Unità funzionali ciclistiche (UFC)

Piano della mobilità ciclistica in Alto Adige

Nell'ambito del Piano della mobilità ciclistica in Alto Adige, la rete target sovralocale per la mobilità ciclistica viene sviluppata attraverso le cosiddette "Unità funzionali ciclistiche", ovvero unità di pianificazione comprendenti località e frazioni di diversi comuni, fra i quali avviene uno scambio di traffico più o meno intenso, o che, riguardo all'utilizzo della bicicletta, sono effettivamente o potenzialmente correlati tra loro, in un rapporto origine-destinazione. Queste unità vengono rappresentate come sottoreti sovralocali per la mobilità ciclistica e sono alla base della pianificazione della rete di percorsi desiderata.

Nel corso della pianificazione vengono identificati, all'interno delle unità funzionali ciclistiche (UFC), i punti di origine e di destinazione del traffico ciclistico quotidiano e viene definita una rete di percorsi desiderati. Le opere di urbanizzazione ai sensi dell'art. 18 (Dotazioni territoriali e qualità insediativa) della LP n. 9 del 10/07/2018 sono espressamente considerate come punti di origine e destinazione, fatta eccezione per gli impianti tecnici secondo il comma 2, lettere da c) a j).

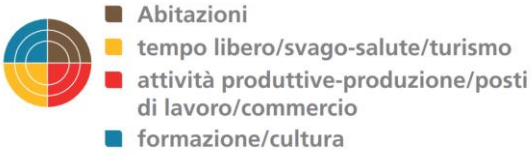
Nel definire le unità funzionali ciclistiche occorre innanzitutto stabilirne il contesto su larga scala e delimitare la UFC in questione. Successivamente si identificano le città, i quartieri e gli insediamenti situati nell'area delimitata, analizzandone le destinazioni d'uso predominanti.

Dopo aver determinato i parametri del progetto e svolto la fase di pianificazione, si passa a implementare le unità funzionali ciclistiche anche come base di pianificazione dando seguito ai positivi feedback ricevuti nel corso degli incontri svoltisi con i rappresentanti dei comuni e delle comunità comprensoriali. In un prossimo futuro, la pianificazione della mobilità ciclistica della Provincia e dei comuni sarà realizzata nell'ambito delle unità funzionali ciclistiche.

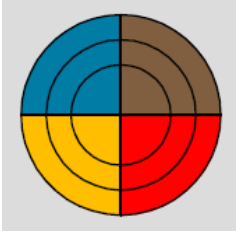
I valori indicati nella documentazione grafica e nelle descrizioni sono molto approssimati. Il passaggio all'attuazione di misure concrete di pianificazione nelle UFC comporterà un approfondimento della metodologia d'indagine, dei parametri e della base di dati socio-economici e di pianificazione della mobilità, in modo da creare le condizioni per un approccio più accurato, tenendo naturalmente conto anche dei collegamenti e delle connessioni tra le singole UFC, che sono state ottimizzate per essere compatibili con la bicicletta.

Diagramma di gestione dello spazio
Quattro sono le categorie definite ai fini dell'utilizzo degli spazi:

- abitazioni (marrone)
- tempo libero/svago-salute/turismo (giallo)
- attività produttive-produzione/posti di lavoro/commercio (rosso)
- formazione/cultura (azzurro).



Per illustrare gli usi e i livelli d'importanza viene utilizzato un diagramma circolare diviso in quattro sotto-aree, ognuna delle quali rappresenta una tipologia d'uso.



I livelli d'importanza sono visualizzati nel rispettivo segmento d'uso e classificati come segue:

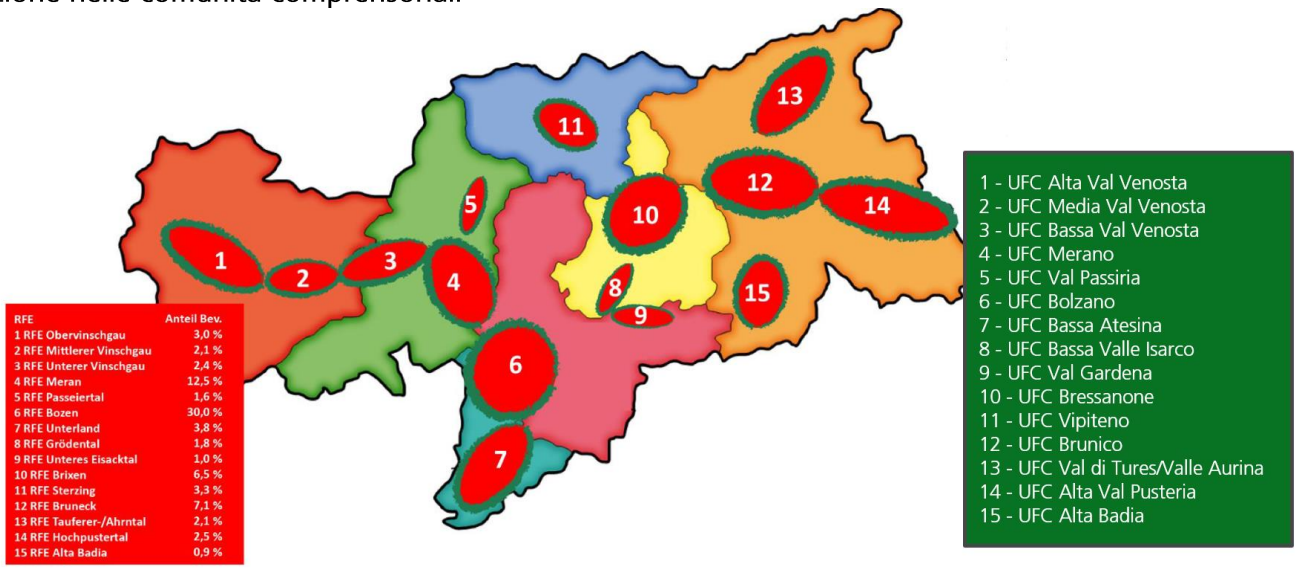
- tutti e tre i segmenti privi di colore = assente
- segmento più interno nel colore del tipo d'uso = presente
- due segmenti dall'interno all'esterno nel colore del tipo d'uso = significativo
- tre segmenti nel colore del tipo d'uso = predominante.

Il Piano della mobilità ciclistica in Alto Adige prevede 14 unità funzionali ciclistiche (UFC).

1 - UFC **Alta Val Venosta**: Malles, Glorenza, Sluderno, Prato, Lasa (tutte della comunità compr. Val Venosta)
2 - UFC **Media Val Venosta:** Silandro, Laces (tutte della comunità compr. Val Venosta)
3 - UFC **Bassa Val Venosta:** Castelbello-Ciardes (comunità compr. Val Venosta), Naturno, Plaus, Rablà-Parcines (tutte della comunità compr. Burgraviato)
4 - UFC **Merano:** Merano, Lagundo, Postal, Lana, Marlengo, Gargazzone, Cermes, Tirolo, Scena (tutte della comunità compr. Burgraviato)
5 - UFC **Val Passiria:** S. Martino/P., S. Leonardo/P., Rifiano, Caines (tutte della comunità compr. Burgraviato)
6 - UFC **Bolzano:** Bolzano, Laives, Vadena, Bronzolo, Appiano, Andriano, Caldaro, Terlano (comunità compr. Oltradige/Bassa Atesina), Nalles (comunità compr. Burgraviato)
7 - UFC **Bassa Atesina:** Egna, Ora, Termeno, Salorno, Magré (tutte della comunità compr. Oltradige/Bassa Atesina)
8 - UFC **Bassa Valle Isarco:** Chiusa, Ponte Gardena (tutte della comunità compr. Valle Isarco)
9 - UFC **Val Gardena:** Ortisei, S. Cristina, Selva (tutte della comunità compr. Salto-Sciliar)
10 - UFC **Bressanone:** Bressanone, Varna, Naz/Sciaves, Rio di Pusteria (tutte della comunità compr. Valle Isarco), Fortezza (comunità compr. Alta Valle Isarco)
11 - UFC **Vipiteno:** Vipiteno, Campo di Trens, Prati-Vizze (fondovalle), Racines, Brennero
12 - UFC **Brunico:** Vandoies, Chienes, Brunico, Gais, S. Lorenzo, Perca, Valdaora, Rasun-Anterselva
13 - UFC **Val di Tures/Valle Aurina**: Campo Tures, Valle Aurina
14 - UFC **Alta Val Pusteria:** Monguelfo-Tesido, Villabassa, Dobbiaco, San Candido, Braies, Valle di Casies, Sesto
15 - UFC **Alta Badia:** Badia, Corvara

In accordo con i comuni, è possibile integrare nelle UFC singole frazioni situate in posizione favorevole rispetto ad esse, ad esempio le frazioni che si trovano nel fondovalle.

Ripartizione nelle comunità comprensoriali

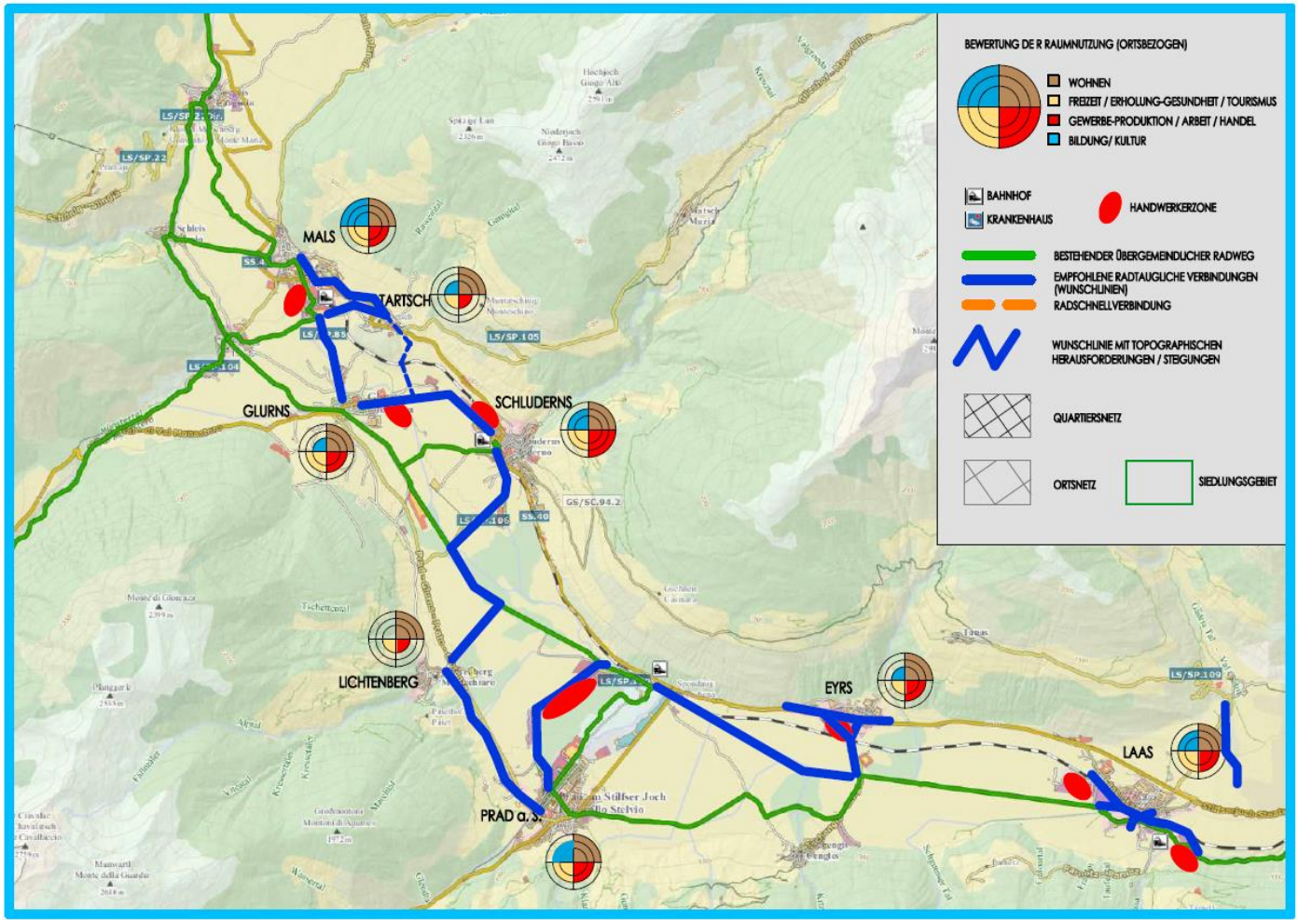


RFE	Anteil Bev.
1 RFE Obervinschgau	3,0 %
2 RFE Mittlerer Vinschgau	2,1 %
3 RFE Unterer Vinschgau	2,4 %
4 RFE Meran	12,5 %
5 RFE Passeiertal	1,6 %
6 RFE Bozen	30,0 %
7 RFE Unterland	3,8 %
8 RFE Grödental	1,8 %
9 RFE Unteres Eisacktal	1,0 %
10 RFE Brixen	6,5 %
11 RFE Sterzing	3,3 %
12 RFE Bruneck	7,1 %
13 RFE Tauferer-/Ahrntal	2,1 %
14 RFE Hochpustertal	2,5 %
15 RFE Alta Badia	0,9 %

La ripartizione delle UFC tra le comunità comprensoriali finora incaricate della manutenzione delle cosiddette piste ciclabili "sovralocali" evidenzia tre sovrapposizioni in funzione dell'uso della bicicletta:

1) UFC-3 Bassa Val Venosta:
   - Castelbello-Ciardes fa parte della comunità comprensoriale Val Venosta, gli altri comuni della UFC appartengono alla comunità comprensoriale Burgraviato;
2) UFC-6 Bolzano:
   - il comune di Nalles fa parte della comunità comprensoriale Burgraviato;
   - i comuni di Laives, Vadena, Appiano, Andriano, Caldaro, Terlano fanno parte della comunità comprensoriale Oltradige/Bassa Atesina);
3) UFC-10 Bressanone:
   - il comune di Fortezza fa parte della comunità comprensoriale Alta Valle Isarco.

UFC-1 Alta Val Venosta: Malles, Glorenza, Sluderno, Prato, Lasa



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 15.700 persone, quasi il 3% della popolazione dell'Alto Adige. Fatta eccezione per le località di Malles e Tarces, situate 130-150 metri più in alto di Glorenza, gli altri paesi sono situati tutti all'incirca alla stessa altitudine e contano solo pochi insediamenti densamente abitati adagiati lungo i pendii in posizioni che, vista l'altitudine, sono considerate sfavorevoli all'uso della bicicletta.

L'intera area è caratterizzata dalla presenza di attività commerciali e industriali e può vantare anche un certo numero di imprese con molti dipendenti; è presumibile che gran parte della forza lavoro attiva in questa UFC risieda all'interno della zona.

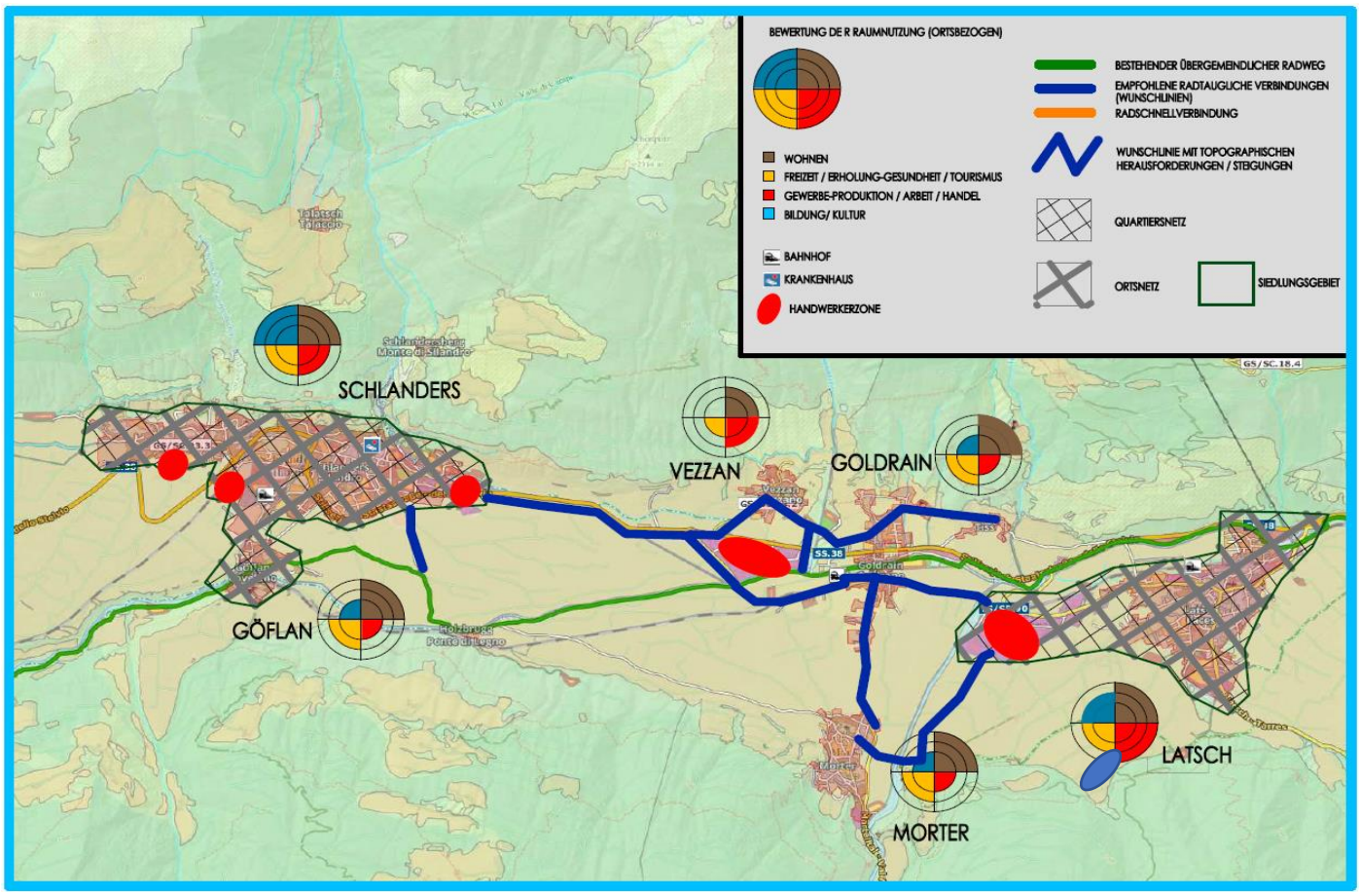
La zona è attraversata dalla pista ciclabile della Val Venosta, utilizzata principalmente come infrastruttura per il turismo e il tempo libero. Alcuni suoi tratti fungono anche da collegamento quotidiano tra le località, ma resta ancora da realizzare la maggior parte dei collegamenti tra i paesi e le zone commerciali e da potenziare le vie ciclabili. La ciclabile della valle passa anche per Prato, per poi formare una deviazione che permette di arginare il traffico quotidiano tra Lasa/Oris da/per Spondigna e le zone commerciali di Prato, Sluderno, Glorenza. Il tratto ciclabile di collegamento tra Prato e la stazione ferroviaria di Prato/Spondigna non si presta ad un uso quotidiano e prolungato nel tempo e non offre un collegamento diretto tra il centro abitato e la stazione ferroviaria.

Nel tratto Glorenza-Lago di Resia, la pista ciclabile della Valle dell'Adige si sviluppa in un percorso molto particolare che presenta pendenze fino al 16 e 20%. Sarebbe opportuno riuscire ad attenuare queste ripidità inserendovi dei tratti a serpentina o ad anse, così da renderla ancora più attrattiva.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali, dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile a valle.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - stazione ferroviaria di Malles e Malles, eventualmente per mezzo di tratti a serpentina o ad anse,
  - Tarces e Malles
  - Tarces e Glorenza/Sluderno lungo il Rio di Tarces,
  - Glorenza e Sluderno lungo la SS 41
  - Sluderno e ciclabile a valle: ulteriore collegamento a sud-est di Sluderno lungo la SP 106
  - Montechiaro e ciclabile a valle,
  - Prato e zona commerciale di Prato,
  - Prato e Spondigna,
  - biotopo Ontaneto di Cengles e Spondigna con realizzazione di un nuovo tracciato per la ciclabile della valle nella zona in cui il Rio Solda sfocia nell'Adige.

UFC-2 Val Venosta centrale: Silandro, Laces



Descrizione

Questa UFC, in cui vivono all'incirca 11.450 persone, ovvero quasi il 2,15% della popolazione dell'Alto Adige, è attraversata dalla pista ciclabile della Val Venosta che, in questo tratto, si sviluppa in gran parte lontano dai centri abitati.

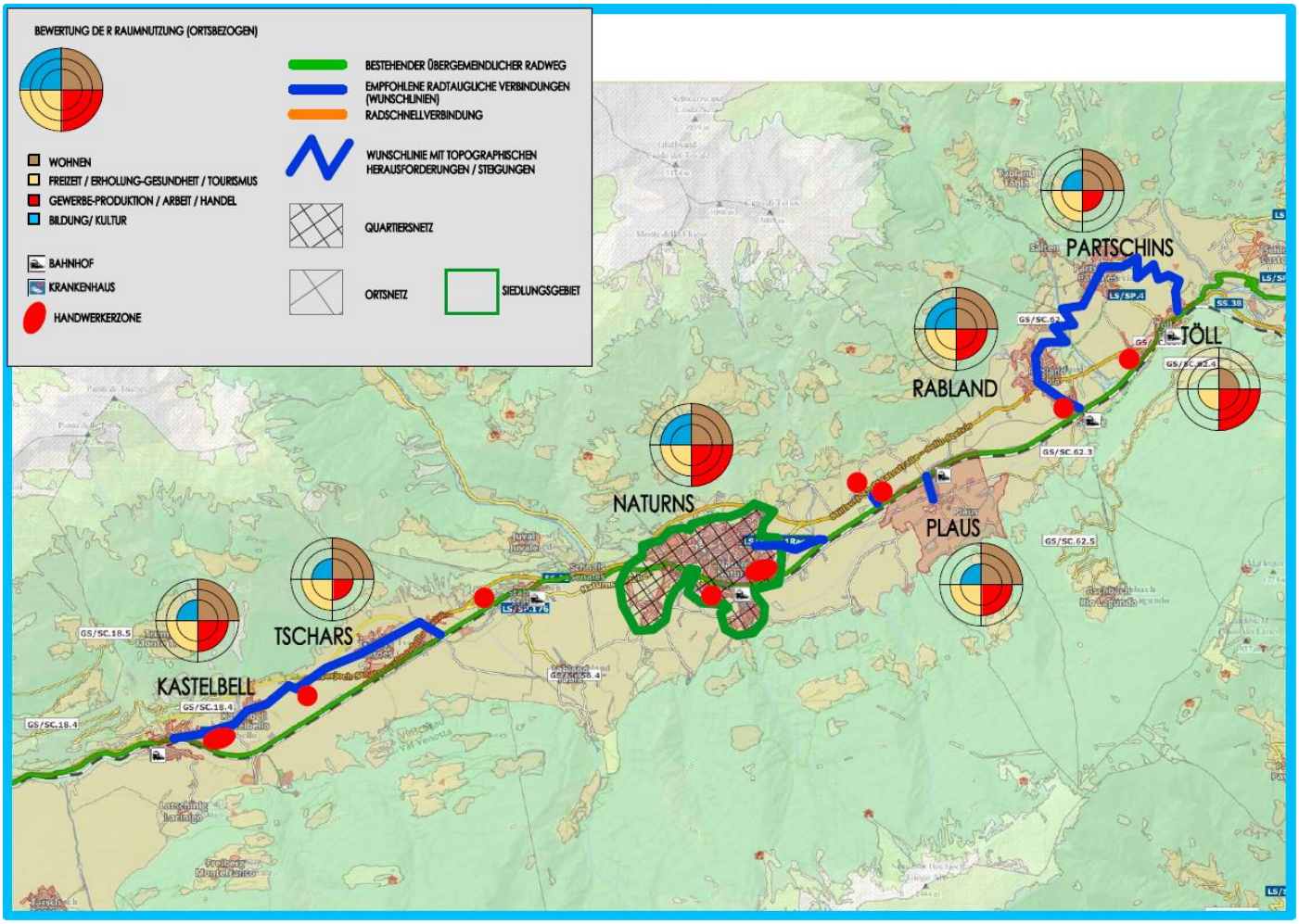
Silandro, capoluogo della valle, vanta strutture commerciali, istituzioni educative un ospedale ed è un importante punto d'interesse per la mobilità. Laces è una città economicamente dinamica, con un'ampia gamma di imprese. Nelle frazioni di Morter e Coldrano si trovano importanti aree residenziali e tutto il territorio è disseminato di zone commerciali, in cui si sono insediate anche grandi aziende specializzate nella distribuzione di prodotti frutticoli. Attualmente, sul lato orografico destro della valle, tra le località di Laces e Morter, non è presente una rete di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile a valle.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - pista ciclabile a valle e Silandro, nella zona di Via Ponte di Legno, collegamento ciclabile con il centro abitato
  - Covelano e Silandro, attraverso Angerwiesen/Schalleracker
  - Silandro/est e zona commerciale di Vezzano lungo la strada statale/Rio di Silandro
  - Vezzano – Covelano – Tiss
  - Morter – stazione di Covelano/zona commerciale di Vezzano

- Morter – zona commerciale di Laces, attraverso il collegamento con il lato orografico destro del Plima
- Laces – Tarces, eventualmente per mezzo di tratti a serpentina o ad anse.

UFC-3 Bassa Val Venosta: Castelbello-Ciardes, Naturno, Plaus, Parcines/Rablà



Descrizione

Il territorio di questa UFC, in cui vivono all'incirca 12.700 persone, ovvero circa il 24% della popolazione dell'Alto Adige, è attraversato dalla pista ciclabile della Val Venosta, che segue sostanzialmente il corso del fiume. Il paesaggio lungo il fondovalle e sui ripidi pendii di ghiaia è dominato dai meleti, mentre il lato ombreggiato è caratterizzato dal Monte Sole e da boschi e pascoli.

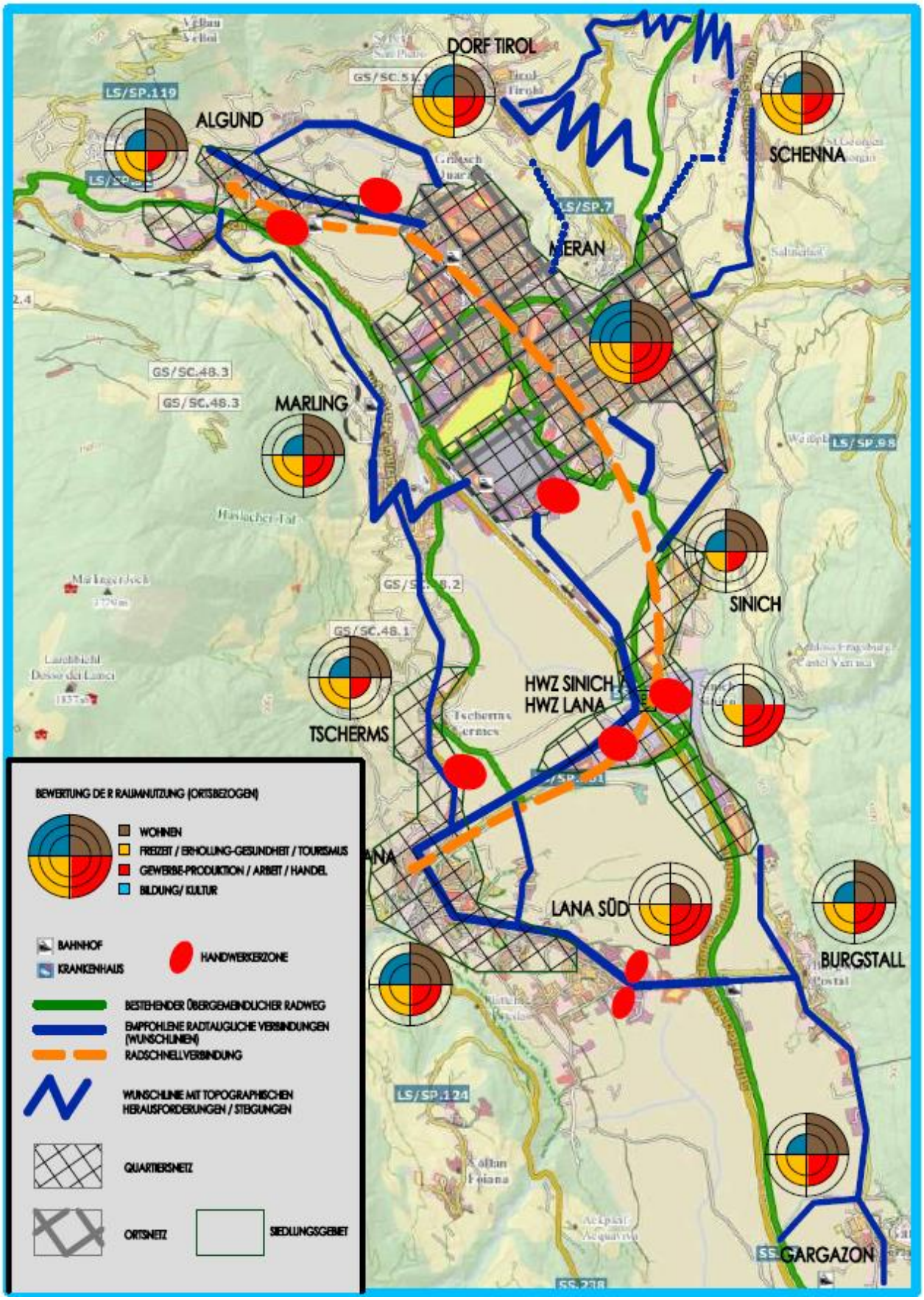
L'economia della zona presenta una struttura mista, con svariate opportunità lavorative e molte piccole e medie imprese, distribuite in diverse zone produttive del fondovalle, alcune delle quali sono anche fortemente orientate all'esportazione o sono importanti aziende specializzate nella distribuzione di prodotti frutticoli. Naturno, Rablà e Parcines sono anche note località turistiche.

Una parte dell'area (Castelbello-Ciardes) rientra nella comunità comprensoriale Val Venosta, mentre l'altra appartiene alla comunità comprensoriale Burgraviato, una configurazione ritenuta sensata, ragionando in termini di utilizzo della bicicletta.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile a valle.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - Castelbello, Colsano, fino alla zona commerciale di Colsano (con attraversamento stradale percorribile dalle bici)
  - zona commerciale Colsano - Ciardes (con attraversamento stradale percorribile dalle bici)
  - ciclabile a valle – Colsano
  - ciclabile a valle – Ciardes
  - diversi collegamenti alla ciclabile a valle
  - sviluppo dei collegamenti con Naturno da sud-est
  - Rablà – Parcines, eventualmente attraverso un tratto a serpentina nella zona di Rablà - zona sportiva – funivia Texel
  - Parcines – Tel, eventualmente attraverso un tratto a serpentina nella zona di Via Zehent o un tratto ad anse.

UFC-4 Merano: Merano, Lagundo, Postal, Lana, Marlengo, Gargazzone, Cermes, Tirolo, Scena



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 72.000 persone, quasi il 13,5% della popolazione dell'Alto Adige. Si tratta di una delle regioni economiche più importanti della Provincia, con una struttura economica molto diversificata, che va dalle piccole imprese all'industria high-tech. Qui il turismo gioca un ruolo importante, in particolare nei comuni di Scena e Tirolo i quali, vista la carenza di infrastrutture ciclabili e considerati i notevoli dislivelli rispetto alla località principale e agli altri paesi della UFC, attualmente possono essere classificati come compatibili con le biciclette solo in maniera limitata, riguardo alla gestione del traffico quotidiano. Grazie all'impegno mostrato dai due comuni, al forte incremento dell'uso delle e-bike e in seguito all'intervento della comunità comprensoriale Burgraviato, entrambi sono stati integrati nella UFC Merano. Per ragioni di compatibilità con la bicicletta, Foiana (comune di Lana) e il paese di media montagna di Tesimo al momento non rientrano nella zona UFC.

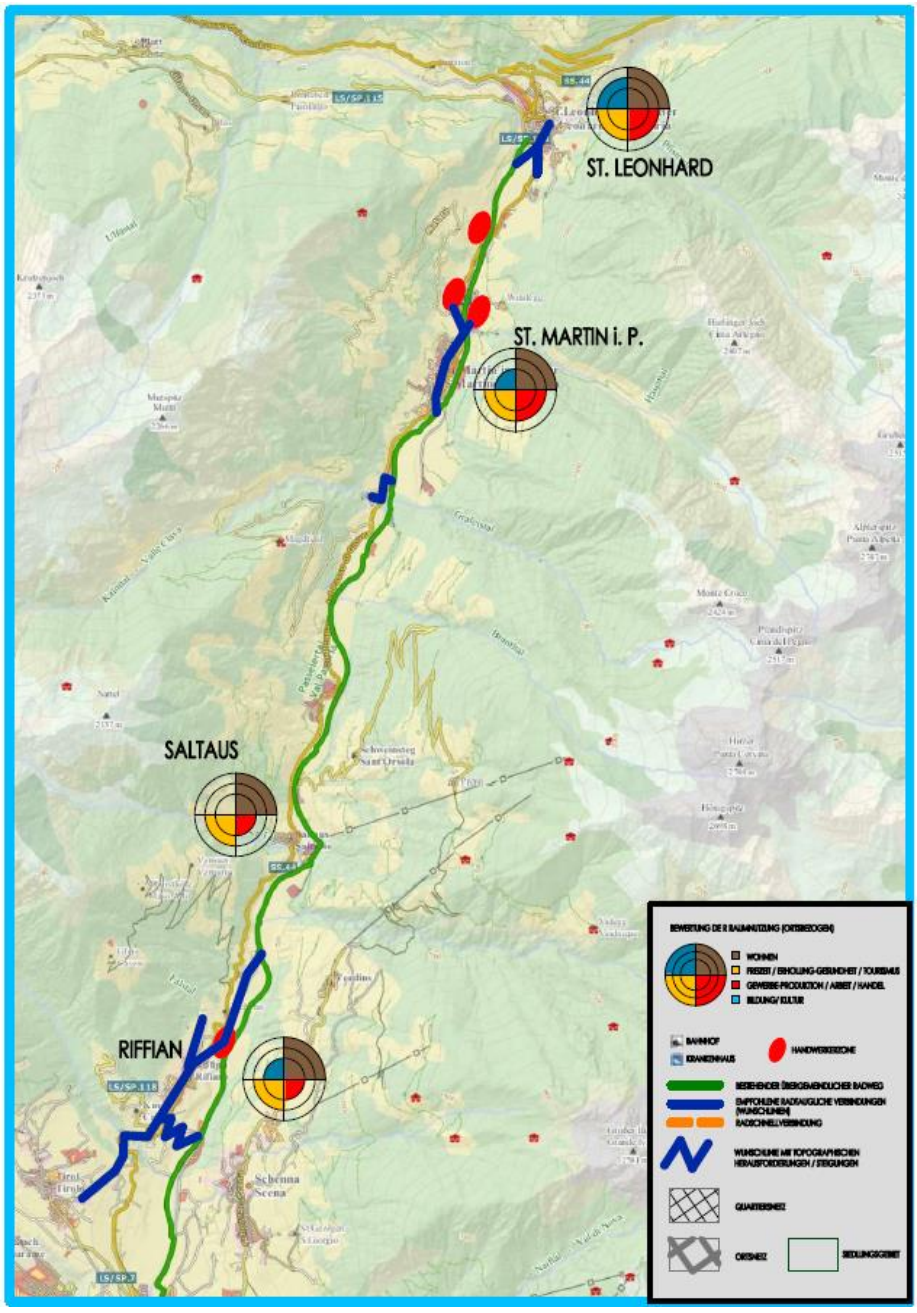
L'area è attraversata dalla pista ciclabile dell'Adige, progettata principalmente per soddisfare le esigenze turistiche e ricreative della popolazione locale e non presenta collegamenti ciclabili con fonti e punti di interesse significativi per il traffico. Ciò vale in particolare per importanti zone commerciali e industriali con numerose opportunità lavorative, ma anche per intere località della Valle dell'Adige. Le città più estese come Merano, Lagundo e Lana dispongono di singoli assi di piste ciclabili, ma non di una rete ciclabile che copra gran parte del centro abitato e sia percorribile in bicicletta.

La maggior parte dell'area della UFC qui considerata si sviluppa solo a bassa quota e può anche essere classificata come assolutamente idonea all'uso della bicicletta, se considerato il suo clima. La densità insediativa, la distribuzione di fonti e punti di interesse per la mobilità, così come le dimensioni spaziali della ciclabilità e le relazioni di scambio nell'area, suggeriscono l'urbanizzazione di importanti aree attraverso un collegamento ciclabile rapido che si estenda tracciando un arco da Lagundo/centro commerciale, attraverso Merano/Ospedale, Merano/Città Vecchia e Merano/Maia Bassa fino a Sinigo, nella zona commerciale di Lana e poi fino a Lana. Per l'area urbana di Merano, sarebbe consigliabile realizzare due assi di collegamento rapido (asse 1: Ospedale - Città Vecchia - Via Roma - Sinigo) (asse 2: Ospedale - Zona commerciale Maia Bassa - Sinigo). Solo nella pianificazione dettagliata si potranno determinare i tratti in cui questi collegamenti ciclabili potranno essere definiti rapidi in base alle condizioni spaziali locali.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile della Valle dell'Adige o con la ciclabile della Val Passiria.
- Collegamento ciclabile rapido Lagundo-Merano-Lana (v.s.).
- Collegamenti a misura di bicicletta tra Postal e Gargazzone, lungo l'ex strada statale.
- Collegamento alla UFC Bolzano (Vilpiano-Terlano) attraverso una pista ciclabile quotidiana lungo l'ex strada statale.
- Collegamento da Scena alla ciclabile della Val Passiria con, se possibile, collegamento diretto in direzione di Merano.
- Collegamento di Tirolo con la ciclabile della Val Passiria con, se possibile, collegamento diretto in direzione di Merano.
- Collegamento ciclabile rapido tra
  - Lagundo – Quarazze – Merano (Via Karl-Wolf)
  - stazione/zona commerciale Maia Bassa – ciclabile della Valle dell'Adige
  - Marlengo – Forst – ciclabile della Val Venosta (lungo Via Tramontana)
  - Latteria Merano – Via Hagen e direzione Maia Alta Obermais
  - Lana di Sotto – Lana di Sopra – Cermes
  - stazione Postal - Lana
  - Lana/centro – Cermes attraverso Via S. Agata
  - ciclabile della Valle dell'Adige – zona commerciale Dr. Schär Postal
  - Cermes – Marlengo (attraverso Via Monte Leone)

UFC-5 Val Passiria: S. Martino in P., S. Leonardo in P., Rifiano, Caines



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 8.600 persone, quasi l'1,6% della popolazione dell'Alto Adige. La Val Passiria è una valle alpina ben sviluppata, che presenta una distribuzione equilibrata dei settori economici, spazi vitali attraenti, mobilità interna e tassi di pendolarismo elevati, così come intensi picchi di traffico privato o turistico stagionale, anche a causa di due importanti attraversamenti nelle relazioni nord-sud.

Per accedere alla Val Passiria si percorre l'omonima UFC che collega la valle a Merano. La pista ciclabile segue il corso del fiume a un'altitudine pressoché uniforme e non presenta forti dislivelli per i ciclisti, fatta eccezione per la prima salita che conduce a Merano.

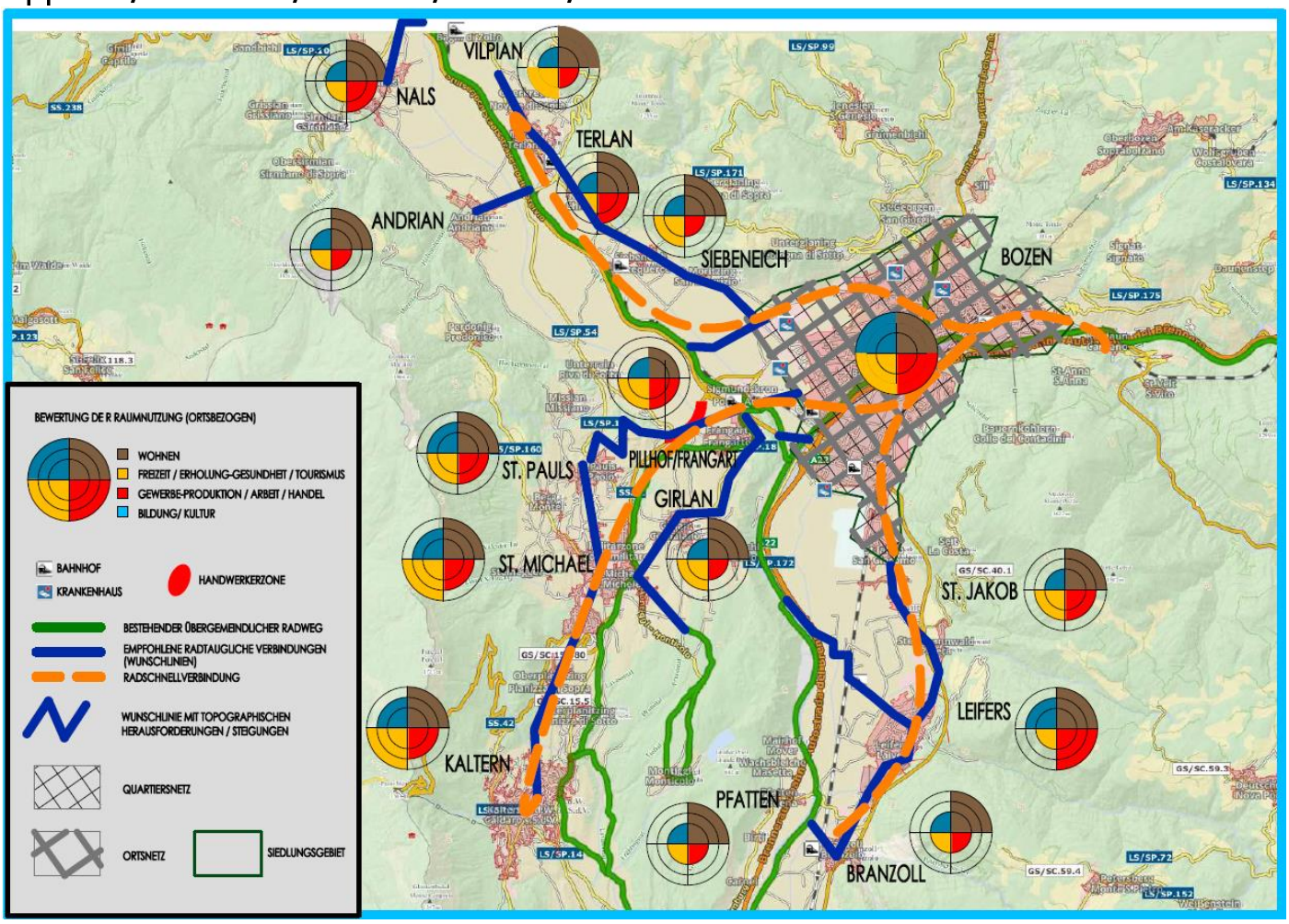
Tuttavia, il collegamento della pista ciclabile con le varie località della zona necessita di miglioramenti ed adeguamenti infrastrutturali che consentano di realizzare vie di transito compatibili con la bicicletta.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile della Valle dell'Adige.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - Rifiano/Caines – ciclabile della Val Passiria
  - Saltusio – ciclabile della Val Passiria, eventualmente attraverso un tracciato a serpentina o ad anse
  - Frazione Quellenhof – ciclabile della Val Passiria
  - Ciclabile della Val Passiria – S. Martino sud – S. Martino nord – ciclabile della Val Passiria
  - S. Martino nord – area Hoppe

- Ciclabile della Val Passiria – zona residenziale S. Leonardo sud – S. Leonardo

UFC-6 Bolzano: Bolzano, Laives, Bronzolo, Vadena, Appiano, Andriano, Caldaro, Terlano, Nalles



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 160.000 persone, quasi il 30% della popolazione dell'Alto Adige. A Bolzano il 28% circa degli spostamenti viene effettuato in bicicletta, ciò significa che il capoluogo altoatesino è una delle città europee con la più alta percentuale di utilizzo delle due ruote. Da un po' di tempo, tuttavia, questa percentuale è in fase stagnante, le potenzialità per incrementarla sarebbero notevoli, ma richiederebbero interventi infrastrutturali anche nel settore dei parcheggi e dei servizi dedicati alle biciclette.

Il capoluogo di provincia si concentra in una conca attraversata da importanti arterie di trasporto percorse da veicoli a motore, treni e biciclette. Attualmente il territorio comunale dispone di collegamenti carenti (ciclabile Valle dell'Adige) o non ottimali (ciclabile Valle Isarco) con importanti ciclovie come la Via Claudia Augusta/ciclabile della Valle dell'Adige e la ciclabile Valle Isarco /Eurovelo 7.

In base ai dati del 2011, i pendolari che si spostano ogni giorno verso Bolzano sono quasi 20.000 e soltanto l'1,5% di essi fa uso della bicicletta, mentre quasi il 52% ricorre all'auto, incrementando così significativamente l'inquinamento ambientale. Decine di migliaia sono inoltre i visitatori giornalieri che raggiungono Bolzano per diverse ragioni. Dal momento che è ipotizzabile che buona parte dei pendolari e dei visitatori provengano dalle aree densamente popolate situate in un raggio di 10-15 km attorno a Bolzano, si può intuire l'enorme potenziale rappresentato dalla bicicletta. Il traffico stradale in quest'area potrebbe essere alleggerito realizzando delle piste ciclabili di uso quotidiano collegate a Bolzano e ai paesi limitrofi e riservate in particolare al traffico ciclabile da e verso l'Oltradige e da e verso la Valle dell'Adige. Al momento la qualità di questi collegamenti non è eccellente, per cui non risultano idonei a un uso quotidiano ma potrebbero diventarlo, a

tutto vantaggio anche dell'economia di Bolzano e fungendo da richiamo per i numerosi ciclisti che percorrono la Via Claudia Augusta/ciclabile della Valle dell'Adige e che di solito "ignorano" la città per la mancanza di vie di accesso attraenti.

Collegamenti rapidi

A causa delle caratteristiche locali e della congestione stradale, la UFC Bolzano è l'area interessata dalla più massiccia campagna di pianificazione e realizzazione di infrastrutture ciclabili intercomunali e necessita urgentemente di collegamenti ciclabili rapidi ad alta capacità, possibilmente diretti e a livello, in direzione dell'area urbana di Bolzano, soprattutto dalla media Valle dell'Adige, dall'Oltradige e da Laives/Bassa Atesina.

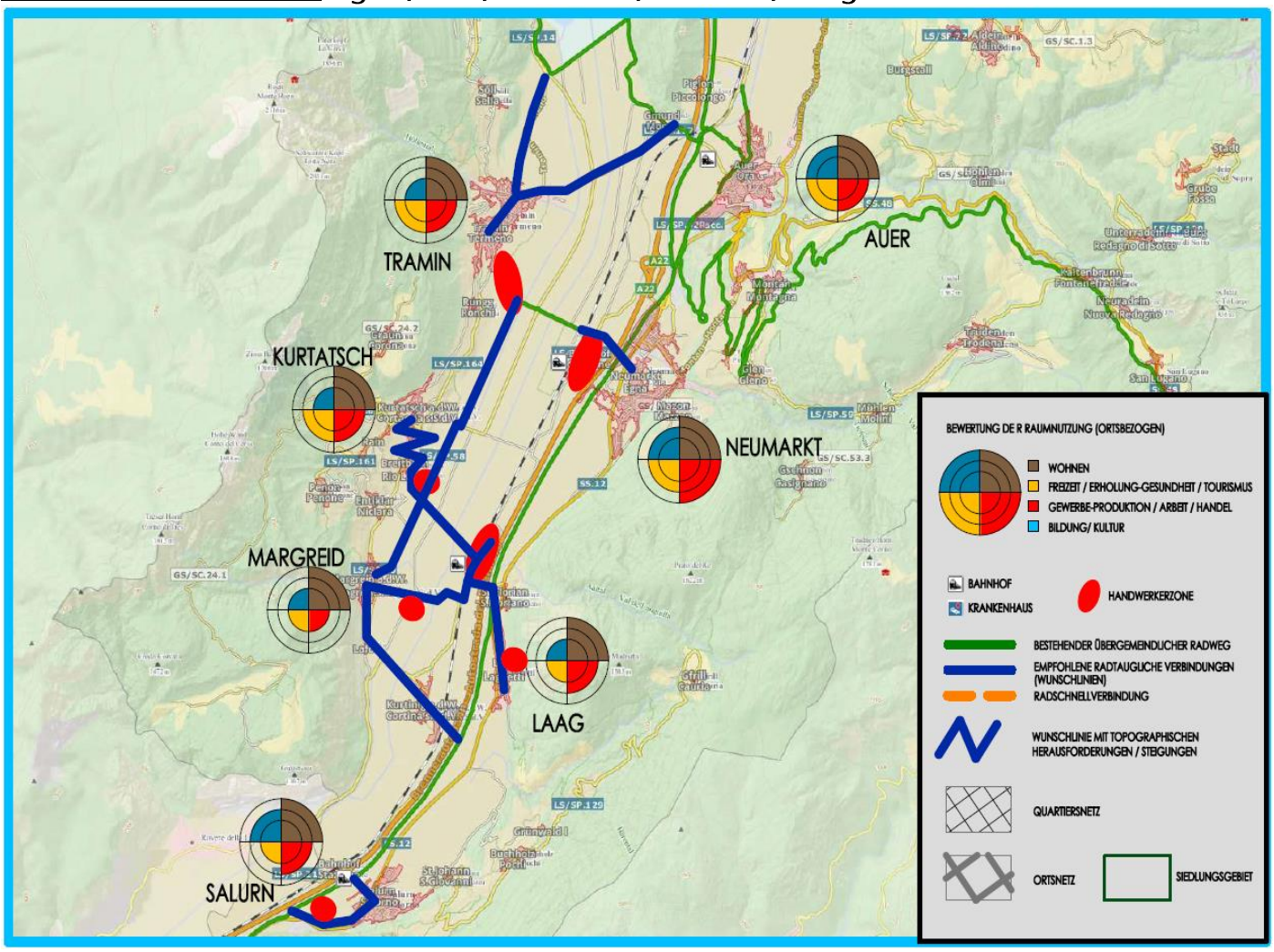
Media Valle dell'Adige

In seguito alla messa in funzione della MeBo, la vecchia strada statale della Valle dell'Adige centrale è diventata un'infrastruttura sovradimensionata, che può essere adattata alle esigenze di un'infrastruttura ciclabile contemporanea all'interno delle zone residenziali e tra i centri abitati. I restringimenti esistenti non dovrebbero limitare più di tanto questa possibilità, soprattutto perché le nuove vie di comunicazione consentono l'utilizzo misto di spazi adibiti alla circolazione anche ristretti, contribuendo a migliorare la qualità della vita di chi abita lungo queste arterie e ad aumentare la sicurezza sulle strade.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Collegamenti ciclabili rapidi
  - Caldaro – Bolzano
  - Bronzolo – Bolzano
  - Terlano – Bolzano
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - Nalles e la ciclabile della Valle dell'Adige
  - Vilpiano e la ciclabile della Valle dell'Adige
  - Vilpiano e Terlano (collegamento più corto tra i centri abitati, smantellamento/ricostruzione della vecchia strada statale)
  - Andriano e la ciclabile della Valle dell'Adige
  - ciclabile della Valle dell'Adige e zona ospedale di Bolzano
  - Castel Firmiano – Bolzano/Via Resia
  - Castel Firmiano – Bolzano/Via Bivio
  - Laives –ciclabile della Valle dell'Adige
  - Bronzolo - ciclabile della Valle dell'Adige.

UFC-7 Bassa Atesina: Egna, Ora, Termeno, Salorno, Magré



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 20.000 persone, quasi il 3,8% della popolazione dell'Alto Adige L'area abitata non presenta differenze di altitudine particolarmente rilevanti ed è in gran parte percorribile in bici. La UFC è attraversata dalla pista ciclabile della Valle dell'Adige, che segue il corso del fiume ed è solo limitatamente indicata per la realizzazione di piste ciclabili di uso quotidiano.

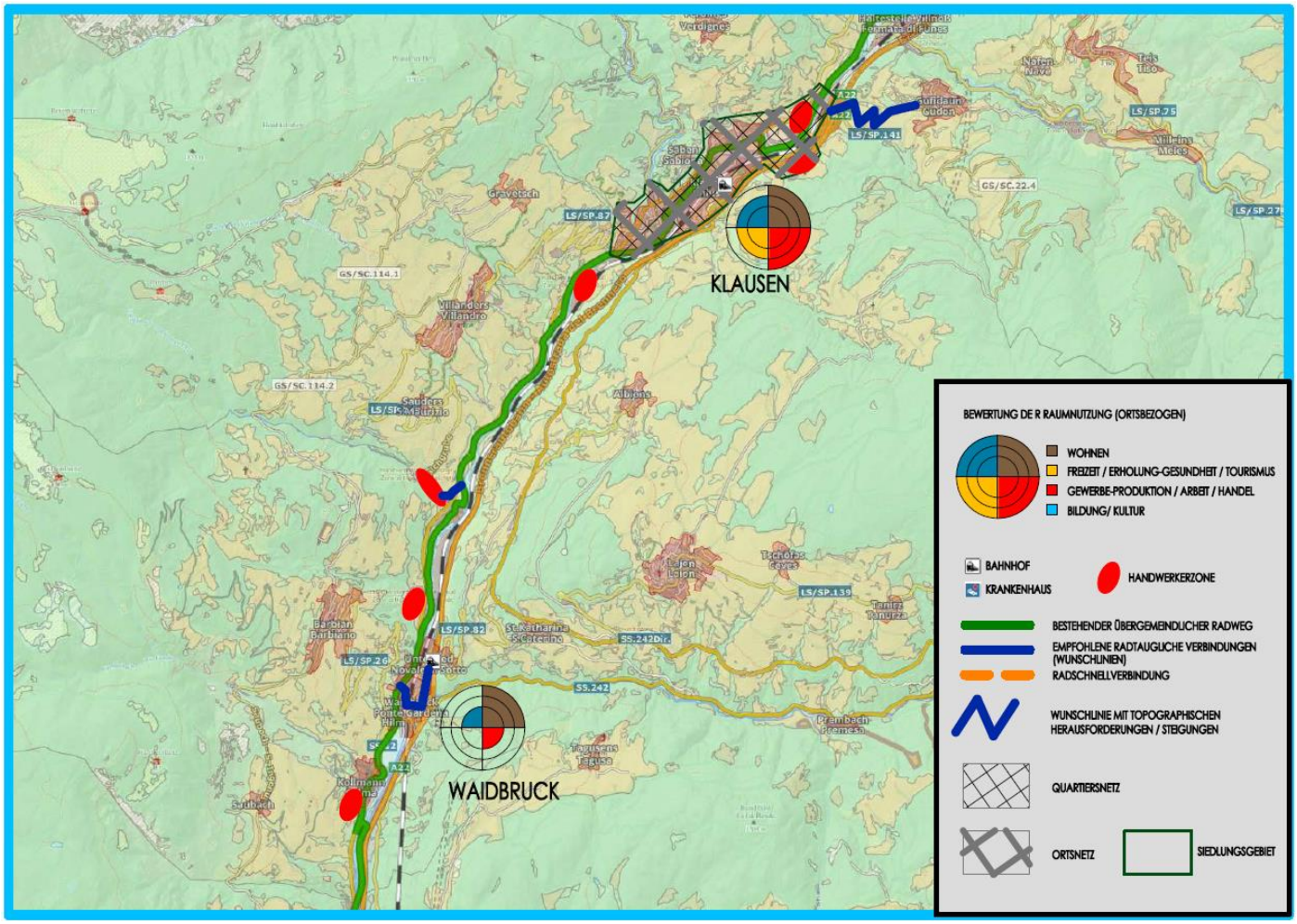
La costruzione di un'infrastruttura ciclabile ininterrotta tra Egna, Ora e Bronzolo, sul lato orografico sinistro dell'Adige (circa 13.000 abitanti) e di una rete di piste ciclabili locali, o di vie di trasporto adatte anche alle bici, che colleghino i vari centri abitati, darebbe un impulso significativo al passaggio dall'uso dell'auto alla bicicletta. Lungo il summenzionato asse di collegamento della UFC all'area di Bolzano e dintorni, situato sul lato orientale densamente popolato della valle, si susseguono importanti zone industriali e commerciali, che attualmente non dispongono di un collegamento ciclabile soddisfacente con i centri abitati.

Anche sul lato orografico destro del fiume Adige, al di fuori dei centri abitati, s'incontra una serie di zone artigianali che costituiscono dei forti punti d'interesse per la mobilità e dovrebbero essere dotate di migliori infrastrutture ciclabili di collegamento con i centri abitati. Sarebbe inoltre opportuno considerare la realizzazione di un asse ciclabile tra Magré, Niclara, Breitbach e lungo la SP 14 fino al tratto di pista ciclabile Egna-Termeno.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - Ponte sull'Adige Ora – Termeno
  - Termeno – Cortaccia – zona commerciale Cortaccia
  - Termeno – Gmund (collegamento pista ciclabile Ora - Lago di Caldaro)
  - Magré – stazione di Magré – zona commerciale Cortaccia
  - Magré – Cortina – ciclabile della Valle dell'Adige
  - Laghetti – zona commerciale Cortaccia.

UFC-8 Bassa Valle Isarco: Chiusa, Ponte Gardena



Descrizione

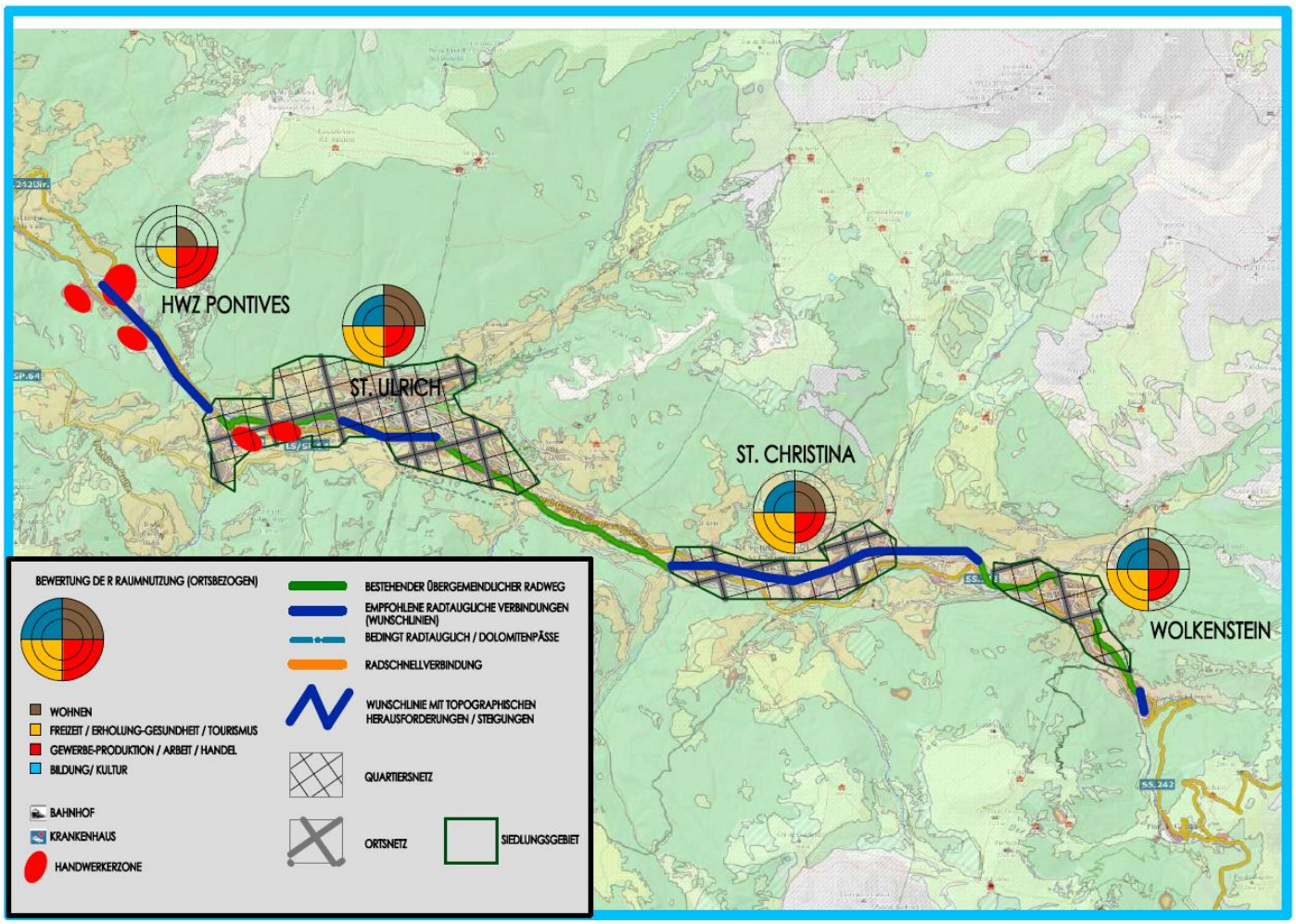
Chiusa e Ponte Gardena insieme contano circa 5.400 abitanti e rappresentano quindi l'1% circa della popolazione altoatesina. Nel fondovalle sono situati i centri abitati dei comuni di Barbiano, Villandro e Laion, dove, in base a una stima approssimativa, vivono circa 1.000 persone. Gli abitanti di Chiusa, invece, vivono anche nelle frazioni di media montagna (Lazfons, Gudon).

Anche i tragitti quotidiani tra Barbiano, Villandro, Laion, Gudon e Lazfons e le zone artigianali e le infrastrutture di trasporto del fondovalle potrebbero essere percorsi in bicicletta, se si optasse per quella elettrica.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette collegate alla pista ciclabile Valle Isarco.
- Ottimizzazione del collegamento tra stazione di Laion/Ponte Gardena e la pista ciclabile Valle Isarco.
- Ottimizzazione del collegamento tra stazione di Chiusa e la pista ciclabile Valle Isarco.

UFC-9 Val Gardena: Ortisei, S. Cristina, Selva



Descrizione

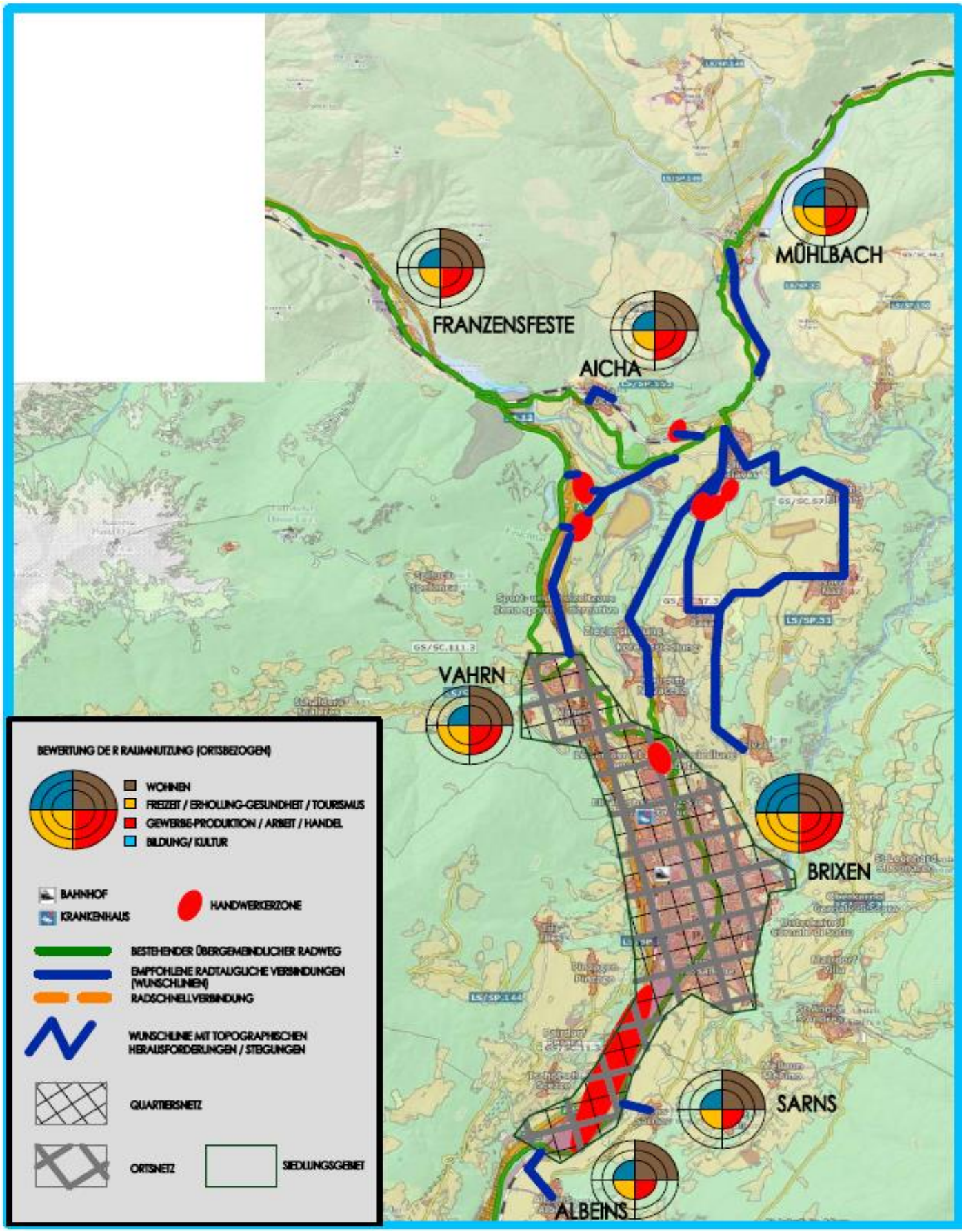
Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 9.500 persone, quasi l'1,8% della popolazione dell'Alto Adige. Trattandosi di una zona che registra stagionalmente forti fluttuazioni di turisti e in cui la mobilità è fortemente sollecitata, si fa sempre più pressante l'esigenza di ridurre l'uso del trasporto privato.

La pista ciclabile della valle è presente solo per un tratto. I dislivelli, talvolta considerevoli, inducono a utilizzare maggiormente l'e-bike. Nel progettare le piste ciclabili di collegamento, andrebbe prestata maggiore attenzione ai collegamenti con i centri abitati densamente popolati.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - zona artigianale Pontives – Ortisei
  - S. Christina - Selva di Val Gardena.

UFC-10 Bressanone: Bressanone, Varna, Naz/Sciaves, Fortezza, Rio di Pusteria



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 34.700 persone, quasi il 6,5% della popolazione dell'Alto Adige. La pista ciclabile Valle Isarco che la attraversa è in condizioni abbastanza precarie nella zona del comune di Varna (tratto Lago di Varna - collegamento al Sentiero del Castagno). Attualmente sono in corso lavori nel tratto di collegamento ciclabile Novacella-Sciaves.

L'area, soprattutto a fondovalle, è caratterizzata da una varietà di utilizzi intensivi e negli ultimi anni ha registrato una notevole espansione delle strutture insediative e commerciali, in particolare lungo i principali assi stradali. I flussi di scambio tra i paesi della UFC sono molto vivaci, Bressanone rappresenta un forte punto d'interesse per la mobilità, essendo il comune principale; completano il quadro della mobilità di questa UFC il traffico in transito sull'Autostrada del Brennero e un collegamento ferroviario internazionale.

L'infrastruttura ciclabile esistente segue essenzialmente il corso del fiume Isarco e forma una diramazione a Bressanone, città che presenta notevoli lacune nella sua rete di piste ciclabili e non dispone di una rete di vie di transito percorribili dalle biciclette. Il collegamento a nord con il comune di Varna presenta delle carenze sul lato occidentale densamente popolato, il comune di Varna dispone di una rete di piste ciclabili inadeguata. Nei flussi di scambio tra Bressanone e Varna si intravedono però notevoli potenzialità per il passaggio dall'auto alla bicicletta, che lascerebbero presagire il buon esito delle misure intese al miglioramento dell'infrastruttura ciclabile.

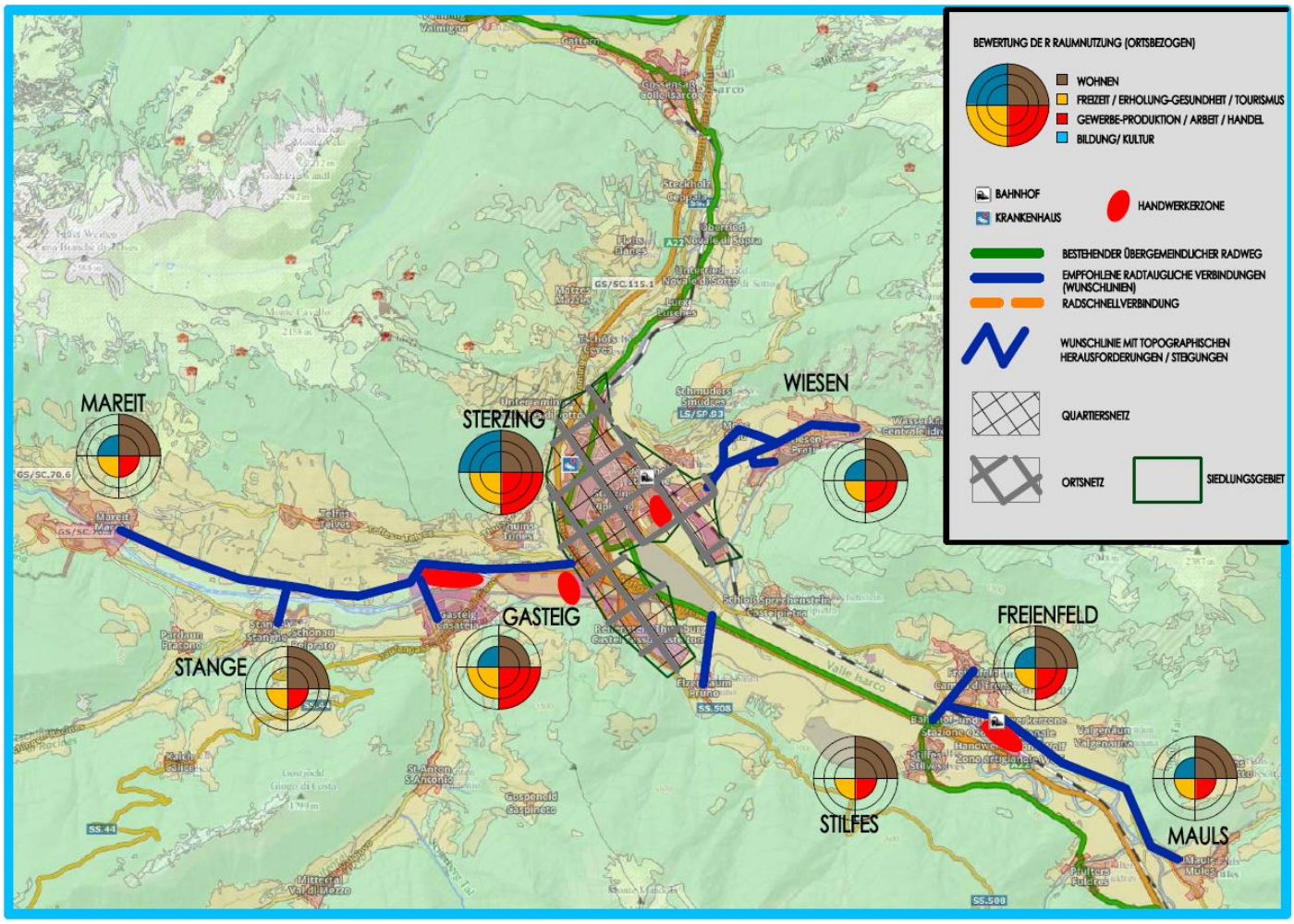
Da Sciaves sembrerebbe opportuno collegare i paesi sull'altopiano attraverso un percorso ciclabile circolare, tracciato idealmente in senso antiorario da Sciaves via Rasa (Mooserweg) a Naz e via Fiumes a Sciaves, con un collegamento da Elvas via Rasa.

La zona commerciale nell'area dell'uscita autostradale di Varna/Val Pusteria, in funzione solo da pochi anni, è scarsamente accessibile ai ciclisti e deve essere dotata di collegamenti ciclabili migliorati.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Risoluzione dei problemi della pista ciclabile Valle Isarco nella zona del comune di Varna.
- Collegamento diretto tra zona commerciale Varna/A22 e Sciaves (variante Val di Riga?).
- Collegamento diretto tra zona commerciale Varna/A22 e Fortezza.
- Collegamento diretto alla ciclabile della Val Pusteria tra il maso Putzerhof e Rio di Pusteria lungo la strada statale/il tracciato ferroviario.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - zona industriale Bressanone/ciclabile Valle Isarco - Albes
  - ciclabile Valle Isarco – Sarnes
  - quartiere Leone – Novacella (lato orografico destro della valle)
  - i paesi sull'altopiano di Naz-Sciaves.

UFC-11 Vipiteno: Vipiteno, Campo di Trens, Prati-Val di Vizze e Racines (entrambe fondovalle), Brennero



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 19.500 persone, quasi il 3,7% della popolazione dell'Alto Adige. I centri abitati che contano il maggior numero di abitanti sono concentrati a fondovalle, fatta eccezione per i comuni di Racines e Prati/Val di Vizze, che contano alcuni insediamenti a fondovalle (Casateia, Stanghe, Mareta per il comune di Racines, Prati per il comune di Prati/Val di Vizze) e altri in media montagna. Sulla base di questi dati, si presume che circa il 70% della popolazione viva in una posizione favorevole alla bicicletta.

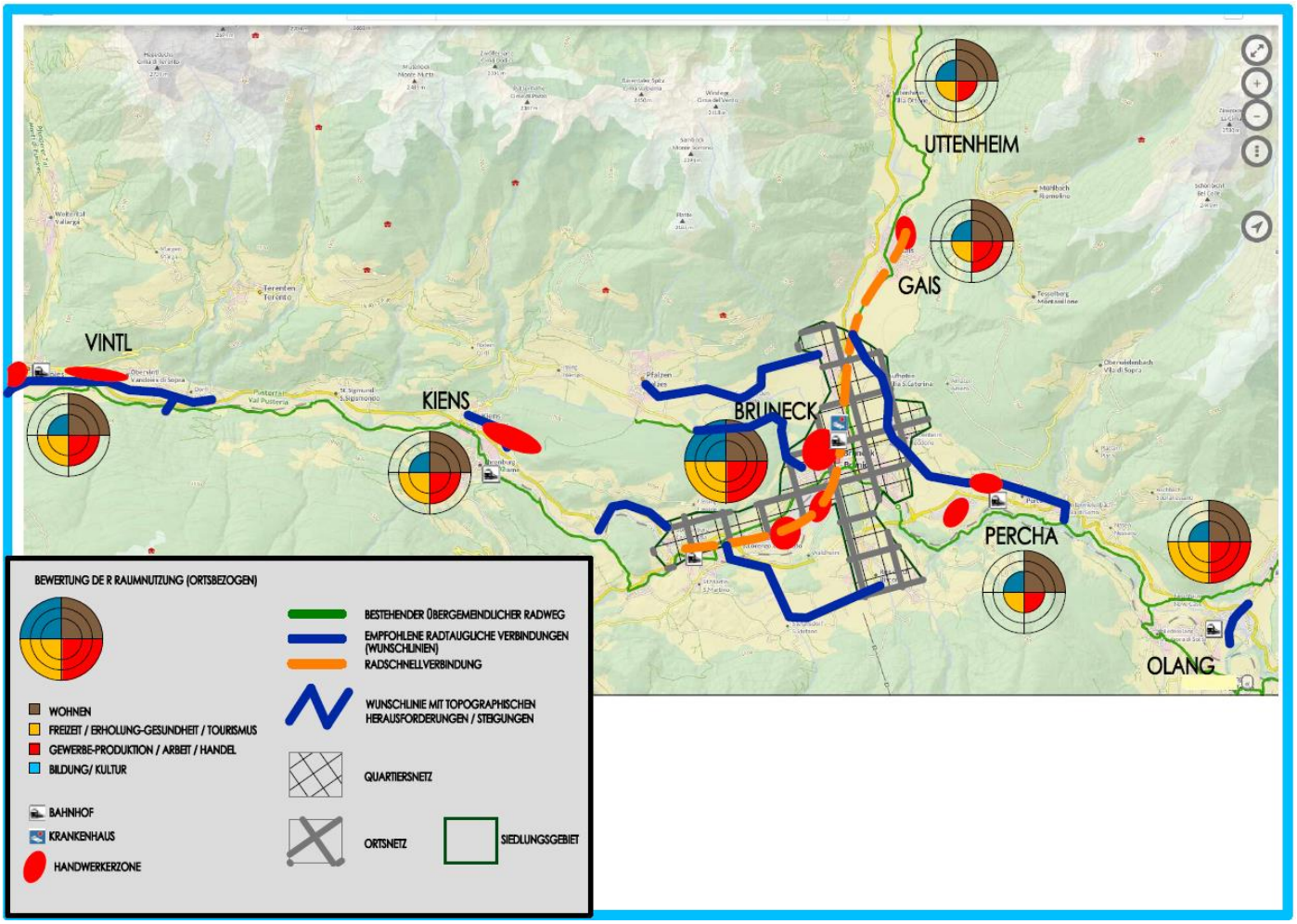
Le aree industriali e commerciali più importanti di Campo di Trens, Vipiteno e Casateia sono dislocate a fondovalle e si possono considerare anche sufficientemente idonee all'uso della bicicletta lungo gli assi di trasporto esistenti; rappresentano importanti punti d'interesse, che in parte devono ancora essere collegati ai centri abitati da brevi tratti di piste ciclabili.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile e intercomunale.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - Mules, zona commerciale Campo di Trens, Campo di Trens
  - Campo di Trens – ciclabile Valle Isarco

- ciclabile Valle Isarco – Pruno
- stazione Prati/Vipiteno – Prati
- pavimentazione/asfaltatura della sezione della zona commerciale Casateia - Mareta (lato orografico sinistro del Rio Ridanna)
- tratto di allacciamento alla ciclabile Casateia - Mareta
- zona commerciale Casateia - Casateia.

<u>UFC-12 Brunico:</u> Brunico, Vandoies, Chienes, Gais, S. Lorenzo, Perca, Valdaora, Rasun-Anterselva



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 37.900 persone, quasi il 7,1% della popolazione dell'Alto Adige. Attualmente comprende solo i comuni situati prevalentemente a livello di fondovalle e che sono quindi in linea di principio adatti alla bicicletta.

La UFC in questione è una regione economica molto importante con una distribuzione molto variabile dei settori produttivi, che vanno dall'agricoltura ai servizi, dal commercio e turismo all'industria manifatturiera, all'alta tecnologia. Di conseguenza, anche le vie di trasporto sono particolarmente estese, mentre sorgenti e punti d'interesse sono ripartiti in tutta la UFC.

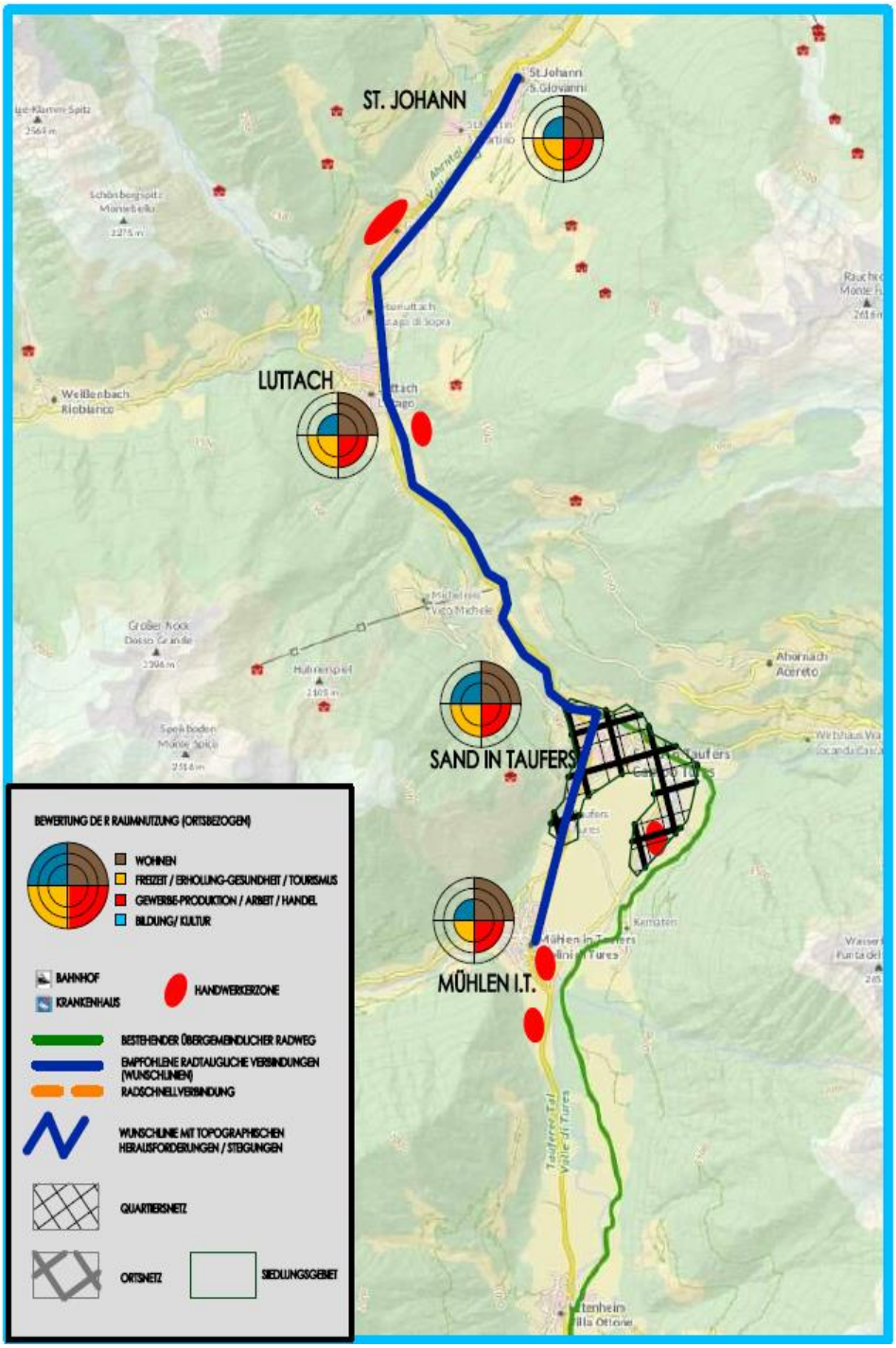
La UFC è attraversata dalla ciclabile della Val Pusteria, da cui parte la diramazione per le valli di Tures/Aurina e di Anterselva.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Collegamento rapido da Gais a Brunico e S. Lorenzo.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - S. Giorgio – Falzes (attraverso Via Talackerweg e Grimaldo)

- Brunico – Perca (attraverso Via Vecchia, con collegamento a Teodone)
- Teodone – Villa Santa Caterina – ciclabile Gais
- zona commerciale Rasun di Sotto – Valdaora (attraverso Achmühle - Riscone)
- S. Lorenzo – S. Stefano - Riscone

UFC-13 Val di Tures/Valle Aurina: Campo Tures, Valle Aurina



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 11.500 persone, quasi il 2,2% della popolazione dell'Alto Adige.

Nel corso dell'elaborazione del piano della mobilità ciclistica, la UFC è stata configurata come unità separata, dal momento che i rappresentanti del comune di Valle Aurina e della comunità comprensoriale Val Pusteria avevano espresso l'intenzione di costruire il collegamento da Campo di Tures a Lutago ed eventualmente fino a S. Giovanni, utilizzandolo come pista ciclabile di uso quotidiano fruibile tutto l'anno.

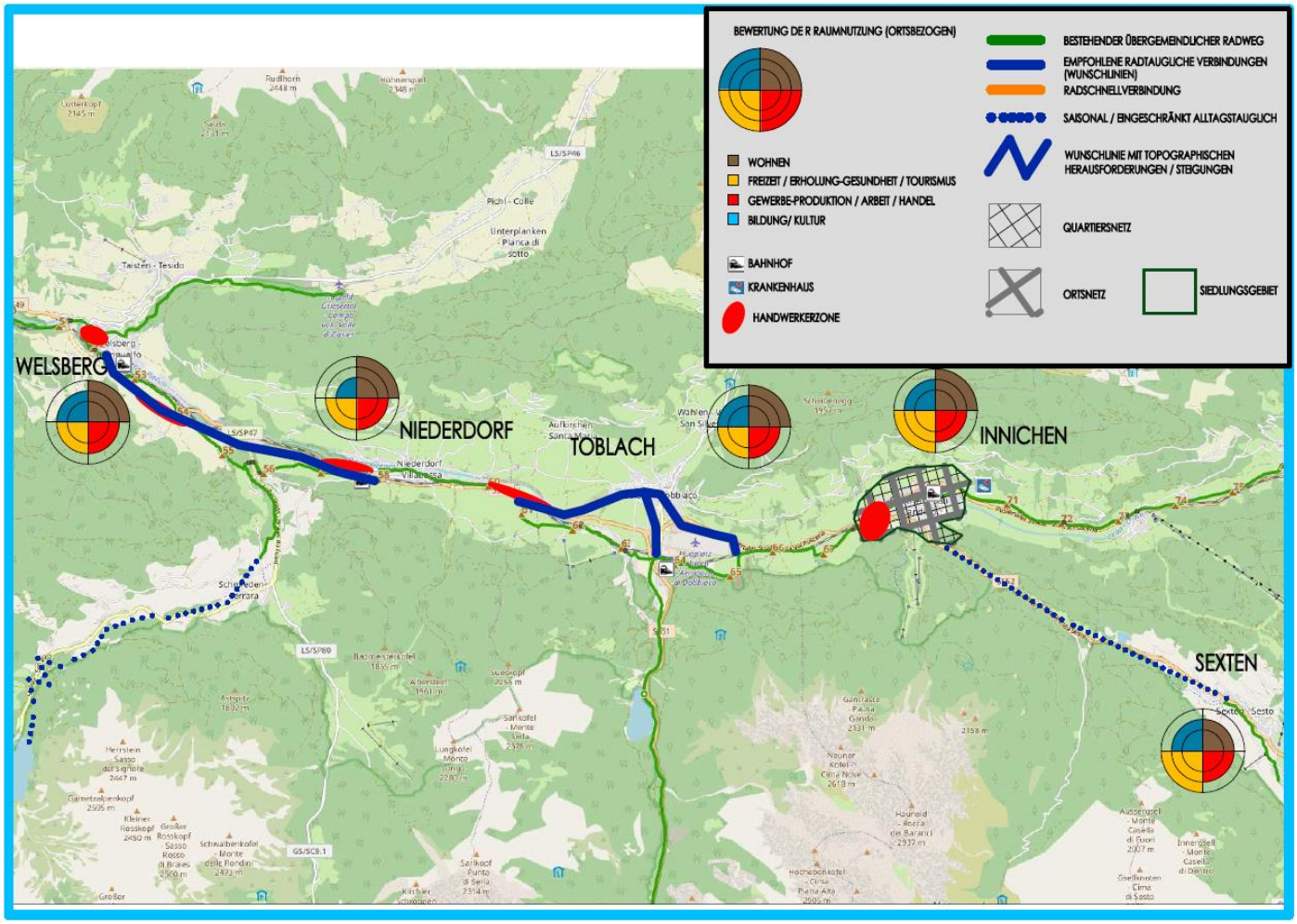
Nell'area in questione possiamo ipotizzare notevoli flussi di scambio, in particolare per quanto riguarda i settori attinenti al lavoro, all'approvvigionamento e all'istruzione, molti dei quali possono essere convertiti all'uso della bicicletta, in considerazione delle distanze e dei dislivelli compatibili con le due ruote.

La possibilità di utilizzare la pista in inverno rappresenta una sfida ed è alla base della realizzazione di un collegamento ciclabile di uso quotidiano. Chi ha elaborato il progetto è partito dal presupposto che in Alto Adige la compatibilità con un uso quotidiano non sussiste più a partire da 1000 m s.l.m. Per i progettisti, tuttavia, l'impegno dell'amministrazione locale andrebbe sostenuto, e sarebbe opportuno testare l'idoneità all'uso quotidiano delle infrastrutture anche in posizioni più elevate.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Collegamento ciclabile ininterrotto e a livello tra Molini di Tures e Lutago ed eventualmente anche fino a S. Giovanni.

UFC-14 Alta Val Pusteria: Monguelfo-Tesido, Villabassa, Casies, Braies, Dobbiaco, San Candido, Sesto



Descrizione

L'Alta Pusteria è una regione residenziale ed economica di forte attrazione. Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 16.100 persone, quasi il 3% della popolazione dell'Alto Adige. I dislivelli sono a misura d'uomo e consentono di classificare l'area del fondovalle e delle terrazze adiacenti come compatibile con la bicicletta. Le zone commerciali sono disseminate lungo la strada statale della Val Pusteria e la vecchia strada principale e offrono numerose opportunità lavorative. Non tutte sono però dotate di collegamenti ciclabili.

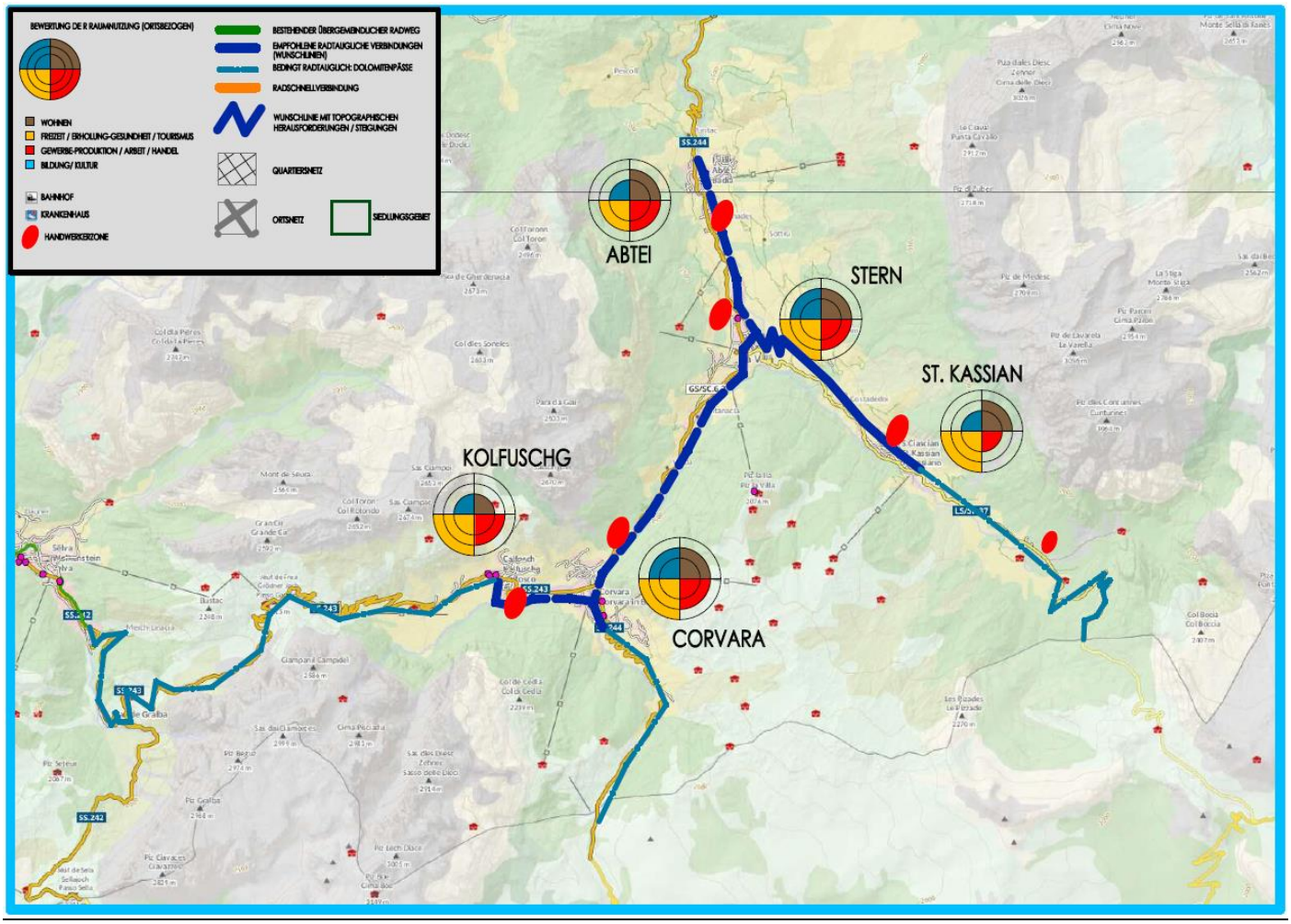
La pista ciclabile della Val Pusteria (a partire da Dobbiaco denominata ciclabile della Drava) in questa zona si sviluppa in gran parte al di fuori dei centri abitati. Per collegare le zone residenziali ai luoghi di lavoro e ad altri punti di interesse, sul lato orografico destro della valle bisognerebbe realizzare delle piste ciclabili o delle vie di collegamento percorribili dalle bici allacciandole alla pista ciclabile della Val Pusteria.

Tracciati auspicati

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - Monguelfo (zona commerciale a ovest) – zona commerciale Monguelfo est
  - Ferrara – Lago di Braies
  - zona commerciale Villabassa/Dobbiaco – Dobbiaco (attraverso Quarazze)

- Dobbiaco – pista ciclabile della Val Pusteria
- San Candido – Sesto (stagionalmente/adatto all'uso quotidiano in misura limitata | in inverno pista per sci di fondo).

UFC-15 Alta Badia: Badia, La Villa, S. Cassiano,



Descrizione

Nel territorio di questa UFC vivono all'incirca 4.850 persone, quasi lo 0,91% della popolazione dell'Alto Adige. Anche se per l'altitudine e le condizioni geomorfologiche e meteorologiche l'Alta Badia sembra non essere particolarmente idonea alla mobilità ciclabile di uso quotidiano, occorre definire e considerare questa UFC anche in relazione ai risultati ottenuti da altre piccole regioni altoatesine con caratteristiche equivalenti.

L'Alta Badia può contare su un'alta frequenza bistagionale di turisti e nel 2019 ha registrato quasi 2,2 milioni di pernottamenti nei due comuni facenti parte della UFC. Il commercio non turistico si concentra principalmente nelle località di Pedraces e La Villa del comune di Badia, dove si ipotizza anche un aumento nel numero di edifici a uso residenziale per la popolazione locale. Anche al margine settentrionale di Corvara, nel fondovalle e in posizione leggermente distaccata dall'abitato principale, si estende una piccola zona commerciale che conta numerose imprese e fornitori di servizi.

Sulla base di questi dati, tra le località del comune di Badia così come nell'area della UFC nel suo complesso si può ipotizzare un considerevole flusso di scambio, parte del quale può essere convertito alla bicicletta, almeno stagionalmente, anche se è verosimile che l'infrastruttura ciclistica della UFC venga utilizzata principalmente a scopo di turismo e ricreazione. Per questi stessi scopi in un prossimo futuro andrebbero realizzate strutture e

attuate misure che agevolino il transito lungo i valichi per chi si muove in bici. Non entreremo nei dettagli di questi collegamenti in quanto non possono essere classificati come mobilità ciclabile di uso quotidiano.

- Urbanizzazione di tutti i centri abitati e delle zone commerciali/industriali dotandoli di piste ciclabili o di vie di transito percorribili dalle biciclette e, se possibile, di un collegamento diretto e a livello con la pista ciclabile intercomunale.
- Collegamenti a misura di bicicletta tra
  - Pedraces - La Villa (e poi verso S. Cassiano o Corvara)
  - Corvara - Colfosco.