



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen

Assessorato
alla Mobilità

AGGIORNAMENTO DEL
**Piano Urbano
del Traffico**



**P U T
2 0 1 4**



Assessorato alla Mobilità

Assessora alla Mobilità

Judith Kofler Peintner

Redatto da

Ufficio Mobilità

Direttore Ing. Ivan Moroder

Ing. Brunella Franchini

Edizione 2014

INDICE

| | |
|--|----|
| INTRODUZIONE | 4 |
| 1. IL CONCETTO BASE DEL PIANO | 7 |
| 2. LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITA' - ANALISI ED OBIETTIVI | 8 |
| 3. OBIETTIVI E INTERVENTI | 9 |
| 3.1. La circolazione individuale | 9 |
| 3.2. La circolazione in bicicletta | 9 |
| 3.3. La circolazione pedonale | 11 |
| 3.4. Il trasporto pubblico locale | 12 |
| 3.4.1. Bus | 12 |
| 3.4.1.1. Nuove linee di autobus, percorsi e fermate | 13 |
| 3.4.2. Trasporto su rotaia | 14 |
| 3.4.3. Trasporto funiviario | 14 |
| 3.4.4. Car Sharing e Bike Sharing | 14 |
| 3.4.5. Taxi e noleggio | 14 |
| 3.5. I flussi di traffico | 15 |
| 3.6. Misure di limitazione del traffico | 16 |
| 3.6.1. Interventi nelle zone residenziali | 17 |
| 3.6.2. Interventi in ambito stradale | 18 |
| 3.7. La sicurezza stradale | 20 |
| 3.7.1. Interventi infrastrutturali | 20 |
| 3.7.2. Limitazioni della velocità | 21 |
| 3.7.3. Progetti nel settore mobilità..... | 21 |
| 3.7.4. Piano di emergenza Galleria del Virgolo | 21 |
| 3.8. I parcheggi | 22 |
| 3.8.1. Zone colorate - Regolamento per i relativi bollini | 22 |
| 3.8.2. Parcheggi pubblici | 22 |
| 3.8.3. Piano dei parcheggi - Garage interrati per residenti | 22 |
| 3.9. Sistemi tecnologici, segnaletica stradale, informazione all'utenza | 23 |
| 4. CRONOPROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE | |
| INFRASTRUTTURE | 24 |
| INDICE DELLE FONTI | 25 |
| INDICE DELLE IMMAGINI | 25 |
| INDICE DELLE TABELLE | 25 |
| PIANI ALLEGATI | 25 |

INTRODUZIONE

Cari concittadini e concittadine,

messa a confronto con città europee di pari dimensioni Bolzano risulta anche ora, a distanza di alcuni anni dal varo dell'ultimo piano del traffico nel 2007, una città d'avanguardia nel campo della mobilità.

Ciò non è un caso, bensì il risultato di un lavoro svolto con coerenza, di molteplici ricerche e dibattiti con i cittadini e progetti che hanno preceduto misure lungimiranti.

Il fatto che gran parte dei progetti e delle decisioni in questo settore si siano potuti mettere in pratica è dovuto tuttavia alla disponibilità mostrata dai cittadini e dalle cittadine ad adottare comportamenti responsabili rispetto alla mobilità.

Nonostante il continuo aumento di popolazione, non si registra un incremento del traffico complessivo.

Mentre i bolzanini e le bolzanine hanno compiuto sforzi per diminuire il traffico urbano e spostarsi in modo ecosostenibile, il traffico extra-urbano, che costituisce quasi la metà del traffico globale in città, è rimasto invariato. Per fare in modo che il Comune non debba in futuro adottare misure più restrittive nell'ambito della mobilità, quali ticket o divieti di accesso, è necessario che i Comuni limitrofi e l'Amministrazione provinciale siano disponibili a collaborare con Bolzano alla ricerca di soluzioni efficaci per la riduzione del traffico extra-urbano ed alla loro effettiva messa in atto.

Per quanto Bolzano si posizioni bene a confronto con altre realtà, la città deve comunque affrontare la sfida del futuro facendosi pienamente carico delle proprie responsabilità. La pianificazione della mobilità e del traffico danno un notevole contributo al costante miglioramento della qualità della vita degli abitanti di Bolzano, alla tutela dell'ambiente, ma anche allo sviluppo di un sistema economico sostenibile.

Il Piano del Traffico è dunque uno tra i tanti strumenti utili per raggiungere gli obiettivi ed adottare le misure previste dal Masterplan e dal Piano della Mobilità della Città di Bolzano.

Per affrontare la sfida di una mobilità soft (consapevole) il Piano Urbano del Traffico 2014 poggia su questi punti-chiave:

- garantire la mobilità e contemporaneamente puntare su mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale, per sostenere la circolazione pedonale ed in bicicletta in modo da consentire la tutela della salute e del clima;
- dare respiro alla città, rallentando e convogliando il traffico in modo da aumentare la qualità di vita e la sicurezza degli utenti;
- rendere la città più attraente sia per i propri abitanti che per i visitatori.

Per il raggiungimento degli obiettivi l'Ufficio Mobilità propone una serie di misure che potranno essere attuate entro un periodo prefissato. Gli obiettivi ed i provvedimenti a più lungo termine sono contenuti nel Piano della Mobilità del febbraio 2010 e rappresentano il contesto in cui inserire gli interventi a breve termine.

L'attuale versione del Piano Urbano del Traffico vuole proseguire il percorso intrapreso e punta soprattutto ad aumentare la sicurezza degli utenti della strada, in modo particolare dei pedoni e dei ciclisti, a limitare il traffico nel centro storico e nelle zone residenziali, a completare la rete delle piste pedociclabili, ad attuare sensatamente il piano parcheggi e quello dei garage interrati per residenti, ad ampliare l'offerta dei mezzi di trasporto pubblici e al miglioramento del collegamento con i nuovi quartieri residenziali.

Un obiettivo particolare è quello volto alla creazione dei presupposti necessari alla riduzione del traffico di passaggio, la cui portata è però ben al di là di un Piano del Traffico a breve termine ed è imprescindibile dalla costruzione di nuove infrastrutture (gallerie, reti del trasporto pubblico...).

Il presente Piano Urbano del Traffico, giunto alla quarta edizione, prosegue sulla strada intrapresa dall'Assessore Roland Atz all'inizio degli anni 90. Il Piano è stato poi rivisto nel 1999 dall'Assessora Ingeborg Bauer Polo, nel 2004 dal Vicesindaco Elmar Pichler Rolle e nel 2008 dall'Assessore Klaus Ladinser ed ora, poggiando comunque per le considerazioni di principio sul Piano del Traffico già esistente, mantiene la propria caratteristica di piano a breve/medio termine che funge da base per le decisioni in capo all'Amministrazione Comunale non solo nel settore della mobilità.

Nella stesura del Piano della Mobilità del 2010 l'attenzione dell'amministrazione cittadina era rivolta principalmente alla qualità degli spazi vitali ed in questo senso il Piano del Traffico deve offrire ai cittadini ed alle cittadine di Bolzano opzioni di mobilità soddisfacenti, che restituiscano lo spazio urbano pregiato agli abitanti ed offrano un ambiente vivibile. Affinché ciò possa avvenire è necessario avere il consenso ed il sostegno di una gran parte della popolazione nonché i finanziamenti opportuni.

Senza di voi, cari concittadini e concittadine, senza la vostra apertura ed il vostro coraggio nel sostenere anche decisioni nuove, nessun provvedimento potrebbe avere successo. Per questo ci auguriamo che possiate condividere gli obiettivi e gli interventi programmati dal Comune di Bolzano.

L'Assessora alla Scuola, al Tempo Libero
ed alla Mobilità
Judith Kofler Peintner



1. IL CONCETTO BASE DEL PIANO

La città di Bolzano conta oggi più di 105.000 abitanti ed insieme al circondario costituisce uno spazio paesaggisticamente coeso, in cui interagiscono centri lavorativi, edifici amministrativi, centri di servizi, commerciali, di istruzione, di cultura e per lo sport. Per questo Bolzano deve essere facilmente raggiungibile ed allo stesso tempo attrattiva e vitale per i propri abitanti, i fruitori dei servizi ed i visitatori. L'obiettivo è garantire una qualità di vita alta nel territorio urbano.

Il miglioramento della qualità della vita di tutti i Cityusers può essere raggiunto con scadenze diverse: con progetti a lungo termine, attraverso la deviazione del traffico di transito lontano dalle zone residenziali, grazie alla realizzazione di nuove infrastrutture come circonvallazioni e reti del trasporto pubblico (secondo quanto riportato nel Piano della Mobilità) e con interventi a breve scadenza che possono essere messi in atto nel giro di due anni.

Questi interventi a breve scadenza sono contenuti nell'Aggiornamento del Piano del Traffico 2014 e servono da base per la pianificazione e la programmazione in ambito urbano.

Il Piano Urbano del Traffico è uno strumento di pianificazione previsto dalla Legge. Secondo l'art.36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 *Nuovo Codice della Strada*, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti.

È previsto che tale piano venga aggiornato ogni due anni e presenta le seguenti finalità:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)
- il miglioramento della sicurezza stradale
- la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico
- il risparmio energetico.

Il PUT stabilisce inoltre le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Entro la fine della vigente amministrazione saranno oggetto di revisione anche gli obiettivi e i progetti attualmente inseriti nel PUM, al fine di adeguare la pianificazione strategica e a lungo termine alle mutate disponibilità finanziarie dell'Amministrazione e alle esigenze di mobilità della cittadinanza in continua evoluzione.

2. LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ - ANALISI ED OBIETTIVI

Con lo sviluppo della città e delle sue funzioni, la mobilità di Bolzano ha subito modifiche nelle sue svariate forme e presenta grandi sfide. Da una parte vi è il centro storico, ovvero il polo di attrazione principale da un punto di vista lavorativo e soprattutto turistico, dall'altra la zona produttiva in continua espansione. Per queste ragioni la pianificazione della mobilità rappresenta una componente essenziale della pianificazione urbana e deve servire alla riqualificazione di tutti gli ambiti della città.

Nella rielaborazione di un Piano del Traffico si deve considerare anche l'efficacia delle misure adottate, che vanno esaminate e, se necessario, migliorate.

Come si evince dalla seguente tabella gli obiettivi del PUT 2007 relativi all'anno 2012 sono stati per la maggior parte raggiunti, soprattutto per quanto riguarda la circolazione in bicicletta e quella individuale.

| Mezzo utilizzato | 2005 | Obiettivo 2012 (PUT 2007) | 2009 | Obiettivo 2014 | Obiettivo 2016 |
|------------------|-------|---------------------------|-------|----------------|----------------|
| Pedoni | 31,6% | 33% | 29,5% | 31% | 31% |
| Bicicletta | 22,7% | 27% | 29,0% | 30% | 30% |
| Bus/Treno | 6,6% | 8% | 7,6% | 9% | 10% |
| Motocicli | 6,0% | 5% | 6,7% | 5% | 5% |
| Auto | 32,9% | 27% | 27,2% | 25% | 24% |
| Altro | 0,2% | | 0,2% | | |

Tabella1: Modal Split della mobilità cittadina.

(I dati si riferiscono al modal-split della mobilità urbana del 2009)

Sebbene ambizioso, l'obiettivo per il 2014 appare allo stesso tempo realistico e dimostra che la città di Bolzano, paragonata con altre città italiane ed estere, si configura come molto attiva e determinata.

3. OBIETTIVI E INTERVENTI

3.1. La circolazione individuale

Per quanto riguarda il traffico interno, a Bolzano si registra da anni una leggera diminuzione del traffico individuale.

La città vuole tuttavia puntare ancora di più sulla circolazione a piedi, in bicicletta o in autobus, poiché ci sono le potenzialità per farlo.

L'obiettivo di questo Piano del Traffico e dei provvedimenti in esso contenuti è quello di ridurre nei prossimi anni il traffico individuale motorizzato dal 27% al 24%.

Un contributo fondamentale in questo senso è dato dalla sensibilizzazione non solo dei genitori nei riguardi del trasporto scolastico, ma anche dei pendolari che quotidianamente si muovono verso Bolzano nei confronti di scelte indirizzate a sistemi alternativi di trasporto.

3.2. La circolazione in bicicletta

Da molto tempo Bolzano si è connotata come „città ciclabile“: negli ultimi anni la rete dei percorsi ciclabili è stata ampliata ed è lunga 50 km. La scelta di creare una rete di percorsi separati per biciclette e autoveicoli si è rivelata corretta, perché permette di assicurare maggiore sicurezza a tutti gli utenti. La quota di utenti sulle piste ciclabili nel 2006 era pari al 23,7%, ma nel 2009 essa raggiungeva il 29%, corrispondente a 115.000 spostamenti in bicicletta al giorno.

Con un numero di ciclisti così grande ed in costante aumento non si escludono incidenti. In media si verificano 220 incidenti all'anno, di cui una gran parte dovuti a colpa propria (attraversamenti con semaforo rosso, mancato rispetto della precedenza, uso del telefono cellulare ecc.).

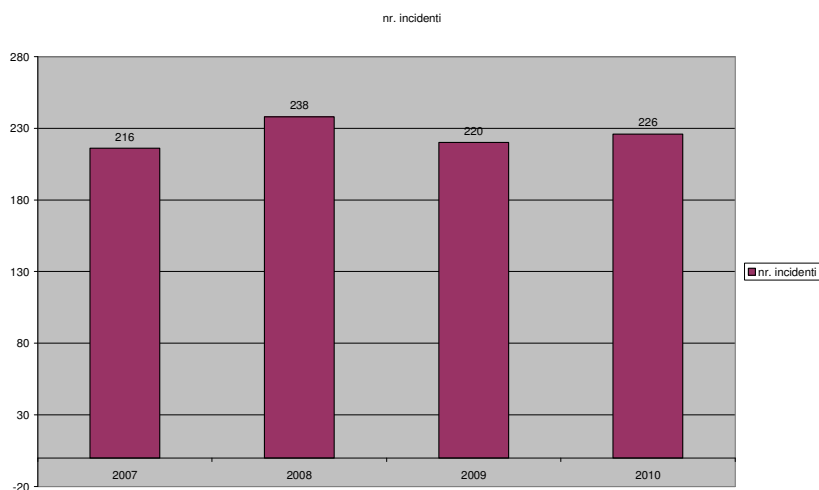


Figura 1: Dati statistici sugli incidenti in bicicletta.

La Città di Bolzano continua a puntare su campagne informative volte non solo a promuovere l'utilizzo della bicicletta, ma principalmente a incrementare la sicurezza dei ciclisti nel traffico cittadino. A questo proposito nei prossimi anni dovranno essere elaborati progetti specifici.

Parallelamente alle campagne informative si interverrà sulle infrastrutture (diminuzione della pericolosità di nodi stradali critici, miglioramento di illuminazione e segnaletica orizzontale sulle piste ciclabili, aumento delle rastrelliere in Centro Storico e vicino alla Stazione, per incrementare la sicurezza ed il comfort).

Un'estensione della rete ciclabile è programmata come segue:

- in via Claudia Augusta nel tratto tra via S. Geltrude e via Roma;
- in via Claudia Augusta nel tratto tra via Roma e via Maso della Pieve;
- a Castel Firmiano, nel tratto tra ciclabile Valle dell'Adige e la ciclabile per l'Oltradige;
- in via Vittorio Veneto la prosecuzione della pista ciclabile da e per l'ospedale fino all'incrocio del Grieser Hof;
- in via Santa Geltrude, collegamento con via San Vigilio e verso le scuole;
- in via della Zecca;
- in via Fago;
- in via Fiume;
- in Via Maso della Pieve, allacciamento alla ciclabile verso Laives;
- collegamento ciclabile al Kampillcenter in via Innsbruck;
- in via Resia dietro al Palasport collegamento con la ciclabile di viale Europa;
- collegamento alla stazione da ponte Loreto;
- collegamento fra via Marconi e Lungo Isarco;
- in via Merano dall'incrocio fino a via Lorenz Böhler;
- collegamento ciclabile fra Casanova Kaiserau e Firmiano;
- Via Cavour (studio di fattibilità);
- Ciclabile lungo Isarco – terza corsia (studio di fattibilità).

Sono inoltre previsti, quando ci saranno le condizioni, il collegamento ciclabile in via Rovigo, un migliore accesso all'ospedale, i collegamenti ciclabili fra via Torino e la Passeggiata Lungo Isarco destro e l'allargamento della ciclabile Lungo Isarco, oltre allo studio di soluzioni alternative in via della Vigna e Ponte Rivellone.

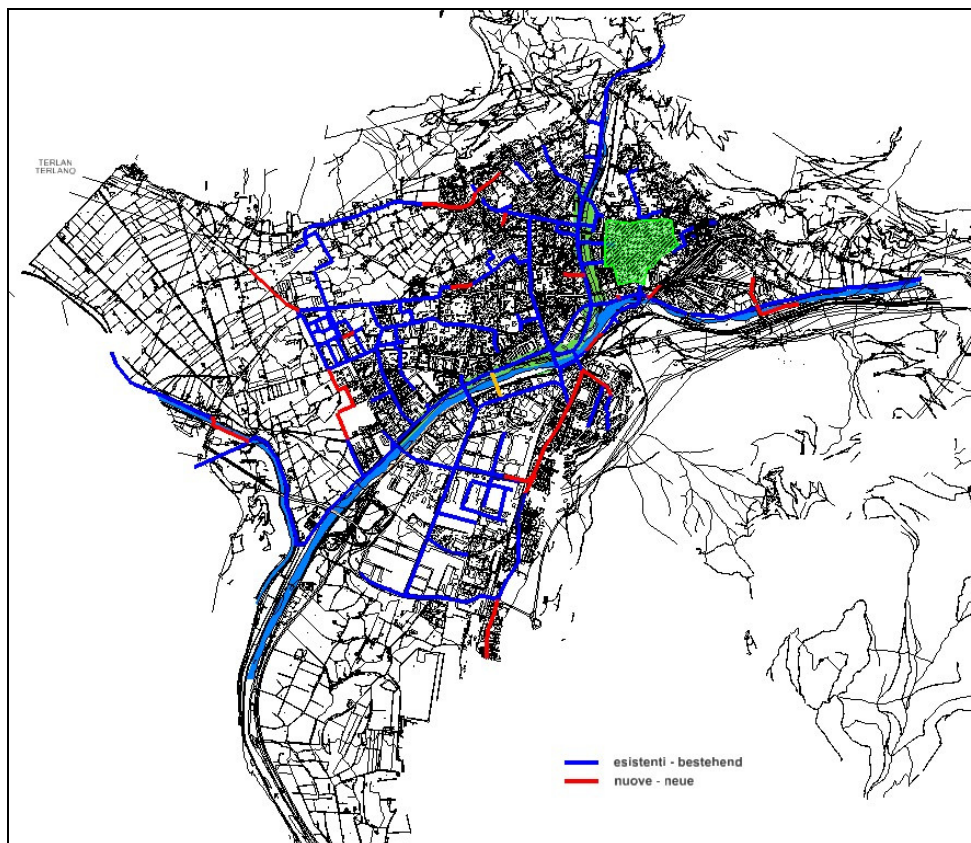


Figura 2: Piano dei percorsi ciclabili in progetto.

Al fine di aumentare la qualità dei servizi offerti e migliorare il marketing, sarebbe importante la realizzazione di un Bike Service e di un Bike Hotel. Quali luoghi idonei alla loro collocazione si individuano Piazza Verdi (zona del distributore) e la stazione di Castel Firmiano, entrambi collegati alla rete ciclabile urbana ed extraurbana.

3.3. La circolazione pedonale

Le caratteristiche strutturali di Bolzano, grazie alla conformazione compatta, ne fanno la città ideale per i pedoni. Per questo motivo si deve fare di più per rendere attrattivo e sicuro spostarsi a piedi. Tra le misure previste vi sono l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'ampliamento dei marciapiedi, la creazione di più punti dove potersi sedere, l'innalzamento ed il restringimento delle carreggiate stradali all'altezza degli attraversamenti pedonali.

Strettamente connesso a ciò è l'obiettivo di permettere a un numero sempre maggiore di bambini di andare a scuola a piedi. In questo contesto si inserisce il servizio dei nonni vigili della Città di Bolzano, attivo già da decenni. Più di 90 persone sono impegnate a controllare gli incroci e gli attraversamenti nei pressi delle scuole e delle strade scolastiche, oltre ad accompagnare gruppi di scolari sul bus e lungo la strada come previsto nel progetto Pedibus. Questo servizio viene svolto sotto la supervisione della Polizia Municipale.

Inoltre è previsto il riassetto di diverse piazze quali Piazza dell'Università, Piazza Gries, Piazza della Vittoria con la riqualificazione di Corso Libertà (dopo la realizzazione del garage interrato) e piazza Don Bosco. Si tratta di misure determinanti per migliorare la qualità della vita e creare spazi che permettano una maggiore socializzazione tra i cittadini.

Anche il sistema elettronico di controllo previsto in centro storico contribuisce al miglioramento ed alla sicurezza della circolazione pedonale e con l'occasione verrà rivista la regolamentazione degli accessi.

Sono allo studio due ulteriori progetti a sostegno della circolazione pedonale ed in bicicletta:

- 1) un ponte pedociclabile sull'Isarco, nel tratto tra ponte Roma e ponte Palermo, che dovrà collegare quartieri cittadini molto popolosi (Europa e Don Bosco) con la zona produttiva Bolzano Sud, in cui si trovano centri commerciali ed edifici pubblici;
- 2) un ponte pedociclabile sopra l'areale ferroviario (con accesso diretto ai binari) per collegare il centro storico ai Piani di Bolzano (zona residenziale, zona produttiva e uffici pubblici) e ai binari della ferrovia.

Una riduzione del traffico di transito lungo alcune strade residenziali, da ottenere con la chiusura di determinati tratti delle strade stesse, può condurre ad un migliore utilizzo comune (pedoni e ciclisti) dello spazio stradale. A questo proposito si rimanda al paragrafo 3.7.1.

Infine sono previste la collaborazione e la partecipazione a progetti dell'Ufficio Sanità nell'ambito della tutela della salute, tramite la promozione della mobilità pedonale.

3.4. Il trasporto pubblico locale

3.4.1. Bus

Nel 2012 sono state 15.434.750 le persone che hanno utilizzato gli autobus urbani di Bolzano.

Al fine di aumentare questa percentuale sono previsti provvedimenti nell'ambito della gestione delle linee e della riduzione dei tempi di percorrenza, in modo tale da poter garantire nel più ampio modo possibile la regolarità del servizio ed il confort di viaggio. Tra questi provvedimenti rientrano la prelazione per bus ai semafori (grazie ad appositi rilevatori che consentono di evitare i tempi di attesa con il semaforo rosso), il miglioramento delle fermate e la realizzazione di corsie preferenziali nelle seguenti vie cittadine:

- Via Castel Firmiano
- Via Resia e ponte Resia
- Via Roma (tratto via Claudia Augusta – ponte Roma)
- Via Musy
- Via Garibaldi
- Viale Druso (anche in previsione di un trasporto pubblico di alta qualità).

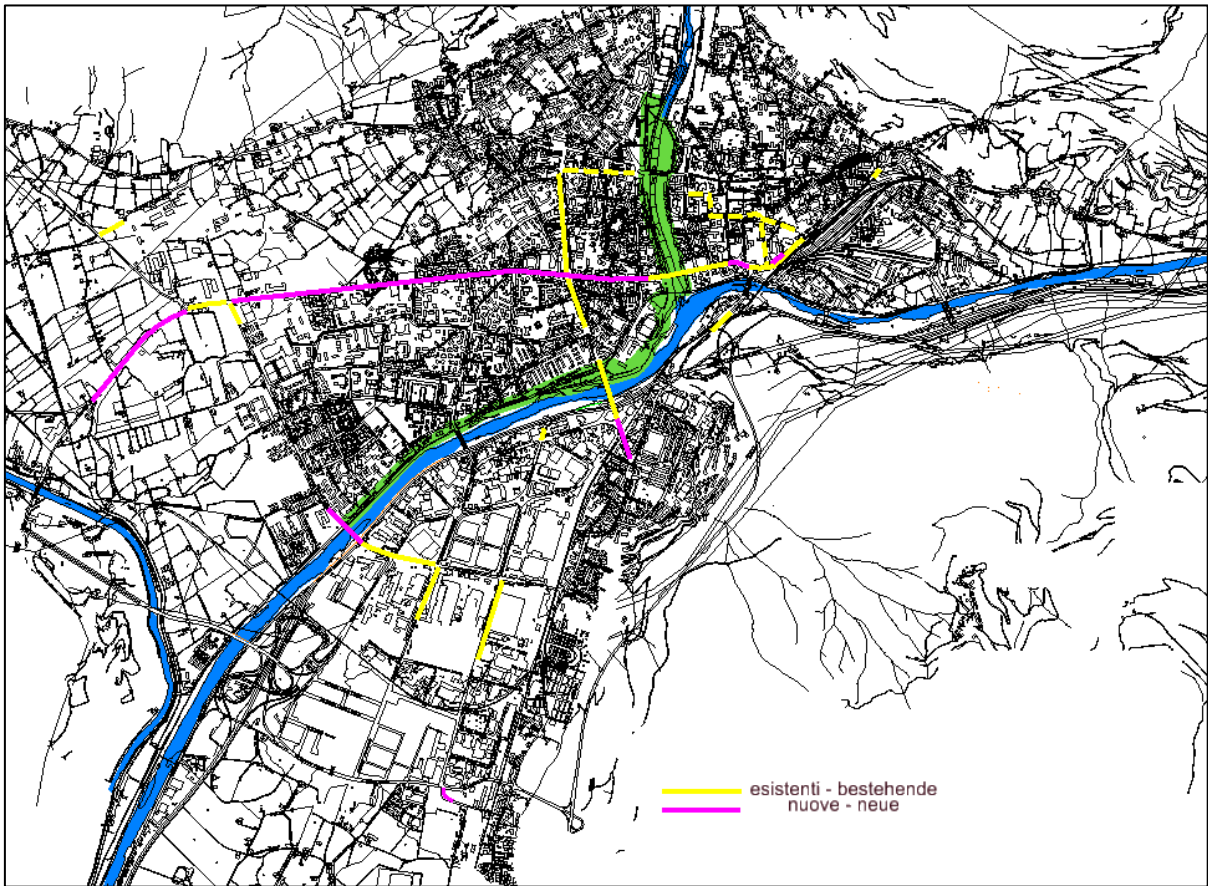


Figura 3: Piano delle corsie preferenziali in progetto.

3.4.1.1. Nuove linee di autobus, percorsi e fermate

Per quanto concerne le autolinee si prevede, di concerto con l'Amministrazione provinciale ed i gestori del servizio (SASA, SAD), di spostarne alcune da Rencio per alleggerire il quartiere dal traffico ed al contempo poter offrire un migliore servizio di mezzi pubblici ai Piani di Bolzano e via Innsbruck, sede di numerose imprese e uffici pubblici. Ciò è in parte già avvenuto, ma non ancora in misura sufficiente.

Allo stesso modo si deve cercare di ottenere una riduzione degli autobus che attraversano il centro storico, spostando alcune linee su via Druso.

Anche il quartiere di Gries (via Fago- piazza Gries) ed il centro (via dei Vanga, via Vintler) devono disporre di una nuova linea che garantisca collegamenti migliori.

Verrà realizzato un miglior collegamento con le strade di pendice ad Aslago tramite l'allargamento della strada e l'inserimento di impianti semaforici.

Le fermate devono essere rese più confortevoli tramite la realizzazione di nuove pensiline, la redistribuzione delle fermate stesse, una loro migliore fruibilità, adeguate informazioni (a tecnologia digitale, con quadri informativi dotati di planimetrie e riproduzioni dell'intera rete di linee urbane), interventi per evitare la sosta di auto, agevolazione delle manovre di avvicinamento degli autobus al marciapiede e uscita a livello del marciapiede stesso per persone su sedia a rotelle, sistemi di illuminazione e possibilità di sedersi.

Per i succitati motivi alcune fermate vengono riprogettate, come ad esempio quelle in piazza Stazione, in piazza Walther e in piazza Università.

3.4.2. Trasporto su rotaia

Le linee ferroviarie devono essere potenziate e nella zona Bivio/Kaiserau verrà realizzata una nuova stazione. Altre stazioni lungo la linea del Brennero (a Oltrisarco e presso l'aeroporto) sono previste tra gli obiettivi a lungo termine del Piano della Mobilità.

La tramvia per l'Oltradige, prevista nel Piano della Mobilità, rimane un obiettivo dell'Amministrazione Comunale per poter avere una rete attrattiva di mezzi di trasporto pubblici locali su rotaia al servizio di Bolzano, del suo circondario e dell'intero bacino d'utenza. A breve termine il collegamento fra l'Oltradige e Bolzano verrà migliorato mediante la realizzazione di corsie preferenziali e l'introduzione di moderni mezzi di trasporto.

Trattandosi di un progetto che non riguarda solamente il trasporto pubblico interno alla città ma fa parte integrante del cosiddetto "Concetto Metrobus" sviluppato a livello sovracomunale e data la grandezza del progetto stesso, il Comune di Bolzano deve ricevere risorse adeguate da parte della Provincia Autonoma di Bolzano.

3.4.3. Trasporto funiviario

Il rifacimento della funivia del Renon ha dimostrato che l'utilizzo delle funivie rappresenta per Bolzano un grande potenziale, ragione per cui vengono confermate le direttive sulle funivie contenute nel Piano della Mobilità. Per quanto riguarda San Genesio deve essere individuata una soluzione ottimale, basata sull'ammodernamento dell'impianto esistente e l'ottimizzazione degli orari.

È in programma anche l'inserimento della funivia del Colle nel sistema tariffario integrato.

3.4.4. Car Sharing e Bike Sharing

La Città di Bolzano promuove nuovamente l'offerta del servizio di Car Sharing quale forma di mobilità alternativa all'auto privata così come alle auto di servizio del Comune. Anche il progetto relativo al Bike Sharing viene riproposto e portato avanti dai privati e promosso dal Comune di Bolzano. In questi contesti si punta alle nuove tecnologie quali le biciclette elettriche, le automobili elettriche e le stazioni di ricarica. Seguiranno ulteriori stazioni di ricarica.

3.4.5. Taxi e noleggio

I servizi taxi esistenti, quali taxi rosa, taxi – SASA (AltoAdige Pass) e taxi per anziani devono essere mantenuti. In collaborazione con la cooperativa taxi vengono inoltre elaborate proposte per il miglioramento del servizio, come la possibilità di prenotare via

sms, la realizzazione di corsie preferenziali, il rilascio di permessi di transito, la migliore distribuzione e un idoneo assetto delle piazzole di sosta per i taxi.

3.5. I flussi di traffico

Il volume del traffico in città viene rilevato in diverse zone mediante sistemi di controllo tecnologici. Grazie a particolari sensori, tali sistemi misurano i veicoli in entrata e in uscita lungo le strade di accesso e lungo le vie principali di Bolzano. I dati così rilevati sono alla base della pianificazione del traffico.

Bolzano è caratterizzata dalla presenza di un centro storico con negozi, centri amministrativi e di servizi, da nuove zone residenziali già edificate o in costruzione alla periferia e da una grande zona produttiva a sud, in continua espansione ed evoluzione. A Bolzano Sud lavorano più di 12.000 persone provenienti da tutte le zone dell'Alto Adige.

Attualmente la strada arginale (asse nord-sud composto da via Lungo Isarco, via Torricelli, via Siemens, via Galilei, galleria del Virgolo) rappresenta la via principale di accesso a Bolzano e di transito attraverso la città.

Essa non è più all'altezza del doppio ruolo che la vede da una parte funzionare come asse di distribuzione tra la città e l'estesa zona produttiva di Bolzano Sud e dall'altra come perno del traffico attraverso l'Alto Adige (Valle dell'Isarco, Bassa Atesina, Oltradige, Valle dell'Adige, Val Sarentina). Per questo motivo il Piano della Mobilità prevede due importanti circonvallazioni: la variante della galleria del Virgolo e la galleria del Monte Tondo.

Attualmente vengono rilevati ogni giorno 25.000 veicoli in direzione sud, 32.000 in direzione nord e più di 26.200 veicoli in via Einstein.

In via Innsbruck transitano quotidianamente più di 19.000 veicoli (di cui il 10% sono mezzi pesanti) e nella galleria del Virgolo 25.200 veicoli (12% mezzi pesanti).

Dall'autostrada A22 vengono registrati mediamente 13.000 veicoli al giorno in uscita a Bolzano Sud e 4.600 veicoli al giorno in uscita a Bolzano Nord.

In generale si riscontra che nelle principali direttrici urbane di traffico non vi è stato alcun aumento del traffico negli ultimi anni. Come si evince dalla seguente tabella, nella maggior parte dei casi si è verificata una riduzione dal 3% al 25%. Tali dati confermano la bontà delle misure adottate in passato attraverso le politiche di gestione del traffico in città.

| via | direzione | Periodo | Veicoli/gg | |
|-----------------|------------------|----------------|-------------------|----------|
| Viale Druso | Centro | 2000 | 9.696 | - 18% |
| | | 2006 | 8.186 | |
| | | 2011 | 7.927 | |
| | Merano | 2000 | 10.137 | - 25% |
| | | 2006 | 9.089 | |
| | | 2011 | 7.534 | |
| Via Cl. Augusta | Sud | 2003 | 9.733 | - 7,4 % |
| | | 2010 | 9.014 | |
| | Nord | 2003 | 3.510 | + 22,8 % |
| | | 2010 | 4.310 | |
| p.te Roma | Sud | 2004 | 13.119 | - 3 % |
| | | 2006* | 12.709 | |
| | p.zza Adriano | 2004 | 7.847 | - 6,5 % |
| | | 2006* | 7.337 | |
| Via Vitt.Veneto | Ospedale | 2010 | 7.700 | - 10 % |
| | | 2012 | 6.900 | |
| | Gries | 2010 | 7.500 | - 16,7 % |
| | | 2012 | 6.250 | |

Tabella 2: Evoluzione dei flussi di traffico in determinate vie.

*Nota: non sono disponibili dati più aggiornati al momento della presente pubblicazione.

Per alleggerire la situazione del traffico mattutino nei giorni scolastici, sono stati messi in atto dei progetti, come “Tempi della Città”, che mirano ad organizzare l’orario di inizio delle lezioni nelle diverse scuole in modo tale da distribuire il traffico delle ore di punta mattutine su un arco temporale più lungo. In questo senso, attraverso la scuola e con l’aiuto della Polizia Municipale, i genitori devono venire sensibilizzati sul fatto che i bambini non debbano necessariamente essere accompagnati a scuola in automobile e informati sul comportamento da tenere davanti alle scuole.

3.6. Misure di limitazione del traffico

La zona a traffico limitato in centro storico, introdotta da decenni, ha dato buoni risultati e dovrà essere ampliata. Tramite l’installazione in piazza Stazione di nuove tabelle elettroniche con i dati sulle possibilità di parcheggio si potrebbe regolamentare meglio il transito verso i vari parcheggi interrati e quindi includere via Stazione, via Laurin, via Crispi, via Alto Adige e via Perathoner nella zona a traffico limitato, o almeno diminuire il traffico. Quando saranno ultimati i lavori edilizi in via Alto Adige sarà possibile riprogettare la strada e configurarla in modo ottimale per la circolazione dei pedoni tra il parcheggio Bolzano Centro e il centro storico. Lo stesso vale per via Laurin, dove il primo passo è stato fatto col riassetto di piazza Stazione.

Interventi per la limitazione del traffico vengono via via attuati anche in altre zone della città, soprattutto per garantire la sicurezza di pedoni, ciclisti e scolari. Interventi simili sono stati adottati di recente in via Deledda ed in piazza Loew-Cadonna.

Nel quartiere Don Bosco sono previsti ulteriori provvedimenti di riduzione del traffico, come ad esempio in via Montecassino e piazza Don Bosco, con importanti interventi di riqualificazione. L'obiettivo è quello di migliorare la qualità della vita mediante la creazione di spazi pubblici.

Il rifacimento di Piazza Don Bosco con interventi di tipo urbanistico è attualmente già in atto.

Si dovrà provvedere alla rivalutazione di corso Libertà con i relativi negozi, nella sua funzione di collegamento tra Gries ed il centro cittadino, mediante la conversione a centro commerciale naturale. La costruzione del garage interrato in piazza della Vittoria permetterebbe la trasformazione urbanistica dell'intero comparto composto da Corso Libertà, piazza della Vittoria e via Longon con il polo bibliotecario.

Al fine di controllare meglio le zone a traffico limitato in centro storico, si sta progettando un nuovo sistema elettronico di controllo dotato di telecamere ai punti di accesso per la registrazione degli ingressi e delle uscite.

Ulteriori progetti, come ad esempio quello di utilizzare furgoni ad alimentazione elettrica provenienti da un unico punto di raccolta e smistamento, devono essere ancora attentamente esaminati in collaborazione con commercianti, artigiani, ecc.

3.6.1. Interventi nelle zone residenziali

Un obiettivo importante del Piano del Traffico è quello di limitare la circolazione di veicoli nelle zone residenziali. A breve termine si possono liberare alcuni tratti di strada dal traffico di transito, grazie a una nuova regolamentazione della circolazione. Sono previste infatti delle limitazioni alla circolazione stradale per consentire solamente il traffico con origine/destinazione nella via in questione. In questo modo i pedoni ed i ciclisti potranno utilizzare meglio e con maggiore sicurezza lo spazio stradale. Si prestano all'adozione di tali misure le seguenti vie cittadine:

Via Verona

Via Puccini

Via Mozart

Via Piacenza

Via Genova.

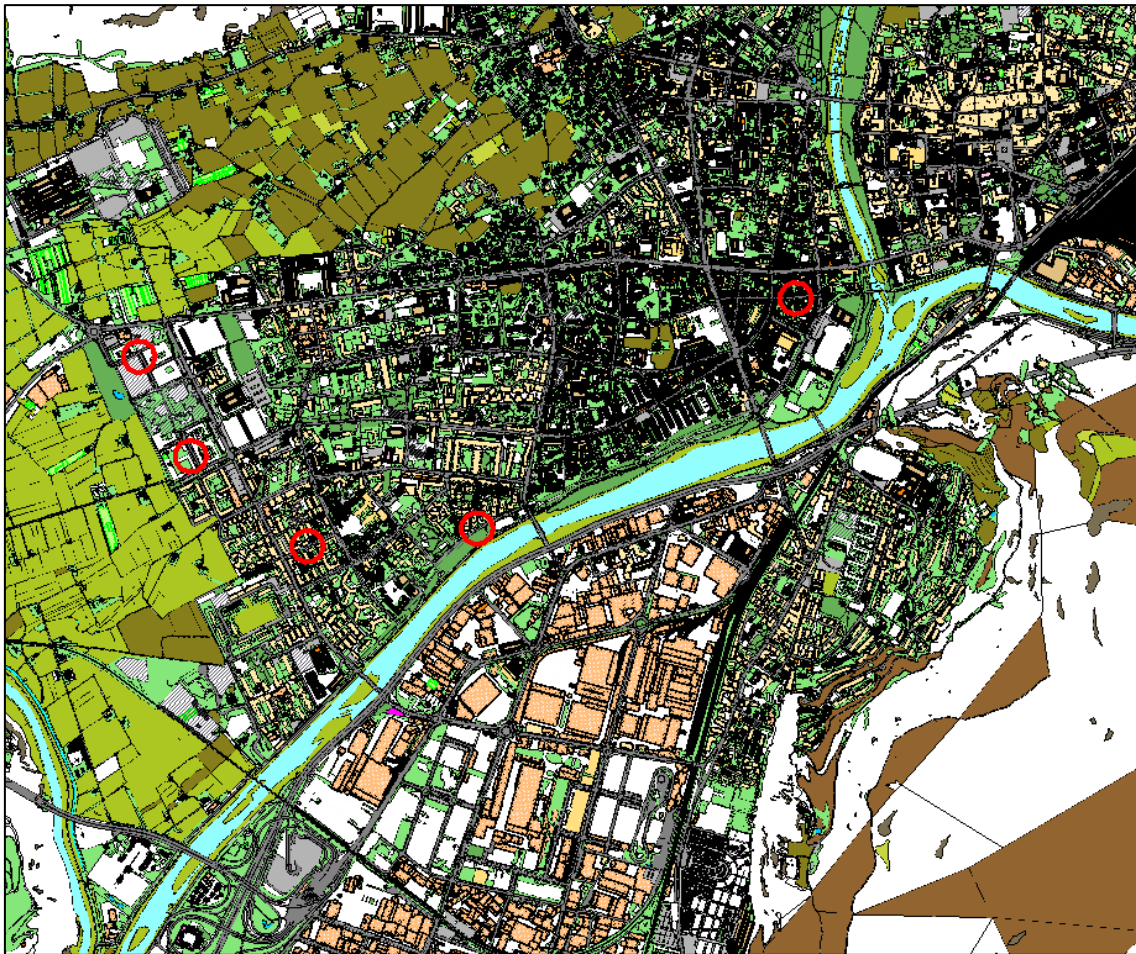


Figura 4: Piano delle strade che presentano limitazioni.

Un ulteriore intervento per la migliore e più razionale distribuzione dei flussi di traffico consiste nell'abolizione del senso unico in via Castel Flavon, nel tratto compreso tra via S.Geltrude e via Castel Weinegg.

3.6.2. Interventi in ambito stradale

Il Piano della Mobilità 2020, approvato dal Consiglio Comunale nel febbraio 2010, prevede sia la realizzazione di nuove infrastrutture per deviare il traffico verso e attraverso la città, sia l'ampliamento del trasporto pubblico locale.

In progetto vi sono la prosecuzione in galleria della SS12 sotto il Virgolo con svincolo a Campiglio (anche in considerazione del nuovo areale ferroviario) e la realizzazione della galleria sotto il Monte Tondo per il collegamento di San Genesio e della Val Sarentino alla rete stradale interlocale. In questo caso l'allontanamento del traffico pesante dalle vie residenziali e scolastiche è - per motivi di sicurezza - un'esigenza molto sentita.

A breve termine si prevedono adeguamenti e migliorie alla strada arginale quali lo svincolo di via Ressel con l'allargamento della via Siemens, al fine di alleggerire in

modo evidente lo svincolo di via Resia, nonché l'allungamento dello svincolo di via Palermo. Questi interventi aumentano la capacità della strada arginale nelle ore di punta e permettono dunque lo spostamento del traffico fuori dalle zone residenziali.

Altri interventi a breve termine in ambito stradale si configurano nel rifacimento di via Claudia Augusta con ciclovia, via San Quirino, via Fiume, via Gorizia, via Wendelstein, via Cassa di Risparmio, via Macello, Corso Libertà, via Montecassino con piazza Don Bosco e via Torino in relazione al progetto di un centro commerciale naturale in zona Don Bosco, oltre al miglioramento delle aree parcheggio in via Di Vittorio e via Galvani.

Nella nuova zona Bivio/Kaiserau vengono realizzati una nuova stazione/fermata della linea ferroviaria e collegamenti ciclabili alla rete dei percorsi cittadini e verso Firmian. La realizzazione dei nuovi ponti previsti nel Piano della Mobilità non rientra nella fattibilità del PUT.

Il recente rifacimento di Via Castel Firmiano, ora dotata di corsia preferenziale riservata ai mezzi pubblici che la percorrono in direzione del centro, consente la possibilità di definire ed attuare misure concrete per il necessario contenimento strutturale del traffico di penetrazione nel capoluogo lungo le arterie di viale Druso, via Resia e via Vittorio Veneto. Tali misure dovrebbero svilupparsi in questo modo e con la seguente scansione temporale:

1. l'aumento delle frequenze e l'uso urbano delle attuali linee di servizio pubblico extraurbano dall'Oltradige e la riorganizzazione del servizio pubblico urbano finalizzati a potenziare e a rendere più rapidi i collegamenti con il centro città anche in vista della realizzazione della corsia preferenziale lungo viale Druso e del previsto nuovo sistema di trasporto pubblico in sede fissa tra Oltradige e Bolzano che dovrebbero portare ad una significativa riduzione strutturale del traffico automobilistico privato lungo viale Druso e via Resia;
2. fino al completamento delle opere per la realizzazione della corsia preferenziale riservata al trasporto pubblico lungo l'asse viario di viale Druso e delle altre misure previste al punto 1, e per tutto il tempo che sarà ritenuto necessario in base alla verifica concreta dei risultati raggiunti, la Giunta Municipale potrà, sentita la competente Commissione consiliare, attivare un semaforo collocato alla rotonda di congiunzione delle vie Castel Firmiano, viale Druso, via Merano al fine di incentivare l'uso della strada arginale;
3. dopo aver verificato il raggiungimento degli obiettivi di riduzione del traffico, al fine di raggiungere ulteriori obiettivi di riduzione del traffico, la Giunta Municipale, potrà attivare provvedimenti di limitazione al traffico di transito individuale lungo la via San Maurizio e largo Donatori di Sangue al fine di ridurre il traffico automobilistico privato lungo via Vittorio Veneto.

3.7. La sicurezza stradale

3.7.1. Interventi infrastrutturali

La sicurezza di tutti gli utenti è un obiettivo primario e come tale viene attentamente valutata e considerata nella pianificazione delle infrastrutture. Altrettanta importanza viene attribuita alla manutenzione stradale, soprattutto per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale e l'eliminazione delle fonti di pericolo.

Tutti questi interventi, insieme alla prevenzione mirata ed alle lezioni di educazione stradale nelle scuole elementari e medie, ai controlli della polizia municipale per quanto riguarda la velocità, alcool, droghe e tutti i comportamenti di guida pericolosi, oltre al servizio svolto dai nonni vigili, hanno contribuito negli ultimi anni ad una drastica diminuzione degli incidenti stradali. Nell'ultimo decennio il numero degli incidenti rilevati è diminuito di un terzo: nel 2002 si sono verificati più di 1800 incidenti, nel 2012 si sono ridotti a 1131.

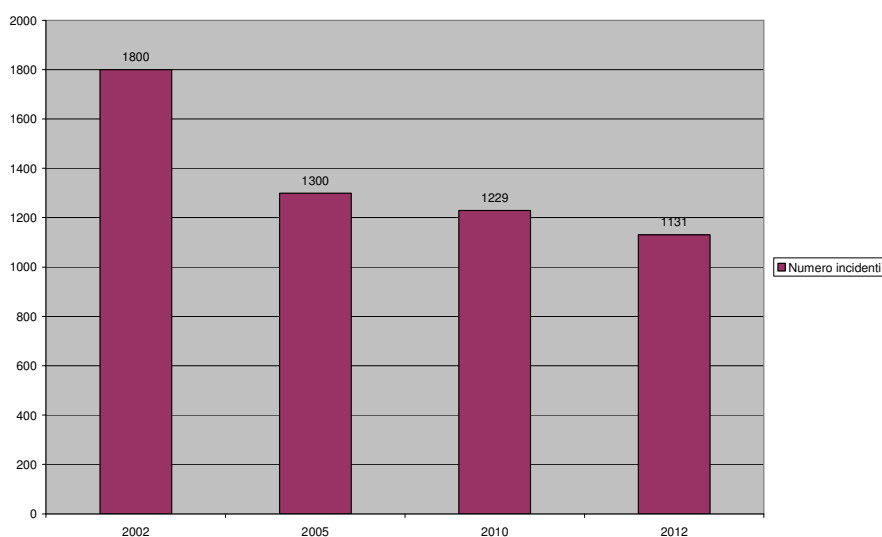


Figura 5: Incidenti stradali.

La velocità è uno dei principali fattori di rischio. Da un punto di vista strutturale sono possibili interventi, come la realizzazione di rotonde, volti a controllare la velocità. Le rotonde hanno contribuito in modo notevole all'aumento della sicurezza stradale. Dal 1998 ad oggi ne sono state realizzate già 27, che hanno tra l'altro comportato anche una rivalutazione dello spazio stradale.

Nell'immediato futuro è prevista la realizzazione di altre rotonde:

- all'incrocio via Cesare Battisti/viale Duca d'Aosta con rifacimento della piazza;
- all'incrocio via Emeri/via Rasmo nel quartiere Bivio/Kaiserau.

Mediante interventi infrastrutturali, quali la realizzazione di isole spartitraffico e l'innalzamento delle corsie stradali all'altezza di attraversamenti pedociclabili, la diminuzione della pericolosità delle curve e la diversificazione delle fasi degli impianti semaforici, si persegue l'obiettivo di aumentare la sicurezza di tutti gli utenti della strada. In questo senso si pensa anche a progetti innovativi (già attuati all'estero) che consentano ad esempio l'uso congiunto della strada da parte di tutti gli utenti e delle diverse componenti di traffico.

3.7.2. Limitazioni della velocità

Dal 2008 sulle vie cittadine il limite di velocità è di 40 km/h (ad eccezione della zona produttiva), ma in ampie zone della città esso è di 30 km/h (Centro, Aslago, via Ortles/Similaun, quartiere Bivio Kaiserau) e nelle strade residenziali di 20 km/h. Se necessario tali misure di limitazione della velocità possono essere adottate anche in ulteriori vie o tratti di strada.

Entro 60 giorni dall'approvazione dell'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico 2014, la competente Commissione consiliare, avvalendosi dei tecnici dell'Ufficio Mobilità e della Polizia Municipale, effettuerà una verifica sui risultati conseguiti fino ad oggi con l'introduzione di più restrittivi limiti di velocità, apportando, se utile, delle modifiche a quelli in vigore.

La Polizia Municipale svolge costanti controlli della velocità sulle vie urbane. Su tratti di strada importanti inoltre sono stati installati indicatori di velocità a Led, anche a luce intermittente, che richiamano l'attenzione sull'eventuale superamento dei limiti. Per migliorare le condizioni di sicurezza si ricorrerà anche all'installazione sul territorio comunale di rilevatori fissi di velocità veicolare, atti a sanzionare le violazioni ai limiti in essere.

3.7.3. Progetti nel settore mobilità

Nell'ambito della sicurezza, oltre agli interventi a livello dell'infrastruttura stradale, vengono attuati progetti di educazione stradale nelle scuole e campagne di sensibilizzazione dei genitori riguardo la guida e la sosta nei pressi delle scuole stesse. Devono inoltre essere elaborate e offerte azioni mirate rivolte a gruppi specifici come ciclisti e motociclisti.

3.7.4. Piano di emergenza Galleria del Virgolo

Situazioni di estrema emergenza nella galleria del Virgolo (incidenti con danni a persone e cose) devono essere affrontate sulla scorta di un piano di emergenza elaborato di concerto con le autorità e gli uffici competenti. Esso comprende la video-sorveglianza da parte della centrale del traffico della Polizia Municipale, adeguata segnaletica per le deviazioni in base alle necessità, ampliamento della strada Piè di

Virgolo e annunci specifici sui tabelloni elettronici. In parte tali misure sono già state messe in atto.

3.8. I parcheggi

3.8.1. Zone colorate - Regolamento per i relativi bollini

La regolamentazione dei parcheggi secondo zone colorate corrispondenti ai quartieri residenziali viene in linea di massima confermata e mantenuta. Essa permette agli abitanti di Bolzano di trovare più facilmente parcheggio sulle strade del proprio quartiere ed allo stesso tempo fa sì che i pendolari optino per altri mezzi di trasporto o altri parcheggi. Nel corso dell'anno successivo all'approvazione del Piano del Traffico verranno rivisti i criteri di assegnazione dei bollini per il parcheggio così come i confini delle singole zone, sulla base delle recenti evoluzioni e di un miglior utilizzo del suolo pubblico. Per garantire la mobilità degli abitanti tra le diverse zone sono previsti l'ampliamento della rete ciclabile, la creazione di percorsi pedonali più attraenti ed il potenziamento del servizio di trasporto pubblico.

3.8.2. Parcheggi pubblici

Per dare sostegno alle attività commerciali presenti in determinate zone, i parcheggi pubblici a pagamento devono essere adattati alle nuove esigenze e meglio distribuiti, di concerto con le circoscrizioni competenti e le organizzazioni di commercio. In particolare nei quartieri che per la loro conformazione urbanistica dispongono di pochissime superfici di parcheggio pubblico, l'Amministrazione, d'intesa con le Circoscrizioni, si impegna ad individuare luoghi e spazi utili e a completare i progetti esistenti.

Deve essere prestata maggiore attenzione alla sicurezza nei parcheggi pubblici interrati, con l'adozione di specifiche misure volte ad aumentarla.

Le tariffe dei parcheggi pubblici comunali attualmente gestiti da Seab dovranno calcolare la tariffa tenendo conto dell'effettivo tempo di sosta. L'Assessore competente si attiverà per estendere questo principio, alla scadenza delle convenzioni, anche ai parcheggi pubblici gestiti da privati presenti nella città di Bolzano.

3.8.3. Piano dei parcheggi - Garage interrati per residenti

Per raggiungere gli obiettivi prefissati (ampliamento rete piste ciclabili, percorsi pedonali adeguati, corsie preferenziali per i bus, abbellimento delle piazze) è necessario in molti casi creare lo spazio necessario. Spesso questo può avvenire solo attraverso offerte alternative per i parcheggi privati e pubblici (garage).

Il Piano dei Parcheggi allegato, oggetto di diverse varianti (ora alla 7. variante), contiene un elenco delle possibili ubicazioni previste. Entro il termine della vigente

Amministrazione verrà avviata la revisione del Piano dei Parcheggi in vigore, per giungere a definire la 8. variante. Vale il principio, già enunciato nel Piano Urbano della Mobilità, che per ogni posto auto realizzato nel sottosuolo deve esserne eliminato uno in superficie.

3.9. Sistemi tecnologici, segnaletica stradale, informazione all'utenza

Le informazioni per gli utenti vengono raccolte e trasmesse tramite strumenti tecnologici come tabelloni luminosi, piattaforma telematica del traffico e telecamere di monitoraggio del traffico che consentono la raccolta di dati sui flussi veicolari, sui parcheggi disponibili, su eventuali ingorghi, deviazioni o cantieri stradali, sulle fermate e gli orari dei mezzi del trasporto pubblico locale. La trasmissione di tutti questi dati agli utenti avviene tramite internet, wi-fi e smartphone. Entro il termine della vigente Amministrazione la città di Bolzano deve definire gli strumenti e le risorse finanziarie per dotare il capoluogo di una rete tecnologica propria, capace di rilevare con continuità i flussi di traffico interno e di penetrazione, condizione indispensabile per definire politiche virtuose della mobilità. Sono attivi diversi progetti che prevedono nei prossimi anni uno sviluppo ed un potenziamento di tali tecnologie per il rilevamento dei flussi di traffico e la comunicazione agli utenti. La maggior parte di questi progetti viene finanziata con contributi dell'UE.

I cartelli della segnaletica vengono costantemente aggiornati e adeguati e - per aumentare la sicurezza nelle ore notturne - illuminati con la tecnologia LED che permette una riduzione dei costi per l'elettricità e la manutenzione. Un catasto appositamente istituito per la segnaletica permette la regolare sostituzione dei segnali stradali scaduti.

Per la Zona Industriale verrà elaborato un sistema di cartelli stradali suddiviso per settori, al fine di garantire un migliore orientamento.

Gli impianti semaforici vengono costantemente controllati e se necessario rinnovati per garantirne il regolare funzionamento. I semafori vengono adattati ai flussi di traffico e regolati in dipendenza da essi, al fine di rendere più scorrevole il transito. Sempre maggiore è la richiesta di semafori per pedoni e biciclette e in questo caso la precedenza viene sempre data agli utenti più deboli. In futuro si applicherà anche in questo settore la tecnologia LED, che porterà notevoli risparmi sui costi delle forniture di elettricità.

In tema di nuove tecnologie, si configura anche l'utilizzo di biciclette elettriche, con le relative stazioni di ricarica, e di auto elettriche da parte dell'amministrazione comunale.

4. CRONOPROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE

| PROGETTO | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | € | FINANZ. |
|--|------|------|------|------|-----------|------------|
| RIQUALIFICAZIONE SPAZIO PUBBLICO: | | | | | | |
| Sistemazione C.so Libertà | | | | | | COMUNE |
| Parcheggio Piazza Vittoria | | | | | | COMUNE |
| Piazza Università | | | | | 500.000 | PAB |
| Sistemazione via Torino | | | | | | COMUNE |
| | | | | | | |
| PISTE CICLABILI: | | | | | | |
| Ciclabile Maso della Pieve | | | | | 600.000 | COMUNE |
| Collegamento Ponte Adige | | | | | 350.000 | COMUNE |
| Ponte ciclabile fra Ponte Roma e Ponte Palermo | | | | | 3.000.000 | PRIV |
| Ponte pedociclabile Stazione Ferroviaria | | | | | 1.000.000 | COM-PAB |
| Ciclabile via Vittorio Veneto | | | | | 600.000 | COMUNE |
| Ciclabile Campill Center | | | | | 350.000 | COMUNE |
| Ciclabile via Claudia Augusta (tra via Roma e via Maso della Pieve) | | | | | | COMUNE |
| Ciclabile via Claudia Augusta (tra via Roma e via S. Geltrude) | | | | | 500.000 | COMUNE |
| Ciclabile Casanova - Firmian | | | | | | COMUNE |
| Ciclabile via Resia (dietro il Palasport) | | | | | 50.000 | COMUNE |
| Collegamento alla Stazione da P. Loreto | | | | | 80.000 | COMUNE |
| Collegamento via Marconi-Lungo Isarco | | | | | | COMUNE |
| Ciclabile via Cavour (Studio di fattibilità) | | | | | | COMUNE |
| Ciclabile via S. Geltrude | | | | | | |
| Ciclabile via Merano (primo tratto) | | | | | | COMUNE |
| | | | | | | |
| INTERVENTI IN AMBITO STRADALE: | | | | | | |
| Via Macello | | | | | 642.800 | COMUNE |
| Via Ressel | | | | | 950.000 | COMUNE |
| Via Cassa di Risparmio | | | | | 304.920 | COMUNE |
| Via Castel Flavon (direzione Castel Flavon) | | | | | 600.000 | COMUNE |
| Miglioramento aree sosta (via Di Vittorio, via Torricelli, via Galvani) | | | | | | COMUNE |
| | | | | | | |
| TRASPORTO PUBBLICO: | | | | | | |
| Miglioramento fermate e realizzazione di corsie preferenziali (via Druso, via Resia, ecc.) | | | | | | COMUNE-PAB |
| Corsia Bus via Castel Firmiano | | | | | 900.000 | COMUNE |
| Stazione ferroviaria Casanova | | | | | | PAB |

NOTA: i tempi riportati in tabella riguardano l'iter completo, dalla progettazione, finanziamento, all'esecuzione dei lavori.

Tabella 3: cronoprogramma

INDICE DELLE FONTI

1. Piano della Mobilità 2020 del Comune di Bolzano, Assessore alla Mobilità Klaus Ladinser, Febbraio 2010
2. Piano Urbano del Traffico 2007 del Comune di Bolzano, Assessore Klaus Ladinser, Aprile 2008
3. Atlas, Edizione n.36 (Dicembre 2010), Verkehrsplanung in Bozen, Peter Morello und Francesco Remonato, Bolzano

INDICE DELLE IMMAGINI

- Figura 1: Dati statistici sugli incidenti in bicicletta.
Figura 2: Piano dei percorsi ciclabili in progetto.
Figura 3: Piano delle corsie preferenziali in progetto.
Figura 4: Piano delle strade che presentano limitazioni.
Figura 5: Incidenti stradali.

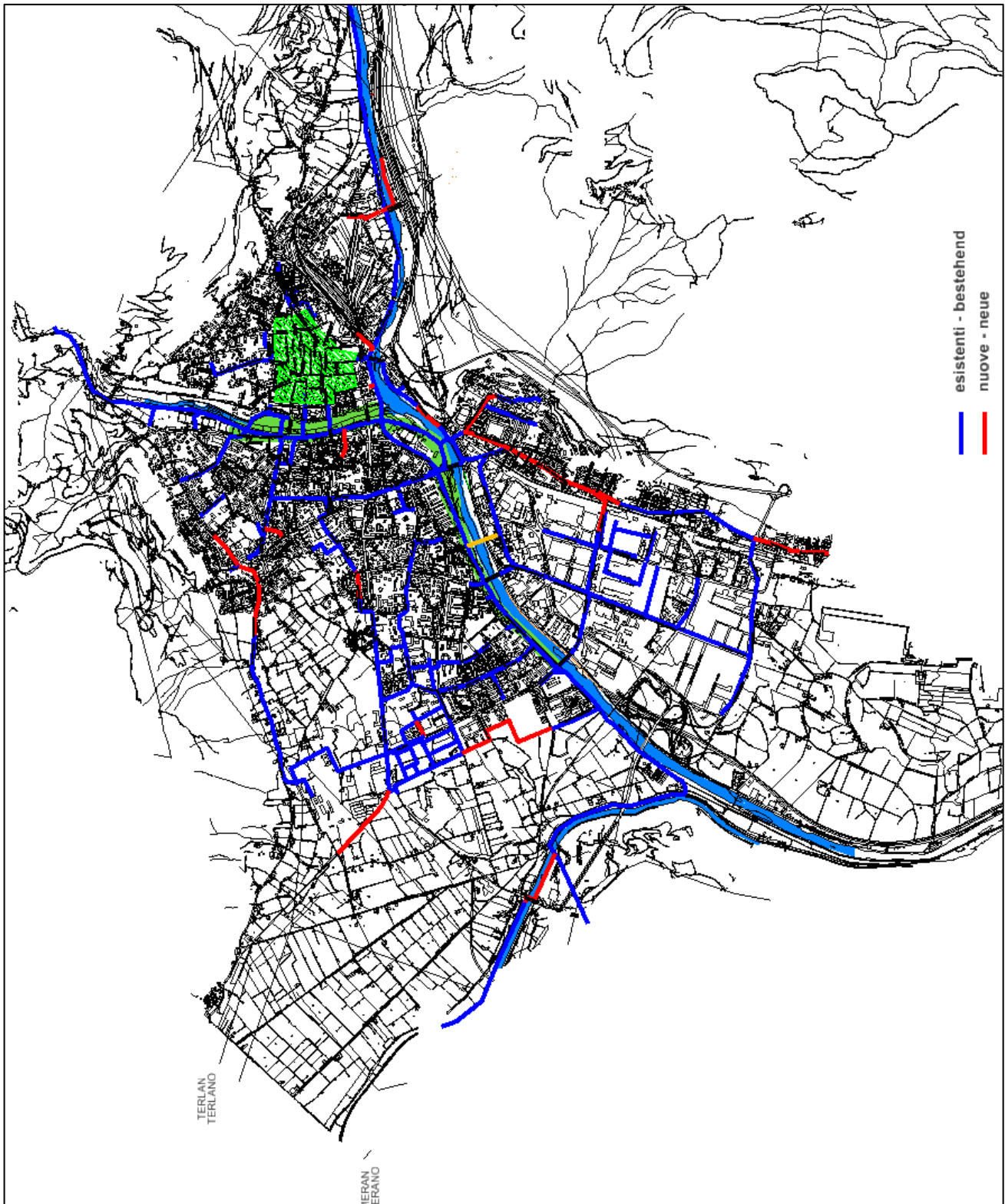
INDICE DELLE TABELLE

- Tabella 1: Modal-Split della mobilità cittadina.
Tabella 2: Evoluzione dei flussi di traffico in determinate vie
Tabella 3: Cronoprogramma

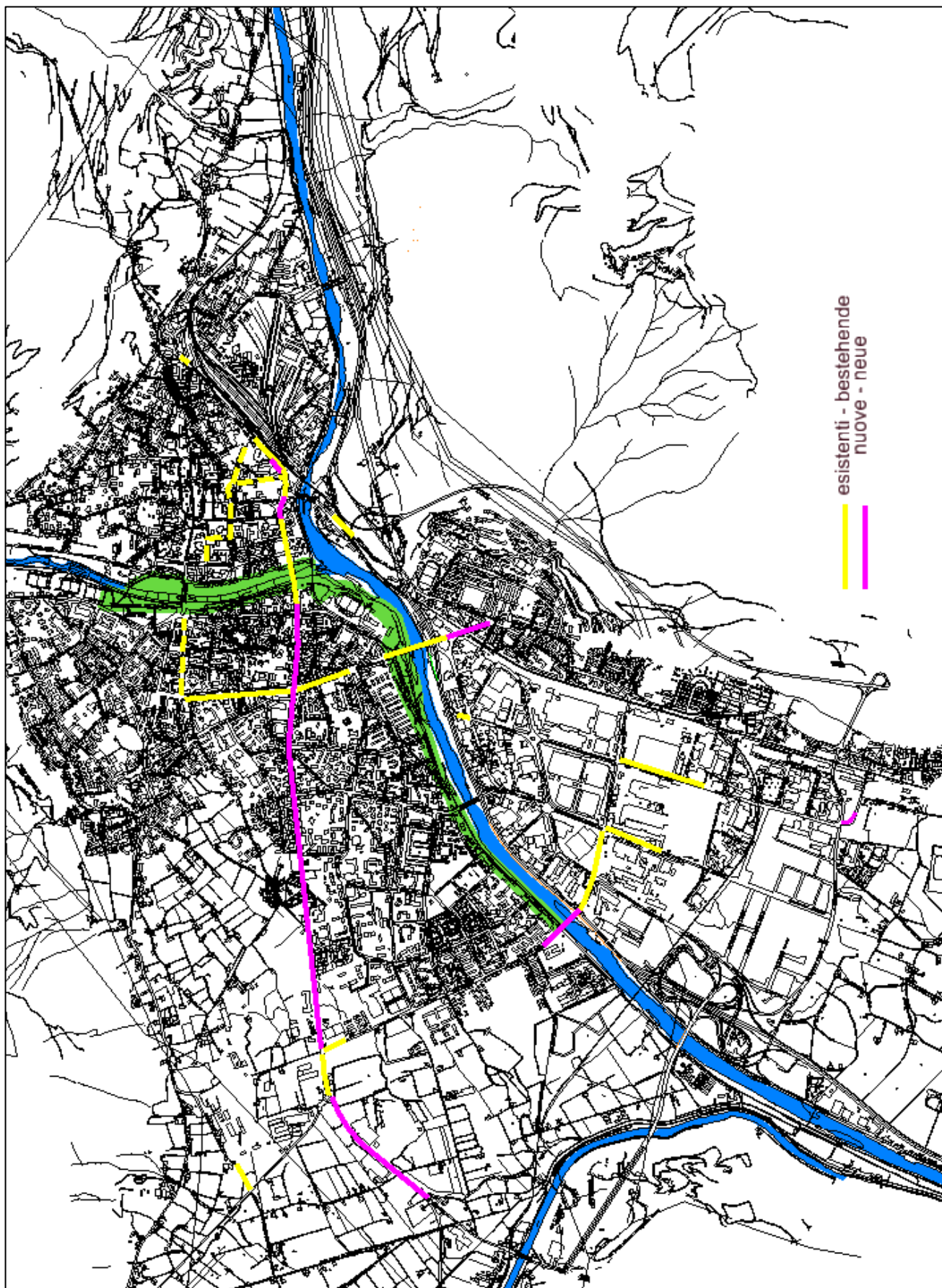
PIANI ALLEGATI

- Cartina – fig. 2: Piano dei percorsi ciclabili in progetto
Cartina – fig. 3: Piano delle corsie preferenziali in progetto
Piano dei parcheggi

PIANI ALLEGATI



Cartina – fig. 2: Piano dei percorsi ciclabili in progetto



Cartina – fig. 3: Piano delle corsie preferenziali in progetto

Piano dei Parcheggi – Parkplatzplan

LEGENDA – LEGENDE

- 4 Piazza della Vittoria – Siegesplatz
- 35 Piazza Verdi - Verdi Platz
- 36 Via Pié di Virgolo - Untervirgl
- 39 Via Vittorio Veneto – Straße
- 41 Vicolo S. Giovanni - St. Johann Gasse
- 45 Via S. Vigilio - St. Vigil Straße
- 47 Via Gorizia – Straße
- 53 Via Gutenberg – Straße
- 59 Via Claudia Augusta - Straße
- 60 Ponte Adige – Etschbrücke
- 61 Via Resia – Reschenstraße
- 64 Viale Trieste – Triesterstraße
- 65 Via Frischin – Straße
- 70 Via Rovigo – Straße
- 71 Via Roen – Straße
- 72 Via Maso della Pieve – Pfarrhofstraße
- 73 Via Roma – Romstraße
- 74 Via Rencio – Rentschstraße
- 75 Via Palermo – Straße
- 76 Via Resia – Reschenstraße
- 77 Via Roma – Romstraße
- 78 Via Visitazione – Mariaheimweg
- 79 Via S. Geltrude – Gertraudweg
- 80 Via Fiume- Straße
- 81 Via Castel Firmiano – Sigmundskronstraße
- 83 Via Visitazione - Mariaheimweg