli militari, sportivi e privati si intensificherebbero.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

» Le domande più frequenti della popolazione

Come si spiega il buon afflusso turistico, considerando i problemi di accessibilità?

Il marchio "Alto Adige" ha sempre una forte capacità di attrazione. La questione, però, è per quanto tempo ancora gli ospiti saranno disposti a sopportare i disagi di un'accessibilità carente.

Le roccaforti turistiche, come la Val Gardena e l'Alta Val Badia, sono sempre molto apprezzate e attirano un turismo di ottimo livello. La questione è se in futuro gli ospiti saranno ancora disposti a rimanere in coda per diverse ore. Inoltre, le tendenze degli ultimi anni mostrano un calo dei turisti germanici e un incremento degli ospiti provenienti dall'Europa centrale e dell'est, per i quali raggiungere l'Alto Adige è ancora più difficoltoso.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

COMPRENSORIO » SALTO-SCILIAR

Anche i gestori degli agriturismi necessitano di un buon collegamento alla rete internet

»Le telecomunicazioni sono un'esigenza«

Il presidente della Comunità Comprensoriale Salto-Sciliar, Albin Kofler, illustra alcune problematiche del suo comprensorio.

Signor Kofler, nella Sua Comunità Comprensoriale rileva deficit di accessibilità?

Per quanto concerne la viabilità, salvo alcune eccezioni, mi considero soddisfatto. Il problema principale riguarda le reti di trasmissione dati e – per alcune località periferiche – anche la rete telefonica fissa. Tutti riconosciamo l'importanza dell'accesso a internet per le zone periferiche: l'attività dei piccoli artigiani o dei gestori di agriturismi dipende anche da un collegamento funzionante. Per assicurare la sopravvivenza delle aziende e la salvaguardia dei posti di lavoro nelle aree periferiche è fondamentale colmare le lacune esistenti.

Secondo Lei, la tendenza alla privatizzazione nel settore delle telecomunicazioni è opportuna?

Credo che, così come l'energia elettrica e l'acqua, anche il settore delle telecomunicazioni debba restare pubblico: realizzare una rete capillare che raggiunga anche il maso più isolato non è economicamente vantaggioso per un'impresa privata. Dobbiamo ovviare a questo problema: le telecomunicazioni sono divenute un presupposto irrinunciabile e devono essere garantite a tutti.

Nel comprensorio Salto-Sciliar si debbono migliorare anche le infrastrutture di trasporto?

La viabilità del nostro comprensorio, che si estende dalla Val d'Ega al Renon sino alla Val Sarentino, trova il suo sbocco naturale a Bolzano e in prossimità di questo snodo, nelle ore di punta, il traffico è particolarmente congestionato. Se avessi la bacchetta magica, realizzerei un collegamento diretto della Val Sarentino e del Renon al casello autostradale di Bolzano nord. Esiste uno studio in merito, che ora giace abbandonato in qualche cassetto.

A COLLOQUIO CON ALBIN KOFLER

Presidente della Comunità Comprensoriale Salto-Sciliar

»Se avessi la bacchetta magica, realizzerei un collegamento diretto della Val Sarentino e del Renon al casello autostradale di Bolzano nord. «

La strada della Val Pusteria è al limite della sua capacità

»Puntiamo su ferrovia e strada«

Il presidente della Comunità Comprensoriale Val Pusteria, Roland Griessmair, illustra le possibili soluzioni per l'intenso traffico sulla strada della val Pusteria.

Signor Griessmair, quali sono i problemi di accessibilità in Val Pusteria?

Ci preoccupano il traffico stradale, il sistema di trasporto pubblico locale e la qualità delle connessioni a banda larga. Per un'area periferica come la Val Pusteria, con comuni a rischio di spopolamento, l'accessibilità è un tema centrale. Oggi sulla strada della Val Pusteria registriamo un flusso veicolare simile a quello della tratta Merano-Bolzano prima dell'apertura della superstrada MeBo. Per far fronte a questa intensità di traffico è necessario realizzare le restanti circonvallazioni e potenziare il trasporto pubblico.

Gli interventi sulla strada della Val Pusteria porteranno il decongestionamento auspicato?

Sì, ma solo se punteremo contemporaneamente anche sulla ferrovia. Attualmente sono imminenti una serie di interventi, tra cui l'allacciamento di Fundres, il raccordo per la Val Badia, le circonvallazioni di Chienes, Perca, San Candido e Dobbiaco, varie piccole rettificazioni, il miglioramento del collegamento della Val di Tures e della Val Aurina all'anello nord e all'uscita sud di Brunico.

Ci sono stati sviluppi anche per la ferrovia...

Esatto. Siamo già molto soddisfatti della situazione attuale, anche se suscettibile di ulteriori miglioramenti: il prossimo passo sarà la modernizzazione di alcune stazioni e la creazione di un migliore collegamento con le valli laterali. Attraverso la variante della Val di Riga puntiamo ad un accesso diretto a Bressanone, che dovrebbe divenire uno snodo ferroviario internazionale.

Gli albergatori della Pusteria riscontrano una maggiore tendenza degli ospiti all'utilizzo dei mezzi pubblici?

Perché ciò avvenga mancano ancora alcune condizioni, come ad esempio i collegamenti tra le stazioni ferroviarie e le aree sciistiche, che aprirebbero nuove prospettive per il turismo.

A COLLOQUIO CON ROLAND GRIESSMAIR

Presidente della Comunità Comprensoriale Val Pusteria

» Il collegamento tra i comprensori sciistici e la linea ferroviaria aprirebbe nuove prospettive per il settore turistico. «

» Le domande più frequenti della popolazione

Qual è la direzione da seguire per una mobilità senza confini?

Si devono abbattere i confini mentali.

Per decenni abbiamo convissuto con controlli alle frontiere e dogane: con l'ingresso dell'Austria nell'Unione Europea nel 1995 e la firma degli accordi di Schengen i confini sono stati abbattuti e esistono ormai solo nella nostra mente. Il lavoro intrapreso deve ora proseguire: con una buona collaborazione transfrontaliera si potrà migliorare anche la mobilità.
Un ottimo esempio al riguardo è rappresentato dalla pista ciclabile che collega San Candido a Lienz. Naturalmente per la ferrovia la questione è più complessa e se da una parte i problemi sono tecnici, dall'altra è necessaria una riflessione politica, affinché i confini reali e psicologici siano presto solo un ricordo del passato.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

» Le domande più frequenti della popolazione

Quanti mezzi pesanti potranno essere trasferiti dall'A22 al Tunnel del Brennero?

Con l'entrata in funzione del tunnel, circa la metà degli autotreni e autoarticolati si sposterà su rotaia.

Con il Tunnel del Brennero il traffico merci sarà velocizzato e non si produrranno né gas nocivi, né inquinamento acustico.
Inoltre si libererà capacità di trasporto sulla linea ferroviaria esistente, che potrà essere utilizzata per il traffico passeggeri. La ferrovia in Val d'Isarco diverrà così una valida alternativa, sia per gli spostamenti in loco, sia per raggiungere mete più lontane.
In teoria, il Tunnel del Brennero potrebbe assorbire l'intero trasporto merci che oggi grava sull'autostrada e sulle tratte esistenti, sfruttando solo il 75% della sua capacità. Concretamente questo non accadrà, in quanto gran parte del traffico in autostrada è costituito da veicoli che partono o arrivano in Alto Adige. Realisticamente si potrà trasferire su rotaia circa la metà degli autotreni e autoarticolati.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

In Val d'Isarco occorre minimizzare gli effetti negativi delle principali arterie di traffico

»Diminuire l'inquinamento acustico«

La Val d'Isarco, data la sua favorevole posizione, è agevolmente accessibile. Il rumore rappresenta però un grande problema, come ci spiega il presidente della Comunità Comprensoriale Peter Gasser.

Signor Gasser, la Val d'Isarco è una valle di transito... ciò rappresenta più un bene o un male?

L'autostrada ha sicuramente contribuito al benessere dell'Alto Adige e negli ultimi anni sono stati adottati dei provvedimenti per contrastare l'inquinamento acustico. Il problema principale è dato dalla linea ferroviaria. A questo proposito, la costruzione del Tunnel del Brennero e delle relative tratte di accesso allevierà notevolmente la situazione. Nel frattempo, per contenere il problema, devono essere ammodernati i binari e il vecchio materiale rotabile.

Quali sono i provvedimenti da adottare per un'ottimizzazione del trasporto locale su rotaia?

Uno dei più importanti è la realizzazione della variante della Val di Riga, indispensabile per rendere appetibile la mobilità delle persone su rotaia, anche pensando ai collegamenti con le aree sciistiche. Anche a Bressanone si pensa alla costruzione di una funivia che porti alla Plose.

Da poco è stata inaugurata la circonvallazione ovest di Bressanone: ha alleviato il traffico?

A differenza di quanto riportato in alcuni media, ho potuto notare un significativo decongestionamento del traffico. A proposito di Bressanone devo citare anche l'apprezzato servizio di citybus, che intendiamo ottimizzare e potenziare. Anche la card per i mezzi pubblici ha raccolto molti consensi e vogliamo coinvolgere le località limitrofe.

Valle Isarco, la valle dei sentieri...

Proprio così: sentieri e piste ciclabili. L'accessibilità riguarda anche il relax e il tempo libero. Anche per questo è così importante.

A COLLOQUIO CON PETER GASSER

Presidente della Comunità Comprensoriale Valle Isarco

» La variante della Val di Riga è fondamentale per un efficiente trasporto pubblico locale tra la Val Pusteria e la Val d'Isarco. «

Il confine del Brennero è ancora tangibile per i viaggiatori su rotaia dell'Alta Val d'Isarco

»Al Brennero finisce tutto«

Nonostante sorga direttamente sulla linea del Brennero, l'Alta Val d'Isarco non è facilmente raggiungibile in treno, come ci spiega il presidente del Comprensorio Armin Holzer.

Signor Holzer, l'autostrada A22 transita attraverso l'Alta Val d'Isarco. In termini di accessibilità, cosa manca ancora?

Grazie all'autostrada e alle strade provinciali, l'Alta Val d'Isarco è ben accessibile e gli imprenditori sono soddisfatti. Il rovescio della medaglia è dato dall'inquinamento acustico e ambientale, che può essere parzialmente risolto con il miglioramento del trasporto pubblico locale. Penso in particolare ai pendolari, ai quali deve essere offerta una valida alternativa all'auto.

L'accessibilità dell'Alta Val d'Isarco trae vantaggio dalla ferrovia del Brennero?

Vi sono carenze nei collegamenti ferroviari con il Tirolo del Nord. In questo caso il confine del Brennero è ancora ben avvertibile. Non è possibile, ad esempio, acquistare un biglietto in Alto Adige, cambiare treno al Brennero e proseguire verso il Tirolo. Ci sono treni delle ferrovie austriache e tedesche che superano il confine, ma non compaiono negli orari di Trenitalia: una situazione che va a discapito di turisti e pendolari e che deve pertanto essere risolta al più presto. Inoltre, Vipiteno è scomparsa dalle tratte ferroviarie internazionali.

Anche le piste ciclabili e i sentieri escursionistici sono importanti per l'accessibilità?

Assolutamente. In questo caso l'accessibilità va di pari passo con le esigenze di ricreazione di abitanti e ospiti: la pista ciclabile costruita negli ultimi anni giocherà un ruolo molto importante per il turismo. Per sfruttarne al meglio le potenzialità dovremo collaborare con la Val d'Isarco e il Tirolo del Nord ed offrire collegamenti ferroviari e treni a misura di bicicletta.

A COLLOQUIO CON ARMIN HOLZER

Presidente della Comunità Comprensoriale Wipptal

» Vipiteno è scomparsa dalle tratte ferroviarie internazionali. »

» Le domande più frequenti della popolazione

Il divieto notturno di transito per i mezzi pesanti ha senso?

Non molto. Debbono essere elaborate misure sovraregionali!

È necessario dar vita ad una politica comune in materia di trasporti, che naturalmente presuppone il consenso delle regioni e degli Stati coinvolti. Ad esempio, il divieto di transito notturno per i mezzi pesanti non rappresenta una soluzione ottimale perché non è in vigore dappertutto. Inoltre gli autocarri debbono comunque viaggiare e, se non potranno farlo durante le ore notturne, lo faranno in altri orari. Attualmente molti mezzi pesanti si fermano nell'areale della Sadobre a Vipiteno a trascorrere la notte, per poi rimettersi in viaggio tutti assieme al mattino. In questo modo si formano spesso colonne lungo l'autostrada. Inoltre i motori ancora freddi producono maggiori gas nocivi. Queste ed altre problematiche possono essere risolte solamente a livello sovraregionale.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

» Le domande più frequenti della popolazione

Perché sono così importanti i collegamenti con la periferia?

Per mantenere i posti di lavoro e un'ottimale qualità di vita su tutto il territorio!

Paragonando la nostra provincia ad altre regioni, si può notare come in Alto Adige l'esodo dalle campagne sia stato contenuto: la politica di ordinamento territoriale e i provvedimenti adottati per le zone periferiche sono stati esemplari. Anche per il futuro sarà importante portare il lavoro alla gente e non la gente al lavoro. Tuttavia, considerata la crescente specializzazione delle nuove figure professionali, ciò non sarà sempre possibile. Per questo motivo è necessario fare in modo che le persone che vivono in aree periferiche non siano svantaggiate e possano contare su ottimi collegamenti con i centri, possibilmente con mezzi pubblici.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

I venostani sono orgogliosi della loro ferrovia: un modello di successo che può essere ulteriormente migliorato

»Alleviare i disagi nei centri abitati!«

Migliorare la qualità della vita nei centri e collegamenti internet più veloci sono le sfide della Val Venosta, come ci spiega il presidente del Comprensorio Andreas Tappeiner.

Signor Tappeiner, a quali problematiche deve far fronte la Val Venosta nel campo dell'accessibilità?

È prioritario decongestionare il traffico nei centri abitati per migliorare la qualità della vita. La circonvallazione di Castelbello è già in progettazione e vi farà seguito quella di Tarres. Oltre a ciò, sono necessari una serie di provvedimenti che rendano il traffico più scorrevole.

Qual è la situazione del trasporto pubblico locale?

I collegamenti tra le varie località e la linea ferroviaria della Val Venosta devono essere ulteriormente ottimizzati. Andrebbe considerata anche la realizzazione di un collegamento ferroviario da Malles alla Svizzera, che aprirebbe nuovi orizzonti per l'economia e il turismo. Lo stesso vale per il collegamento con il Tirolo settentrionale via Landeck.

Quali richieste avanzano le imprese della Val Venosta riguardo all'accessibilità?

Il problema maggiore è la qualità della rete internet. Se si vogliono mantenere e creare posti di lavoro nelle località periferiche, le aziende necessitano di una connessione a banda larga. La situazione è però tutt'altro che soddisfacente, mentre il panorama degli operatori e delle infrastrutture è caotico. Intendiamo lavorare con la competente Ripartizione provinciale per fare chiarezza e ordine. Infine, non basta che i cavi in fibra ottica raggiungano tutti i comuni: è necessario anche garantire in tempi rapidi una connettività adeguata alle imprese ed alle abitazioni situate nelle aree periferiche.

A COLLOQUIO CON ANDREAS TAPPEINER

Presidente della Comunità Comprensoriale Val Venosta

» Con la creazione di un collegamento ferroviario per la Svizzera si aprirebbero per la Val Venosta nuovi orizzonti economici e turistici. «

Le infrastrutture per il trasporto contribuiscono a una buona qualità della vita

»Rete a fibra ottica entro il 2012«

Il presidente del Comprensorio Alois Kröll ci spiega l'importanza della circonvallazione nord-ovest per la Val Passiria e per la qualità di vita a Merano.

Signor Kröll, quali punti critici rileva nel Burgraviato riguardo all'accessibilità?

Senza dubbio il raccordo con la Val Passiria: se i collegamenti pubblici funzionano molto bene, non possiamo dire altrettanto per il trasporto merci e per il mondo delle imprese. Con l'ultimazione della circonvallazione nord-ovest sarà possibile attraversare Merano lungo un percorso in prevalenza sotterraneo, con una diminuzione del traffico cittadino e una migliore accessibilità alla Val Passiria.

In alcune località, i cittadini lamentano gli scarsi collegamenti con le stazioni ferroviarie...

Treno e bus rappresentano la spina dorsale del sistema di trasporto pubblico. Il servizio di city-bus serve in modo ancora più capillare le frazioni e i paesi, ma in alcune località esso non è realizzabile perché lo scarso utilizzo renderebbe i costi sproporzionati. In questi casi gli utenti debbono accettare percorsi meno diretti ed eventuali cambi di autobus durante il tragitto.

Parliamo di connessioni dati: a quale velocità si naviga nel Burgraviato?

A questo proposito sono necessari urgenti miglioramenti. Soprattutto le imprese lamentano la lentezza delle connessioni dati, che può causare anche la perdita di commesse. Esiste già un progetto per lo sviluppo della rete in fibra ottica e l'allacciamento dei comuni è previsto per il 2012.

Secondo Lei, l'aeroporto di Bolzano è un'infrastruttura utile?

L'aeroporto dovrebbe servire ai cittadini, alle imprese e al settore turistico, con un comodo collegamento agli snodi internazionali e un rapido approdo per gli "ospiti di qualità" che provengono da lontano.

A COLLOQUIO CON ALOIS KRÖLL

Presidente della Comunità Comprensoriale Burgraviato

» Un ampliamento dell'aeroporto affinché possa essere utilizzato da grandi masse di viaggiatori non è possibile, né desiderabile. «

» Le domande più frequenti della popolazione

Che ruolo gioca l'accessibilità per l'Alto Adige come localizzazione economica?

Persone e merci seguono la via più facile…

Il fatto che la merce debba arrivare dal fornitore al destinatario è un presupposto fondamentale per un'economia funzionante. Altrettanto essenziale è che le persone che conducono la transazione possano mettersi in contatto tra loro, se necessario anche incontrandosi di persona e in tempi brevi. Rapidi collegamenti aerei, ferroviari e stradali sono perciò molto importanti, in particolare per le grandi imprese che danno lavoro a molti occupati.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

» Le domande più frequenti della popolazione

I turisti non verranno più ad Appiano per via dell'aeroporto?

No, l'aeroporto offre la possibilità di attirare nuovi ospiti.

Il fatto che l'Area turistica Bolzano, Vigneti e Dolomiti si esprima a favore del potenziamento dell'aeroporto di Bolzano è significativo. Il settore alberghiero si aspetta vantaggi concreti: se il viaggio in Alto Adige è rapido e agevole, gli ospiti verranno più facilmente. Chi programma un viaggio verso una destinazione lontana deve riflettere sulla propria mobilità. Pensereste a una località di vacanza che non vi viene proposta dall'agenzia viaggi perché priva di collegamento aereo? Come indicano le tendenze in atto, in futuro giungeranno in Alto Adige sempre più ospiti internazionali. Poiché questi non sono disposti a intraprendere un viaggio in auto di centinaia di chilometri, deve essere offerta loro un'alternativa mediante un valido collegamento aereo.

Ulteriori domande e risposte su internet:

laboratoriofuturo.bz.it

Il collegamento dell'Oltradige con Bolzano deve essere urgentemente migliorato

»Speriamo che venga realizzata la linea tranviaria per l'Oltradige«

Il presidente Oswald Schiefer illustra problemi e soluzioni riguardo all'accessibilità nel Comprensorio Oltradige-Bassa Atesina.

Signor Schiefer, quali problemi di accessibilità vi sono nella Comunità Comprensoriale Oltradige-Bassa Atesina?

La Bassa Atesina è accessibile senza particolari difficoltà con l'autostrada e la strada statale. Miglioramenti sono invece necessari sulla Strada del Vino, che passa per Caldaro ed Appiano.

In passato si è molto discusso di un collegamento tranviario tra Caldaro, Appiano e Bolzano...

Nell'Oltradige i mezzi pubblici sono ben organizzati, ma nelle ore di punta, quando si creano ingorghi, si procede a rilento. Per questo motivo l'idea di realizzare un tram, una ferrovia dell'Oltradige o un MetroBus andrebbe perseguita con forza. Quanto meno sarebbe necessaria una corsia preferenziale per i mezzi pubblici. Nella Bassa Atesina il trasporto pubblico locale, con la ferrovia Trento-Bolzano e il servizio city-bus, funziona ottimamente.

E per quanto concerne internet?

I gestori e la Provincia dovrebbero collaborare per portare la fibra ottica in tutto il territorio provinciale. Questo è l'unico modo per garantire a tutti in futuro un collegamento internet veloce.

La Bassa Atesina ha un atteggiamento piuttosto controverso riguardo all'aeroporto...

Dovremmo mantenere un piccolo aeroporto regionale, adeguato agli standard di sicurezza e con collegamenti aerei per Vienna, Roma e Francoforte. Non sarà mai un grande aeroporto per voli charter come Innsbruck. Se sparissero i rumorosi elicotteri militari e si potessero limitare i voli sportivi si sarebbe già fatto molto per la popolazione e vi sarebbero meno resistenze.

A COLLOQUIO CON OSWALD SCHIEFER

Presidente della Comunità Comprensoriale Oltradige-Bassa Atesina

» Nelle ore di punta per andare a Bolzano da Caldaro si impiega lo stesso tempo che partendo da Cortaccia e percorrendo l'autostrada, nonostante la distanza sia doppia. «

OBIETTIVI

Come emerge dagli studi citati nella presente pubblicazione, l'Alto Adige manifesta evidenti lacune in termini di accessibilità. Per portare la nostra provincia allo stesso livello di analoghe regioni alpine, il Laboratorio sul futuro dell'Alto Adige ha individuato una serie di obiettivi, di seguito riportati.

Trasporto di persone » incrementare sistematicamente l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico: bus, treno e aereo

- Aumento dell'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei turisti e della popolazione in misura del 5% annuo sino al 2020. A tal fine occorrono misure di sensibilizzazione e un'offerta di trasporto pubblico attrattiva.
- Grande importanza deve essere attribuita ai collegamenti nazionali ed internazionali con mezzi pubblici, destinati sia ai turisti che alla popolazione locale. Tra cinque anni almeno il 10% degli ospiti dovrebbe giungere in Alto Adige con i mezzi pubblici e, analogamente, il 10% degli altoatesini dovrebbe recarsi in vacanza con gli stessi.

Trasporto merci » trasferire su rotaia la maggior quantità di merci possibile e rendere massimamente rispettoso dell'ambiente il rimanente traffico su gomma

- L'obiettivo a lungo termine è la realizzazione del Tunnel del Brennero e delle relative tratte di accesso.
- Si dovrebbe puntare maggiormente sul traffico container, che consentirebbe una maggiore capacità di trasporto già con l'attuale linea ferroviaria.
- A lungo termine, il 50% di tutte le merci in transito attraverso l'Alto Adige dovrebbe essere trasferito su rotaia.
- È opportuno introdurre una "Borsa dei transiti alpini".

Reti telematiche » garantire connessioni veloci su tutto il territorio provinciale

- La rete telematica provinciale deve essere costantemente aggiornata agli standard tecnici più evoluti, con particolare riguardo alle aree periferiche.

MISURE

I decisori politici dovrebbero considerare le seguenti misure, definite sulla base delle esigenze rilevate nelle varie Comunità Comprensoriali.

Per tutto il territorio provinciale:
- Diffusione capillare della rete internet in fibra ottica
- Trasferimento su rotaia del traffico merci (potenziamento del traffico container, realizzazione del Tunnel del Brennero con relative tratte di accesso)
- Miglioramento dei collegamenti ferroviari internazionali
- Potenziamento dei collegamenti pubblici con le zone periferiche e sensibilizzazione della popolazione all'utilizzo dei mezzi pubblici
- Sviluppo mirato del trasporto pubblico locale e incentivazione del suo utilizzo, anche per i turisti
- Ultimazione, ottimizzazione e sviluppo delle piste ciclabili
- Adeguamento dell'aeroporto di Bolzano

Bolzano:
- Eliminazione dei punti critici per il flusso veicolare
- Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico per i pendolari
- Collegamento dell'aeroporto alla ferrovia

Salto-Sciliar:
- Soluzione al "collo di bottiglia" rappresentato dall'attraversamento di Bolzano per il traffico proveniente dalla Val Sarentino e collegamento alla Statale del Brennero e all'autostrada
- Limitazione della chiusura invernale del Passo Pennes per permettere un miglior collegamento della Val Sarentino con Vipiteno
- Adeguamento della strada per Fiè
- Miglioramento della ricezione televisiva e della rete telefonica fissa in Val Sarentino
- Miglior servizio postale per i masi isolati

Val Pusteria
- Adeguamento della strada della Val Pusteria, realizzazione delle circonvallazioni mancanti
- Miglioramento del collegamento all'autostrada
- Puntare sulle ferrovia: realizzazione della variante della Val di Riga, miglior collegamento con il Tirolo orientale e con le aree sciistiche

Val d'Isarco
- Fare di Bressanone uno snodo per i collegamenti ferroviari internazionali
- Ferrovia: soluzione al problema del rumore, trasferimento del traffico merci di transito al Tunnel del Brennero, realizzazione della variante della Val di Riga
- Funivia per la Plose con collegamento ferroviario diretto

Alta Val d'Isarco
- Ferrovia: soluzioni per l'inquinamento acustico e trasferimento del traffico merci al Tunnel del Brennero
- Politica dei trasporti sovraregionale (problema del divieto di transito notturno in Tirolo)
- Miglioramento del collegamento ferroviario in direzione Brennero-Innsbruck-Monaco

Val Venosta
- Realizzazione delle circonvallazioni mancanti
- Ottimizzazione del collegamento con le stazioni ferroviarie e le aree artigianali tramite city-bus
- Miglioramento del collegamento con la Svizzera (eventualmente anche con una linea ferroviaria)

Burgraviato
- Velocizzazione del collegamento ferroviario tra Merano e Bolzano
- Miglioramento dei collegamenti con autobus tra i paesi e le stazioni ferroviarie

Oltradige-Bassa Atesina
- Realizzazione della linea tranviaria dell'Oltradige
- Riduzione dell'inquinamento acustico generato dai voli militari e sportivi

laboratoriofuturo.bz.it

I.P.

Il Laboratorio sul futuro dell'Alto Adige è un'iniziativa comune,
coordinata dalla Camera di commercio di Bolzano

CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

I partner del „Laboratorio sul futuro dell'Alto Adige – Accessibilità" supportano questo progetto in considerazione della grande importanza che le tematiche relative all'accessibilità rivestono. Ciò non implica necessariamente un consenso unanime relativamente alle singole affermazioni contenute nel testo.