

184597

Beschlüsse - 1. Teil - Jahr 2018**Autonome Provinz Bozen - Südtirol
BESCHLUSS DER LANDESREGIERUNG**

vom 31. Juli 2018, Nr. 749

Programm zur Reduzierung der NO₂-Belastung 2018 - 2023

Das Gesetzesvertretende Dekret vom 13. August 2010, Nr. 155, welches die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa umsetzt, legt die Kriterien für die Bewahrung der Luftqualität fest und überträgt den Regionen, bzw. den Autonomen Provinzen eine Reihe von Kompetenzen und Aufgaben.

Der Artikel 9 des gleichen Dekretes legt fest, dass die Regionen und die autonomen Provinzen in Gebieten, in welchen die von der Richtlinie festgelegten Grenzwerte überschritten werden, Maßnahmen anwenden, die schnellstmöglich zu ihrer Einhaltung führen. Absatz 9 desselben Artikels legt weiters fest, dass in jenen Fällen, in denen alle möglichen Maßnahmen auf lokaler Ebene nicht ausreichen, um den Grenzwert einzuhalten und somit staatliche Maßnahmen nötig sind, ein entsprechendes technisches Komitee ein staatliches Maßnahmenprogramm ausarbeitet, welches mit Dekret des Ministerpräsidenten genehmigt werden soll.

Mit Beschluss der Landesregierung vom 17. Jänner 2011, Nr. 38, hat die Provinz Bozen das „Programm zur Reduzierung der NO₂-Belastung“ genehmigt, im welchem die notwendigen Maßnahmen auf Landes- bzw. Gemeindeebene zur Einhaltung des NO₂-Grenzwert innerhalb 2015 bestimmt wurden. Im Programm wurde allerdings auch festgestellt, dass für die Erreichung dieses Zieles, Maßnahmen auf staatlicher Ebene notwendig waren. Das Programm wurden dem Umweltministerium gemeinsam mit der Anfrage um Fristverlängerung zur Einhaltung des NO₂- Grenzwertes bis 2015 übermittelt.

Mit demselben Beschluss wurde auch beschlossen, ein offizielles Ansuchen an das Umweltministerium zu übermitteln, damit festgelegt wird, in welchem Maße und unter welchen Bedingungen staatliche Maßnahmen zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes angewendet werden müssen. Mit Schreiben vom 21. Jänner 2011, wurde gemäß Artikel 9, Absatz 9 des Gesetzesvertretenden Dekretes vom 13. August 2010, Nr. 155, das offiziellen

Deliberazioni - Parte 1 - Anno 2018**Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige
DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE**

del 31 luglio 2018, n. 749

Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ 2018 - 2023

Il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, che attua la direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, fissa i criteri per la gestione della qualità dell'aria demandando alle regioni ed alle province autonome un'ampia serie di competenze e di compiti.

L'articolo 9 del medesimo decreto, determina che nelle zone in cui sono superati i valori limite fissati dalla direttiva, le regioni e le province autonome adottino le misure necessarie al raggiungimento dei valori limite nel più breve tempo possibile. Il comma 9 determina inoltre che, nel caso in cui da una specifica istruttoria risulti che, nonostante l'applicazione di tutte le possibili misure a livello locale, i valori limite possano essere rispettati solo con il contributo di misure di carattere nazionale, un apposito Comitato tecnico presenta un programma di misure di carattere nazionale da approvare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Con deliberazione della Giunta provinciale n. 38 del 17 gennaio 2011, la Provincia di Bolzano ha approvato il "Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂" con il quale sono state individuate le misure di competenza provinciale e comunale necessarie ad ottenere il rispetto del valore limite dell'NO₂ entro il 2015. Nel programma si evidenziava che erano necessarie misure di carattere nazionale per garantire tale obiettivo. Il programma è stato inoltrato al Ministero dell'ambiente anche ai fini della richiesta di proroga fino al 2015 del termine per il rispetto del valore limite dell'NO₂.

Con la medesima deliberazione veniva anche deciso di inoltrare formale richiesta al Ministero dell'Ambiente affinché venisse aperta un'apposita istruttoria per determinare in quale misura e con quali modalità debbano essere adottati provvedimenti di carattere nazionale, al fine di garantire il rispetto dal valore limite dell'NO₂. Il 21 gennaio 2011 veniva inoltrata al Ministero per l'ambiente formale richiesta di emanare misure di carattere

Ansuchen zum Erlass von staatlichen Maßnahmen für die Reduzierung der Emissionen von Stickstoffoxiden des Verkehrs auf der Brennerautobahn an das Umweltministerium gesendet.

Mit Dekret des Ministerpräsidenten vom 22. November 2013 wurde das technische Komitee, in dem auch Südtirol vertreten ist, einberufen. Aufgabe des Komitees ist die Ausarbeitung eines Programms mit staatlichen Maßnahmen zur Verringerung der Stickoxidemissionen des Verkehrs auf der Brennerautobahn.

Die Landesagentur für Umwelt hat am 11. Mai 2018 das Dokument „Beurteilung der Luftqualität 2010 – 2017“, vorgesehen vom Gesetzesvertretenden Dekret vom 13. August 2010, Nr. 155, veröffentlicht. Darin werden die Gebiete bestimmt, in denen der NO_2 - Grenzwert überschritten wird. Dazu gehören Teile von Bozen, Meran, Brixen und Leifers sowie einige Gegenden entlang der Brennerautobahn.

Die Landesagentur für Umwelt hat den technischen Tisch zur Luftqualität, vorgesehen von Art. 5, Abs. 5 des DLH 37/2011, einberufen.

Im Zuge der Arbeiten des technischen Tisches wurde ersichtlich, dass zusätzlich zu den Maßnahmen des „Programms zur Reduzierung der NO_2 - Belastung“, genehmigt mit Beschluss Nr. 38 vom 17. Jänner 2011, weitere Maßnahmen notwendig sind. Zudem wurden die zeitlichen kurz- und mittelfristigen Ziele festgelegt.

Mit den Beschlüssen der Gemeindeausschüsse von Bozen (Nr. 302 vom 28.05.2018), Meran (Nr. 200 vom 29.05.2018) und Leifers (Nr. 269 vom 15.06.2018) wurden die Maßnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich definiert und jene bestimmt, welche in das NO_2 - Programm übernommen werden sollen.

Die Gemeinde Brixen hat am 22. Mai 2018 mitgeteilt, dass der Gemeindeausschuss innerhalb Dezember 2018 darüber beschließen wird.

Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, schnellstmöglich eine Reihe von Maßnahmen zur Verringerung der NO_2 - Konzentrationen in den Überschreitungsgebieten anzuwenden und weitere Maßnahmen auszuarbeiten, um den NO_2 - Grenzwert spätestens im Jahre 2023 einzuhalten ist es erforderlich, das „Programm zur Reduzierung der

nationale finalizzate alla riduzione delle emissioni di ossidi di azoto provenienti dal traffico circolante sull'autostrada del Brennero chiedendo l'avvio dell'istruttoria prevista dall'art. 9, comma 9 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155.

Con DPCM 22 novembre 2013 veniva istituito il Comitato tecnico di cui sopra in cui è rappresentata anche la Provincia di Bolzano. Compito del Comitato è quello di presentare un programma di misure di carattere nazionale per ridurre le emissioni di ossidi di azoto generate dal traffico circolante sulla autostrada del Brennero.

In conformità a quanto prevede il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 l'Agenzia provinciale per l'ambiente, in data 11 maggio 2018, ha pubblicato la "Valutazione della qualità dell'aria 2010-2017". Essa individua le aree in cui vi sono superamenti del valore limite per l' NO_2 . Tali aree interessano i Comuni di Bolzano, di Merano, di Bressanone e di Laives, nonché alcune località poste nelle immediate vicinanze dell'autostrada del Brennero.

L'Agenzia provinciale per l'ambiente ha avviato le consultazioni con il Tavolo tecnico per la qualità dell'aria previsto dall'art. 5, comma 7 del DPP 37/2011 già da 1° febbraio 2018.

Sempre nell'ambito dei lavori del Tavolo tecnico si è anche convenuto sulla necessità di adottare misure aggiuntive a quelle del "Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO_2 " approvato con deliberazione n. 38 del 17 gennaio 2011 e si sono condivisi gli obiettivi di breve e di medio termine.

Il Comune di Bolzano con deliberazione della Giunta comunale n. 302 del 28.05.2018, il Comune di Merano con deliberazione della Giunta comunale n. 200 del 29.05.2018 ed il Comune di Laives con deliberazione della Giunta comunale n. 269 del 15.06.2018 hanno individuato i provvedimenti di propria competenza e formulato le proposte di provvedimento da inserire nel programma.

Il 22 maggio 2018, il Comune di Bressanone ha comunicato di voler provvedere alla deliberazione di Giunta comunale entro dicembre 2018.

Considerata la necessità di adottare quanto prima possibile una serie di misure per ridurre nel breve termine le concentrazioni di NO_2 nelle aree di superamento e di dare avvio alla definizione di ulteriori provvedimenti per ottenere il rispetto del valore limite annuale dell' NO_2 al più tardi entro il 2023 si ritiene necessaria aggiornare il "Programma di

NO₂-Belastung“ zu aktualisieren.

Dies vorausgeschickt

beschließt:

DIE LANDESREGIERUNG

einstimmig in gesetzmäßiger Weise:

- 1) beiliegenden Anhang „Programm zur Reduzierung der NO₂-Belastung“, welcher integrierender Bestandteil dieses Beschlusses ist, zu genehmigen.
- 2) den vorliegenden Beschluss im Amtsblatt der Region Trentino Südtirol zu veröffentlichen.

DER LANDESHAUPTMANN
ARNO KOMPATSCHER

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.
EROS MAGNAGO

riduzione dell'inquinamento da NO₂”.

Ciò premesso

LA GIUNTA PROVINCIALE

delibera

a voti unanimi legalmente espressi:

- 1) di approvare l'allegato “Programma di riduzione dell'inquinamento da NO₂” che costituisce parte integrante della presente deliberazione.
- 2) Di pubblicare la presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Trentino – Alto Adige.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
ARNO KOMPATSCHER

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.
EROS MAGNAGO

Anlage >>>

Allegato >>>

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

Programm
zur
Reduzierung
der
NO₂-Belastung

2018 – 2023

Programma
per la
riduzione
dell'inquinamento
da NO₂

2018 – 2023

Impressum:

Landesagentur für Umwelt
Autonome Provinz Bozen
Amba Alagi Straße 5
39100 Bozen

Email: umweltagentur@provinz.bz.it

Veröffentlicht: Juli, 2018

© Autonome Provinz Bozen

Inhalte können mit Angabe der Quelle verwendet und kopiert werden

Pubblicato da:

Agenzia provinciale per l'ambiente
Provincia Autonoma di Bolzano
Via Amba Alagi 5
39100 Bolzano

Email: agenziaambiente@provincia.bz.it

Pubblicato: Luglio 2018

© Provincia Autonoma di Bolzano

I contenuti possono essere utilizzati e riprodotti citando la fonte

Vorwort

Spätestens seit dem Aufflammen des Diesel-abgasskandals sind Stickoxid-Emissionen in den Fokus der öffentlichen Diskussionen gerückt und hat es sich herumgesprochen, dass dieses farb- und geruchslose Gas in erhöhter Konzentration gesundheitsgefährdend ist. Von dieser Problematik besonders betroffen sind urbane Räume und Gebiete, welche von stark befahrenen Straßen durchzogen werden. Es ist also vor allem der Autoverkehr und hierbei der Dieselmotor die größte Schadstoffquelle. In den Mobilitätsbereich einzugreifen ist immer eine große Herausforderung, insbesondere dann, wenn es den motorisierten Individualverkehr betrifft. Dies bedeutet in der Regel Maßnahmen zu treffen, welche die bisher gewohnten und häufig auch liebgewonnenen Fahrgewohnheiten beschneiden könnten. Dennoch gilt es Maßnahmen zu treffen, die es uns ermöglichen in den betroffenen Räumen wieder die Grenzwerte einzuhalten. Unsere Triebfeder für Maßnahmen sollte aber nicht einzig auf die Erfüllung der Grenzwerte ausgerichtet sein. Grenzwerte sind immer Ausdruck des umweltpolitisch machbaren. Abgase sind auch in geringeren Dosen nicht gesundheitsförderlich.

Ausgearbeitet wurde das vorliegende Programm in einem sehr konstruktiven Arbeitsklima zusammen mit den Gemeinden und den Wirtschafts- und Umweltverbänden. Jetzt gilt es die erforderlichen Maßnahmen umzusetzen und umso mehr sind nun alle beteiligten Partner gefordert, gemeinsam diese Herausforderung anzugehen.

Der Landesrat für Raumentwicklung,
Umwelt und Energie

Richard Theiner

Introduzione

Con l'esplosione dello scandalo diesel le emissioni da ossidi di azoto sono rientrate nel focus dell'opinione pubblica e si è diffusa velocemente la notizia di come questo gas inodore e incolore, ad elevate concentrazioni, possa essere pericoloso per la salute.

In questa problematica sono particolarmente coinvolte le strade intensamente trafficate degli ambienti urbani. È quindi il traffico veicolare ed in particolare quello a motore diesel a rappresentare la maggiore fonte di inquinamento. Intervenire sulla mobilità è sempre una grossa sfida, in particolare quando sono coinvolti gli spostamenti individuali dei cittadini. Questo significa di norma intraprendere provvedimenti che potrebbero andare a cambiare le abitudini avute fino ad ora sullo spostamento personale. Nonostante questo è necessario trovare provvedimenti che consentano nelle zone critiche di rientrare nei limiti di legge.

Il fine dei nuovi provvedimenti però, non dovrebbe essere solo rivolto al rispetto dei limiti di legge, che sono spesso espressione di concezioni politico-ambientali. Bisogna ricordare infatti che i gas di scarico anche in piccole concentrazioni sono molto dannosi anche per la salute.

Il presente Programma è stato elaborato in un clima costruttivo all'insegna della collaborazione tra comuni e le associazioni maggiormente rappresentative delle attività economiche e della tutela dell'ambiente.

Ora è il momento di mettere in atto i provvedimenti necessari e si invitano tutte le parti coinvolte ad accettare questa nuova sfida insieme.

L'Assessore allo Sviluppo del territorio,
Ambiente ed Energia

InhaltsverzeichnisIndice

1. Gesetzgebung	10	1. Normativa
2. Beurteilung der Luftqualität und Überschreitungsgebiete	12	2. Valutazione della qualità dell'aria e aree di superamento
2.1 Anmerkungen zu den Überschreitungsgebieten	12	2.1 Considerazioni particolari in merito alle aree di superamento
2.2 Anmerkungen zu den Emissionen der Dieselfahrzeuge	18	2.2 Considerazioni particolari in merito alle emissioni dei veicoli diesel
3. NO₂-Programm 2011	21	3. Programma NO₂ - 2011
3.1 Analyse der durchgeführten Maßnahmen	21	3.1 Analisi dei provvedimenti attuati
3.2 Gründe für das Nichterreichen der Ziele des NO ₂ - Programms 2011	24	3.2 Cause del mancato raggiungimento degli obiettivi del Programma NO ₂ - 2011
4. Ziele des NO₂-Programms 2018/2023	26	4. Obiettivi del Programma NO₂ – 2018/2023
4.1 Harmonisierung mit anderen Plänen und Programmen	27	4.1 Armonizzazione con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione
4.2 Inhalte des Programms	31	4.2 Elementi del programma
5. Maßnahmen des Programms	33	5. Provvedimenti del programma
5.1 Maßnahmen der Autonomen Provinz Bozen	34	5.1 Provvedimenti della Provincia
5.2 Maßnahmen der Gemeinden	45	5.2 Provvedimenti dei Comuni
5.3 Allgemeine Maßnahmen	53	5.3 Provvedimenti generali
5.4 Kriterien für die Anwendung von Fahrbeschränkungen	56	5.4 Criteri per l'emanazione di provvedimenti di limitazione alla circolazione
6. Monitoring des Programms	61	6. Monitoraggio del programma
6.1 Abschätzung der Effekte	61	6.1 Stima degli effetti potenziali
6.2 Messung der NO ₂ - Konzentrationen	62	6.2 Monitoraggio concentrazioni di NO ₂
6.3 Bewertung der Ergebnisse	63	6.3 Valutazione dei risultati
6.4 Vorgehensweise und Zeitplan	64	6.4 Aspetti operativi e tempistiche
Anhänge:		Allegati:
1. Maßnahmen der Gemeinde Bozen		1. Provvedimenti del Comune di Bolzano
2. Maßnahmen der Gemeinde Meran		2. Provvedimenti del Comune di Merano
3. Maßnahmen der Gemeinde Leifers		3. Provvedimenti del Comune di Laives

NO₂-Programm 2018/2023

1. Gesetzgebung

Die Richtlinie 2008/50/EG sowie das entsprechende staatliche Dekret (gesetzesvertretende Dekret 155/2010) sieht vor, dass in Gebieten, in welchen der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten wird, Pläne angewandt werden, welche die Einhaltung des Grenzwertes garantieren. Diese Pläne müssen vorsehen, dass die Grenzwerte innerhalb der vorgeschriebenen Termine eingehalten werden. Der Art. 9 des Dekrets 155/2010 sieht vor, dass im Falle einer Überschreitung der Grenzwerte auch nach dem vorgeschriebenen Termin, die Pläne mit Maßnahmen zur Erreichung der Grenzwerte in möglichst kurzer Zeit integriert werden müssen. Diese Pläne müssen von den Regionen, bzw. von den Autonomen Provinzen mit den im Dekret festgelegten Kriterien angewandt werden.

Gemäß Artikel 4 des Dekrets des Landeshauptmannes vom 31. März 2003, Nr. 7, ist die Landesagentur für Umwelt mit der Beurteilung der Luftqualität beauftragt. Im Falle einer Überschreitung des Grenzwertes sind, gemäß Art. 5 desselben Dekretes, Reduzierungsprogramme zu erstellen. Diese Programme werden je nach Verantwortungsbereich von den Gemeinden oder von der Provinz umgesetzt.

Mit Beschluss der Landesregierung vom 17. Jänner 2011, Nr. 38, hat die Provinz Bozen das „Programm zur Reduzierung der NO₂-Belastung“ genehmigt. Dieses enthält die notwendigen Maßnahmen auf Landes- bzw. Gemeindeebene, um den NO₂-Grenzwert innerhalb 2015 einzuhalten. Im Programm wurde zur Kenntnis genommen, dass für die Erreichung dieses Ziels Maßnahmen auf staatlicher Ebene notwendig seien. Dieses Programm wurde dem Umweltministerium mit der Anfrage um Fristverlängerung für die Einhaltung der NO₂ Werte bis 2015 weitergeleitet.

Mit Beschluss der Landesregierung vom 17. Jänner 2011, Nr. 38, wurde auch beschlossen, ein offizielles Ansuchen an das Umweltministerium zu übermitteln, damit festgelegt wird, in welchem Maße und unter welchen Bedingungen staatliche Maßnahmen zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes angewandt werden müssen. Am 21. Jänner 2011 wurde gemäß Artikel 9, Absatz 9 des Gesetzesver-

Programma NO₂ – 2018/2023

1. Normativa

La direttiva 2008/50/CE ed il relativo decreto di recepimento a livello statale (d.lgs. 155/2010) prevedono che nelle zone in cui sono superati i valori limite per il biossido di azoto (NO₂) vengano adottati piani al fine di garantire il rispetto dei valori limite. Detti piani devono prevedere di raggiungere i valori limite nei termini prescritti. L'art. 9 del d.lgs. 155/2010 prescrive che qualora vi siano dei superamenti dopo il termine prescritto, i piani devono essere integrati con misure atte a raggiungere il valore limite nel più breve tempo possibile. Detti piani devono essere adottati dalle regioni, ovvero dalle provincie autonome nel rispetto dei criteri previsti dallo stesso decreto.

L'art. 4 del Decreto del Presidente della Provincia 31 marzo 2003, n. 7, assegna all'Agenzia provinciale per l'ambiente il compito di eseguire la valutazione della qualità dell'aria. In caso di superamento del valore limite, devono essere adottati i programmi di riduzione di cui all'art. 5 del medesimo decreto. Tali programmi vengono applicati dalla Provincia e dai Comuni in relazione alle rispettive competenze.

Con deliberazione della Giunta provinciale n. 38 del 17 gennaio 2011, la Provincia autonoma di Bolzano ha approvato il "Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂" con il quale sono state individuate le misure di competenza provinciale e comunale necessarie ad ottenere il rispetto del valore limite dell'NO₂ entro il 2015. Nel programma si prende atto che erano tuttavia necessarie misure di carattere nazionale per garantire tale obiettivo. Il programma è stato inoltrato al Ministero dell'ambiente anche ai fini della richiesta di proroga al 2015 del termine per il rispetto del valore limite dell'NO₂.

Con la deliberazione della Giunta provinciale n. 38 del 17 gennaio 2011 viene anche deciso di inoltrare formale richiesta al Ministero dell'Ambiente affinché venga aperta un'apposita istruttoria per determinare in quale misura e con quali modalità debbano essere adottati provvedimenti di carattere nazionale, al fine di garantire il rispetto dal valore limite dell'NO₂. Il 21 gennaio 2011 è stata inoltra-

tretenden Dekretes vom 13. August 2010, Nr. 155, das offizielle Ansuchen zur Erlassung von staatlichen Maßnahmen für die Reduzierung der NO_x infolge des Verkehrs auf der Brennerautobahn an das Umweltministerium gesendet.

Mit Dekret des Ministerpräsidenten vom 22. November 2013 wurde das technische Komitee beim Ministerrat einberufen, in welchem auch die Autonome Provinz Bozen vertreten ist. Aufgabe des Komitees ist es, ein Programm von nationalen Maßnahmen für die Reduzierung der NO_x-Emissionen des Autobahnverkehrs vorzuschlagen. Obwohl das Maßnahmenpaket im Jahr 2012 vorgelegt wurde und im Jahr 2014 von der Autonomen Provinz Bozen bestätigt wurde, hat das Komitee bis zum jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Vorschläge für die Reduzierung der NO_x-Emissionen durch den Autobahnverkehr beschlossen.

Die Bewertung der Luftqualität 2010 - 2017, veröffentlicht von der Landesagentur für Umwelt am 11.05.2018, weist in einigen Landesteilen auf eine Überschreitung des NO₂-Grenzwertes (Jahresmittelwert von 40 µg/m³) oder auf die Gefahr einer Überschreitung hin. In der Bewertung werden auch die Überschreitungsgebiete laut Art. 2, Absatz 1, Buchstabe g) des gesetzesvertretenden Dekrets 155/2010 ermittelt.

Es ist daher notwendig, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um den Grenzwert so schnell wie möglich zu erreichen. Da das Programm 2011 fast vollständig ausgeschöpft wurde, ist es angebracht, ein neues Programm namens „Programm NO₂ – 2018/2023“ zu genehmigen.

ta al Ministero per l'ambiente formale richiesta di emanare misure di carattere nazionale finalizzate alla riduzione delle emissioni di ossidi di azoto provenienti dal traffico circolante sull'autostrada del Brennero chiedendo l'avvio dell'istruttoria prevista dall'art. 9, comma 9 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155.

Con DPCM 22 novembre 2013 viene istituito un Comitato tecnico presso la Presidenza del Consiglio in cui è rappresentata anche la Provincia di Bolzano. Compito del Comitato è quello di presentare un programma di misure di carattere nazionale per ridurre le emissioni di ossidi di azoto generate dal traffico circolante sulla autostrada del Brennero. Nonostante il pacchetto di misure proposto nel 2012 e confermato nel 2014 dalla Provincia di Bolzano, allo stato attuale il Comitato non ha ancora emanato alcun provvedimento specifico per ridurre le emissioni di ossidi di azoto provenienti dal traffico autostradale.

La valutazione della qualità dell'aria 2010-2017, pubblicata dall'Agenzia provinciale per l'ambiente in data 11.05.2018, ha fatto emergere come in alcune parti del territorio provinciale vi siano situazioni di superamento o di rischio di superamento del valore limite per l'NO₂ (media annuale di 40 µg/m³). La valutazione ha individuato anche le aree di superamento ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera g) del d.lgs. 155/2010.

Si rende pertanto necessario attuare ulteriori provvedimenti al fine di raggiungere il valore limite nel più breve tempo possibile. Essendo che il Programma del 2011 è di fatto quasi completamente esaurito, si ritiene opportuno approvare un nuovo programma denominato "Programma NO₂ – 2018/2023".

2. Beurteilung der Luftqualität und Überschreitungsgebiete

Die Beurteilung der Luftqualität auf Landesebene im Zeitraum 2010 - 2017 hat ergeben, dass in Bozen, Meran, Leifers, Brixen und einigen Gegenden entlang der Brennerautobahn A22 der NO₂- Jahresmittelwert überschritten wird.

Im allen anderen Landesteilen wurden keine Überschreitungen des Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ festgestellt.

Tabelle 1 enthält eine Zusammenfassung der Überschreitungsgebiete und deren wichtigsten Merkmale. Für weitergehende Informationen wird auf das Dokument "Beurteilung der Luftqualität 2010 – 2017" verwiesen, veröffentlicht von der Landesagentur für Umwelt unter

<http://umwelt.provinz.bz.it/luft/luftqualitaetmanagement.asp>

Tab. 1 - Überschreitungsgebiete

Gebiet / Area	Straßenlänge Lunghezza strada	Exponierte Bevölkerung Popolazione esposta	Hauptquelle Fonte principale	max. NO ₂	Ziel Obiettivo
Bozen / Bolzano	46,5 km	8.926	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	66 µg/m ³ g	2023
Meran / Merano	18,7 km	1.105	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	43 µg/m ³	2020
Brixen / Bressanone *	11 km	1.200	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	43 µg/m ³	2020
Leifers / Laives	2,1 km	800	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	50 µg/m ³	2023
Unterland / Bassa Atesina*	27,5 km	1.483	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	47 µg/m ³	2023

Anmerkung: * Daten noch zu bestätigen nach Abschluss der Luftqualitätsbeurteilung des Gebietes.

2.1 Anmerkungen zu den Überschreitungsgebieten

Eingangs sei erwähnt, dass man bei den Emissionen allgemein von Stickoxiden-NO_x als Sammelbegriff für zahlreiche gasförmige Oxide des Stickstoffs spricht, während man sich immissionsseitig immer auf NO₂ bezieht.

Die Luftqualitätsbeurteilung hat deutlich aufgezeigt, dass der Straßenverkehr mit einem Anteil von 70% (sowohl auf Landesebene als auch in den Überschreitungsgebieten) die Hauptquelle der NO_x- Emissionen darstellt.

Aus diesem Grunde ist es zur Verringerung der NO₂- Konzentrationen notwendig, besonders diese Emissionsquelle zu berücksichtigen.

2. Valutazione della qualità dell'aria e aree di superamento

La valutazione della qualità dell'aria 2010-2017 eseguita a livello provinciale (di seguito Valutazione) ha fatto emergere la presenza di aree di superamento del valore limite annuale dell'NO₂ in alcune zone del territorio provinciale ed in particolare nei Comuni di Bolzano, Merano, Laives, Bressanone ed alcune località poste lungo l'autostrada del Brennero A22.

Nelle altre parti del territorio provinciale non sono state individuate situazioni di superamento della media annuale di 40 µg/m³ di NO₂.

Tabella 1 riassume in estrema sintesi le aree di superamento e le loro caratteristiche essenziali. Per ulteriori dettagli si rimanda al documento "Valutazione della qualità dell'aria 2010-2017" pubblicato dall'Agenzia provinciale per l'Ambiente al seguente indirizzo internet:

<http://ambiente.provincia.bz.it/aria/pianificazione-qualita-aria.asp>

Tab. 1 – Aree di superamento

Gebiet / Area	Straßenlänge Lunghezza strada	Exponierte Bevölkerung Popolazione esposta	Hauptquelle Fonte principale	max. NO ₂	Ziel Obiettivo
Bozen / Bolzano	46,5 km	8.926	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	66 µg/m ³ g	2023
Meran / Merano	18,7 km	1.105	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	43 µg/m ³	2020
Brixen / Bressanone *	11 km	1.200	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	43 µg/m ³	2020
Leifers / Laives	2,1 km	800	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	50 µg/m ³	2023
Unterland / Bassa Atesina*	27,5 km	1.483	Städtischer Verkehr Traffico cittadino	47 µg/m ³	2023

Nota: * I dati relativi a queste aree sono indicativi in attesa del completamento della valutazione

2.1 Considerazioni particolari in merito alle aree di superamento

Si rammenta che per le emissioni si utilizza la sigla NO_x per identificare complessivamente tutti gli ossidi di azoto, mentre per le immissioni il riferimento è sempre NO₂ (biossido di azoto)

La valutazione indica in modo molto evidente la fonte principale delle emissioni di NO_x responsabile delle situazioni di superamento. Il traffico motorizzato genera all'incirca il 70% delle emissioni di NO_x sia in relazione al totale delle emissioni a livello provinciale sia nelle aree di superamento.

Per tale ragione si rende indispensabile, così come del resto previsto dalla normativa, agire

gen, wie unter anderem auch vom Gesetz so vorgesehen.

Grundsätzlich werden zwei Typen von Überschreitungsgebieten unterschieden. Erstens Gebiete mit verkehrsreichen Straßen innerhalb der größten Gemeinden Südtirols. Zweitens ländliche Gebiete, auf welche die Emissionen des Autobahnverkehrs einen besonderen Einfluss ausüben. Eine Verringerung der Autobahnemissionen würde dabei auch in jenen Gemeinden zu Verbesserungen führen, in denen der Stadtverkehr die Hauptemissionsquelle darstellt und die von der Autobahn durchquert werden.

2.1.1 Städtische Überschreitungsgebiete

Das Hauptmerkmal der städtischen Gebiete mit hohen NO_2 -Konzentrationen ist der sogenannte „Canyon-Effekt“. Dabei handelt es sich um eine Aufkonzentration von NO_2 in Straßenräumen mit starker Randbebauung und starkem Verkehr (8.000 Fahrzeuge pro Tag). In diesen Straßenschluchten werden NO_2 -Konzentrationen weit oberhalb von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen. Je dichter die Randbebauung und je höher die Gebäude, umso stärkere Luftbelastungen sind bei gleichbleibendem Verkehr zu erwarten.

Ein weiterer wichtiger Grund für hohe NO_2 -Werte ist der „Stop&go“-Effekt, mit welchem ein un stetiger Verkehrsfluss mit häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen aufgrund dichtem Verkehr beschrieben wird. Der NO_x -Ausstoß ist dabei bedeutend höher als auf Straßen mit flüssigem Verkehr.

Aus diesen Gründen ist nicht an allen Straßen mit starkem Verkehr eine hohe NO_2 -Belastung zu erwarten und jede Überschreitungssituation ist einzeln zu beurteilen.

Um Umwegverkehr und eine Verlagerung des Problems auf andere Straßen zu vermeiden ist es notwendig, nicht nur die Straßen an welchen die Überschreitung festgestellt wurde zu berücksichtigen, sondern auch die umliegenden.

Eine gesamtheitliche Lösung des städtischen Verkehrsproblems ist daher wichtig. Die durchgeführten „Screenings“ (siehe Kapitel 4.3.3 der Luftqualitätsbeurteilung) gewährleisten dabei die Berücksichtigung des gesamten

su tale fonte emissiva se si vuole incidere in modo significativo sulle concentrazioni di NO_2 . Vi sono in sostanza due tipologie di aree di superamento.

- a) la più importante è quella che riguarda le vie maggiormente trafficate all'interno dei maggiori comuni altoatesini.
- b) le zone del territorio che, pur essendo di tipo rurale, risentono in modo molto elevato delle emissioni generate da una specifica fonte: il traffico autostradale.

Al tempo stesso è evidente che il traffico autostradale incide in modo non trascurabile anche nelle zone cittadine attraversate dalla A22 e che pertanto una riduzione di tale fonte contribuirebbe a ridurre in modo significativo l'inquinamento anche laddove il traffico cittadino produce il maggior contributo emissivo.

2.1.1 Aree di superamento urbane

La caratteristica principale delle aree in cui si riscontrano elevate concentrazioni di NO_2 in ambito urbano è rappresentata dal cosiddetto “effetto canyon”. Ovvero, un anomalo aumento delle concentrazioni di NO_2 nelle strade con un traffico di intensità pari o maggiore di 8.000 veicoli giorno (TGM) e la contemporanea presenza di situazioni di forte ristagno delle masse d'aria causate dall'intensa edificazione. In questi “canyon stradali” si possono registrare concentrazioni medie annue di NO_2 di gran lunga superiori al valore limite di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tanto più sono fitti ed alti gli edifici lungo la via, quanto più alte saranno le concentrazioni di NO_2 a parità di traffico.

Vi è inoltre un altro fenomeno da tenere nella dovuta considerazione; ovvero l'effetto “stop&go”. Esso si manifesta nelle vie in cui vi sono importanti e frequenti fenomeni di incolonnamento dei veicoli e dove, a causa delle frequenti accelerazioni, si registrano emissioni maggiori rispetto a strade in cui il traffico è fluido.

Per questo motivo non tutte le strade cittadine in cui vi è un intenso traffico cittadino fanno registrare le maggiori concentrazioni di NO_2 .

L'approccio deve quindi essere commisurato alle situazioni specifiche delle singole strade. Laddove si ha una rete stradale che presenta frequenti situazioni di superamento si dovrà necessariamente intervenire sull'insieme delle strade per evitare che eventuali deviazioni del traffico causino problemi in strade limitrofe.

Da qui la necessità di un approccio complessivo sulla gestione del traffico cittadino. Le simulazioni eseguite secondo il concetto di screening stradale servono dunque a garantire un approccio complessivo sull'intera rete viaria che ovviamente presenta forti interdipenden-

Straßennetzes des jeweiligen Gebietes. Auch die Fahrverbote bestimmter Euroklassen machen nur dann Sinn, wenn sie ein größeres Gebiet betreffen und sich nicht nur auf einen einzelnen Straßenabschnitt beziehen.

An Straßen mit starken „Stop&go“- Verkehr können hingegen Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs und Vermeidung von Kolonnenbildungen in Straßenschluchten (Abb. 2) sinnvoll sein.

In städtischen Gebieten, die von Autobahnen, Schnellstraßen oder Durchzugsstraßen durchquert werden und sich deren Auswirkungen auf die NO_2 -Belastung mit jenen des städtischen Verkehrs überlagern, sind auch ohne dem „Street-Canyon“-Effekt NO_2 -Grenzwertüberschreitungen möglich. Die Emissionen von großen Verkehrsadern können dabei auch einen wichtigen Einfluss auf die NO_2 -Konzentration von etwas entfernt liegenden Gegenden haben (siehe Kapitel 5.0.2 der Luftqualitätsbeurteilung).

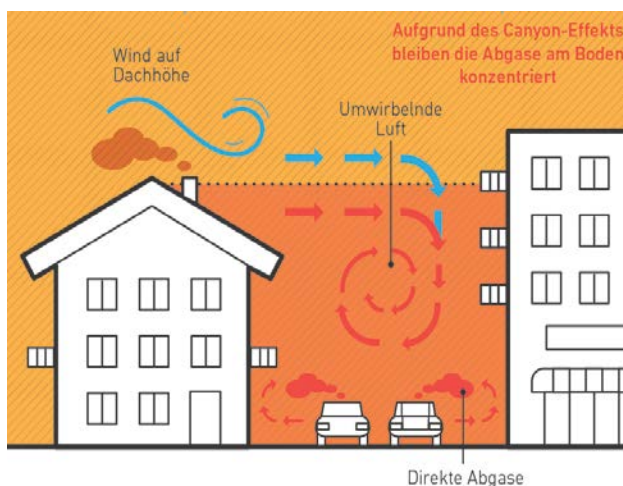


Abb. 2: Canyon Effekt

2.1.2 Ländliche Überschreitungsgebiete

In den ländlichen Gebieten findet man die NO_2 -Überschreitungen vor allem an Wohngebäuden, die sehr nahe an einer vielbefahrenen Straße liegen. Auch wenn der sogenannte „Hintergrundwert“, also die zu erwartende NO_2 -Konzentration ohne die Berücksichtigung der Hauptemissionsquelle (z.B. die A22), deutlich unter jenem der städtischen Gebiete liegt, wird mancherorts aufgrund der hohen Emissionen des Straßenverkehrs der NO_2 -Jahresgrenzwert überschritten. In den ländlichen Überschreitungsgebieten ist der Autobahnver-

ze.

In tali contesti hanno certamente effetto le limitazioni alla circolazione di determinate categorie di veicoli, sempreché tali divieti vengano applicati su ampie parti del territorio.

Per quanto concerne le singole strade interessate principalmente da fenomeni di stop&go si possono attuare al contrario interventi mirati alla fluidificazione, ovvero ad evitare la formazione di code all'interno dei tratti di strada che presentano situazioni di canyon urbano (fig. 2).

Quando in ambito cittadino vi sono assi viari con forte intensità di traffico (autostrade, superstrade, strade di scorrimento), nelle aree adiacenti a tali strade le concentrazioni di NO_2 causate dal traffico autostradale si sommano a quelle generate dal traffico locale e fanno superare il valore limite dell' NO_2 anche senza che vi siano situazioni di canyon urbano. Inoltre, la grande quantità di emissioni generate da tali arterie è responsabile di una parte delle concentrazioni di NO_2 anche in aree relativamente lontane dalla fonte.

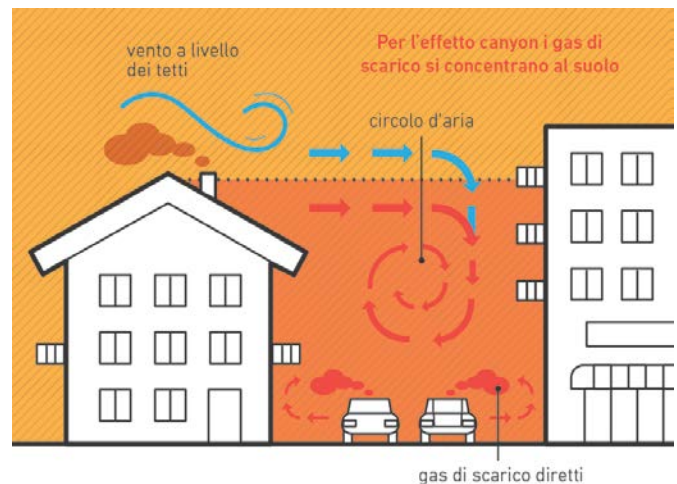


Fig. 2: Effetto canyon

2.1.2 Aree di superamento rurali

La caratteristica principale delle aree in cui si riscontrano elevate concentrazioni di NO_2 in ambito rurale è rappresentata dalla vicinanza degli edifici o dei luoghi di vita ad arterie ad intenso traffico. La grande quantità di emissioni generate dai veicoli transitanti su tali arterie produce un superamento del valore limite della media annuale dell' NO_2 anche se il cosiddetto "fondo" è molto inferiore a quello presente nelle zone fortemente urbanizzate. Per fondo si intende quella parte di concentrazione di NO_2 che vi sarebbe anche se non vi fosse

kehr für 2/3 der gemessenen NO₂-Konzentration verantwortlich.

Im Kapitel 5.5 der von der Landesagentur für Umwelt veröffentlichten „Beurteilung der Luftqualität 2010 – 2017) sind die ländlichen Überschreitungsgebiete entlang der Brennerautobahn im Abschnitt Bozen Süd bis Salurn beschrieben.

Die Luftqualitätsbeurteilung in den ländlichen Gegenden entlang der MeBo hat indessen ergeben, dass an keinen Gebäuden der NO₂-Grenzwert überschritten wird.

Der Autobahnverkehr ist von einem hohen Schwerverkehrsanteil (ca. 28%) und einer, im Vergleich zum Verkehr der Gemeindestraßen, neueren Fahrzeugzusammensetzung gekennzeichnet (mehr Fahrzeuge der Euroklasse 5/6 und einen Dieselanteil von 75%, wohingegen dieser auf den Gemeindestraßen lediglich 50% beträgt). Insbesondere der hohe Anteil an Dieselfahrzeugen hat einen starken Einfluss auf die Emissionen, da diese bedeutend mehr NO_x ausstoßen als Benzinfahrzeuge.

Wichtig ist auch darauf hinzuweisen, dass Schwerverfahrzeuge der Euroklasse 6 deutlich weniger NO_x ausstoßen als Euro 5- Schwerverfahrzeuge, während dies bei den PKW nicht der Fall ist. Zwar hat auch dort die Euroklasse 6 eine leichte Verbesserung gebracht, allerdings liegen die Emissionen der Euro 6- Diesel- PKW noch immer auf dem Niveau der Euro 3- Diesel- PKW.

la fonte principale (ad es. la A22). In tali aree il contributo emissivo del traffico autostradale è responsabile di circa i 2/3 delle concentrazioni misurate.

Nel cap. 5.5 del documento “Valutazione della qualità dell’aria 2010 - 2017”, pubblicato dall’ Agenzia per l’ambiente sono descritte le aree rurali lungo l’autostrada del Brennero nel tratto tra Bolzano Sud e Salorno.

Le valutazioni svolte sul traffico circolante sulla superstrada MeBo hanno indicato il rispetto del valore limite presso tutti gli edifici in zone rurali potenzialmente esposte a valori alti di NO₂.

Il traffico autostradale è caratterizzato da una forte componente di traffico pesante (circa il 28%) e da un parco macchine diverso da quello in circolazione sulle strade comunali. Il parco autostradale è più recente (maggiore presenza di veicoli di classe euro 5 e 6), ma a fronte di una presenza del 50% di autovetture diesel in ambito cittadino, abbiamo in autostrada una presenza del diesel pari a circa il 75%. Questo ha degli effetti particolarmente importanti in relazione alle emissioni in quanto i veicoli diesel emettono una quantità di NO_x molto maggiore rispetto ai veicoli a benzina.

Inoltre, mentre per i veicoli pesanti, il passaggio dalla classe Euro 5 alla classe Euro 6 ha prodotto un’effettiva ed importante riduzione delle emissioni di NO_x, altrettanto non si può dire per le autovetture diesel che hanno ridotto solo parzialmente tali emissioni al punto che, mediamente, un’autovettura diesel Euro 6 produce un’emissione di NO_x inferiore, ma comunque paragonabile a quella di un’autovettura diesel Euro 3.

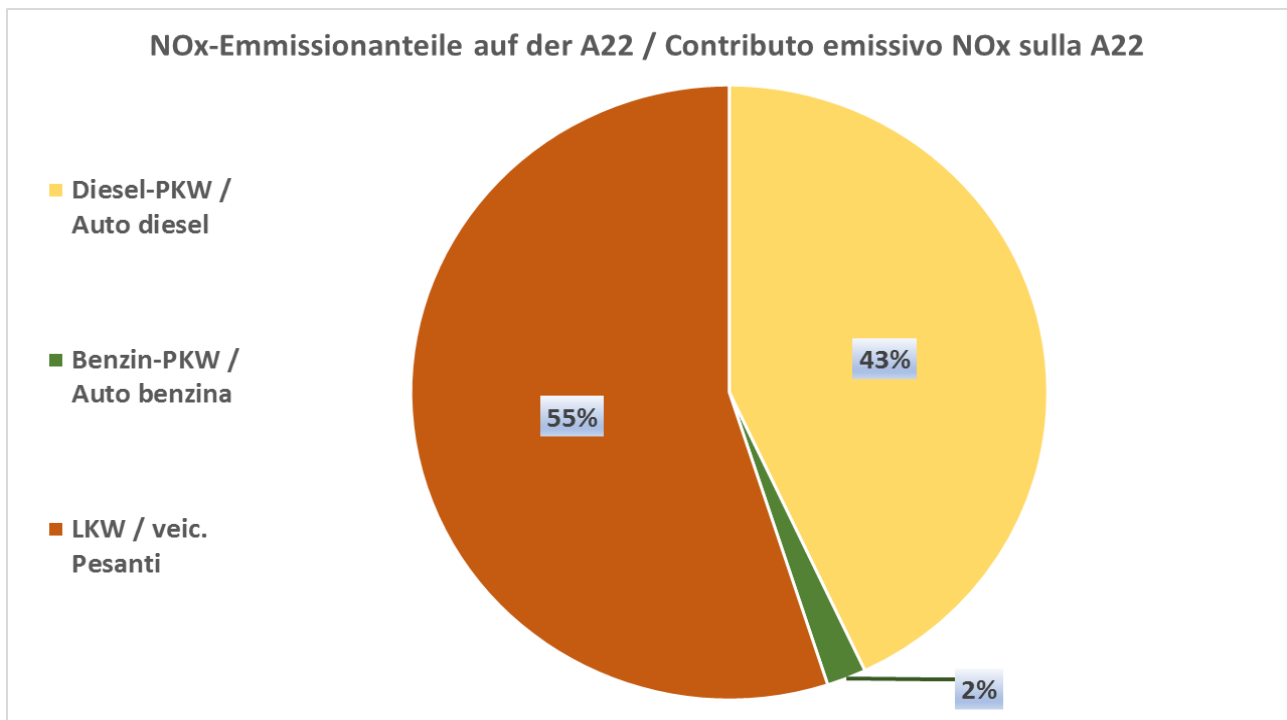


Abb. 3

Fig. 3

Die NO_x-Emissionen steigen bei Dieselfahrzeugen bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit. Am wenigsten NO_x werden dabei zwischen 80 und 90 km/h ausgestoßen. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit der PKW auf der A22 im Abschnitt BZ- Süd / Salurn beträgt 128 km/h. Eine Verringerung von nur 14 km/h würde die NO₂-Konzentration am Straßenrand um 10% reduzieren (siehe www.brennerLEC.life).

Die NO_x-Emissionen in diesem Autobahnabschnitt werden zu 55% von den Schwerverfahrzeugen, zu 43% von den Diesel-PKW und zu 2% von den Benzin-PKW verursacht (Abb. 3). In den nächsten Jahren dürfte dieser Anteil der Dieselfahrzeuge zunehmen, sollten keine Gegenmaßnahmen getroffen werden.

Die Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen des Autobahnverkehrs müssen einerseits darauf abzielen, den Schwerverkehr zu verringern (derzeit ist dieser ansteigend), andererseits zu einer Reduzierung der mittleren Fahrgeschwindigkeit bei Leichtfahrzeugen (PKW und Lieferwagen) führen.

In den nachfolgenden Grafiken werden die potentiellen Wirkungen der folgenden Maßnahmen im A22- Abschnitt Neumarkt bis Salurn dargestellt:

- Verlagerung von Schwerverkehr auf die Schiene (Rola Wörgl – Trient) (Abb. 4);
- Verringerung um 14 km/h der mittleren Geschwindigkeit von PKW und Lieferwagen (Abb. 5).

A ciò va aggiunto il fatto che l'emissione di NO_x delle autovetture diesel aumenta in modo esponenziale in rapporto alla velocità. Dal punto di vista emissivo, la velocità ideale per tali veicoli sarebbe tra gli 80 ed i 90 km/h. La media delle velocità delle autovetture in autostrada nel tratto BZ-Sud / Salorno è di circa 128 km/h. Una riduzione di soli 14 km/h della loro velocità media riduce di circa il 10% le concentrazioni di NO₂ a bordo autostrada (vedi www.brennerLEC.life).

Allo stato attuale delle conoscenze le emissioni autostradali di NO_x nel tratto in questione sono generate per il 55% dai veicoli pesanti, per il 43% dalle autovetture diesel e per il 2% dalle autovetture a benzina (fig. 3). La tendenza per i prossimi anni, se non vi saranno interventi correttivi, sarà quella di un aumento proporzionale della parte generata dalle autovetture diesel. I provvedimenti per la riduzione delle emissioni generate dal traffico autostradale devono pertanto tenere in considerazione sia la riduzione del traffico pesante (che invece di crescere costantemente dovrebbe essere indotto a diminuire) che il traffico privato (autovetture e furgoni) che dovrebbe essere indotto a ridurre la velocità media di transito.

Nei grafici che seguono si riportano i benefici potenziali calcolati per il tratto Eгна-Salorno della A22 e derivanti da:

- trasferimento su rotaia (Rola Wörgl-Trento) di un'importante quota dei veicoli pesanti (fig. 4)
- riduzione di 14 km/h della velocità media di transito delle autovetture e dei furgoni (fig. 5).

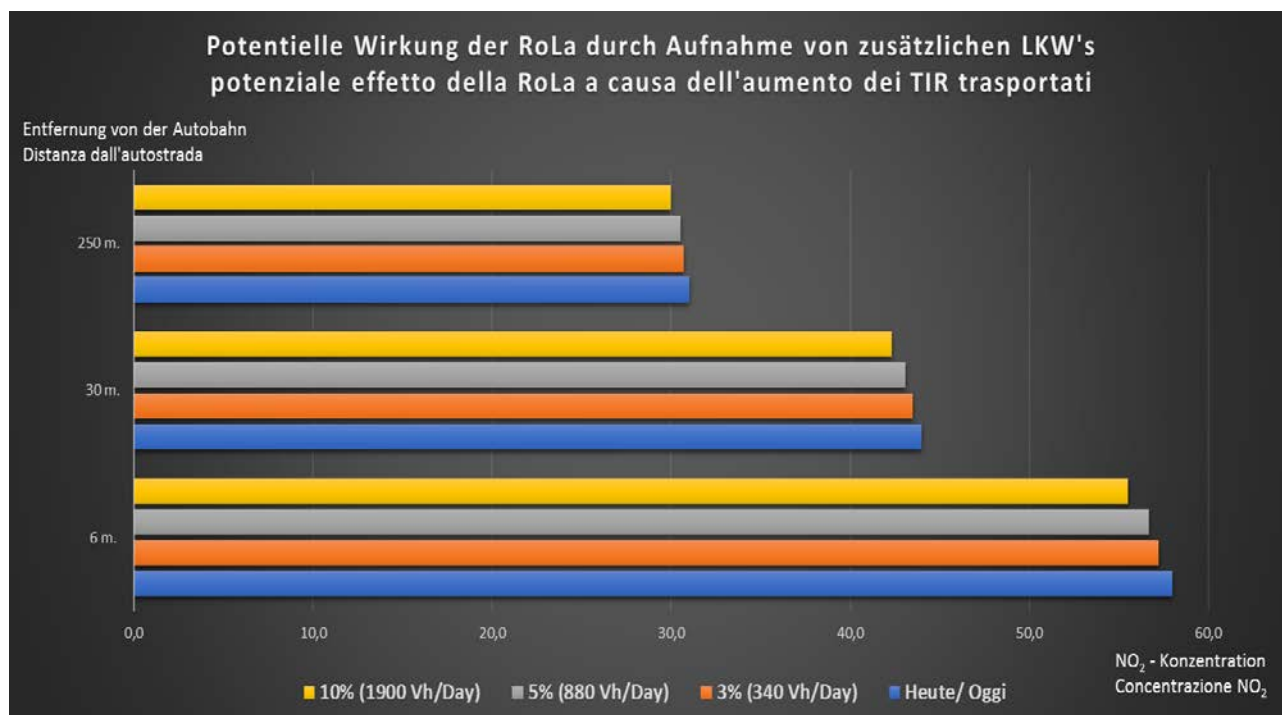


Abb. 4: Prozentuelle Verringerung des Schwerverkehrs und Auswirkungen auf die NO₂-Konzentration

Fig. 4: Riduzione percentuale dei veicoli pesanti ed effetto sulle concentrazioni di NO₂

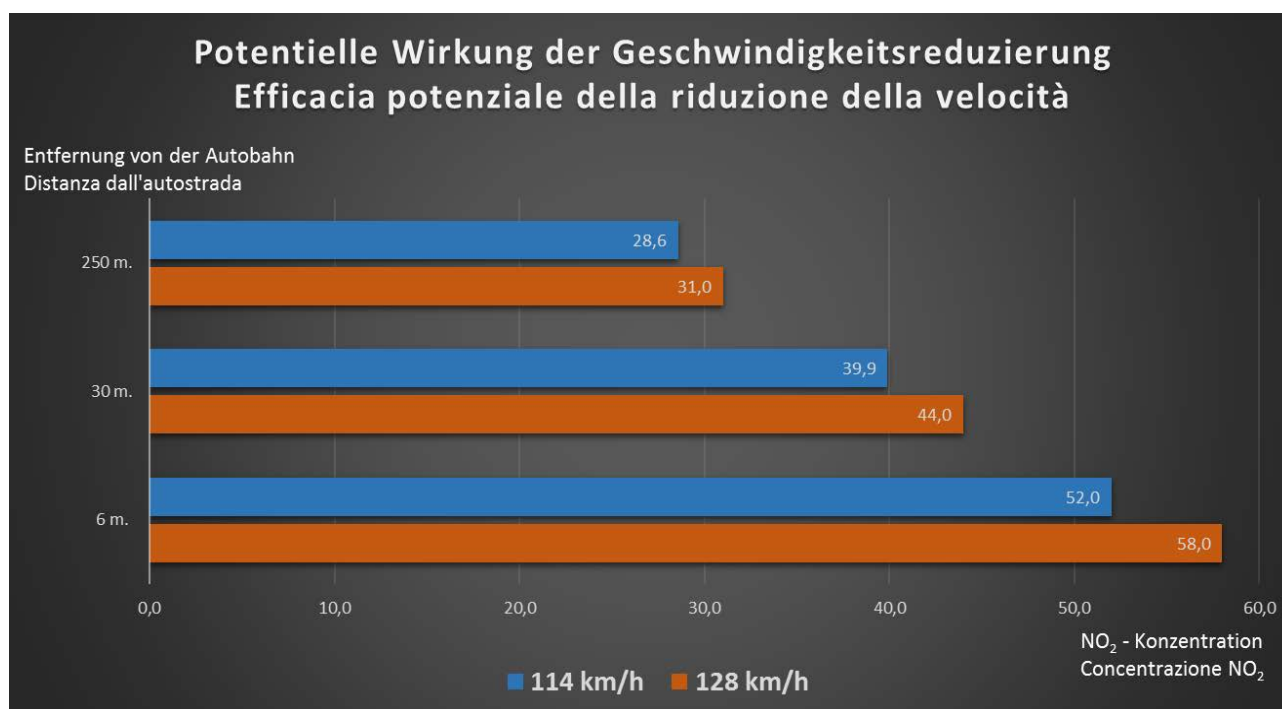


Abb. 5: Auswirkungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit für PKW auf die NO₂-Konzentration

Fig. 5: Riduzione della velocità delle autovetture ed effetto sulle concentrazioni di NO₂

2.1.3 Mögliches Überschreitungsgebiet Brixen und Vahrn

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der "Beurteilung der Luftqualität 2010 – 2017" waren die Simulationsergebnisse für dieses Gebiet noch nicht verfügbar, weshalb die Beurteilung nur teilweise durchgeführt wurde. Nach derzeitigem Kenntnisstand (sechsmonatige Daten der Passivsammler und erste Simulationsergebnisse) können die Schätzungen des Kapitels 5.3 des obgenannten Dokumentes bestätigt werden, d.h. sowohl in Brixen als auch in Vahrn ist mit NO₂- Grenzwertüberschreitungen zu rechnen. Somit werden die Daten der Tabelle 1 bestätigt. Für detailliertere Informationen wird auf das ergänzende Dokument zur Luftqualitätsbeurteilung verwiesen.

Zusammenfassend kann für dieses Gebiet gesagt werden, dass Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des NO₂- Jahresmittelgrenzwertes notwendig sind.

2.2 Anmerkungen zu den Emissionen der Dieselfahrzeuge

Es ist bekannt, dass die in den letzten Jahren auf den Markt gekommenen Diesel- PKW eine beachtliche Menge an NO_x ausstoßen. Nachfolgend werden zwei Aspekte, welche wichtig sind für vergangene und zukünftige Entscheidungen im Bereich der Luftqualität, erläutert:

Die Entwicklung der Emissionsfaktoren hin zu den Diesel- PKW der Euroklasse 6 hat nicht die erwartete Verringerung der NO_x- Emissionen gebracht. Dies hat dazu geführt, dass sich die Vorhersagen bezüglich der Reduzierung der NO₂- Belastung in der Außenluft aufgrund der Erneuerung des Fuhrparks nicht bewahrheiteten, während die Vorhersagen zur Entwicklung der Motorisierungen und der Fahrleistungen eintrafen. Auch die erwartete NO_x- Abnahme im Schwerverkehrsbereich durch die Erneuerung des Fuhrparks hat sich bestätigt.

Insgesamt hat dies zu einer Stagnation der gemessenen NO₂- Konzentrationen in den Städten und einer leichten Abnahme entlang der Autobahn (aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteil) geführt.

Aus den oben genannten Gründen waren auch die Vorhersagen der Luftqualitätspläne

2.1.3 Area di potenziale superamento di Bressanone e Varna

Al momento della pubblicazione della "Valutazione della qualità dell'aria 2010-2017" non erano ancora disponibili i risultati delle simulazioni modellistiche nell'area di Bressanone e pertanto la stessa è stata eseguita solo parzialmente. Allo stato attuale, alla luce delle ultime proiezioni ricavabili dai dati degli ultimi 6 mesi dei campionatori passivi ed alla luce dei primi risultati del modello MISKAM e dello Screening NO₂ è possibile confermare quanto stimato al cap. 5.3 della documentazione sopra citata, ovvero che nell'area di Bressanone e di Varna sono presenti delle aree in cui è superato il valore limite annuale dell'NO₂. Vengono quindi sostanzialmente confermati anche i dati riportati nella tabella 1. Per maggiori dettagli sulla situazione in tale area si rimanda al documento di integrazione della valutazione in via di elaborazione.

In sintesi viene pertanto confermato che anche per tale area è necessario emanare dei provvedimenti per rispettare quanto prima possibile il valore limite annuale per l'NO₂.

2.2 Considerazioni particolari in merito alle emissioni dei veicoli diesel

È ampiamente noto che le autovetture diesel immesse sul mercato negli ultimi anni presentano elevate emissioni di NO_x.

Di seguito si ritiene opportuno sottolineare due aspetti che hanno rilevanza sulle politiche passate e future in materia di qualità dell'aria:

L'evoluzione dei fattori di emissione delle autovetture diesel, con il passaggio dalle classi euro più basse alla classe euro 6 attualmente sul mercato, non ha portato i benefici previsti in termini di riduzione delle emissioni di NO_x.

Ciò ha comportato che le previsioni di riduzione delle concentrazioni di NO₂ in aria ambiente attribuite al ricambio del parco circolante non sono state confermate, mentre le altre tendenze, come ad es. l'aumento delle cilindrate e dei chilometri percorsi sono state sostanzialmente confermate. Al tempo stesso la riduzione delle emissioni attesa con il ricambio del parco dei veicoli pesanti è stata confermata. Ciò ha portato ad una stagnazione delle concentrazioni di NO₂ misurate nelle città e ad una lieve riduzione di quelle registrate lungo l'autostrada (dove si hanno importanti quote di traffico pesante).

Le previsioni dei piani e dei programmi della qualità dell'aria eseguite intorno agli 2010-

und Programme, welche in den Jahren 2010 – 2013 ausgearbeitet wurden, nicht korrekt und in weiten Teilen Europas treten auch heute noch NO_2 - Grenzwertüberschreitungen auf. Es gibt bereits Anzeichen, dass auf der Autobahn in nicht allzu ferner Zukunft die Emissionen der Diesel- PKW jene des Schwerverkehrs übersteigen werden.

Im vorherigen Kapitel wurde bereits darauf hingewiesen, dass die NO_x - Emissionen der Benzin- PKW sehr gering sind. Im städtischen Bereich sind die NO_x - Emissionsfaktoren der Benzinfahrzeuge ab Euro 3 deutlich geringer als die der Dieselfahrzeuge. So generieren die Benzin- PKW nur 7% der NO_x - Emissionen, obwohl 43% der Fahrzeuge mit Benzin fahren. 92% der NO_x werden hingegen von den Dieselfahrzeugen emittiert. Elektrisch, hybrid oder mit Gas betriebene Fahrzeuge nehmen hingegen mit 3% nur einen sehr geringen Anteil am gesamten Fuhrpark ein.

2013 erano pertanto impossibilitate a prevedere quanto accaduto in realtà. Da qui le numerose situazioni di superamento del valore limite dell' NO_2 che oggi si riscontrano in diverse parti d'Europa.

Le tendenze attuali ci dicono che tra non molto le emissioni di NO_x derivanti dalle autovetture diesel in ambito autostradale saranno maggiori di quelle dei veicoli pesanti.

Come abbiamo visto al capitolo precedente le autovetture a benzina concorrono in minima parte al rilascio di NO_x . In ambito cittadino va osservato che i fattori di emissione degli NO_x per i veicoli benzina di nuova generazione (euro 3 o più recenti) sono decisamente inferiori a quelli delle autovetture diesel. Pertanto, anche se le autovetture a benzina costituiscono il 43% del parco circolante, esse generano solamente il 7% degli ossidi di azoto. Il 92% degli NO_x è generato dai veicoli diesel, il 67% dalle sole autovetture diesel. Al tempo stesso bisogna registrare come la quota di veicoli elettrici, ibridi o alimentati a gas stenti molto ad affermarsi coprendo solamente il 3% del parco circolante.

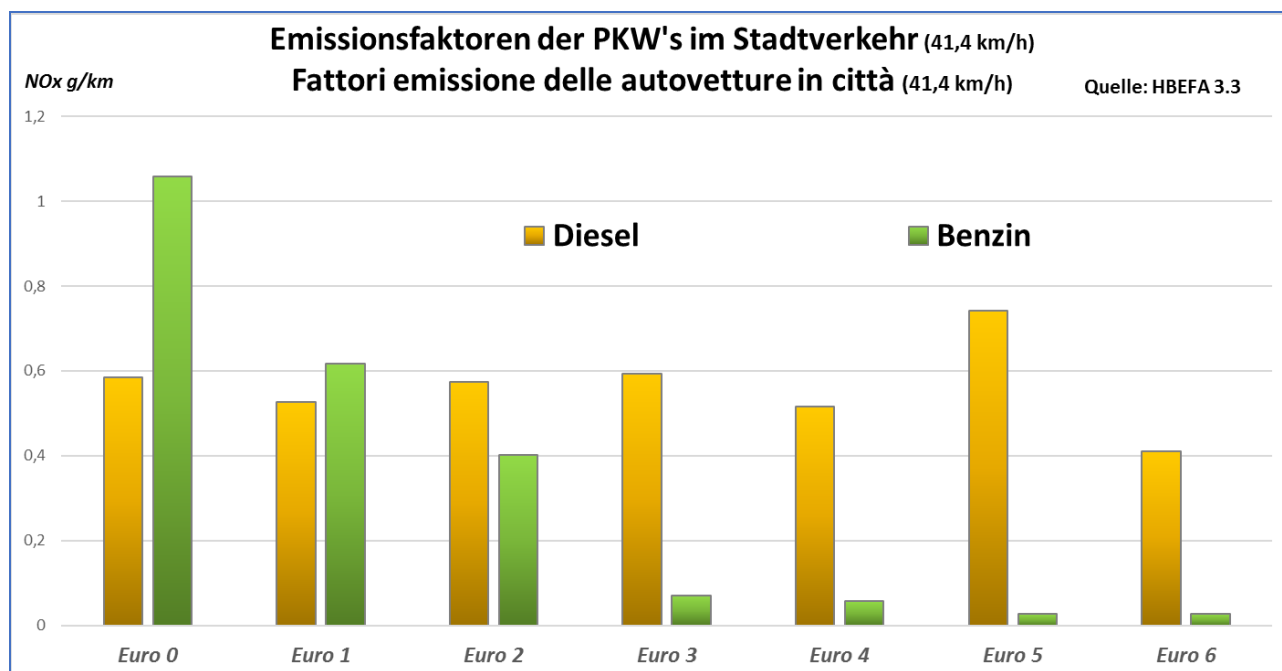


Abb. 6

Fig. 6

Die Europäische Kommission und die Fahrzeughersteller haben auf den sogenannten „Diesel- Skandal“ reagiert und 2017 ist eine neue Abgasnorm in Kraft getreten. Die neuen Bestimmungen sehen vor, dass die Typprüfung nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Straße erfolgt. Dies dürfte bei neuen Fahrzeugen zu einer deutlichen Verringerung der NO_x - Emissionen führen. Leider erfolgt die Anwendung der neuen Abgasbe-

La Commissione Europea ed i costruttori hanno reagito a quello che comunemente viene definito come lo “Scandalo Diesel” e nel 2017 sono entrate in vigore nuove norme per l'omologazione delle autovetture. Le nuove norme prevedono che l'omologazione di fabbrica dei veicoli debba essere fatta non solo sui rulli di prova, ma anche su strada. Ciò dovrebbe portare ad un concreto miglioramento delle emissioni di NO_x dei veicoli che ver-

stimmungen stufenweise und so besteht für alle Neufahrzeuge erst ab Jänner 2022 die Verpflichtung, den verschärften Grenzwert der Euroklasse 6d einzuhalten. Viele Hersteller haben allerdings bereits damit begonnen, auf den Straßen geprüfte PKW zu verkaufen (Euro 6d-TEMP). Die ersten auf der Straße geprüften leichten Nutzfahrzeuge werden Anfang 2019 auf dem Markt gebracht. Die verschärfte Abgasklasse Euro 6d wird hingegen erst ab 1. Jänner 2021 (PKW) bzw. 1. Jänner 2022 (leichte Nutzfahrzeuge) verpflichtend.

ranno progressivamente immessi sul mercato.

I tempi comunque non sono immediati e prima di avere un obbligo generalizzato ad immettere sul mercato veicoli diesel a bassa emissione di NO_x e testati su strada si dovrà attendere il gennaio 2022. Ad ogni modo, alcune case automobilistiche hanno già cominciato ad immettere sul mercato le prime autovetture diesel omologate su strada (Euro 6d-Temp). Vi è da attendersi che a partire dal 2019 usciranno anche i primi furgoni omologati su strada. La classe Euro 6d attualmente più restrittiva diventerà obbligatoria a partire da gennaio 2021 (autovetture) e da gennaio 2022 per i furgoni.

Tab. 2: Zulassungstermine für neue Euro 6 - Klassen

	Euro 6d-Temp		Euro 6d	
	Typgenehmigung Omologazione	Erstzulassung Prima immatr.	Typgenehmigung Omologazione	Erstzulassung Prima immatr.
M1 + N1 (Klasse I)	1.9.2017	1.9.2019	1.1.2020	1.1.2021
N1 (Kl. II, III) + N2	1.9.2018	1.9.2020	1.1.2021	1.1.2022

Legende: M1 = PKW; N1 = Leichte Nutzfahrzeuge
(Klasse I bis 1,3 Ton. - Kl. II und III bis 3,5 Ton.)
N2 = mittlere Nutzfahrzeuge bis 12 Ton.

Tab. 2: Date obbligatorie per le nuove classi Euro 6

Legenda: M1 = autovetture, N1 = furgoni
(Klasse I fino a 1,3 ton. - Kl. II e III fino a 3,5 ton. N2 = Furgoni fino a 12 Ton.

Mögliche Maßnahmen und Fahrverbote bzw. Beiträge zur Förderung neuer Fahrzeuge sollen daher besonders die Emissionsfaktoren und den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Euroklasse 6d berücksichtigen. So muss verhindert werden, dass alte Euro 3- Fahrzeuge mit solchen ersetzt werden, welche noch nicht der Abgasklasse Euro 6d-Temp oder Euro 6d entsprechen und somit zur keiner bedeutenden Verbesserung der NO_x-Emissionen führen.

Nelle politiche relative ad eventuali limitazioni alla circolazione o nello stabilire i criteri per eventuali incentivi alla sostituzione dei veicoli vetusti si devono quindi tenere in grande considerazione i fattori di emissione e le date di entrata in vigore dell'obbligo di vendita di veicoli Euro6d di nuova generazione. Ciò per evitare che ad es. un vecchio euro 3 diesel venga rimpiazzato con un veicolo non conforme alle classi Euro 6d o 6d-temp senza pertanto portare a beneficio nelle emissioni di NO_x.

3. NO₂-Programm 2011

Wie bereits im Kap. 1 beschrieben, hat die Landesregierung im Jänner 2011 das „Programm zur Reduzierung der NO₂-Belastung (Programm NO₂-2011)“ genehmigt. Dieses zeichnete die Situation im Jahre 2009 auf und hatte das Ziel, den NO₂-Grenzwert innerhalb 2015 einzuhalten. Mit demselben Beschluss wurde auch die Schaffung eines nationalen Maßnahmenpakets gefordert, um die NO_x-Emissionen, verursacht durch den Verkehr der A22 auf Landesebene, zu reduzieren.

Anschließend wird eine zusammenfassende Analyse über die mit dem NO₂-Programm 2011 durchgeführten Maßnahmen erstellt, mit dem Ziel, die Maßnahmen für das NO₂-Programm-2018/2023 besser auszurichten.

3.1 Analyse der durchgeführten Maßnahmen

Verringerung der Emissionen von häuslichen Feuerungsanlagen

Gebiet: gesamte Landesfläche

Zeitraum: ab 01.01.2013

Quellen: häusliche Feuerungsanlagen

Effekte: Verringerung der regionalen Hintergrundkonzentration.

Umsetzung: durchgeführt

Reduzierung des Heizwärmebedarfs von Wohngebäuden

Gebiet: gesamte Landesfläche

Zeitraum: ab 01.01.2012

Quellen: häusliche Feuerungsanlagen

Effekte: Verringerung der regionalen Hintergrundkonzentration.

Umsetzung: durchgeführt

Verringerung der Emissionen von leistungsstarken BHKW's

Gebiet: gesamte Landesfläche

Zeitraum: ab 01.01.2015

Quellen: festeingebaute Verbrennungsmotoren, welche mit flüssigen Brennstoffen betrieben werden

Effekte: Verringerung der regionalen Hintergrundkonzentration.

Umsetzung: durchgeführt

3. Programma NO₂ - 2011

Come già illustrato al cap. 1, la Giunta provinciale approvava nel gennaio 2011 il “Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂” (Programma NO₂-2011). Esso prendeva le mosse dalla situazione registrata nel 2009 ed aveva l'obiettivo di rispettare il valore limite per l'NO₂ entro il 2015. Sempre con la medesima deliberazione si era richiesto il varo di un programma di misure di carattere nazionale finalizzate alla riduzione delle emissioni di NO_x generate dal traffico circolante sul tratto altoatesino della A22.

Di seguito viene fatta un'analisi sintetica sullo stato di attuazione dei provvedimenti varati con il programma NO₂-2011 al fine di meglio indirizzare i provvedimenti del Programma NO₂-2018/2023.

3.1 Analisi dei provvedimenti attuati

Riduzione delle emissioni da impianti termici civili

Area: tutto il territorio provinciale

Tempi: a partire dal 01/01/2013

Fonti: impianti termici civili

Effetti: riduzione del livello di fondo regionale

Stato di attuazione: attuato

Riduzione del fabbisogno termico degli edifici adibiti ad abitazione

Area: tutto il territorio provinciale

Tempi: a partire dal 1.1.2012

Fonti: impianti termici civili

Effetti: riduzione del livello di fondo regionale

Stato di attuazione: attuato

Riduzione delle emissioni da grandi impianti di cogenerazione

Area: tutto il territorio provinciale

Tempi: a partire dal 1.1.2015

Fonti: motori fissi a combustione interna alimentati con combustibili liquidi

Effetti: riduzione del livello di fondo regionale

Stato di attuazione: attuato

Erneuerung des Fuhrparks des öffentlichen Personennahverkehrs

Gebiet: gesamte Landesfläche

Zeitraum: ab 01.01.2011

Quellen: öffentlicher Nahverkehr

Effekte: Verringerung der regionalen Hintergrundkonzentration so wie in Bozen

Umsetzung: nur teilweise durchgeführt

Anmerkung: Das Ziel, innerhalb 2015 einen Autobusfuhrpark bestehend fast ausschließlich aus Erdgasfahrzeugen und Euro 6, wurde nicht erreicht.

Bau einer neuen Müllverbrennungsanlage in Bozen

Gebiet: Bozen

Zeitraum: ab 01.06.2013

Quellen: Produktionsanlagen

Effekte: Verringerung der Hintergrundkonzentration von Bozen durch eine Reduzierung der NO_x-Emissionen

Umsetzung: durchgeführt

Bau der Umfahrungsstraße von Brixen

Gebiet: Brixen

Zeitraum: ab 01.04.2011

Quellen: Verkehr

Effekte: Verringerung der Konzentrationspitzen in Brixen

Umsetzung: durchgeführt

Anmerkung: Derzeit ist die Realisierung des Mittelanschlusses der Umfahrung im Gange, welche zu weiteren Verbesserungen führen könnte.

Verkehrsbeschränkungen für Euro 0, Euro 1 und Euro 2 Diesel in Bozen

Gebiet: Bozen

Zeitraum: ab 01.11.2011

Quellen: Verkehr

Effekte: Reduzierung der Emissionen des Stadtverkehrs um 10%. Bezogen auf die Gesamtverkehrsemissionen beträgt die Verringerung 6%.

Umsetzung: durchgeführt

Anmerkung: Der Austausch der alten Fahrzeuge mit Dieselfahrzeugen Euro 5 und Euro 6 hat nicht die vorgesehenen Erfolge erzielt.

Rinnovo del parco circolante delle aziende di trasporto pubblico

Area: tutto il territorio provinciale

Tempi: a partire dal 1.1.2011

Fonti: trasporto pubblico

Effetti: riduzione del livello di fondo regionale e nell'area di superamento di Bolzano.

Stato di attuazione: attuato solo parzialmente

Note: l'obiettivo di avere entro il 2015 un parco autobus composto quasi esclusivamente da veicoli a metano ed euro 6 non è stato raggiunto.

Sostituzione dell'impianto di termovalorizzazione di Bolzano

Area: Bolzano

Tempi: a partire dal 1.6.2013

Fonti: attività produttive

Effetti: riduzione del livello di fondo nella città di Bolzano attraverso una riduzione delle emissioni di NO_x

Stato di attuazione: attuato

Costruzione circonvallazione Bressanone

Area: Bressanone

Tempi: a partire dal 1.4.2011

Fonti: traffico motorizzato

Effetti: riduzione dei picchi di concentrazione nella zona centrale della città di Bressanone.

Stato di attuazione: attuato

Note: attualmente è in corso di realizzazione lo svincolo centrale della circonvallazione che, in base alle scelte viabilistiche ad esso connesse potrebbe portare ad ulteriori miglioramenti.

Limitazione alla circolazione dei veicoli Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 diesel a Bolzano

Area: Bolzano

Tempi: a partire dal 1.11.2011

Fonti: traffico motorizzato

Effetti: tali provvedimenti generano una riduzione delle emissioni del 10% del contributo del traffico cittadino e del 6% del traffico complessivo.

Stato di attuazione: attuato

Note: la sostituzione dei vecchi veicoli con veicoli diesel Euro 5 ed Euro 6 non ha portato i risultati previsti

Erweiterung des Fernwärmenetzes zur Nutzung der Abwärme des neuen Müllverbrennungssofens

Gebiet: Bozen

Zeitraum: ab 01.06.2013

Quellen: häusliche Heizanlagen

Effekte: Verringerung der Emissionen des Heizungssektors um 11,3%. Insgesamt können mit der Maßnahme die Emissionen in Bozen um 2,9% reduziert werden.

Umsetzung: bereits angefangen

Anmerkung: Der Zeitplan für die Verwirklichung des Projektes hatte sich infolge verschiedener Aspekte bezüglich der Führung der neuen Anlage in die Länge gezogen. Die Arbeiten haben begonnen und der erste Schritt sieht einen Anschluss an das Bozner Krankenhaus innerhalb 2019 vor. In der Zwischenzeit wurde die neue Verbindung der Müllverwertungsanlage mit dem Warmwasserspeicher verwirklicht, um die abgegebene Energie des Verbrennungssofens optimal zu nutzen. Die Prognosen von 2011 können daher teilweise auch in das NO₂-Programm 2018-2023 übernommen werden.

Energetische Sanierung Gebäude Bozen

Gebiet: Bozen

Zeitraum: ab 17.12.2009

Quellen: häusliche Heizanlagen

Effekte: Reduzierung der Emissionen aus häuslichen Heizanlagen um 1%. Bezogen auf die Gesamtemissionen beträgt die Verringerung 0,3%.

Umsetzung: durchgeführt

Anmerkung: Die Maßnahme ist aktiv und erzeugt eine stetige und anhaltende Verbesserung.

Maßnahmen von Bozner Mobilitätsplan

Gebiet: Bozen

Zeitraum: ab 01.11.2011

Quellen: Verkehr

Effekte: Die Maßnahmen führen zu einer Verringerung der Gesamtemissionen um 0,2%. Der Emissionsbeitrag des Stadtverkehrs sinkt um 0,6%.

Umsetzung: durchgeführt

Anmerkung: Die Maßnahme wird anhand des neuen SMP erneuert.

Potenziamento della rete di teleriscaldamento con utilizzo del calore del nuovo termovalorizzatore

Area: Bolzano

Tempi: a partire dal 1.06.2013

Fonti: riscaldamento domestico

Effetti: tale provvedimento genera una riduzione delle emissioni del 11,3% nel settore riscaldamento e del 2,9% sul totale delle emissioni

Stato di attuazione: avviato

Note: i tempi di realizzazione del progetto si sono rivelati molto più lunghi del previsto a causa degli aspetti legati alla gestione del nuovo impianto. I lavori sono stati avviati ed il primo step prevede l'allacciamento dell'ospedale di Bolzano entro il 2019. Nel frattempo è stato realizzato il nuovo collegamento con il termovalorizzatore ed il serbatoio di accumulo per ottimizzare l'utilizzo del calore ceduto dal termovalorizzatore. Le previsioni del 2011 possono pertanto essere parzialmente riprese anche nel Programma NO₂ 2018-2023.

Risanamento energetico edifici Bolzano

Area: Bolzano

Tempi: a partire dal 17.12.2009

Fonti: riscaldamento domestico

Effetti: tale provvedimento genera una riduzione delle emissioni del 1% del contributo da riscaldamento civile e del 0,3% delle emissioni totali

Stato di attuazione: attuato

Note: il provvedimento è attivo e produce un beneficio progressivo e duraturo.

Vari interventi previsti dal PUM di Bolzano

Area: Bolzano

Tempi: a partire dal 1.11.2011

Fonti: traffico motorizzato

Effetti: tali provvedimenti generano una riduzione delle emissioni del 0,6% del contributo del traffico cittadino e del 0,2% del totale delle emissioni.

Stato di attuazione: attuato

Note: il provvedimento verrà rinnovato in base al nuovo PUMS

Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge der Klassen Euro 0 und Euro 1 in Brixen

Gebiet: Brixen

Zeitraum: ab 2006

Quellen: Verkehr

Effekte: Da die Maßnahme nur in der verkehrsbeschränkten Zone gilt; ist eine Quantifizierung der Emissionsminderung nicht möglich

Umsetzung: durchgeführt

Anmerkung: Die Maßnahme hat eine geringe Wirksamkeit.

Reduzierung der NO_x-Emissionen des Autobahnverkehrs

Gebiete: Sterzing, Brixen, Bozen, Neumarkt

Zeitraum: ab 2012

Quellen: Verkehr

Effekte: unterschiedlich je nach Gebiet

Umsetzung: nur vorgeschlagen

Anmerkungen: Die an die italienische Regierung übermittelten Vorschläge haben noch keine konkreten Resultate ergeben. Dazu zählen die Reduzierung der maximal zugelassenen Geschwindigkeit aus Umweltgründen, die Förderung des Eisenbahnverkehrs entlang der Brennerachse, die Freigabe des Autobahnabschnittes Bz-Nord / Bz-Süd um den Stadtverkehr zu entlasten und die Erweiterung der Zonen für die Verkehrseinschränkungen.

Limitazione alla circolazione dei veicoli Euro 0 ed Euro 1 a Bressanone

Area: Bressanone

Tempi: a partire dal 2006

Fonti: traffico motorizzato

Effetti: tale provvedimento generano una riduzione delle emissioni non quantificabile in quanto limitato alla sola zona a traffico limitato

Stato di attuazione: attuato

Note: il provvedimento ha una scarsa efficacia

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico autostradale

Aree: Vipiteno, Bressanone, Bolzano, Egna

Tempi: a partire dal 2012

Fonti: traffico motorizzato

Effetti: differenziati in base al luogo

Stato di attuazione: ipotizzati

Note: le proposte di provvedimenti inoltrate al Governo italiano non hanno sortito ancora alcun esito concreto. Tra queste ricordiamo la riduzione, per motivi ambientali, della velocità massima consentita, il sostegno al trasporto ferroviario oggi operante sull'asse del Brennero, la liberalizzazione del tratto autostradale Bz-Nord / Bz-Sud per decongestionare la viabilità cittadina ed estendere l'area sottoposta a limitazioni alla circolazione.

3.2 Gründe für das Nichterreichen der Ziele des NO₂-Programms-2011

Wie bereits im Kap. 2.2 beschrieben, besteht der Hauptgrund für das Nichterreichen der im NO₂-Programm 2011 vorgesehenen Ziele darin, dass die erwarteten Verbesserungen bezüglich der NO_x-Emissionen für Euro 5 und Euro 6- Dieselfahrzeuge nicht eintrafen.

Auch der Autobahnverkehr hat laufend zugenommen, trotz des zeitweiligen Rückgangs während der Wirtschaftskrise. Der Zuwachs von 3-5 % betrifft sowohl den Warentransport als auch den Personentransport.

Ein weiterer nicht zu unterschätzender Aspekt ist der konstante Zuwachs der zurückgelegten Kilometer und die Stagnation des "Modal Splits" der letzten Jahre.

Die Maßnahmen des NO₂-Programms-2011 wurden größtenteils umgesetzt. Eine Ausnahme bilden jene, welche den Austausch des öffentlichen Fuhrparks und die Leistungssteigerung des Fernheizwerkes Bozen betref-

3.2 Cause del mancato raggiungimento degli obiettivi del Programma NO₂-2011

Come già illustrato al cap. 2.2, la ragione principale del mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle concentrazioni di NO₂ previste dal Programma NO₂-2011 sta nella disattesa riduzione delle emissioni di NO_x dei veicoli diesel ed in particolare delle autovetture diesel di classe Euro 5 ed Euro 6.

Anche il traffico autostradale, nonostante il temporaneo calo nelle fasi più acute della crisi economica, ha continuato ad aumentare in modo importante con tassi di crescita annuali del 3-5% sia per quanto concerne il trasporto di merci che per il trasporto di persone.

Altro aspetto da non sottovalutare è il costante aumento dei chilometri percorsi e la sostanziale stagnazione del "modal split" registrato negli ultimi anni.

Per quanto concerne i provvedimenti previsti dal Programma NO₂-2011 si registra una loro sostanziale attuazione. Fanno eccezione i provvedimenti legati al ricambio del parco circolante dei servizi di trasporto pubblico ed il potenziamento del teleri-

fen. Doch auch die vollständige Umsetzung dieser zwei wichtigen Maßnahmen hätten nicht ausgereicht, die Ziele zu erreichen.

Anders sieht es mit den noch ausstehenden staatlichen Maßnahmen aus. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Autobahn zum Schutz der Umwelt hätte zu deutlichen Verbesserungen geführt.

Beim Warentransport sind zwar positive Entwicklungen durch Realisierung der neuen Brennerbahnlinie zu erwarten, die Umsetzungszeiten liegen allerdings außerhalb des Zeitrahmens dieses Programms. Bezüglich der Fördermaßnahmen zur Verlagerung von Waren von der Straße auf die Schiene muss leider festgestellt werden, dass diese nicht die gewünschten Erfolge brachten.

Die umgesetzten Maßnahmen der Landesverwaltung und der Gemeinden reichten nicht aus, die negativen Effekte, welche sich aus der Ineffizienz der nationalen und internationalen Maßnahmen ergab, zu kompensieren.

Die technischen Mittel für die Bewertung der Luftqualität, vor allem was die Anwendung von anspruchsvollen mathematischen Modellen betrifft, haben in den letzten 5 Jahren einen großen Fortschritt gemacht. Dies ermöglichte eine weitaus detailliertere Luftqualitätsbeurteilung als im Jahre 2010.

Die Analyse der Luftdaten der letzten Jahre der fixen Luftmessstationen (siehe Anhang A der Bewertung) hat eine Stagnation der NO₂-Werte ergeben, während aufgrund der neuen Abgasnormen und der geplanten und zum Teil umgesetzten Maßnahmen (wie bereits beschrieben wurde die geplante Maßnahme zur Reduzierung des Tempolimits auf der A22 nie umgesetzt) Verbesserungen zu erwarten gewesen wären.

scaldamento di Bolzano. La completa attuazione di questi due provvedimenti, per quanto significativi sul piano dimostrativo, non avrebbe comunque portato al raggiungimento dell'obiettivo.

Discorso diverso invece per quanto riguarda i provvedimenti attesi a livello di competenza statale. Se fosse stato possibile attuare il provvedimento di riduzione della velocità per motivi ambientali, avremmo oggi un quadro di riferimento diverso, perlomeno nelle aree interessate dal contributo emissivo del traffico autostradale.

Sul versante del trasporto merci, pur riconoscendo le positività legate alla realizzazione della nuova linea ferroviaria del Brennero, che purtroppo prevede tempi di realizzazione non in linea con le esigenze di tutela della qualità dell'aria, si deve constatare una sostanziale inefficacia delle politiche di incentivazione e rafforzamento del trasporto ferroviario, almeno per quanto concerne l'asse del Brennero.

Per quanto sopra premesso è quindi evidente che le amministrazioni regionali e comunali, pur mettendo in essere gran parte dei provvedimenti previsti, non potevano sopperire con la dovuta efficacia alle forti controtendenze generate da elementi di carattere internazionale e nazionale.

Va comunque aggiunto un aspetto di carattere più squisitamente tecnico. Gli strumenti per eseguire la valutazione della qualità dell'aria sia a livello di misurazione delle concentrazioni dell'NO₂ sia a livello di applicazione di sofisticati modelli matematici (grazie ad hardware sempre più performanti), hanno conosciuto un notevole progresso negli ultimi 5 anni. Ciò ha consentito, nell'ambito dell'applicazione della migliore tecnologia disponibile, di far emergere situazioni di superamento del valore limite che nel 2010 non erano ancora palesabili.

Ma ad ogni modo, una rapida analisi delle medie annuali registrate negli ultimi anni dalle stazioni fisse della qualità dell'aria (vedi allegato A della Valutazione), indica una sostanziale stagnazione dei valori dell'NO₂ confermando il mancato miglioramento che era invece lecito attendersi sulla base dell'evoluzione della normativa europea in tema di omologazione dei veicoli ed in base alle misure di riduzione delle emissioni tecnicamente applicabili, ma non attuabili sul piano formale (vedi ad es. la riduzione della velocità per motivi di tutela ambientale in ambito autostradale).

4. Ziele des NO₂-Programms 2018/2023

Das Hauptziel des NO₂-Programms 2018/2023 ist es, den jährlichen NO₂-Grenzwert (40 µg/m³) auf Landesebene zu garantieren. In Übereinstimmung mit der europäischen und nationalen Gesetzgebung, muss dies in absehbarer Zeit geschehen, da der Termin für die Fristverlängerung 2015 bereits abgelaufen ist.

Die Gesetzgebung bestimmt, dass sich Verbesserungsmaßnahmen gegen jene Emissionsquellen richten müssen, welche hauptverantwortlich für die Überschreitungen sind.

Wie aus der Bewertung und den vorhergehenden Kapiteln ersichtlich, besteht bei den Emissionen durch den motorisierten Verkehr Handlungsbedarf. Emissionen anderer Bereiche haben keine nennenswerten Auswirkungen und wurden bereits durch die Maßnahmen zur Energieeinsparung und zu den gewerblichen Emissionskontrollen berücksichtigt.

Die Maßnahmen dieses Programms sollten spätestens in fünf Jahren umgesetzt worden sein. Dies gilt vor allem für Gebiete mit beachtlicher Grenzwertüberschreitung, wo eine schrittweise Erreichung des Ziels angestrebt wird.

Da per Gesetz die Einhaltung des Grenzwertes allerdings schnellstmöglich erfolgen muss, ist es auch notwendig, kurzfristige Ziele für die festzulegen. Daraus ergeben sich für dieses Programm zwei wichtige Ziele:

1. 10%ige Verringerung der NO₂-Jahresmittelkonzentration bis 2020 (bezogen auf das Jahr 2017). Dieses Ziel gilt für alle Überschreitungsgebiete.
2. Erreichen des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes innerhalb 2023 in jenen Überschreitungsgebieten, in denen eine 10%ige Reduzierung nicht ausreicht, den Grenzwert innerhalb 2020 zu erreichen.

Die Maßnahmen des Programms sollen darauf ausgerichtet sein, die oben genannten Ziele zu erreichen.

4. Obiettivi del Programma NO₂ – 2018/2023

Obiettivo primario del Programma NO₂ 2018/2023 è garantire il rispetto del valore limite annuale dell'NO₂ (40 µg/m³) in ogni area del territorio provinciale. In ottemperanza a quanto stabilito dalla normativa europea e nazionale, essendo comunque trascorsi i termini per la proroga al 2015, ciò deve avvenire nel più breve tempo possibile.

La normativa stabilisce che il programma di misure deve agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza sulle aree di superamento.

Preso atto di quanto emerge dalla Valutazione e dai capitoli precedenti, risulta evidente la necessità di agire sulle emissioni del traffico motorizzato. Le emissioni degli altri settori possono essere ritenute poco significative e comunque già implicitamente previste nelle politiche di risparmio energetico e di controllo delle emissioni industriali.

Per quanto concerne gli obiettivi temporali si ritiene che, in analogia alla durata dei piani previsti dalla normativa e ad una prassi consolidata, il presente programma deve mirare al raggiungimento dell'obiettivo primario al più tardi entro cinque anni. Ciò vale in particolare per quelle aree in cui il valore limite è superato in modo consistente ed in cui il raggiungimento dell'obiettivo va necessariamente perseguito in modo graduale.

Inoltre, per dare seguito al principio normativo sulla tempestività degli interventi, nelle aree in cui il superamento del limite è di lieve entità, si devono necessariamente fissare obiettivi temporali più brevi. Pare pertanto ragionevole stabilire un obiettivo di breve termine di riduzione delle concentrazioni di NO₂ applicabile in ogni area di superamento.

Per quanto sopra premesso gli obiettivi del programma sono stabiliti come segue:

1. Riduzione del 10% delle concentrazioni medie annuali di NO₂ entro il 2020 in rapporto ai valori del 2017. Tale obiettivo vale per tutte le aree di superamento.
2. Laddove una riduzione del 10% non consente di garantire il rispetto del valore limite viene concesso di raggiungere l'obiettivo primario entro il 2023.

I provvedimenti del programma devono pertanto essere orientati e commisurati al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra.

4.1 Harmonisierung mit anderen Plänen und Programmen

Die Gesetzgebung sieht eine Übereinstimmung des Luftqualitätsplans mit den regionalen und lokalen Plänen und Programmen (Energieplänen, Transportplänen, Entwicklungsplänen) vor.

Im konkreten Fall muss jedoch berücksichtigt werden, dass das vorliegende Programm kein strategischer Mehrjahresplan ist, sondern ein Planungsinstrument, welches den Schutz der Gesundheit zum Ziel hat. Dieses Ziel sollte so bald wie möglich erreicht werden.

Somit erscheint es zweckmäßig, folgende Pläne mit zu berücksichtigen:

- der Landesklimaplan
- der Landesmobilitätsplan
- Infrastrukturprogramme
- Mobilitäts- und Verkehrspläne der Gemeinden
- das Programm für die nationalen Maßnahmen zur Reduzierung der NO_x-Emissionen entlang der A22

Aus diesem Grund sieht das NO₂-Programm 2018/2023 eine doppelte Verwaltungsprozedur vor. In der ersten Phase wird überprüft, was in den einzelnen Plänen bereits vorgesehen wurde und es werden die Ziele der verschiedenen Maßnahmen festgelegt, die im Zuge der Gültigkeit des Planes erlassen werden. Nach einer Gegenüberstellung mit den zuständigen Verantwortlichen, werden in der zweiten Phase die endgültigen Maßnahmen im Einklang mit den sektoralen Planungserfordernissen festgelegt.

Dieses doppelte Verfahren garantiert einerseits eine angemessene Beachtung der bereits abgeschlossenen Programme, wenn möglich führt es sogar zu einer Verstärkung jener im Programm enthaltenen Tätigkeiten, die ab sofort beitragen können, das Ziel zu erreichen. Andererseits beabsichtigt man damit jene Entscheidungen, die in den anderen Plänen enthalten sind zu beeinflussen, um sie im Einklang mit den mittelfristigen Zielen zu bringen. Anders gesagt, sucht man die Synergien, um die Ziele des gegenständigen Programmes, in die Hauptziele der strategischen Pläne einzuarbeiten.

4.1 Armonizzazione con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione

La normativa prevede che debba essere ricercata la coerenza reciproca tra i piani di qualità dell'aria e gli altri strumenti di pianificazione e di programmazione regionali e locali, come i piani energetici, i piani dei trasporti ed i piani di sviluppo.

Nel caso specifico si deve tuttavia tenere conto del fatto che il presente programma non va considerato come un piano strategico pluriennale, ma come uno strumento di programmazione finalizzato ad un obiettivo specifico di tutela della salute da perseguire nel più breve tempo possibile.

Ciò premesso pare opportuno considerare i seguenti strumenti di pianificazione e di programmazione:

- il piano provinciale del clima
- il piano provinciale della mobilità
- i programmi delle infrastrutture varie
- i piani urbani della mobilità ed i piani urbani del traffico dei Comuni
- il programma per le misure di carattere nazionale per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto dal traffico circolante sul tratto altoatesino della A22

Per tale ragione, il Programma NO₂ 2018/2023 prevede un doppio passaggio amministrativo. Con il primo passaggio si prende atto di ciò che detti piani hanno già previsto e si fissano gli obiettivi dei vari provvedimenti da emanare nel periodo di vigenza del programma. Con il secondo passaggio, dopo aver aperto un confronto con i soggetti responsabili di tali piani, si fissano i provvedimenti definitivi ancorandoli alle rispettive pianificazioni di settore.

Questo doppio passaggio garantisce da un lato che si tenga nella giusta considerazione quanto già pianificato cercando, se possibile, di potenziare quelle azioni che già da subito possono dare un contributo al raggiungimento degli obiettivi, dall'altro lato però si intende influenzare le scelte contenute negli altri piani al fine di orientarle in direzione di una condivisione degli obiettivi di medio termine; in altri termini si cercano le sinergie per introdurre gli obiettivi del presente programma tra gli obiettivi primari di altri piani strategici.

4.1.1 Landesklimaplan

Der "Klimaplan Energie-Südtirol-2050" wurde von der Landesregierung am 9. Mai 2011 genehmigt. Es handelt sich um einen strategischen Plan, welcher die Energieentwicklung auf Landesebene und die entsprechenden Maßnahmen für den Klimaschutz festlegt. Der Plan sieht eine Reduzierung von 2/3 der Pro-Kopf-Emissionen von CO₂ vor, das heißt von 4,9 t von 2008 auf 4 t innerhalb 2020 und 1,5 t innerhalb 2050.

Im Plan werden verschiedene Strategien verfolgt.

Der Bausektor und der private Energieverbrauch haben eine große Auswirkung, da die Vielzahl der Zuständigkeitsbereiche auf regionaler und Gemeindeebene eine große Rolle spielen. Ein weiterer wichtiger Sektor ist der Transport, da dieser ca. 30% des Energieverbrauchs ausmacht und zum Großteil aus fossilen Energieträgern besteht, welche nicht vollständig ersetzbar sind. Sie machen ca. 50% der CO₂-Emissionen aus.

Synergien:

Bei effizienter Energieeinsparung im Bausektor wird eine Reduzierung der NO_x-Emissionen und eine Reduzierung der NO₂-Hintergrundbelastung geschaffen. Der Austausch der Energiequellen durch emissionsarme Energien hat positive Auswirkungen auf die NO₂-Konzentrationen. Die Förderung der nachhaltigen Mobilität (elektrisch, Fahrrad, zu Fuß) und die Intermodalität haben positive Effekte für den Klimaschutz und der Luftqualität gebracht.

Kritische Punkte:

Das Verbrennen von Biomasse als Ersatz für Methan kann zu einer Erhöhung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten führen. Falls die Biomasse zur Versorgung der Fernheizwerke eingesetzt wird, kann die Belastung abgeschwächt werden.

4.1.2 Landesmobilitätsplan

Der Landesmobilitätsplan (LMP) wurde von der Landesregierung mit Beschluss Nr. 20 vom 09.01.2018 genehmigt. Der LMP erkennt im Eisenbahnverkehr den Hauptträger des öffentlichen integrierten Personenverkehrs. Er beinhaltet die strategischen Ziele und Qualitätskriterien der Mobilität und des öffentlichen Personenverkehrs und ermittelt die Strategien für die Reduzierung des Privatverkehrs, für die Optimierung einer nachhaltigen Mobilität und für eine modale Integration der verschiedenen Transportsysteme.

4.1.1 Piano provinciale del clima

Il "Piano Clima – Energia-Alto Adige-2050" è stato approvato dalla Giunta provinciale il 9 maggio 2011. Si tratta di un piano strategico che fissa gli indirizzi di sviluppo energetico a livello provinciale ed i relativi obiettivi in materia di tutela del clima. Il piano prevede la riduzione delle emissioni pro capite di CO₂ di 2/3, ovvero dalle 4,9 t. del 2008 alle 4 t. entro il 2020 ed alle 1,5 t. entro il 2050.

Il piano contempla diversi assi strategici.

Il settore edilizio e dei consumi domestici in generale gioca un ruolo di grande importanza considerata l'ampia gamma di competenze a livello regionale e comunale. Un altro importante settore è quello dei trasporti in quanto responsabile di circa il 30% dei consumi energetici ed il cui fabbisogno energetico è coperto in ampia parte da fonti energetiche fossili non sostituibili integralmente e che rappresentano circa il 50% delle emissioni di CO₂.

Sinergie:

Le politiche incentrate sul risparmio energetico e sull'efficientamento energetico in edilizia producono una riduzione delle emissioni di NO_x ed una riduzione del fondo di NO₂. La sostituzione delle fonti energetiche ha effetti positivi sulle concentrazioni di NO₂ se attuata in favore dell'energia ad emissioni zero. L'incentivazione della mobilità sostenibile (elettrica, ciclabile, pedonale) e l'intermodalità ha effetti positivi sia per la tutela del clima che per la qualità dell'aria.

Criticità:

Il ricorso alla combustione di biomassa in sostituzione del metano può generare un aumento delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento. Tale criticità può essere attenuata se la biomassa viene utilizzata per alimentare teleriscaldamenti.

4.1.2 Piano provinciale della mobilità

Il Piano Provinciale della mobilità (PPM) è stato approvato dalla Giunta provinciale con la deliberazione n. 20 del 09.01.2018. Il PPM individua nel sistema di trasporto ferroviario l'asse portante del sistema di trasporto pubblico integrato. Esso contiene gli obiettivi strategici e i criteri di qualità dei servizi nel campo di mobilità e trasporto pubblico individuando in particolare le strategie per la riduzione del traffico privato, per l'ottimizzazione della sostenibilità della mobilità, e per l'integrazione modale delle varie modalità di trasporto.

Synergien:

Was den Eisenbahnverkehr betrifft, sieht der LMP signifikante Verbesserungsvorschläge vor. Nachfolgend jene, welche sich am meisten auf das NO₂-Programm auswirken:

- Erhöhung der Fahrzeiten zu den Hauptverkehrszeiten für die Eisenbahnlinie Bozen-Brixen, Bozen-Meran und Bozen-Trient.
- Erstellung von neuen Eisenbahn-Haltestellen in Vahrn und in St. Jakob.

Die vom LMP für die außerstädtischen Linien vorgesehenen Vorschläge sehen einen Zuwachs von ca. 18,7% der Busse*Km/Jahr vor. Diese Eingriffe fördern die Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln für Pendler aus Bozen, Meran, Brixen und Leifers und bieten somit eine Alternative zum motorisierten Privatverkehr.

Die Eingriffe auf das städtische und außerstädtische Verkehrsnetz erzeugen einen Zuwachs von 10% der Busse*Km/Jahr. In diesem Sektor ist eine Koordination zwischen LMP und Mobilitätsplan der Stadt Bozen und Meran erforderlich.

Für die Stadt Bozen wurde eine Leistungssteigerung für die am meisten ausgelasteten städtischen Linien und eine Neuqualifizierung der Linie Bozen-Leifers nach dem Modell Überetsch vorgeschlagen.

Für die Stadt Meran sieht der LMP eine Neuorganisation der städtischen Linien vor und zwar zwei Citybusse mit Nullemissionen in 10-minütigen Abständen.

Für beide Städte werden innovative Vorschläge wie Elektromobilität, Hybridbusse, Oberleitungsbusse, BRT/ BHNS, Tram, autonomes Fahren, usw. empfohlen.

Kritische Punkte:

Der LMP ermittelt kritische Punkte bei dem teilweise veralteten Fuhrpark des städtischen Verkehrsnetzes, weshalb die Autobusse mit Nullemissionen eine Herausforderung für die Verbesserung des Verkehrsnetzes, der Luftqualität und der Lebensqualität in den Städten darstellt. Im Hinblick auf die Ziele des NO₂-Programms sind Maßnahmen für die notwendigen finanziellen Ressourcen vorzusehen, um in kurzer Zeit die Diesel-Stadtbusse der alten Generation (vor allem die Busse bis zur Euro-4 Klasse) nach Bozen, Meran und Leifers zu ersetzen. Für die Euro 5-Dieselbusse ist eine Kosten-Nutzen-Analyse für ein Retrofitting auf Euro 6 abzuwägen. Mittelfristig muss auf einen Fuhrpark von Bussen mit Nullemissionen (bestehend vor allen aus elektrischen Bussen) gesetzt werden.

Sinergie:

Per quanto concerne il trasporto ferroviario il PPM prevede interventi significativi di miglioramento dell'offerta. Di seguito quelli che incidono maggiormente sul Programma NO₂:

- incremento delle frequenze in orari di punta sulle linee ferroviarie Bolzano- Bressanone, Bolzano-Merano e Bolzano-Trento.
- realizzazione di nuove fermate ferroviarie a Varna e a San Giacomo.

Gli interventi proposti dal PPM sulla rete extraurbana prevedono un incremento di circa il 18,7 % di bus*Km/anno.

Tali interventi incrementano l'offerta di trasporto pubblico per il pendolarismo delle città di Bolzano, Merano, Bressanone e Laives incrementando l'offerta alternativa al trasporto motorizzato privato diretto verso le città.

Gli interventi sulla rete dei servizi di trasporto di linea urbani e suburbani producono un aumento del 10% di bus*Km/anno. In tale settore è necessario un coordinamento del PPM con i piani della mobilità delle città di Bolzano e Merano.

Per la città di Bolzano è proposto il potenziamento dell'offerta per le linee cittadine più frequentate e la riqualificazione della linea Bolzano-Laives sul modello dell'Olttradige.

Per la città di Merano il PPM individua la possibilità di riorganizzare le linee urbane in modo da prevedere due linee citybus a emissioni zero con cadenza di 10 minuti.

Per ambedue le città si indicano approcci innovativi a livello di tipologia di alimentazione e sistemi di trasporto quali elettromobilità, bus ibridi, filobus, BRT/BHNS, tram, guida autonoma, ecc.

Criticità:

Il PPM individua una criticità per i servizi di trasporto urbani nella parziale vetustà del parco veicolare ed indica negli autobus a emissione zero una sfida per migliorare l'attrattività dei trasporti urbani e della qualità della vita nelle città. Ciò vale evidentemente anche per gli aspetti legati alla qualità dell'aria. Ai fini degli obiettivi del programma NO₂ si sottolinea pertanto la necessità di prevedere le risorse economiche necessarie alla sostituzione nel breve periodo dei bus urbani di Bolzano, Merano e Laives alimentati a gasolio di vecchia generazione (in particolare fino ai bus di classe Euro 4) e per i bus diesel euro 5 la valutazione costi-benefici per un loro retrofitting ad euro 6. Nel medio periodo si deve puntare ad avere un parco circolante con una forte presenza di bus ad emissioni zero (composto in particolare da bus a trazione elettrica).

4.1.3. Straßeninfrastrukturprogramme

Das aktuelle Dreijahresprogramm für Tiefbau wurde mit Beschluss der Landesregierung Nr. 170 vom 27.02.2018 genehmigt. Das Programm, welches jährlich von der Abteilung Tiefbau aktualisiert wird, sieht verschiedene Bauvorhaben auf dem Straßennetz des Landes in den nächsten 3 Jahren vor. Außerdem werden auch die Prioritäten der nächsten 5 Jahre gesetzt.

Synergien:

Das Programm sieht verschiedene Eingriffe für die Express-Linie, welche Überetsch mit Bozen verbindet (Metrobus) vor. 2018 und 2019 sind ca. 12 Millionen bereitgestellt worden, für die folgenden 3 Jahre sind 20 Millionen vorgesehen. Die Verstärkung der Linie ist in Hinblick auf ein besseres Angebot des öffentlichen Pendlerverkehrs, welcher besonders auf der Stadt Bozen lastet, sehr wichtig.

Kritische Punkte:

Die Bauvorhaben für neue Straßen in den Städten Bozen, Meran, Brixen und Vahrn werden nicht vor 2023 fertiggestellt und können somit nicht berücksichtigt werden.

4.1.4. Städtischer Mobilitäts- und Verkehrsplan

Die Städte Bozen und Meran haben in ihren Vorschlägen für das NO₂-Programm auch den Willen bekundet, in kürzester Zeit einen neuen städtischen nachhaltigen Mobilitätsplan (SMP) und einen neuen Verkehrsplan (VP) zu veröffentlichen.

Synergien:

Beide Gemeinden beabsichtigen, bei der Ausarbeitung der Mobilitäts- und Verkehrspläne Maßnahmen vorzusehen, um die NO_x-Emissionen durch den Verkehr zu reduzieren. Die Umsetzung der Pläne erfordert allerdings längere Genehmigungs- und Implementierungszeiten und somit sind kurzfristige Eingriffe nicht immer möglich. Aus diesem Grund haben diese Gemeinden zusammen mit der Gemeinde Leifers kurzfristige Maßnahmen ermittelt. Auch Brixen ist der Auffassung, mit kurzfristigen Maßnahmen Verbesserungen zu erzielen, allerdings sollen diese erst nach einer Wirksamkeitsprüfung der Maßnahmen umgesetzt werden.

Kritische Punkte:

Die Verkehrs- und Mobilitätspläne müssen auf eine generelle und relevante Reduzierung des motorisierten Verkehrs setzen. Dieses Ziel ist kurzfristig leider nicht erreichbar. Dennoch

4.1.3 Programma delle infrastrutture viarie

L'attuale programma triennale delle infrastrutture è stato approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 170 del 27.02.2018. Il programma, che viene aggiornato annualmente da parte della Ripartizione Infrastrutture, prevede i lavori che verranno eseguiti sulla rete viaria della Provincia nei prossimi 3 anni, fissando anche le priorità dei prossimi 5 anni.

Sinergie:

Il programma prevede numerosi interventi a favore della linea express che collega l'Oltradige a Bolzano (Metrobus). Nel 2018 e nel 2019 sono stati stanziati circa 12 milioni; per i successivi 3 anni se ne prevedono 20. Il potenziamento della linea è importante per il miglioramento dell'offerta di trasporto in favore dei pendolari che gravitano su Bolzano.

Criticità:

I lavori per la costruzione di nuove strade finalizzate a deviare una parte del traffico circolante nelle città interessate dal Programma NO₂ (Bolzano, Merano, Bressanone/Varna) non verranno ultimati prima del 2023 e pertanto non possono essere tenuti in considerazione.

4.1.4 Piani urbani della mobilità e del traffico

Le città di Bolzano e di Merano hanno inserito nelle loro proposte per il Programma NO₂ la volontà di addivenire in tempi brevi rispettivamente al varo di un nuovo piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) e di un nuovo piano urbano del traffico (PUT).

Sinergie:

Ambedue i Comuni intendono informare tali strumenti di pianificazione con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di NO_x da traffico. Si tratta senza ombra di dubbio del percorso più appropriato per addivenire ad interventi strutturali e duraturi. Tale passaggio pianificatorio richiede tuttavia dei tempi di approvazione e di implementazione che non sempre consentono interventi nel breve termine. Per tale ragione, questi Comuni, insieme al Comune di Laives, hanno individuato interventi di breve termine in via di attuazione o comunque attuabili in tempi brevi. La città di Bressanone ritiene di poter intervenire con misure a breve termine, ma prima di metterle in atto vuole conoscerne l'efficacia.

Criticità:

La pianificazione della mobilità urbana deve puntare ad una generale e rilevante riduzione del traffico motorizzato privato. Tale obiettivo

können in den kommenden 5 Jahren die ersten Maßnahmen umgesetzt werden, die auch zu einer signifikanten Reduzierung der NO_x-Emissionen beitragen können. Falls allerdings obgenannte Maßnahmen nicht ausreichen sollten um die im Kapitel 4.1 festgelegten Ziele zu erreichen, sollten Fahrverbote für gewisse Fahrzeugkategorien vorgeschrieben werden.

4.1.5. Nationales Programm für die A22

Wie bereits im Kapitel 1 und 3 beschrieben, wurde im Jahr 2013 ein technisches interministeriales Komitee beim Ministerrat eingerichtet mit der Aufgabe, einen nationalen Maßnahmenplan auszuarbeiten, um die Stickoxid-Emissionen des Autobahnverkehrs in der Provinz Bozen zu reduzieren. Dieser Plan ist notwendig, um die Ziele des NO₂-Programmes in den Städten Bozen, Brixen und in den an der A22 angrenzenden Ortschaften zu erreichen.

Die Provinz Bozen, Mitglied des Komitees, hat in den letzten 4 Jahren mehrere Vorschläge gebracht, welche jedoch bis heute nicht umgesetzt wurden. Einer der wichtigsten Maßnahmen auf der A22 und im Zuständigkeitsbereich des Staates wäre die Einführung einer dynamischen Reduzierung des Tempolimits.

Synergien:

Die Reduzierung der NO_x-Emissionen entlang der Autobahn trägt zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes in den an der A22 angrenzenden Gebieten und in weiten Teilen der Städte Bozen und Brixen bei.

Kritische Punkte:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Einklang mit dem NO₂-Programm, aber die Umsetzungszeiten der Maßnahmen könnten mit den zeitlichen Maßnahmen gemäß Kapitel 4.1 nicht übereinstimmen.

4.2 Inhalte des Programms

Die Anlage XV des gesetzesvertretenden Dekrets 155/2010 regelt die Informationen, welche in den Luftqualitätsplänen enthalten

non è raggiungibile in tempi brevi e pertanto risulta poco efficace ai fini degli obiettivi temporali del Programma NO₂. Ciò nondimeno, nei prossimi 5 anni si possono già mettere in atto i primi provvedimenti che, in coerenza con i piani urbani, possono contribuire in modo significativo alla riduzione delle emissioni di NO_x. Laddove tuttavia tali ultimi provvedimenti non fossero sufficienti a raggiungere gli obiettivi di cui al capitolo 4.1 si deve necessariamente ricorrere all'emanazione di provvedimenti di limitazione alla circolazione previsti dal Codice della Strada così come meglio descritti nei capitoli successivi.

4.1.5 Programma nazionale per A22

Come già illustrato nei capitoli 1 e 3, nel 2013 è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio un Comitato tecnico interministeriale con il compito di varare un piano di misure di carattere nazionale al fine di ridurre le emissioni di ossidi di azoto generati dal traffico autostradale nella Provincia di Bolzano. Tale piano è necessario per il raggiungimento degli obiettivi del Programma NO₂ sia nelle città di Bolzano e di Bressanone sia per le località poste a ridosso della A22.

La Provincia di Bolzano, che è rappresentata all'interno del Comitato, ha svolto negli ultimi 4 anni un notevole lavoro di proposizione che al momento non ha portato ad alcun risultato concreto. Essendo tuttavia che per l'implementazione di una delle più importanti proposte serve un intervento di competenza statale (la riduzione dinamica della velocità massima consentita), non si può che auspicare che ciò avvenga in tempi brevi.

Sinergie:

La riduzione delle emissioni di NO_x lungo l'asse autostradale contribuisce in modo diretto al rispetto del valore limite dell'NO₂ nelle aree confinanti con la A22 ed in modo indiretto in ampie parti delle città di Bolzano e di Bressanone.

Criticità:

I provvedimenti proposti vanno tutti nella direzione auspicata dal Programma NO₂, ma i tempi di attuazione di tali proposte potrebbe rivelarsi non compatibili con gli obiettivi temporali di cui al capitolo 4.1.

4.2 Elementi del programma

L'allegato XV al d.lgs. 155/2010 fissa le informazioni che devono essere contenute nei piani di qualità dell'aria al fine della loro tra-

sein müssen. Die Pläne werden an das Umweltministerium und an die Europäische Kommission weitergeleitet. Viele dieser Informationen sind im Dokument zur Bewertung der Luftqualität enthalten und weitere werden im ergänzenden Dokument zur Luftqualitätsbeurteilung angeführt. Folgende Punkte eines Luftqualitätsplans sind besonders wichtig:

1. Auflistung und Beschreibung der Maßnahmen;
2. zeitliche Umsetzung der Maßnahmen;
3. Schätzung der Auswirkungen der Maßnahmen.

Zu Punkt 1: Einige Maßnahmen werden bereits im Maßnahmenkatalog dieses Programms aufgelistet, während andere erst im Zuge der Anwendung von anderen Planungsinstrumenten umgesetzt werden.

Zu Punkt 2: Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen zur schnellstmöglichen Zielerreichung dieses Programms wird ebenfalls im Maßnahmenkatalog festgelegt.

Zu Punkt 3: Eine Wirkungsanalyse kann erst dann erfolgen, wenn im Detail die Maßnahmen der Gemeinden sowie der anderen Fachpläne bekannt sind und von der jeweils zuständigen Stelle beschlossen wurden. Aus diesem Grund besteht die Notwendigkeit, den gegenständlichen Plan in Zukunft zu aktualisieren und an die geltenden Gesetzgebungen anzupassen, was voraussichtlich Mitte 2019 erfolgen wird.

smiissione al Ministero per l'ambiente e quindi alla Commissione Europea. Molte di queste informazioni sono contenute nella Valutazione ed altre saranno presenti nel documento di integrazione della Valutazione, altre ancora sono informazioni che l'Agenzia per l'ambiente fornisce nel contesto della trasmissione del presente Programma. Ciò che però è di particolare interesse per il presente programma sono le seguenti informazioni:

1. elenco e descrizione dei provvedimenti;
2. calendario di attuazione;
3. stima del miglioramento programmato della qualità dell'aria e dei tempi previsti per conseguire tali obiettivi.

Riguardo al primo punto è possibile già fin d'ora stabilire in linea di massima quali possono essere i provvedimenti da prevedere direttamente dal programma e quelli che devono essere recepiti da altri strumenti di pianificazione e programmazione.

Anche per quanto concerne il calendario si possono tracciare fin da ora i limiti temporali entro i quali i provvedimenti devono trovare attuazione per poter esprimere in tempo utile i loro effetti sulla qualità dell'aria.

Per quanto riguarda invece il terzo punto, si deve necessariamente essere in possesso di un dettaglio dei provvedimenti tale da consentire l'esecuzione di valutazioni attendibili. Da qui la necessità di attendere la definizione concreta dei provvedimenti da attuare sia a livello comunale sia a livello di attuazione di altri piani di settore.

È possibile ottenere tale definizione dei provvedimenti solo dopo aver eseguito i necessari confronti con gli enti preposti e solo dopo che gli stessi abbiano deliberato o comunque deciso in merito a tali provvedimenti. Per questa ragione, anche in relazione a quanto già illustrato al cap. 4.1 sarà necessario un aggiornamento del presente programma per integrarlo con le informazioni richieste dalla normativa.

È prevedibile che tale integrazione verrà eseguita entro la prima metà del 2019.

5. Maßnahmen des Programms

In der Provinz Bozen wurde bereits im Jahre 2005 damit begonnen, gezielt Maßnahmen zur Verringerung der Luftemissionen zu setzen. Diese hatten in erster Linie den Zweck, die PM₁₀-Konzentrationen zu reduzieren. Wie bereits in Kapitel 3 angesprochen, wurden dann 2011 Maßnahmen zur Verringerung der NO₂-Konzentrationen erlassen.

Aufgrund der heutigen Luftqualitätssituation (siehe Kapitel 2) und der Vorgaben der Europäischen Richtlinie 2008/50/EC ist es notwendig, zusätzliche Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des NO₂-Grenzwertes zu erlassen.

Die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen werden den jeweils zuständigen Behörden zugeteilt. Jene Maßnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich einer Inhouse- Gesellschaft fallen, werden der Landesabteilung zugeteilt, welche die Eingriffe koordiniert oder/und finanziert. Gleiches gilt für die Inhouse- Gesellschaft SASA AG, die von den Gemeinden Bozen, Meran und Leifers kontrolliert wird.

Bei jenen Maßnahmen, die keine vom Land kontrollierte Körperschaft betreffen oder in den Zuständigkeitsbereich des Staates fallen, wird die Provinz anhand ihrer institutionellen Kanäle aktiv werden.

Einige Maßnahmen haben lediglich indikativen Charakter und sollen dazu dienen, konkrete Maßnahmen innerhalb eines festgelegten Zeitraums umzusetzen. Wie bereits im Kapitel 4.3 beschrieben, müssen diese konkretisierten Maßnahmen in den nächsten Jahren gemäß den in Kapitel 6 festgelegten Kriterien beurteilt werden.

Die in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden fallenden Maßnahmen wurden von den Gemeindeausschüssen größtenteils bereits beschlossen. In einigen Fällen wurden diese Maßnahmen mit Anmerkungen ergänzt. Andere Maßnahmen haben den Zweck, eine innerhalb der Gemeinden einheitliche Anwendung zu garantieren.

Das Programm enthält auch die Kriterien für die Anwendung von Fahrbeschränkungen gemäß Art. 11 des D.Lgs. 155/2010 (siehe Kapitel 5.6) festgelegt.

Der Verständlichkeit halber einige Begriffsbestimmungen:

Zeitraum: Jahr, ab welchem die Maßnahme zu wirken beginnt.

5. Provvedimenti del programma

Innanzitutto è necessario premettere che nella Provincia di Bolzano sono già stati attuati provvedimenti per la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici a partire dall'anno 2005 al fine di contrastare le concentrazioni di PM₁₀. Nel 2011 sono stati emanati provvedimenti specifici per ridurre le concentrazioni di NO₂ come già descritto al capitolo 3.

A fronte dell'odierna situazione della qualità dell'aria (vedi cap. 2) ed in ottemperanza alla direttiva europea 2008/50/CE, si rende necessario adottare provvedimenti aggiuntivi al fine di rispettare il valore limite per l'NO₂ nel più breve tempo possibile.

Nella seguente elencazione si seguirà il criterio in base all'ente che adotta il provvedimento con la specificazione che per quanto concerne le società "in house" si farà riferimento alla Ripartizione provinciale che determina gli indirizzi di intervento e/o mette a disposizione le risorse economiche. Discorso analogo per la società in house SASA S.p.A. controllata dai Comuni di Bolzano, Merano e Laives.

Per i provvedimenti che riguardano società non completamente controllate dalla Provincia o il Governo italiano è sottinteso che la Provincia interverrà attraverso i propri canali istituzionali.

Alcuni provvedimenti hanno un carattere prettamente di indirizzo e mirano a produrre uno o più provvedimenti concreti indicando il termine temporale entro cui questi devono essere adottati. Come già illustrato al capitolo 4.3, questi provvedimenti, una volta definiti in modo concreto, dovranno essere valutati in relazione alla loro efficacia nel corso dei prossimi anni in base ai criteri di cui al capitolo 6.

Alcuni provvedimenti riguardano le competenze dei Comuni e la maggior parte di questi provvedimenti sono la riproposizione di quanto già deliberato dalle Giunte comunali direttamente interessate. Qualora ritenuto opportuno, i provvedimenti dei Comuni sono integrati con delle osservazioni. Altri hanno lo scopo di indirizzare i Comuni affinché i provvedimenti assunti presentino, per quanto possibile, una certa omogeneità.

Si specifica inoltre che il presente programma fissa i criteri per limitare la circolazione dei veicoli a motore in attuazione a quanto disposto dall'art. 11 del d.lgs. 155/2010 (vedi cap. 5.6).

Al fine di agevolare la comprensione dei capitoli successivi, si precisano i termini utilizzati:

Beschreibung: kurze Beschreibung der Maßnahme und deren Umsetzungsmodalitäten.

Wirkung: erwartete Wirkung der Maßnahme.

Zuständigkeit: zuständiges Organ für die Umsetzung der Maßnahme.

Provinz: Autonome Provinz Bozen – Südtirol

ÖNV: öffentlicher Nahverkehr

Orizzonte temporale: anno entro il quale il provvedimento comincia ad avere effetto.

Descrizione: illustrazione sintetica del provvedimento e delle modalità di attuazione.

Effetti: tipologia di effetto atteso.

Responsabile attuazione: soggetto incaricato dell'attuazione del provvedimento.

Provincia: Provincia autonoma di Bolzano

MIT: Ministero per le infrastrutture ed i trasporti

MATTM: Ministero per l'ambiente

TPL: trasporto pubblico locale

5.1 Maßnahmen der Autonomen Provinz Bozen

Die Maßnahmen, welche in den Zuständigkeitsbereich des Landes fallen, dienen zur Senkung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten. Darüber hinaus tragen sie auch dazu bei, die Luftqualität insgesamt zu verbessern und die Emissionen von Treibhausgasen zu verringern.

a) Green Mobility

Beschreibung

Green Mobility ist eine von STA AG koordinierte Aktion zur Förderung der E-Mobilität und des Fahrradverkehrs, die mit Beschluss der Landesregierung vom 20.06.2017, Nr. 688 ins Leben gerufen wurde.

Unter anderem ist vorgesehen, dass beim Ankauf oder Anmieten von Neufahrzeugen für öffentliche Einrichtungen, Schulen, den Sanitätsbetrieben und Inhouse-Gesellschaften verpflichtend elektrische Fahrzeuge ausgewählt werden müssen.

Weitere Informationen unter:

<http://www.greenmobility.bz.it/de/>

Wirkung:

Verringerung der Verkehrsemissionen

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität / STA AG

Zeitraum: bereits in Anwendung

5.1 Provvedimenti della Provincia

I provvedimenti di carattere provinciale, pur avendo lo scopo principale di ridurre le emissioni di ossidi di azoto nelle aree di superamento possono interessare l'intero territorio provinciale e contribuire a migliorare la qualità dell'aria in generale ed a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra.

a) Green Mobility

Descrizione

Green Mobility è un'azione coordinata da STA S.p.A. sulla base della deliberazione di Giunta provinciale n. 688 del 20.06.2017 e che ha l'obiettivo di incentivare la mobilità elettrica, la mobilità ciclabile e l'intermodalità.

Tra i vari provvedimenti vi è anche l'obbligo per l'amministrazione provinciale e scolastica, agenzie, enti strumentali, azienda sanitaria e società in-house della Provincia di acquistare o noleggiare tutti i nuovi veicoli di servizio solo a trazione elettrica.

Per maggiori dettagli consultare:

<http://www.greenmobility.bz.it/it/>

Effetti

riduzione generalizzata delle emissioni traffico motorizzato.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità / STA S.p.A.

Orizzonte temporale: attuato

b) Förderung für den Kauf von Elektrofahrzeugen**Beschreibung**

Mit Beschluss Nr. 1003 vom 19.09.2017 hat die Landesregierung die Kriterien zur Gewährung von Beiträgen für den Ankauf von Elektrofahrzeugen festgelegt. Sie belaufen sich auf 2.000€ für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge und 4.000€ für reine E-Fahrzeuge.

Weitere Informationen unter:

<http://www.provinz.bz.it/de/dienstleistungen-a-z.asp?bnsvid=1033164>

Wirkung:

Verringerung der Verkehrsemissionen

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität

Zeitraum: bereits in Anwendung

c) Förderung von Ladesystemen**Beschreibung**

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1387 vom 12.12.2017 wurden die Kriterien zur Gewährung von Beiträgen für Ladesysteme für E-Fahrzeuge festgelegt. Die Beiträge werden gewährt für den Ankauf und die Installation oder für die Bereitstellung eines Ladesystems. Der Beitrag deckt 80% der Ausgaben bis zu einem Höchstbetrag von 1.000€ für jedes Ladesystem.

Weitere Informationen unter:

<http://www.provinz.bz.it/de/dienstleistungen-a-z.asp?bnsvid=1033304>

Wirkung:

Verringerung der Verkehrsemissionen

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität

Zeitraum: bereits in Anwendung

d) Beiträge zur Entwicklung der Elektromobilität in Südtirol**Beschreibung**

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 71 vom 30.01.2018 wurden die Kriterien zur Förderung der Entwicklung der nachhaltigen Mobilität in Südtirol, insbesondere der Elektromobilität, festgelegt. Die Beiträge richten sich an Unternehmen und sehen Beiträge für den Ankauf von Elektrofahrzeugen und Ladesystemen im Ausmaß von 1.000 € bis 2.000 € vor.

b) Agevolazioni acquisto veicoli elettrici**Descrizione**

Con la deliberazione n. 1003 del 19.09.2017 la Giunta provinciale ha fissato i criteri per la concessione di agevolazioni per l'acquisto di veicoli elettrici. Le agevolazioni ammontano a 2.000 € per veicoli ibridi plug-in e a 4.000 € per i veicoli elettrici puri.

Per maggiori dettagli consultare:

<http://www.provincia.bz.it/it/servizi-a-z.asp?bnsvid=1033164>

Effetti

Riduzione generalizzata delle emissioni del traffico motorizzato.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità.

Orizzonte temporale: attuato

c) Agevolazioni per sistemi di ricarica**Descrizione**

Con la deliberazione n. 1387 del 12.12.2017 la Giunta provinciale ha fissato i criteri per la concessione di contributi per l'incentivazione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici.

I contributi sono per l'acquisto e l'installazione, oppure la messa a disposizione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici. Il contributo è pari all'80% della spesa con tetto massimo di 1.000 € per ogni sistema.

Per maggiori dettagli consultare:

<http://www.provincia.bz.it/it/servizi-a-z.asp?bnsvid=1033304>

Effetti

Riduzione generalizzata delle emissioni del traffico motorizzato.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità.

Orizzonte temporale: attuato

d) Sviluppo della mobilità sostenibile**Descrizione**

Con la deliberazione n. 71 del 30.01.2018 la Giunta provinciale ha fissato i criteri per agevolare lo sviluppo della mobilità sostenibile ed in particolare per la mobilità elettrica. I contributi sono destinati alle imprese e prevedono la concessione di agevolazioni per l'acquisto di veicoli elettrici e stazioni di ricarica. Le agevolazioni variano da 1.000 € a 2.000 € a seconda del tipo di acquisto.

Weitere Informationen unter:

http://www.provinz.bz.it/de/dienstleistungen-a-z.asp?bnsv_svid=1032844

Wirkung:

Verringerung der Verkehrsemissionen

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität

Zeitraum: bereits in Anwendung

e) Beiträge zur Förderung des Schienentransports

Beschreibung

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 655 vom 13.06.2017 wurden die Kriterien zur Förderung des kombinierten und nicht kombinierten Schienentransports festgelegt. Unterstützt wird dabei die RoLa im Abschnitt Brennersee – Roncafort. Die Beiträge des Landes in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Regionen sollen dabei zu einer Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene dienen.

Wirkung:

Verringerung der NO_x-Emissionen im Überschreitungsgebiet entlang der A22 und in den Gemeinden Bozen und Brixen.

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität

Zeitraum: bereits in Anwendung

f) Information der Bevölkerung – Erstellung einer Internetseite

Beschreibung

Für die Erreichung der Ziele ist es sehr wichtig die Bürger gut über die jeweilige Luftqualität und über die Maßnahmen des Programms zu informieren. Weiters ist es wichtig, der Bevölkerung eine Plattform zu geben, um sich selbst mit einbringen zu können. Aus diesem Grunde ist die Erstellung einer Internetseite vorgesehen, wo der Bürger sämtliche Informationen zum Thema finden soll. Informationen zur Öffentlichkeitsarbeit finden sich in Kapitel 5.4.

Wirkung:

begleitend zur Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten.

Zuständigkeit:

Landesagentur für Umwelt

Per maggiori dettagli consultare:

http://www.provincia.bz.it/servizi-a-z.asp?bnsv_svid=1032844

Effetti

Riduzione generalizzata del traffico motorizzato e delle relative emissioni.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità.

Orizzonte temporale: attuato

e) Incentivi al trasporto merci su rotaia

Descrizione

Con la deliberazione n. 655 del 13.06.2017 la Giunta provinciale ha fissato i criteri per l'incentivazione del trasporto merci a favore del trasporto combinato non accompagnato e del trasporto combinato accompagnato ai fini della riduzione del transito dei veicoli pesanti. In tal modo sarà sostenuta la Rola sulla tratta Brennersee-Roncafort. Gli incentivi provinciali intendono contribuire al trasferimento dei mezzi pesanti dall'autostrada alla ferrovia in coordinamento con le regioni limitrofe.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento lungo la A22, a Bolzano e a Bressanone.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità

Orizzonte temporale: attuato

f) Informazione alla popolazione – Creazione di una pagina internet

Descrizione

La corretta informazione ai cittadini sulla situazione della qualità dell'aria, sui provvedimenti del programma e l'agevolazione all'accesso a forme virtuali di partecipazione attiva al raggiungimento degli obiettivi del Programma sono elementi indispensabili al raggiungimento degli obiettivi. Il provvedimento prevede la creazione e la gestione di una pagina internet in cui la cittadinanza può trovare tutte le informazioni utili ad intraprendere comportamenti virtuosi oltre che alle informazioni di carattere istituzionale collegate al programma NO₂. Gli aspetti legati alla comunicazione in generale vengono trattati nel capitolo 5.4.

Effetti

Propedeutici alla riduzione delle emissioni di

Zeitraum: innerhalb 2018

g) Förderung der E- Bike- Mobilität für Pendler

Beschreibung

In der öffentlichen Verwaltung, in Schulen, im Sanitätsbetrieb und den Inhouse- Gesellschaften des Landes sind viele Pendler beschäftigt. Oft werden den Angestellten Autoparkplätze zur Verfügung gestellt, die zur Durchführung der institutionellen Aufgaben nicht unbedingt notwendig sind. Andererseits benutzen immer mehr Angestellte das Fahrrad, um zur Arbeit zu gelangen, finden dabei aber häufig keinen geeigneten Stellplatz. Insbesondere für E- Bikes sind sichere Stellplätze und die Verfügbarkeit von Ladesäulen wichtig.

Aus diesem Grund ist es notwendig, in den Landhäusern geeignete Stellplätze und Ladesysteme für Fahrräder (auch gegen Entgelt) bereitzustellen.

Bei den Stellplätzen soll dabei der E- Bike- Mobilität der Vorzug gegenüber den Parkplätzen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gegeben werden. Die Generaldirektion des Landes erarbeitet diesbezüglich einen Entwurf für eine entsprechende Richtlinie und wird die notwendigen Finanzmittel vorsehen. Die betroffenen Körperschaften werden hingegen interne Richtlinien erlassen.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Meran, Leifers und Brixen.

Zuständigkeit:

Generaldirektion des Landes / STA AG / Landesagentur für Umwelt sowie alle oben genannten öffentlichen Körperschaften.

Zeitraum: innerhalb 2019

NO_x nelle aree di superamento.

Responsabile attuazione

Agenzia provinciale per l'ambiente

Orizzonte temporale: entro il 2018

g) Sostegno alla mobilità ciclistica pendolare a trazione elettrica

Descrizione

Presso l'amministrazione provinciale e scolastica, le agenzie, gli enti strumentali, l'azienda sanitaria e le società in-house della Provincia sono impiegate numerose persone che pendolano giornalmente tra la propria abitazione ed il posto di lavoro. Tali amministrazioni mettono spesso a disposizione dei dipendenti dei posti macchina non indispensabili alle loro attività istituzionali. Al tempo stesso, un sempre maggior numero di dipendenti utilizza la bicicletta per recarsi al lavoro e gli spazi per ricoverare i mezzi a due ruote non sempre sono disponibili ed adeguati alle reali esigenze. In particolare per i possessori di e-bike la sicurezza contro il furto e la disponibilità di un punto di ricarica sono molto importanti.

Per far fronte a queste nuove esigenze di mobilità sostenibile è necessario rivedere la gestione dei parcheggi presso i palazzi delle amministrazioni pubbliche prevedendo spazi adeguati e protetti, anche a titolo oneroso, dove sia possibile ricoverare la propria bicicletta ed avere un punto di ricarica.

È opportuno pertanto che, i posti delle autorimesse siano assegnati in modo prioritario alla mobilità elettrica rispetto ai posti riservati agli automezzi privati a motore endotermico. La direzione generale della Provincia elabora uno schema di direttiva e provvede ad individuare le risorse. Le amministrazioni di cui sopra emanano le necessarie direttive interne.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento di Bolzano, Merano, Bressanone e Laives.

Responsabile attuazione

Direzione generale / STA S.p.A. / Agenzia provinciale per l'ambiente e le strutture dirigenziali delle varie amministrazioni sopra richiamate

Orizzonte temporale: entro il 2019

h) Erneuerung des Fuhrparks der SASA**Beschreibung**

In den Gemeinden Bozen, Meran und Leifers fahren noch viele Busse der SASA mit Diesel. 24 davon gehören der Euroklasse 2 und 3 an und sollen mit Bussen der Euroklasse 6 oder anderen umweltfreundlichen Antriebssystemen ausgetauscht werden. Vorgesehen ist der Ankauf von 38 neuen Fahrzeugen unterschiedlicher Größe, wodurch auch ältere mit Erdgas betriebene Busse ersetzt werden und einige Linien verstärkt werden können (siehe Kapitel 5.2).

Wirkung:

Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Meran und Leifers.

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität / SASA

Zeitraum: innerhalb 2018

i) Verringerung der Emissionen der SASA- Dieselbusse – Machbarkeitsstudie**Beschreibung**

In den Gemeinden Bozen, Meran und Leifers fahren 57 Diesel-Busse der Euroklasse 5. Es handelt sich dabei um relativ neue Fahrzeuge (Durchschnittsalter 5,7 Jahre), die kurzfristig nicht ersetzt werden können. Es ist allerdings möglich, die Busse mit Systemen nachzurüsten, welche die NO_x-Emissionen auf das Niveau eines Euro 6- Fahrzeuges bringen können.

Diesbezüglich soll eine Machbarkeitsstudie und eine Kosten- Nutzen- Analyse zur Nachrüstung der Busse und zur Planung der notwendigen Finanzmittel erstellt werden, mit dem Ziel, innerhalb 2020 die NO_x-Emissionen des SASA- Fuhrparks deutlich zu verringern.

Wirkung:

Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Meran und Leifers.

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität / SASA / Landesagentur für Umwelt

Zeitraum: innerhalb 2018

h) Rinnovo parco circolante SASA**Descrizione**

Il parco circolante della SASA che circola nei Comuni di Bolzano, Merano e Laives presenta numerosi bus alimentati a gasolio. Tra questi vi sono 24 bus obsoleti di classe Euro 2 ed Euro 3 che vanno sostituiti quanto prima possibile con bus Euro 6 o altre tipologie di bus ad emissioni inferiori. La fornitura prevede l'acquisto di 38 nuovi veicoli di varie dimensioni e consente pertanto anche la sostituzione di bus vetusti a metano ed il potenziamento di alcune linee (vedi cap. 5.2).

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento di Bolzano, Merano e Laives.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità / SASA

Orizzonte temporale: entro il 2018

i) Riduzione emissioni bus diesel SASA – studio di fattibilità**Descrizione**

Il parco circolante della SASA che circola nei Comuni di Bolzano, Merano e Laives è composto anche da 57 bus alimentati a gasolio di classe Euro 5. Si tratta quindi di veicoli relativamente recenti (età media 5,7 anni) e non sostituibili in tempi brevi. Su tali bus è tecnicamente possibile installare un sistema di retrofitting in grado di portare le emissioni di NO_x a livelli di un veicolo di classe Euro 6. Entro breve si deve elaborare uno studio di fattibilità tecnica ed un rapporto sui costi/benefici per il retrofitting dei bus e pianificare le risorse economiche necessarie all'obiettivo di avere un parco bus SASA a basse emissioni di NO_x entro il 2020.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento di Bolzano, Merano e Laives.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità / SASA / Agenzia provinciale per l'ambiente

Orizzonte temporale: entro il 2018

j) Verringerung der Emissionen der SA-SA- Dieselbusse – Implementierung*Beschreibung*

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie und der Kosten- Nutzen- Analyse soll die Umsetzung zur Nachrüstung der Busse erfolgen mit dem Ziel, innerhalb 2020 die NO_x- Emissionen des SASA- Fuhrparks deutlich zu verringern. Innerhalb 2019 sollen dabei die notwendigen Finanzmittel bereitgestellt werden.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Meran und Leifers.

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität / SASA

Zeitraum: innerhalb 2020

k) Öffentlicher Nahverkehr ohne Emissionen*Beschreibung*

Der städtische Nahverkehr muss nach und nach zu einem Nahverkehr ohne schädliche Luftemissionen umgewandelt werden. SASA betreibt bereits einige Wasserstoffbusse und plant die Einführung von Elektrobussen auf einigen Linien. In den nächsten Jahren sollen die mit fossilen Brennstoffen betriebenen Busse mit solchen ohne Schadstoffemissionen ersetzt werden.

Hierfür ist es notwendig, ein Mehrjahresprogramm zu erstellen und schnellstmöglich mit dem Austausch der Busse zu beginnen und so zum Ziel im Jahre 2023 beizutragen.

Die Maßnahme wird ebenso von den Gemeinden Bozen, Meran und Leifers gefordert.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Meran und Leifers.

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität / SASA

Zeitraum: innerhalb 2019

l) Verbesserung der Metrobuslinien*Beschreibung*

Die Express- Linie zwischen Überetsch und Bozen (Metrobus) wird nach und nach verbessert. Die problematischen Stellen befinden

j) Riduzione emissioni bus diesel SASA - implementazione*Descrizione*

In base allo studio di fattibilità ed al rapporto costi/benefici di cui al precedente provvedimento si deve dare corso all'attività di installazione dei sistemi di retrofitting su tutti gli autobus con l'obiettivo di avere un parco bus SASA a basse emissioni di NO_x entro il 2020. Entro il 2019 si devono pertanto individuare le risorse necessarie.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento di Bolzano, Merano e Laives.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità / SASA

Orizzonte temporale: entro il 2020

k) Trasporto pubblico locale a emissioni zero*Descrizione*

Le reti di trasporto urbano devono essere orientate ad una sempre maggiore presenza di sistemi di trasporto ad emissioni zero. Già SASA gestisce a titolo sperimentale alcuni autobus ad idrogeno e pianifica tratte servite da autobus a trazione elettrica. Nei prossimi anni si dovrà procedere con una graduale sostituzione dei mezzi alimentati a carburanti fossili con mezzi ad emissioni zero.

Risulta pertanto necessario elaborare un piano di riconversione pluriennale che possa dare le prime risposte concrete quanto prima per contribuire all'obiettivo del 2023.

Tale provvedimento è richiesto anche dai Comuni di Bolzano, Merano e Laives.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento di Bolzano, Merano e Laives.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità / SASA

Orizzonte temporale: entro il 2019

l) Migliorie alla linea MetroBus*Descrizione*

La linea express che collega l'Oltradige con Bolzano (MetroBus) viene gradualmente organizzata in modo tale da avere un percorso privilegiato rispetto a quello del traffico priva-

sich insbesondere in Bozen (siehe Kapitel 5.2), aber auch in Eppan und Kaltern. Die Abteilung Infrastrukturen hat in das Mehrjahresprogramm der öffentlichen Bauten bereits mehrere Eingriffe für die Straßenabschnitte aufgenommen, um die Dauer der Fahrten der Buslinie zu verkürzen. Die 3- Jahres- Ausgaben, genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 170 vom 27.02.2018, betragen ca. 30 Mio. €. Einige Eingriffe wurden bereits realisiert und innerhalb 2020 sollen alle Arbeiten abgeschlossen sein.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Emissionen des privaten Pendlerverkehrs im Überschreitungsgebiet Bozen.

Zuständigkeit:

Abteilung Infrastrukturen

Zeitraum: innerhalb 2020

m) Verbesserung der Zugverbindungen nach Bozen für Pendler

Beschreibung

Die Eisenbahnlinie Brenner streift die Fraktion St. Jakob und Oberau, es fehlen allerdings die notwendigen Haltestationen zur schnellen Erreichung von Bozen. Die Projektierung der Zughaltestellen ist eine Voraussetzung zur Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel auf der Nord- Süd- Achse und insbesondere in der südlichen Peripherie von Bozen. Zudem können diese Haltestelle bei korrekter Planung auch dazu dienen, den intermodalen Transport in dieser Zone zu verbessern.

Die Machbarkeit der Haltestelle in St. Jakob wurde bereits positiv geprüft, während dies für Oberau noch gemacht werden muss.

Ziel ist die Ausarbeitung der Ausführungsprojekte für beide Haltestellen innerhalb 2023. Die Maßnahme wird ebenso von den Gemeinden Bozen und Leifers gefordert.

Wirkung:

Propädeutisch zur Verringerung der NO_x- Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen und Leifers.

Zuständigkeit:

STA AG / Abteilung Mobilität

Zeitraum: innerhalb 2020

to. Gli snodi fondamentali sono a Bolzano (vedi capitolo 5.2), ma vi sono snodi importanti anche all'esterno della città nei Comuni di Appiano e Caldaro. La Ripartizione Infrastrutture ha già inserito nel programma pluriennale delle opere pubbliche una serie di interventi sulle sedi stradali in favore della maggiore fruibilità e velocità della linea extraurbana. Le spese previste sul bilancio triennale approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 170 del 27.02.2018 ammontano a circa 30 milioni di Euro. I primi interventi sono già stati avviati e le tutte opere si concluderanno per il 2020.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x generate dal traffico privato pendolare nell'area di superamento di Bolzano.

Responsabile attuazione

Ripartizione Infrastrutture

Orizzonte temporale: entro il 2020

m) Potenziamento dell'accesso al trasporto ferroviario per pendolari di Bolzano

Descrizione

La linea ferroviaria del Brennero lambisce la frazione di San Giacomo ed il quartiere di Oltrisarco. Pur rappresentando un mezzo estremamente veloce per raggiungere la città di Bolzano, l'assenza di fermate ferroviarie in questi quartieri impedisce l'accesso a tale alternativa di trasporto pubblico. La progettazione delle fermate ferroviarie in tali località è il presupposto per ampliare l'offerta di trasporto pubblico sull'asse nord-sud ed in particolare per la periferia sud di Bolzano. Inoltre, queste fermate, se progettate in modo adeguato, possono avere un ruolo importante per l'intermodalità dei trasporti dell'area. La fattibilità della fermata di San Giacomo è già stata verificata positivamente, mentre è ancora da eseguire quella per Oltrisarco. L'obiettivo è quello di avere i progetti esecutivi delle due fermate in tempo utile per la loro costruzione entro l'orizzonte temporale del Programma, ovvero entro il 2023. Tale provvedimento è richiesto anche dai Comuni di Bolzano e di Laives.

Effetti

Propedeutici alla riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento di Bolzano e Laives.

Responsabile attuazione

STA S.p.A. / Ripartizione mobilità

Orizzonte temporale: entro il 2020

n) Vorbereitende Arbeiten zur systematischen Geschwindigkeitskontrolle auf der A22

Beschreibung

Mit Beschluss der Landesregierung vom 11. April 2018, Nr. 203 wurde der Autobahnbetreiber beauftragt, die Auswirkungen einer Abschnittskontrolle („Tutor“- System) auf der A22 zu untersuchen und eine Machbarkeitsstudie bezüglich der Installation dieses Systems auszuwerten.

Weitere Informationen unter:

<http://www.landtag-bz.org/de/datenbanken-sammlungen/legislaturperiode-15.asp>

Wirkung:

Propädeutisch zur Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Brixen und entlang der A22.

Zuständigkeit:

Brennerautobahn AG / Landesagentur für Umwelt

Zeitraum: innerhalb 2018

o) Implementierung eines Systems zur systematischen Geschwindigkeitskontrolle auf der A22

Beschreibung

In Abhängigkeit von der Beurteilung der obgenannten Maßnahme soll auf der A22 ein System zur Abschnittskontrolle der Geschwindigkeit installiert werden, welche insbesondere die Abschnitte bei Bozen, Brixen und des Unterlands abdecken soll.

Die Maßnahme wird ebenso von der Gemeinde Bozen gefordert.

Wirkung:

Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten entlang der A22.

Zuständigkeit:

Brennerautobahn AG

Zeitraum: innerhalb 2020

p) Verringerung des Tempolimits auf einigen Abschnitten der A22 – Initiativen mit dem Transportministerium - Alternativlösung

Beschreibung

Die Ergebnisse der ersten Testphase des eu-

n) Controllo sistematico della velocità sulla A22 – attività preparatorie

Descrizione

Così come deliberato dal Consiglio provinciale di Bolzano nella seduta n. 203 del 11 aprile 2018, il gestore autostradale è incaricato ad eseguire una valutazione degli effetti che produrrebbe un controllo sistematico della velocità sui tratti provinciali della A22 (sistema tipo “tutor”) e ad elaborare uno studio di fattibilità tecnica per l'installazione di tale sistema.

Maggiori dettagli:

<http://www.consiglio-bz.org/it/banche-dati-raccolte/legislatura-15.asp>

Effetti

Propedeutici alla riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento lungo la A22, a Bolzano e a Bressanone.

Responsabile attuazione

Autostrada del Brennero S.p.A. / Agenzia provinciale per l'ambiente

Orizzonte temporale: entro il 2018

o) Controllo sistematico della velocità sulla A22 – implementazione

Descrizione

In dipendenza dall'esito positivo delle valutazioni del provvedimento di cui sopra si deve dare corso all'installazione del sistema di controllo sistematico della velocità perlomeno nei tratti autostradali che lambiscono le città di Bolzano e Bressanone, nonché nel tratto della Bassa Atesina. Tale provvedimento è richiesto anche dal Comune di Bolzano.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento lungo la A22.

Responsabile attuazione

Autostrada del Brennero S.p.A.

Orizzonte temporale: entro il 20120

p) Riduzione della velocità massima consentita su alcuni tratti della A22 – Iniziative verso il MIT - Soluzioni alternative

Descrizione

I risultati della prima fase del progetto europeo “BrennerLEC” hanno indicato una po-

ropäischen Projekts „BrennerLEC“ haben ergeben, dass die Verringerung der mittleren Fahrgeschwindigkeit der PKW von 14 km/h zu einer Abnahme der NO₂-Konzentration am Straßenrand von 10% führt. Das Land wird beim Transportministerium anhand der zur Verfügung stehenden institutionellen Kanäle anfragen, eine Ministerialrichtlinie zu erlassen, welche es ermöglicht, das Tempolimit auf Autobahnen zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zu reduzieren. Für urbane Zentren ist eine entsprechende Ministerialrichtlinie bereits in Kraft.

Damit soll die Einführung eines dynamischen Tempolimits auf dem gesamten Südtiroler Abschnitt der A22 ermöglicht werden.

Parallel dazu prüft das Land und der Autobahnbetreiber, unter Beachtung der derzeit bestehenden Richtlinien des Transportministeriums, die Möglichkeit, das Tempolimit auf den Abschnitten bei Bozen und Brixen auf 100 km/h abzusenken.

Die Maßnahme wird ebenso von den Gemeinden Bozen und Leifers gefordert.

Wirkung:

Propädeutisch zur Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Brixen und entlang der A22.

Zuständigkeit:

Brennerautobahn AG / Landesagentur für Umwelt

Zeitraum: innerhalb 2018

q) Einführung eines dynamischen Tempolimits auf der A22

Beschreibung

In Abhängigkeit von den Ergebnissen der vorherigen Maßnahme und des EU- LIFE- Projektes „BrennerLEC“ (www.brennerlec.life) realisiert der Autobahnbetreiber ein System zur dynamischen Regelung des Tempolimits mit dem Ziel, die NO_x-Emissionen zu senken und den NO₂- Jahresmittelgrenzwert an den nächstgelegenen Wohngebieten entlang der A22 innerhalb 2023 einzuhalten.

Wirkung:

Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten entlang der A22.

Zuständigkeit:

Brennerautobahn AG

Zeitraum: innerhalb 2023

tenziale riduzione di circa il 10% delle concentrazioni di NO₂ a bordo autostrada a fronte di una riduzione della velocità media delle autovetture pari a circa 14 km/h. Alla luce di tali risultati la Provincia, attraverso ogni canale istituzionale disponibile, richiede al MIT di emanare un'apposita direttiva ministeriale che, analogamente a quanto previsto per i centri urbani, consenta di ridurre la velocità massima consentita in autostrada per ragioni dipendenti dalla tutela della salute e dell'ambiente. Ciò per rendere potenzialmente possibile l'applicazione della gestione dinamica della velocità su tutto il tratto provinciale della A22.

Parallelamente a tale iniziativa, la Provincia verifica con il gestore autostradale la possibilità di ridurre a 100 km/h la velocità massima consentita sui tratti di Bolzano e Bressanone in ottemperanza alle attuali direttive del MIT. Tale provvedimento è sostenuto anche dai Comuni di Bolzano e Laives.

Effetti

Propedeutici alla riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento lungo la A22, a Bolzano e a Bressanone.

Responsabile attuazione

Autostrada del Brennero S.p.A. / Agenzia provinciale per l'ambiente

Orizzonte temporale: entro il 2018

q) Gestione dinamica della velocità massima consentita sulla A22

Descrizione

In dipendenza degli esiti del provvedimento precedente e delle risultanze del progetto EU-LIFE "BrennerLEC" (www.brennerlec.life) il gestore autostradale implementa un sistema di gestione dinamica della velocità massima consentita finalizzato alla riduzione delle emissioni di NO_x e del rispetto del valore limite annuale dell'NO₂ presso i luoghi di vita posti a ridosso dell'arteria stradale entro il 2023.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento lungo la A22.

Responsabile attuazione

Autostrada del Brennero S.p.A.

Orizzonte temporale: entro il 2023

r) Öffnung des A22- Abschnittes zwischen BzNord und BzSüd. Multilaterales Abkommen für die Stadt Bozen

Beschreibung

Der dichte Verkehr in Bozen ist einer der Mitgründe für die hohe NO₂- Belastung. Eine Verflüssigung und teilweise Verlagerung des Verkehrs auf die A22 bei gleichzeitiger Einführung von Fahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge auf den städtischen Straßen (siehe Maßnahme 5.6) kann zu einer relevanten Verringerung der NO₂- Belastung entlang der Eisackuferstraße (geschätzt wird eine 8%ige Abnahme der NO₂- Konzentration) und den umliegenden Gegenden führen. Dazu soll die kostenlose Benutzung des A22- Abschnittes für Fahrzeuge mit Ein- und Ausfahrt Bozen Süd und Bozen Nord ermöglicht werden. Aus technisch/organisatorischen Gründen ist es dabei notwendig, den Autobahnbetreiber die fehlenden Einnahmen zu erstatten.

Die Maßnahme sieht den Abschluss eines Abkommens zwischen Land, Brennerautobahn, Umweltministerium und der Gemeinde Bozen vor. Das Abkommen soll ermöglichen, die Maßnahme spätestens innerhalb 1.1.2021 mit einer Mindestdauer von 3 Jahren einzuführen.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Emissionen im Überschreitungsgebiet Bozen.

Zuständigkeit:

Brennerautobahn AG / Landesagentur für Umwelt

Zeitraum: innerhalb 2020

s) Studie über die Umweltauswirkungen einer Erhöhung der A22- Maut für Schwerfahrzeuge

Beschreibung

Die Absichtserklärung vom Juni 2018 bezüglich der Anwendung und Umsetzung von Begleitmaßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen, welche zur Realisierung des Skandinavien- Mittelmeer- Korridors des TEN- T- Systems (unterschrieben von den Verkehrsministern Italiens, Deutschlands und Österreichs sowie von den Provinzen Bozen und Trient, der Region Venetien, dem Land Tirol und dem Freistaat Bayern) beitragen sollen, sieht unter anderem die Einführung der sogenannten „Eu-

r) Liberalizzazione del tratto di A22 tra BzNord e BzSud. Accordo multilaterale a favore di Bolzano.

Descrizione

La situazione di congestione del traffico a Bolzano è una delle cause principali delle alte concentrazioni di NO₂. La concomitanza degli effetti generati dalla fluidificazione del traffico e da un parziale spostamento dello stesso su un asse stradale meno impattante con contemporaneo divieto di circolazione sulle strade cittadine per i veicoli diesel (vedi provvedimento 5.6) può portare ad una riduzione importante delle concentrazioni di NO₂ lungo l'asse della strada arginale a Bolzano (si stima una riduzione di circa l'8%) con effetti positivi anche in altre parti del territorio. Per addivenire a ciò, si rende necessario consentire il transito gratuito tra i caselli autostradali di Bolzano Nord e Bolzano Sud limitatamente ai veicoli che hanno sia origine che destinazione nei due caselli. È altresì necessario rimborsare il gestore autostradale dei mancati introiti e superare eventuali problemi di carattere tecnico/gestionale. Il provvedimento prevede di addivenire ad un accordo tra diversi soggetti che possono concorrere a tale obiettivo. Tra questi, oltre alla Provincia ed al gestore autostradale, vi potrebbero anche essere il MATTM ed il Comune di Bolzano. L'accordo dovrebbe consentire di applicare il provvedimento al più tardi a partire dal 1.1.2021 per una durata di almeno 3 anni.

Effetti

Riduzione delle concentrazioni di NO₂ nell'area di superamento di Bolzano.

Responsabile attuazione

Autostrada del Brennero S.p.A. / Agenzia provinciale per l'ambiente

Orizzonte temporale: entro il 2020

s) Studio effetti ambientali dell'aumento del pedaggio per mezzi pesanti su A22

Descrizione

La dichiarazione di intenti del giugno 2018 relativa all'attuazione di misure accompagnatorie e infrastrutturali che contribuiscano alla realizzazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T (firmata dai Ministri dei trasporti italiano, austriaco e tedesco, nonché le Province di Bolzano e di Trento, la regione Veneto, il Land Tirol e lo Stato di Baviera) prevede tra le varie iniziative l'applicazione della cosiddetta direttiva "Eurovignetta" e prende in considerazione

rovignette“ sowie weitere Tarifmodelle (TOLL+) vor. Eine Erhöhung der Maut würde einerseits einen Anteil des Schwerverkehrs von der A22 auf die Schiene verlagern, andererseits würde es dazu führen, dass sich ein Teil des lokalen gewerblichen Verkehrs auf Staats- oder Landesstraßen verlagert. Aus diesem Grunde ist es zur Vermeidung von negativen Effekten notwendig, die Entwicklung genauestens zu verfolgen. Die Plattform Brennerkorridor (BCP) ist damit beauftragt, die Fortschritte des Brenner- Aktionsplans (BAP) zu überwachen und den Plan innerhalb 2020 zu erneuern.

Wichtig ist die Einbeziehung von Untersuchungen in die Strategien des BCP, welche die Umweltauswirkungen der Maßnahmen des nächsten BAP berücksichtigen, insbesondere die Auswirkungen einer Erhöhung der Autobahnmaut.

Wirkung:

Propädeutisch zur Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsgebieten Bozen, Brixen und entlang der A22.

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität / Landesagentur für Umwelt

Zeitraum: innerhalb 2020

altre forme di pedaggio future derivanti dallo studio TOLL+. L'elevamento del pedaggio autostradale che ne deriverebbe, se da una parte dovrebbe ridurre il traffico di mezzi pesanti sulla A22 in favore del trasporto su rotaia, dall'altro potrebbe generare una ricaduta negativa sul traffico commerciale regionale inducendolo ad abbandonare il percorso autostradale in favore di percorsi su tratti di strade statali o provinciali con potenziali conseguenze negative sulla qualità dell'aria nei centri abitati interessati. Da qui la necessità di prevedere e monitorare tali sviluppi al fine di evitare le possibili ricadute negative. La piattaforma del Corridoio del Brennero (BCP) è incaricata al monitoraggio dei progressi del Piano di azione per il Brennero (BAP) ed alla sua rielaborazione entro il 2020.

È importante implementare nelle strategie del BCP attività rivolte allo studio degli effetti ambientali delle misure previste dal prossimo BAP con particolare riferimento agli effetti indotti da un eventuale aumento dei pedaggi autostradali.

Effetti

Propedeutici alla riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento lungo la A22, a Bolzano e a Bressanone.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità / Agenzia provinciale per l'ambiente

Orizzonte temporale: entro il 2020

5.2 Maßnahmen der Gemeinden

5.2.1 Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Bozen

Mit Beschluss Nr. 302 vom 28.05.2018 hat der Gemeindevausschuss von Bozen eine Reihe von kommunalen und überkommunalen Maßnahmen beschlossen und damit seinen Willen zur Teilnahme am vorliegenden Programm bestätigt. Die Maßnahmen der Gemeinde werden aus diesem Grunde vollständig in das Programm übernommen (Anhang 1).

Die wichtigsten kurzfristig angesetzten Maßnahmen werden nachfolgend zusammengefasst. Allgemeine Angaben zu Maßnahmen, welche im Mobilitätsplan der Gemeinde (SMP) oder anderen Gemeindeplänen enthalten sein sollten, werden in Kapitel 5.3 gelistet.

Die Fahrverbote werden in Kapitel 5.4 beschrieben.

a) Genehmigung des städtischen Mobilitätsplan (SMP)

Beschreibung

Der städtische Mobilitätsplan ist von der Straßenverkehrsordnung vorgesehen und dient zur Steuerung des städtischen Verkehrs unter Berücksichtigung von Klima und Umwelt, somit auch der Luftqualitätsgrenzwerte. Innerhalb Herbst 2018 soll der SMP von der Gemeinde genehmigt werden.

Darin enthalten sind viele Maßnahmen, welche zu einer Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen und demnach zur Einhaltung des NO₂- Jahresmittelgrenzwertes innerhalb 2023 beitragen können.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Bozen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen

Zeitraum: innerhalb 2018

b) Verflüssigung des Verkehrs in der Einsteinstraße

Beschreibung

Die Gemeinde Bozen beabsichtigt, zur Lösung des Verkehrsproblems in der Pfarrhofstraße in St. Jakob beizutragen. Im Wohngebiet von St.

5.2 Provvedimenti dei Comuni

5.2.1 Provvedimenti Comune di Bolzano

Con deliberazione n. 302 del 28.05.2018, la Giunta comunale di Bolzano ha approvato una serie di provvedimenti di carattere comunale e sovracomunale confermando la propria volontà a partecipare al presente Programma.

I provvedimenti del Comune vengono pertanto recepiti integralmente nel presente Programma così come riportati nell'allegato 1.

Si ritiene tuttavia opportuno elencare in forma sintetica i provvedimenti più significativi di breve termine. Le indicazioni su possibili provvedimenti da adottare in sede di elaborazione del PUMS o in altri strumenti pianificatori del Comune sono riportati al capitolo 5.3.

Gli aspetti inerenti le limitazioni alla circolazione dei veicoli sono riportati al capitolo 5.4.

a) Approvazione del nuovo PUMS

Descrizione

Il piano urbano per la mobilità sostenibile è uno strumento previsto dal Codice della Strada e porta in sé tutti gli elementi necessari a programmare la mobilità urbana nel rispetto delle esigenze di tutela del clima e dell'ambiente. Tra queste vi sono evidentemente anche quelle legate al rispetto dei valori limite della qualità dell'aria. Il PUMS è uno strumento ampiamente partecipato. Il Comune di Bolzano intende approvare tale strumento pianificatorio entro l'autunno del 2018.

In esso vi saranno molti elementi che potranno concorrere alla riduzione delle emissioni di NO_x da traffico e quindi contribuire in modo determinante al rispetto del valore limite annuale dell'NO₂ entro il 2023.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell' area di Bolzano.

Responsabile attuazione

Comune di Bolzano

Orizzonte temporale: entro il 2018

b) Fluidificazione traffico in via Einstein

Descrizione

Il Comune di Bolzano intende contribuire alla risoluzione del problema creatosi nella Via Maso della Pieve e nella frazione di San Giacomo. In tali quartieri residenziali, a causa del-

Jakob hat der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten aufgrund des häufigen Rückstaus im Tunnel von St. Jakob ständig zugenommen. Eine Ampelregelung am Kreisverkehr Einsteinstraße / Galvanistraße bringt zwei positive Effekte: Verringerung des Durchzugverkehrs in den Wohngebieten von St. Jakob und Verringerung der Busfahrzeiten für die Linien 10, 110, 111, 112 und für weitere außerstädtische Linien.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Bozen und Leifers.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen

Zeitraum: innerhalb 2018

c) Intelligente Ampelsteuerung

Beschreibung

Die Gemeinde Bozen beabsichtigt, den „Stop&go“- Verkehr durch eine intelligente Ampelregelung an den Stadteinfahrten zu verringern. „Stop&go“- Verkehr wirkt sich sehr stark auf die Fahrzeugemissionen aus, insbesondere in Straßenschluchten. Eine Kontingenzierung der Einfahrten in die Stadt durch eine dafür ausgerichtete Ampelschaltung an den Stadteinfahrten soll dabei helfen, den Verkehr innerhalb der Stadt zu verflüssigen und die Kolonnenbildung zu reduzieren.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Bozen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen

Zeitraum: innerhalb 2018

d) Potenzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Beschreibung

Die Buslinien 3 und 5 sind die meistbenutzten Linien des öffentlichen Personenverkehrs in Bozen. Die Gemeinde beabsichtigt für den Winterfahrplan 2018 – 2019 eine Potenzierung der Linie und eine Erhöhung der Transportkapazität. Die Linie 18, welche in Kürze eingeführt werden soll, wird hingegen die Industriezone mit dem Stadtzentrum verbinden.

le frequenti code che si formano nella galleria di San Giacomo, è progressivamente aumentato il traffico di attraversamento nelle ore di punta. La semaforizzazione della rotonda di via Einstein-Via Galvani produce due effetti positivi. Ridurre il traffico in transito nei centri abitati di cui sopra e ridurre il tempo di percorrenza delle linee bus 10, 110, 111, 112 ed altre linee extraurbane.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nelle aree di Bolzano e di Laives.

Responsabile attuazione

Comune di Bolzano

Orizzonte temporale: entro il 2018

c) Gestione “intelligente” dei semafori

Descrizione

Il Comune di Bolzano intende ridurre i fenomeni di stop & go gestendo in modo oculato le fasi semaforiche nei punti di ingresso della città. Il fenomeno dello stop & go è infatti uno dei principali fattori di aumento delle emissioni dei veicoli in transito ed in particolare nelle strade che presentano situazioni di canyon urbano. L'obiettivo sarebbe quello di contingentare almeno parzialmente gli ingressi in città in modo tale che la rete stradale ed i relativi sistemi semaforici riescano a gestire il flusso riducendo la formazione di colonne. A valle di ciò si possono rivedere le fasi semaforiche sugli assi portanti della viabilità cittadina con l'obiettivo di garantire una maggiore fluidità del traffico.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell' area di Bolzano.

Responsabile attuazione

Comune di Bolzano

Orizzonte temporale: entro il 2018

d) Potenziamento linee urbane del TPL

Descrizione

Le linee urbane 3 e 5 sono tra le più frequentate della rete TPL di Bolzano. Il Comune richiede che con l'orario invernale 2018-2019 venga potenziata la loro capacità di trasporto. La linea 18, da poco introdotta, aspira a diventare una dorsale di collegamento tra la città e quella della zona produttiva che ha recentemente assunto una vocazione terziaria.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Bozen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen / SASA Spa / Abteilung Mobilität

Zeitraum: innerhalb 2018

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell'area di Bolzano.

Responsabile attuazione

Comune di Bolzano / SASA Spa / Ripartizione mobilità

Orizzonte temporale: entro il 2018

e) Ausbau des Fahrradnetzes**Beschreibung**

Bozen verfügt bereits über ein gut ausgebauten Fahrradnetz. Aufgrund der ständig ansteigenden Fahrradnutzung soll das Netz weiter ausgebaut werden: Cavourstraße, St. Gertraud- Weg 1, Etschbrücke, Romstraße, Salewa- Fercam sind bereits in Bau und sollen innerhalb 2018 befahrbar sein. Weitere Fahrradwege sollen innerhalb 2019 realisiert werden: Freiheitsstraße, St. Gertraud- Weg 2, Milabücke, Rad- Metro, Meranstraße, Lancia-Siemens- Straße.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Bozen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen

Zeitraum: innerhalb 2018

e) Estensione della rete ciclabile**Descrizione**

Il Comune di Bolzano possiede già una buona rete di piste ciclabili. Essendo che tale domanda di mobilità è in continua crescita è importante continuare nello sviluppo della rete. Una serie percorsi ciclabili (via Cavour, via S. Geltrude-1, Ponte Adige, Via Roma, Salewa-Fercam) sono già in fase di realizzazione e saranno operativi entro il 2018. Altri percorsi verranno realizzati nel corso del 2019 (C.so Libertà, Via S. Geltrude-2, Ponte Mila, Ciclopoltana, Via Merano, Via Lancia-Siemens).

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell'area di Bolzano.

Responsabile attuazione

Comune di Bolzano

Orizzonte temporale: entro il 2019

f) MetroBus**Beschreibung**

Analog zur Maßnahme 5.1 hat die Gemeinde Bozen bereits mit der Realisierung einer Vorzugsspur begonnen, welche nahezu die gesamte Fahrstrecke des Metrobusses in Bozen abdeckt. Ein Teil der Arbeiten wurde bereits abgeschlossen, ein weiterer Teil soll innerhalb 2018 abgeschlossen werden (Hadrianplatz, Drususbrücke). Bis 2020 soll ein Abschnitt der Drususstraße für eine Vorzugsspur erweitert werden.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Emissionen des Pendlerverkehrs in Bozen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen

Zeitraum: innerhalb 2020

f) Interventi a favore del MetroBus**Descrizione**

Analogamente al provvedimento 5.1.I, il Comune di Bolzano ha già dato il via alle attività di realizzazione di una corsia preferenziale che copre quasi l'intero percorso della linea Metrobus in ambito urbano. Una parte di lavori sono già stati ultimati, una parte si concluderanno entro il 2018 (Piazza Adriano-Ponte Druso) ed il fine lavori è programmato entro il 2020 con l'allargamento di un tratto di Via Druso.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x generate dal traffico privato pendolare nell'area di superamento di Bolzano.

Responsabile attuazione

Comune di Bolzano

Orizzonte temporale: entro il 2020

g) Periphere Parkplätze*Beschreibung*

Aufgrund der hohen Pendlerzahlen und der geplanten Fahrbeschränkungen ist eine optimale Nutzung peripherer Parkplätze notwendig. Die Gemeinde Bozen wird diesbezüglich eine Reihe von Parkplätzen vorsehen (Etschbrücke, Messe, Pfarrhofstraße, Einsteinstraße, Seilbahn St. Jenesien).

Wirkung:

Verringerung der NO_x-Emissionen des Pendlerverkehrs in Bozen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen

Zeitraum: innerhalb 2020

g) Gestione parcheggi periferici*Descrizione*

Per far fronte alla notevole mole di pendolari in ingresso ed in previsione di provvedimenti di limitazione alla circolazione, è strategicamente importante prevedere una gestione dei parcheggi periferici in funzione intermodale. Il Comune di Bolzano individua una serie di parcheggi (Ponte Adige, Fiera, Maso della Pieve, via Einstein, Funivia San Genesio) che possono essere utilizzati allo scopo.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x generate dal traffico privato pendolare nell'area di superamento di Bolzano.

Responsabile attuazione

Comune di Bolzano

Orizzonte temporale: entro il 2020

5.2.2 Maßnahmen der Gemeinde Meran

Mit Beschluss Nr. 200 vom 29.05.2018 hat der Gemeindevorstand von Meran eine Reihe von kommunalen und überkommunalen Maßnahmen beschlossen und damit seinen Willen zur Teilnahme am vorliegenden Programm bestätigt. Die Maßnahmen der Gemeinde werden aus diesem Grunde vollständig in das Programm übernommen (Anhang 2).

Die wichtigsten kurzfristig angesetzten Maßnahmen werden nachfolgend zusammengefasst. Allgemeine Angaben zu Maßnahmen, welche im Mobilitätsplan der Gemeinde (SMP) oder anderen Gemeindeplänen enthalten sein sollten, werden in Kapitel 5.3 gelistet.

Die Fahrbeschränkungen werden in Kapitel 5.4 beschrieben.

5.2.2 Provvedimenti Comune di Merano

Con deliberazione n. 200 del 29.05.2018, la Giunta comunale di Merano ha approvato una serie di provvedimenti di carattere comunale e sovracomunale confermando la propria volontà a partecipare al presente Programma.

I provvedimenti del Comune vengono pertanto recepiti integralmente nel presente Programma così come riportati nell'allegato 2.

Si ritiene tuttavia opportuno elencare in forma sintetica i provvedimenti più significativi di breve termine. Le indicazioni su possibili provvedimenti da adottare in sede di elaborazione del PUT o in altri strumenti pianificatori sono riportati al capitolo 5.3.

Gli aspetti inerenti le limitazioni alla circolazione dei veicoli sono riportati al capitolo 5.4.

a) Genehmigung des städtischen Mobilitätsplan (SMP)*Beschreibung*

Der städtische Mobilitätsplan ist von der Straßenverkehrsordnung vorgesehen und dient zur Steuerung des städtischen Verkehrs unter Berücksichtigung von Klima und Umwelt, somit auch der Luftqualitätsgrenzwerte. Die Gemeinde Meran hat bereits mit der Ausarbeitung des neuen SMP begonnen, innerhalb 2018 soll die Genehmigung erfolgen.

Darin enthalten sind viele Maßnahmen, welche zu einer Verringerung der NO_x-Verkehrsemissionen und demnach zur Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes innerhalb

a) Approvazione del nuovo PUT*Descrizione*

Il piano urbano del traffico è uno strumento previsto dal Codice della Strada e contiene molti strumenti di programmazione della mobilità urbana per tenere in debita considerazione le esigenze di tutela del clima e dell'ambiente. Tra queste il Comune intende correttamente inserire anche quelle legate al rispetto dei valori limite della qualità dell'aria. Il Comune di Merano ha già avviato i lavori di redazione del PUT ed intende approvare tale strumento pianificatorio entro il 2018.

In esso vi saranno molti elementi che potranno concorrere alla riduzione delle emissioni di

2020 beitragen können.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Meran.

Zuständigkeit:

Gemeinde Meran

Zeitraum: innerhalb 2018

b) Intelligente Ampelsteuerung

Beschreibung

Die Gemeinde Meran beabsichtigt, den „Stop&go“- Verkehr durch eine intelligente Ampelregelung an den Stadteinfahrten zu verringern. „Stop&go“- Verkehr wirkt sich sehr stark auf die Fahrzeugemissionen aus, insbesondere in Straßenschluchten. Eine intelligente Ampelschaltung soll dabei helfen, den Verkehr innerhalb der Stadt zu verflüssigen und die Kolonnenbildung zu reduzieren.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Meran.

Zuständigkeit:

Gemeinde Meran

Zeitraum: innerhalb 2018

c) Öffentlicher Personennahverkehr – Potenzierung Linie 6

Beschreibung

Die Linie 6 hat in Spitzenzeiten einen 30 Minuten- Takt und verbindet mehrere Teile der Stadt. Die Gemeinde plant eine Verdopplung des Taktes für den nächsten Winterfahrplan.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Meran.

Zuständigkeit:

Gemeinde Meran / SASA AG / Abteilung Mobilität

Zeitraum: innerhalb 2018

NO_x da traffico e quindi contribuire in modo determinante al rispetto del valore limite annuale dell'NO₂ entro il 2020.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell' area di Merano.

Responsabile attuazione

Comune di Merano

Orizzonte temporale: entro il 2018

b) Progettazione semafori “intelligenti”

Descrizione

Il Comune di Merano intende dar corso alla progettazione di un sistema di regolazione semaforica “intelligente”. Merano intende ridurre i fenomeni di stop & go gestendo in modo oculato le fasi semaforiche nei punti cruciali della viabilità cittadina. Il fenomeno dello stop & go è infatti uno dei principali fattori di aumento delle emissioni dei veicoli in transito ed in particolare nelle strade che presentano situazioni di canyon urbano.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell' area di Merano.

Responsabile attuazione

Comune di Merano

Orizzonte temporale: entro il 2018

c) Trasporto pubblico locale - Potenzamento linea n. 6

Descrizione

La linea urbana 6 ha un ruolo di collegamento interno alle diverse parti della città ed ha una frequenza di 30 minuti nelle ore centrali della giornata. Il Comune chiede un aumento delle frequenze con conseguente raddoppio delle corse ed ampliamento dell'offerta di trasporto urbano dal prossimo orario invernale.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell'area di Merano.

Responsabile attuazione

Comune di Merano / SASA Spa / Ripartizione mobilità

Orizzonte temporale: entro il 2018

d) Nachhaltige Mobilität*Beschreibung*

Die Gemeinde Meran nimmt an mehreren Initiativen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität teil, unter anderem „Car Pooling“, der Verleih von E- Bikes und das Projekt „Pedibus“ für den Weg vom Wohnhaus zur Schule.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Meran.

Zuständigkeit:

Gemeinde Meran

Zeitraum: innerhalb 2018

e) Erneuerung des Fuhrparks der Gemeinde*Beschreibung*

Mit Beschluss des Gemeindevausschusses Nr. 383 vom 17.10.2017 wurde beschlossen, einen Dreijahresplan zur Erneuerung des Fuhrparks der Gemeinde mit E- Fahrzeugen auszuarbeiten.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Meran.

Zuständigkeit:

Gemeinde Meran

Zeitraum: innerhalb 2018

d) Interventi per la mobilità sostenibile*Descrizione*

Il Comune di Merano promuove e partecipa a diverse iniziative per lo sviluppo della mobilità sostenibile. Tra queste vi sono il “car pooling”, il noleggio di biciclette a pedalata assistita ed il progetto “pedibus” per i tragitti casa-scuola.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell'area di Merano.

Responsabile attuazione

Comune di Merano

Orizzonte temporale: entro il 2018

e) Sostituzione parco circolante comunale*Descrizione*

Il Comune di Merano si è impegnato con la deliberazione della Giunta comunale n. 383 del 17.10.2017 ad elaborare un piano triennale per rinnovare il parco auto delle varie strutture comunali con veicoli elettrici.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell'area di Merano.

Responsabile attuazione

Comune di Merano

Orizzonte temporale: entro il 2018

5.2.3 Maßnahmen der Gemeinde Brixen

Mit Schreiben der Gemeinde Brixen vom 22. Mai 2018 wurde der Landesagentur für Umwelt mitgeteilt, dass die Festlegung von Maßnahmen erst nach Verfügbarkeit der Simulationsergebnisse der Luftqualitätsbewertung stattfinden wird. Die Gemeinde schätzt, dass die Entscheidungen über die Maßnahmen im Dezember 2018 vom Gemeindevausschuss getroffen werden können.

Die vom Gemeindevausschuss beschlossenen Maßnahmen werden der Beurteilung gemäß Kapitel 6 unterzogen und in die Aktualisierung des Programms einbezogen (voraussichtlich Juni 2019).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Maß-

5.2.3 Provvedimenti Comune di Bressanone

In data 22 maggio 2018, il Comune di Bressanone ha inviato all'Agenzia una lettera comunicando di non poter definire dei provvedimenti fintanto che non saranno disponibili i dati di simulazione per la valutazione dell'area di superamento. Il Comune stima che tale decisione possa essere presa dalla Giunta comunale entro dicembre 2018 alla luce anche della valutazione degli effetti dei provvedimenti ipotizzabili.

Alla luce di quanto già scritto al capitolo 2.1.3 si conviene pertanto che il Comune possa deliberare entro il 2018 e che i provvedimenti adottati verranno sottoposti alla valutazione di cui al capitolo 6 ed integrati nel Programma in occasione del suo primo aggiornamento (previsto per giugno 2019).

Si ricorda pertanto che i provvedimenti del

nahmen der Gemeinde dazu führen sollen, die Ziele gemäß Kapitel 4 zu erreichen. Diesbezüglich soll sich die Gemeinde an die allgemeinen Maßnahmen des Kapitels 5.3 orientieren und kann die Maßnahmen des Kapitels 5.4 anwenden.

Von besonderer Wichtigkeit ist dabei die Regelung des Verkehrs auf der Hauptdurchzugsstraße nach Öffnung des Mittelanschlusses der Variante SS12. Die Regelung wird einen entscheidenden Einfluss auf die NO₂-Belastung an vielen Straßen der Stadt haben. Ziel sollte es sein, den Verkehr auf folgenden Straßen zu verringern: Vittorio- Veneto- Straße, Alpini- Straße, Dante- Straße, P. Mayr- Straße, Brennerstraße, Mozartstraße. Auch Vahrn sollte vom Verkehr entlastet werden.

Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass die Variante in Vahrn nicht im Programm berücksichtigt werden kann, da deren Realisierung zeitlich zu spät erfolgt.

5.2.4 Maßnahmen der Gemeinde Leifers

Mit Beschluss Nr. 269 vom 15.06.2018 hat der Gemeindeausschuss von Leifers eine Reihe von kommunalen und überkommunalen Maßnahmen beschlossen und damit seinen Willen zur Teilnahme am vorliegenden Programm bestätigt. Die Maßnahmen der Gemeinde werden aus diesem Grunde vollständig in das Programm übernommen (Anhang 4).

Die wichtigsten Maßnahmen werden nachfolgend zusammengefasst.
Die Fahrbeschränkungen werden in Kapitel 5.4 beschrieben.

a) Schaffung einer Zone mit beschränktem Verkehr (VBZ)

Beschreibung

Im Wohngebiet von St. Jakob hat der Verkehr auf der Pfarrhofstraße in den Hauptverkehrszeiten aufgrund des häufigen Rückstaus im Tunnel von St. Jakob ständig zugenommen. Die Schaffung einer Zone mit beschränktem Verkehr in St. Jakob bei gleichzeitiger Realisierung einer Ampelregelung am Kreisverkehr Einsteinstraße / Galvanistraße führt dabei zu zwei positiven Effekten: Verringerung des Durchzugverkehrs in den Wohngebieten von St. Jakob und Verringerung der Busfahrzeiten für die Linien 10, 110, 111, 112 und weitere außerstädtische Linien.

Comune dovranno in ogni caso essere finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di cui al capitolo 4. In tale contesto, il Comune dovrà, per quanto di competenza, orientarsi ai provvedimenti di carattere generale di cui al capitolo 5.3 e potrà applicare i provvedimenti di cui al cap. 5.4.

Di particolare importanza sarà anche l'organizzazione della viabilità sulla direttrice principale della città in seguito all'entrata in funzione dello svincolo centrale della variante alla SS 12. Da tale decisione dipende infatti lo sviluppo della viabilità dell'intera città ed in particolare di molte delle strade il cui traffico concorre in modo determinate alla formazione di alte concentrazioni di NO₂. L'obiettivo dovrebbe quindi essere quello di una riduzione del traffico su via V. Veneto, via degli Alpini, via Dante, via P. Mayr, via Brennero, ma anche in via Mozart ed a Varna.

A tal riguardo si prende anche atto che la realizzazione e messa in esercizio della variante di Varna non presenta tempistiche compatibili con gli obiettivi del programma.

5.2.4 Provvedimenti Comune di Laives

Con deliberazione n. 269 del 15.06.2018, la Giunta comunale di Laives ha approvato una serie di provvedimenti di carattere comunale e sovracomunale confermando la propria volontà a partecipare al presente Programma.

I provvedimenti del Comune vengono pertanto recepiti integralmente nel presente Programma così come riportati nell'allegato 4.

Si ritiene tuttavia opportuno elencare in forma sintetica i provvedimenti più significativi di breve termine.

Gli aspetti inerenti le limitazioni alla circolazione dei veicoli sono riportati al capitolo 5.4.

a) Attivazione di una ZTL a San Giacomo

Descrizione

Il Comune di Laives intende dare risoluzione del problema creatosi nella frazione di San Giacomo e nella Via Maso della Pieve. In tali quartieri residenziali, a causa delle frequenti code che si formano nella galleria di San Giacomo, è progressivamente aumentato il traffico di attraversamento nelle ore di punta. L'istituzione di una zona a traffico limitato (ZTL) a San Giacomo con contemporanea semaforizzazione della rotonda di via Einstein-Via Galvani produce due effetti positivi. Ridurre il traffico in transito nei centri abitati di cui sopra e ridurre il tempo di percorrenza delle linee bus 10, 110, 111, 112 ed altre linee extraurbane.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Leifers und Bozen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Leifers

Zeitraum: innerhalb 2018

b) Ampelschaltungen*Beschreibung*

Die Gemeinde Leifers beabsichtigt, die „Stop&go“- Verkehrssituationen durch eine speziell dafür ausgerichtete Ampelschaltung zu verringern. „Stop&go“- Verkehr wirkt sich sehr stark auf die Fahrzeugemissionen aus, insbesondere in Straßenschluchten. Durch eine Kontingentierung des Verkehrs durch eine gezielte Ampelschaltung soll die Staubildung im Mittelteil der Kennedystraße vermieden werden. Durch den zukünftig geplanten Rückbau der Straße sollten die Verkehrsflüsse weiter reduziert werden.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Leifers.

Zuständigkeit:

Gemeinde Leifers

Zeitraum: innerhalb 2018

c) Öffentlicher Personenverkehr – Potenzierung der Buslinien 110 und 111*Beschreibung*

Die Buslinien 110 und 111 verbinden Leifers mit Bozen und gehören zu den meistfrequentierten Linien der SASA. Auf Anfrage der Gemeinde Leifers soll der Fahrtakt ab dem Winterfahrplan 2018 – 2019 erhöht werden. Derzeit besteht in den Spitzenzeiten ein 20- Minuten- Takt.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen in Leifers.

Zuständigkeit:

Gemeinde Leifers und Bozen / SASA AG / Abteilung Mobilität

Zeitraum: innerhalb 2018

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nelle aree di Laives e di Bolzano.

Responsabile attuazione

Comune di Laives

Orizzonte temporale: entro il 2018

b) Gestione dei semafori in centro*Descrizione*

Il Comune di Laives intende ridurre i fenomeni di stop & go gestendo in modo oculato le fasi semaforiche nei punti di ingresso della zona più centrale del capoluogo. Il fenomeno dello stop & go è infatti uno dei principali fattori di aumento delle emissioni dei veicoli in transito ed in particolare nelle strade che presentano situazioni di canyon urbano. L'obiettivo sarebbe quello di contingentare almeno parzialmente gli ingressi in tale tratto di strada in modo tale che venga ridotta la formazione di colonne nella parte centrale di via Kennedy. In prospettiva, con i lavori di riqualificazione della via, si dovrà puntare ad una generale riduzione dei flussi locali nelle ore di punta.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell' area di Laives.

Responsabile attuazione

Comune di Laives

Orizzonte temporale: entro il 2018

**c) Trasporto pubblico locale – Potenziamen-
to delle linee 110 e 111***Descrizione*

Le linee urbane 110 e 111 hanno un ruolo fondamentale per i collegamenti tra Laives e Bolzano e rappresentano due delle linee più frequentate di tutta la rete gestita da SASA. La richiesta del Comune di Laives è aumentare le frequenze (oggi circolano con una frequenza di 20 minuti nelle ore centrali della giornata) di tali linee a partire dal prossimo orario invernale 2018-2019.

Effetti

Contributo alla riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato nell'area di Laives e Bolzano.

Responsabile attuazione

Comuni di Laives e Bolzano / SASA Spa / Ripartizione mobilità

Orizzonte temporale: entro il 2018

5.3 – Allgemeine Maßnahmen

Nachfolgend werden allgemeine gültige Hinweise beschrieben, die bei der Ausarbeitung der einzelnen Maßnahmen berücksichtigt werden können. Sie haben keinen präzisen Zeithorizont und können sich auch über den Zeitrahmen dieses Programms von 5 Jahren erstrecken.

a) *Einarbeitung der Ziele dieses Programms in Mobilitätsplanung (Stadtplan für nachhaltige Mobilität und städtischer Verkehrsplan)*

Beschreibung

Die städtischen Verkehrs- und Mobilitätspläne sind von der Straßenverkehrsordnung vorgeordnete Instrumente zur Regelung der urbanen Mobilität. Sie stellen auch die Hauptinstrumente für die Gemeinden zur konkreten Anwendung von Maßnahmen zur Verringerung der NO₂-Belastung dar. In erster Linie sollten die Pläne dabei helfen, nachhaltige Mobilität und den öffentlichen Verkehr zu fördern. An Straßen mit hoher Schadstoffbelastung können die Pläne zusätzlich gezielte Verbesserungsmaßnahmen vorsehen.

Einige Maßnahmen der Pläne wurden bereits in den vorherigen Kapiteln erläutert. Nachfolgend werden allgemeine Hinweise beschrieben, die dabei helfen sollen, mittelfristig die Ziele zu erreichen.

- Vergrößerung der Räume für die kollektive Mobilität und Schaffung von Strecken für den öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Verringerung der Halteparkplätze. Verringerung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere für längere Strecken (MetroBus). Diesbezüglich sollen die Ampeln, insbesondere an den Stadteinfahren, so geregelt werden, dass der ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr bevorzugt wird. Insbesondere die SASA-Buslinie 110 sollte ähnlich wie die Metrobuslinie aufgewertet werden.
- Abstimmung der verschiedenen Transportsysteme untereinander und zur Schaffung von peripheren Parkplätzen für Pendler und Touristen, unter Mitberücksichtigung der Seilbahnen und des Zugverkehrs. Die Parkplätze sollten in das Abbonnementsystem des öffentlichen Verkehrs integriert werden.
- Weiterer Ausbau der Fahrradwege unter Berücksichtigung der Entwicklungen und des zu erwartenden Anstieges der Nutzung von E-Bikes für Fahren aus umliegenden Ortschaften im Umkreis von 10 km.

5.3 – Provvedimenti generali

In questo paragrafo si riportano i provvedimenti che hanno una valenza generale e che possono essere presi in considerazione già nelle attività propedeutiche all'elaborazione dei singoli provvedimenti. Essi non hanno pertanto un orizzonte temporale preciso e possono avere effetti anche oltre i 5 anni.

a) *Implementazione degli obiettivi del Programma nella pianificazione della mobilità (Piano urbano della mobilità sostenibile e piano urbano del traffico)*

Descrizione

I piani urbani della mobilità sostenibile o del traffico sono gli strumenti previsti dal Codice della Strada per programmare la mobilità urbana. Essi rappresentano lo strumento principale dei Comuni per adottare azioni concrete volte al rispetto del valore limite annuale dell'NO₂. In generale, questi piani dovrebbero puntare in primis a ridurre il ricorso alla mobilità privata incentivando i sistemi di trasporto collettivo e le altre forme di mobilità sostenibile, ma anche a garantire che nelle strade in cui vi sono le maggiori concentrazioni di inquinanti siano attuati degli interventi particolari.

Alcuni provvedimenti sono già stati illustrati nei capitoli precedenti. Di seguito riportiamo quindi solo alcune indicazioni di carattere generale che possono avere rilevanza per il raggiungimento degli obiettivi nel medio periodo:

- Ampliare gli spazi destinati alla mobilità collettiva sviluppando percorsi riservati al TPL con contemporanea riduzione dei parcheggi in superficie destinati alla sosta. Creare assi forti del TPL per ridurre notevolmente i tempi di viaggio, in particolare delle linee a lunga percorrenza (modello MetroBus). In tale ottica va anche ricercata una gestione degli impianti semaforici che consenta al TPL di avere priorità ovunque possibile ed in particolare sulle direttrici di ingresso in città delle linee ad alta frequenza e di lunga percorrenza. In particolare, come specificamente indicato nel Piano provinciale della mobilità, si dovrebbe intervenire per una riqualificazione della linea SASA n. 110 analogamente a quanto fatto per la linea "Metrobus".
- Integrare i vari sistemi di trasporto sviluppando interconnessioni e mettendo a disposizione parcheggi di interscambio periferici per pendolari e turisti. In quest'ottica rivalutare anche il ruolo della ferrovia e degli impianti a fune. I parcheggi dovrebbero essere contemplati nelle forme di abbonamento al sistema integrato del trasporto pubblico.
- Continuare nello sviluppo delle piste ciclabili mantenendole costantemente in linea con la rapida mutazione delle esigenze dell'utenza

- Schaffung von Parkplätzen speziell für E-Bikes, mit Ladesäulen und Unterstandsmöglichkeiten.
- Planung von spezifischen Maßnahmen für Straßenschluchten (street- canyon) mit starkem Verkehr, insbesondere dort, wo Fahrbeschränkungen oder eine Verkehrsberuhigung nicht zur Erreichung des NO₂-Jahresmittelwertes ausreichen.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen und Meran

b) Förderung der nachhaltigen Mobilität

- Unterstützung der Initiative GreenMobility zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und Schaffung von Synergien zwischen den beteiligten Subjekten.
- Wie bereits unter Punkt 5.1 beschrieben, sollten die kommunalen Verwaltungen die Nutzungsrichtlinien ihrer Parkplätze ändern. Gleichzeitig sollte der eigene Fuhrpark mit Fahrzeugen mit geringen Emissionen ausgestattet werden.
- Verleih von E- Bikes nach dem Vorbild des Projekts „nachhaltige Mobilität für Pendler der Gemeinde Eppan“.
- Förderung der elektrischen Mobilität durch kostenloses Parken auf Gemeindeparkplätzen. Das Gratisparken sollte für einen gewissen Zeitraum garantiert werden (z.B. mindestens für 5 Jahre).
- Weiterführung der Steuerbefreiung des Landes für Elektro- und Hybrid- Fahrzeuge. <http://www.altoadigeriscossioni.it/de/kraftfahrzeugsteuer.asp>

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen.

Zuständigkeit:

Gemeinde Bozen, Meran, Brixen und Leifers / Abteilung Mobilität / STA AG

Zeitraum: innerhalb 2023

ciclistica (ad es. e-bike). Tale sviluppo dovrebbe tener conto del probabile aumento della richiesta di mobilità ciclistica ed in particolare di quella a trazione elettrica di medio raggio (10 km) proveniente dai centri limitrofi alle città.

- Sviluppare parcheggi specificatamente organizzati per le e-bike con possibilità di punti di ricarica e ricovero delle stesse.
- Pianificare interventi specifici per le vie particolarmente trafficate ed interessate da fenomeni di "street-canyon". Ciò vale in particolare per quelle vie in cui la sola riduzione generalizzata della circolazione o le limitazioni della circolazione non sarebbero sufficienti a garantire il rispetto del valore limite annuale dell'NO₂.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato

Responsabile attuazione

Comuni di Bolzano e di Merano

b) Incentivazione della mobilità sostenibile

- Sostenere le attività di GreenMobility per accompagnare la transizione ad una mobilità sostenibile e sviluppare le necessarie sinergie tra i vari soggetti coinvolti.
- Analogamente a quanto già descritto nel provvedimento 5.1.g, le amministrazioni comunali dovrebbero rivedere la gestione dei parcheggi destinati al proprio personale ed a quello delle società controllate. Al tempo stesso dovrebbero promuovere un piano di riconversione del proprio parco circolante verso veicoli ad emissioni zero.
- Noleggio di e-bike secondo il modello sviluppato nel progetto "Mobilità ecosostenibile per i pendolari del Comune di Appiano"
- Incentivazione della mobilità elettrica con esenzione dalla tariffa nei parcheggi gestiti direttamente dal Comune. L'esenzione dovrebbe essere garantita per un certo periodo (ad es. almeno per cinque anni).
- Prosecuzione delle attuali forme di esenzione dalla tassa di circolazione provinciale per veicoli elettrici e a gas. Vedi anche <http://www.altoadigeriscossioni.it/it/tassa-automobilistica.asp>

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x da traffico motorizzato

Responsabile attuazione

Comuni di Bolzano, Merano, Bressanone e Laives / Ripartizione mobilità / STA S.p.A.

Orizzonte temporale: entro il 2023

c) Reduzierung des Schwerverkehrs auf der A22**Beschreibung**

Die Willenserklärung vom Juni 2018 bezüglich der Anwendung von begleitenden und infrastrukturellen Maßnahmen, welche zur Realisierung des Skandinavien- Mittelmeer- Korridors des TEN- T- Systems (unterschrieben von den Verkehrsministern Italiens, Deutschlands und Österreichs sowie von den Provinzen Bozen und Trient, der Region Venetien, dem Land Tirol und dem Freistaat Bayern, beschlossen von der EVTZ „Euregio Tirol, Südtirol, Trient“ am 15.01.2018) beitragen sollen, sieht mittel- und langfristige Strategien zur Verringerung des Schwerverkehrs auf der Brennerachse vor. Hauptziel ist die Festlegung von überregionalen Strategien zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Potenzierung der Bahnlinie München – Verona.

Die Weiterführung dieser grenzüberschreitenden Initiativen und Strategien im Bereich des Warenverkehrs (EUSALP) mit besonderem Blick auf die Umwelt sind von entscheidender Wichtigkeit zur Verbesserung der Luftbelastung in den Überschreitungsgebieten. Ziel soll es sein, innerhalb 2023 eine Verringerung des Schwerverkehrs auf der A22 zu erreichen.

Wirkung:

Verringerung der NO_x- Verkehrsemissionen entlang der A22.

Zuständigkeit:

Abteilung Mobilität

d) Informationskampagne über die Luftqualität, die Ziele des NO₂- Programms und über nachhaltige Mobilität**Beschreibung**

Zur Erreichung der Ziele des NO₂- Programms ist es wichtig über die Luftqualität und die Maßnahmen zu deren Verbesserung zu informieren. Insbesondere bedarf es Sensibilisierungskampagnen zur Benutzung von umweltfreundlichen Transportmitteln. Daher soll eine mindestens fünfjährige Informationskampagne gestartet und Synergien mit bereits bestehenden Kampagnen gefunden werden, welche zur Implementierung der Maßnahmen dieses Programms beitragen.

Die Informationskampagne sollte von einer da-

c) Riduzione del transito di mezzi pesanti sulla A22**Descrizione**

La dichiarazione di intenti del giugno 2018 relativa all'attuazione di misure accompagnatorie e infrastrutturali che contribuiscano alla realizzazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T (firmatari i Ministri dei trasporti italiano, austriaco e tedesco, nonché le Province di Bolzano e di Trento, la regione Veneto, il Land Tirol e lo Stato di Baviera) così come la deliberazione della Giunta del GECT "Euregio Tirolo, Alto Adige, Trentino" del 15.01.2018 individuano le strategie a medio e lungo termine per una gestione del traffico pesante in transito al Brennero sostenibile e rispettosa della qualità della vita delle popolazioni residenti lungo il corridoio. Il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia è l'obiettivo principale di tali dichiarazioni di intenti e di definizione delle strategie politiche sovraregionali e trova il suo punto focale nel potenziamento dell'asse ferroviario tra Verona e Monaco.

La prosecuzione delle attività in tali ambiti di condivisione transfrontaliera delle strategie dei trasporti per orientarle in modo più consono alle esigenze di tutela dell'ambiente nelle valli alpine, così come la concertazione all'interno dell'Euregio e più in generale delle strategie a livello EUSALP sono di importanza strategica anche ai fini della qualità dell'aria nelle aree di superamento. L'obiettivo è di giungere ad una prima riduzione del transito di mezzi pesanti sulla A22 entro il 2023.

Effetti

Riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento lungo la A22.

Responsabile attuazione

Ripartizione mobilità

d) Sviluppo di un'ampia campagna di informazione sulla qualità dell'aria, sugli obiettivi del programma NO₂ ed in favore della mobilità sostenibile**Descrizione**

Una corretta e puntuale informazione sui vari aspetti direttamente connessi con il Programma NO₂ è di fondamentale importanza per la buona riuscita di qualsiasi provvedimento. Partendo dalle informazioni relative situazione della qualità dell'aria, passando per la corretta informazione sui provvedimenti e sulla loro efficacia, per finire non ultima con l'attività di sensibilizzazione all'uso sempre più diffuso di mezzi di trasporto compatibili con la tutela della qualità dell'aria, si deve sviluppare una campagna di informazione ad ampio respiro e di lunga durata (almeno 5 anni). In tale ambito sono

für spezialisierten Firma unter Aufsicht der Landesagentur für Umwelt und in Zusammenarbeit mit der Abteilung Mobilität sowie den betroffenen Gemeinden durchgeführt werden. Die Kampagne sollte sich von Anfang 2019 bis Ende 2023 erstrecken.

Wirkung:

Propädeutisch zur Verringerung der NO_x-Emissionen in den Überschreitungsbereichen.

Zuständigkeit:

Landesagentur für Umwelt

da trovare le sinergie con altre attività di informazione già in atto e con i soggetti che concorrono all'implementazione dei provvedimenti del presente programma.

Tale campagna dovrebbe essere gestita da un'azienda specializzata nel settore sotto la supervisione dell'Agenzia e con il contributo attivo della Ripartizione mobilità e dei Comuni direttamente interessati.

La campagna dovrebbe avere inizio nel 2019 e protrarsi almeno fino a tutto il 2023.

Effetti

Propedeutico alla riduzione delle emissioni di NO_x nelle aree di superamento.

Responsabile attuazione

Agenzia provinciale per l'ambiente

5.4 – Kriterien für die Anwendung von Fahrbeschränkungen

Nachfolgend werden die Kriterien für die Anwendung von Fahrbeschränkungen zur Reduzierung von Luftbelastungen gemäß Art. 11, Buchstabe a) des D.Lgs. 155/2010 beschrieben. Die Beschränkungen werden im Sinne des Art. 7, Abs. 1, Buchstabe a) und b) des gesetzgebenden Dekrets von 30. April 1992 (Straßenverkehrsordnung) vom gebietsmäßig zuständigen Bürgermeister erlassen, unbeschadet der Bestimmungen laut Art. 11, Abs. 3 des D.Lgs. 155/2010.

Die nachfolgenden Kriterien dienen zur einheitlichen Anwendung der Fahrbeschränkungen in Gemeinden, in denen andere Maßnahmen nicht ausreichen, die Ziele gemäß Kapitel 4 zu erreichen. Die Anwendung von Fahrbeschränkungen durch die Gemeinden ist nicht verpflichtend, vielmehr handelt es sich um ein ergänzendes Instrument zur Erreichung der Luftqualitätsziele.

Die Gemeinden haben mit Gemeindeabschluss folgende Strategien bei der Anwendung der Fahrbeschränkungen festgelegt:

- Die Gemeinde Bozen unterstützt den Vorschlag der Landesagentur für Umwelt, welcher am Technischen Tisch zur Luftqualität vorgeschlagen wurde. Zusätzlich wird von der Gemeinde ein Verbot für alle Euro 3-Fahrzeuge ohne zeitliche Beschränkung und für das gesamte Gemeindegebiet von Bozen, Meran, Brixen, Leifers sowie deren umliegenden Gemeinden vorgeschlagen.
- Auch die Gemeinde Meran unterstützt den Vorschlag der Landesagentur für Umwelt allerdings mit der Einschränkung, dass die Fahrbeschränkungen nur bei Überschrei-

5.4 – Criteri per l'emanazione di provvedimenti di limitazione alla circolazione

Il presente capitolo determina i criteri di cui all'art. 11, lettera a) del d.lgs. 155/2010 per l'emanazione di provvedimenti di limitazione alla circolazione al fine di prevenire l'inquinamento atmosferico ed emanati dai sindaci territorialmente competenti ai sensi dell'art. 7, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, (Codice della Strada), fermo restando quanto disposto dall'articolo 11, comma 3 del d.lgs. 155/2010.

I seguenti criteri hanno lo scopo di garantire un'uniforme applicazione delle eventuali limitazioni alla circolazione che i Comuni intendessero adottare qualora gli altri provvedimenti non avessero l'efficacia necessaria a garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati al capitolo 4. Non vanno pertanto intesi come un obbligo, ma piuttosto come uno strumento integrativo a sostegno delle politiche di riduzione delle emissioni di NO_x generate dal traffico.

I Comuni hanno indicato nelle loro deliberazioni di Giunta comunale le seguenti strategie per l'adozione di eventuali provvedimenti di limitazione alla circolazione:

- Il Comune di Bolzano condivide la proposta di intervento graduale presentata dall'Agenzia provinciale per l'ambiente al Tavolo tecnico per la qualità dell'aria. Propone altresì un divieto assoluto per tutti i veicoli fino ad Euro 3 senza limitazioni di orario e su tutto il territorio comunale di concerto con i Comuni Merano, Bressanone, Laives e con i Comuni del circondario.
- Il Comune di Merano concorda in linea di massima con la proposta formulata dall'Agenzia provinciale per l'ambiente, ma intende attuare i provvedimenti solo se non

tung eines Luftgrenzwertes angewandt werden. Aus diesem Grunde beabsichtigt die Gemeinde, die Entscheidung über den Umfang und das Inkrafttreten der Fahrbeschränkungen erst nach Ausarbeitung des städtischen Verkehrsplans zu treffen.

- Die Gemeinde Brixen behält sich vor, die Entscheidung über die Anwendung von Fahrbeschränkungen erst nach Beurteilung der restlichen Verbesserungsmaßnahmen zu treffen (Dezember 2018).
- Die Gemeinde Leifers beabsichtigt, unter Berücksichtigung der derzeitigen NO₂- Belastung, keine Fahrbeschränkungen zu erlassen.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass nur die Gemeinde Bozen Fahrbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien ab dem 01.01.2019 erlassen wird. Die Gemeinden Meran, Brixen und Leifers beabsichtigen hingegen, Fahrbeschränkungen erst dann anzuwenden, wenn die restlichen Maßnahmen zur Zielerreichung nicht ausreichen.

Aus diesem Grunde ist es derzeit auch nicht möglich, der Forderung der Gemeinde Bozen zur Sperrung der Euro 3- Fahrzeuge in allen betroffenen Gemeinden nachzukommen.

Die Landesverwaltung behält sich vor, die Notwendigkeit von Fahrbeschränkungen im Zuge der Aktualisierung des NO₂- Programms (2019) und auf Grundlage der Beurteilungen gemäß Kapitel 6 erneut zu überprüfen.

5.4.1 – Grundlegende Prinzipien

Nachfolgend werden die grundlegenden Prinzipien für die Anwendung von Fahrbeschränkungen festgelegt. Sie dienen als Hilfestellung für die Verfassung der entsprechenden Verordnungen.

- a) Fahrbeschränkungen dürfen nur angewandt werden, wenn innerhalb des Gemeindegebietes NO₂- Grenzwertüberschreitungen von der Landsagentur für Umwelt festgestellt wurden.
- b) Fahrbeschränkungen sollen nur angewandt werden, wenn die restlichen Maßnahmen des NO₂- Programms 2018/2023 nicht ausreichen, um die Ziele gemäß Kapitel 4 zu erreichen. In diesem Falle verordnet der gebietsmäßig zuständige Bürgermeister die Anwendung der Fahrbeschränkungen gemäß den nachfolgenden Kriterien. Die Bürger müssen min-

verranno garantiti i valori limite della normativa. Ritiene quindi opportuno rimandare la decisione relativa all'estensione dell'area interessata da eventuali divieti e l'entrata in vigore degli stessi alla definizione del PUT.

- Il Comune di Bressanone si riserva di prendere una decisione solo dopo avere valutato gli effetti degli altri provvedimenti e quindi non prima di dicembre 2018.
- Il Comune di Laives, considerati i valori dell'NO₂ nel proprio territorio, ritiene al momento non necessario emanare provvedimenti di limitazione alla circolazione.

Alla luce di quanto sopra riportato si osserva pertanto che al momento solo il Comune di Bolzano si dice concorde ad emanare limitazioni alla circolazione a partire dal 01.01.2019. Per quanto riguarda gli altri Comuni si può in sintesi affermare che essi intendono prima di tutto verificare l'efficacia degli altri provvedimenti e solo in caso di inefficacia degli stessi intervenire con le limitazioni alla circolazione.

Da ciò ne deriva che, al di là degli aspetti più prettamente tecnici ad essa connessi, la proposta del Comune di Bolzano di limitare la circolazione a tutti i veicoli fino alla classe Euro 3 ed in concerto con gli altri Comuni non è al momento praticabile per mancanza del necessario consenso.

Rimane inteso che la Provincia si riserva di riesaminare la questione in occasione dell'integrazione del Programma prevista per il 2019 alla luce dei provvedimenti emanati dai Comuni e sulla base delle valutazioni dell'Agenzia di cui al cap. 6.

5.4.1 – Principi generali

Il presente capitolo determina i principi generali che devono regolare le ordinanze:

- a) Le limitazioni possono essere rilasciate solo se all'interno del territorio comunale insistono aree di potenziale superamento del valore limite dell'NO₂ così come determinate dalla valutazione della qualità dell'aria effettuata dall'Agenzia per l'ambiente.
- b) Il ricorso alle limitazioni alla circolazione va inteso come intervento indispensabile qualora altri provvedimenti non portino i necessari effetti di riduzione ai fini del raggiungimento degli obiettivi di cui al capitolo 4. Se nell'ambito della valutazione sugli effetti dei provvedimenti previsti nel Programma NO₂ – 2018/2023, si constataste che persistono situazioni di mancato raggiungimento degli obiettivi, il Sindaco territorialmente competente è

destens 6 Monate vor Inkrafttreten der Fahrbeschränkungen darüber informiert werden.

- c) Grundsätzlich sollten Fahrbeschränkungen das Überschreitungsgebiet betreffen, allerdings können auch Stadtteile oder Straßen miteinbezogen werden, welche direkt oder indirekt zur Verbesserung der Luftbelastung im Überschreitungsgebiet beitragen.
- d) Die Landesagentur für Umwelt wird einen technischen Bericht ausarbeiten und regelmäßig aktualisieren, aus welchem die Emissionsanteile der verschiedenen Fahrzeugklassen ersichtlich sind. Der Bericht wird den Gemeinden zur Überprüfung der Fahrbeschränkungen übermittelt werden. Die Abteilung Mobilität wird die Landesagentur für Umwelt bei der Erhebung der relevanten Verkehrsdaten unterstützen.
- e) Bei Fahrbeschränkungen sollen die zeitlichen Vorgaben und die Fristen zur Sperrung einer gewissen Fahrzeugkategorie gemäß Kapitel 5.4.2 Anwendung finden. Dies gilt unabhängig vom Zeitpunkt, an dem die Verordnung erlassen wird. Eine Gemeinde die z.B. beschließt, Fahrbeschränkungen ab dem 01.01.2021 anzuwenden, muss die ab diesem Datum geltenden Kriterien umsetzen (Fahrverbot für alle Fahrzeuge der Euroklasse 0 und 1 sowie alle Dieselfahrzeuge der Euroklasse 2, 3 und 4).

5.4.2 – Fahrbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien

a) Wann gelten die Fahrbeschränkungen

Montag bis Freitag von 7.00 bis 10.00 und von 16.00 bis 19.00 Uhr mit Ausnahme von allfälligen Feiertagen.

Die Fahrbeschränkungen können in Ausnahmefällen und für eine begrenzte Zeit auch auf andere Zeiten oder Tage ausgedehnt werden, sollten dies außergewöhnliche Ereignisse, die zu einem starken Anstieg des Verkehr führen, erfordern. In diesem Falle informiert der Bürgermeister rechtzeitig die Landesagentur für Umwelt, die Verkehrsmeldezentrale sowie die interessierten Informationsstellen.

tenuto ad applicare le limitazioni alla circolazione secondo i criteri di seguito definiti. In tal caso dovrà dare un preavviso di almeno 6 mesi alla cittadinanza.

- c) Le limitazioni alla circolazione devono di norma interessare intere aree del territorio garantendo omogeneità e continuità al loro interno. Esse possono interessare anche parti del territorio comunale o percorsi viari non ricompresi nelle aree di superamento, ma che possono concorrere direttamente o indirettamente al miglioramento della qualità dell'aria all'interno delle aree di superamento.
- d) L'Agenzia per l'ambiente elabora ed aggiorna un rapporto tecnico in cui sono evidenziati i contributi emissivi dei vari veicoli. Il rapporto viene messo a disposizione delle amministrazioni comunali insieme ad altre valutazioni tecniche sull'efficacia delle modalità di applicazione delle limitazioni alla circolazione. La Ripartizione Mobilità coadiuva l'agenzia nel reperire i dati relativi al parco circolante.
- e) Le limitazioni alla circolazione devono rispettare i termini temporali e le scadenze di inclusione di determinate categorie di veicoli così come riportato al capitolo 5.4.2. Le eventuali ordinanze sindacali di attuazione delle limitazioni devono essere conformi a tali criteri indipendentemente dal momento in cui vengono emesse. Ad es. qualora un Comune decidesse di attuare le limitazioni a partire dal 01.01.2021, le limitazioni imposte devono essere quelle indicate a partire dal quel periodo (limitazione a tutti i veicoli di classe Euro 0 e 1 ed ai veicoli diesel di classe Euro 2, Euro 3 ed Euro 4).

5.4.2 – Limitazioni alla circolazione per determinate categoria di veicoli

a) Arco temporale in cui vigono le limitazioni alla circolazione

Nei giorni lavorativi

dalle ore 7 alle ore 10 e dalle ore 16 alle 19

Sono escluse le giornate di sabato, domenica e le festività.

Le limitazioni possono essere estese in via eccezionale e per un limitato periodo di tempo ad altre giornate o ad altri orari in concomitanza con eventi straordinari che generano un notevole aumento del traffico veicolare. In tale caso, il Sindaco informa per tempo l'Agenzia per l'ambiente, il servizio viabilità della Provincia e gli organi di informazione.

b) Fristen für das Inkrafttreten von Fahrbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien:

Ab dem 01.01.2019

- Alle Fahrzeuge der Euroklasse 0 und 1
- Dieselfahrzeuge der Euroklasse 2 und 3

Ab dem 01.01.2021

- Alle Fahrzeuge der Euroklasse 0 und 1
- Dieselfahrzeuge der Euroklasse 2, 3 und 4

Ab dem 01.01.2023

- Alle Fahrzeuge der Euroklasse 0 und 1; Dieselfahrzeuge der Euroklasse 2, 3, 4 und 5

c) Fahrzeuge, welche von den Fahrbeschränkungen ausgenommen sind:

- Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von > 3,5 t;
- Elektro- und Hybridfahrzeuge (inklusive Wasserstoff angetriebenen Fahrzeuge);
- Benzinfahrzeuge ab Euroklasse 2;
- Mit Gas oder LPG betriebene Fahrzeuge;
- Motorräder und Mopeds;
- Fahrzeuge gemäß Art. 54 der Straßenverkehrsordnung bzw. Art. 203, Absatz 2 des DPR 495/1992 (Spezialfahrzeuge);
- Baumaschinen, landwirtschaftliche Maschinen, Arbeitsmaschinen
- Betonfahrzeuge;

d) Weiters sind folgende Kategorien von den Fahrbeschränkungen ausgenommen

- Personen oder Warentransporte, welche vom Militär, der Polizei, der Feuerwehr, den Rettungsdiensten und dem Zivilschutz durchgeführt werden;
- Transport von Medikamenten und medizinischen Geräten;
- Transport von behinderten Personen und Personen mit schweren Krankheiten unter Vorlage der ärztlichen Bescheinigung sowie Personen mit Immunsuppression zur Erreichung der sanitären Einrichtung in Notfällen oder für medizinische Behandlungen.
- Beförderung von Personen die Therapien oder Untersuchungen unterzogen oder aus Krankenhäusern und Pflegeheimen entlassen wurden, unter Vorlage der ärztlichen Bescheinigung, Vormerkung oder Entlassung.

b) Calendarizzazione delle limitazioni in base alla tipologia dei veicoli

Dal 01.01.2019

- Tutti i veicoli appartenenti alle categorie Euro 0 ed Euro 1
- Veicoli alimentati a gasolio ed appartenenti alle categorie Euro 2 ed Euro 3.

Dal 01.01.2021

- Tutti i veicoli appartenenti alle categorie Euro 0 ed Euro 1
- Veicoli alimentati a gasolio ed appartenenti alle categorie Euro 2, Euro 3 ed Euro 4.

Dal 01.01.2023

- Tutti i veicoli appartenenti alle categorie Euro 0 ed Euro 1
- Veicoli a gasolio appartenenti alle categorie Euro 2, Euro 3, Euro 4 ed Euro 5

c) Veicoli esentati dalle limitazioni alla circolazione

- Veicoli con massa complessiva a pieno carico > 3,5 t.
- Veicoli con motore elettrico ed ibridi (tra cui anche quelli alimentati ad idrogeno)
- Veicoli alimentati a benzina di classe Euro 2 o superiore
- Veicoli alimentati a gas metano o GPL
- Motocicli e ciclomotori
- Veicoli che l'art. 54 del Codice della Strada definisce "autoveicoli per uso speciale" così specificati al comma 2 dell'art. 203 del DPR 495/1992
- Macchine operatrici, macchine agricole, mezzi d'opera, autobetoniere

d) Categorie di utenti della strada esentati dalle limitazioni alla circolazione

- Trasporto di persone o di cose eseguiti dalle Forze Armate, dagli Organi di Polizia, dai Vigili del Fuoco, dai Servizi di Soccorso, dai servizi di rimozione forzata di veicoli, dalla Protezione Civile.
- Trasporto di farmaci, di apparecchiature, di dispositivi e di presidi medici
- Trasporto di portatori di handicap e di soggetti affetti da gravi patologie con certificazione rilasciata dagli Enti competenti, ivi comprese le persone che sono immunodepresse, che si recano presso strutture sanitarie per interventi di urgenza o per cicli di cura
- Trasporto di persone sottoposte a terapie od esami o dimesse da Ospedali e Case di cura in grado di esibire relativa certificazione medica o prenotazione o foglio di missione

**e) Vom Bürgermeister beschlossene
Ausnahmen von den
Fahrbeschränkungen:**

Dem Bürgermeister steht es frei, in bestimmten Stadtteilen, für bestimmte Straßen, für bestimmte Zeiträume im Jahr oder beim Vorhandensein von speziellen Ereignissen, die zu einem starken Anstieg des Verkehrs führen, die Ausnahme für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von > 3,5 t nicht anzuwenden.

Die Ausnahmen gemäß Buchstabe d) können vom Bürgermeister in begründeten Fällen ausgeweitet werden, unter Benachrichtigung der Landesagentur für Umwelt und der Bevölkerung. Alle weiteren Ausnahmen müssen ebenfalls begründet und dürfen nur punktuell und für den effektiv notwendigen Zeitraum gewährt werden.

e) Esenzioni dalle limitazioni alla circolazione determinate dai Sindaci

I Sindaci possono non applicare l'esenzione alla circolazione dei veicoli con massa complessiva a pieno carico > 3,5 t in determinate zone della città o determinate vie ritenute particolarmente sensibili ai fini della tutela della salute della popolazione residente. Parimenti possono non applicare l'esenzione ai medesimi veicoli in particolari periodi dell'anno o in concomitanza con eventi straordinari che generano un notevole aumento del traffico veicolare.

I Sindaci hanno facoltà di integrare la tipologia di utenti esentati dalle limitazioni di cui alla lettera d) solo per comprovati motivi contingenti e d'urgenza dandone adeguata comunicazione al pubblico ed all'Agenzia per l'ambiente. Le altre eventuali esenzioni devono essere di carattere puntuale, motivate e limitate all'effettivo periodo di necessità.

6. Monitoring des Programms

Die Technik bietet heute eine Reihe von Möglichkeiten, um Maßnahmen auf die Luftqualität und auf die Emissionen von Luftschadstoffen zu bewerten und um Prognosen für die nächsten Jahre über die Auswirkungen zu erstellen. Die Anwendung dieser Technologien wird nicht nur durch die Gesetzgebung gefordert, sondern ist auch sehr nützlich, um die sinnvollsten Maßnahmen und die Zeiten festzulegen.

Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, dass die Ergebnisse dieser Berechnungen von vielen Variablen beeinflusst werden und es daher wichtig ist, Überprüfungen der Zwischenergebnisse festzulegen. Dadurch lässt sich sicherstellen, ob sich die angenommenen Effekte auch einstellen.

Dieses Kapitel befasst sich daher mit den zu berücksichtigenden Variablen, den Datenquellen und den durchzuführenden Bewertungen. Dadurch soll garantiert werden, dass die gesetzten Ziele und die Ergebnisse übereinstimmen und dadurch gibt man den Entscheidungsträgern die Möglichkeit, eventuell korrigierend einzugreifen.

Die Hauptpunkte zur Sicherung dieses Ziels sind folgende:

- Prognose über die Wirkung der Maßnahmen auf die im Programm gesetzten Ziele;
- Messung der NO₂-Konzentrationen während der gesamten Dauer des Programmes;
- Bewertung der Ergebnisse unter Berücksichtigung des Einflusses der Meteorologie;
- Vorgehensweise und Empfehlungen zur Erreichung der gesetzten Ziele.

6.1 Abschätzung der Effekte

Im Kapitel 4.2 werden die Elemente aufgezeigt, aus denen sich das Programm zusammensetzt. Eines dieser Elemente ist die Abschätzung/Prognose der Verbesserung der Luftqualität und die dafür notwendigen Zeiten. In diesem Kapitel soll detailliert aufgezeigt werden, was für diese Prognose notwendig ist.

Die angewandte Methode entspricht jener, welche im Kapitel 6.3 beschrieben wird, wobei insbesondere die NO_x-Emissionen berechnet werden. Die Berechnung erfolgt dabei für die gesetzten Maßnahmen und zwar für die zeitlich gesetzten Ziele 2020 und 2023. Um die

6. Monitoraggio del programma

La tecnologia rende oggi disponibili una serie di strumenti che rendono possibili valutazioni sempre più dettagliate della qualità dell'aria e delle emissioni di inquinanti permettendo anche di stimare gli effetti dei provvedimenti e di prevedere quindi l'evoluzione della qualità dell'aria negli anni successivi. Ciò non è solo richiesto dalla normativa di settore, ma è anche molto utile ad individuare le tipologie e le tempistiche dei provvedimenti da adottare.

Ciò nonostante, le molte variabili in gioco consigliano un approccio prudente e soprattutto l'individuazione delle necessarie verifiche di percorso per garantire che quanto programmato porti anche agli effetti auspicati.

Questo capitolo si occupa pertanto di individuare in modo trasparente le variabili da prendere in considerazione, la fonte delle informazioni e le valutazioni da eseguire per garantire la corrispondenza tra obiettivi e risultati dando così modo ai decisori di intervenire per tempo qualora risultasse necessario assumere dei provvedimenti correttivi.

Le attività principali che consentono di giungere a tale obiettivo sono le seguenti:

- stima degli effetti potenziali dei provvedimenti ai fini del raggiungimento degli obiettivi del programma;
- monitoraggio delle concentrazioni di NO₂ durante l'intera durata del programma;
- valutazione dei risultati concreti del programma attraverso la comparazione tra emissioni e meteorologia;
- aspetti operativi e raccomandazioni finalizzate al perseguimento degli obiettivi.

6.1 Stima degli effetti potenziali

Nel capitolo 4.2 sono stati illustrati gli elementi che devono comporre il programma, tra questi vi è la stima del miglioramento programmato della qualità dell'aria e dei tempi previsti per conseguire tali obiettivi. In questo capitolo si entra nel dettaglio di ciò che è necessario per effettuare tale stima.

Premesso che la metodologia adottata sarà in sintonia con quella illustrata al successivo cap. 6.3, è qui necessario precisare che la stima riguarderà in primo luogo il calcolo delle emissioni di NO_x. Il calcolo riguarderà la stima delle emissioni attese a valle dell'applicazione dei provvedimenti ed in particolare nei due

Prognose zu erstellen, bedarf es in erster Linie aktueller und zukünftiger Verkehrsdaten. Hierfür ist es daher wichtig, dass man auf die Daten und Szenarien der Verkehrs- und Mobilitätspläne der Gemeinden zurückgreifen kann. Dies gilt analog auch für den Verkehr auf der Autobahn. Für jene Maßnahmen, die einen generellen Einfluss auf das gesamte Territorium haben (wie z.B. die Elektromobilität) müssen notwendigerweise Annahmen getroffen werden.

Für die Prognosen der kommenden Jahre wird die Meteorologie und auch alle anderen NO_x-Quellen (Hintergrundbelastung) als konstant angenommen. Dies begründet sich durch den Umstand, dass alle Maßnahmen des Programms auf die Verminderung der Verkehrsemissionen abzielen. Man muss daher die Verkehrszusammensetzung kennen und zwar die Verkehrsmenge und -geschwindigkeit, die Zusammensetzung (Leicht- und Schwerverkehr) und die Emissionsklassen (Euroklassen).

Die heute zur Verfügung stehenden Methoden zur Berechnung der Emissionen sind sehr präzise, vorausgesetzt, dass auch die eingesetzten Verkehrsdaten detailliert vorliegen.

Für diesen Aspekt, d.h. für die Sammlung und Bereitstellung der Daten spielen die Gemeinden und die Autobahngesellschaft eine sehr wichtige Rolle.

Das für die Überschreitungsgebiete von Bozen, Meran und Brixen angewandte Screening-Modell soll als Bezugsgröße gelten und kann mit Berechnungen genauerer Modelle ergänzt werden.

6.2 Messung der NO₂-Konzentrationen

Für den Zeitrahmen des NO₂-Programms - 2018-2023 garantiert die Landesagentur für Umwelt das Monitoring der NO₂-Belastung. In den Überschreitungsgebieten, bzw. in deren unmittelbarer Umgebung werden NO₂ Messungen in Form von Referenzmesssystemen durchgeführt. In einzelnen Zonen und an den wichtigsten Straßen erfolgt ein Monitoring, wobei die bereits in der Bewertung zur Luftqualität angewandten Methoden zur Anwendung kommen. Informationen bezüglich der A22 wird man auch über das EU-Life Projekt „BrennerLEC“ erhalten.

Nachdem der Grenzwert als Jahresmittelwert ausgedrückt wird, wird auch der Messbericht jährlich (in der Regel innerhalb Februar) erstellt.

anni di riferimento per gli obiettivi, ovvero il 2020 ed il 2023. Per effettuare la stima si dovrà pertanto disporre di dati di traffico attuali e futuri. A tal fine è quindi importante potersi basare sulle elaborazioni eseguite per redigere i PUMS ed i PUT dei Comuni e sui relativi scenari futuri. Discorso sostanzialmente analogo vale per le emissioni da traffico autostradale, mentre per i provvedimenti che hanno un effetto generalizzato sul territorio (come ad es. gli incentivi alla mobilità elettrica), si dovranno fare necessariamente delle ipotesi.

Le stime sugli anni futuri assumeranno come costanti sia la meteorologia, sia il contributo delle altre fonti emissive di NO_x (che chiameremo fondo). Ciò perché tutti i provvedimenti del programma mirano a ridurre solo le emissioni provenienti dal traffico. Si deve pertanto conoscere la sua consistenza, in termini di flusso (quantità e velocità), composizione (ad es. leggeri e pesanti) e categorie emissive (classi Euro).

Considerata la buona precisione degli odierni metodi di calcolo delle emissioni, un maggior dettaglio dei dati di traffico si traduce in un considerevole aumento della precisione della stima. Diventa quindi molto importante il ruolo dei Comuni e del gestore autostradale nel raccogliere, stimare e fornire i dati necessari.

Il modello di screening già impiegato per la determinazione delle aree di superamento di Bolzano, Merano e Bressanone costituirà il riferimento per tale attività e potrà essere integrato con l'ausilio di altri modelli più sofisticati laddove opportuno.

6.2 Monitoraggio concentrazioni di NO₂

Durante il periodo di valenza del Programma NO₂ - 2018-2023, l'Agenzia provinciale per l'ambiente garantirà il monitoraggio delle concentrazioni di NO₂.

Nelle aree di superamento o comunque nelle loro immediate vicinanze, verranno effettuate le misurazioni dell'NO₂ con sistemi di misura di riferimento. Nelle singole aree e nelle vie ritenute maggiormente rappresentative verrà effettuato il monitoraggio dell' NO₂ con la stessa metodologia adottata per la Valutazione. Le informazioni riguardanti la A22 saranno ottenute anche grazie al proseguimento del progetto EU-LIFE “BrennerLEC”.

Essendo che il valore limite è una media annuale, il rapporto delle misure verrà fornito a cadenza annuale (normalmente entro il mese di febbraio dell'anno successivo).

6.3 Bewertung der Ergebnisse

Die wichtigsten Variablen in der Bewertung der Maßnahmen stellen die Emissionen des Verkehrs und die Meteorologie dar. Die anderen Variablen, wie z.B. die Emissionen von anderen Quellen (Heizung, Industrie, usw.) können über die Jahre als konstant angesehen werden. Der Verkehr wurde bereits im Kap. 6.1 behandelt.

Die wohl wichtigste Variable bei der Bestimmung der NO₂-Konzentrationen ist die Meteorologie. Daher gilt es diese mit besonderem Augenmerk zu betrachten. Es geht dabei darum zu bestimmen, ob eine Verminderung des NO₂-Jahresmittelwertes auf eine Verminderung der NO_x-Emissionen zurückzuführen ist oder auf eine veränderte Meteorologie.

Folgendes Beispiel soll dies näher erläutern:

2019 wurden an einem bestimmten Punkt ein Jahresmittelwert von 43 µg/m³ gemessen. 2020 ergibt die Messung am selben Punkt einen Jahresmittelwert von 44 µg/m³, obwohl Fahrverbote eingeführt wurden. Haben die Fahrverbote keine Wirkung gezeigt oder ist die Erhöhung der Konzentration auf ungünstige meteorologische Verhältnisse zurückzuführen?

Oder allgemeiner gefragt: kann man davon ausgehen, dass wenn 2020 eine Einhaltung des Grenzwertes gemessen wird, dies auch für die nächsten Jahre gilt oder besteht die Gefahr, dass im nächsten Jahr wieder eine Grenzwertüberschreitung festgestellt wird?

Es ist daher wichtig, auf diese Fragen eine sichere Antwort geben zu können.

Diesbezüglich ist es möglich, auf analytische Methoden zurückzugreifen, die den Einfluss der Meteorologie „neutralisieren“. Damit erhält man einen Schlüssel, um die über die Jahre gemessenen Jahresmittelwerte vergleichen zu können. Diese Methode soll so bald wie möglich mittels externer Experten definiert werden. Mit dieser Methode können dann den Entscheidungsträgern objektive Daten zur Verfügung gestellt werden.

6.4 Vorgehensweise und Zeitplan

In Bezug auf das oben gesagte, ist folgender zeitlicher Ablauf vorgesehen:

Prognose über die Wirkung

Innerhalb Jänner 2019 übermitteln die Gemeinden Bozen, Meran, Brixen und Leifers der Landesagentur für Umwelt die Prognosen über die Wirkung der getroffenen oder für die nächsten Jahre geplanten Maßnahmen (an-

6.3 Valutazione dei risultati

Le variabili principali per effettuare la valutazione sugli effetti reali prodotti dai provvedimenti del programma sono le emissioni del traffico e la meteorologia. Le altre variabili, come ad es. le emissioni da altre fonti (riscaldamenti, industrie, ecc.) possono essere considerate costanti negli anni e quindi implicitamente considerate nella variabile meteorologica. Riguardo alle emissioni del traffico si è già detto al cap. 6.1.

La meteorologia è la variabile più significativa ai fini delle concentrazioni di NO₂. Essa va pertanto considerata con grande attenzione per stabilire in quale misura una variazione delle medie annuali NO₂ registrate tra un anno e l'altro sia da attribuirsi alla meteorologia o alla riduzione delle emissioni di NO_x.

Per meglio illustrare questo concetto si propone il seguente esempio: Nel 2019, in un determinato punto, si è misurata una media annuale di NO₂ pari a 43 µg/m³. Nel 2020 nello stesso punto, nonostante l'applicazione di divieti di circolazione, si è misurata una media pari a 44 µg/m³.

Sono dunque i divieti di circolazione a non aver dato risultati concreti o l'aumento delle concentrazioni dipende da una sfavorevole situazione meteorologia verificatasi nel 2020? E più in generale, nel caso in cui si constatasse il rispetto del valore limite in un determinato anno, si tratta di una situazione durevole o vi è da temere che nell'anno successivo si ripresenti una situazione di superamento del valore limite?

Si intuisce facilmente la necessità di avere risposte affidabili per tali quesiti.

A tal riguardo è possibile fare ricorso a metodi analitici in grado di "neutralizzare" l'effetto meteorologico e fornire quindi una chiave di lettura comparata dei valori di NO₂ misurati durante la vigenza del programma. Il dettaglio di tale metodologia verrà definito quanto prima con l'ausilio di esperti scientifici. Ad ogni modo, l'obiettivo è quello di disporre di una metodologia tale da offrire ai decisori parametri oggettivi e trasparenti sull'efficacia dei provvedimenti.

6.4 Aspetti operativi e tempistiche

In base a quanto sopra definito si prevede la seguente calendarizzazione delle attività:

Stima degli effetti potenziali

Entro gennaio 2019 i Comuni di Bolzano, Merano, Bressanone e Laives forniscono all'Agenzia provinciale per l'ambiente le stime sugli effetti dovuti ai provvedimenti adottati o previsti per i prossimi anni (modello screening

hand von Screening Modellen oder anderen genaueren Modellen). Diese Prognosen beinhalten die Jahresmittelwerte für NO₂ für die Jahre 2020 und 2023 für die von der Landesagentur für Umwelt festgelegten Punkte (siehe nächsten Punkt). Für den Autobahnverkehr erarbeitet die Landesagentur für Umwelt die verschiedenen Szenarien anhand der von der Autobahngesellschaft zur Verfügung gestellten Verkehrsdaten.

Sämtliche Maßnahmen und deren Wirkung werden von der Umweltagentur überprüft.

Mit der Aktualisierung des NO₂-Programmes 2018-2023 werden diese Bewertungen und zusätzlichen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Programmes berücksichtigt.

Voraussichtlich kann die Aktualisierung des Programmes innerhalb Juni 2019 von der Landesregierung beschlossen werden.

Messung der NO₂ Konzentrationen

Innerhalb November 2018 erarbeitet die Landesagentur für Umwelt einen NO₂-Monitoring Plan und übermittelt diesen zur Stellungnahme den betroffenen Gemeinden und Körperschaften. Der Plan soll innerhalb 2018 veröffentlicht werden.

Mit diesem Plan werden die Messpunkte und die Messmethoden festgelegt. Jährlich veröffentlicht die Landesagentur für Umwelt die Messergebnisse im Sinne des NO₂-Monitoring Plans.

Bewertung der Ergebnisse

Die Bewertung der Ergebnisse erfolgt jährlich durch die Landesagentur für Umwelt laut den Grundsätzen des Kap. 6.3. Die erste Bewertung wird im ersten Trimester der Jahres 2020 (anhand der Daten des Jahres 2019) erstellt werden.

Als Bezugsjahre zur Überprüfung der Ziele des NO₂-Programms werden die Jahre 2020 und 2023 festgelegt. Bei Notwendigkeit werden dabei auch Prognosen für das Folgejahr durchgeführt um eventuelle Korrekturmaßnahmen zu bestimmen. Die Ergebnisse der Überprüfungen werden nach Absprache mit den direkt Interessierten veröffentlicht.

Die Besprechungen und die Koordination erfolgen gemäß dem DLH 37/2011 am „Technischen Tisch zur Luftqualität“.

o altro modello più sofisticato). Detti scenari riguarderanno le medie annuali di NO₂ stimate per il 2020 e per il 2023 nei punti definiti dall'Agenzia per l'ambiente in base a quanto specificato al punto successivo. Per il traffico autostradale, gli scenari vengono eseguiti dall'Agenzia provinciale per l'ambiente sulla base dei dati di traffico forniti dal gestore autostradale.

L'Agenzia provinciale per l'ambiente esamina e valuta gli effetti potenziali dei provvedimenti.

L'integrazione del Programma NO₂ 2018-2023 terrà conto di tali valutazioni, delle relative raccomandazioni e di eventuali provvedimenti aggiuntivi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi del programma.

Si prevede che l'integrazione del Programma possa essere approvata dalla Giunta provinciale entro giugno 2019.

Monitoraggio dell'NO₂

Entro novembre 2018, l'Agenzia provinciale per l'ambiente elabora un piano di monitoraggio dedicato al Programma NO₂ 2018-2023 e lo trasmette ai soggetti interessati per eventuali osservazioni. Il piano sarà pubblicato dall'Agenzia per l'ambiente entro il 2018.

In tale piano saranno individuati i punti e le modalità di campionamento dell'NO₂. L'Agenzia provinciale per l'ambiente pubblicherà annualmente i risultati delle misurazioni effettuate ai sensi del Piano di monitoraggio NO₂.

Valutazione dei risultati

La valutazione dei risultati verrà eseguita dall'Agenzia provinciale per l'ambiente sulla base di quanto illustrato al cap. 6.3. La valutazione dei risultati avverrà per ogni di anno di vigenza del Programma. La prima valutazione sarà eseguita nel primo trimestre del 2020 (dati 2019).

Gli anni 2020 e 2023 saranno presi come punto di riferimento per la verifica del conseguimento degli obiettivi del programma. In tale contesto, la verifica verrà eventualmente integrata da una proiezione per l'anno successivo per stabilire l'eventuale necessità di interventi correttivi. Gli esiti delle verifiche saranno resi pubblici dopo il necessario confronto con i soggetti interessati.

Il luogo di confronto e di coordinamento delle attività sopra descritte è il Tavolo tecnico per la qualità dell'aria previsto del DPP 37/2011.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen

Prot. Nr.:

**DELIBERAZIONE
DELLA GIUNTA COMUNALE**

**BESCHLUSS DES
GEMEINDEAUSSCHUSSES**

Nr. 302

Seduta del Sitzung vom

28/05/2018

Sono presenti nella Sala di Giunta, legittimamente convocati :			Anwesend im Stadtratssaal, gesetzesmäßig einberufen, sind :		
Cognome e nome Zu- und Vorname	Pres. Anw.	Ass. Abw.	Cognome e nome Zu- und Vorname	Pres. Anw.	Ass. Abw.
RENZO CARAMASCHI Sindaco / Bürgermeister	*		ANGELO GENNACCARO Assessore / Stadtrat	*	
CHRISTOPH BAUR Vice Sindaco/Vizebürgermeister	*		SANDRO REPETTO Assessore / Stadtrat	*	
MONICA FRANCH Assessora / Stadträtin	*		LUIS WALCHER Assessore / Stadtrat	*	
MARIA LAURA LORENZINI Assessora / Stadträtin	*				

Constatato che il numero dei presenti è sufficiente per la legalità dell'adunanza, il Signor

Nachdem festgestellt wurde, dass aufgrund der Zahl der Anwesenden die Versammlung beschlussfähig ist, übernimmt

DOTT./DR. RENZO CARAMASCHI

assume la presidenza ed apre la seduta alla quale partecipa il Segretario Generale della Città

den Vorsitz und eröffnet die Sitzung, an welcher der Generalsekretär der Stadt

DOTT./DR. ANTONIO TRAVAGLIA

La Giunta passa poi alla trattazione del seguente OGGETTO:

teilnimmt. Der Stadtrat behandelt nun folgenden GEGENSTAND:

**PROGRAMMA
INQUINAMENTO DA NO2**

RIDUZIONE

MASSNAHMENKATALOG

ZUR

REDUZIERUNG DER NO2 - BELASTUNG

A fine 2017 l'Agenzia provinciale per l'Ambiente (APPA) ha informato il Comune di Bolzano dei superamenti dei limiti di immissione di NO2 registrati nella città di Bolzano ed in particolare in alcune zone caratterizzate dall'effetto "canyon". La situazione accomuna le città di Merano, Laives e Bressanone, pur avendo a Bolzano l'inquinamento più acuto e più diffuso.

Ende 2017 hat die Landesumweltagentur die Stadtgemeinde Bozen darüber informiert, dass auf ihrem Gemeindegebiet die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO2) überschritten werden, insbesondere in einigen Zonen, in denen der "Canyon"-Effekt besonders ausgeprägt ist. Das gleiche Problem haben Meran, Leifers und Brixen. In Bozen ist aber die Schadstoffbelastung am höchsten und betrifft größere Flächen als in den anderen Städten.

Dal febbraio 2018 l'APPA ha attivato il Tavolo tecnico per la qualità dell'aria, previsto anche dal Piano provinciale della qualità dell'aria in

Im Februar 2018 hat die Landesumweltagentur einen technischen Runden Tisch zur Luftqualität eingerichtet, der im geltenden

vigore, finalizzato al coinvolgimento dei Comuni e delle categorie economiche per l'aggiornamento del Piano di riduzione dell'inquinamento da NO₂ che la Provincia Autonoma di Bolzano dovrà produrre e presentare ai Ministeri competenti per il successivo inoltro all'Unione Europea (documento in cui elencare precisi impegni ed azioni adottati dalle Amministrazioni locali).

In data 11.5.2018 l'Agenzia provinciale per l'Ambiente ha inviato al Comune di Bolzano la "Valutazione della qualità dell'aria 2010-2017", documento redatto ai sensi del d.lgs. 155/2010 e dal quale si evidenziano, tra l'altro, i livelli di inquinamento da NO₂, individuando le aree dove si verificano i superamenti dei limiti di legge.

La direttiva europea 2008/50/CE e il d.lgs. 155/2010 dispongono, sulla base della predetta valutazione e del superamento dei limiti di legge, che le Amministrazioni pubbliche adottino provvedimenti volti a tutelare la salute della cittadinanza attraverso misure finalizzate a garantire il rientro degli inquinanti nei limiti nel più breve tempo possibile. Spetta in particolare alla Provincia il compito di redigere un Programma di riduzione dell'inquinamento atmosferico come stabilito dal DPP 37/2011, sentite le categorie economiche e raccolte le proposte di provvedimenti elaborate dai comuni coinvolti.

La proposta di programma NO₂ 2018/2023 della Provincia Autonoma di Bolzano si baserà su obiettivi di breve e medio termine.

- **L'obiettivo di breve termine** (entro il 2020) è quello di ridurre del 10% le concentrazioni di NO₂ (rispetto ai valori medi annuali del 2017);
- **l'obiettivo di medio termine** (entro il 2023) è quello di rispettare il valore limite per l'NO₂ in tutte le aree.

Con lettera di data 11.5.2018 la Provincia di Bolzano ha chiesto al Comune di Bolzano un elenco dei provvedimenti di riduzione delle emissioni da NO₂ suddivisi in:

- azioni a breve termine (attuabili dal Comune entro la fine del 2018);
- azioni a medio termine (attuabili dal Comune entro il 2023);
- proposte di azioni di competenza della

Landesplan über die Luftqualität vorgesehen ist. An diesem Runden Tisch beteiligen sich die betroffenen Gemeinden und Vertreter der Wirtschaft, um gemeinsam einen Plan für die Reduzierung der NO₂-Belastung auszuarbeiten. Dieser Plan wird dann von der Autonomen Provinz Bozen an die zuständigen Ministerien weitergeleitet, und schließlich an die EU. (Im Plan müssen im Detail die Maßnahmen beschrieben werden, die die lokalen Verwaltungen umsetzen werden).

Die Landesumweltagentur hat der Stadtgemeinde Bozen am 11.05.2018 die "Beurteilung der Luftqualität 2010-2017" übermittelt. Diese Beurteilung wurde im Sinne des GvD Nr. 155/2010 verfasst und daraus gehen u.a. die Höhe der NO₂-Belastung hervor und die Zonen, in denen die gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte überschritten werden.

Die EU-Richtlinie 2008/50/CE und das GvD Nr. 155/2010 schreiben vor, dass die öffentlichen Verwaltungen auf der Grundlage dieser Beurteilung und bei einer Überschreitung der Grenzwerte Maßnahmen ergreifen müssen, um die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Mit diesen Maßnahmen muss die Belastung durch die Schadstoffe so schnell als möglich wieder auf ein unbedenkliches Niveau reduziert werden. Es ist Aufgabe der Autonomen Provinz Bozen, nach Anhören der Vertreter der Wirtschaft und der Vorschläge der betroffenen Gemeinden ein Programm zur Reduzierung der Luftverschmutzung auszuarbeiten, wie es im DLH 37/2011 vorgesehen ist.

Das NO₂-Programm 2018-2023 der Autonomen Provinz Bozen umfasst kurzfristige und mittelfristige Ziele.

- **Das kurzfristige Ziel** (innerhalb 2020) sieht vor, dass die NO₂-Belastung um 10% reduziert wird (im Vergleich zu den durchschnittlichen Jahreswerten von 2017);
- **Das mittelfristige Ziel** (innerhalb 2023) sieht vor, dass die NO₂-Belastung auf dem gesamten Gemeindegebiet unter den Grenzwerten liegt.

Mit Schreiben vom 11.05.2018 hat die Autonome Provinz Bozen die Stadtgemeinde Bozen aufgefordert, eine Liste von Maßnahmen zu erstellen, anhand welcher die NO₂-Belastung reduziert werden kann:

- kurzfristige Maßnahmen (Umsetzung bis Ende 2018);
- mittelfristige Maßnahmen (Umsetzung bis Ende 2023);

- Provincia o di altri soggetti che possono concorrere al raggiungimento degli obiettivi;
- eventuali provvedimenti di limitazione della circolazione (qualora si prevedesse che i primi due non fossero sufficienti).

La delibera comunale dovrà pervenire in Provincia entro il 31.5.2018 al fine di consentire alla Giunta Provinciale di approvare il Programma NO2 2018/2023 entro giugno 2018.

Azioni a breve termine

In stretta collaborazione con l'Ufficio Mobilità, l'Ufficio Tutela Ambiente ha stilato un elenco degli interventi di riduzione dell'inquinamento prendendo in considerazione le opere in via di ultimazione nel corso del 2018 nell'ambito della fluidificazione del traffico, della realizzazione di tratti di ciclabili, del progetto metrobis, del potenziamento del trasporto pubblico e della sensibilizzazione.

Azioni medio termine

L'elenco prosegue con le opere previste nei prossimi anni, a partire dall'ampliamento della rete ciclabile, la realizzazione di parcheggi periferici, la nuova viabilità in zona produttiva, la nuova funivia di San Genesio, il metrobis, il tram, il raddoppio della linea ferroviaria Bolzano-Merano, il terzo binario nella galleria del Virgolo, le fermate urbane della ferrovia in direzione Sud.

Proposte di competenza della Provincia e di altri Enti/Soggetti

Una serie di provvedimenti sono proposti dal Comune di Bolzano, ma necessitano della collaborazione fattiva di altri Enti. Tra questi: il rafforzamento di alcune linee del trasporto pubblico e il rinnovo del parco mezzi circolante, che richiedono l'azione congiunta con SASA e Provincia, i progetti relativi alla funivia di San Genesio e al tram, che avanzano in collaborazione con STA, i potenziamenti ferroviari, che richiedono sinergie con STA e RFI, la riduzione della velocità nel tratto urbano dell'autostrada, da attuare con la società di gestione dell'A22 ed i Ministeri competenti, la concertazione degli eventuali provvedimenti di limitazione della circolazione, che andrebbero concordati con la Provincia e gli altri Comuni interessati da superamenti, la concessione di incentivi per la trasformazione dei veicoli, anch'essi di

- Vorschläge für Maßnahmen, die in die Zuständigkeit des Landes oder anderer Behörden oder Körperschaften fallen und die dazu beitragen können, die Ziele zu erreichen;
- Eventuelle verkehrsbeschränkende Maßnahmen (nur wenn die kurz- bzw. mittelfristigen Maßnahmen nicht ausreichend sein sollten).

Der Beschluss der Stadt Bozen muss innerhalb 31.05.2018 an die Autonome Provinz Bozen weitergeleitet werden, damit die Landesregierung innerhalb Juni 2018 das Programm zur Reduzierung der NO2-Belastung 2018-2023 genehmigen kann.

Kurzfristige Maßnahmen

Das Amt für den Schutz der Umwelt hat in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Mobilität einen Maßnahmenkatalog ausgearbeitet. Darin sind die Vorhaben enthalten, die während des laufenden Jahres 2018 abgeschlossen werden (Optimierung der Verkehrsflüsse, Bau neuer Radwege, Projekt Metrobus, Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und Sensibilisierungskampagnen).

Mittelfristige Maßnahmen

Der Maßnahmenkatalog listet dann die Vorhaben auf, die für die nächsten Jahre geplant sind, wie z.B. der Ausbau des Radwegenetzes, Einrichtung von Parkplätzen am Stadtrand, eine neue Verkehrslösung für die Industriezone, die neue Seilbahn nach Jenesien, der Metrobus, die Tram, das 2. Geleis auf der Bahnstrecke zwischen Bozen und Meran, das 3. Geleis im Zuggtunnel durch den Virgl, neue Haltestellen entlang der Bahnstrecke in Richtung Bozen Süd.

Vorschläge, die in Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen und anderer Körperschaften/Rechtssubjekte fallen

Eine Reihe von Maßnahmen sind Vorschläge der Stadtgemeinde Bozen, aber sie können nur in enger Zusammenarbeit mit anderen Körperschaften umgesetzt werden. Ein Beispiel ist der Ausbau einiger Linien des öffentlichen Nahverkehrs und die Erneuerung des Fuhrparks. Diese Maßnahme kann nur in Zusammenarbeit mit dem Land und der SASA umgesetzt werden. Oder die neue Seilbahn nach Jenesien und die Tram: Diese Projekte können nur gemeinsam mit der STA verwirklicht werden. Das gilt auch für den Ausbau der Bahnlinien (gemeinsames Projekt mit STA und RFI). Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Teilstück der Autobahn, das die Stadt durchquert, kann nur zusammen mit dem Betreiber der Brennerautobahn A 22 und den

competenza provinciale, l'offerta di scuola-bus, da realizzare con la Provincia e i Soggetti del trasporto pubblico locale e la promozione di car-sharing e car-pooling, in abbinamento con Alto Adige Pass.

La Provincia ha fornito una mappatura dell'inquinamento in città evidenziando le zone critiche. Con apposito software messo a disposizione dei Comuni dall'APPA è possibile stimare il contributo in termini di riduzione del traffico e dell'NO2 ottenuto dai diversi provvedimenti per verificare la fattibilità del rientro nei limiti.

Laddove i soli interventi strutturali e di sensibilizzazione non risultassero sufficienti a ricondurre i valori entro i limiti di legge sarà necessario ipotizzare dei provvedimenti restrittivi del traffico.

Limitazione alla circolazione

La Provincia ha previsto che le eventuali ordinanze di limitazione della circolazione, al fine di prevenire e ridurre l'inquinamento atmosferico vengano emanate dai Sindaci territorialmente competenti, così come previsto anche dal Codice della Strada.

- o Una prima ipotesi proposta dalla stessa Provincia consiste nel divieto graduale alla circolazione dei veicoli diesel in base alla classe Euro (Euro 3 dal 2019, Euro 4 dal 2021, Euro 5 dal 2023, nei giorni feriali, escluso il sabato, dalle 7 alle 10 e dalle 16 alle 19).

- o Il Comune di Bolzano intende chiedere alla Provincia il divieto assoluto di circolazione fino ai veicoli Euro 3 su tutto il territorio di Bolzano senza limitazioni di orario e di concerto, per analoghi provvedimenti, con i Sindaci di Merano, Bressanone, Laives e del circondario.

- o Tutte le proposte indicate nel capitolo "Interventi emergenziali" di cui all'allegato elenco, possono essere applicate previa

zuständigen Ministerien verwirklicht werden. Eventuelle Verkehrsbeschränkungen müssen mit dem Land und den umliegenden Gemeinden abgesprochen werden. Das Land ist zuständig für Beiträge für die Umrüstung von Fahrzeugen und für den Schülertransport. Beim Schülertransport müssen auch die örtlichen Busunternehmen eingebunden werden. Die Förderung des Car-Sharing und des Car-Pooling müssen in Kombination mit dem Südtirol-Pass umgesetzt werden.

Die Autonome Provinz Bozen hat auch eine Landkarte übermittelt, aus der die am stärksten belasteten Gebiete hervorgehen. Anhand einer eigenen Software, die den Gemeinden von der Landesumweltagentur zur Verfügung gestellt wird, ist es möglich, eine Schätzung zu machen, wie sich die verschiedenen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs und der NO2-Belastung auswirken werden und ob die Einhaltung der Grenzwerte erreicht wird.

In Bezug auf Bozen, wenn es nicht möglich sein wird, die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nur durch strukturelle Maßnahmen und Sensibilisierungskampagnen zu erreichen, müssen daher auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen angedacht werden.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen

Die Autonome Provinz Bozen schreibt vor, dass die Verordnungen zur Einschränkung des Verkehrs, die eventuell erlassen werden, um die Luftverschmutzung zu verringern oder einer größeren Luftverschmutzung vorzubeugen, von den gebietszuständigen Bürgermeistern erlassen werden. Diese Regelung sieht auch die Straßenverkehrsordnung vor.

- o Ein Vorschlag des Landes sieht vor, ein graduelles Fahrverbot für Dieselfahrzeuge einzuführen. Das Fahrverbot ist gestaffelt und gilt für Dieselfahrzeuge der Kategorie Euro 3 ab 2019, Euro 4 ab 2021 und Euro 5 ab 2023. Das Fahrverbot gilt an Werktagen, außer Samstag, von 07.00 bis 10.00 Uhr und von 16.00 bis 19.00 Uhr.

- o Die Stadtgemeinde Bozen beabsichtigt, dem Land ein Fahrverbot für alle Dieselfahrzeuge der Kategorie Euro 3 vorzuschlagen, das auf dem gesamten Gemeindegebiet rund um die Uhr gilt. Eine ähnliche Maßnahme werden auch die Bürgermeister der Gemeinden Meran, Brixen, Leifers und der anderen umliegenden Gemeinden vorschlagen.

- o Alle Vorschläge unter "Dringende Maßnahmen" im beiliegenden Maßnahmenkatalog können nach einer

promozione di un'eventuale intesa con i Sindaci di Merano, Bressanone, Laives e del circondario.

eventuellen Absprache mit den Bürgermeistern von Meran, Brixen, Leifers und der umliegenden Gemeinden verwirklicht werden.

Nell'autunno del 2018 il Comune di Bolzano dovrebbe approvare il PUMS al fine di poter accedere ai fondi statali per finanziare la costruzione di una linea del tram. Mediante un percorso partecipato, il PUMS conterrà l'agenda e il dettaglio delle opere e dei provvedimenti che Bolzano adotterà anche per la riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Im Herbst 2018 wird die Stadtgemeinde Bozen den Städtischen Mobilitätsplan (SMP) genehmigen, um die staatlichen Beiträge für den Bau der Tramlinie zu erhalten. Der Städtische Mobilitätsplan wird in enger Zusammenarbeit erstellt und enthält die Liste der geplanten Arbeiten und ihre Umsetzung samt Zeitplan, die Bozen verwirklichen wird, um das Verkehrsproblem zu lösen und die Luftverschmutzung zu reduzieren.

Si ritiene di dichiarare la presente deliberazione di immediata esecutività per rispettare la scadenza della Provincia Autonoma di Bolzano.

Es wird daher für angebracht erachtet, den vorliegenden Beschluss für sofortvollstreckbar zu erklären um das Auslaufen der Autonomen Provinz Bozen zu respektieren.

visti i pareri di cui all'art. 81 del D.P.Reg. 1 febbraio 2005 n. 3/L

Dies vorausgeschickt und gestützt auf die Gutachten im Sinne von Art. 81 des D.P.Reg. vom 1. Februar 2005, Nr. 3/L,

**la Giunta Municipale
delibera**

**beschließt
der Stadtrat,**

- 1) di partecipare al programma di riduzione dell'inquinamento atmosferico avviato dall'Agenzia provinciale per l'ambiente;
- 2) di approvare l'allegato elenco di provvedimenti, facente parte integrante della presente deliberazione, da inoltrare successivamente alla Provincia Autonoma di Bolzano.
- 3) di dichiarare la presente deliberazione immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 79 - comma 4 - D.P.Reg. 1 febbraio 2005 n. 3/L, con il voto favorevole di nr. 7 membri della Giunta municipale.

- 1) sich an dem von der Landesumweltagentur vorangetriebenen Programm zur Reduzierung der Luftverschmutzung zu beteiligen.
- 2) den beiliegenden Maßnahmenkatalog, der wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, zu genehmigen. Der Maßnahmenkatalog wird dann an die Autonome Provinz Bozen weitergeleitet.
- 3) Der vorliegende Beschluss wird im Sinne von Art. 79 Abs. 4 . des D.P.Reg. vom 1. Februar 2005, Nr. 3/L, für sofort vollstreckbar erklärt, nachdem 7 Stadtratsmitglieder für die Dringlichkeit gestimmt haben.

Di quanto sopra detto, si è redatto il seguente verbale che, previa lettura e conferma, viene firmato come segue :

Über das Obengesagte wurde dieses Protokoll verfasst, welches nach erfolgter Lesung und Bestätigung wie Folgt unterzeichnet wird:

**Il Segretario Generale
Der Generalsekretär**

f.to / gez. DOTT./DR. ANTONIO TRAVAGLIA

**Il Presidente
Der Vorsitzende**

f.to / gez. DOTT./DR. RENZO CARAMASCHI

Pubblicato all'Albo Pretorio il 31/05/2018 per 10 giorni consecutivi.

Veröffentlicht an der Amtstafel am 31/05/2018 für die Dauer von 10 aufeinanderfolgenden Tagen.

Divenuta esecutiva il 28/05/2018 ai sensi dell'art. 79 del vigente T.U.O.C.

Im Sinne des Art. 79 des geltenden E.T.G.O. am 28/05/2018 vollstreckbar geworden.

Bozano/Bozen,

Il Segretario Generale / Der Generalsekretär

f.to / gez.

Per copia conforme all'originale, rilasciata in carta per uso amministrativo.

Für die Übereinstimmung der Abschrift mit der Urschrift, auf stempelfreiem Papier für Verwaltungszwecke.

Di dare atto che, ai sensi dell'art 79 comma 5 del DPR. 01.02.2005 n. 3/L, entro il periodo di pubblicazione, ogni cittadino può presentare alla giunta comunale opposizione a tutte le deliberazioni. Entro 60 giorni dall'intervenuta esecutività della delibera è ammesso avverso il presente provvedimento ricorso innanzi al Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa,

Es wird darauf hingewiesen, dass im Sinne des Art. Nr. 79, Abs. Nr. 5 des D.P.Reg. vom 01.02.2005, Nr. 3/L jeder Bürger gegen alle Beschlüsse während des Zeitraumes ihrer Veröffentlichung Einspruch beim Gemeindeausschuss erheben kann. Innerhalb von 60 Tagen ab der Vollstreckbarkeit des Beschlusses kann gegen die vorliegende

sezione autonoma di Bolzano.

Maßnahme Beschwerde beim Verwaltungs-
gerichtshof, Aut. Sektion Bozen, geführt werden

TIPOLOGIA	AREA	OPERA	ENTE	ANNO
Azioni di breve periodo	Ciclabili	Via Cavour	Comune BZ	2018
		Via S Geltrude	Comune BZ	2018
		Ponte Adige	Comune BZ	2018
		Via Roma	Comune BZ	2018
		Salewa - Fercam	Comune BZ	2018
	Metrobus	Lotto Adriano- Ponte Druso	Comune BZ	2018
	Viabilità	Semaforo via Einstein-Galvani e ztl S.Giacomo, miglioramento TPL	Comune Bz - Laives	2018
	Viabilità	Gestione semafori per regolare gli ingressi	Comune BZ	2018
	Trasporto Pubblico Locale	Potenziamento linee 3, 5, 18	SASA Spa	2018
Azioni di medio / lungo periodo	Comunicazione/ Sensibilizzazione	Car sharing, Car pooling, Promozione trasporto pubblico / pedonale / ciclabile	Comune BZ - PAB	2018
		Autostrada	Tutor e velocità max 90 km/h	A 22
	Ciclabili	C.so Libertà	Comune BZ	2019
		S. Geltrude 2. lotto	Comune BZ	2019
		Ponte Mila	Comprensorio	2019
		Ciclopolitana	Comune BZ	2019
		Via Merano	Comune BZ	2019
		Via Lancia- Siemens	Comune BZ	2022
	Parcheggi periferici	P Ponte Adige	STA - PAB	2019
		P Fiera, Maso Pieve, via Einstein	Com.Bz-Fiera	2019
		P Funivia S. Genesio	Comune BZ	2020
	Metrobus	Allargamento di via Druso	Comune BZ	2020
	Funivia	San Genesio	STA	2020
	Tram	Linea 1 fino Ponte Adige	STA - SASA	2025
	Ferrovia	Potenziamento linea Me-Bo, tratto ponte Adige-Settequerce con nodo intermodale Ponte Adige	STA – PAB - Comune BZ	2025
		Fermata Piazza Bersaglio	Comune BZ – STA - RFI	2025
		Stazione S. Giacomo	STA	2025
		3. Binario galleria Virgolo	RFI	2025
	Viabilità	Logistica delle merci	Imprese	
		Potenziamento via Einstein 2.e 3. lotto + ponte sull’Isarco	PAB	2026
		Risoluzione nodo ponte Roma	Com Bz - PAB	2026
	Trasporto Pubblico Locale	Nuova viabilità in Zona produttiva con un asse forte di trasporto pubblico	Comune Bz - PAB	2026
		Rinnovo parco circolante	SASA Spa	2019/20/21
Limitazioni alla circolazione	Interventi emergenziali	Divieto di circolazione nei giorni feriali in orario 7-10 e 16-19 per Euro 3 diesel	Comune BZ	2019
		Divieto assoluto dei diesel Euro 3 su tutto il territorio di Bolzano, senza limitazioni di orario, di concerto per analoghi provvedimenti con i sindaci di Merano, Bressanone, Laives e del circondario.	Comune BZ – PAB – Comuni Merano, Bressanone, Laives e circondario	2019
		Incentivi alla trasformazione	PAB	

■ Proposte di provvedimenti di competenza provinciale o di altri Enti

MASSNAHMENKATALOG

	BEREICH	MASSNAHME	ZUSTÄNDIGKEIT	JAHR
Kurzfristige Maßnahmen	Fahrradwege	Cavourstraße	Stadt Bozen	2018
		St.-Gertraud-Weg	Stadt Bozen	2018
		Sigmundskron	Stadt Bozen	2018
		Romstraße	Stadt Bozen	2018
		Salewa - Fercam	Stadt Bozen	2018
	Metrobus	Baulos Hadrianplatz - Drususbrücke	Stadt Bozen	2018
	Verkehrssteuerung	Ampel in der Einsteinstr.-Galvanistr.; Verkehrsberuhigung St. Jakob, Verbesserung des öffentl. Nahverkehrs	Stadt Bozen - Leifers	2018
	Verkehrssteuerung	Ampelregelung, um den Verkehr auf den Einfallstraßen zu steuern	Stadt Bozen	2018
	Öffentlicher Nahverkehr	Ausbau der Buslinien 3, 5, 18	SASA AG	2018
Mittel- und langfristige Maßnahmen	Kommunikation/ Sensibilisierung	Car sharing, Car pooling, Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, des Rad- und Fußverkehrs	Stadt BZ - APB	2018
	Autobahn	Tutor und max. Geschwindigkeit 90 km/h	A 22	2018
	Fahrradwege	Freiheitsstraße	Stadt Bozen	2019
		St.-Gertraud-Weg 2. Los	Stadt Bozen	2019
		Brücke bei der Mila	Bezirksgemeinsch.	2019
		Rad-Metro Bozen	Stadt Bozen	2019
		Meraner Straße	Stadt Bozen	2019
		Lanciastr. – Siemensstr.	Stadt Bozen	2022
	Parkplätze am Stadtrand	Sigmundskron	STA - PAB	2019
		Messe, Pfarrhof, Einsteinstraße	Stadt Bozen-Messe	2019
		Seilbahn Jenesien	Stadt Bozen	2020
	Metrobus	Verbreiterung der Drususstraße	Stadt Bozen	2020
	Seilbahn	Seilbahn Bozen-Jenesien	STA	2020
	Tram	Tramlinie 1 bis Sigmundskron	STA - SASA	2025
	Bahnverkehr	Ausbau der Linie Bozen-Meran, Teilstück Sigmundskron-Siebeneich mit Verkehrsknotenpunkt Sigmundskron	STA – APB - Stadt Bozen	2025
		Haltestelle Schießstandplatz	Stadt Bozen – STA - RFI	2025
		Haltestelle St. Jakob	STA	2025
		3. Geleis im Zugtunnel unter dem Virgl	RFI	2025
	Verkehrssteuerung	Warenlogistik	Unternehmen	
		Ausbau der Einsteinstraße 2. und 3. Los + Eisackbrücke	APB	2026
		Lösung Verkehrsproblem Rombrücke	Stadt Bozen - APB	2026
	Öffentlicher Nahverkehr	Neue Verkehrslösung für die Industriezone und Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel	Stadt Bozen - APB	2026
		Erneuerung des Fuhrparkes	SASA AG	2019/20/21
Fahrverbote	Dringende Maßnahmen	Fahrverbot für Dieselfahrzeuge Euro 3 ab 01.01.2019 an Werktagen von 07.00-10.00 Uhr und von 16.00-19.00 Uhr	Stadt Bozen	2019
		Ab 01.01.2019 Fahrverbot für alle Dieselfahrzeuge Euro 3 auf dem gesamten Gemeindegebiet von Bozen (ohne Zeitfenster). Die Bürgermeister von Meran, Brixen, Leifers und umliegender Gemeinden erlassen ähnliche Verordnungen.	Stadt Bozen – APB – Meran, Brixen, Leifers und umliegende Gemeinden	2019

		Beiträge für die Umrüstung von Fahrzeugen	APB	
--	--	---	-----	--

☐ Maßnahmen, die in die Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen oder anderer Körperschaften fallen



STADTGEMEINDE MERAN
COMUNE DI MERANO

Prot. Nr.

DELIBERAZIONE BESCHLUSS
DELLA GIUNTA COMUNALE DES GEMEINDEAUSSCHUSSES

Nr. 200

Seduta del Sitzung vom

29.05.2018

OGGETTO: BETRIFFT:

**Servizio ambiente e mobilità:
provvedimenti volti alla riduzione delle
emissioni di biossido di azoto (NO2)**

**Dienststelle für Umwelt und Mobilität:
Maßnahmen zur Reduzierung der
Emissionen von Stickstoffdioxiden
(NO2)**

Paul Rösch

Sindaco / Bürgermeister

Andrea Rossi

Vicesindaco / Vize-Bürgermeister

Stefan Frötscher

Assessore / Gemeindereferent

Madeleine Rohrer

Assessora / Gemeindereferentin

Gabriela Strohmer

Assessora / Gemeindereferentin

Nerio Zaccaria

Assessore / Gemeindereferent

Diego Zanella

Assessore / Gemeindereferent

Presenti Anwesend	Ass. giust. Ger. Abw.	Ass. ingiust. Unger. Abw.
X		
X		
X		
X		
X		
X		

Günther Bernhart

Segretario generale / Generalsekretär

Premesso che l'Agenzia provinciale per l'Ambiente in data 11/5/2018 ha trasmesso la comunicazione avente per oggetto "valutazione della qualità dell'aria 2010-2017 e programma-NO₂ 2018/2023", firmata dall'assessore provinciale allo Sviluppo del territorio, Ambiente ed Energia Richard Theiner;

Visto il documento redatto dall'Agenzia provinciale per l'Ambiente contenente la "valutazione della qualità dell'aria 2010-2017", il quale rileva il superamento del valore limite del biossido di azoto (NO₂) in alcune zone del Comune di Merano;

Tenuto conto che l'attività di valutazione ha riguardato quattro zone cittadine densamente trafficate (via Rezia, via delle Corse, via Roma presso ponte della Posta e all'incrocio con via Petrarca) e una zona interessata dalle emissioni della MeBo;

Rilevato che la sopramenzionata valutazione è stata eseguita tenendo in considerazione il flusso veicolare, le caratteristiche edificatorie e la rappresentatività delle diverse zone sia per quanto concerne le dinamiche della mobilità che quelle meteorologiche;

Tenuto anche conto che la valutazione si basa, almeno in parte, su stime e proiezioni e che pertanto il valore definitivo della concentrazione di NO₂ dovrà essere confermato al termine di un intero ciclo di monitoraggio annuale che avverrà nel corso del 2018;

Considerato che in ragione del superamento del valore limite del NO₂ (media annuale di 40 µg/m³) riscontrato in alcune strade comunali, l'Agenzia provinciale per l'Ambiente chiede al Comune di Merano di partecipare all'attività di elaborazione di un programma provinciale di provvedimenti;

Considerato che la tutela della salute è un compito primario delle amministrazioni pubbliche e che nelle situazioni di superamento di uno dei valori limite previsti dalla direttiva europea 2008/50/CE il decreto legislativo 155/2010 prevede che vengano individuate misure finalizzate a garantire il rispetto dei valori limite nel più breve tempo possibile;

Considerato inoltre che ai sensi del decreto del presidente della giunta provinciale (D.P.G.P.) n. 37/2011 la Provincia di Bolzano intende approvare un programma provinciale pluriennale entro giugno

Die Landesagentur für Umwelt hat der Stadtgemeinde Meran am 11.05.2018 eine Mitteilung mit dem Titel „Beurteilung der Luftqualität 2010-2017 und NO₂-Programm 2018-2023“, unterschrieben vom Landesrat für Raumentwicklung, Umwelt und Energie Richard Theiner, zukommen lassen.

Aus dem von der Landesagentur für Umwelt verfassten Dokument „Beurteilung der Luftqualität 2010-2017“ geht hervor, dass der Stickstoffdioxid-Grenzwert (NO₂) in einigen Zonen der Gemeinde Meran überschritten wird.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde der Stickstoffdioxidgehalt an vier stark verkehrsbelasteten Zonen der Stadt (Rätiastraße, Rennweg, Romstraße im Bereich der Postbrücke und an der Kreuzung mit der Petrarcastraße) und in einer von den Emissionen der Mebo betroffenen Zone gemessen.

Bei der genannten Beurteilung wurden der Verkehrsfluss, die Bebauung und die Repräsentativität der verschiedenen Zonen sowohl hinsichtlich der vorhandenen Mobilitätsdynamiken als auch hinsichtlich der meteorologischen Situation berücksichtigt.

Die genannte Beurteilung gründet jedoch wenigstens zum Teil auf Schätzungen und Hochrechnungen, weshalb der endgültige Wert der NO₂-Konzentration mittels eines ganzjährigen Messzyklus erhoben werden muss, welcher im Jahr 2018 ausgeführt werden wird.

Da in einigen Straßen auf dem Gemeindegebiet eine Überschreitung des NO₂-Grenzwertes (bzw. des Jahresmittelwertes von 40 µg/m³) festgestellt wurde, hat die Landesagentur für Umwelt die Gemeinde Meran darum gebeten an der Gestaltung eines entsprechenden Landesmaßnahmenprogrammes mitzuwirken.

Da der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zu den primären Aufgaben einer Öffentlichen Verwaltung gehört müssen bei Überschreitung eines von der europäischen Richtlinie 2008/50/EG vorgesehenen Grenzwertes gemäß gesetzvertretendem Dekret 155/2010 sobald als möglich geeignete Maßnahmen zur Wiedereinhaltung desselben getroffen werden.

Die Autonome Provinz Bozen beabsichtigt innerhalb Juni 2018 ein mehrjähriges Landesprogramm im Sinne des Dekretes des Landeshauptmanns (DLH) Nr. 37/2011 zu

2018 che contenga i provvedimenti di base e i criteri per l'applicazione delle eventuali limitazioni alla circolazione volti alla riduzione dell'inquinamento derivante da NO₂;

Preso atto che l'Agenzia provinciale per l'ambiente indica la necessità di ottenere una riduzione delle concentrazioni di NO₂ nell'ordine del 10% entro il 2020 con riferimento ai valori medi annuali stimati dalla stessa Agenzia per l'anno 2017;

Tenuto conto che nell'ambito del Tavolo tecnico per la qualità dell'aria così come previsto esplicitamente dal D.P.G.P. 37/2011, a partire dal 1° febbraio di quest'anno l'Agenzia per l'Ambiente ha coinvolto i rappresentanti dei Comuni territorialmente interessati ad una serie di incontri e che in tali occasioni sono state presentate ai Comuni le situazioni che presentano maggiori criticità;

Considerata la necessità di intervenire anche su fonti emissive rientranti nelle competenze dello Stato, così come ribadito dal TAR del Lazio in merito alla mancata attuazione di provvedimenti che riguardano il traffico circolante sul tratto altoatesino dell'autostrada del Brennero;

Prendendo atto che nella sopramenzionata comunicazione del 11/5/2018 viene richiesto l'inoltro all'Agenzia per l'ambiente di una deliberazione di Giunta municipale in cui sono riportati i seguenti elementi:

A) Provvedimenti di competenza del Comune che possono dare un contributo concreto alla riduzione delle emissioni di biossidi di azoto e che potranno essere resi operativi entro l'anno in corso;

B) Provvedimenti di competenza del Comune che possono essere inseriti entro la fine di quest'anno in un programma provinciale che miri alla riduzione del 10% delle concentrazioni di NO₂ entro il 2020 ovvero al rispetto del valore limite entro il 2023, ritenendo di dover escludere da tali limitazioni gli artigiani;

C) Proposte di provvedimenti che rientrano nelle competenze della Provincia o di altri enti pubblici che possono concorrere al raggiungimento degli obiettivi di cui al punto precedente;

D) delimitazione della zona che il Comune intende individuare per eventuali limitazioni alla circolazione ed indicazioni in merito all'attuazione di tali misure;

verabschieden, welches Grundmaßnahmen und Kriterien für die eventuelle Anwendung von Verkehrsbeschränkungen zur Reduzierung der NO₂ - Luftverschmutzung beinhaltet.

Die Landesagentur für Umwelt strebt eine Reduzierung der NO₂-Konzentration um 10% bis zum Jahr 2020 an, wobei sie den von ihr selbst geschätzten Durchschnittswert des Jahres 2017 als Richtwert heranziehen will.

Im Rahmen des Technischen Tisches zur Luftqualität hat die Landesagentur für Umwelt wie vom DLH 37/2011 vorgesehen ab dem 1. Februar dieses Jahres Vertreter der betroffenen Gemeinden zu einer Reihe von Treffen eingeladen, bei welchen die kritischsten Situationen im Bereich der Luftverschmutzung vorgestellt wurden.

Es ist notwendig die Maßnahmen auch auf vom Staat verwaltete Infrastrukturen auszuweiten, wie vom Regionalen Verwaltungsgericht Latium festgestellt wurde, dass sich zu den fehlenden Maßnahmen betreffend das Verkehrsaufkommen auf dem Südtiroler Abschnitt der Brennerautobahn ausgesprochen hat.

Die Landesagentur für Umwelt bittet in ihrer genannten Mitteilung vom 11.05.2018 um Zustellung eines Beschlusses des Gemeindevorstandes mit folgenden Inhalten:

A) Im Kompetenzbereich der Gemeinden liegende Maßnahmen, welche einen konkreten Beitrag zur Reduzierung der Emissionen von Stickstoffdioxiden leisten können und noch in diesem Jahr umgesetzt werden können;

B) Im Kompetenzbereich der Gemeinden liegende Maßnahmen, welche bis zum Ende dieses Jahres in ein einschlägiges Landesprogramm, welches auf die Reduzierung der NO₂-Belastung um 10% bis 2020 und auf die Einhaltung der Grenzwerte bis 2023 abzielt, eingearbeitet werden können, wobei die Handwerker von diesen Einschränkungen auszuschließen wären;

C) Vorschläge für Maßnahmen, welche in die Zuständigkeit des Landes oder einer anderen öffentlichen Körperschaft fallen und einen konkreten Beitrag für die Erreichung der genannten Ziele darstellen können;

D) Darstellung des Gemeindegebietes, in welchem eventuell Verkehrsbeschränkungen angewandt werden sollen und Beschreibung der

tutto ciò premesso nonché visti i pareri favorevoli delle funzionarie e dei funzionari responsabili ai sensi dell'articolo 81 del Testo unico delle leggi regionali sull'ordinamento dei comuni, approvato con decreto del Presidente della Regione 1 febbraio 2005, n. 3/L,

**LA GIUNTA COMUNALE
d e l i b e r a**

a voti unanimi

1) che il Comune di Merano si impegni a dare un contributo concreto alla riduzione delle emissioni di biossidi di azoto (NO₂) mediante i seguenti provvedimenti che potranno essere resi operativi entro l'anno in corso, così come descritto nel sopracitato punto A:

- progettazione di un sistema di regolazione semaforica "intelligente";
- raddoppio delle corse della linea 6 a partire dall'orario invernale 2018-2019;
- avvio del progetto di *car pooling* per il Burgraviato;
- potenziamento del servizio di noleggio biciclette comunali con biciclette a pedalata assistita;
- proseguimento del progetto "Pedibus" sui tragitti casa-scuola;
- in base alle necessità degli uffici e delle strutture operative il Comune di Merano si impegna a sostituire l'attuale parco macchine alimentato con combustibili fossili con autoveicoli elettrici. La deliberazione della Giunta comunale n. 383 del 17/10/2017 prevede che nel corso del 2018 si elabori un piano triennale per rinnovare il parco auto delle varie strutture comunali con veicoli elettrici;

Vorgangsweise zu deren Umsetzung;

Nach diesen Prämissen und gestützt auf die zustimmenden Gutachten der verantwortlichen Beamtinnen und Beamten gemäß Artikel 81 des mit Dekret des Präsidenten der Region Nr. 3/L vom 1. Februar 2005 genehmigten Einheitstextes der Regionalgesetze über die Gemeindeordnung

**b e s c h l i e ß t
DER GEMEINDEAUSSCHUSS**

einstimmig,

1. Die Stadtgemeinde Meran sollte durch die folgenden, im vorhergehenden Punkt A beschriebenen Maßnahmen, die bis zum Ende dieses Jahres anlaufen können, einen konkreten Beitrag zur Reduzierung der Emissionen von Stickstoffdioxiden (NO₂) leisten:

- Planung eines "intelligenten" Ampelsystems zur Verkehrsregelung;
- Verdopplung der Fahrten der Buslinie 6 ab dem Winterfahrplan 2018-2019;
- Beginn des Projektes *car pooling* im Burgrafenamt;
- Ausbau des gemeindeeigenen Fahrradverleihdienstes durch den Ankauf von Elektrofahrrädern;
- Fortsetzung des Projektes "Pedibus" für die Strecken Wohnung-Schule;
- Anhand der Erfordernisse der Ämter und der operativen Organisationseinheiten strebt die Stadtgemeinde Meran danach, ihren derzeitigen mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fuhrpark durch elektrische Fahrzeuge zu ersetzen. Der Beschluss des Gemeindevausschusses Nr. 383 vom 17.10.2017 sieht vor, dass im Laufe des Jahres 2018 ein Dreijahresplan zur Ersetzung der Fuhrparke der verschiedenen Organisationseinheiten durch elektrische Fahrzeuge ausgearbeitet wird.

2) che l'amministrazione intende demandare al Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) la definizione dei provvedimenti volti alla riduzione di NO₂ di cui ai sopra elencati punti B) e C), nonché la delimitazione della zona per l'entrata in vigore di eventuali limitazioni di cui al punto D). Si tenga presente che il P.U.T. è attualmente in corso di redazione, che la consegna della bozza è prevista per la metà di giugno 2018 e che la sua approvazione in Consiglio comunale è prevista entro il 2018;

3) che il Comune di Merano chiede alla Provincia di Bolzano la decarbonizzazione della flotta dei mezzi di trasporto pubblico urbano al fine di contribuire attivamente al rispetto dei valori limite in breve termine;

4) che se non verranno raggiunti i valori di concentrazione limite di NO₂ ai sensi della direttiva europea 2008/50/CE ed in particolare ai sensi del decreto legislativo n. 155/2010 entreranno in vigore le limitazioni alla circolazione nella zona che verrà definita (di cui al punto D).

In linea di massima si concorda che le limitazioni possano interessare i veicoli appartenenti alle seguenti classi.

Dal 01/01/2019:

- veicoli appartenenti alle classi Euro 0 ed Euro 1 (esclusi motocicli);
- veicoli di massa complessiva fino a 3,5 tonnellate alimentati a gasolio ed appartenenti alle classi Euro 2 ed Euro 3;

Dal 01/01/2021 ai veicoli di cui sopra si aggiungono:

- tutti i veicoli alimentati a gasolio appartenenti alle classi Euro 3 e Euro 4;

Dal 01/01/2023 ai veicoli di cui sopra si aggiungono:

- veicoli di massa complessiva fino a 3,5 tonnellate alimentati a gasolio appartenenti alla categoria Euro 5;

5) che la definizione dell'arco temporale per l'entrata in vigore delle eventuali limitazioni (orario e periodo) dovranno essere definite dal Piano Urbano del Traffico tenuto conto degli indirizzi fissati dalla Giunta provinciale;

2. Die Gemeindeverwaltung beabsichtigt die Ausarbeitung der in den genannten Punkten B) und C) erwähnten Maßnahmen zur Reduzierung von NO₂ sowie die Eingrenzung des Gemeindegebietes für die eventuelle Einführung von Verkehrsbeschränkungen laut dem genannten Punkt D) im Rahmen der Ausarbeitung des Stadtverkehrsplanes vornehmen zu lassen. Der Stadtverkehrsplan wird zur Zeit ausgearbeitet, bis Mitte Juni 2018 soll ein Entwurf vorliegen, der Plan soll innerhalb Ende des Jahres vom Gemeinderat genehmigt werden.

3. Die Stadtgemeinde Meran bittet die Autonome Provinz Bozen um eine Dekarbonisierung des Fuhrparks des städtischen öffentlichen Nahverkehrsdienstes, um so kurzfristig aktiv zur Einhaltung der Grenzwerte beitragen zu können.

4. Sollten die von der europäischen Richtlinie 2008/50/CE und insbesondere vom gesetzvertretenden Dekret Nr. 155/2010 festgelegten NO₂-Grenzwerte nicht eingehalten werden, können in einem noch einzugrenzenden Gebiet der Stadt Verkehrsbeschränkungen eingeführt werden (laut dem genannten Punkt D).

Grundsätzlich sollen diese Beschränkungen Fahrzeuge der folgenden Schadstoffklassen betreffen.

Ab dem 01.01.2019:

- Fahrzeuge der Klassen Euro 0 und Euro 1 (außer Motorräder);
- Dieselfahrzeuge der Klassen Euro 2 und Euro 3 mit einer Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen;

Ab dem 01.01.2021 gelten zudem Beschränkungen für:

- alle Dieselfahrzeuge der Klassen Euro 3 und Euro 4;

Ab dem 01.01.2023 gelten zudem Beschränkungen für

- Dieselfahrzeuge der Klasse Euro 5 mit einer Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen.

5. Die Festlegung der Zeitspanne von eventuellen Verkehrsbeschränkungen (Zeitraum und Uhrzeiten) erfolgt durch den Stadtverkehrsplan bei Berücksichtigung der von der Landesregierung vorgegebenen Richtlinien.

6) che le limitazioni potranno essere estese in via eccezionale e per un limitato periodo di tempo ad altre giornate o ad altri orari in concomitanza con eventi straordinari che generano un notevole aumento di traffico veicolare. In tale caso, il Sindaco informerà per tempo l'Agenzia per l'Ambiente, il servizio di viabilità della Provincia e gli organi di informazione;

7) trasmettere la presente delibera all'Agenzia provinciale per l'Ambiente entro il termine stabilito del 31/5/2018 per dare la possibilità alla Giunta provinciale di approvare il Programma NO₂ 2018/2023 entro giugno 2018;

8) di dare atto che la presente deliberazione non comporta impegno di spesa;

9) di dichiarare, per i motivi citati in premessa, con ulteriore votazione con esito unanime la presente deliberazione immediatamente esecutiva ai sensi dell'articolo 79, comma 4 del decreto del Presidente della Regione 1 febbraio 2005, n. 3/L.;

10) di dare atto che contro la presente deliberazione ogni cittadino e ogni cittadina può presentare opposizione alla Giunta comunale entro i dieci giorni di pubblicazione della stessa all'albo digitale o ricorso al Tribunale di giustizia amministrativa – Sezione autonoma di Bolzano – entro 60 giorni dalla data di esecutività di questa deliberazione.

6. Anlässlich außerordentlicher Ereignisse die zu einer beträchtlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens führen, können die Verkehrsbeschränkungen ausnahmsweise und für eine begrenzte Zeitspanne auch auf andere Zeiträume oder auf andere Uhrzeiten ausgeweitet werden. Der Bürgermeister muss die Landesagentur für Umwelt, die Landesverkehrsmeldezentrale und die Medien rechtzeitig über solche außerordentliche Verkehrsbeschränkungen informieren.

7. Der Beschluss soll innerhalb des vereinbarten Termins des 31.05.2018 bei der Landesagentur für Umwelt eintreffen, damit die Landesregierung das NO₂-Programm 2018/2023 innerhalb Juni 2018 verabschieden kann.

8. Aus diesem Beschluss entsteht keine Ausgabenverpflichtung.

9. Dieser Beschluss wird aus den eingangs angeführten Gründen im Sinne von Artikel 79 Absatz 4 des Dekretes des Präsidenten der Region Nr. 3/L vom 1. Februar 2005 mit getrenntem Votum einstimmig für unverzüglich vollstreckbar erklärt.

10. Dieser Beschluss wird zehn Tage lang an der digitalen Amtstafel veröffentlicht. Jede Bürgerin und jeder Bürger kann in diesem Zeitraum beim Gemeindevorstand Einspruch erheben oder innerhalb von 60 Tagen ab Vollstreckbarkeit des Beschlusses beim Regionalen Verwaltungsgericht – Autonome Sektion Bozen – Rekurs einlegen.

Hash parere amministrativo
TwW1HxOICeX0O1CIZ7zC84AsM9ip4RQu+V/Z+VN6Ydg=
Hash parere contabile
uNTMJBSGyJUbr1E2HpM2enci0V0pXesfc+3GNGJbVJU=

Hash fachliches Gutachten
TwW1HxOICeX0O1CIZ7zC84AsM9ip4RQu+V/Z+VN6Ydg=
Hash buchhalterisches Gutachten
uNTMJBSGyJUbr1E2HpM2enci0V0pXesfc+3GNGJbVJU=



STADTGEMEINDE **MERAN**
COMUNE DI **MERANO**

Fatto, letto e sottoscritto

Sindaco

Verfasst, gelesen und unterzeichnet

Paul Rösch

Bürgermeister

Il segretario generale

Günther Bernhart

Der Generalsekretär

Digital signiertes Dokument – documento firmato tramite firma digitale

**COMUNE DI
LAIVES**

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

**Deliberazione
della giunta comunale****STADTGEMEINDE
LEIFERS**

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL

**Beschluss
des Gemeindeausschusses**NR.
269

SEDUTA DEL - SITZUNG VOM

ORE - UHR

15/06/2018**08:00**

Previo esaurimento delle formalità prescritte dalla vigente Legge Regionale sull'Ordinamento dei Comuni, vennero per oggi convocati, nella solita sala riunioni, i componenti di questa giunta comunale.

Nach Erfüllung der im geltenden Regionalgesetz über die Gemeindeordnung festgesetzten Formvorschriften wurden für heute, im üblichen Sitzungssaal, die Mitglieder dieses Gemeindeausschusses einberufen.

Presenti:

Anwesend sind:

			Assenti Abwesend
Christian BIANCHI geom. Giovanni SEPPI Claudia FURLANI avv. Raimondo PUSATERI Giuliano VETTORATO rag. Daniela VICIDOMINI	sindaco vicesindaco assessore assessore assessore assessore	Bürgermeister Vizebürgermeister Gemeindereferentin Gemeindereferent Gemeindereferent Gemeindereferentin	X

Assiste il segretario generale

Den Beistand leistet der Generalsekretär

dott.ssa/Dr. Anna CONTE

Constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la legalità dell'adunanza,

Nach Feststellung der Beschlussfähigkeit, übernimmt

Christian BIANCHI

nella qualità di sindaco ne assume la presidenza e dichiara aperta la seduta.

in der Eigenschaft als Bürgermeister den Vorsitz und erklärt die Sitzung für eröffnet.

La giunta comunale passa alla trattazione del seguente

Der Gemeindeausschuss behandelt folgenden

O G G E T T O**G E G E N S T A N D**

"QUALITÀ DELL'ARIA 2018 - 2023" - PROGRAMMA NO2: INDICAZIONI DELLE MISURE A LIVELLO COMUNALE PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO.
IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE

"LUFTQUALITÄT 2018 - 2023" UND NO2-PROGRAMM: VORSCHLÄGE FÜR MASSNAHMEN AUF GEMEINDEEBENE FÜR DIE REDUZIERUNG DER LUFTVERSCHMUTZUNG.
UNVERZÜGLICH VOLLSTRECKBAR

Relatore: Giuliano VETTORATO

Berichterstatter: Giuliano VETTORATO

Commissariato
Governo
Regierungskommissariat

del

immediatamente
eseguibile
unverzüglich vollstreckbar

**SVILUPPO DEL TERRITORIO - AMBIENTE,
ASPORTO RIFIUTI, ARREDO URBANO****ENTWICKLUNG DES TERRITORIUMS -
UMWELT, MÜLLENTSORGUNGSDIENST,
STÄDTISCHE EINRICHTUNG****OGGETTO**

"QUALITÀ DELL'ARIA 2018 - 2023" - PROGRAMMA NO2: INDICAZIONI DELLE MISURE A LIVELLO COMUNALE PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO.
IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE

GEGENSTAND

"LUFTQUALITÄT 2018 - 2023" UND NO2-PROGRAMM: VORSCHLÄGE FÜR MASSNAHMEN AUF GEMEINDEEBENE FÜR DIE REDUZIERUNG DER LUFTVERSCHMUTZUNG.
UNVERZÜGLICH VOLLSTRECKBAR

L'Agenzia provinciale per l'ambiente ha elaborato la "Valutazione della qualità dell'aria 2010-2017", trasmessa con nota dell'11.05.2018 prot. n. 0022800/18 e successiva nota prot. n. 0022908/18 del 14/05/2018; dal documento si evince che la qualità dell'aria, è complessivamente migliorata negli ultimi anni ma tuttavia, per quanto concerne il biossido di azoto (NO₂), permangono situazioni di superamento del valore limite annuale per la tutela della salute umana lungo le vie e le strade maggiormente trafficate;

la sopramenzionata valutazione è stata eseguita tenendo in considerazione il flusso veicolare, le caratteristiche edificatorie e la rappresentatività delle diverse zone sia per quanto concerne le dinamiche della mobilità che quelle meteorologiche;

la tutela della salute è un compito importante e primario delle amministrazioni pubbliche, ma nelle situazioni di superamento del valore limite sono anche la direttiva europea 2008/50/CE ed in particolare il decreto legislativo 155/2010 a prevedere che vengano individuate misure finalizzate a garantire il rispetto dei valori limite nel più breve tempo possibile;

come si evince dalle suddette note, sul territorio del Comune di Laives è stata individuata un'area di potenziale superamento del valore limite dell'NO₂ e quindi ai sensi della direttiva europea 2008/50/CE e del D.Lgs. 155/2010 è indispensabile l'elaborazione di un programma provinciale di provvedimenti per la riduzione di tale inquinamento nel più breve tempo possibile;

Die Landesagentur für Umwelt hat die „Beurteilung der Luftqualität 2010-2017“ erstellt und mit Schreiben vom 11.05.2018 Prot. Nr. 0022800/18 und Prot. Nr. 0022908/18 vom 14.05.2018 übermittelt. Aus dem Dokument geht hervor, dass sich, insgesamt gesehen, die Luftqualität in den letzten Jahren verbessert hat, hinsichtlich Stickstoffdioxid (NO₂) gibt es nach wie vor problematische Situationen, da der Jahresmittelwert entlang verkehrsreicher Straßen regelmäßig den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit überschreitet;

die obengenannte Beurteilung wurde unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses, der Bebauungsmerkmale und der Repräsentativität der verschiedenen Zonen, sowohl hinsichtlich der vorhandenen Mobilitätsdynamiken als auch hinsichtlich der meteorologischen Situationen, erstellt;

der Schutz der Gesundheit gehört zu den wichtigen und vorrangigen Aufgaben der öffentlichen Verwaltung, bei Überschreitung des Grenzwertes sehen auch die europäische Richtlinie 2008/50/EG und das gesetzvertretende Dekret 155/2010 vor, Maßnahmen zu ergreifen, welche die Einhaltung des Grenzwertes sobald wie möglich garantieren;

wie aus obgenannten Schreiben hervorgeht, wurde im Gemeindegebiet von Leifers ein potentielles NO₂-Überschreitungsgebiet ausfindig gemacht und somit ist es notwendig, im Sinne der europäischen Richtlinie 2008/50/EG und des GvD 155/2010, ein entsprechendes Provinz-Maßnahmenprogramm zur möglichst raschen Reduzierung dieser Verschmutzung, zu erstellen;

in ragione del potenziale superamento del valore limite del NO₂ (media annuale di 40 µg/m³) riscontrato in alcune strade comunali, l'Agenzia provinciale per l'Ambiente chiede al Comune di Laives di partecipare all'attività di elaborazione di un programma provinciale di provvedimenti;

ai sensi della normativa il compito di elaborazione dei piani spetta alle regioni, mentre nel caso della Provincia di Bolzano, ai sensi del DPP 37/2011, spetta alla Provincia stessa l'approvazione di un programma di riduzione dell'inquinamento atmosferico;

a partire dal 1° febbraio 2018 l'Agenzia per l'ambiente ha organizzato una serie di incontri del Tavolo tecnico per la qualità dell'aria (previsto dal DPP 37/2011) per illustrare la situazione delle zone interessate da superamenti del valore limite dell'NO₂. In tali occasioni, i rappresentanti dei Comuni interessati, delle associazioni e delle categorie economiche hanno avuto modo di interagire e di fare proposte per i provvedimenti;

come illustrato durante le suddette riunioni, il programma NO₂ 2018/2023 avrà:

- un obiettivo di breve termine (2020), che prevede la riduzione del 10% delle concentrazioni di NO₂, da conseguire sui dati delle medie annuali del 2020 facendo riferimento ai valori medi annuali stimati per il 2017, ovvero misurati negli anni precedenti;

- un obiettivo di medio termine (2023), che prevede di rispettare il valore limite di NO₂ in tutte le aree;

a tal fine vale il principio di dare priorità ai provvedimenti che prevedono una riduzione del traffico, ovvero una sua deviazione o fluidificazione; solo nel caso in cui tali provvedimenti non siano in grado di raggiungere gli obiettivi potranno essere presi in considerazione le limitazioni alla circolazione;

è necessario definire gli obiettivi per garantire il rispetto del valore limite NO₂, che deve essere garantito nel più breve tempo possibile: l'obiettivo può essere raggiunto con un programma pluriennale di provvedimenti tenendo conto della situazione di partenza ed il valore limite va rispettato al più tardi entro il 2023;

da in einigen Straßen auf dem Gemeindegebiet eine potenzielle Überschreitung des NO₂-Grenzwertes (bzw. des Jahresmittelwertes von 40 µg/m³) festgestellt wurde, hat die Landesagentur für Umwelt die Gemeinde Leifers darum gebeten, an der Gestaltung eines entsprechenden Landesmaßnahmenprogrammes mitzuwirken;

laut nationaler Gesetzgebung sind die Regionen mit der Erstellung von Luftqualitätsplänen beauftragt, während für die Autonome Provinz Bozen, laut DLH 37/2011, die Provinz für die Genehmigung eines Reduzierungsprogrammes zur Luftverschmutzung zuständig ist;

ab dem 1. Februar 2018 hat die Umweltagentur eine Reihe von Treffen des Technischen Tisches zur Luftqualität (wie im DLH 37/2011 vorgesehen) organisiert, um die Situation der verschiedenen Gebiete mit Überschreitung des NO₂-Grenzwertes zu erläutern. Dabei wurden in Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinden und den Wirtschafts- und Umweltverbänden, Vorschläge für mögliche Maßnahmen besprochen und ausgearbeitet;

wie in diesen Sitzungen besprochen, sollen im NO₂-Programm 2018/2023:

- ein kurzfristiges Ziel (2020), das die Reduzierung um 10% der NO₂-Konzentrationen vorsieht, durchzuführen auf den Jahresmittelwerten 2020, mit Bezug auf die für das Jahr 2017 geschätzten Jahresmittelwerte bzw. in den Vorjahren gemessenen Werte;

- ein mittelfristiges Ziel (2023), das die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes in allen Gebieten vorsieht;

dabei gilt der Grundsatz, dass prioritär Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung vorzusehen sind und nur für den Fall, dass diese nicht zum gewünschten Ziel führen, auch zeitlich beschränkte Fahrverbote in Betracht gezogen werden sollten;

es ist notwendig die Ziele zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes festzulegen, der so früh als möglich zu gewährleisten ist: das Ziel kann mittels eines mehrjährigen Maßnahmenprogrammes erreicht werden, unter Berücksichtigung der Startsituation und der Grenzwert muss spätestens innerhalb 2023 eingehalten werden;

la Giunta provinciale approverà il Programma NO₂ – 2018/2023 entro giugno 2018 contenente i Provvedimenti di base e i Criteri per l'applicazione delle limitazioni alla circolazione; su tale base i Comuni e gli altri enti interessati dovranno elaborare i rispettivi provvedimenti definitivi che verranno successivamente integrati nel programma ed a tale scopo dovranno essere inviati all'Agenzia provinciale per l'ambiente entro gennaio 2019;

la Giunta provinciale, visto quanto proposto dai suddetti soggetti e vista la valutazione sull'efficacia dei provvedimenti effettuata dall'Agenzia provinciale per l'ambiente, approverà in via definitiva il Programma – 2018/2023 entro la prima metà del 2019 ed i Comuni provvederanno ad accompagnare i loro provvedimenti con valutazioni specifiche in merito all'efficacia degli stessi sulle concentrazioni di NO₂ nelle aree di potenziale superamento;

successivamente il Programma NO₂ – 2018/2023 verrà sottoposto ad una valutazione sul raggiungimento degli obiettivi del 2020 e, qualora necessario, sarà sottoposto ad un'eventuale integrazione entro la prima metà del 2021;

come concordato nell'ultima riunione del Tavolo tecnico tenutasi il 4 maggio 2018 è necessario inoltrare all'Agenzia per l'ambiente una deliberazione di Giunta municipale in cui sono riportati i seguenti elementi:

A) provvedimenti di competenza del Comune che possono dare un contributo concreto alla riduzione delle emissioni di ossidi di azoto e che potranno essere resi operativi entro l'anno in corso;

B) provvedimenti di competenza del Comune che possono essere inseriti entro la fine del 2018 in un programma provinciale che miri alla riduzione del 10% delle concentrazioni di NO₂ entro il 2020, ovvero al rispetto del valore limite entro il 2023;

C) proposte di provvedimenti che rientrano nelle competenze della Provincia o di altri enti pubblici che possono concorrere al raggiungimento degli obiettivi di cui al punto precedente;

D) la delimitazione della zona che il Comune intende individuare per eventuali limitazioni alla circolazione ed indicazioni in merito all'attuazione di tali misure;

la Landesregierung wird das NO₂-Programm 2018/2023 innerhalb Juni 2018, die Grundmaßnahmen und die Richtlinien für die Verkehrsbeschränkungen enthaltend, genehmigen; auf dessen Grundlage müssen die Gemeinden und die anderen interessierten Körperschaften die jeweiligen endgültigen Maßnahmen ausarbeiten, die nachfolgend im Programm ergänzt werden und zu diesem Zweck innerhalb Jänner 2019 an die Landesagentur für Umwelt übermittelt werden müssen;

die Landesregierung wird, angesichts der Vorschläge der obgenannten Subjekte und aufgrund der Beurteilung über die Wirksamkeit der Maßnahmen, die von der Landesagentur für Umwelt durchgeführt wird, das Programm 2018/2023 innerhalb Juni 2019 endgültig genehmigen und die Gemeinden werden ihre Maßnahmen mit spezifischen Bewertungen betreffend ihre Effizienz über die NO₂-Konzentration in den Bereichen mit potentieller Übertretung ausstatten;

nachfolgend wird das NO₂-Programm 2018/2023 einer Beurteilung über das Erreichen der Ziele von 2020 unterzogen und falls notwendig, wird innerhalb der ersten Hälfte von 2021 eine eventuelle Ergänzung vorgenommen;

wie in der letzten Sitzung des technischen Tisches vom 4. Mai 2018 vereinbart, muss der Umweltautor ein Beschluss des Gemeindefachausschusses übermittelt werden, der Folgendes beinhalten sollte:

A) Maßnahmen der Gemeinde, welche einen konkreten Beitrag zur Reduzierung der Emissionen von Stickstoffoxiden leisten können und noch in diesem Jahr umgesetzt werden können;

B) Maßnahmen der Gemeinde, welche noch innerhalb dieses Jahres in ein Landesprogramm einbezogen werden können und welche darauf abzielen, die NO₂-Belastung innerhalb 2020 um 10% zu senken, bzw. innerhalb 2023 die Grenzwerte einzuhalten;

C) Vorschläge für Maßnahmen, welche in die Zuständigkeit des Landes oder anderer öffentlicher Körperschaften fallen und einen konkreten Beitrag für die Erreichung der Ziele laut vorhergehendem Punkt geben könnten;

D) die Abgrenzung des Gemeindegebietes, in welchem eventuelle Verkehrseinschränkungen angewendet werden sollen und Hinweise zu deren Umsetzung;

visto che nel territorio del Comune di Laives, e precisamente in Via Kennedy e a San Giacomo, è stato superato il valore limite del biossido di azoto e che, a parte un breve tratto della via Kennedy, tale superamento non eccede più del 10% del valore limite;

considerato che quindi è necessario scendere sotto il valore limite degli ossidi di azoto entro il 2020 ed a tale scopo i relativi provvedimenti dovranno essere in vigore al più tardi entro il 01.01.2020;

tutto ciò considerato è opportuno definire i provvedimenti che il Comune di Laives intende adottare, e precisamente:

A - realizzazione di una ZTL a San Giacomo nelle ore di punta (da coordinare con il Comune di Bolzano), con l'effetto di portare ad una riduzione dei tempi di percorrenza delle linee bus 110 e 111, nonché una riduzione del traffico in via San Giacomo in seguito alla realizzazione e messa in funzione da parte del Comune di Bolzano, dell'impianto semaforico alla rotonda di Via Einstein /Via Galvani per favorire l'uscita dei veicoli dalla galleria; il Comune di Laives è l'ente preposto all'attuazione entro il 2018;

A-riorganizzazione della regolazione semaforica in via Kennedy con l'effetto di ridurre gli incolonnamenti nella parte più centrale della via; il Comune di Laives è l'ente preposto all'attuazione entro il 2018;

A-sensibilizzazione della cittadinanza tramite serate informative sull'argomento;

B-ristrutturazione con calmierazione della via Kennedy con l'effetto di un consolidamento strutturale della riduzione del traffico veicolare urbano; il Comune di Laives è l'ente preposto all'attuazione entro il 2023;

tra le proposte di provvedimenti che rientrano nelle competenze della Provincia o di altri enti pubblici è previsto:

C-il potenziamento delle linee 110 e 111 con aumento delle frequenze a partire dall'orario invernale e precisamente dal 01.12.2018 con l'effetto di aumentare l'offerta di trasporto pubblico in ambito urbano; SASA Spa è l'ente preposto all'attuazione entro il 2018;

C- il rinnovo del parco mezzi circolante, che richiede l'azione congiunta con SASA e Provincia;

erachtet, dass im Gemeindegebiet von Leifers, und zwar in der Kennedystraße und in St. Jakob, die Grenzwerte des Stickstoffdioxids überschritten wurden und, dass diese Überschreitung, außer in einem kurzen Abschnitt der Kennedystraße, den Grenzwert um nicht mehr als 10% überschreitet;

in Anbetracht der Notwendigkeit, innerhalb 2020 den Grenzwert der Stickstoffdioxide unterschreiten zu müssen und dass die bezüglichen Maßnahmen spätestens innerhalb 01.01.2020 in Kraft treten müssen;

dies alles vorausgeschickt und für zweckmäßig erachtet, die Maßnahmen zu bestimmen, die von der Gemeinde Leifers gefasst werden sollen:

A - Realisierung einer verkehrsberuhigten Zone in St. Jakob zu Stoßzeiten (zu vereinbaren mit der Gemeinde Bozen), mit dem Ziel, die Fahrzeiten der Buslinien 110 und 111 zu reduzieren sowie den Verkehr in der St.-Jakob-Straße zu verringern, nachdem die Gemeinde Bozen, den Verkehrsampel in der Einsteinstrasse /Galvani Strasse realisiert und Inbetriebnahme hat, um den Ausfahrt der Autos von der Gallerie zu erleichtern; die Gemeinde Leifers ist für die Umsetzung innerhalb 2018 zuständig;

A-Neugestaltung der Ampelregelung in der Kennedystraße, zwecks Reduzierung der Kolonnenbildung im zentralsten Abschnitt der Straße; die Gemeinde Leifers ist für die Umsetzung innerhalb 2018 zuständig;

A-Sensibilisierung der Bevölkerung durch themenbezogene Informationsabende;

B-Umbau mit Verkehrsberuhigung der Kennedystraße, zwecks struktureller Konsolidierung der Reduzierung des städtischen Verkehrsaufkommens; die Gemeinde Leifers ist für die Umsetzung innerhalb 2023 zuständig;

unter den Vorschlägen für Maßnahmen, welche in die Zuständigkeit des Landes oder anderer öffentlicher Körperschaften fallen, sind vorgesehen:

C- der Ausbau der Linien 110 und 111, mit Erhöhung der Fahrten ab dem Winterfahrplan bzw. ab 01.12.2018, zwecks Erhöhung des Angebots des öffentlichen Transportdienstes im städtischen Bereich; SASA AG ist für die Umsetzung innerhalb 2018 zuständig;

C- die Erneuerung des Fuhrparks, Maßnahme umzusetzen in Zusammenarbeit mit der SASA und dem Land;

C- la riduzione della velocità nel tratto urbano dell'autostrada, da attuare con la società di gestione dell'A22 ed i Ministeri competenti;

C- la concessione di incentivi per la trasformazione dei veicoli, di competenza provinciale;

C- la promozione di car-sharing e car-pooling, in abbinamento con Alto Adige Pass.

C - la progettazione e riqualificazione della fermata ferroviaria di San Giacomo con l'effetto di creare i presupposti per un aumento dell'offerta di trasporto pubblico verso Bolzano; STA Spa è l'ente preposto all'attuazione entro il 2019;

D - rispetto ai provvedimenti di limitazione della circolazione il Comune di Laives, verificati i propri valori di superamento del biossido di azoto, non ritiene necessario aderire temporaneamente alla limitazione dei mezzi veicolari circolanti sul territorio comunale;

visto che la deliberazione deve essere trasmessa ufficialmente all'Ufficio aria dove entro breve termine , si propone di dare alla presente deliberazione carattere di immediata eseguibilità;

visti gli allegati pareri espressi ai sensi degli art. 56 e 56-ter della L.R. 04.01.1993, n. 1 nel testo vigente;

visto lo statuto comunale vigente;

vista la L.R. 04.01.1993, n. 1;

LA GIUNTA COMUNALE

PRESENTI 4, VOTANTI 4, FAVOREVOLI 4, TEMPORANEAMENTE
ASSENTI 1 (CLAUDIA FURLANI)

DELIBERA

1. la partecipazione al programma di riduzione dell'inquinamento atmosferico avviato dall'Agenzia Provinciale per l'Ambiente;
2. l'impegno del Comune di Laives a dare un contributo concreto alla riduzione delle emissioni di biossidi di azoto (NO₂) mediante la definizione dei seguenti provvedimenti per garantire il rispetto degli obiettivi di breve termine, che consistono nel ridurre del 10% le concentrazioni

C- die Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Teilstück der Autobahn, das die Stadt durchquert, zusammen mit dem Betreiber der Brennerautobahn A22 und den zuständigen Ministerien zu verwirklichen;

C- die Gewährung von Beiträgen für die Umrüstung der Fahrzeuge, für welche das Land zuständig ist;

C- die Förderung des Car-Sharing und des Car-Pooling, umzusetzen in Kombination mit dem Südtirol-Pass;

C - die Projektierung und Aufwertung der Zughaltestelle von St. Jakob, zwecks Schaffung der Voraussetzungen für die Erhöhung des Angebots des öffentlichen Transportdienstes in Richtung Bozen; STA AG ist für die Umsetzung innerhalb 2019 zuständig;

D - in Bezug auf die Maßnahmen zur Verkehrseinschränkung, nach Überprüfung der Überschreitung der Stickstoffdioxidwerte, erachtet es die Gemeinde Leifers zeitweilig für nicht notwendig, eine Einschränkung der im Gemeindegebiet zirkulierenden Fahrzeuge umzusetzen;

da der Beschluss in kurzer Zeit dem Amt für Luft und Lärm zu übermitteln ist, wird vorgeschlagen, gegenwärtigen Beschluss für unverzüglich vollstreckbar zu erklären;

nach Einsichtnahme in die beiliegenden Gutachten gemäß Art. 56 und 56-ter des R.G. vom 04.01.1993, Nr. 1, in geltender Fassung;

nach Einsichtnahme in die geltende Gemeindegatzung;

nach Einsichtnahme in das R.G. vom 04.01.1993, Nr. 1;

BESCHLIESST

DER GEMEINDEAUSSCHUSS

ANWESENDE 4, ABSTIMMENDE 4, DAFÜR 4, ZEITWEILIG ABWESEND
1 (CLAUDIA FURLANI)

1. sich an dem von der Landesumweltagentur vorangetriebenen Programm zur Reduzierung der Luftverschmutzung zu beteiligen;
2. die Gemeinde Leifers verpflichtet sich, einen konkreten Beitrag zur Reduzierung der Emissionen von Stickstoffdioxiden (NO₂) zu leisten, und zwar durch Bestimmung folgender Maßnahmen zur Einhaltung der kurzfristigen Ziele, bestehend in der Senkung der NO₂

di NO₂ entro il 2020, nonché di medio termine allo scopo di rispettare il valore limite in tutte le aree, e precisamente:

A - realizzazione di una ZTL a San Giacomo nelle ore di punta (da coordinare con il Comune di Bolzano), con l'effetto di portare ad una riduzione dei tempi di percorrenza delle linee bus 110 e 111, nonché una riduzione del traffico in via San Giacomo in seguito alla realizzazione e messa in funzione da parte del Comune di Bolzano, dell'impianto semaforico alla rotonda di Via Einstein /Via Galvani per favorire l'uscita dei veicoli dalla galleria; il Comune di Laives è l'ente preposto all'attuazione entro il 2018;

A - riorganizzazione della regolazione semaforica in via Kennedy con l'effetto di ridurre gli incollamenti nella parte più centrale della via; il Comune di Laives è l'ente preposto all'attuazione entro il 2018;

A - sensibilizzazione della cittadinanza tramite serate informative sull'argomento;

B - ristrutturazione con calmierazione della via Kennedy con l'effetto di un consolidamento strutturale della riduzione del traffico veicolare urbano; il Comune di Laives è l'ente preposto all'attuazione entro il 2023;

3. la definizione delle proposte di provvedimenti che rientrano nelle competenze della Provincia o di altri enti pubblici, e precisamente:

C - il potenziamento delle linee 110 e 111 con aumento delle frequenze a partire dall'orario invernale e precisamente dal 01.12.2018 con l'effetto di aumentare l'offerta di trasporto pubblico in ambito urbano; SASA Spa è l'ente preposto all'attuazione entro il 2018;

C - il rinnovo del parco mezzi circolante, che richiede l'azione congiunta con SASA e Provincia;

C - la riduzione della velocità nel tratto urbano dell'autostrada, da attuare con la società di gestione dell'A22 ed i Ministeri competenti;

C - la concessione di incentivi per la trasformazione dei veicoli, di competenza provinciale;

C - la promozione di car-sharing e car-pooling, in abbinamento con Alto Adige Pass;

-Konzentrationen innerhalb 2020 um 10%, sowie des mittelfristigen Ziels zur Einhaltung des Grenzwertes in allen Gebieten:

A - Realisierung einer verkehrsberuhigten Zone in St. Jakob zu Stoßzeiten (zu vereinbaren mit der Gemeinde Bozen), mit dem Ziel, die Fahrzeiten der Buslinien 110 und 111 zu reduzieren sowie den Verkehr in der St.-Jakob-Straße zu verringern, nachdem die Gemeinde Bozen, den Verkehrsampel in der Einsteinstrasse /Galvani Strasse realisiert und Inbetriebnahme hat, um den Ausfahrt der Autos von der Gallerie zu erleichtern; die Gemeinde Leifers ist für die Umsetzung innerhalb 2018 zuständig;

A - Neugestaltung der Ampelregelung in der Kennedystraße, zwecks Reduzierung der Kolonnenbildung im zentralsten Abschnitt der Straße; die Gemeinde Leifers ist für die Umsetzung innerhalb 2018 zuständig;

A - Sensibilisierung der Bevölkerung durch themenbezogene Informationsabende;

B - Umbau mit Verkehrsberuhigung der Kennedystraße, zwecks struktureller Konsolidierung der Reduzierung des städtischen Verkehrsaufkommens; die Gemeinde Leifers ist für die Umsetzung innerhalb 2023 zuständig;

3. die Bestimmung folgender Maßnahmen, welche in die Zuständigkeit des Landes oder anderer öffentlicher Körperschaften fallen:

C - der Ausbau der Linien 110 und 111, mit Erhöhung der Fahrten ab dem Winterfahrplan bzw. ab 01.12.2018, zwecks Erhöhung des Angebots des öffentlichen Transportdienstes im städtischen Bereich; SASA AG ist für die Umsetzung innerhalb 2018 zuständig;

C - die Erneuerung des Fuhrparks, Maßnahme umzusetzen in Zusammenarbeit mit der SASA und dem Land;

C - die Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Teilstück der Autobahn, das die Stadt durchquert, zusammen mit dem Betreiber der Brennerautobahn A22 und den zuständigen Ministerien zu verwirklichen;

C - die Gewährung von Beiträgen für die Umrüstung der Fahrzeuge, für welche das Land zuständig ist;

C - die Förderung des Car-Sharing und des Car-Pooling, umzusetzen in Kombination mit dem Südtirol-Pass;

C - la progettazione e la riqualificazione della fermata ferroviaria di San Giacomo con l'effetto di creare i presupposti per un aumento dell'offerta di trasporto pubblico verso Bolzano; STA Spa è l'ente preposto all'attuazione entro il 2019;

C - die Projektierung und Aufwertung der Zughaltestelle von St. Jakob, zwecks Schaffung der Voraussetzungen für die Erhöhung des Angebots des öffentlichen Transportdienstes in Richtung Bozen; STA AG ist für die Umsetzung innerhalb 2019 zuständig;

4. D - rispetto ai provvedimenti di limitazione della circolazione il Comune di Laives, verificati i propri valori di superamento del biossido di azoto, non ritiene necessario aderire temporaneamente alla limitazione dei mezzi veicolari circolanti sul territorio comunale;

4. D - in Bezug auf die Maßnahmen zur Verkehrseinschränkung, nach Überprüfung der Überschreitung der Stickstoffdioxidwerte, erachtet es die Gemeinde Leifers zeitweilig für nicht notwendig, eine Einschränkung der im Gemeindegebiet zirkulierenden Fahrzeuge umzusetzen;

5. di dare atto che la presente deliberazione non comporta impegno di spesa;

5. kundzutun, dass dieser Beschluss keine Ausgabenverpflichtung zur Folge hat;

6. di dare atto che, ai sensi dell'art. 54, comma 3/bis, della L.R. 04.01.1993, n. 1, entro il periodo di pubblicazione ogni cittadino può presentare alla giunta comunale opposizione a tutte le deliberazioni; entro 60 giorni dall'esecutività del presente atto può essere presentato ricorso al Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa - Sezione Autonoma di Bolzano;

6. kundzutun, dass im Sinne des Art. 54, Absatz 3/bis, des R.G. vom 04.01.1993, Nr. 1, jeder Bürger gegen alle Beschlüsse innerhalb des Zeitraumes ihrer Veröffentlichung, Einspruch beim Gemeindeausschuss erheben kann; innerhalb von 60 Tagen ab Vollstreckbarkeit dieses Aktes kann beim Regionalen Verwaltungsgerichtshof - Autonome Sektion Bozen, Rekurs eingereicht werden;

7. di dichiarare, per i motivi indicati in premessa, la presente deliberazione con voti Presenti 4, Votanti 4, Favorevoli 4, temporaneamente Assenti 1 (Claudia FURLANI) immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 54, 3° comma, della L.R. 04.01.1993, n. 1.

7. vorliegenden Beschluss im Sinne des Art. 54, 3. Absatz, des R.G. vom 04.01.1993, Nr. 1 mit Anwesende 4, Abstimmende 4, Dafür 4, zeitweilig Abwesend 1 (Claudia FURLANI), aus den in den Prämissen angeführten Gründen, als unverzüglich vollstreckbar zu erklären.

* * * * *

* * * * *

ALLEGATI ANLAGEN	nr. prot. Prot. Nr.	Impronta elettronica elektronischer Abdruck
Parere di regolarità tecnica Gutachten über die fachliche Ordnungsmässigkeit	0028180/18	342A2B2E13FDDDF9BA5B11ACF13DD64655F0587E29AF1060201FD29BA786E41
Parere di regolarità contabile Gutachten über die buchhalterische Ordnungsmässigkeit	0028371/18	8EC895A0814085536CAAD726C50DFB972ED1A34313CC4EA8D3CC78F1546558C1

* * * * *

* * * * *

Letto, confermato e sottoscritto digitalmente.

Gelesen, genehmigt und digital gefertigt.

Laives, lì / Leifers, den 15/06/2018

IL SINDACO
DER BÜRGERMEISTER

Christian BIANCHI

IL SEGRETARIO GENERALE
DER GENERALSEKRETÄR

dott.ssa/Dr. Anna CONTE
