

Jahresprogramm 2022

Programma annuale 2022

Laufende Tätigkeiten und
Investitionen
Attività correnti e
investimenti

Bozen/Bolzano, September/settembre 2021

1	Einleitung.....	10	1	Premesse.....	10
2	Strategischer Rahmen.....	11	2	Area strategica.....	11
2.1	Wer wir sind.....	11	2.1	Chi siamo.....	11
2.2	Was wir tun.....	11	2.2	Cosa facciamo.....	11
2.2.1	Vision.....	12	2.2.1	Visione.....	12
2.2.2	Mission.....	13	2.2.2	Missione.....	13
2.2.3	Organigramm und Stellenplan.....	13	2.2.3	Organigramma e pianta organica.....	13
3	Projekte auf STA-betriebener Infrastruktur.....	15	3	Progetti su infrastrutture gestite da STA.....	15
3.1	Eigene Anlagegüter.....	15	3.1	Infrastrutture di STA.....	15
3.1.1	Elektrifizierung Vinschger Bahn.....	15	3.1.1	Elettrificazione Ferrovia Val Venosta.....	15
3.1.2	Inbetriebnahme.....	15	3.1.2	Messa in servizio.....	15
3.1.3	Vinschger Bahn: Schließung Bahnübergänge.....	16	3.1.3	Ferrovia Val Venosta: chiusura dei passaggi a livello.....	16
3.1.4	Vinschger Bahn: Mobilitätszentrum Mals.....	16	3.1.4	Ferrovia Val Venosta: centro di mobilità di Malles.....	16
3.1.5	Vinschger Bahn: Hangsicherungsarbeiten.....	16	3.1.5	Ferrovia Val Venosta: lavori protezione versanti.....	16
3.1.6	Vinschger Bahn: Umbau Bahnhof Meran („Piano Regolatore Generale - PRG“).....	17	3.1.6	Ferrovia Val Venosta: modifica della stazione di Merano („Piano Regolatore generale – PRG“).....	17
3.1.7	Vinschger Bahn: Absenkung Josefsbergtunnel.....	17	3.1.7	Ferrovia Val Venosta: abbassamento galleria Monte Giuseppe.....	17
3.1.8	Vinschger Bahn: Schutzmaßnahmen Gefahrenzonenplan.....	18	3.1.8	Ferrovia Val Venosta: Misure di protezione piano delle zone di pericolo.....	18
3.1.9	Langfristiger Ausbau der Vinschger Bahn.....	18	3.1.9	Potenziamento a lungo termine della linea ferroviaria della Val Venosta.....	18
3.2	Anlagen des Landes.....	19	3.2	Infrastrutture della Provincia.....	19
3.2.1	Innichen: Remise.....	19	3.2.1	San Candido: rimessa.....	19
3.2.2	Mobilitätszentrum Bruneck.....	19	3.2.2	Centro Mobilità di Brunico.....	19
3.2.3	Mobilitätszentrum Brixen.....	19			
3.2.4	Bahnhof Meran: Masterplan.....	20			

3.2.5 Innichen: Masterplan	20	3.2.3 Centro Mobilità di Bressanone	19
3.2.6 Neue Seilbahn Jenesien	21	3.2.4 Stazione di Merano: Masterplan	20
3.2.7 Bozen: Produktionsanlage H ₂	21	3.2.5 San Candido: Masterplan.....	20
3.3 Anlagen Dritter	22	3.2.6 Nuova funivia di S. Genesisio	21
3.3.1 Bahnhof Sigmundskron: Sanierung und Instandhaltungsarbeiten.....	22	3.2.7 Bolzano: Impianto produzione H ₂	21
3.3.2 Bozen: Mobilitätszentrum Bozen Süd - Messe	22	3.3 Impianti di terzi.....	22
3.4 Andere Anlagen.....	23	3.3.1 Stazione di Ponte d'Adige: interventi di manutenzione/riqualificazione	22
3.4.1 Videoüberwachung.....	23	3.3.2 Bolzano: Centro di Mobilità Bolzano Sud - Fiera	22
3.4.2 Sichere Radabstellanlagen.....	24	3.4 Altri impianti.....	23
3.4.3 Zentrale Schließsysteme	24	3.4.1 Videosorveglianza.....	23
4 Realisierung von Projekten unter Führung Dritter.....	26	3.4.2 Posteggi bici sicuri	24
4.1 Eigene Anlagen.....	26	3.4.3 Sistema di chiusura centralizzata.....	24
4.2 Anlagen des Landes.....	26	4 Realizzazione di progetti gestiti da terzi.....	26
4.2.1 Bozen Süd: Wartungsstützpunkt.....	26	4.1 Impianti propri	26
4.2.2 Bahnhof Schlanders: Aufwertung.....	26	4.2 Impianti della Provincia	26
4.3 Anlagen Dritter	27	4.2.1 Bolzano Sud: polo manutentivo	26
4.3.1 Bruneck: Sanierung Bahnhofsgebäude.....	27	4.2.2 Stazione di Silandro: riqualificazione.....	26
4.3.2 Freienfeld: Sanierung Bahnhofsgebäude.....	27	4.3 Impianti di terzi.....	27
4.3.3 Brennerlinie: Abbau architektonischer Barrieren.....	28	4.3.1 Brunico: risanamento fabbricato viaggiatori.....	27
4.3.4 GSM-Netz im Tunnel.....	28	4.3.2 Campo di Trens: risanamento fabbricato viaggiatori.....	27
4.3.5 St. Jakob: Neue Haltestelle	28	4.3.3 Linea del Brennero: abbattimento barriere architettoniche.....	28
4.3.6 Ausbau der Pustertalerbahn	29	4.3.4 Rete GSM in galleria	28
4.3.7 Lärmschutz entlang der Brennerlinie.....	29	4.3.5 San Giacomo: nuova fermata.....	28
4.3.8 Errichtung von Parkplätzen an den Bahnhöfen und Digitalisierung.....	30	4.3.6 Raddoppio parziale della ferrovia della Val Pusteria	29
4.3.9 Bozen: Areal Bozen.....	30	4.3.7 Protezione rumore lungo la linea del Brennero	29

4.3.10 Winterolympiade 2026: Mobilitätszentren Auer, Toblach	31
---	----

4.3.11 Umbau des RFI-Netzes auf 25 kV	31
---	----

5 Fahrzeuge und Betriebsplanung33

5.1 Führung.....	33
------------------	----

5.1.1 Bahnfahrzeuge.....	33
--------------------------	----

5.2 Fahrplanung.....	33
----------------------	----

5.2.1 Jahresfahrplan 2023	34
---------------------------------	----

5.2.2 Mehrjahresfahrpläne, Netzentwicklung	34
---	----

5.3 Ankauf.....	34
-----------------	----

5.3.1 Bahnfahrzeuge.....	34
--------------------------	----

5.4 Weiterentwicklung.....	35
----------------------------	----

5.4.1 Einbau des Signalsystems ECCS BL3.6.0HD und der Traktion 25 kV auf allen FLIRT ETR 170 im Bereich des Landes (Eigentümer STA, Trenitalia).....	35
--	----

5.4.2 Einbau TSI-kompatibler Energiezähler zur Abrechnung des Energieverbrauchs auf STA- eigenen Fahrzeugen.....	36
---	----

5.4.3 Brandbekämpfungsanlage im Fahrerabteil der GTW	36
---	----

5.4.4 Layoutanpassung der ETR 170- Flotte für besseren Radtransport	36
--	----

5.4.5 Ersatz SAD-PC auf FLIRT	37
-------------------------------------	----

5.4.6 Ersatz FIS-System der FLIRT-Züge.....	37
---	----

5.4.7 Ertüchtigung für 0:0-Betrieb der ETR 170-Flotte (ohne Zugbegleiter - A)	38
---	----

6 Vinschger Bahn39

6.1 Betriebsführung	39
---------------------------	----

6.2 Fahrdienstleitung	40
-----------------------------	----

4.3.8 Costruzione di parcheggi alle stazioni e digitalizzazione.....	30
---	----

4.3.9 Bolzano: Areale di Bolzano	30
--	----

4.3.10 Olimpiadi invernali 2026: centri intermodali Ora, Dobbiaco.....	31
---	----

4.3.11 Conversione della rete RFI a 25 kV	31
---	----

5 Materiale rotabile e programmi di esercizio 33

5.1 Gestione.....	33
-------------------	----

5.1.1 Veicoli ferroviari	33
--------------------------------	----

5.2 Progettazione orari	33
-------------------------------	----

5.2.1 Orario annuale 2023.....	34
--------------------------------	----

5.2.2 Orari pluriennali, sviluppo rete	34
--	----

5.3 Acquisizione	34
------------------------	----

5.3.1 Veicoli ferroviari.....	34
-------------------------------	----

5.4 Sviluppo.....	35
-------------------	----

5.4.1 Installazione del sistema di segnalamento ECCS BL3.6.0HD e della trazione a 25 kV su tutti i FLIRT ETR 170 nell'ambito della Provincia (proprietari STA, Trenitalia).....	35
--	----

5.4.2 Installazione di contatori di energia compatibili STI per la rendicontazione del consumo di energia su veicoli della STA.....	36
--	----

5.4.3 Sistema antincendio nel vano passeggeri dei GTW	36
--	----

5.4.4 Adattamento del layout della flotta ETR 170 per un miglior trasporto bici	36
---	----

5.4.5 Sostituzione SAD-PC sui FLIRT	37
---	----

5.4.6 Sostituzione sistema laP dei FLIRT	37
--	----

5.4.7 Adattamento della flotta ETR 170 per servizio 0:0 (senza capotreno – A)	38
---	----

6.3	Gleisbau.....	40	6	Ferrovia della Val Venosta.....	39
6.4	Signal- und Sicherungstechnik	40	6.1	Direzione d’esercizio	39
6.5	Elektroantrieb - Oberleitung.....	41	6.2	Direzione Centrale Operativa	40
6.6	Bahnhöfe und Haltestellen	41	6.3	Armamento	40
6.7	Hänge und Kunstbauten	41	6.4	Sistema tecnologico di protezione.....	40
6.8	Verwaltung „Nahverschubbereich „ in Meran.....	41	6.5	Trazione elettrica - catenaria	41
7	Rittner Seilbahn	43	6.6	Stazioni e fermate.....	41
8	Rittner Schmalspurbahn	45	6.7	Versanti e opere d’arte	41
9	Standseilbahn Mendel.....	47	6.8	Gestione zona indipendente Merano	41
10	Anlagen und Infrastrukturen des ÖPNV	48	7	Funivia del Renon.....	43
10.1	Ordentliche Führung	48	8	Tramvia del Renon	45
10.1.1	Zugbahnhöfe	48	9	Funicolare della Mendola	47
10.1.2	Busbahnhöfe.....	49	10	Strutture e infrastrutture del TPL	48
10.1.3	Radverleihe	50	10.1	Gestione ordinaria	48
10.1.4	Entfernung Fahrräder.....	50	10.1.1	Stazioni ferroviarie	48
10.2	Außerordentliche Maßnahmen	51	10.1.2	Autostazioni	49
10.2.1	Bahnhof Bozen Süd	52	10.1.3	Punti noleggio bici	50
10.2.2	Bahnhöfe Freienfeld, Neumarkt, Branzoll, Sigmundskron	52	10.1.4	Rimozione biciclette	50
10.2.3	Bahnhof Meran.....	52	10.2	Interventi straordinari.....	51
10.2.4	Busbahnhof Bozen	52	10.2.1	Stazione di Bolzano Sud.....	52
10.2.5	Busremisen	53	10.2.2	Stazione di Campo di Trens, Egna, Bronzolo, Ponte d’Adige	52
11	Immobilien	54	10.2.3	Stazione di Merano.....	52
11.1	Facility Management.....	55	10.2.4	Autostazione di Bolzano	52
12	Verkehrssicherheitszentrum....	56	10.2.5	Rimesse autobus.....	53
12.1	Ausbildungstätigkeit	56	11	Immobilien.....	54
12.1.1	Safety Drive.....	56	11.1	Facility Management.....	55

12.1.2	Kurse Arbeitssicherheit.....	57
12.2	Safety Sports.....	57
12.2.1	Gokart.....	57
12.2.2	Motocross.....	58
12.3	Safety Events.....	58
12.3.1	Eigene Veranstaltungen.....	58
12.3.2	Safety Events Partner.....	58
12.4	Forschung, Kommunikation, Marketing	58
12.4.1	Forschung.....	58
12.4.2	Kommunikation und Marketing.....	58
12.5	Instandhaltung.....	59
12.5.1	Ordentliche Instandhaltung.....	59
12.5.2	Außerordentliche Instandhaltung.....	59
12.6	Investitionen.....	60
12.6.1	Photovoltaik-Anlage.....	60

13 Green Mobility.....61

13.1	Koordination von Stakeholdern und Maßnahmen.....	62
13.2	Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung	63
13.3	Radmobilität.....	64
13.3.1	Südtirol radelt.....	65
13.3.2	Fahrradverleihe an den Zugbahnhöfen.....	65
13.3.3	Fachtagung nachhaltige Mobilität.....	66
13.3.4	Bikesharing.....	66
13.3.5	Zugangssystem für Sammel- und Einzelboxen.....	67
13.3.6	Innovative Radwegeprojekte.....	68
13.3.7	Einheitliches Beschilderungskonzept für Radwege.....	69
13.3.8	Planungsleitfaden für Radabstellanlagen.....	69
13.4	Mobilitätsmanagement.....	70

12 Centro di guida sicura.....56

12.1	Formazione.....	56
12.1.1	Safety Drive.....	56
12.1.2	Corsi sicurezza sul lavoro.....	57
12.2	Safety Sports.....	57
12.2.1	Go-kart.....	57
12.2.2	Motocross.....	58
12.3	Safety Events.....	58
12.3.1	Eventi propri.....	58
12.3.2	Safety Events Partner.....	58
12.4	Ricerca, Comunicazione e marketing.....	58
12.4.1	Ricerca.....	58
12.4.2	Comunicazione e marketing.....	58
12.5	Manutenzione.....	59
12.5.1	Manutenzione ordinaria.....	59
12.5.2	Manutenzione straordinaria.....	59
12.6	Investimenti.....	60
12.6.1	Impianto fotovoltaico.....	60

13 Green Mobility.....61

13.1	Coordinamento dei soggetti coinvolti e delle misure.....	62
13.2	Pubbliche relazioni e sensibilizzazione.....	63
13.3	Mobilità ciclistica.....	64
13.3.1	L'Alto Adige pedala.....	65
13.3.2	Noleggio bici alle stazioni ferroviarie.....	65
13.3.3	Convegno sulla mobilità sostenibile.....	66
13.3.4	Bike sharing.....	66
13.3.5	Sistema di accesso per depositi biciclette.....	67
13.3.6	Progetti innovativi per piste ciclabili.....	68

13.4.1	Mobilitätskonzept und Betriebliches Mobilitätsmanagement für das Krankenhaus Bozen	70
13.4.2	Handbuch Betriebliches Mobilitätsmanagement	71
13.4.3	Pilotberatungen für betriebliches Mobilitätsmanagement	71
13.4.4	Betriebliches STA-Mobilitätsmanagement	71
13.4.5	Mobilitätslehrgang	72
13.4.6	Kurs für "mobility manager"	72
13.4.7	Netzwerk BMM.....	72
13.4.8	Südtiroler Mobilitätspreis	73
13.5	Elektromobilität.....	73
13.5.1	Roadshow Elektromobilität und E-Drive Day	73
13.5.2	Aktion „eTestDays“	74
13.6	Übersicht der Maßnahmen.....	74
14	Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten.....	76
14.1	Kommunikation: unser Auftrag.....	76
14.2	Themenschwerpunkte (Metathemen)....	76
14.2.1	südtirolmobil.....	76
14.2.2	Eisenbahnen und Seilbahnen	77
14.2.3	Projektkommunikation	77
14.2.4	Fahrgastinformation.....	77
14.2.5	Aktuelle Servicemeldungen und Störungsmeldungen.....	78
14.2.6	Verkehrssicherheit.....	79
14.2.7	Trends im Bereich der nachhaltigen Mobilität	79
14.3	Unsere Kommunikationsleitlinien	79
14.3.1	Kommunikationsmaßnahmen extern	80

13.3.7	Concetto di segnaletica uniforme per le piste ciclabili.....	69
13.3.8	Vademecum per posteggi per biciclette	69
13.4	Mobility Management	70
13.4.1	Concetto di mobilità e mobility management per l'ospedale di Bolzano	70
13.4.2	Manuale per mobility management aziendale	71
13.4.3	Consulenze pilota per il mobility management aziendale.....	71
13.4.4	Mobility Management aziendale nella STA	71
13.4.5	Corso sulla mobilità	72
13.4.6	Corso per "mobility manager"	72
13.4.7	Rete di MMA	72
13.4.8	Premio Mobilità Alto Adige.....	73
13.5	Mobilità elettrica.....	73
13.5.1	Roadshow mobilità elettrica ed E-Drive Day	73
13.5.2	Azione "eTestDays"	74
13.6	Sommario delle misure	74

14 Attività di ricerca, comunicazione e marketing 76

14.1	Comunicazione: il nostro compito.....	76
14.2	Argomenti principali (metatemi).....	76
14.2.1	altoadigemobilità	76
14.2.2	Ferrovie e funivie	77
14.2.3	Comunicazione di progetto	77
14.2.4	Informazione ai passeggeri	77
14.2.5	Messaggi di servizio attuali	78
14.2.6	Sicurezza stradale	79
14.2.7	Mobilità sostenibile: i trend.....	79

14.3.2 Employer Branding.....	81	14.3 Le nostre linee guida di comunicazione..	79
14.3.3 Strategische Beratung.....	81	14.3.1 Le misure di comunicazione esterne	80
14.3.4 Übersicht der Maßnahmen.....	82	14.3.2 Employer Branding	81
14.4 Forschung und Innovation.....	82	14.3.3 Consulenza strategica.....	81
15 Informationssysteme	83	14.3.4 Sommario delle misure	82
15.1 Laufende Tätigkeiten	84	14.4 Ricerca e innovazione	82
15.1.1 Ticketing	84	15 Sistemi di informazione	83
15.1.2 Fahrpläne.....	85	15.1 Attività in corso	84
15.1.3 WLAN- und Infotainment-System auf den Zügen	85	15.1.1 Ticketing.....	84
15.1.4 Wartung und Betrieb DFI-Anzeiger.....	87	15.1.2 Orari	85
15.1.5 südtirolmobil-Infopoint Bozen	87	15.1.3 Sistema WLAN e Infotainment sui treni.....	85
15.2 Investitionen	88	15.1.4 Manutenzione e funzionamento paline	87
15.2.1 Fahrgast-Informationssysteme an den Zug- und Busbahnhöfen (Digital Signage).....	88	15.1.5 Infopoint altodigemobilità Bolzano	87
15.2.2 Allgemeine Haltestellenausrüstungen für zentrale Busbahnhöfe	88	15.2 Investimenti	88
15.3 Projekte	89	15.2.1 Sistemi d'informazione al pubblico nelle stazioni ferroviarie e autobus (Digital Signage)	88
15.3.1 EFRE - Projekt BINGO	89	15.2.2 Attrezzatura generale per le fermate presso le autostazioni centrali	88
15.3.2 Linking Alps	89	15.3 Progetti.....	89
15.3.3 Implementierung Ticketing/ITCS.....	90	15.3.1 FESR - Progetto BINGO	89
16 Gemeinkosten.....	91	15.3.2 Linking Alps.....	89
16.1 Verwaltung.....	91	15.3.3 Implementazione Ticketing/ITCS	90
16.2 Internes IT-System.....	91	16 Spese generali	91
16.2.1 Modern Workplace – Microsoft 365.....	91	16.1 Amministrazione.....	91
16.2.2 Telefonie.....	93	16.2 Sistema informatico interno.....	91
16.2.3 Managementsoftware „AsiX“	93	16.2.1 Modern Workplace – Microsoft 365.....	91
16.2.4 Übersicht der laufenden Kosten IT- System (exkl. Fixe Anlagen)	93	16.2.2 Telefonia.....	93
16.3 Verschiedene Projekte/Vorstudien	94	16.2.3 Software di gestione “AsiX”	93

16.4	Effizienzsteigerungsmaßnahmen.....	94	16.2.4	Prospetto costi correnti Sistema IT (excl. Impianti fissi).....	93
16.4.1	Anpassung Managementsystem.....	94	16.3	Diversi progetti e studi preliminari.....	94
16.4.2	Verwaltungsoptimierung.....	95	16.4	Misure per l'aumento di efficienza.....	94
16.5	Externe Finanzierungen.....	96	16.4.1	Adeguamento sistema di gestione.....	94
16.6	Erlöse Inhouse-Gesellschaften.....	96	16.4.2	Ottimizzazione amministrativa.....	95
17	Anlagen.....	97	16.5	Finanziamenti esterni.....	96
			16.6	Ricavi società inhouse.....	96
			17	Allegati.....	97

1 Einleitung

Die Beziehungen zwischen Land Südtirol und der STA - Südtiroler Transportstrukturen AG (kurz „STA“) sind mit Beschluss der Landesregierung Nr. 831 vom 8. Oktober 2019 „Neue Vereinbarung zur Regelung der Beziehung zwischen der Autonomen Provinz Bozen und der Gesellschaft STA - Südtiroler Transportstrukturen AG“ geregelt. Kernelement dieser Vereinbarung ist das STA-Jahresprogramm.

Im vorliegenden Dokument werden die geplanten Tätigkeiten der verschiedenen Bereiche beschrieben und budgetiert. Berücksichtigt werden auch Erträge, die die STA aus Projektstätigkeit und von Dritten erwirtschaftet.

Enthalten sind auch Investitionen und Dienste, die mit gesonderten Beschlüssen oder Dekreten bereits finanziert wurden bzw. finanziert werden. Zudem werden Investitionen angeführt, deren Realisierung vom politischen Entscheidungsprozess sowie von vorhandenen finanziellen Mitteln im Landeshaushalt abhängen.

1 Premesse

Il rapporto tra Provincia Autonoma di Bolzano e STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA (in breve “STA”) è regolato dalla delibera della Giunta Provinciale n. 831 dell’8 ottobre 2019 “Nuova convenzione disciplinante il rapporto tra la Provincia Autonoma di Bolzano e la società STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA”. Elemento fondamentale di questo accordo è il programma annuale della STA.

Nel presente documento vengono descritte e budgetate le attività programmate della STA nei vari settori. Sono considerati anche eventuali ricavi che STA dovesse lucrare dall’attività di progetto e da terzi.

Sono compresi anche gli investimenti e i servizi che sono già stati o verranno approvati con delibere o decreti dedicati. Inoltre, si parla anche di investimenti la cui realizzazione dipende dal processo decisionale politico e dalle risorse finanziarie disponibili nel bilancio provinciale.

2 Strategischer Rahmen

2.1 Wer wir sind

STA ist zu Beginn der 1990er Jahre aus der SAD AG hervorgegangen, als die Infrastrukturen (Werkstätten, Remisen usw.) von den eigentlichen Transportdiensten abgekoppelt wurden und zur Verwaltung an die STA übergingen. Heute ist die STA eine Inhouse-Gesellschaft der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol, die eine Aktienbeteiligung von 100 % am Gesellschaftskapital besitzt.

2.2 Was wir tun

STA

- a) plant, verwirklicht, erwirbt und führt öffentliche Infrastrukturen, Immobilien und Anlagen im Bereich des Personennahverkehrs und sorgt für deren Instandhaltung und Bereitstellung;
- b) kann Fahrzeuge und Rollmaterial ankaufen und verwalten, die den Betreibern der öffentlichen Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden;
- c) sorgt für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und entwickelt Projekte zur Einführung innovativer Dienste;
- d) verwirklicht, verwaltet und verkauft Werbeflächen im Zusammenhang mit den von ihr verwalteten Infrastrukturen und Fahrzeugen bzw. dem von ihr verwalteten Rollmaterial;
- e) führt den Personentransportdienst der Seilbahn Ritten, der Schmalspurbahn Ritten und der Standseilbahn Mendel durch;
- f) betreibt das Fahrsicherheitszentrum Südtirol mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit in Südtirol insgesamt zu erhöhen;
- g) verfolgt insgesamt die Themen der nachhaltigen Mobilität, insbesondere der Radmobilität, des Mobilitätsmanagements und der Elektromobilität mittels Kampagnen, Sensibilisierungen und konkreten Projekten.

2 Area strategica

2.1 Chi siamo

STA è nata all'inizio degli anni '90 dalla SAD SpA quando le infrastrutture (officine, rimesse ecc.) furono separate dai servizi di trasporto veri e propri e passarono sotto la gestione di STA. Oggi la STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA è società in-house della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige, che possiede una partecipazione azionaria del 100% al capitale sociale.

2.2 Cosa facciamo

STA

- a) progetta, realizza, acquista e gestisce le infrastrutture, gli immobili e gli impianti di proprietà pubblica per il trasporto di persone, provvedendo alla loro manutenzione e messa a disposizione;
- b) può acquistare e gestire veicoli e materiale rotabile da mettere a disposizione dei gestori di servizio del trasporto pubblico;
- c) provvede alla promozione del trasporto pubblico locale e sviluppa progetti per l'introduzione di servizi innovativi;
- d) realizza, gestisce e vende spazi pubblicitari collegati alle infrastrutture e ai veicoli da lei gestiti ovvero al materiale rotabile gestito da questa società;
- e) svolge attività di trasporto passeggeri sulla funivia del Renon, il trenino del Renon e la funicolare della Mendola.;
- f) gestisce il centro di guida sicura Alto Adige con l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale in generale;
- g) segue i temi della mobilità sostenibile con particolare riferimento alla mobilità ciclistica, al mobility management e la mobilità elettrica, il tutto tramite campagne di sensibilizzazione e la realizzazione di progetti concreti.

Außerdem wurden der STA folgende technische und verwaltungstechnische Aufgaben im Rahmen von „südtirolmobil“ übertragen:

- a) Planung, Koordinierung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems;
- b) Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Dienstnetzes und des Systems der Fahrscheinausgabe;
- c) Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste im südtirolmobil-Bereich und Verwaltung der Kundeninformation;
- d) Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen;
- e) Sammlung, Verarbeitung und Verwaltung der Daten im Hinblick auf die Durchführung der Dienste, der beförderten Fahrgäste sowie Tarife;
- f) Markenführung der Südtirolmobil Marke,

2.2.1 Vision

Südtirol soll zum begehrtesten nachhaltigen Lebensraum Europas werden.

Der öffentliche Personennahverkehr stellt dabei eine tragende Säule dar. Wir verstehen es als unseren Auftrag, für ein qualitatives, gut vernetztes, ansprechendes, modernes und nicht zuletzt nachhaltiges Angebot im Bereich der öffentlichen Mobilität zu sorgen, das von allen Bürgerinnen und Bürgern sowie unseren Gästen gleichermaßen genutzt wird.

Im Mittelpunkt all unserer Tätigkeiten steht der Nutzer. Informationen, Dienste und Infrastrukturen sollen einfach, intuitiv und gerne genutzt werden.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das Fundament, auf dem wir unser Vorhaben aufbauen. Sie sollen sich mit unserem Auftrag identifizieren und voller Überzeugung an der Verwirklichung eines gemeinsamen Südtiroler Mobilitätskonzeptes mitarbeiten.

Inoltre, sono affidate alla STA le seguenti funzioni tecniche e amministrative relative ad “altoadigemobilità”:

- a) progettazione, coordinamento e gestione di un sistema tecnologico unitario e standardizzato;
- b) gestione del sistema tariffario, dei titoli di viaggio, della rete dei servizi e del sistema di bigliettazione;
- c) pubblicazione e diffusione dell’orario dei servizi di linea nell’ambito di altoadigemobilità e gestione dell’informazione al pubblico;
- d) ripartizione degli introiti tariffari e di eventuali altri introiti;
- e) raccolta, elaborazione e gestione dei dati relativi all’esercizio dei servizi, dei passeggeri trasportati e delle tariffe;
- f) Gestione del marchio altoadigemobilità.

2.2.1 Visione

L’Alto Adige, così la visione, dovrà diventare l’ambiente sostenibile più desiderato in Europa.

In questo contesto il trasporto pubblico rappresenta un pilastro fondamentale. Il nostro compito è quello di garantire nell’ambito del trasporto pubblico locale servizi di alta qualità, ben connessi, adeguati, moderni e sostenibili, che possano essere usati da tutti i cittadini e da chi viene a visitare la nostra Provincia.

Al centro di tutte le nostre attività si trova l’utente. Informazioni, servizi e infrastrutture devono essere utilizzati in modo semplice, intuitivo e con piacere.

Le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori sono la base sulla quale costruiamo il nostro lavoro, affinché si possano identificare con la nostra visione e contribuire con piena convinzione alla realizzazione di un concetto comune di mobilità in Alto Adige.

2.2.2 Mission

Die STA trägt als kompetenter Ansprechpartner bei der Planung und Umsetzung von Projekten sowie bei technischen Fragen rund dazu bei, Mobilität auf die Bahn und auf Busse zu verlagern, Mobilität zu vernetzen und qualitativ kontinuierlich zu verbessern.

Neben dem Bereich der Eisenbahn treibt die STA im Auftrag der Südtiroler Landesverwaltung den Themenbereich der nachhaltigen Mobilität voran und koordiniert die Initiative Green Mobility. Die Förderung der Radmobilität (Verkehrsverlagerung) und die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs sowie die Verwendung erneuerbarer Energien für den Verkehr sind dabei wesentliche Eckpfeiler.

Mit dem Safety Park betreibt die STA ein innovatives Verkehrssicherheitszentrum, das – dank neuester Technologien – Fahrer aller Fahrzeugtypen ausbildet und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt stellt.

2.2.3 Organigramm und Stellenplan

STA zählt derzeit ca. 170 Mitarbeiter. Nach der Übernahme der Rittner Seilbahn, der Rittner Trambahn, der Standseilbahn Mendel und die in den letzten Jahren stets gestiegenen Aufträgen und damit verbundenen Aufgaben in den Bereichen Information Systems (Infopoint Brixen und Bruneck) und Rolling Stock & Schedules (Elektrifizierung der Vinschger Bahn), wurde der gesamte Stellenplan von den genehmigten 147 FTE (Full Time Equivalent, also Vollzeit-Äquivalente) auf 207 FTE erweitert, und zwar wie folgt:

2.2.2 Missione

STA è un competente punto di riferimento sia nella pianificazione e realizzazione di progetti, sia per le questioni tecniche riguardanti il trasporto ferroviario locale. Pertanto, contribuisce a trasferire la mobilità su treno e autobus e a migliorare costantemente la qualità e l'interconnessione della mobilità.

Oltre che della ferrovia, STA si occupa su incarico della Giunta provinciale della mobilità innovativa e sostenibile, coordinando l'iniziativa Green Mobility. La promozione della mobilità ciclistica (trasferimento modale), l'elettrificazione del trasporto motorizzato e l'uso di energie rinnovabili per il trasporto sono pietre miliari essenziali in questo contesto.

Con il Centro di guida sicura Safety Park, STA gestisce una struttura all'avanguardia che impiega le più moderne tecnologie per formare i conducenti di ogni tipo di veicolo e che mette la sicurezza di tutti gli utenti al centro dell'attenzione.

2.2.3 Organigramma e pianta organica

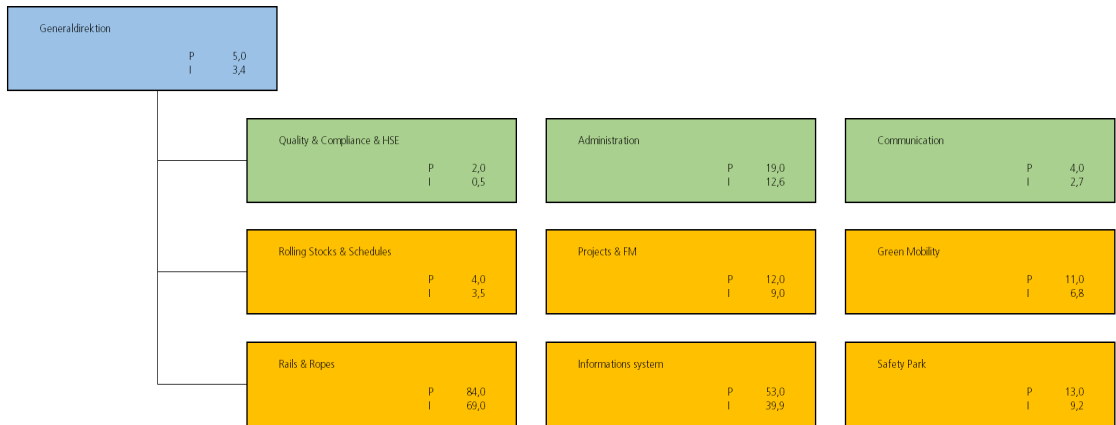
Attualmente STA conta ca. 170 dipendenti. In seguito all'acquisizione della funivia del Renon, della tramvia del Renon, della funicolare della Mendola e alla costante crescita, negli ultimi anni, dei reparti Information Systems (Infopoint di Bressanone e Brunico) e Rolling Stock & Schedules (elettrificazione della Val Venosta), l'intera pianta organica del personale è stata aumentata da 147 FTE (Full Time Equivalent) a 207 FTE, come qui sotto riportato:

Bereich	2021	Delta	2022
Generaldirektion Direzione Generale	5,0	0,0	5,0
Quality & Compliance & HSE	1,5	0,5	2,0

Administration	18,0	1,0	19,0
Communication	4,0	0,0	4,0
Projects & FM	15,0	-3,0	12,0
Green Mobility	11,0	0,0	11,0
Rolling Stock & Schedules	4,0	0,0	4,0
Rails & Ropes	35,6	3,4	39,0
Fixe Anlagen Impianti Fissi	0,0	45,0	45,0
Informations Systems	39,9	13,1	53,0
Safety Park	13,0	0,0	13,0
Summe	147,0	60,0	207,0

FTE laut Organigramm

Tot: P 207
Tot: I 156,5



Gemäß Art. 19 der STA-Satzung wird der Plan für die Personalaufnahme dem Land zur Genehmigung vorgelegt. Mit Genehmigung des Jahresprogrammes wird auch der neue Stellenplan gutgeheißen.

Secondo l'art. 19 dello statuto STA il piano per l'assunzione del personale è da sottoporre alla Provincia per l'approvazione. Con l'approvazione del programma annuale viene approvata anche la pianta organica.

3 Projekte auf STA-betriebener Infrastruktur

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe a):

Investitionsprogramm für Infrastrukturen, die die STA auf unterschiedlichen Rechtstiteln beruhend verwendet und/oder verwaltet, unterteilt nach Kostenarten und gegliedert in eigene Anlagegüter, Anlagen des Landes und Anlagen Dritter (z.B. RFI).

3.1 Eigene Anlagegüter

3.1.1 Elektrifizierung Vinschger Bahn

Mit fast 2 Millionen Fahrgästen pro Jahr hat die Vinschger Bahn die ursprünglichen Erwartungen weit übertroffen und die Kapazitätsobergrenze längst erreicht. Die Elektrifizierung der Bahnlinie ist Teil eines Gesamtkonzeptes für den lokalen Südtiroler Bahnverkehr mit dem Ziel, die lokale Eisenbahn als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität zu stärken. Die Bahn soll für möglichst viele Menschen die bessere Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto werden.

Vorteile der Elektrifizierung:

- verdoppelte Kapazität;
- Halbstundentakt;
- Möglichkeit der Durchbindung der Züge bis Bozen (ohne Umstieg in Meran);
- Umweltfreundlichkeit (kein CO₂-Ausstoß);

3.1.2 Inbetriebnahme.

Auf der Vinschger Bahnstrecke sind auf einer Länge von rund 20 Kilometern nach wie vor Y-förmige Bahnschwellen verlegt. Diese Art von Bahnschwellen gibt es im übrigen italienischen Staatsgebiet nicht mehr und auch im deutschsprachigen

3 Progetti su infrastrutture gestite da STA

Come da convenzione Provincia – STA; lettera a):

Programma di investimento in infrastrutture, che STA utilizza e/o gestisce a qualsiasi titolo giuridico, distinto per tipologia di costo e suddiviso in investimenti a uso proprio, della Provincia e impianti di terzi (ad es. RFI).

3.1 Infrastrutture di STA

3.1.1 Elettificazione Ferrovia Val Venosta

Con quasi 2 milioni di passeggeri all'anno, la ferrovia della Val Venosta ha superato di molto ogni aspettativa ed è arrivata al limite della sua capacità. L'elettificazione della linea ferroviaria fa parte del concetto complessivo per il traffico ferroviario locale della Provincia, che ha l'obiettivo di potenziare il trasporto su rotaia come pilastro della mobilità sostenibile. La ferrovia dovrebbe diventare, per più persone possibili, l'alternativa migliore al viaggiare con la propria auto.

Vantaggi dell'elettificazione:

- raddoppio della capacità;
- cadenzamento alla mezz'ora;
- possibili collegamenti diretti fino a Bolzano (senza cambio a Merano);
- ecosostenibile (nessuna emissione di CO₂);

3.1.2 Messa in servizio.

Ad oggi, sulla linea ferroviaria della Val Venosta ci sono ancora circa 20 km di traverse ferroviarie ad Y. Questo tipo di traverse trova applicazione unica in Italia, mentre nell'ambito tedesco vengono progressivamente dismesse. La loro manutenzione è complessa e onerosa e la dismissione da parte di

Ausland werden diese Schwellen allmählich ersetzt. Die Wartung der Y-Bahnschwellen wird immer komplexer, genauso wie der Erwerb der (teuren) Ersatzteile.

Es ist geplant, die Y-förmigen Bahnschwellen in den kommenden Jahren sukzessive auszutauschen.

3.1.3 Vinschger Bahn: Schließung Bahnübergänge

Bahnübergänge stellen nach wie vor ein Risiko für den Schienenverkehr dar. Ziel des Projektes ist es daher, alle Bahnübergänge schrittweise zu schließen und durch Unter- bzw. Überführungen zu ersetzen.

Im Jahr 2018 wurde eine Machbarkeitsstudie inklusive Kostenschätzung zur Schließung aller Bahnübergänge entlang der Vinschger Bahnlinie erstellt. Die Studie berücksichtigt 31 Bahnübergänge. Davon wurde bislang noch keiner ersetzt.

3.1.4 Vinschger Bahn: Mobilitätszentrum Mals

Im Zuge der Elektrifizierung der Vinschger Bahn sollen der Malser Bahnhof und das umliegende Areal umgestaltet werden. Bahnhof und Areal sollen künftig modernen Erfordernissen an eine integrierte Mobilität entsprechen.

3.1.5 Vinschger Bahn: Hangsicherungsarbeiten

In den Jahren 2016 bis 2018 wurden mehrere hydrogeologische Gutachten in Auftrag gegeben, um notwendige Maßnahmen zum Schutz der Eisenbahnstrecke zu erheben. Mit dem Elektrifizierungsprojekt wurde die Analyse abgeschlossen und ein vollständiger Gefahrenzonenplan für die gesamte Strecke erstellt.

Die gesammelten Daten wurden mittlerweile analysiert. Ausgehend von diesen Ergebnissen, des Zustandes sowie der Leistungsfähigkeit der Bauten

molti gestori di infrastrutture ferroviarie, ovvero la minor diffusione, renderà complesso il reperimento degli elementi di ricambio (costosi).

È pianificata la sostituzione progressiva per i prossimi anni delle traverse ferroviarie a Y.

3.1.3 Ferrovia Val Venosta: chiusura dei passaggi a livello

I passaggi a livello rappresentano tutt'oggi un rischio per la circolazione ferroviaria. L'obiettivo del progetto è di chiudere progressivamente i passaggi a livello sostituendoli con sottopassi o sovrappassi stradali.

Nel corso del 2018 è stato eseguito uno studio di fattibilità, che include una stima economica, per la chiusura di tutti i passaggi a livello lungo la linea della Val Venosta. Lo studio riguarda 31 passaggi a livello. Di questi non ne è ancora stato sostituito nessuno.

3.1.4 Ferrovia Val Venosta: centro di mobilità di Malles

In virtù dell'elettrificazione della ferrovia della Val Venosta, la stazione di Malles e l'areale circostante dovranno essere rivisti e riadattati alle esigenze di una moderna mobilità integrata.

3.1.5 Ferrovia Val Venosta: lavori protezione versanti

Nel corso degli anni 2016-2018 sono stati assegnati diversi incarichi per la redazione di pareri idrogeologici al fine di valutare gli interventi necessari alla protezione della linea ferroviaria. Con il progetto di elettrificazione si è completata l'analisi giungendo alla redazione di un Piano di Zonizzazione del Pericolo completo per tutta la linea.

I dati raccolti sono stati analizzati e in base al risultato, allo stato di conservazione ed efficienza

sowie unter Berücksichtigung der aktuellen geomorphologischen Situation und der Hangstabilität wurde eine Prioritätenliste der Maßnahmen zur Sicherung der Bahnstrecke erstellt. Die Arbeiten werden rund 6 bis 8 Jahre lang dauern.

Die Arbeiten sehen vor:

- Entwaldung;
- Entfernung instabiler Gesteine und von Felsbrocken;
- Anbringung von Sicherheitsnetzen oder Ähnlichem.

3.1.6 Vinschger Bahn: Umbau Bahnhof Meran („Piano Regolatore Generale - PRG“)

Im Zuge der Elektrifizierung der Vinschger Bahn sind Arbeiten am Meraner Bahnhof notwendig, die einen Anschluss zwischen der Vinschger Bahnlinie der STA und der Meraner Bahnlinie von RFI ermöglichen. Die Kosten belaufen sich auf rund 1,5 Millionen Euro, die über FSC-Gelder finanziert werden.

Das Projekt sieht bauliche Eingriffe (Verlängerung und Erhöhung der Bahnsteige und Überdachungen, Aufzüge) sowie eisenbahntechnische Arbeiten (Gleisbau, Oberleitung und Signalsystem) vor. Die Arbeiten werden von RFI ausgeführt.

3.1.7 Vinschger Bahn: Absenkung Josefsbergertunnel

Im Rahmen des Elektrifizierungsprojektes wurde beschlossen, das Lichtraumprofil auf der gesamten Strecke anzupassen bzw. zu vereinheitlichen. Derzeit ist der Josefsbergertunnel auf das Profil G1 beschränkt, während der Rest der Strecke für das Profil GB zugelassen ist. Mit der Adaptierung des Tunnels wird die Durchfahrt für verschiedene Fahrzeugtypen möglich sein.

delle opere presenti e considerando l'attuale situazione geomorfologica e di stabilità dei versanti è stata predisposta una lista di priorità di interventi per la messa in sicurezza della linea ferroviaria. I lavori sono pianificati per un arco temporale di 6-8 anni all'incirca.

I lavori consistono in:

- disboscamento;
- disgregazione dei massi e delle rocce instabili;
- installazione di reti di protezione o sistemi analoghi.

3.1.6 Ferrovia Val Venosta: modifica della stazione di Merano („Piano Regolatore generale - PRG“)

In vista dell'elettrificazione della ferrovia della Val Venosta è necessario realizzare dei lavori presso la stazione di Merano che permettano il raccordo tra la linea della Val Venosta (gestione STA) e la linea meranese (gestione RFI). I costi ammontano a circa 1,5 milioni di euro, finanziati attraverso fondi FSC.

I lavori consistono in opere civili (innalzamento e allungamento marciapiedi e pensiline, ascensori) e opere ferroviarie (armamento, trazione elettrica e segnalamento). I lavori vengono eseguiti da RFI.

3.1.7 Ferrovia Val Venosta: abbassamento galleria Monte Giuseppe

Con il progetto di elettrificazione si è deciso di adeguare e uniformare il profilo limite di sagoma sull'intero tracciato della linea ferroviaria. Attualmente la galleria di Monte Giuseppe è limitata ad un profilo G1 mentre il resto della linea è ammesso il transito di veicoli con profilo GB. Con l'adeguamento della galleria sarà possibile il transito di diverse tipologie di veicoli.

Gleichzeitig kann die Anpassung an das DM 28. Oktober 2005 „Decreto gallerie“ und die TSI SRT erfolgen.

Im Laufe des Jahres 2021 wurde die Planung fertiggestellt und die Ausschreibung der Arbeiten eingeleitet.

3.1.8 Vinschger Bahn: Schutzmaßnahmen Gefahrenzonenplan

Im Zuge einer Studie über die raumordnerische Konformität entlang der bestehenden Eisenbahnlinie Meran-Mals wurden 2019 und 2020 hydrogeologische Aspekte bewertet. Demnach ist derzeit kein unmittelbares Eingreifen erforderlich. Dennoch werden mittel- bzw. langfristig Eingriffe notwendig sein, um mögliche hydrogeologische Risiken zu mindern.

Insgesamt zeigt die Studie rund 120 Stellen auf, an denen eine Intervention notwendig ist. Die dafür erforderlichen Bauarbeiten machen 17 Millionen Euro aus.

Die Umsetzung all dieser Maßnahmen wird bis zu 10 Jahre in Anspruch nehmen.

3.1.9 Langfristiger Ausbau der Vinschger Bahn

Um das Mobilitätsangebot in Südtirol auf der Grundlage jener Fahrplanmodelle zu verbessern, die die Hauptstadt mit den wichtigsten Südtiroler Ortschaften und Tälern verbinden, ist ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur notwendig.

Um den Vinschgau, die Schweiz und das westliche Tirol mit Bozen im Stundentakt oder häufiger mit Schnellzügen zu verbinden, wird es langfristig notwendig, die Vinschger Bahnlinie teilweise zweigleisig auszubauen.

Allo stesso momento può essere fatto l'aggiornamento al DM 28 ottobre 2005 "decreto gallerie" alla TSI SRT.

Nel corso del 2021 è stata completata la progettazione e bandita la gara di appalto per i lavori.

3.1.8 Ferrovia Val Venosta: Misure di protezione piano delle zone di pericolo

Gli studi effettuati nel corso del 2019 e del 2020 in merito alla conformità urbanistica per gli aspetti di compatibilità idrogeologica per la ferrovia Merano-Malles hanno evidenziato come vi siano delle situazioni che, benché non necessitino di un intervento immediato, siano comunque nel medio e lungo periodo da affrontare al fine di mitigare i possibili rischi.

Gli studi hanno evidenziato circa 120 punti lungo la linea in cui intervenire per un importo complessivo per i soli lavori di prima priorità di circa 17 milioni di euro.

Si stima che tutti gli interventi possano essere portati a termine in un periodo di circa 10 anni.

3.1.9 Potenziamento a lungo termine della linea ferroviaria della Val Venosta

Nell'ottica di migliorare l'offerta di mobilità in Alto Adige, sulla base di modelli di orario che prevedono di collegare il capoluogo con le principali città e valli dell'Alto Adige, è necessario potenziare l'infrastruttura ferroviaria.

Per collegare con treni veloci la Val Venosta, la Svizzera e il Tirolo occidentale a Bolzano con un cadenzamento orario o più frequente a lungo termine si rende necessario il raddoppio parziale della linea ferroviaria della Val Venosta.

Gleichzeitig ist es möglich, an neue Bahnhöfe bzw. Bahnhaltestellen zu denken, die eine größere Anzahl von Fahrgästen abfangen und den Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem privaten Auto weiter erhöhen sollen, darunter die Haltestelle Forst.

2022 werden aus den erarbeiteten Betriebsmodellen die notwendigen Infrastruktur-Maßnahmen studiert. Die Fahrleitungsanlage der Bahn wird so weit als möglich so gebaut, dass später möglichst geringe Kosten entstehen.

3.2 Anlagen des Landes

3.2.1 Innichen: Remise

Mit der Erweiterung der Zugremise in Innichen soll Platz für länger Züge (bis zu 110 Meter) geschaffen werden. Die Arbeiten sind im Gange.

3.2.2 Mobilitätszentrum Bruneck

Ziel ist es, am Mobilitätszentrum einen möglichst schnellen und unkomplizierten Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Dies betrifft vor allem den Umstieg zwischen der Eisenbahn, den Bussen und Citybussen. Nachgereicht ist der Umstieg zwischen privatem Pkw bzw. dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Arbeiten für das erste Baulos wurden im Sommer 2021 abgeschlossen. Die Bauarbeiten des zweiten Bauloses wurden vergeben.

3.2.3 Mobilitätszentrum Brixen

Das neue Mobilitätszentrum und der neue Gleisplan am Bahnhof Brixen sind entscheidend, wenn es darum geht, den Umstieg vom Pkw auf die Bahn im Raum Eisacktal zu fördern. Der Bahnhof soll zu einem Umsteigeknoten und einem Drehkreuz (HUB) für den Personenverkehr ausgebaut werden. An diesem Mobilitätsknotenpunkt soll ein rascher, unkomplizierter und vor allem zeitnahe

Contestualmente è possibile pensare a nuove fermate ferroviarie che intercettino un maggior numero di utenti e aumentino ulteriormente la quota di spostamenti effettuati con mezzi pubblici anziché con l'auto privata, tra cui la fermata Foresta.

Nel 2022, STA studierà le misure infrastrutturali derivanti dai modelli d'esercizio sviluppati. L'impianto di trazione elettrica viene costruito il più possibile in modo che dopo ci siano i minor costi possibili.

3.2 Infrastrutture della Provincia

3.2.1 San Candido: rimessa

L'ampliamento della rimessa locomotori di San Candido è finalizzato a ospitare treni più lunghi, fino a 110 m. I lavori sono in corso.

3.2.2 Centro Mobilità di Brunico

L'obiettivo del progetto è realizzare un'infrastruttura che permetta il passaggio tra i diversi mezzi di trasporto nella maniera più rapida e semplice possibile. In prima linea deve essere privilegiato il passaggio tra i diversi mezzi di trasporto pubblico (treno, autobus, Citybus) e secondariamente lo scambio tra i mezzi di trasporto privati come automobile, bicicletta, ecc. e i mezzi pubblici.

I lavori relativi al lotto 1 si sono conclusi nell'estate 2021 e sono stati aggiudicati i lavori per il lotto 2.

3.2.3 Centro Mobilità di Bressanone

Il nuovo centro di mobilità e il nuovo piano dei binari della stazione di Bressanone sono fattori decisivi per il successo dei mezzi pubblici in Valle Isarco. La stazione deve essere trasformata in un hub ferroviario e di interscambio per il traffico passeggeri. In questo snodo di mobilità dovrebbe essere possibile un trasferimento rapido, semplice

Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und insbesondere der Umstieg zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn) und privaten Verkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad) möglich sein.

Die Arbeiten für Los 1 sind bereits weit fortgeschritten. Das zweite Los wurde vergeben.

3.2.4 Bahnhof Meran: Masterplan

In den letzten Jahren wurde jenes Projekt, das 2015 den Ideenwettbewerb für ein Mobilitätszentrum in Meran gewonnen hat, ausgearbeitet. Bislang konnten sich die wichtigsten Stakeholder (vor allem die Meraner Stadtverwaltung) auf keine gemeinsame Vorgehensweise verständigen.

Erst nach Genehmigung des Projektes durch die Stadt Meran kann mit dem technisch-wirtschaftlichen Machbarkeitsprojekt begonnen werden.

3.2.5 Innichen: Masterplan

Nach der Gesamtmodernisierung der Pusterer Bahnlinie hat die STA auch für den Bahnhof Innichen einen Masterplan in Auftrag gegeben.

Das Projekt, das im Jahr 2013 als Sieger des Ideenwettbewerbes zum Mobilitätszentrum Innichen hervorging, wurde im Laufe der Jahre in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung Innichen und der Abteilung Mobilität des Landes weiterentwickelt.

Im Jahr 2020 hat die Gemeinde Innichen eine Studie in Auftrag gegeben, die eine Verlegung der Staatsstraße SS49 in einen Tunnel bewertet. Die Landesabteilung Infrastrukturen prüft hingegen die Machbarkeit einer neuen Straßenverbindung von Innichen kommend.

e, soprattutto, vicino tra i diversi mezzi di trasporto e, inoltre, deve essere possibile in particolare il trasferimento tra i mezzi di trasporto pubblico (ad es. autobus e treno) e i mezzi di trasporto privato (ad es. auto o bicicletta).

I lavori del Lotto 1 sono in corso e in stato avanzato di realizzazione ed è stato aggiudicato il secondo lotto.

3.2.4 Stazione di Merano: Masterplan

Il progetto già vincitore nel 2015 del concorso di idee per il centro di mobilità di Merano è stato sviluppato nel corso degli ultimi anni. Ad oggi non vi è ancora il consenso da parte dei principali stakeholder (amministrazione comunale di Merano in primis) sulla soluzione individuata.

Solo dopo l'approvazione del progetto da parte del Comune di Merano sarà possibile avviare la progettazione di fattibilità tecnico-economica.

3.2.5 San Candido: Masterplan

In seguito all'ammodernamento della linea della Val Pusteria, STA è stata incaricata di mettere a punto un masterplan anche per la stazione.

Il progetto vincitore del concorso di progettazione per il centro di mobilità di San Candido nel 2013 ha avuto alcuni piccoli adeguamenti nel corso degli anni, in accordo con l'amministrazione comunale di San Candido e la Ripartizione Mobilità della Provincia di Bolzano.

Nel 2020 il Comune di San Candido ha elaborato uno studio della viabilità che prevede l'interramento della strada statale SS49 e la Ripartizione Infrastrutture della Provincia sta valutando un nuovo collegamento stradale a est di San Candido.

Derzeit wird die Vereinbarkeit beider Projekte mit einer Variantenstudie des Mobilitätszentrums geprüft. Ziel soll es sein, die Bauarbeiten zu erleichtern und Kosten zu reduzieren.

3.2.6 Neue Seilbahn Jenesien

Das Land hat die STA damit beauftragt, dort, wo sich die heutige Seilbahn Jenesien befindet, eine neue Seilbahnanlage zu planen. Die neue Seilbahn soll einem modernen Mobilitätskonzept entsprechen und den urbanen und touristischen Erfordernissen gerecht werden. Die Anlage soll einen einfachen und fahrgastfreundlichen Betrieb ermöglichen, schnelle Verbindungen bieten und den derzeit geltenden Ansprüchen an eine moderne, intermodale Mobilität genügen.

2021 wurde eine mögliche Projektvariante geprüft. Diese sieht eine Kostenreduzierung und weniger aufwändige Bauarbeiten vor.

Um mit der Planung und Ausführung der Arbeiten fortfahren zu können, muss nun eine Entscheidung zwischen den beiden Varianten getroffen werden.

3.2.7 Bozen: Produktionsanlage H₂

Das Land Südtirol strebt - im Einklang mit dem Nationalen Plan für Resilienz und Widerstandsfähigkeit (PNRR) - eine schrittweise Dekarbonisierung der öffentlichen Mobilität zugunsten nachhaltiger Energien an.

Das Busunternehmen SASA, eine Inhouse-Gesellschaft des Landes Südtirol, hat 17 wasserstoffbetriebene Busse im Einsatz. Mittelfristig ist die Anschaffung von weiteren Wasserstoffbussen geplant.

Südlich der Bozner Verbrennungsanlage wurde ein geeignetes Areal für eine Wasserstoffproduktionsanlage ausgemacht. Das Areal hat zum Vorteil, dass gemeinsame Synergien mit der Verbren-

Atualmente è in corso la valutazione di compatibilità dei diversi progetti con lo studio di una variante per il centro di mobilità che semplifichi le opere da realizzare e ne riduca il costo.

3.2.6 Nuova funivia di S. Genesio

La STA ha ricevuto incarico dalla Provincia di progettare un nuovo impianto funiviario in sostituzione dell'attuale funivia di S. Genesio. Il nuovo impianto dovrà rispondere a un concetto moderno, più aderente alle esigenze di un'utenza urbana e turistica variegata, concentrato sulla facilità e fruibilità del servizio da parte degli utenti nonché sulla rapidità dei collegamenti e il confort di interscambio della mobilità, oggi sempre più richiesto.

Nel 2021 è stata studiata una possibile variante al progetto che riduca le opere da realizzare e conseguentemente i costi delle stesse.

Per proseguire nella progettazione e realizzazione delle opere è necessario venga deciso con quale variante proseguire.

3.2.7 Bolzano: Impianto produzione H₂

La Provincia di Bolzano, coerentemente al Piano Nazionale di Resistenza e Resilienza (PNRR), ha come obiettivo la progressiva decarbonizzazione dei mezzi di trasporto pubblico a favore di energie sostenibili.

La società di trasporto pubblico SASA, partecipata dalla Provincia di Bolzano, ha in servizio 17 autobus alimentati a idrogeno. A medio termine è previsto l'acquisto di ulteriori autobus a idrogeno.

A sud dell'inceneritore di Bolzano è stata individuata un'area idonea a ospitare un impianto di produzione di idrogeno che potrebbe sfruttare alcune sinergie con l'inceneritore già proprietà della

nungsanlage, die sich im Eigentum des Landes befindet, genutzt werden können (z.B. Stromerzeugung, Logistik etc.).

Die Machbarkeit und die allgemeinen technischen Eigenschaften einer solchen Anlage werden derzeit geprüft.

3.3 Anlagen Dritter

3.3.1 Bahnhof Sigmundskron: Sanierung und Instandhaltungsarbeiten

Das Projekt sieht Instandhaltungs- und Sanierungsarbeiten am 1889 errichteten Sigmundskroner Bahnhofsgebäude vor. Dabei werden Türen und Fenster sowie die Außenwände (Verputz, Malerarbeiten, Wandisolierung etc.) erneuert. Außerdem wird das Dach des Bahnhofsgebäudes ausgetauscht sowie die Überdachung des Wartebereiches erneuert. Das Bauwerk steht unter Denkmalschutz, weshalb alle Arbeiten mit den zuständigen Ämtern abzustimmen sind.

3.3.2 Bozen: Mobilitätszentrum Bozen Süd - Messe

Der Bahnhof Bozen Süd ist – was den öffentlichen Schienenverkehr betrifft – eine wichtige Anlaufstelle für die gesamte Bozner Industriezone. Außerdem befindet sich der Bahnhof in der Nähe der Messe Bozen.

Um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, ist es notwendig, am Bahnhof Bozen Süd ein Mobilitätszentrum zu errichten. Außerdem soll ein überwachter Abstellplatz für Fahrräder, eine Werkstatt für kleinere Reparaturen und eine Fahrradwaschanlage errichtet werden. Auch der Anschluss zum Messegelände und zu den Bussen, die in der Industriezone verkehren, sollen erleichtert werden.

Provincia di Bolzano (produzione energia elettrica, logistica, ecc.).

È in fase di studio la fattibilità e le caratteristiche tecniche di massima di tale impianto.

3.3 Impianti di terzi

3.3.1 Stazione di Ponte d'Adige: interventi di manutenzione/riqualificazione

Il progetto prevede interventi di manutenzione/riqualificazione sull'immobile della stazione di Ponte d'Adige, costruita nel 1889. Verranno sistemati gli infissi nonché le murature esterne (intonacatura, verniciatura, isolamento delle pareti ecc.). Verranno effettuati anche degli interventi di manutenzione del tetto e ristrutturazione della pensilina di attesa del fabbricato. L'edificio è sotto tutela dei beni architettonici e tutti gli interventi dovranno essere concordati con l'ufficio competente.

3.3.2 Bolzano: Centro di Mobilità Bolzano Sud - Fiera

Per quanto riguarda il trasporto pubblico ferroviario, la stazione di Bolzano Sud rappresenta un importante punto di riferimento per la zona industriale di Bolzano. La stazione si trova inoltre in prossimità della fiera di Bolzano.

Per favorire ulteriormente l'utilizzo dei mezzi pubblici è necessario realizzare un centro di interscambio presso la stazione di Bolzano Sud che migliori la qualità del trasporto con servizi quali il parcheggio custodito per biciclette, l'officina per piccole riparazioni e lavaggio bici e un'accesso efficiente e gradevole con l'area della fiera e gli autobus che servono la zona industriale.

3.4 Andere Anlagen

3.4.1 Videoüberwachung

Im Rahmen der Gebäudeverwaltung verschiedener Strukturen im Eisenbahn- bzw. Mobilitätsbereich sowie der Aufstiegs- und fixen Aufstiegsanlagen wurden unterschiedliche und nicht mehr funktionstüchtige Videoüberwachungssysteme festgestellt. Deren Wartung ist nicht einheitlich geregelt und folgt keinem vorgeschriebenen Plan.

Es ist deshalb ein einheitliches und modernes Videoüberwachungssystem notwendig, das dem allgemeinen Wunsch nach mehr Sicherheit gerecht wird. Ziel ist es, die frei zugänglichen und öffentlichen Räumlichkeiten und Flächen jederzeit zu überwachen.

Im Rahmen einer Studie wurden die bestehenden Anlagen analysiert und notwendige Maßnahmen definiert:

- Ermittlung des aktuellen Bestandes: Hardware, Software, Art der Verbindung (samt übermittelter Daten);
- Entwicklung eines Wartungsplanes: Sicherung und Übermittlung der Daten, Hardware, Funktionalität etc.;
- Festschreibung der Durchführung der Datensicherung, des Zuganges und der Löschung von Daten;
- Ausarbeitung eines mehrjährigen Planes zur Implementierung des gesamten Netzes;
- Ersatz und schrittweise Erneuerung der Hardware und Software des aktuellen Videoüberwachungssystems.

Die Studie wurde STA-intern technisch bewertet und genehmigt. Alle unmittelbar betroffenen Bereiche wurden in den Entscheidungsprozess eingebunden.

3.4 Altri impianti

3.4.1 Videosorveglianza

Nell'ambito della gestione di strutture ferroviarie, funiviarie, funicolari e della mobilità si è riscontrata la presenza di sistemi di videosorveglianza disomogenei, disgregati tra loro e, nella maggior parte dei casi, obsoleti. La loro manutenzione è gestita da più soggetti, senza una precisa procedura e regolamentazione.

È emersa, quindi, l'esigenza di una conformazione del sistema di videosorveglianza secondo criteri più moderni e rispondenti alle emergenti richieste di sicurezza. Grazie a questi sistemi di videosorveglianza dovranno essere sorvegliate le aree e i locali pubblici.

È stato elaborato uno studio di sistema, analizzando l'esistente e quindi definendo azioni necessarie:

- Rilevamento dello stato attuale: hardware, software, tipologia di collegamento (con dati forniti);
- definire lo scenario obiettivo di gestione, ossia: salvataggio, trasmissione dati, hardware, funzionalità dedicate, ecc.;
- definire procedure di salvataggio, accesso, cancellazione dei dati;
- definire un piano pluriennale di implementazione dell'intera rete di rilevamento;
- sostituzione e rinnovo graduale del parco hardware e software dell'attuale sistema di videosorveglianza.

Il concetto studio sopra indicato è stato realizzato e approvato nell'ambito di approfondimenti tecnici avvenuti in STA con il coinvolgimento dei settori interni maggiormente interessati.

Um das Projekt umsetzen zu können, muss zunächst das Videoüberwachungssystem erneuert werden. Die einzelnen Arbeitsschritte (Punkt 5) erfolgen jedenfalls über mehrere Jahre. Insgesamt werden Kosten in der Höhe von rund 3.000.000 Euro veranschlagt.

3.4.2 Sichere Radabstellanlagen

Für Radfahrer ist das sichere Abstellen des eigenen Fahrrades/E-Rollers ein wichtiges Anliegen. Dies betrifft gerade die Pendler, die ihr Rad untertags am Bahnhof parken.

Es ist geplant, in ganz Südtirol ein einheitliches System von Radabstellanlagen zu schaffen. Die „RadlBoxen“ können entweder eine Sammelbox sein und/oder aus Einzelboxen bestehen. Sammelboxen sollen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof stehen und mit dem Südtirol Pass geöffnet/geschlossen werden. Die Vorteile für die Radler sind:

- sichere und vor Witterungseinflüssen geschützte Aufbewahrung des Rades;
- reservierte Radgarage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof;
- Schutz vor Diebstahl und Vandalismus;
- E-Ladestation für E-Bikes oder E-Roller;
- vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

3.4.3 Zentrale Schließsysteme

Im Rahmen der Gebäudeverwaltung verschiedener Strukturen im Eisenbahn- bzw. Mobilitätsbereich sowie der Aufstiegs- und fixen Aufstiegsanlagen wurden unterschiedliche Zugangssysteme festgelegt. Deren Wartung ist nicht einheitlich geregelt und folgt keinem vorgeschriebenen Plan.

Es ist deshalb ein einheitliches und modernes Zugangssystem notwendig, das den allgemeinen Erfordernissen nach mehr Sicherheit gerecht wird. Dabei sollen künftig elektronische Schließsysteme mit modernen Schlüsseln verwendet werden,

Si dovrà applicare il concetto prevedendo interventi di rinnovamento della rete di videosorveglianza. Si dovranno eseguire i lavori/sostituzione (punto 5) secondo un piano pluriennale per un impegno di spesa presumibile di circa 3.000.000 euro.

3.4.2 Posteggi bici sicuri

Per i ciclisti poter posteggiare al sicuro la propria bici/monopattino elettrico è una grande necessità. Soprattutto per i pendolari che lasciano la bici alla stazione tutto il giorno.

È pianificata l'installazione in tutto l'Alto Adige di un sistema capillare di posteggi bici. Le "BiciBox" possono essere di due tipologie: spazio chiuso di raccolta e/o singoli box. Questi posteggi sono previsti nelle immediate vicinanze di una stazione e sono accessibili mediante AltoAdige Pass. Vantaggi per l'utente:

- parcheggio sicuro e protetto dalle intemperie;
- posto bici riservato vicino alla stazione ferroviaria;
- protezione contro i furti e gli atti vandalici;
- stazione di ricarica elettrica per e-bike e monopattini;
- aumento dell'uso del trasporto pubblico.

3.4.3 Sistema di chiusura centralizzata

Nell'ambito della gestione immobiliare di strutture ferroviarie, funiviarie, funicolari e della mobilità si è riscontrata la presenza di diversi sistemi di accesso. La loro manutenzione non è regolamentata in modo uniforme e non segue un piano prestabilito.

È emersa, quindi, l'esigenza di una conformazione del sistema di accessi secondo criteri più moderni e tecnologici, rispondenti alle emergenti richieste di sicurezza. A questo proposito si dovrà prendere

die im Handel als sicherste Variante angeboten werden. Diese Schlüssel können für sämtliche Fenster und Türen verwendet werden.

Vorteile dieser Technologie:

- sichere Zugänge;
- bessere Gestaltung der Zugänge;
- Änderung von Zugangsberechtigungen (ohne zusätzliche Kosten) sowie Planung der Zutritte;
- Registrierung aller Zutritte;
- klare Benennung der Türen und Schlüssel;
- Möglichkeit der Übermittlung von Zugangsberechtigungen in Form eines Codes über das Smartphone (etwa im Notfall);
- keiner oder lediglich geringer Aufwand bei Verlust des Schlüssels (es wird lediglich ein neuer Zugangscode generiert). Dies stellt im Vergleich zu herkömmlichen mechanischen Schlüsselsystemen einen großen Vorteil dar.

Das Projekt umfasst eine Studien- bzw. Erhebungsphase, um den Bedarf von Schließsystemen in den Mobilitätszentren, Remisen und Strukturen festzustellen und ein entsprechendes codebasiertes System zu definieren. Der Austausch der Schließsysteme kann schrittweise in den verschiedenen Strukturen erfolgen. Die Kosten für ein vollständiges Schließsystem (unbegrenzte Codierung von Schlössern) betragen rund 150.000 Euro (dieser Betrag hängt von der Anzahl der Zugänge ab, wobei 500 Zugänge angenommen werden).

in considerazione la serratura a tecnologia elettronica con chiavi di nuova generazione (oggi definite le più sicure in commercio), utilizzabile su ogni genere di finestre e porte.

Grazie a questo tipo di tecnologia si potranno avere notevoli vantaggi:

- sicurezza degli accessi;
- migliore organizzazione degli ingressi;
- modifiche delle autorizzazioni di accesso (senza costi aggiuntivi) e pianificazione degli accessi;
- registrazione degli accessi;
- denominazione chiara di porte e chiavi;
- possibilità di autorizzare gli accessi con invio di un codice su smartphone per la singola apertura (ad es. in caso di emergenza);
- nessun problema e costo quasi nullo in caso di smarrimento della chiave (viene semplicemente generato un nuovo codice di accesso). A confronto con il sistema di chiavi meccanico tradizionale, questo rappresenta un grande vantaggio.

L'intervento prevede una fase di studio/rilievo al fine di individuare la necessità di sistemi di chiusura presso i centri di mobilità, le rimesse e gli impianti e la definizione di un sistema gerarchico a codice. La sostituzione del sistema di accesso potrà avvenire gradualmente centro per centro. Il costo per un sistema full (codifica illimitata di serrature) si aggira attorno ai 150.000 euro (naturalmente implementabile secondo il numero di accessi; in questo caso sono stati considerati circa 500 accessi).

4 Realisierung von Projekten unter Führung Dritter

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe b):

Realisierung von Infrastrukturen, die die STA nicht selbst nutzt und/oder verwaltet, unterteilt nach Kostenarten und gegliedert in eigene Anlagegüter, Anlagen des Landes und Anlagen Dritter (z.B. RFI)

4.1 Eigene Anlagen

Derzeit sind keine Projekte geplant.

4.2 Anlagen des Landes

4.2.1 Bozen Süd: Wartungsstützpunkt

Im Jahr 2018 wurde die Machbarkeitsstudie für die Errichtung einer Werkstatt und einer Abstellanlage auf dem sogenannten „Areal Bozen Süd“ durchgeführt.

Im Jahr 2021 wurde das Vorprojekt abgeschlossen und das Genehmigungsverfahren eingeleitet. Derzeit erfolgt die endgültige Planung.

4.2.2 Bahnhof Schlanders: Aufwertung

Die Gemeinde Schlanders hat 2018 eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet, die die Neugestaltung des Fahrradverleihs, die Errichtung einer öffentlichen Radabstellanlage und die Umgestaltung der Zugangsmöglichkeiten zum Bahnsteig samt Unterführung vorsieht. Das Projekt entspricht den Anforderungen an eine intermodale bzw. nachhaltige Mobilität, was vom Land Südtirol besonders gefördert wird.

4 Realizzazione di progetti gestiti da terzi

Come da convenzione Provincia – STA; lettera b):

Realizzazione di infrastrutture, che STA stessa non utilizza e/o gestisce, distinta per tipologia di costo e suddivisa in investimenti a uso proprio, della Provincia e impianti di terzi (ad es. RFI)

4.1 Impianti propri

Al momento non sono previsti progetti.

4.2 Impianti della Provincia

4.2.1 Bolzano Sud: polo manutentivo

Nel 2018 è stato elaborato lo studio di fattibilità per la costruzione di un'officina e un areale di deposito nella cosiddetta "Area Bolzano Sud".

Nel 2021 è stata completata la progettazione preliminare e avviato l'iter autorizzativo. È in corso la progettazione definitiva.

4.2.2 Stazione di Silandro: riqualificazione

Nel 2018 il Comune di Silandro ha elaborato uno studio di fattibilità per la realizzazione del nuovo punto di noleggio biciclette, dei nuovi posteggi bici e del nuovo accesso ai binari, compreso l'accesso al sottopassaggio presso l'area ferroviaria della stazione di Silandro. Il progetto rispecchia i concetti di intermodalità e mobilità sostenibile perseguiti dalla Ripartizione Mobilità della Provincia Autonoma di Bolzano.

Das endgültige Projekt sowie das Ausführungsprojekt wurden im Jahr 2020 von der Gemeinde ausgearbeitet. Die STA wird sich um die Ausführung der Bauarbeiten kümmern.

Il Comune di Silandro ha proseguito nella progettazione supportato da STA (progetto definitivo e progetto esecutivo). STA si occuperà dell'esecuzione dei lavori.

4.3 Anlagen Dritter

4.3 Impianti di terzi

4.3.1 Bruneck: Sanierung Bahnhofsgebäude

4.3.1 Brunico: risanamento fabbricato viaggiatori

Das Projekt wurde 2007 ausgearbeitet, aber aus technischen und finanziellen Gründen aufgeschoben.

Progetto già ben definito nel 2007, ma accantonato per motivi tecnici ed economici.

Das Projekt sieht folgende Maßnahmen vor:

Il progetto prevede la realizzazione di:

- Ticketbüro und kleines Büro (Backoffice);
- Kiosk;
- Bar/Bistro;
- Gepäckaufbewahrung;
- Toiletten;
- Umkleieräume/weitere Räume, die der STA zur Verfügung stehen;
- RFI-Büros/weitere Räume, die RFI zur Verfügung stehen;
- Aufzug.

- biglietteria e piccolo "back-office";
- chiosco/tabaccheria;
- bar/bistro;
- deposito bagagli;
- servizi igienici;
- spogliatoi/altri spazi a disposizione di STA;
- uffici RFI/altri spazi a disposizione di RFI;
- ascensore.

Das Bahnhofsgebäude geht im Rahmen einer mehrjährigen Konzessionsvergabe von RFI an das Land Südtirol über.

È in corso il passaggio del fabbricato viaggiatori da RFI alla Provincia Autonoma di Bolzano mediante concessione pluriennale.

4.3.2 Freienfeld: Sanierung Bahnhofsgebäude

4.3.2 Campo di Trens: risanamento fabbricato viaggiatori

Das Projekt gliedert sich in drei Baulose: Sanierung des Bahnhofsgebäudes, barrierefreier Zugang zum Bahnsteig 2 und Baulichkeiten am Bahnhofsareal.

Il progetto si articola in tre lotti: risanamento del fabbricato della stazione, accesso senza barriere al marciapiede 2 e lavori accessori nell'areale della stazione.

Das Ausführungsprojekt wurde im Jahr 2019 fertiggestellt.

Nel 2019 è stata completata la progettazione esecutiva.

4.3.3 Brennerlinie: Abbau architektonischer Barrieren

Um Bahnhöfe bzw. Zughaltestellen barrierefrei erreichen zu können, sind folgende Anpassungsarbeiten notwendig:

- Einbau von Aufzügen;
- Erhöhung von Bahnsteigen für den stufenlosen Zustieg in die Züge;
- Einbau taktiler Leitsysteme im gesamten Bahnhofsgelände (inkl. Bahnsteige).

An folgenden Bahnhöfen ist es notwendig, architektonische Barrieren zu entfernen:

- Brenner
- Sterzing
- Bozen
- Neumarkt
- Margreid
- Salurn

Da diese Bahnhöfe in die Zuständigkeit von RFI fallen, werden die Anpassungsarbeiten von RFI durchgeführt.

4.3.4 GSM-Netz im Tunnel

Ob für den beruflichen oder privaten Gebrauch - die Fahrgäste wollen ihre mobilen Endgeräte auch in den Zügen ungehindert und störungsfrei nutzen.

Derzeit ist es gerade in den Tunnels der Brennerbahnlinie nördlich von Bozen nicht möglich, mobile Endgeräte störungsfrei zu nutzen.

Im Jahr 2022 ist es geplant, Gespräche mit RFI aufzunehmen, um ein gemeinsames Lösungskonzept zu erarbeiten.

4.3.5 St. Jakob: Neue Haltestelle

In St. Jakob soll eine neue Zughaltestelle entstehen, die den Bahnverkehr entlang der Brennerlinie bedient.

4.3.3 Linea del Brennero: abbattimento barriere architettoniche

I lavori di risanamento delle stazioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche consistono in:

- installazione di ascensori;
- innalzamento dei marciapiedi di stazione, per un accesso facilitato al treno;
- realizzazione di percorso tattile dall'ingresso fino ai binari.

Le stazioni che seguono necessitano di interventi di abbattimento delle barriere architettoniche:

- Brennero
- Vipiteno
- Bolzano
- Egna
- Magrè
- Salorno

Dato che queste stazioni ricadono nella competenza di RFI, questi lavori verranno realizzati da RFI.

4.3.4 Rete GSM in galleria

Sia per esigenze professionali che per uso personale i passeggeri vogliono utilizzare i propri dispositivi mobili senza disturbi anche in treno.

Ad oggi all'interno dei treni in transito nei tunnel presenti sulla linea ferroviaria del Brennero a nord di Bolzano non è possibile l'utilizzo dei dispositivi mobili in continuità.

Nel 2022 è pianificato un dialogo con RFI per elaborare un concetto che risolva il problema.

4.3.5 San Giacomo: nuova fermata

L'obiettivo è la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria a S. Giacomo sulla linea del Brennero.

Die neue Haltestelle St. Jakob soll mit zwei Bahnsteigen in der Länge von 250 Metern ausgestattet werden. Außerdem werden ein Warteraum, eine Unterführung für Fußgänger und Fahrräder, eine Unterführung für den Autoverkehr sowie Aufzüge und Rampen gebaut.

Im Jahr 2021 wurde das endgültige Projekt fertiggestellt und das Genehmigungsverfahren im Hinblick auf die raumordnerische Konformität eingeleitet.

Das Projekt wird gemeinsam mit RFI umgesetzt und ist in drei Bauphasen unterteilt. Die Kosten belaufen sich auf rund 10,5 Millionen Euro.

4.3.6 Ausbau der Pustertalerbahn

Das Südtiroler Mobilitätsangebot, das auf Fahrplanmodellen basiert, die die Landeshauptstadt mit den wichtigsten Dörfern und Tälern verbinden, soll verbessert werden. Dafür ist es notwendig, die Eisenbahninfrastruktur auszubauen.

Um Bruneck und Bozen im Halbstundentakt bzw. häufiger mit Schnellzügen zu verbinden, ist es notwendig, die Pustertaler Bahnlinie teilweise zweigleisig auszubauen.

Bei dieser Gelegenheit können neue Bahnhöfe/ Bahnhaltstellen angedacht werden, die eine größere Anzahl von Fahrgästen ansprechen und den Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter erhöhen sollen.

Gemeinsam mit RFI sollen 2022 auf der Grundlage der erarbeiteten Betriebsmodelle notwendige Infrastrukturmaßnahmen entwickelt werden.

4.3.7 Lärmschutz entlang der Brennerlinie

2016 wurde das Ausführungsprojekt zur Errichtung von Lärmschutzwänden – wie im staatlichen Plan und aufgrund von Vereinbarungen mit dem

La nuova fermata avrà due marciapiedi lunghi 250 metri, una sala d'attesa, un sottopassaggio ciclo-pedonale, un sottopassaggio per il traffico automobilistico, ascensori e rampe.

Nel 2021 è stata completata la progettazione definitiva e avviato l'iter autorizzativo di conformità urbanistica.

Il progetto, realizzato in collaborazione con RFI, prevede la realizzazione in 3 lotti per un costo complessivo stimato in circa 10,5 milioni di euro.

4.3.6 Raddoppio parziale della ferrovia della Val Pusteria

Nell'ottica di migliorare l'offerta di mobilità in Alto Adige, sulla base di modelli di orario che prevedono di collegare il capoluogo con le principali città e valli dell'Alto Adige, è necessario potenziare l'infrastruttura ferroviaria.

Per collegare con treni veloci la città di Brunico a Bolzano con un cadenzamento alla mezz'ora o più frequente si rende necessario il raddoppio parziale della linea ferroviaria della Val Pusteria.

Contestualmente è possibile pensare a nuove fermate ferroviarie che intercettino un maggior numero di utenti e aumentino ulteriormente la quota di spostamenti effettuati con mezzi pubblici.

Nel 2022, STA assieme a RFI studierà le misure infrastrutturali derivanti dai modelli d'esercizio sviluppati.

4.3.7 Protezione rumore lungo la linea del Brennero

Nel 2016 si è affidato l'incarico per il progetto esecutivo per l'installazione di barriere antirumore

Land vorgesehen – in Auftrag gegeben. Das entsprechende Finanzierungsabkommen wurde vom Land, der STA und RFI unterzeichnet. Die Kosten übernimmt RFI. Die Bauleitung sowie die Arbeiten in Gossensaß und in Klausen wurden 2018 ausgeschrieben.

Im Jahr 2021 wurden die Arbeiten in Gossensaß Klausen abgeschlossen, in Bozen und Brixen sind sie derzeit noch im Gange.

Die Kosten belaufen sich auf 9.642.000 Euro und werden – wie im Abkommen vom 11. Dezember 2017 vorgesehen – zur Gänze von RFI getragen.

In Blumau werden in Abstimmung mit der Gemeinde ebenfalls Lärmschutzwände erreichtet.

– come previsto dal Piano nazionale e dagli accordi provinciali. È stata firmata la convenzione trilaterale tra Provincia Autonoma di Bolzano, STA e RFI relativa al finanziamento delle opere. I costi verranno presi in carico da RFI. La direzione lavori e i lavori a Colle Isarco e Chiusa sono stati banditi nel 2018.

Nel 2021 sono stati completati i lavori di Colle Isarco e di Chiusa e sono in corso presso Bolzano e Bressanone.

I costi ammontano a 9.642.000 euro e sono, come da convenzione dell'11 dicembre 2017, interamente a carico di RFI.

A Prato Isarco verranno montate, d'accordo con il Comune, pareti di protezione rumore.

4.3.8 Errichtung von Parkplätzen an den Bahnhöfen und Digitalisierung

Das Projekt sieht die Modernisierung der bestehenden Parkplätze sowie die Einführung eines Zugangskontroll- bzw. Gebührensystems vor.

Ausgehend vom Marlinger Pilotprojekt soll künftig der Zugang zu den Parkplätzen mit dem Südtirol Pass möglich sein. Es ist ein ermäßigter Tarif für Pendler vorgesehen, die das eigene Fahrzeug am Bahnhof abstellen und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren.

4.3.9 Bozen: Areal Bozen

Das Land Südtirol und die Gemeinde Bozen beabsichtigen, durch den Verkauf der ARBO-Anteile den gemeinsamen Raumordnungsplan umzusetzen.

Nachfolgend die Eckpunkte des Projektes:

- Verlegung der Brenner-Eisenbahnlinie in die Nähe des Zentrums;

4.3.8 Costruzione di parcheggi alle stazioni e digitalizzazione

Il progetto consiste nell'ammmodernamento dei parcheggi esistenti con l'introduzione di un sistema di controllo degli accessi e di tariffazione.

Sulla base del progetto pilota l'accesso al parcheggio avverrà anche mediante AltoAdige Pass con una tariffazione agevolata per i pendolari che lasciano il loro veicolo alla stazione per proseguire con i mezzi di trasporto pubblici.

4.3.9 Bolzano: Areale di Bolzano

La Provincia Autonoma di Bolzano e il Comune di Bolzano intendono dare atto al Piano Unitario di Valorizzazione Territoriale attraverso la cessione delle quote di ARBO.

In sintesi il progetto prevede:

- lo spostamento della linea ferroviaria del Brennero in prossimità di Bolzano;

- Bau des neuen Bahnhofes mit angegliedertem Mobilitätszentrum;
- städtebauliche Entwicklung der freiwerdenden Flächen.
- realizzazione della nuova stazione ferroviaria con annesso centro di mobilità;
- sviluppo urbanistico delle aree lasciate libere dalla ferrovia.

4.3.10 Winterolympiade 2026: Mobilitätszentren Auer, Toblach

Ein zentrales Thema der Olympischen Winterspiele 2026 wird die nachhaltige Mobilität sein. Bereits bei der Austragung der Biathlon-WM in Antholz wurden Erkenntnisse darüber gesammelt, wie die öffentliche Mobilität bestmöglich organisiert werden soll. Das Land Südtirol will auch während der Olympiade gemeinsam mit dem Organisationskomitee öffentliche Mobilitätsinfrastrukturen zur Verfügung stellen, die den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern.

In erster Linie ist es notwendig, in der Nähe des Aurer Bahnhofes temporäre Parkplätze zu errichten. Es soll jenen Besuchern, die Richtung Fleimstalfahren, als Umsteigeknoten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Busse, Pkw) dienen.

In Toblach, bereits heute ein Knotenpunkt zwischen der Pusterer Hauptstraße und Alemagna, soll ein Mobilitätszentrum den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Busse, Pkw) erleichtern. Das Angebot richtet sich in erster Linie an jene Besucher, die zu den Wettkampforten in Cortina d'Ampezzo und Antholz fahren.

Derzeit werden die technischen Eigenschaften sowie der Standort beider Mobilitätszentren definiert.

4.3.11 Umbau des RFI-Netzes auf 25 kV

In Zusammenarbeit mit der Abteilung Umwelt (STA wirkt technisch unterstützend) und der Technischen Direktion von RFI wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, das RFI-Netz in Südtirol auf 25 kV umzustellen.

4.3.10 Olimpiadi invernali 2026: centri intermodali Ora, Dobbiaco

Alle olimpiadi invernali del 2026 la mobilità sostenibile rivestirà un ruolo fondamentale. Sulla base della esperienza già maturata nell'organizzazione del trasporto pubblico in occasione delle competizioni internazionali di Biathlon ad Anterselva, la Provincia di Bolzano in collaborazione con il comitato organizzatore vuole realizzare delle infrastrutture per il trasporto pubblico che agevolino l'interscambio tra i mezzi di trasporto.

In particolare, dovranno essere realizzati dei parcheggi temporanei nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Ora che possa fungere da nodo di interscambio tra treno, autobus ed eventualmente auto per il pubblico diretto verso le località di gara della Val di Fiemme.

A Dobbiaco, già oggi punto di snodo tra la statale della Val Pusteria e la statale Alemagna, il centro di mobilità avrà la funzione di favorire l'interscambio tra treno, autobus e automezzi privati dei visitatori che vogliono recarsi nelle località di gara di Cortina d'Ampezzo e secondariamente di Anterselva.

Sono in fase di definizione le caratteristiche tecniche e la posizione dei due centri di mobilità.

4.3.11 Conversione della rete RFI a 25 kV

Con una collaborazione tra la Ripartizione Ambiente (STA svolge il ruolo di supporto tecnico) e la Direzione Tecnica di RFI è stato fatto uno studio di fattibilità sulla conversione a 25 kV della rete RFI in Alto Adige.

Die Leistungsfähigkeit des Netzes könnte erhöht werden, die Ausfallsicherheit steigen und die Übergänge zu STA und ÖBB deutlich vereinfacht werden.

Si potrebbero aumentare la potenzialità della rete e l'affidabilità, oltre a semplificare notevolmente i punti di transizione con STA e ÖBB.

5 Fahrzeuge und Betriebsplanung

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe c):

Fahrzeuge: Budget für den Ankauf, die Weiterentwicklung und die Führung von Rollmaterial für den öffentlichen Verkehr, unterteilt nach Kostenarten und gegliedert nach Gruppen (Busse, Dieselmotoren, Elektrozüge u.ä.)

5.1 Führung

5.1.1 Bahnfahrzeuge

Die STA ist Eigentümerin von 11 GTW-Dieselmotoren und von 13 ETR 170. Sämtliche Dieselmotoren sowie 11 ETR 170 sind an die SAD Nahverkehr AG vermietet, 2 weitere ETR 170-Züge nutzt Trenitalia im Rahmen eines Mietvertrages.

Sämtliche Mieterträge sind im Budget berücksichtigt.

Im Zeitraum 2018 bis 2022 durchlaufen die beiden Flotten größere außerordentliche Instandhaltungen, die durch die STA an die Mieter vergütet werden und mittels Kapitalbeitrag des Landes Südtirol auf das Anlagegut kapitalisiert werden.

Auch bei den Dieselmotoren fallen bis 2024 weitere Instandhaltungszyklen an.

5.2 Fahrplanung

Ein funktionierender Fahrplan ist das Rückgrat der Bahn und garantiert dem Kunden die Transportdienstleistung. Der angepeilte Zielzustand (Netzplan, Fahrplan) ist somit das wichtigste Planungsinstrument jeglicher Bautätigkeit.

5 Materiale rotabile e programmi di esercizio

Come da convenzione Provincia – STA; lettera c):

Veicoli: budget per l'acquisizione, sviluppo e gestione del materiale rotabile per il trasporto pubblico, suddiviso per tipologia di costi e suddiviso per gruppi (autobus, treni diesel, treni elettrici, ecc.)

5.1 Gestione

5.1.1 Veicoli ferroviari

STA è proprietaria di 11 treni diesel ATR e 13 treni ETR 170. Tutti i treni diesel e 11 ETR 170 sono dati in locazione alla SAD Trasporto Locale spa, mentre gli altri due treni ETR 170 sono utilizzati da Trenitalia con un contratto di locazione.

Tutti i ricavi da locazione sono stati considerati nel budget.

Nel quadriennio 2018-2022 tutte e due le flotte conseguono manutenzioni straordinarie consistenti. La STA corrisponde i costi ai soggetti locatori, mentre saranno capitalizzati sul bene d'investimento tramite contributo da parte della Provincia.

Anche per i treni diesel entro il 2024 scatteranno ulteriori cicli di manutenzione.

5.2 Progettazione orari

Un orario funzionante è la spina dorsale della ferrovia e garantisce al cliente il servizio di trasporto. Lo stato degli obiettivi (piano di rete, calendario) è quindi lo strumento di pianificazione più importante per qualsiasi attività di costruzione.

Die STA stellt dem Auftraggeber Land Südtirol eine integrierte, systemische Betrachtung von Fahrplan, Bau, Fahrzeugeinsatz und Flottenpolitik zur Verfügung.

STA fornisce al committente (Provincia di Bolzano) una visione integrata e sistemica dell'orario, della costruzione, dell'impiego dei veicoli e della politica del parco veicoli.

5.2.1 Jahresfahrplan 2023

Die STA erstellt jährlich den Jahresfahrplan für die Bahndienste, stimmt diesen mit allen Beteiligten, insbesondere dem Landesamt 38.2 ab, und stellt den erforderlichen Schriftverkehr für die Abteilung Mobilität zusammen. Ein Fahrplan wird innerhalb April bestellt, somit muss der Inhalt vorher geklärt sein.

5.2.1 Orario annuale 2023

La STA prepara l'orario annuale dei servizi ferroviari su base annuale, lo coordina con tutte le parti interessate, in particolare con l'ufficio provinciale 38.2, e compila la corrispondenza necessaria per il Dipartimento mobilità. Un orario viene ordinato entro il mese di aprile, quindi il contenuto deve essere chiarito in anticipo.

5.2.2 Mehrjahresfahrpläne, Netzentwicklung

Die STA bereitet Mehrjahresfahrpläne, strategische Studien und Entwürfe zur Netzentwicklung und des Fahrzeugbedarfs vor.

5.2.2 Orari pluriennali, sviluppo rete

La STA prepara calendari pluriennali, studi strategici e proposte per lo sviluppo della rete e le esigenze dei veicoli.

Wichtigste Beispiele sind der Fahrplan der Meraner Bahn nach dem zweigleisigen Ausbau, der als Grundlage des Bauprojektes dient, und das Fahrplan-Szenario BBT.

Gli esempi più importanti sono l'orario della ferrovia meranese, che funge da base per il progetto di costruzione, e lo scenario orario BBT.

Die Studien aus dem Jahr 2021 zum generellen Netzausbau werden 2022 vertieft. Ebenso wird das Land bei der Planung der Vergabe der Bahndienste unterstützt.

Gli studi dell'anno 2021 sull'ampliamento generale della rete saranno approfonditi nel 2022. Inoltre, si darà supporto alla Provincia per la pianificazione dell'appalto dei servizi ferroviari.

In Zusammenarbeit mit Partnern (VVT, ÖBB, TI etc.) werden Konzepte und Studien erarbeitet. Dazu gehören etwa der Korridorverkehr Innsbruck-Lienz in den Szenarien Riggertalschleife, BBT etc.

In collaborazione con i partner (VVT, ÖBB, TI, ecc.) vengono sviluppati concetti e studi, ad esempio il traffico del corridoio Innsbruck-Lienz negli scenari variante Val di Riga, BBT, ecc.

5.3 Ankauf

5.3 Acquisizione

5.3.1 Bahnfahrzeuge

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1253 vom 15. November 2016 wurden der STA 67.631.217 Euro für die Beschaffung von 7 Mehrsystem-Fahrzeugen und die Anpassung des Josefbergtunnels zugewiesen. Diese Fahrzeuge sollen auf der dann

5.3.1 Veicoli ferroviari

Con delibera numero 1253 del 15 novembre 2016, la Giunta Provinciale ha assegnato a STA 67.631.217 euro per l'acquisto di 7 treni polisistema. Questi treni devono viaggiare sulla linea

elektrifizierten Strecke der Vinschger Bahn sowie auf den übrigen Strecken in Südtirol und in den angrenzenden Gebieten der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino verkehren.

Die Lieferung hat sich durch Zulassungsprobleme der Talent-Plattform in Österreich verzögert.

Auf Vorschlag des Lieferanten wurde eine Variante identifiziert, welche eine stabile Produktplattform Coradia Stream bietet und gleichzeitig eine Erhöhung der Kapazität (längere Fahrzeuge mit mehr Plätzen) erlaubt, wie in der Ausschreibung angepeilt. Es soll zudem ein achttes Fahrzeug gekauft werden.

5.4 Weiterentwicklung

5.4.1 Einbau des Signalsystems ECCS BL3.6.0HD und der Traktion 25 kV auf allen FLIRT ETR 170 im Bereich des Landes (Eigentümer STA, Trenitalia)

Die ETR 170-Züge der Serie 0, 100 und 200 im Besitz der STA und von Trenitalia werden für den Einsatz im Vinschgau und auf der Brennerbahn auf ECCS Baseline 3 (BL3) hochgerüstet. Die Strategie für den Ankauf und den Einbau von ECCS BL3 wird derzeit mit RFI und Trenitalia erarbeitet. Über den PNRR und den nationalen ERTMS-Plan ist RFI der Leader für den ECCS-Retrofit der Fahrzeuge.

RFI plant, die Kosten für das Typenfahrzeug zu übernehmen. Für die Serienfahrzeuge soll es Beiträge des MIMS geben. Die Kosten für 25 kV werden teilweise über den Posten „Elektrifizierung der Vinschger Bahn“ abgedeckt, bzw. sind noch zu finanzieren.

ferroviaria della Val Venosta, in futuro elettrificata, nonché sulle altre tratte in Alto Adige e nelle aree limitrofe dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino.

La fornitura era in ritardo a causa di problemi di autorizzazione della piattaforma Talent in Austria.

Su proposta del fornitore è stata identificata una variante che offre una piattaforma di prodotto stabile, e allo stesso tempo permette l'aumento di capacità (treni più lunghi con più posti), come mirato nell'appalto. Sarà inoltre acquistato un ottavo veicolo.

5.4 Sviluppo

5.4.1 Installazione del sistema di segnalamento ECCS BL3.6.0HD e della trazione a 25 kV su tutti i FLIRT ETR 170 nell'ambito della Provincia (proprietari STA, Trenitalia)

I treni ETR 170 delle serie 0, 100 e 200 in possesso di STA e Trenitalia saranno dotati di ECCS Baseline 3 (BL3) per l'esercizio in Val Venosta e sulla linea del Brennero. La strategia di acquisizione e installazione di ECCS BL3 è in fase di chiarimento, assieme con RFI e Trenitalia. RFI, nell'ambito del PNRR e piano nazionale ERTMS svolge il ruolo di leader del retrofit dei veicoli con ECCS.

RFI intende accollarsi i costi del veicolo tipo, mentre per i veicoli di serie sono pianificati dei contributi dal MIMS. I costi per i 25 kV sono coperti parzialmente dal progetto di elettrificazione della ferrovia della Val Venosta, ovvero sono ancora da finanziare.

5.4.2 Einbau TSI-kompatibler Energiezähler zur Abrechnung des Energieverbrauchs auf STA-eigenen Fahrzeugen

Neufahrzeuge erhalten einen zertifizierten Energiezähler, der im Austausch mit den Systemen der verschiedenen Bahnen genau jene Energie abrechnet, die ein Zug verbraucht oder rückspeist.

Diese Systeme sollen auch auf den Bestandsfahrzeugen nachgerüstet werden, um einerseits verursachergerecht abrechnen zu können und andererseits den Trassenpreismodellen gerecht zu werden.

Abhängig vom Berechnungsmodell im Vinschgau ist ein Einbau unabdingbar.

5.4.3 Brandbekämpfungsanlage im Fahrgastraum der GTW

Ab Jänner 2024 muss auf dem verbundenen Netz auf allen Personenzugfahrzeugen eine Brandbekämpfungsanlage im Fahrgastraum eingebaut sein.

In Erwartung der weiteren Entwicklung hat die STA ein Angebot von Stadler für den Einbau angefordert, um rasch reagieren zu können.

Auch hier gilt die Notwendigkeit des rollierenden Umbaus, da die Fahrzeuge nicht gleichzeitig außer Betrieb genommen werden können.

5.4.4 Layoutanpassung der ETR 170-Flotte für besseren Radtransport

Die Fahrradordnung in den ETR 170-Fahrzeugen neben den Toiletten im PRM-Wagen hat sich als ungünstig erwiesen. Mit den neuen Zügen wird eine Dezentralisierung der Fahrradordnung verfolgt. Die ETR 170-Flotte soll im Sinne einer Vereinheitlichung an ein solches Layout angepasst werden.

5.4.2 Installazione di contatori di energia compatibili STI per la rendicontazione del consumo di energia su veicoli della STA

I veicoli nuovi ricevono un contatore di energia certificato che, confrontandosi con i sistemi delle varie ferrovie, calcola esattamente l'energia che un treno consuma o recupera.

Questi sistemi devono anche essere adattati su veicoli esistenti per poter fatturare in base a consumo e seguire i modelli di costo della traccia oraria.

In funzione del modello di calcolo in Val Venosta, l'installazione è indispensabile.

5.4.3 Sistema antincendio nel vano passeggeri dei GTW

A partire da gennaio 2024, un sistema antincendio deve essere installato nell'abitacolo di tutti i veicoli passeggeri della rete collegata.

In previsione dello sviluppo, STA ha richiesto a Stadler un'offerta per l'installazione per poter reagire rapidamente.

Anche in questo caso si applica la necessità della conversione a rotazione, poiché i veicoli non possono essere messi fuori servizio contemporaneamente.

5.4.4 Adattamento del layout della flotta ETR 170 per un miglior trasporto bici

La disposizione delle biciclette nei veicoli ETR 170 accanto ai servizi igienici nel vagone per passeggeri a ridotta mobilità si è rivelata sfavorevole. Con i nuovi treni si persegue il decentramento della disposizione delle biciclette. La flotta ETR 170 deve essere adattata a tale configurazione ai fini della standardizzazione.

5.4.5 Ersatz SAD-PC auf FLIRT

Der sogenannte „SAD-PC“ ist ein Rechnersystem auf allen FLIRT-Fahrzeugen (und GTW), das von Servizi S.T. betrieben wird. Es versorgt das FIS mit Daten, ist der Zeitmaster für die Zugsysteme und stellt eine Schnittstelle zwischen Fahrdatenschreiber und Diagnostik mit der Landseite dar.

Zusätzlich zur Bordkomponente besteht also landseitig eine Server- und SW-Architektur, die zur korrekten Funktion notwendig ist.

Dieses System ist auf den FLIRT-Zügen der STA, Trenitalia und Trentino Trasporti installiert.

Da zentrale Fahrzeugfunktionen, deren Fehlfunktion auch sicherheitsrelevant sein können, über den SAD-PC laufen, sind ein Ausfall oder eine Abkündigung sofort ein großes betriebliches Problem.

Um das Ausfallrisiko zu minimieren und die bordseitige Systemlandschaft zu vereinfachen, soll der SAD-PC mittelfristig abgelöst werden, bzw. seine Funktionen an die vorhandenen Fahrzeugsysteme zugeschrieben werden.

Diese Tätigkeit ist auch vorbereitend für den Ersatz des FIS-Systems.

5.4.6 Ersatz FIS-System der FLIRT-Züge

Das Fahrgastinformationssystem (FIS) der FLIRT-Züge stammt konzeptionell aus den späten 2000er Jahren und erfüllt nicht mehr die Anforderungen an eine moderne Fahrgastinformation. Speziell auf den sechs Fahrzeugen mit nur einem Monitor kann das Infotainment auch nicht unterstützend wirken.

Es ist geplant, ein neues FIS, bestehend aus optischen und akustischen Informationen, einzubauen, das auch die neuen Standards der TSI PRM erfüllt. Dabei soll auch eine Fahrgastzählung implementiert werden.

5.4.5 Sostituzione SAD-PC sui FLIRT

Il cosiddetto “SAD-PC” è un sistema di calcolatore su tutti i veicoli FLIRT (e GTW), gestito da Servizi ST. Fornisce all’IaP i dati, è il time master dei sistemi del treno e offre un’interfaccia tra registratore eventi e diagnostica con i sistemi a terra.

Oltre alla componentistica di bordo è quindi costituito da un’architettura server e SW sul lato terra, necessaria per un corretto funzionamento.

Questo sistema è installato sui treni FLIRT di STA, Trenitalia e Trentino Trasporti.

Visto che le funzioni centrali del veicolo, il cui funzionamento errato può anche essere rilevante in termini di sicurezza, sono gestiti attraverso il SAD-PC, la sua avaria o obsolescenza crea immediatamente un grande problema di servizio.

Per minimizzare il rischio di avaria e per semplificare l’assetto di sistemi a bordo, il SAD-PC a medio termine dovrà essere sostituito, ovvero le sue funzioni dovranno essere attribuite a sistemi del veicolo esistenti.

Quest’attività è anche propedeutica alla sostituzione del sistema IaP.

5.4.6 Sostituzione sistema IaP dei FLIRT

Il sistema Informazione al Pubblico (IaP) dei treni FLIRT risale principalmente ai tardi anni 2000 e non soddisfa più i requisiti di un sistema moderno per l’informazione al passeggero. Nello specifico, su sei veicoli con un solo monitor, il sistema infotainment non è in grado di affiancare il sistema IaP.

È prevista l’installazione di un nuovo sistema IaP costituito da informazioni ottiche e acustiche, che soddisfi anche i nuovi standard della TSI PRM. Si prevede la contemporanea installazione del contapasseggeri.

Die betroffenen Komponenten und Funktionen sind u.a.:

- Innenanzeigen;
- Frontanzeige, Seitenanzeiger;
- UIC-Zugdurchsage (sicherheitsrelevant);
- akustisches Ansagesystem;
- Doppeltraktion (Kupplung).

Zu klären ist die Ablöse oder Beibehaltung jener Funktionen, die im heutigen FIS integriert sind, wie Notrufsäulen usw.

Es kann auch der 0:0-Betrieb vorgerüstet werden, soweit das FIS betroffen ist.

Die 25 ETR 170-Fahrzeuge stellen das Rückgrat der Zugflotte dar, sodass ein gutes FIS sehr zur Qualität des SPNV-Fahrerlebnisses beiträgt.

5.4.7 Ertüchtigung für 0:0-Betrieb der ETR 170-Flotte (ohne Zugbegleiter - A)

Die FLIRT-ETR-170-Züge müssen auf dem ÖBB-Netz mit Zugbegleiter eingesetzt werden, da Außenbeschallung und Mitschleiferkennung fehlen. Gegenüber anderen Triebwagen-Typen ist dies ein entsprechender Mehraufwand. Die ETR 170 sollen deshalb für einen 0:0-Betrieb ertüchtigt werden, damit sie der neuen Flotte gleich sind.

Da die Fahrzeuge verschiedener Serien (0, 100, 200) eine unterschiedliche Restlebensdauer haben, und in Osttirol weiterhin die Besetzung mit Zugbegleiter geplant ist, scheint eine Konzentration auf den Brenner und damit auf Trenitalia als italienisches EVU und die Serien 100 und 200 sinnvoll.

Die Finanzierung dieses Umbaus muss mit dem Bundesland Tirol vereinbart werden.

I componenti e le funzioni interessati sono (non completo):

- indicatori interni;
- indicatore frontale, indicatori laterali;
- annunci treno UIC (rilevante sicurezza);
- sistema annunci acustici;
- doppia trazione (accoppiamento).

È da valutare il rimpiazzamento o mantenimento di funzioni integrate all'odierna laP, tra cui colonnine di emergenza, ecc.

Per quanto riguarda l'laP, può essere preparato il servizio 0:0.

I 25 veicoli ETR 170 sono la spina dorsale della flotta, quindi un buon sistema laP contribuisce sostanzialmente alla qualità dell'esperienza di viaggio con i treni del trasporto regionale.

5.4.7 Adattamento della flotta ETR 170 per servizio 0:0 (senza capotreno - A)

I treni FLIRT ETR 170 devono essere utilizzati sulla rete ÖBB con capotreno, perché non hanno un sistema di amplificazione esterno né il rilievo di trascinamento. Rispetto ad altri tipi di locomotori, si tratta di una spesa corrispondentemente più elevata. Gli ETR 170 devono essere aggiornati per il funzionamento 0:0 in modo che siano uguali a quelli della nuova flotta.

Visto che i veicoli delle varie serie (0, 100, 200) hanno una diversa vita utile rimanente, e visto che nel Tirolo dell'Est si continua a considerare l'impiego di capotreno, sembra ragionevole concentrarsi sul Brennero e quindi su Trenitalia come IF italiana e sulle serie 100 e 200.

Il finanziamento di questo rinnovo deve essere concordato con il Bundesland Tirol.

6 Vinschger Bahn

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe d):

Vinschger Bahnlinie: Budget für die Führung der Infrastruktur, aufgeschlüsselt nach Kostenarten.

Die Führung der Vinschger Bahn wurde vom 23. Dezember 2011 bis zum 31. Dezember 2019 an die STA übertragen und vom 8. Oktober 2019 bis zum 31.12.2030 verlängert.

Der Dienst wird einerseits von der STA als Betreiberin der Infrastruktur und Eigentümerin des Rollmaterials betrieben und andererseits von der SAD verrichtet, die den effektiven Personentransport und die Wartung der Züge durchführt.

Die STA ist in ihrer Eigenschaft als Betreiberin der Infrastruktur für die ordentliche und außerordentliche Wartung zuständig.

6.1 Betriebsführung

Wie im Dekret des Präsidenten der Republik DPR 753/1980 festgehalten, liegt die Gesamtkoordination aller Tätigkeiten, die für die Führung der Infrastruktur notwendig ist, beim Betriebsdirektor. Dieser zeichnet für den Betrieb, aber auch für die sicherheitsrelevanten Arbeiten an der Linie verantwortlich.

Der Betriebsdirektor wird von der Verwaltung unterstützt. Für diese unterstützende Tätigkeit wird ein Teil der Kosten in der Höhe von 15 % gemäß interner Kostenwahrheit und Transparenz umgelegt.

6 Ferrovia della Val Venosta

Come da convenzione Provincia – STA; lettera d):

Linea ferroviaria Merano-Malles: budget per la gestione, suddiviso per tipologia di costo.

La gestione della linea ferroviaria della Val Venosta è stata data alla STA fino al 31 dicembre 2019 in forza alla concessione definita del 23 dicembre 2011, e dell'8 ottobre 2019 è stata prolungata fino al 31/12/2030.

L'esercizio della ferrovia è suddiviso tra la STA come gestore dell'infrastruttura e proprietaria dei rotabili e la SAD, che effettua il servizio di trasporto persone e la manutenzione dei mezzi rotabili.

STA in qualità di gestore dell'infrastruttura ha la responsabilità della manutenzione ordinaria e straordinaria.

6.1 Direzione d'esercizio

Come previsto dal DPR 753/1980, il coordinamento generale di tutte le attività utili alla gestione dell'infrastruttura spetta al direttore d'esercizio. Esso è responsabile dell'esercizio nonché della manutenzione in sicurezza della linea stessa.

Il direttore d'esercizio è supportato dall'amministrazione. Una quota del 15% di questi costi di struttura viene ribaltata, tenendo conto dell'effettiva allocazione dei costi e della trasparenza.

6.2 Fahrdienstleitung

Der Fahrdienstleitung obliegt die Steuerung des Zugverkehrs, und zwar täglich von 5:00 Uhr bis 00:15 Uhr und an 365 Tagen im Jahr. Um diesen Dienst zu gewährleisten und 3 Schichten abzudecken, arbeiten 6 Mitarbeiter in Vollzeit sowie ein Mitarbeiter in Teilzeit.

6.3 Gleisbau

Die Abteilung Gleisbau verantwortet die Überwachung und Wartung der Gleise und des Bahnkörpers. Sind mechanische Wartungsarbeiten notwendig, wird auf externe Spezialisten zurückgegriffen.

Die Wartungsarbeiten werden zum Großteil während der Nachtstunden durchgeführt, um tagsüber einen reibungslosen Fahrdienst zu gewährleisten.

Die Abteilung Gleisbau setzt sich aus sechs Mitarbeitern zusammen, die auch während der Nachtstunden und an Feiertagen im Turnus einen Bereitschaftsnotdienst garantieren.

6.4 Signal- und Sicherungstechnik

Jenen Mitarbeitern, die mit der Wartung der Sicherungstechnik betraut sind (inklusive Fahrgastinformationssysteme und Beleuchtung), obliegt auch die Wartung der Anlagen. Es sind zahlreiche vorbeugende Maßnahmen notwendig, die im Übrigen auch in den verschiedenen Wartungs- und Störfallplänen vorgesehen sind.

Das Team besteht aus 4 Mitarbeitern, die auch während der Nachtstunden und an Feiertagen im Turnus einen Notdienst garantieren und den reibungslosen Ablauf sicherstellen.

6.2 Direzione Centrale Operativa

Il DCO svolge il compito di regolatore della circolazione per 365 giorni all'anno, dalle ore 5:00 alle ore 0:15. Per poter garantire questo servizio, organizzato su turni in terza, sono impegnate 6 persone a tempo pieno ed 1 a tempo parziale.

6.3 Armamento

Al reparto di armamento spetta la responsabilità della vigilanza nonché delle manutenzioni al binario e al corpo stradale. Per interventi di manutenzione meccanizzata si ricorre a servizi specializzati esterni.

Gli interventi di manutenzione vengono eseguiti in gran parte di notte per garantire la circolazione diurna.

Per l'armamento sono impegnate sei persone, con turni di reperibilità notturna e festiva.

6.4 Sistema tecnologico di protezione

Ai manutentori del sistema tecnologico sono affidati i compiti del mantenimento in efficienza degli impianti, compresi i sistemi di informazione al pubblico e l'illuminazione pubblica. Il lavoro è organizzato con interventi di manutenzione preventiva, come previsti nel piano di manutenzione, e su guasto.

La squadra è composta da 4 persone con turni di reperibilità notturna e nei giorni festivi, che garantiscono il funzionamento continuo e del servizio di emergenza.

Im Zuge der Elektrifizierung der Vinschger Bahn wird auch die Signaltechnik erneuert. Aus diesem Grund ist auch der Zonenleiter in das Projekt der Elektrifizierung eingebunden.

6.5 Elektroantrieb - Oberleitung

Das Beschaffungsamt (Einheitliche Vergabestelle Bauaufträge) der Provinz Bozen die Ausschreibung für die Elektrifizierung der Bahnlinie veröffentlichten: Es wird notwendig sein, eine spezielle Abteilung einzurichten, die dann mit der Verwaltung und Wartung dieses Systems beauftragt wird.

6.6 Bahnhöfe und Haltestellen

Die Überwachungs- und Wartungstätigkeiten beziehen sich auf alle öffentlich zugänglichen Bereiche. Dazu zählen auch Bahnhöfe und Haltestellen, weshalb für deren Funktionalität und das Erscheinungsbild zu sorgen ist. Ein Teil dieser Aufgaben ist laut entsprechenden Vereinbarungen an die Gemeinden übertragen.

6.7 Hänge und Kunstbauten

Die Überwachung von Hängen und Kunstbauten obliegt den Mitarbeitern der Abteilung Gleisbau. Die Wartungsarbeiten, inklusive der Mäh- und Abholzungsarbeiten, werden von 8 Mitarbeitern, die mit unbefristetem Vertrag angestellt sind, verrichtet. Bei außergewöhnlichen Vorkommnissen werden externe Spezialisten zu Rate gezogen.

Eventuelle Eingriffe werden gründlich abgewogen und jene notwendigen Maßnahmen ergriffen, die einen sicheren Bahnverkehr gewährleisten. Diese Maßnahmen sind als Investitionen aufgelistet.

6.8 Verwaltung „Nahverschubbereich „ in Meran

Die STA hat die „zona indipendente“ am Meraner Bahnhofsareal zur Führung übernommen und ei-

Nell'ambito dell'elettrificazione della ferrovia della Val Venosta sarà rinnovato anche il sistema di segnalamento. Pertanto, il capo zona è coinvolto anche nel progetto di elettrificazione.

6.5 Trazione elettrica - catenaria

L'ufficio appalti della Provincia di Bolzano pubblicherà la gara per l'elettrificazione della linea ferroviaria: sarà necessario istituire uno specifico reparto che avrà poi il compito di gestire e mantenere tale impianto

6.6 Stazioni e fermate

Le attività di vigilanza e manutenzione comprendono tutte le aree aperte al pubblico, tra cui anche stazioni e fermate. È necessario garantire la loro piena fruibilità nonché il loro decoro. Parte di questo onere è a carico dei Comuni, regolato da apposite convenzioni.

6.7 Versanti e opere d'arte

L'azione di vigilanza su versanti e opere d'arte è a carico del personale dell'armamento. Le attività di manutenzione, compreso lo sfalcio dell'erba e la cimatura della vegetazione, è eseguito da 8 collaboratori con contratto a tempo indeterminato. Eventuali anomalie vengono inoltrate per la valutazione a specialisti esterni.

Eventuali necessità di intervento vengono valutate al fine di realizzare le necessarie azioni e/o opere mitigative a tutela della circolazione ferroviaria. Queste sono previste negli investimenti.

6.8 Gestione zona indipendente Merano

La STA ha preso in gestione la zona indipendente della stazione di Merano, firmando un relativo contratto con RFI. I costi di gestione, che finora

nen entsprechenden Vertrag mit RFI abgeschlossen. Die jährlichen Verwaltungskosten in der Höhe von 30.000 Euro sind im Jahresprogramm ausgewiesen.

erano a carico dell'impresa ferroviaria SAD, ammontano a circa 30.000 euro e sono previsti nel budget annuale.

7 Rittner Seilbahn

Gemäß Dienstvertrag laut Beschluss der Landesregierung Nr. 243/2021.

Im Mai 2021 hat die STA die Führung der Rittner Seilbahn übernommen und ist damit für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser Strecke verantwortlich.

2008 hat die STA im Auftrag des Landes Südtirol den Bau der neuen Rittner Seilbahn als Generalunternehmer begleitet. Bei der Seilbahn handelt es sich um eine moderne, kuppelbare 3S-Anlage mit zwei Tragseilen und Fahrgastkabinen. Derzeit sind 10 Kabinen im Einsatz, 5 pro Richtung, wobei pro Kabine maximal 35 Fahrgäste transportiert werden können. Damit wird eine stündliche Förderleistung von rund 700 Fahrgästen erzielt.

24 Vollzeitmitarbeiter kümmern sich um den Betrieb der Seilbahn und um die ordentliche Wartung der Anlage.

Die Seilbahn ist werktags 16,5 Stunden und an Feiertagen 15,5 Stunden lang im Betrieb. An jedem ersten Montag im Monat, mit Ausnahme der Monate, in der die saisonale Instandhaltung durchgeführt wird, wird der Seilbahnbetrieb zwischen 15.00 Uhr und 17.00 Uhr wegen Kontroll- und Wartungsarbeiten unterbrochen. Während dieser Zeit steht für die Fahrgäste ein Busersatzdienst zur Verfügung. Im Frühjahr und im Herbst sind ordentliche Wartungsarbeiten vorgesehen, wobei der Betrieb – je nach Wartungsplänen des Herstellers – für einige Wochen unterbrochen wird.

Im Jahr 2021 war der Austausch von Transformatoren vorgesehen. Aufgrund von Lieferschwierigkeiten wurde dies auf Frühjahr 2022 verschoben. Der Austausch ist erforderlich wegen einer Span-

7 Funivia del Renon

Come da contratto di servizio con la Provincia secondo delibera della Giunta Provinciale n. 243/2021.

A partire dal maggio 2021 la società è divenuta gestore della funivia del Renon e operatore del TPL.

La STA, nel 2008, su incarico della PAB ha svolto il ruolo di General Contractor per la realizzazione della nuova funivia del Renon. È un impianto innovativo, dotato di doppia fune portante con cabine ad aggancio automatico 3S. Attualmente sono in funzione 10 cabine, 5 per direzione, ciascuna con capacità massima di 35 persone e una portata oraria di circa 700 persone.

La funivia impegna a tempo pieno 24 collaboratori a che si occupano della gestione e della normale manutenzione dell'impianto.

La funivia è in servizio 16,5 ore al giorno nelle giornate feriali e 15,5 ore nelle giornate festive. Ogni primo lunedì del mese, con eccezione dei mesi durante i quali è prevista la manutenzione stagionale, il servizio viene sospeso e autosostituito dalle 15.00 alle 17.00, per eseguire verifiche e piccoli interventi manutentivi. In primavera e in autunno sono previste le manutenzioni programmate, con interruzione del servizio per alcune settimane, in funzione di quanto previsto nei piani di manutenzione del costruttore.

Nel 2021 era programmata la sostituzione dei trasformatori, ma a causa di problemi di reperibilità delle materie prime da parte del fornitore la loro sostituzione verrà differita alla primavera del 2022.

nungsänderung des Edyna-Umsetzers. drei Transformatoren ersetzt. Es werden 5 Transformatoren ersetzt, zwei zu je 1.250 kVA für die Versorgung der Seilbahn, zwei zu je 1.000 kVA für die Tram-bahn und ein Transformator zu 165 kVA versorgt die Bergstation. Die Kosten belaufen sich auf circa 100.000 Euro und wurden mittels eigener Finanzierung gedeckt.

Tale necessità scaturisce dalla decisione del gestore di rete, Edyna, di modificare la tensione di fornitura. Verranno sostituiti 5 trasformatori di alimentazione degli impianti, 2 da 1.250 kVA per la funivia, 2 da 1.000 kVA per la tramvia ed 1 da 165 kVA per i servizi dell'edificio a monte. I costi ammontano a circa 100.000 euro e sono stati coperti da un finanziamento specifico.

8 Rittner Schmalspurbahn

Gemäß Dienstvertrag mit dem Land Südtirol.

Im Mai 2021 hat die STA die Führung der Rittner Schmalspurbahn übernommen und ist damit für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser Strecke verantwortlich.

Die Rittner Schmalspurbahn ist an Werktagen rund 16 Stunden lang bzw. an Feiertagen rund 15 Stunden lang im Einsatz. Es ist keine Unterbrechung des Dienstes für die ordentlichen Wartungsarbeiten vorgesehen.

10 Mitarbeiter – darunter Zugbegleiter, Gleis- und Oberleitungsarbeiter sowie Mechaniker – sorgen täglich für den reibungslosen Ablauf des Bahnbetriebes.

Der Fuhrpark umfasst folgende Fahrzeuge:

- Fahrzeug TB 21 (restauriert);
- Fahrzeug TB 23 (restauriert);
- Fahrzeug TB 24 (restauriert);
- Fahrzeug TB 22 (nicht restauriert);
- END 12 (historisches Fahrzeug);
- Alioth Nr. 105 (historisches Fahrzeug);
- 4-Achser Nr. 2 (historisches Fahrzeug);
- 2-Achser Nr. 11 (historisches Fahrzeug);
- 2-Achser Nr. 12 (historisches Fahrzeug);
- Wartungsfahrzeug Oberleitung Nr. 35;
- Wartungsfahrzeug mit Kran Fassi F20 Nr. 32.

Die genannten historischen Fahrzeuge sowie Wartungsfahrzeuge befinden sich im Besitz der STA, während der Besitz der TB-Fahrzeuge derzeit gerichtlich geklärt wird.

Die Wartung bestimmter Bestandteile ist sehr aufwändig. Dazu zählen gerade jene historischen Bestandteile, die im Handel nicht mehr erhältlich

8 Tramvia del Renon

Come da contratto di servizio con la Provincia.

A partire dal maggio 2021 la STA è divenuta gestore della tramvia veloce del Renon operatore del TPL.

La tramvia del Renon è in servizio 16 ore circa nei giorni feriali e 15 ore circa nei giorni festivi. Non sono previste interruzioni d'orario per la normale manutenzione.

La tramvia impegna quotidianamente 10 collaboratori, tra conduttori, manutentori d'armamento e catenaria, nonché meccanici d'officina per i veicoli.

Il parco veicoli è composto dai seguenti veicoli:

- veicolo TB 21 (restaurato);
- veicolo TB 23 (restaurato);
- veicolo TB 24 (restaurato);
- veicolo TB 22 (non restaurato);
- END 12 (storico);
- Alioth n. 105 (storico);
- 4 Assi n. 2 (storico);
- 2 Assi n. 11 (storico);
- 2 Assi n. 12 (storico);
- veicolo per la manutenzione della catenaria n. 35;
- veicolo con gru Fassi F20 n. 32.

Dei veicoli menzionati, gli storici e quelli manutentivi sono di proprietà della STA, mentre per i TB è in corso un contenzioso per stabilire la proprietà.

Le attività manutentive di alcune componenti sono di particolare complessità trattandosi prevalentemente di vetture di fattura storica, non più commercialmente reperibili e sotto protezione dei beni

sind bzw. unter Denkmalschutz stehen. Gleichzeitig müssen natürlich alle Sicherheitsstandards eingehalten werden. Dies betrifft auch die Instandhaltung der Oberleitung mit den Holzmasten, deren historischer Aufbau erhalten bleiben soll. All dies verursacht zusätzliche Kosten und einen Mehraufwand bei den Instandhaltungsarbeiten.

Die Rittner Schmalspurbahn legt jährlich rund 120.000 Kilometer zurück.

culturali, per i quali devono essere garantiti i necessari standard di sicurezza. Anche la manutenzione della linea di contatto con la sua palificata in legno, anch'essa di conformazione storica deve essere mantenuta.

Il trenino del Renon garantisce circa 120.000 km di servizio annuo.

9 Standseilbahn Mendel

Gemäß Dienstvertrag mit dem Land Südtirol.

Im Mai 2021 hat die STA die Führung der Standseilbahn Mendel übernommen und ist damit für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser Strecke verantwortlich.

Die Standseilbahn Mendel ist an Wochentagen und Feiertagen etwa 12 Stunden lang im Betrieb. Im Winter wird die Betriebszeit auf rund 10 Stunden täglich reduziert. Die erste Fahrt am frühen Morgen (6.44 Uhr) wird mit einem Bus durchgeführt, weshalb der tägliche Winterbetrieb mit einer Arbeitsschicht abgedeckt werden kann. Im Gegensatz zu den Rittner Bahnen kann – sofern sich an der Tal- und Bergstation keine Fahrgäste befinden – eine Fahrt auch ausgesetzt werden.

Für den Betrieb der Standseilbahn Mendel sorgen täglich etwa 11 Mitarbeiter (darunter Betriebsleiter, Zugbegleiter und Wagenbegleiter). Die Mitarbeiter kümmern sich außerdem um die ordentliche Wartung der Strecke, der Anlagen, der Fahrgastkabinen und des Antriebsystems.

9 Funicolare della Mendola

Come da contratto di servizio con la Provincia.

A partire dal maggio 2021 la società è divenuta gestore della funicolare della Mendola e operatore del TPL.

La funicolare della Mendola è in servizio 12 ore circa sia nei giorni feriali, sia nei giorni festivi. Nel periodo invernale il servizio copre circa 10 ore. La mattina, la prima corsa delle 6.44 è eseguita con un autobus, questo permette nel periodo invernale di coprire il servizio con un turno unico. Diversamente dagli altri impianti fissi, il contratto prevede la soppressione della corsa in caso di assenza di viaggiatori in entrambe le stazioni.

La funicolare impegna quotidianamente circa 11 persone tra capo servizio, macchinisti e vetturini. Il personale si occupa anche della normale manutenzione all'armamento e alla sede, nonché della manutenzione delle vetture e della parte motrice.

10 Anlagen und Infrastrukturen des ÖPNV

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe e):

Anlagen und Infrastrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs: Budget für die Führung, aufgeschlüsselt nach Kostenarten

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1152 vom 6. Oktober 2015 wurden Ende Jänner 2016 etliche Immobilien des Landes zur Führung an die STA übergeben.

10.1 Ordentliche Führung

10.1.1 Zugbahnhöfe

Die STA führt mehrere Immobilien und verwaltet daneben folgende Südtiroler Bahnhöfe: Vierschach, Bruneck Nord, Bruneck, Neumarkt, Branzoll, Freienfeld, Bozen Süd, Kaiserau, Sigmundskron und Meran.

Die Führung dieser Immobilien sieht umfassende Instandhaltungsarbeiten an den bestehenden Einrichtungen vor, außerdem die ordentlichen und außerordentlichen Wartungsarbeiten an den Immobilien und an den angrenzenden Arealen. Daneben sind Reinigungsarbeiten, die Aufsicht, Videoüberwachungen, Instandhaltungsarbeiten am äußeren Erscheinungsbild, die Kontrolle elektrischer, hydraulischer und thermischer Betriebsanlagen und der Aufzüge, sowie Sanierungen und Erneuerungsarbeiten zu erwähnen.

Die ordentliche Führung der Bahnhöfe umfasst auch Instandhaltungsarbeiten, die aufgrund bereits bestehender Vereinbarungen mit Privaten anfallen sowie Vermietungen und Subkonzessionen von Immobilien (Gebäude und Grundstücke).

10 Strukturen e Infrastrukture del TPL

Come da convenzione Provincia – STA; lettera e):

Budget per la gestione di strutture e infrastrutture del trasporto pubblico locale

Con delibera della Giunta Provinciale n. 1152 del 6 ottobre 2015 a fine gennaio 2016 la gestione di numerosi immobili è passata dalla Provincia alla STA.

10.1 Gestione ordinaria

10.1.1 Stazioni ferroviarie

Nell'ambito della gestione di immobili, STA ha la diretta gestione di alcune stazioni ferroviarie, ossia Versciaco, Brunico Nord, Brunico, Egna, Bronzolo, Campo di Trens, Bolzano Sud, Casanova, Ponte d'Adige e Merano.

La gestione di questi immobili comprende l'attività di mantenimento delle esistenti utenze, la manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili e degli areali limitrofi. Inoltre, comprende anche gli interventi di pulizia, la sorveglianza, la videosorveglianza, il mantenimento dello stato di decoro e il controllo degli impianti elettrico, idraulico e termico, degli ascensori, nonché interventi di miglioramento, ristrutturazione e rinnovamento degli stessi.

La gestione ordinaria delle stazioni comprende, inoltre, lavori di manutenzione, che in base a precedenti accordi vengono eseguiti con privati già presenti nelle strutture, e nuove iniziative di locazione e subconcessione di immobili (per edifici e terreni).

Auch der Brunecker Bahnhof, eine wichtige Struktur im Pusterer ÖPNV, wird künftig zur Verwaltung an die STA übergehen und soll nach einer eingehenden Projektstudie saniert werden. Der Bahnhof wird künftig für Pendler und Gäste als Umsteigeknoten zwischen Eisenbahn und lokalen Busverbindungen an Bedeutung gewinnen.

Um auch jene unvorhersehbaren, aber dennoch notwendigen und dringenden Arbeiten durchführen zu können, die im Laufe des Jahres anfallen können und im Jahresprogramm nicht ausdrücklich genannt sind, wurde im Jahresbudget ein Betrag in der Höhe von 80.000 Euro ausgewiesen.

10.1.2 Busbahnhöfe

Die Koordinierung der Instandhaltungs- und Führungsarbeiten an den Busbahnhöfen Brixen (ordentliche Führung durch die Gemeinde; außerordentliche Führung durch die STA), Lana und Bozen obliegt der STA. Die STA führt diese Arbeiten direkt oder gemeinsam mit anderen öffentlichen Einrichtungen aus.

Im Dezember 2018 wurde der Busbahnhof Bozen an die STA übergeben, die sich seitdem um die ordentliche und außerordentliche Wartung kümmert. Mit Schreiben vom 18.06.2021 (Prot. Nr. PAB 468802) an die STA wurde die Konzession zur Führung der Immobilie verlängert.

Aufgabe und Ziel der STA ist es, die Betriebsführung der Busbahnhöfe qualitativ stetig zu steigern. Daneben will die STA, eigene Strukturen nutzend, die Planung und Realisierung logistischer Mobilitätsknotenpunkte vorantreiben.

Die STA verwaltet derzeit den Bozner Busbahnhof und wird auch die Führung der geplanten Mobilitätszentren Brixen und Bruneck übernehmen. Die Führung dieser beiden Strukturen wird einen deutlichen Mehraufwand mit sich bringen, weshalb es notwendig sein wird, zusätzliches Personal (2 Mitarbeiter) einzustellen.

La stazione di Brunico sarà un'ulteriore importante struttura che verrà consegnata a STA per la gestione. La stazione fungerà, previo importante progetto e intervento di riqualificazione, da centro intermodale per pendolari e turisti tra il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

Al fine di far fronte a interventi imprevedibili, ma comunque necessari ed urgenti, emergenti nel corso dell'annualità e non contenuti esplicitamente nel programma annuale, si è previsto un importo di 80.000 euro.

10.1.2 Autostazioni

Sono in consegna a STA le autostazioni di Bressanone (con gestione ordinaria da parte del Comune di Bressanone; la manutenzione straordinaria rimane a cura della STA), Lana e Bolzano, con il compito di provvedere alle attività di coordinamento manutenzione e di gestione o cogestione delle strutture con altri enti pubblici.

Nel dicembre 2018 l'autostazione di Bolzano è stata data in gestione alla STA, che da allora si occupa della gestione ordinaria e straordinaria della struttura. Con nota del 18/06/2021 (Prot. Nr. PAB 468802) è stata rinnovata la concessione riguardo la gestione della struttura alla STA.

Compito e obiettivo di STA è quello di gestire e migliorare la conduzione, promuovere, progettare e realizzare attraverso la propria struttura, attività logistiche di interscambio per la mobilità.

La STA ha in gestione attualmente l'autostazione di Bolzano e prenderà interamente in gestione i centri di mobilità di Bressanone e Brunico, attualmente in realizzazione. Per l'aumentato impegno nella gestione delle strutture sarà necessario impiegare ulteriore personale (2 persone).

10.1.3 Radverleihe

An den wichtigsten Bahnhöfen in Brixen, Bozen, Mals, Spondinig, Schlanders, Latsch, Meran, Innichen und Bruneck gibt es Fahrradverleihstationen, deren Betrieb bereits an ein privates Unternehmen vergeben wurde. Die Neugestaltung der Fahrradverleihanlagen an den Bahnhöfen Bozen, Brixen und Bruneck (letztere nur als Flächenzuweisung) ist derzeit – wie vertraglich mit dem privaten Unternehmen vereinbart – im Gange.

10.1.4 Entfernung Fahrräder

In den letzten Jahren wurden mehrere neue und unterschiedlich gestaltete Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Um die Radmobilität insgesamt zu fördern, wird derzeit im Sinne einer integrierten Mobilität verstärkt daran gearbeitet, so rasch als möglich architektonisch und logistisch geeignete Flächen für Fahrräder zur Verfügung zu stellen.

Die Fahrradabstellanlagen sind häufig Gegenstand vandalistischer Handlungen, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und das äußere Erscheinungsbild der Struktur. Diese vandalistischen Handlungen gehen zu Lasten aller Nutzer und machen die vielen Bemühungen, sichere und bequeme Fahrradabstellmöglichkeiten für die Fahrgäste anzubieten, obsolet.

Es wurde nun entschieden, diese Fahrradabstellbereiche mit einem guten Beleuchtungs- und Videoüberwachungssystem auszustatten.

Aufgrund der Verschmutzung und des schlechten Zustands vieler Radabstellflächen wurde mit den Gemeinden vereinbart, fahrtaugliche Fahrräder auf Kosten der Gemeinden zu entsorgen. Die STA wird künftig zweimal jährlich, bzw. wenn ein offensichtlicher Bedarf besteht, die jeweilige Gemeinde um eine Säuberungsaktion ersuchen.

10.1.3 Punti noleggio bici

Alle stazioni più importanti come Bressanone, Bolzano, Malles, Spondigna, Silandro, Laces, Merano, S. Candido e Brunico sono presenti attività di noleggio di biciclette già aggiudicate a una società privata per la gestione. È in corso la riqualificazione delle strutture di noleggio biciclette per le stazioni di Bolzano, Bressanone e Brunico (quest'ultima solo come assegnazione area) per portare a completamento l'accordo contrattuale di gestione con la società privata.

10.1.4 Rimozione biciclette

In questi ultimi anni si sono realizzati e sono in via di realizzazione nuovi parcheggi biciclette con caratteristiche diverse e disponibilità eterogenee.

Al fine di promuovere la mobilità ciclistica si generano grandi sforzi nel reperire gli spazi adatti, nel realizzare architettonicamente e logisticamente punti di parcheggio attrezzati, immediatamente disponibili e al servizio di una mobilità integrata.

Spesso però le strutture realizzate perdono decoro e sicurezza per il continuo e costante perpetrarsi di atti vandalici a carico degli utenti utilizzatori dei centri di deposito, inficiando in molti casi tutti gli sforzi fatti per la realizzazione di queste aree, le quali, invece di trasmettere garanzia, sicurezza e pulizia, manifestano sempre più degrado e insicurezza per l'utenza.

Si è pensato, quindi, di attrezzare queste aree con un buon sistema di illuminazione e di videosorveglianza.

In riferimento al degrado si è concordato con i Comuni di riferimento un intervento per la rimozione delle biciclette vandalizzate a carico degli stessi Comuni. STA in questo caso comunicherà due volte all'anno (o più, a seconda della situazione) la necessità di intervento.

Um diese Säuberungsaktionen bestmöglich durchführen zu können, wäre es jedenfalls von Vorteil, jene Flächen, auf denen Räder kostenlos und frei abgestellt werden können, als öffentlichen Grund auszuweisen.

Utile a confermare tale operatività sarebbe che ogni deposito biciclette venga considerato nella sua estensione (cioè dove il parcheggio è libero per l'utenza quindi non a pagamento) un "luogo pubblico".

10.2 Außerordentliche Maßnahmen

Kostenübersicht außerordentliche Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten

10.2 Interventi straordinari

Elenco dei costi per riparazioni e manutenzioni al di fuori della manutenzione ordinaria

Immobilie	Immobile	Betrag Importo
Bahnhof Bruneck	Stazione Brunico	3.000
Bahnhof Bruneck Nord	Stazione Brunico Nord	3.000
Bahnhof Branzoll	Stazione Bronzolo	3.000
Bahnhof Bozen Süd	Stazione Bolzano Sud	100.000
Bahnhof Freienfeld	Stazione Campo di Trens	20.000
Bahnhof Kaiserau	Stazione Casanova	3.000
Bahnhof Meran	Stazione Merano	60.000
Bahnhof Neumarkt	Stazione Egna	3.000
Bahnhof Sigmundskron	Stazione Ponte d'Adige	3.000
Bahnhof Vierschach	Stazione Versciaco	3.000
Busbahnhof Bozen	Autostazione Bolzano	70.000
Busbahnhof Lana	Autostazione Lana	5.000
Busremise Bozen	Rimessa bus Bolzano	0
Busremise Bruneck	Rimessa bus Brunico	5.000
Busremise Corvara	Rimessa bus Corvara	5.000
Busremise Wolkenstein	Rimessa bus Selva di Val Gardena	5.000
Mobilitätszentrum Brixen	Centro Mobilità Bressanone	0
Mobilitätszentrum Bruneck	Centro Mobilità Brunico	0
Andere und Reserve	Altri e riserva	80.000
INSGESAMT	TOTALE	371.000

10.2.1 Bahnhof Bozen Süd

Im Laufe des Jahres 2022 ist es geplant, das Gebäudedach am Bahnhof Bozen Süd mit einer Absturzsicherung („linea vita“) auszustatten, um auch die Wartung jener Dachflächen möglich zu machen, die nicht vom Bahnhof aus erreicht werden können. Außerdem sollen Treppen, Treppenaufsätze und der Warteraum mit einer Harzoberfläche beschichtet werden.

10.2.2 Bahnhöfe Freienfeld, Neumarkt, Branzoll, Sigmundskron

Im Laufe des Jahres 2022 ist der Austausch von Fenstern und Türen des Warteraums und des angrenzenden Lagers am Bahnhof Freienfeld geplant. Wie schon in Neumarkt, Branzoll und Sigmundskron geschehen, soll auch der Bahnhof Freienfeld generalsaniert werden. Die Arbeiten sollen am Bahnhofsgebäude selbst, aber auch an allen angrenzenden Bereichen, die den Fahrgästen zur Verfügung stehen, durchgeführt werden (z.B. Erhöhung von Gehwegen, Einbau von Aufzügen, verbesserte Verkehrs- und Mobilitätsabläufe, Zufahrtsstraßen, Parkplätze, Fahrraddepots bzw. Fahrradverleihe, Bushaltestelle etc.).

10.2.3 Bahnhof Meran

Die STA verwaltet jenen Gebäudekomplex, in dem sich der Fahrradverleih sowie leerstehende Privatwohnungen befinden. Es ist notwendig, wenigstens eine der Wohnungen zu sanieren, um sie als Aufenthaltsmöglichkeit für das diensthabende Personal zugänglich zu machen.

10.2.4 Busbahnhof Bozen

Am Busbahnhof Bozen soll der bestehende Industriebelag entfernt und mit einem Kunstharzbelag ersetzt werden.

10.2.1 Stazione di Bolzano Sud

Nel corso dell'anno 2022 sarà prevista la realizzazione della linea vita di sicurezza con passerella per l'ispezione delle superfici di copertura non calpestabili della stazione, nonché la realizzazione e il rivestimento di superfici con resina, per pianerottoli, scale e sala attesa.

10.2.2 Stazione di Campo di Trens, Egna, Bronzolo, Ponte d'Adige

Nel corso dell'anno 2022 è prevista la sostituzione dei serramenti di accesso alla sala d'attesa e del magazzino adiacente presso la stazione di Campo di Trens. Anche questa stazione, come le stazioni di Egna, Bronzolo e Ponte d'Adige, necessitano urgentemente di un intervento di riqualificazione generale che preveda, oltre al fabbricato viaggiatori, anche tutte quelle strutture di complemento e aiuto all'utenza, come ad esempio il rialzo dei marciapiedi, la realizzazione di ascensori, il miglioramento della viabilità e dei flussi di interscambio della mobilità (vie di accesso parcheggi, noleggio/deposito biciclette, fermata autobs, ecc.).

10.2.3 Stazione di Merano

La STA ha la gestione del blocco fabbricato contenente il noleggio bici e gli appartamenti privati ora resisi liberi. Riveste un carattere di necessità per la STA poter riqualificare almeno uno dei 2 appartamenti al fine di renderlo abitabile ad uso foresteria per il personale in servizio.

10.2.4 Autostazione di Bolzano

Presso l'autostazione di Bolzano si prevede il rifacimento dell'attuale pavimentazione industriale del marciapiede con il rivestimento in resina.

10.2.5 Busremisen

STA ist für die außerordentliche Instandhaltung der Busremisen in Bozen, Plan (Gröden), Corvara und Bruneck zuständig.

10.2.5 Rimesse autobus

STA gestisce le opere di manutenzione straordinaria per le rimesse autobus di Bolzano, Plan della Val Gardena, Corvara e Brunico.

11 Immobilien

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe f):

Immobilien des Landes, eigene Immobilien sowie Immobilien Dritter: Budget für die Führung, aufgeschlüsselt nach Kostenarten

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1.152 vom 6. Oktober 2015 wurden Ende Jänner 2016 etliche Immobilien des Landes zur Führung an die STA übergeben.

Die Führung der Bahnhofsimmobilien inkludiert – da für die Bürgerinnen und Bürger von Nutzen und Interesse – auch Räumlichkeiten für gastronomische Tätigkeiten (Bars), sowie Tabak- und Zeitungsgeschäfte, Souvenirgeschäfte etc.

An den Bahnhöfen Lana (Busbahnhof) und Brunneck (Zugbahnhof), aber auch an den Bahnhöfen in Oberbozen und Klobenstein sowie an der Tal- und Bergstation der Standseilbahn Mendel sind Geschäftsräumlichkeiten vorhanden.

Neben der eigentlichen vertraglich vorgesehenen Führungstätigkeit und den Wartungsarbeiten an den Immobilien selbst, arbeitet die STA daran, zusätzliche Einrichtungen (z.B. Infopoints) zu schaffen, die etwa von lokalen Tourismusvereinen genutzt werden können. Die Koordinierung dieser Einrichtungen obliegt der STA.

Bahnhofsgebäude, Gebäude, Areale und Immobilien wurden an die STA übergeben, die für deren Instandhaltung, Reinigung, Überwachung, Sicherheit und Verwaltung sorgt. Dazu zählen auch andere, nicht mehr genutzte bzw. sanierungsbedürftige Gebäude und Grundstücke.

Ziel der STA ist es, jene Strukturen zu fördern, zu planen und zu realisieren, die für den weiteren Ausbau der öffentlichen Mobilität notwendig sind.

11 Immobili

Come da convenzione Provincia – STA; lettera f):

Beni immobili della Provincia, beni di proprietà propria e beni di terzi: budget per la gestione, suddiviso per tipologia di costo

Con delibera della Giunta Provinciale n. 1.152 del 6 ottobre 2015, a fine gennaio 2016 la gestione di numerosi immobili è passata dalla Provincia alla STA.

La gestione degli immobili di stazione include, poiché utili e di interesse al pubblico, locali commerciali con servizio bar/ristoro, giornali e tabacchi, souvenir e altro.

All'autostazione di Lana, alla stazione ferroviaria di Brunico, nelle stazioni di Soprabolzano, Colalbo, e nella stazione a valle e a monte della funicolare della Mendola sono presenti attività commerciali.

Obiettivo della STA, oltre alla gestione dei rapporti contrattuali e di mantenimento degli immobili, è quello di promuovere ulteriori iniziative di accoglienza, come ad esempio infopoint, utilizzabili dagli enti locali di soggiorno. Il coordinamento di queste attività di gestione spetta alla STA.

Edifici di stazioni, fabbricati, areali e immobili sono in consegna a STA, che provvede alla manutenzione, pulizia, sorveglianza, messa in sicurezza, gestione anche degli edifici e terreni non più utilizzati o in attesa di una riqualificazione.

Obiettivo è quello di promuovere, progettare e realizzare attraverso la propria struttura, le necessarie infrastrutture utili allo sviluppo del trasporto

Nicht genutzte Strukturen sollen einer neuen Bestimmung zugeführt oder – sollte dies nicht möglich sein – aufgelassen werden.

11.1 Facility Management

Im Jahr 2021 wurde eine FM-Software entwickelt und installiert. Derzeit sind 70 % des Projektes abgeschlossen.

Im Laufe des Jahres ist es geplant, die Implementierung abzuschließen, die zuständigen Mitarbeiter zu schulen und alle Daten einzupflegen, damit die Software ab 2022 vollumfänglich genutzt werden kann.

e della mobilità al fine del proficuo riutilizzo delle strutture stesse dismesse, o – se del caso – di proporre la cessione.

11.1 Facility Management

Nel corso del 2021 si è provveduto allo sviluppo e all'installazione del software di FM (attualmente il processo di installazione risulta concluso al 70 %).

Nel corso dell'anno è previsto il completamento dell'installazione, la formazione del personale del Reparto Immobili e l'inserimento massivo dei dati STA, al fine di poter utilizzare tutte le funzionalità a partire dai primi mesi dell'anno 2022.

12 Verkehrssicherheitszentrum

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe g):

Verkehrssicherheitszentrum: Budget für die Führung des Verkehrssicherheitszentrums Safety Park, aufgeschlüsselt nach: Ausbildungstätigkeiten, Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten mit dem entsprechenden Zeitplan, ordentliche und außerordentliche Instandhaltung der Struktur.

12.1 Ausbildungstätigkeit

12.1.1 Safety Drive

Mit dem Bereich „Safety Drive“ bietet das Verkehrssicherheitszentrum Safety Park eine breite Palette an Fahrsicherheitstrainings an, mit dem Ziel, Fahrer der verschiedenen Fahrzeugkategorien für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr fit zu machen. Auch 2022 sind folgende Kurse geplant: Kurse für Führerscheinneulinge, für Lkw- und Busfahrer, Kurse für Motorradfahrer, maßgeschneiderte Kurse für Unternehmen und Privatpersonen, Kurse für Offroad- und SUV-Fahrzeuge. Angeboten werden Kurse für Landwirte (Ladungssicherung, Hebebühnen, Traktoren), Kurse für die Freiwilligen Feuerwehren, die Bergrettung, das Rote und Weiße Kreuz, für Carabinieri, Straßen- und Finanzpolizei und für das Landespersonal.

Mit „Safety Education“ bietet das Verkehrssicherheitszentrum allgemein Verkehrserziehung sowie Sensibilisierungsmaßnahmen und Bildung im Bereich der Verkehrssicherheit an. Dazu zählen die Kampagnen „No Credit“ und „Sicherheit am Schulweg“. Zudem werden verschiedene Projekte direkt in bzw. gemeinsam mit den Schulen durchgeführt (etwa das Programm „Hallo Auto“ oder „Fahren mit Physik“).

12 Centro di guida sicura

Come da convenzione Provincia – STA; lettera g):

Centro di guida sicura: budget per la gestione del Centro di guida sicura Safety Park, suddiviso per le attività formative, la ricerca, le attività di comunicazione e di marketing e relativa programmazione, la manutenzione ordinaria e straordinaria della struttura.

12.1 Formazione

12.1.1 Safety Drive

Con “Safety Drive“ il Centro di guida sicura Safety Park offre un’ampia gamma di corsi di guida sicura, con l’obiettivo di dare più sicurezza ai conducenti dei vari mezzi di trasporto. Anche nell’anno 2022 sono programmati i seguenti corsi: corsi per neopatentati, corsi per conducenti di mezzi pesanti e autobus, corsi per motociclisti, corsi ad hoc per aziende e persone private, corsi per mezzi offroad e SUV. Inoltre, saranno offerti corsi per agricoltori (sicurezza del carico, carelli elevatori, trattori), corsi per i Vigili del Fuoco Volontari, Soccorso Alpino, per la Croce Rossa e Bianca, per Carabinieri, polizia stradale e Guardia di Finanza e per il personale della Provincia.

Con l’area “Safety Education“ il Centro di Guida Sicura offre educazione stradale in generale e campagne di sensibilizzazione nell’ambito della sicurezza stradale. Ne fanno parte le note campagne “No Credit“ e “Sicurezza sul cammino degli alunni“. Inoltre, vengono effettuati dei progetti direttamente nelle e con le scuole, come per esempio “Hallo Auto“ e “Guidare con la fisica“.

Geplant sind folgende Projekte mit entsprechenden Kosten (es sind keine Einnahmen vorgesehen):

Sono pianificate le seguenti iniziative con i relativi costi (non sono previsti ricavi):

Maßnahme	Misura	Betrag Importo
Eigene Veranstaltungen	Eventi Safety Park	35.000
Verkehrserziehungsprojekte für Schüler	Progetti di educazione stradale per alunni	40.000
Mobilitätswoche im Safety Park	Settimana della mobilità al Safety Park	10.000
Kampagne „No Credit“	Campagna “No Credit“	20.000
Sicherheit am Schulweg	Sicurezza sul cammino degli alunni	20.000
Sonstige	Altre	45.000
INSGESAMT	TOTALE	170.000

12.1.2 Kurse Arbeitssicherheit

Zusätzlich zum obengenannten Kursangebot bietet der Safety Park in Zusammenarbeit mit dem Südtiroler Bauernbund auch Kurse für landwirtschaftliche Maschinen (Traktoren und Hebebühnen) an, die dem Abkommen der Staat-Regionen-Konferenz aus dem Jahr 2012 entsprechen.

Um den Bereich Arbeitssicherheit im Safety Park zu verstärken, wurde 2021 auch ein Partner für diesen Bereich gesucht. Der Zuschlag ging an das Unternehmen Niederstätter Academy, die auch 2022 als akkreditierte Bildungseinrichtung zahlreiche Arbeitssicherheitsausbildungen anbietet.

12.2 Safety Sports

12.2.1 Gokart

Die Führung der Gokart-Piste wurde 2020 für einen Zeitraum von 6 Jahren in Subkonzession vergeben.

12.1.2 Corsi sicurezza sul lavoro

Oltre alla suddetta offerta di corsi di guida sicura, il Safety Park offre anche formazione per macchine agricole (trattori e piattaforme di lavoro mobili elevabili) in collaborazione con l'Unione Agricoltori e Coltivatori Diretti Sudtirolesi, conforme con l'accordo della Conferenza Stato-Regione 2012.

Al fine di rafforzare il settore della formazione della sicurezza sul lavoro presso il Safety Park, si è cercato un partner nel 2021. La Niederstätter Academy, un'istituzione educativa accreditata, anche nel 2022 offre numerosi corsi di formazione sulla sicurezza sul lavoro.

12.2 Safety Sports

12.2.1 Go-kart

L'impianto go-kart nel 2020 è stato dato in sub-concessione per sei anni.

12.2.2 Motocross

Die Führung der Motocross-Piste wurde 2020 für einen Zeitraum von 6 Jahren in Subkonzession vergeben.

12.3 Safety Events

12.3.1 Eigene Veranstaltungen

Die Anlage des Safety Park eignet sich bestens für die Abhaltung von Veranstaltungen. Diese Events werden weiterhin thematische Schwerpunkte haben, die der Tätigkeit des Safety Park entsprechen (etwa Automotive, Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung).

12.3.2 Safety Events Partner

Seit 2019 hat der Safety Park mit der Cube Brand Communications einen professionellen Event-Partner an seiner Seite. Dieser vermarktet das Potential des Safety Park außerhalb der Provinzgrenze. Für das Jahr 2022 sind verschiedene Veranstaltungen geplant, wie z.B. mehrtägige Motorradkurse im Safety Park und Auto-Trainings.

12.4 Forschung, Kommunikation, Marketing

12.4.1 Forschung

Das Verkehrssicherheitszentrum führt keine Forschungstätigkeit durch.

12.4.2 Kommunikation und Marketing

Kommunikationsarbeit im Safety Park bedeutet in erster Linie, einzelne Kurse und Projekte zu bewerben. Als ein Baustein der externen Kommunikation soll die gute Zusammenarbeit mit verschiedenen Verbänden und Berufsvereinigungen fortgeführt werden.

Im Jahr 2022 sollen Marketingmaßnahmen in den Bereichen „Safety Drive“ und „Safety Education“

12.2.2 Motocross

La pista da motocross nel 2020 è stata data in subconcessione per sei anni.

12.3 Safety Events

12.3.1 Eventi propri

La struttura del Safety Park è ideale per lo svolgimento di eventi. Questi eventi continueranno ad avere un focus tematico corrispondente alle attività del Safety Park (come ad esempio l'automotive, la sicurezza stradale e l'educazione stradale).

12.3.2 Safety Events Partner

Dal 2019, il Safety Park con Cube Brand Communications ha un partner professionale di eventi al suo fianco. Questo partner commercializza il potenziale del Safety Park al di fuori del confine provinciale. Diversi eventi sono previsti per il 2022 nel Safety Park, come dei corsi di moto e corsi con auto.

12.4 Ricerca, Comunicazione e marketing

12.4.1 Ricerca

Il Centro di guida sicura non svolge attività di ricerca.

12.4.2 Comunicazione e marketing

Le attività di comunicazione verso l'esterno prevedono in prima linea la promozione di corsi e fanno riferimento ai singoli progetti. Si punta principalmente alla continuazione della buona collaborazione con le varie associazioni e gli ordini professionali.

A partire dal 2021, le misure di marketing nel settore "Safety Drive" e "Safety Education" verranno

intensiviert werden. Ziel ist es, die Besucherzahlen insgesamt zu steigern und die Besucher für das Thema der Verkehrssicherheit zu sensibilisieren.

Folgende Maßnahmen sind geplant (insgesamt rund 35.000 Euro):

- Webseite und Social Media;
- Foto- und Videoarchiv;
- Bewerbung von Kursen und Projekten;
- Medienkooperationen;
- Material für Kurse (Mappen, Kugelschreiber u.ä.);
- Kommunikationsmittel Safety Park (Fahnen, Drucksorten u.ä.);
- Sonstiges.

12.5 Instandhaltung

12.5.1 Ordentliche Instandhaltung

Der Safety Park kümmert sich um die Instandhaltung der Pisten und Grünanlagen sowie der Elektro- und Heizungsanlagen. Daneben sieht die Tätigkeit die Instandhaltung der Ölabscheider und Hydraulikpumpen, die Instandhaltung der Pistenoberflächen, sowie der Schleuderplatten und die Wartung der IT-Geräte vor.

12.5.2 Außerordentliche Instandhaltung

Neben den ordentlichen Instandhaltungsarbeiten können weitere Arbeiten anfallen, um einen reibungslosen und sicheren Betriebsablauf sicherzustellen.

Es sind folgende außerordentliche Instandhaltungsarbeiten vorgesehen:

- Erneuerung der Pistenbeläge;
- Austausch Bremse der Schleuderplatte;
- Bodenreparatur Container FT1 und Heizraum;
- Malerarbeiten an der Fassade des Offroad-Gebäudes.

intensificate. L'obiettivo è quello di aumentare il numero di visitatori e di sensibilizzare gli ospiti alla sicurezza stradale.

Sono previste le seguenti misure (totale circa 35.000 euro):

- sito web e social media;
- foto e video;
- pubblicità: promozione di corsi e progetti;
- cooperazioni con i media;
- materiale per corsi (cartelle, penne, ecc.);
- materiale di comunicazione presso il Safety Park (bandiere, manifesti, ecc.);
- altro.

12.5 Manutenzione

12.5.1 Manutenzione ordinaria

Il Centro di guida sicura gestisce la manutenzione delle piste, del verde e degli impianti elettrici e di riscaldamento. Inoltre, provvede alla manutenzione dei disolatori e delle pompe idrauliche, delle superfici delle piste, delle piastre di sbandamento e dei PC.

12.5.2 Manutenzione straordinaria

Oltre alla manutenzione ordinaria possono essere necessari altri interventi che garantiscano un servizio fluido e sicuro della struttura e che è possibile pianificare.

Sono previsti i seguenti lavori di manutenzione straordinaria:

- Rinnovo delle superfici delle piste
- Sostituzione del freno della piastrea di sbandamento
- Riparazione del pavimento dei container FT1 e del locale caldaia
- pittura esterna dell'edificio Offroad

Dazu kommen laufende außerordentliche Instandhaltungsarbeiten, die derzeit noch nicht vorhersehbar sind.

12.6 Investitionen

12.6.1 Photovoltaik-Anlage

Das Verkehrssicherheitszentrum hat einen hohen Energiebedarf, der wenigstens teilweise von einer Photovoltaik-Anlage gedeckt werden kann. Es wird geplant die Installation einer solchen Anlage im Jahr 2022 durchzuführen.

Oltre a questi, ci sono continui lavori di manutenzione straordinaria che non possono essere previsti.

12.6 Investimenti

12.6.1 Impianto fotovoltaico

Il Centro di Guida Sicura ha un'alta domanda di energia, che può essere parzialmente coperta da un sistema fotovoltaico. Il Safety Park sta programmando di realizzare un tale impianto nel 2022.

13 Green Mobility

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe h):

„Green Mobility“: Budget für die Koordinierung der Tätigkeiten auf Landesebene, aufgeschlüsselt nach Kostenarten sowie Projekte in diesem Bereich

„Green Mobility“ verfolgt das von der Landesregierung ausgegebene Ziel, Südtirol zu einer Modellregion für nachhaltige alpine Mobilität zu entwickeln. Ausgehend von einem gut ausgebauten System des öffentlichen Personennahverkehrs soll auch die darüberhinausgehende Mobilität so nachhaltig wie möglich gestaltet werden.

Bei der Umsetzung des genannten Zieles dienen drei aufeinander aufbauende Prinzipien als Handlungsgrundlage: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung.

Die Aufgaben des Bereiches Green Mobility der STA sind insbesondere:

- Begleitung der Umsetzung des von der Landesregierung genehmigten Maßnahmenpaketes Green Mobility;
- Koordination von Stakeholdern und Maßnahmenkonzepten in Hinblick auf die nachhaltige Mobilität in Südtirol;
- Koordination und Durchführung von Projekten in den Bereichen Elektromobilität, Radmobilität und Mobilitätsmanagement;
- Know-how-Führerschaft zu Themen der nachhaltigen Mobilität;
- Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung (Kommunikation, Events, Lobbyarbeit);

13 Green Mobility

Come da convenzione Provincia – STA; lettera h):

“Green Mobility“: budget per il coordinamento delle attività a livello provinciale, suddiviso per tipologia di costo nonché dei progetti in questo settore

Il progetto “Green Mobility“ persegue l’obiettivo stabilito dalla Giunta Provinciale di rendere l’Alto Adige una Provincia modello per la mobilità alpina sostenibile. Partendo dalla base di un trasporto pubblico ben strutturato, anche il resto della mobilità dovrebbe essere orientato nella maniera più sostenibile possibile.

Come base decisionale per l’attuazione dell’obiettivo sopracitato valgono tre principi fondamentali e conseguenti: evitare di creare traffico, trasferire il traffico e migliorare il traffico.

I compiti affidati al reparto Green Mobility della STA sono innanzitutto:

- l’accompagnamento nella messa in pratica del pacchetto di misure Green Mobility approvato dalla Giunta Provinciale;
- il coordinamento degli stakeholder e dei concetti di misure sulla mobilità sostenibile in Alto Adige;
- il coordinamento e l’esecuzione di progetti inerenti agli argomenti della mobilità elettrica, della mobilità ciclistica e del mobility management;
- la leadership per il know-how nel settore della mobilità sostenibile;
- la pubblicità e la sensibilizzazione (comunicazione, eventi, attività di lobbying);

- Mitarbeit in der Landeskommision zur Bewertung von Projekten der nachhaltigen Mobilität (laut Beschluss 121/2018);
- Umsetzung operativer Schritte zur Verbesserung der Radmobilität in Zusammenarbeit mit der Koordinationsstelle Radmobilität des Landes und mit allen weiteren relevanten Stakeholdern.
- la partecipazione alla commissione provinciale di valutazione dei progetti sulla mobilità sostenibile ai sensi della delibera 121/2018;
- l'attuazione di misure operative per migliorare la mobilità ciclistica in collaborazione con l'Ufficio di coordinamento per la mobilità ciclistica della Provincia e con tutti gli altri soggetti rilevanti.

13.1 Koordination von Stakeholdern und Maßnahmen

Maßnahmenpaket „Green Mobility“

Im Rahmen der von der Landesregierung eingesetzten, ressortübergreifenden Arbeitsgruppe „Green Mobility“ wurde ein Strategiepapier zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in Südtirol ausgearbeitet. Die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen wurde am 20. Juni 2017 von der Landesregierung beschlossen.

Die STA hat in der Arbeitsgruppe von Beginn an eine wichtige Rolle gespielt und ist bei vielen Maßnahmen als Kooperationspartner vorgesehen.

Arbeitsgruppe bei der Abteilung Mobilität

Für die normative Umsetzung einer Reihe von der Landesregierung beschlossenen Maßnahmen wurde bei der Abteilung Mobilität eine Arbeitsgruppe auf Beamtenebene eingesetzt. Der Bereich Green Mobility bringt sich regelmäßig in dieser Arbeitsgruppe ein. So gilt es etwa, eine Reihe von laufenden Anpassungen bei den Förderungen zu diskutieren.

Netzwerktreffen

Green Mobility organisiert jährlich zwei Vernetzungstreffen aller Südtiroler Akteure im Bereich der nachhaltigen Mobilität mit jeweils halbtägigem Programm. Green Mobility sorgt damit wei-

13.1 Coordinamento dei soggetti coinvolti e delle misure

Pacchetto di misure “Green Mobility“

Nell'ambito del gruppo di lavoro “Green Mobility”, istituito dalla Giunta Provinciale e che coinvolge vari dipartimenti, è stato elaborato un documento strategico per l'incentivazione della mobilità sostenibile in Alto Adige. La Giunta Provinciale il 20.6.2017 ha approvato la messa in pratica di una serie di misure.

La STA ha ricoperto un ruolo fondamentale sin dall'inizio dei lavori e per tante misure è previsto che ricopra un ruolo di partner.

Gruppo di lavoro Ripartizione Mobilità

Per l'attuazione normativa di una serie di misure decise dalla Giunta Provinciale è stato istituito un gruppo di lavoro presso la Ripartizione Mobilità. Il reparto Green Mobility partecipa regolarmente al gruppo di lavoro. Ad esempio, è necessario discutere una serie di adeguamenti ai contributi in corso.

Riunioni periodiche dei partner

Green Mobility organizza due riunioni annuali di tutti gli attori coinvolti nel settore della mobilità in Alto Adige, ciascuna con un programma di mezza giornata. Green Mobility si impegna in tal modo a mantenere uno scambio di informazioni tra gli attori sulle iniziative in Alto Adige.

terhin dafür, dass zwischen allen Südtiroler Initiativen und Akteuren ein kontinuierlicher Austausch stattfindet.

Außerdem sammelt Green Mobility alle Projekte im Bereich der nachhaltigen Mobilität der Netzwerkpartner in einer Datenbank.

Plan 2022

Aufgrund des Erfolges werden auch 2022 wieder zwei Netzwerktreffen organisiert.

Internationale „Best Practices“

Die Teilnahme an internationalen Konferenzen und der Wissensaustausch mit lokalen und internationalen Akteuren werden auch weiterhin sicherstellen, dass „Best Practices“ aus dem Ausland in Südtirol bekannt gemacht und implementiert werden. Andererseits ergibt sich durch diesen Austausch die Möglichkeit, Südtiroler Erfahrungen und Projekte mit Akteuren anderer Regionen und Ländern Europas zu teilen.

13.2 Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung

Green Mobility soll (u.a. mittels Kommunikation und Events) bei der Südtiroler Bevölkerung Interesse für die nachhaltige Mobilität wecken. Dabei sollen Maßnahmen und Aktionen bekannt gemacht werden. Ziel ist es, die Bevölkerung aktiv einzubeziehen und für eine Verhaltensänderung zu sorgen.

Die Medienarbeit wird in enger Zusammenarbeit mit der Agentur für Presse und Kommunikation erledigt, wobei Green Mobility die jeweils notwendigen Daten und Fakten liefert.

Webseite und Social Media

Eine wichtige Maßnahme zur Erreichung der genannten Ziele ist die Betreuung und Weiterentwicklung der Webseite von Green Mobility, die

Green Mobility raccoglie in una banca dati tutti i progetti sulla mobilità sostenibile elaborati dai vari partner.

Pianificazione 2022

Grazie al loro successo, anche nel 2022 saranno nuovamente organizzate 2 riunioni.

“Best practice“ internazionali

La partecipazione a conferenze internazionali e lo scambio di idee a livello locale ed internazionale favorisce la diffusione e l’implementazione di modelli di “best practice” esteri in tutto l’Alto Adige. Allo stesso modo, i progetti e le esperienze fatte sul nostro territorio possono essere resi noti ad altre regioni e/o stati europei.

13.2 Pubbliche relazioni e sensibilizzazione

L’iniziativa Green Mobility dovrà suscitare nella popolazione altoatesina l’interesse per la mobilità sostenibile attraverso diversi canali (tra le altre cose con comunicazioni ed eventi). Inoltre, dovrà informare su progetti e iniziative inerenti al tema, cercando di coinvolgere attivamente la cittadinanza e di promuovere un cambiamento nei comportamenti.

Il lavoro di comunicazione ai media viene effettuato in stretta collaborazione con l’Agenzia di stampa e comunicazione provinciale; Green Mobility mette a disposizione i dati e i fatti necessari.

Sito web e social media

Un’importante misura per informare e sensibilizzare sull’argomento della mobilità sostenibile è la cura e lo sviluppo del sito web Green Mobility, che

auch einen Bereich „Best Practices“ umfasst. Die Webseite informiert die Südtiroler Bevölkerung über Projekte, Neuigkeiten und Veranstaltungen im Bereich der nachhaltigen Mobilität.

Außerdem nutzt die Koordinationsstelle die Möglichkeiten der sozialen Medien (Facebook, Instagram und YouTube), um Informationen über nachhaltige Mobilität zu verbreiten und zu einer Sensibilisierung in der Bevölkerung beizutragen.

Marke „Green Mobility“

Es wird gerade abgewogen, in welcher Form das Logo Green Mobility Südtirol künftig weiterentwickelt, ergänzt oder kombiniert werden kann.

Landesweite Sensibilisierungskampagne

Im Maßnahmenpaket Green Mobility ist eine fortlaufende, landesweite Sensibilisierungskampagne für nachhaltige Mobilität vorgesehen. Der Bereich Green Mobility hat bereits umfassende Sensibilisierungsarbeit geleistet und wird diese auch fortsetzen.

STA ist Partner eines „LIFE“-EU-Projektes, in dessen Rahmen innerhalb des Zeitraumes 2020 bis 2023 eine Sensibilisierungskampagne mit einem Budget in der Höhe von 300.000 Euro vorgesehen ist. Dabei stellt die EU eine Co-Finanzierung in Höhe von 168.000 Euro bereit, während die STA eine Restfinanzierung in der Höhe von 132.000 Euro sicherstellen muss.

13.3 Radmobilität

Es ist das erklärte Ziel der Landesregierung, die Radmobilität in Südtirol speziell für Alltagswege (z. B. Pendeln) aufzuwerten und so im Jahr 2030 auf einen Anteil von 20 % zu kommen.

Zu diesem Zweck wurde eine zentrale Kompetenzstelle für Radmobilität geschaffen, wobei der institutionelle Teil bei der Landesverwaltung (Amt

ha auch eine sezione “best practice”. Il sito web informa la cittadinanza altoatesina su eventi, progetti e novità riguardanti la mobilità sostenibile.

Inoltre, il centro di coordinamento Green Mobility informa sulla mobilità sostenibile anche tramite i social media (Facebook, Instagram e YouTube), apportando un contributo alla sensibilizzazione della popolazione.

Marchio “Green Mobility“

Al momento si sta discutendo se e in quale forma il logo Green Mobility Alto Adige debba essere elaborato, aggiornato o combinato.

Campagne di sensibilizzazione a livello provinciale

Nel pacchetto di misure Green Mobility è prevista una continua campagna di sensibilizzazione a livello provinciale per la mobilità sostenibile. Il settore Green Mobility ha già svolto un ampio lavoro di sensibilizzazione che verrà portato avanti in modo continuativo.

STA è partner di un progetto europeo “LIFE”, nell’ambito del quale nel periodo dal 2020 al 2023 è prevista una campagna di sensibilizzazione con un budget di 300.000 euro. L’UE mette a disposizione un co-finanziamento pari a 168.000 euro, mentre STA dovrà finanziare un importo pari a 132.000 euro.

13.3 Mobilità ciclistica

È obiettivo dichiarato della Giunta Provinciale quello di potenziare la mobilità ciclistica in Alto Adige, soprattutto con riferimento ai percorsi quotidiani (es. pendolarismo), al fine di raggiungere nel 2030 uno “share” del 20%.

A tal fine è stata creata un’unità centrale di coordinamento per la mobilità ciclistica, con contro-

38.1) und der operative Teil bei der STA (Green Mobility) liegt. In Kooperation mit dem Ressort für Infrastruktur und Mobilität, den Bezirksgemeinschaften, dem Gemeindenverband und lokalen Experten hat Green Mobility einen Südtiroler Radmobilitätsplan mit Maßnahmen zur Verbesserung der Radmobilität ausgearbeitet.

Zudem werden Konzepte für innovative Radwegeprojekte ausgearbeitet sowie Projekte für nachhaltige Mobilität im hochalpinen Bereich vorangetrieben.

13.3.1 Südtirol radelt

Südtirol radelt ist die größte Sensibilisierungsmaßnahme für die Alltagsradmobilität. Dabei können alle Teilnehmer ihre geradelten Kilometer online eintragen und Preise gewinnen. Die STA ist offizieller Lizenznehmer des österreichweiten Fahrradwettbewerbes.

Plan 2022

Im Jahr 2022 soll der Fokus vermehrt auf die Aktionen gelegt werden. Die Hauptaktion wird verkürzt. Die Aktion "Teste auch Du ein E-Bike" soll auch 2022 über die „Südtirol radelt“ Plattform abgewickelt werden.

13.3.2 Fahrradverleihe an den Zugbahnhöfen

Papin Sport, der Sieger der Ausschreibung zur Betreuung der Radverleihe an verschiedenen Südtiroler Bahnhöfen, erbringt auch verschiedene Dienstleistungen für die Alltags-Radmobilität. Ziel der Radverleihe ist die Bereitstellung von Leihfahrrädern, die anschließend nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücktransportiert werden müssen. Dadurch wird der ÖPNV entlastet. Zugleich wird durch zusätzliche Dienstleistungen die Alltags-Radmobilität unterstützt.

Plan 2022

parte istituzionale presso la Giunta Provinciale (Ufficio 38.1) e controparte operativa presso la STA (Green Mobility). In collaborazione con il Dipartimento per le infrastrutture e la mobilità, le comunità comprensoriali, il Consorzio dei Comuni ed esperti locali, Green Mobility ha elaborato un piano per la mobilità ciclistica in Alto Adige con misure per migliorarla.

Inoltre, si stanno sviluppando concetti per progetti innovativi di piste ciclabili e si stanno portando avanti progetti per la mobilità sostenibile in alta montagna.

13.3.1 L'Alto Adige pedala

L'Alto Adige pedala è la misura di sensibilizzazione più grande per la mobilità ciclistica quotidiana. Tutti i partecipanti possono registrare online i chilometri percorsi in bici e vincere dei premi. La STA è il licenziatario ufficiale de L'Alto Adige pedala austriaco.

Pianificazione 2022

Nel 2022, l'attenzione sarà posta più sulle azioni. L'azione principale sarà accorciata. Anche nel 2022 l'azione "Prova anche tu un'e-bike" sarà svolta tramite la banca dati de "L'Alto Adige pedala".

13.3.2 Noleggio bici alle stazioni ferroviarie

Papin Sport, il vincitore della gara d'appalto per la gestione dei noleggi bici alle stazioni in Alto Adige, fornisce anche diversi servizi per la mobilità ciclistica quotidiana. L'obiettivo del noleggio è quello di fornire biciclette che non devono essere trasportate e restituite utilizzando i mezzi pubblici. In questo modo si alleggeriscono i trasporti pubblici. Allo stesso tempo, servizi aggiuntivi supportano la mobilità ciclistica quotidiana.

Pianificazione 2022

Betreuung des Radverleihes und Gewährleistung der ergänzenden Dienstleistungen durch den Gewinner der Ausschreibung.

Gestione del noleggio di biciclette e fornitura di servizi complementari da parte del vincitore della gara d'appalto.

13.3.3 Fachtagung nachhaltige Mobilität

Green Mobility hat im November 2021 eine Tagung zum Thema der nachhaltigen Mobilität organisiert. Die Konferenz richtete sich an Bürgermeister, Gemeinderäte und Gemeindetechniker, sowie an alle, die direkt oder indirekt am Entscheidungs- und Orientierungsprozess einer Gemeindeverwaltung im Bereich Mobilität beteiligt sind. Referenten aus dem öffentlichen und privaten Sektor greifen Themen der nachhaltigen Mobilität auf, die für Entscheidungsträger auf Gemeindeebene relevant sind. Auch in den nächsten Jahren sind ähnliche Tagungen geplant.

13.3.3 Convegno sulla mobilità sostenibile

Green Mobility a novembre 2021 ha organizzato un convegno sulla mobilità sostenibile. Il convegno era rivolto a sindaci, assessori e tecnici comunali, nonché a tutti coloro che prendono parte, direttamente o indirettamente, al processo decisionale e di orientamento di un'amministrazione comunale nell'ambito della mobilità. Relatori del settore pubblico e privato affrontano temi relativi alla mobilità sostenibile utili per i decisori a livello comunale. Anche per i prossimi anni sono programmati convegni simili.

Plan 2022

Basierend auf dem Erfolg der ersten Ausgabe dieser Tagung wird eine Wiederholung im Jahr 2022 in Betracht gezogen.

Pianificazione 2022

Sulla base del successo riscosso dalla prima edizione di questo convegno, verrà valutato di riproporlo 2022.

13.3.4 Bikesharing

Ein Angebot zur temporären Nutzung öffentlich zugänglicher Fahrräder kann vor allem in den großen Ortschaften des Landes eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und somit Teil einer intermodalen Alternative zur Nutzung des privaten Pkw sein. Green Mobility hat das Konzept „Landesweit einheitlicher Bikesharing-Dienst“ ausgearbeitet.

13.3.4 Bike sharing

Un'offerta per l'utilizzo temporaneo di bici pubblicamente accessibili può essere un'integrazione sensata al trasporto pubblico locale, soprattutto nelle grandi città della provincia, e fare così parte di un'alternativa intermodale all'utilizzo dell'auto privata. Green Mobility ha elaborato un concetto per "Noleggi bici uniformi in Alto Adige".

Green Mobility bereitet die Umsetzung des Konzeptes vor, welches von verschiedenen Gemeinden vorangetrieben wird. Im Vordergrund steht hierbei ein landesweit einheitliches System, welches eine einfache Nutzung durch Einheimische mittels Südtirol Pass und Dritte ermöglicht. Abhängig von den Erfahrungen in den Pilotgemeinden wird ein schrittweiser Ausbau ins Auge gefasst.

Green Mobility preparerà l'esecuzione del concetto che verrà portato avanti da parte di diversi Comuni. L'obiettivo principale è un sistema uniforme a livello provinciale che consenta un facile utilizzo da parte della popolazione locale con l'AltoAdige Pass e da parte di terzi. A seconda delle esperienze nelle comuni pilota si prevede al potenziamento graduale.

Nach Definition der Pilotgemeinden wird die entsprechende Ausschreibung veröffentlicht.

Dopo la definizione dei comuni pilota, viene pubblicato il relativo bando di gara.

Plan 2022

Nach erfolgtem Zuschlag starten die Vorarbeiten zur Inbetriebnahme eines Bikesharing-Dienstes in den ausgewählten Pilotgemeinden. Der Südtirol Pass dient in einem ersten Schritt vermutlich nur zur Identifikation der Nutzer.

Green Mobility wird das Thema Bikesharing weiter betreuen und den teilnehmenden Gemeinden mit Fachwissen bei der laufenden Umsetzung zur Seite stehen.

Nach erfolgreicher Inbetriebnahme wird die Zahlungsmöglichkeit mittels Südtirol Pass integriert. Nach Evaluierung der Pilotgemeinden und bei entsprechendem Interesse wird der Dienst auf weitere Gemeinden ausgedehnt.

13.3.5 Zugangssystem für Sammel- und Einzelboxen

Die Verbesserung von Fahrradabstellanlagen ist ein Schlüsselement zur Erhöhung des Modal Split zugunsten des Fahrrades und zur Förderung der Intermodalität des Verkehrs. Aus diesem Grund arbeitet Green Mobility seit 2021 an der Veröffentlichung einer Ausschreibung, die die Nutzung von sicheren Fahrradabstellanlagen, wie großen geschlossenen Depots und Einzelboxen, schnell und einfach ermöglichen soll. Die Reservierung, der Zugang und die Abrechnung der Nutzung dieser Parkplätze sollte über den Südtirol Pass und über ein alternatives System (Kreditkarte, QR-Code) möglich sein.

Plan 2022

Nach der Auftragsvergabe wird dieses System in den bestehenden Sammelboxen in Burgstall, Naturns und Gargazon sowie in den neuen Mobilitätszentren in Bruneck und Brixen installiert.

Green Mobility wird dieses Thema weiterverfolgen, mit dem Ziel, dass dieses System von allen Südtiroler Gemeinden, die in den nächsten Jahren solche Abstellplätze bauen, übernommen wird.

Pianificazione 2022

Una volta aggiudicato il contratto, nei comuni pilota selezionati inizieranno i lavori preparatori per il lancio di un servizio di bike sharing. In una prima fase, l'AltoAdige Pass servirà probabilmente solo a identificare gli utenti.

Green Mobility continuerà a seguire la tematica del bike sharing e sarà al fianco dei comuni partecipanti durante l'implementazione portando il proprio know how specifico.

Dopo la messa in funzione con successo, verrà integrata l'opzione di pagamento tramite AltoAdige Pass. Dopo aver valutato i comuni pilota, e se c'è interesse, il servizio sarà esteso ad altri comuni.

13.3.5 Sistema di accesso per depositi biciclette

Il miglioramento delle strutture destinate al posteggio delle biciclette rappresenta un elemento chiave per aumentare lo split modale a favore della bicicletta e potenziale l'intermodalità degli spostamenti. Pertanto, nel 2021 Green Mobility ha lavorato per la pubblicazione di un bando di gara che permetta l'utilizzo di strutture di posteggio bici sicure, come grandi depositi chiusi e bicibox, in maniera semplice e veloce. La prenotazione, l'accesso e la fatturazione per l'utilizzo di questi posteggi dovrà essere possibile attraverso l'AltoAdige Pass e tramite un sistema alternativo (carta di credito, QR-code).

Pianificazione 2022

Una volta aggiudicato il contratto, questo sistema verrà installato nei depositi esistenti di Postal, Naturno e Gargazzone, nonché nei nuovi centri mobilità di Brunico e Bressanone.

Green Mobility continuerà a seguire la tematica con l'obiettivo di far adottare questo sistema da tutti i comuni altoatesini che realizzeranno posteggi di questo tipo nei prossimi anni.

13.3.6 Innovative Radwegeprojekte

Im Rahmen mehrerer Projekte werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für Radler vor Ort und Radpendler umgesetzt. Der Fokus liegt hier v.a. auf Infrastrukturprojekten im städtischen Umfeld, sowie der Anbindung der umliegenden Gemeinden. Für den Raum Bruneck wurde ein Maßnahmenpaket entwickelt, das konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Radbedingungen vor Ort enthält. Zudem wurde für die Umgebung Bozens ein Konzept entwickelt, das Maßnahmen für eine kurz- und mittelfristige Verbesserung der Anbindung von Terlan, Überetsch und Leifers vorsieht.

Für den Raum Brixen wurden mehrere Fahrradachsen identifiziert, um direkte und schnelle Verbindungen innerhalb der Stadt und zwischen Vahrn und der Industriezone zu garantieren.

Ziel ist es, durch gute Infrastrukturplanung das Fahrrad als Alltagstransportmittel konkurrenzfähig zu machen.

Nach Bruneck, Brixen und Bozen soll auch im Raum Meran/Vinschgau ein Pilotprojekt gestartet werden.

Plan 2022

Begleitung der Pilotgemeinden bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Gegebenenfalls Unterstützung weiterer Gemeinden bei der Erstellung eines Maßnahmenpaketes zur Verbesserung der Radbedingungen vor Ort.

Zusätzlich zu den größeren Pilotprojekten wird die STA in Brixen die Anbindung verschiedener Fraktionen mittels Radstreifen („Corsia Ciclabile“) prüfen. In Absprache mit dem Straßendienst soll geklärt werden, unter welchen Bedingungen Radstreifen auf Landesstraßen machbar sind.

13.3.6 Progetti innovativi per piste ciclabili

Nell'ambito di diversi progetti sono in corso di attuazione a livello locale diverse misure per migliorare le condizioni dei ciclisti in loco e dei pendolari in bici. In questo caso, l'attenzione si concentra soprattutto sui progetti infrastrutturali nell'ambiente urbano, oltre che sulla connessione delle comunità circostanti. Per l'area di Brunico è stato sviluppato un pacchetto di misure che elenca misure concrete per migliorare le condizioni ciclistiche in loco. Inoltre, per la zona intorno a Bolzano è stato sviluppato un concetto che comprende misure per il miglioramento a breve e medio termine del collegamento con Terlano, l'Oltradige e Laives.

Per l'area di Bressanone sono stati individuati diversi collegamenti per garantire un collegamento diretto e veloce all'interno della città e tra Varna e la zona industriale.

L'obiettivo è quello di rendere la bicicletta competitiva come mezzo di trasporto quotidiano attraverso una buona pianificazione delle infrastrutture.

Dopo Brunico, Bressanone e Bolzano, verrà lanciato anche un progetto pilota nella zona di Merano e della Val Venosta.

Pianificazione 2022

Supportare i comuni pilota nell'attuazione delle misure proposte. Se necessario, sostegno ad altri comuni nella preparazione di un pacchetto di misure per migliorare le condizioni della mobilità ciclistica in loco.

Oltre ai progetti pilota più grandi, STA esaminerà il collegamento di varie frazioni con Bressanone tramite Corsie Ciclabili. In consultazione con il Servizio strade, si vorrebbe chiarire con quali parametri sarebbe possibile introdurre delle Corsie Ciclabili sulle strade provinciali.

Neben den Pilotgemeinden unterstützt Green Mobility gezielt weitere Gemeinden bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radfahrende vor Ort, beispielsweise im Rahmen der Teilnahme an Arbeitsgruppen (z.B. AG Radfahren auf dem Ritten).

13.3.7 Einheitliches Beschilderungskonzept für Radwege

Nachdem immer mehr Gemeinden Interesse an einem gemeindeinternen Beschilderungskonzept für Radfahrer und Fußgänger haben und dieses teilweise auch bereits umgesetzt wurde (Meran, Lana etc.), soll nun ein Vorschlag für ein landesweit einheitliches Beschilderungssystem entwickelt werden. Dieses soll sowohl den innergemeindlichen als auch übergemeindlichen Bereich abdecken. Hierfür wurde unter Federführung von Green Mobility eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Landes (Mobilität, Straßendienst), der Bezirksgemeinschaften, IDM und externen Experten einberufen.

13.3.8 Planungsleitfaden für Radabstellanlagen

Damit Gemeinden und Unternehmen verstärkt nachhaltige Mobilitätsformen berücksichtigen, sind Aufklärung, Sensibilisierung und Know-how-Transfer wichtig. Ein nützliches Instrument sind sogenannte Planungsleitfäden. Diese Leitfäden sollen unterschiedlichen Entscheidungsträgern, technischen Ämtern der Landesverwaltung, Gemeinden und Bezirksgemeinschaften zur Verfügung gestellt werden. Ziel ist es, praktische Tipps, technische Anweisungen, Ideensammlungen, Best-Practices, rechtliche Rahmenbedingungen etc. aufzubereiten. Ein solcher Planungsleitfaden wird von Green Mobility zum Thema der Radabstellanlagen angefertigt. Er beinhaltet Richtlinien und Empfehlungen für die korrekte Planung und Umsetzung beim Bauen von Radabstellanlagen.

Für den Bau von Radwegen wird auf die neuen Richtlinien für geometrische und funktionelle Normen hingewiesen.

Oltre al sostegno dei comuni pilota, Green Mobility supporta altri comuni per migliorare le condizioni per i ciclisti, per esempio attraverso la partecipazione a gruppi di lavoro (es. gruppo di lavoro sulla mobilità ciclistica sul Renon).

13.3.7 Concetto di segnaletica uniforme per le piste ciclabili

Dato che sempre più comuni sono interessati a un concetto di segnaletica uniforme per ciclisti e pedoni – e questo è già stato implementato in alcuni casi (Merano, Lana, ...) – ora si vuole sviluppare una proposta per un sistema di segnaletica uniforme a livello provinciale. Questo dovrebbe coprire le aree nei comuni e quelle sovracomunali. A questo scopo è stato convocato, sotto la guida di Green Mobility, un gruppo di lavoro composto da rappresentanti della Provincia di Bolzano (mobilità, servizio strade), delle comunità comprensoriali, di IDM ed esperti esterni.

13.3.8 Vademecum per posteggi per biciclette

Il trasferimento di know-how, spiegazioni e sensibilizzazione sono molto importanti affinché i comuni e le aziende prendano maggiormente in considerazione forme di mobilità sostenibile. Uno strumento utile sono i vademecum per pianificatori. Queste linee guida devono essere messe a disposizione di diversi dicesori e uffici tecnici a livello provinciale e comunale, comunità comprensoriali, progettisti e pianificatori. L'obiettivo è quello di fornire consigli pratici, istruzioni tecniche, idee, buone pratiche, quadri giuridici, ecc. su vari temi relativi alla mobilità sostenibile. Questo tipo di vademecum viene elaborato dalla Green Mobility sul tema dei posteggi bici. Include linee guida e suggerimenti per la corretta pianificazione e esecuzione per l'installazione di posteggi bici.

Per la costruzione di piste ciclabili vengono fatte presenti le nuove linee guida per norme geometriche e funzionali.

Plan 2022

Im kommenden Jahr wird der Planungsleitfaden zu den Radabstellanlagen finalisiert und in gedruckter oder digitaler Form veröffentlicht.

13.4 Mobilitätsmanagement

Ein wichtiges Instrument zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität ist das Mobilitätsmanagement. Dieses wird im Wesentlichen in vier Kategorien unterteilt: kommunales, betriebliches, schulisches und touristisches Mobilitätsmanagement. Dank des Maßnahmenpaketes Green Mobility gibt es seit 2017 eine Landesförderung für Mobilitätsmanagement-Projekte. Green Mobility ist in der Bewertungskommission vertreten.

13.4.1 Mobilitätskonzept und Betriebliches Mobilitätsmanagement für das Krankenhaus Bozen

Eine gute und durchdachte Erreichbarkeit von Anziehungspunkten ist ein wesentliches Element einer weitsichtigen Mobilitätsplanung. Das Krankenhaus Bozen ist Arbeitsplatz für zahlreiche Menschen und gleichermaßen Anziehungspunkt für Patienten und Besucher.

Bislang gibt es kein Mobilitätskonzept für diesen zentralen Anziehungspunkt, zu dem sich täglich tausende Menschen begeben. Mit Hilfe von Fachexperten soll daher ein Mobilitätsplan ausgearbeitet werden, der nicht nur die Erreichbarkeit und die Parkmöglichkeiten für die verschiedenen Verkehrsträger analysiert, sondern einen Fokus auf nachhaltige Verkehrsmittel mit möglichst kurzen Wegen und optimierten Rahmenbedingungen legt.

Der ausgearbeitete Plan sollte anschließend beispielgebend für andere Krankenhäuser und weitere Anziehungspunkte sein.

Neben dem nachhaltigen Mobilitätskonzept umfasst das Projekt auch das Betriebliche Mobilitäts-

Pianificazione 2022

Nell'anno prossimo il vacemedum verrà finalizzato e pubblicato o in forma stampata o digitale.

13.4 Mobility Management

Il management della mobilità è uno strumento importante per il rafforzamento della mobilità sostenibile. Si distingue tra mobility management comunale, aziendale, scolastico e turistico. Grazie al pacchetto di misure Green Mobility, dal 2017 esiste un contributo provinciale per progetti di mobility management. Green Mobility fa parte della commissione di valutazione per questi contributi.

13.4.1 Concetto di mobilità e mobility management per l'ospedale di Bolzano

Una buona e ben ponderata accessibilità dei punti di attrazione è un elemento essenziale di una pianificazione della mobilità lungimirante. L'ospedale di Bolzano è il luogo di lavoro per numerose persone e un punto di attrazione per pazienti e visitatori.

Purtroppo, finora non esiste un concetto di mobilità per questo polo di attrazione centrale, verso il quale ogni giorno viaggiano migliaia di persone. Con l'aiuto di esperti verrà elaborato un piano di mobilità che analizzerà l'accessibilità e le possibilità di parcheggio per i vari mezzi di trasporto e dedicherà particolare attenzione ai mezzi di trasporto sostenibili con tragitti più brevi possibili e condizioni generali ottimizzate.

Il piano sviluppato dovrebbe poi essere un piano di riferimento anche per altri ospedali e ulteriori punti di attrazione.

Oltre al concetto di mobilità sostenibile viene elaborato anche il mobility management aziendale

management des Krankenhaus Bozen (Ausarbeitung des Plans der Wege vom Wohnort zum Arbeitsplatz – „piano spostamenti casa-lavoro“).

Plan 2022

Ausarbeitung eines Mobilitätsplans für das Krankenhaus Bozen, gemeinsam mit Vertretern der Sanität, der Gemeinde Bozen und externen Experten.

13.4.2 Handbuch Betriebliches Mobilitätsmanagement

Green Mobility arbeitet ein Handbuch zu betrieblichem Mobilitätsmanagement aus, um interessierten Unternehmen konkrete Unterstützung in der Umsetzung von Maßnahmen anzubieten.

Plan 2022

Fortfahren mit der Ausarbeitung und Finalisierung.

13.4.3 Pilotberatungen für betriebliches Mobilitätsmanagement

Gemeinsam mit verschiedenen Beratungsunternehmen bietet die STA Beratungen für betriebliches Mobilitätsmanagement an.

Plan 2022

Beratung und Vernetzung von interessierten Betrieben.

13.4.4 Betriebliches STA-Mobilitätsmanagement

Auch die STA engagiert sich im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements und übernimmt dadurch eine Vorbildfunktion.

Plan 2022

Es wird jährlich ein so genannter „Piano spostamenti casa e lavoro“ erstellt.

dell'ospedale di Bolzano (elaborazione piano spostamenti casa-lavoro).

Pianificazione 2022

Sviluppo di un piano di mobilità per l'ospedale di Bolzano insieme a rappresentanti della sanità, del comune di Bolzano ed esperti esterni.

13.4.2 Manuale per mobility management aziendale

Green Mobility sta elaborando un manuale per il mobility management aziendale, per poter offrire alle imprese interessate assistenza concreta nell'esecuzione di misure.

Pianificazione 2022

Continuazione dell'elaborazione e finalizzazione

13.4.3 Consulenze pilota per il mobility management aziendale

In collaborazione con diversi consulenti, STA effettuerà delle consulenze per il mobility management aziendale.

Pianificazione 2022

Consulenze e coordinamento per aziende interessate.

13.4.4 Mobility Management aziendale nella STA

Anche la STA si impegna nel tema del mobility management aziendale, assumendo un ruolo d'esempio.

Pianificazione 2021

Si elabora ogni anno un piano spostamenti casa e lavoro.

13.4.5 Mobilitätslehrgang

Regelmäßig wird ein Lehrgang zur Planung nachhaltiger Mobilität für Entscheidungsträger und Planer organisiert. Mit diesem Lehrgang wird wertvolles Know-how weitergegeben, sodass bei Mobilitätsprojekten stets die Anforderungen für eine möglichst nachhaltige Mobilität von Anfang an mitgedacht werden.

Aufgrund der großen Nachfrage wird der Lehrgang, nach dem ursprünglichen Zweijahres-Rhythmus, nun jedes Jahr organisiert.

Plan 2022

Der Mobilitätslehrgang wird erneut, mit ähnlichem Format und Programm, abgehalten.

13.4.6 Kurs für "mobility manager"

Die STA bietet einen Kurs für Mobilitätsmanager an und wertet dadurch das betriebliche Mobilitätsmanagement weiter auf. Im Kurs sollen grundlegende Kenntnisse über die nachhaltige Mobilität vermittelt werden. Zusätzlich werden einfache Instrumente zur Umsetzung von Befragungen der Mitarbeiter vorgestellt und dargelegt, wie der Prozess „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ im Unternehmen umgesetzt werden kann. Außerdem werden 1 bis 2 Vorzeigeunternehmen besichtigt. Der Kurs soll ca. 1,5 Tage dauern.

Plan 2022

Der Kurs für Mobilitätsmanager wird entwickelt und erstmals durchgeführt.

13.4.7 Netzwerk BMM

Um das betriebliche Mobilitätsmanagement noch bekannter zu machen, werden zwei Mal jährlich Netzwerktreffen für Unternehmen und Wirtschaftsverbände organisiert, um den Ideenaustausch zu fördern.

Plan 2022

13.4.5 Corso sulla mobilità

Regolarmente viene organizzato un corso sulla pianificazione della mobilità sostenibile per i decisori e i pianificatori. Con questo corso si trasmette prezioso know-how, in modo che nei progetti di mobilità siano sempre presi in considerazione fin dall'inizio i requisiti per una mobilità il più possibile sostenibile.

Vista la grande richiesta il corso, dopo la cadenza iniziale biennale, adesso viene organizzato ogni anno.

Pianificazione 2022

Il corso si terrà di nuovo con un formato e un programma simile.

13.4.6 Corso per "mobility manager"

La STA offre un nuovo corso per mobility manager e valorizza così ulteriormente il mobility management aziendale. Il corso fornirà conoscenze base sulla mobilità sostenibile. Inoltre, saranno presentati semplici strumenti per l'implementazione di sondaggi tra i dipendenti e come il processo di "gestione della mobilità aziendale" può essere implementato in azienda. Inoltre, saranno visitate 1-2 aziende d'esempio. Il corso dovrebbe durare circa un giorno e mezzo.

Pianificazione 2022

Si svilupperà e terrà per la prima volta il corso per mobility manager.

13.4.7 Rete di MMA

Al fine di aumentare la conoscenza del mobility management aziendale, due volte l'anno vengono organizzati incontri di rete per lo scambio di idee tra varie aziende e associazioni.

Pianificazione 2022

Zwei Netzwerktreffen werden veranstaltet.

Vengono organizzati due incontri.

13.4.8 Südtiroler Mobilitätspreis

Auf Initiative des Südtiroler Landtages wurde im September 2017 erstmals ein Preis für nachhaltige Mobilitätsprojekte verliehen. Ziel ist es, jenen Beitrag, den öffentliche Körperschaften, Vereine, Organisationen oder Betriebe leisten, um die nachhaltige Mobilität in Südtirol zu unterstützen, hervorzuheben und zu honorieren.

Plan 2022

Erneute Ausschreibung und Bewerbung des Mobilitätspreises, Betreuung der Bewerbungen und Juriesitzungen sowie der öffentlichen Verleihung des Preises. Um den Preis noch wirkungsvoller zu bewerben, wird Green Mobility die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit einem Fachverband/einer Fachorganisation prüfen, um den Preis bekannter zu machen und die abschließende Preisverleihung auszurichten.

13.4.8 Premio Mobilità Alto Adige

A settembre 2017, su iniziativa del Consiglio Provinciale, è stato assegnato in Alto Adige per la prima volta il premio per la mobilità sostenibile. L'obiettivo è quello di evidenziare e premiare il contributo da parte di enti pubblici, associazioni, organizzazioni o aziende alla mobilità sostenibile in Alto Adige.

Pianificazione 2022

Rinnovo dell'annuncio e delle candidature al Premio Mobilità Alto Adige, supervisione delle candidature e delle riunioni della giuria, nonché della consegna pubblica del premio. Per promuovere in maniera ancora più efficace il Premio, Green Mobility, valuterà la possibilità di attivare una collaborazione con un'associazione/organizzazione di categoria, in grado di aumentare la notorietà dello stesso e di ospitare la cerimonia di premiazione finale.

13.5 Elektromobilität

13.5 Mobilità elettrica

13.5.1 Roadshow Elektromobilität und E-Drive Day

13.5.1 Roadshow mobilità elettrica ed E-Drive Day

Zur Sichtbarkeit und Verbreitung der Elektromobilität organisiert Green Mobility die „Roadshow Elektromobilität“. Die Südtiroler Bevölkerung hat bei den Etappen der Roadshow die Möglichkeit, verschiedene Elektrofahrzeuge auszuprobieren und sich von den Vorteilen dieser modernen und sauberen Technologie zu überzeugen.

Per promuovere la mobilità elettrica Green Mobility propone l'iniziativa "Roadshow mobilità elettrica". Molti altoatesini hanno l'opportunità di testare gratuitamente veicoli elettrici e possono informarsi su questa tecnologia pulita e moderna alle tappe del Roadshow.

Insbesondere der jährlich organisierte „E-Drive Day“ im Safety Park hat sich dabei als publikumswirksame Veranstaltung bewährt.

In particolare, l'annuale "E-Drive Day" al Safety Park si è rivelato un evento pubblico di grande efficacia.

Plan 2022

Die traditionell besucherstärksten Etappen der Roadshow werden 2022 wieder in gewohnter Form umgesetzt.

Pianificazione 2022

Le tappe solitamente più visitate verranno riproposte nel 2022 nel formato originale del Roadshow.

13.5.2 Aktion „eTestDays“

Im Rahmen der „eTestDays“ wird ausgewählten Südtiroler Unternehmen die Möglichkeit geboten, für jeweils einige Tage ein E-Auto autonom im Betriebsalltag zu testen. Dadurch sollen einerseits eventuelle Zweifel gegenüber der Elektromobilität ausgeräumt und andererseits die Öffentlichkeit in Bezug auf das Thema Elektromobilität sensibilisiert werden.

Plan 2022

Aufgrund des Erfolges der Aktion wird diese im Jahr 2022 wiederholt.

13.5.2 Azione “eTestDays”

Durante l’azione “eTestDays”, aziende altoatesine selezionate hanno l’opportunità di testare autonomamente un’auto elettrica per alcuni giorni nella loro attività quotidiana. Da un lato, ciò ha lo scopo di dissipare eventuali dubbi sulla mobilità elettrica e, dall’altro di sensibilizzare il pubblico al tema della mobilità elettrica.

Pianificazione 2022

Grazie al successo dell’iniziativa, questa sarà ripetuta anche nel 2022.

13.6 Übersicht der Maßnahmen

Insgesamt sind 396.008 Euro vorgesehen, die – grob geschätzt – folgendermaßen aufgeteilt werden. Eine Verschiebung der Kosten zwischen den einzelnen Maßnahmen ist möglich:

13.6 Sommario delle misure

In totale sono previsti 396.008 euro, che, secondo le stime approssimative, saranno ripartiti come segue (sarà possibile uno spostamento dei costi tra le singole misure):

Maßnahme	Misura	Betrag Importo
Netzwerkarbeit, Know-how-Transfer und Bewerbung der Green-Mobility-Initiativen (inkl. Netzwerktreffen, Programmierungen und Hosting, Infomaterialien und Werbung)	Lavoro di networking, trasferimento know-how e pubblicazione delle iniziative di Green Mobility (incl. incontro periodico partner, programmazioni e hosting, materiale informativo e pubblicità)	14.000
Landesweite Sensibilisierungskampagne und Umsetzung konkreter Maßnahmen (z.B. Projekt LIFE)	Campagna di sensibilizzazione a livello provinciale e attuazione di misure concrete (progetto LIFE)	38.000
Maßnahmen zur Förderung der Radmobilität, „Südtirol radelt“, inklusive Zusatzaktionen (z. B. Winterradel auch Du, Teste auch Du ein E-Bike)	Misure per promuovere la mobilità ciclistica, ecc.), “L’Alto Adige pedala”, incl. azioni aggiuntive (es. Pedala anche tu coi guanti, Testa anche tu un’e-bike)	90.000
Konzepte und Pilotprojekte (allgemeine Konzeptarbeit, Lancierung von Bikesharing, Beratungsleistungen und technische Dienstleistungen für innovative Radwegprojekte, Ausarbeitung eines einheitlichen Beschilderungskonzeptes, Zugangssysteme für Sammel- und Einzelboxen,	Concetti e progetti pilota (lavoro concettuale generale, lancio del bike sharing, consulenza e servizi tecnici per progetti innovativi di piste ciclabili, elaborazione di un concetto di segnaletica uniforme, sistema di accesso per depositi biciclette, raddoppiamento della linea ferroviaria	73.500

zweigleisiger Ausbau Bozen-Meran, nachhaltige Mobilität im hochalpinen Bereich)	Bolzano – Merano, mobilità sostenibile in alta montagna)	
Mobilitätsmanagement (Pilotprojekte BMM, STA-internes Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzept Krankenhaus Bozen, Mobilitätslehrgang, Kurs für mobility manager, Fachtagung nachhaltige Mobilität)	Mobility management (progetti pilota mobility management aziendale, mobility management aziendale alla STA, concetto mobilità ospedale di Bolzano, corso sulla mobilità, corso per mobility manager, convegno sulla mobilità sostenibile)	67.550
Ausarbeitung von Leitfäden für Entscheidungsträger und Planer	Sviluppo di linee guida per i decisori e i pianificatori	60.803
Südtiroler Mobilitätspreis inklusive Betreuung und Bewertung	Premio Mobilità Alto Adige inclusa assistenza e valutazione	18.155
Aktionen zur Elektromobilität (E-Drive Day, eTestDays)	Iniziative per la mobilità elettrica (E-Drive Day, eTestDays)	34.500
INSGESAMT	TOTALE	396.008

14 Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten

Laut Vereinbarung zwischen dem Land Südtirol und der STA; Buchstabe i):

Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten: Budget aufgeschlüsselt nach Kostenarten und Aktivitäten

14.1 Kommunikation: unser Auftrag

Der qualitative, hochwertige, gut vernetzte, ansprechende und moderne Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Südtirol ist unser Auftrag. Ziel ist es, die breite Bevölkerung für ein umweltbewusstes und verantwortungsbewusstes Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren. Daran arbeiten die verschiedenen Bereiche (Eisen- und Seilbahnen, Eisenbahnprojekte, Green Mobility, Safety Park, Informationssysteme, Immobilienverwaltung) jeweils mit eigenem Fokus.

14.2 Themenschwerpunkte (Metathemen)

14.2.1 südtirolmobil

Nach der erfolgten Einführung der neuen Marke für die öffentliche Mobilität gilt es nun, darauf zu achten, dass das gesamte Angebot der öffentlichen Mobilität sowie alle damit vernetzten Dienste für die Nutzer über diese Marke klar und eindeutig erkennbar ist.

Für das Jahr 2022 (Herbst) ist es geplant, eine Kommunikationsoffensive zu starten, die isterseits als Imagekampagne ausgelegt ist und in einem

14 Attività di ricerca, comunicazione e marketing

Come da convenzione tra Provincia e STA; lettera i):

Attività di ricerca, comunicazione e marketing: budget suddiviso per tipologia di costo e attività

14.1 Comunicazione: il nostro compito

L'ampliamento qualitativo, di alta qualità, ben collegato, attraente e moderno del trasporto pubblico in Alto Adige è il nostro compito. L'obiettivo è quello di sensibilizzare l'opinione pubblica nei confronti di comportamenti di mobilità responsabili e rispettosi dell'ambiente. I vari settori (ferrovie e funivie, progetti ferroviari, Green Mobility, Safety Park, sistemi informativi, gestione immobili) lavorano ciascuno con le proprie competenze al raggiungimento di questo obiettivo.

14.2 Argomenti principali (metatemi)

14.2.1 altoadigemobilità

In seguito all'introduzione del nuovo marchio per la mobilità pubblica, è ora importante garantire che l'intera gamma di prodotti per la mobilità pubblica e i servizi ad essa collegati sia chiaramente e inequivocabilmente riconoscibile per gli utenti attraverso questo marchio.

Per l'anno 2022 (autunno) si prevede di lanciare un'offensiva di comunicazione, che da un lato è concepita come una campagna d'immagine e in

zweiten Schritt verschiedene südtirolmobil-Produkte in den Mittelpunkt stellt (z.B. neues Ticketing, neue Dienste wie etwa Bike-Box).

14.2.2 Eisenbahnen und Seilbahnen

Die STA ist mit der Führung der Vinschger Bahn sowie mit dem Betrieb der Rittner Seil- und Schmalspurbahn sowie der Standseilbahn Mendel beauftragt, was eine laufende, aktuelle und präzise Information der Bevölkerung, der Fahrgäste und der beteiligten Partner beinhaltet. Gerade in der derzeitigen Phase zur Elektrifizierung der Linie ist eine kontinuierliche Kommunikation über Bauarbeiten, Sperren etc. notwendig. Für die gesamte Kommunikation wurde 2016 ein eigenes Kommunikationskonzept erarbeitet, das konsequent umgesetzt und über das Projekt „Elektrifizierung“ abgerechnet wird.

14.2.3 Projektkommunikation

Die Eisenbahn ist Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. Um definitiv zur „besseren“ Alternative zur Autofahrt zu werden, braucht es ambitionierte Projekte (Elektrifizierung Vinschger Bahn, Bau der Riggertalschleife, Bau der Mobilitätszentren Brunneck und Brixen etc.).

Die Verwirklichung solcher Mobilitätsprojekte macht es notwendig, laufenden Austausch mit betroffenen Gremien sowie Bürgerinnen und Bürgern zu halten. Viele unserer Projekte gerade im Eisenbahnbereich sind mit erheblichen Kosten und während der Bauphase durchaus mit Unannehmlichkeiten für Bürger und Fahrgäste verbunden. Deshalb gilt es, stets intensive Informationsarbeit über mehrere Kanäle (klassische Medien, soziale Medien, visuelle Darstellungen, Drucksorten etc.) sowie kommunikative Vorarbeit zu leisten.

14.2.4 Fahrgastinformation

Aufgabe ist es, die Öffentlichkeit auf breiter Basis sowie im Speziellen die Fahrgäste mit allen Ziel-

una seconda fase si concentra su vari prodotti al-toadigemobilità (ad es. nuova biglietteria, nuovi servizi come le BiciBox).

14.2.2 Ferrovie e funivie

La STA è responsabile della gestione della ferrovia della Val Venosta e dell'esercizio della funivia e del trenino del Renon e della funicolare della Mendola, che implica informazioni continue, aggiornate e precise per la popolazione e i passeggeri, nonché per i partner coinvolti. In particolare nell'attuale fase di elettrificazione della linea è necessaria una comunicazione continua sui lavori di costruzione, chiusure, ecc. Nel 2016 è stato sviluppato un concetto di comunicazione dedicato, che è stato costantemente implementato e fatturato attraverso il progetto "Elettrificazione".

14.2.3 Comunicazione di progetto

La ferrovia è la spina dorsale della mobilità sostenibile. Per diventare sicuramente un'alternativa "migliore" al viaggio in auto, sono necessari progetti ambiziosi (elettrificazione della ferrovia della Val Venosta, costruzione della variante della Val di riga, costruzione dei centri di mobilità di Brunico e Bressanone, ecc.).

La realizzazione di tali progetti di mobilità rende indispensabile mantenere uno scambio continuo con gli enti e i cittadini interessati. Molti dei nostri progetti, soprattutto nel settore ferroviario, sono associati a costi considerevoli e, durante la fase di costruzione, a disagi per i cittadini e i passeggeri. Pertanto è importante svolgere un intenso lavoro di informazione attraverso diversi canali (media classici, social media, rappresentazioni visive, prodotti stampati, ecc.) e lavori preparatori di comunicazione.

14.2.4 Informazione ai passeggeri

Il compito è quello di informare il pubblico in modo ampio e in particolare i passeggeri di tutti i gruppi target (pendolari, studenti, ospiti, utenti

gruppen (Pendler, Schüler, Urlaubsgäste, Gelegenheitsnutzer usw.) sowie die Südtirol-Pass-Kunden über das Angebot in der öffentlichen Mobilität zu informieren: umfassend, frühzeitig, präzise, zuverlässig und auf nutzerfreundliche Art und Weise. Dazu gilt es, alle geeigneten Informationsplattformen und Info-Kanäle zu nutzen sowie schrittweise neue Kanäle aufzubauen und zu implementieren. Wir sind bemüht, die Fahrgastinfos so weit wie möglich in allen drei Landessprachen sowie in englischer Sprache bereit zu stellen, sowohl bei der Webseite und App südtirolmobil als auch bei Info-Blättern und verschiedenen Drucksorten.

Angestrebt wird eine Optimierung, eine bessere Vernetzung und vor allem eine schnelle, direkte Fahrgastinformation in allen Bereichen sowie eine verbesserte Strukturierung und Koordinierung für den gesamten Kunden-Informationsservice. Das gilt in besonderer Weise bei kurzfristigen Vorfällen, wenn eine zeitnahe, zuverlässige und stets aktuelle Informationsarbeit notwendig ist. Der Digitalisierung gilt ein Hauptaugenmerk, doch ist genauso auch darauf zu achten, dass bei Bedarf auch Beschilderungen vorhanden sind (z. B. Info-Schilder auf Bushaltestellen, bei zeitweiligen Sperren usw.).

14.2.5 Aktuelle Servicemeldungen und Störungsmeldungen

Die Fahrgäste sind über Fahrpläne, über programmierte Fahrplanänderungen, über kurzfristige bzw. unvorhergesehene Störungen, Neuerungen, über alle Themen rund um Tarife, Abos usw. möglichst frühzeitig und zielgruppengerecht zu informieren. Dabei gilt es zunächst, intern unter allen Beteiligten die Informationskette zu optimieren. Für die breite Informationsarbeit nach außen hin werden alle geeigneten Kanäle genutzt, wobei der direkten und unmittelbaren Kommunikation mit den Kunden ein Hauptaugenmerk gilt. Es werden sämtliche Medienplattformen und Stakeholder genutzt, um alle Zielgruppen bestmöglich zu erreichen. Zusätzlich zur eigenen Medien-Info für alle Servicemeldungen (Fahrpläne, Tarife, Ticketing

occasionalen, ecc.) e i clienti AltoAdige Pass sull'offerta di mobilità pubblica: in modo completo, tempestivo, preciso, affidabile e comprensibile. Ciò richiede l'uso di tutte le piattaforme e i canali d'informazione appropriati e la graduale creazione e implementazione di nuovi canali. Facciamo ogni sforzo per fornire informazioni ai passeggeri in tutte e tre le lingue provinciali, per quanto possibile, e anche in inglese, sia sul sito web e la app altoadigemobilità, sia su fogli informativi e diversi prodotti stampati.

L'obiettivo è quello di ottenere un'ottimizzazione, un migliore collegamento e soprattutto un'informazione rapida e diretta dei passeggeri in tutti i settori, nonché una migliore strutturazione e coordinamento dell'intero servizio di informazione ai clienti. Ciò vale particolarmente nel caso di eventi imprevisti, quando è necessario un servizio di informazione molto tempestivo, affidabile e sempre aggiornato. La digitalizzazione è un punto chiave, ma è anche importante assicurare che la segnaletica sia presente dove necessario (ad esempio, cartelli informativi alle fermate degli autobus, chiusure temporanee, ecc.).

14.2.5 Messaggi di servizio attuali

I passeggeri devono essere informati il più presto possibile e in modo adeguato al gruppo target su orari, modifiche programmate degli orari, interruzioni a breve termine o impreviste, novità e su tutti gli argomenti relativi alle tariffe, abbonamenti, ecc. Il primo passo consiste nell'ottimizzare internamente la catena informativa tra tutte le parti interessate. Per un'ampia opera di informazione verso l'esterno devono essere utilizzati tutti i canali idonei per raggiungere una comunicazione diretta e immediata con i clienti. Vengono usate tutte le piattaforme di informazione e gli stakeholder per raggiungere tutti i gruppi target nel modo migliore. Oltre alle informazioni mediatiche proprie per tutti i messaggi di servizio (orari, tariffe, ticketing, ecc.) con il nuovo marchio altoadigemobilità

usw.) unter der neuen Marke südtirolmobil wurden im Jahr 2020 und 2021 die Störungsmeldungen auf dem Mobilitätsportal optimiert. Im Jahr 2022 wird das Mobilitätsportal mit neuen Funktionalitäten erweitert (z.B. Mobile Ticketing), und mit Social-Media-Kanälen sollen weitere Zielgruppen angesprochen werden. Ein Meilenstein war die Einführung von Push-Meldungen und den orangenen Bannermeldungen, mit denen die Fahrgäste und Kunden direkt mit wichtigen Infos erreicht werden.

14.2.6 Verkehrssicherheit

Sicher fahren will gelernt und lebenslang geübt sein. Das Verkehrssicherheitszentrum Safety Park wurde mit dem Ziel gegründet, Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen und Kategorien für ein verantwortungsbewusstes Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren. Der Safety Park hat dazu ein eigenes Kommunikationskonzept erarbeitet, das an dieser Stelle nicht explizit erklärt werden soll.

14.2.7 Trends im Bereich der nachhaltigen Mobilität

Mobilität spielt in der modernen Gesellschaft eine fundamentale Rolle, die individuelle Fortbewegung ist in sämtlichen Lebenssituationen selbstverständlich. Damit stellt sich die Frage, wie Mobilität künftig so gestaltet werden kann, dass knappe Ressourcen und individuelle Bedürfnisse bestmöglich in Einklang gebracht werden können. Diesbezüglich gilt es, Trends (z.B. Fahrradmobilität, autonomes Fahren etc.) zu beobachten und auf lokale Bedürfnisse abzustimmen. Zu diesem Zweck sind 2022 Sensibilisierungsmaßnahmen geplant.

14.3 Unsere Kommunikationsleitlinien

Für die STA-Kommunikation ergeben sich aus der Themenagenda folgende Leitlinien:

- Laufend informieren. Wir informieren die Menschen zielgruppengerecht und aktuell

nel 2020 e nel 2021 sono stati ottimizzati i messaggi sul portale della mobilità per i disturbi sulle linee. Nel 2022 il portale della mobilità sarà ampliato con nuove funzionalità (es. mobile ticketing) e con i social media saranno raggiunti altri gruppi target. Una pietra miliare è stata l'introduzione delle notifiche push e il banner arancione per gli avvisi, che permettono di raggiungere i passeggeri e i clienti in modo diretto con tutte le informazioni importanti.

14.2.6 Sicurezza stradale

La guida sicura si impara e si esercita per tutta la vita. Il Centro di guida sicura Safety Park è stato fondato con l'obiettivo di sensibilizzare gli utenti della strada di tutte le età e categorie a comportamenti di mobilità responsabili. A tal fine il Safety Park ha sviluppato un proprio concetto di comunicazione, che non deve essere spiegato esplicitamente in questo punto.

14.2.7 Mobilità sostenibile: i trend

La mobilità gioca un ruolo fondamentale nella società moderna, la mobilità individuale è una cosa ovvia in tutte le situazioni della vita. Ciò solleva la questione di come si possa progettare la mobilità in futuro, in modo da poter conciliare al meglio le scarse risorse e le esigenze individuali. A questo proposito è necessario osservare i trend (es. mobilità ciclistica, guida autonoma, ecc.) e adattarli alle esigenze locali. A questo scopo sono pianificate misure di sensibilizzazione per l'anno 2022.

14.3 Le nostre linee guida di comunicazione

Dal programma tematico per la comunicazione STA risultano le seguenti linee guida:

- Informare continuamente. Informiamo le persone, in modo attuale e orientato al gruppo

über die öffentliche Mobilität und leisten Sensibilisierungsarbeit.

- Veranschaulichen. Komplexe Inhalte werden – im Sinne eines modernen Storytellings – über Sprache, Text, Bild (z.B. Illustrationen, Datajournalismus) oder Videos dargestellt. Im Bereich der Fahrgastinformation sollen sich Fahrgäste schnell und sicher zurecht zu finden, etwa mit Hilfe von Lageplänen zu Bushaltestellen, Beschilderungen, Piktogrammen, Leitsystemen usw.

14.3.1 Kommunikationsmaßnahmen extern

- Öffentlichkeits- und Pressearbeit (Information und Sensibilisierung). STA kommuniziert Themen und Inhalte aller Bereiche über klassische Medienarbeit (Medienmitteilungen, Medienkonferenzen). Dies erfolgt in enger Abstimmung mit dem LPA und dem Mobilitätsressort. Außerdem arbeiten wir Themen für beide auf.
- Neue Webseite. In den letzten vier Jahren ist die STA um wichtige Bereiche gewachsen: Green Mobility, Safety Park, Fahrgastinformation. Diesem Wachstum soll auch auf einer neuen Webseite Rechnung getragen werden, auf der alle Bereiche und Aufgaben der STA übersichtlich dargestellt werden.
- Soziale Medien. STA ist seit rund 4,5 Jahren in den sozialen Medien vertreten und pflegt derzeit einen YouTube-Kanal, auf dem u.a. alle Ausgaben von „Sendung Mobil“ angeschaut werden können. Auch auf Facebook, Instagram und LinkedIn verbreitet STA alle für das Unternehmen bzw. den Mobilitätsbereich relevante Themen. Alle diese Auftritte werden 2022 weiter etabliert und die Nutzerzahl gesteigert. Außerdem ist es geplant, im Rahmen von südtirolmobil verschiedene Social-Media-Kanäle (hauptsächlich Facebook, Instagram) anzubereiten, um in erster Linie die Marke und die Kundenbindung zu stärken und ein positives Image aufzubauen.
- Visuelles Marketing. Die STA hat bereits in der

target, sulla mobilità pubblica e svolgiamo un lavoro di sensibilizzazione.

- Illustrare. I contenuti complessi sono presentati, sotto forma di un moderno storytelling, attraverso il linguaggio, i testi, le immagini (ad es. illustrazioni, data journalism) o i video. Nella comunicazione con i passeggeri, per comprendere in modo rapido e sicuro l'utilizzo dei mezzi pubblici quando li usano, serve l'aiuto di mappe delle fermate degli autobus, cartelli, pittogrammi, sistemi di guida, ecc.

14.3.1 Le misure di comunicazione esterne

- Relazioni pubbliche (informazione e sensibilizzazione). STA comunica gli argomenti e i contenuti dei vari settori attraverso i consueti mezzi di comunicazione (comunicati stampa, conferenze stampa), sempre in stretta collaborazione con l'Agenzia stampa e la Ripartizione mobilità. Inoltre elaboriamo tematiche per loro.
- Nuovo sito internet. Negli ultimi quattro anni la STA è cresciuta ed ha acquisito importanti reparti: Green Mobility, Safety Park, informazioni ai passeggeri. Questa crescita deve essere tenuta in considerazione in un nuovo sito web dove saranno presentati in modo chiaro tutti i reparti e compiti della STA.
- Social media. STA è presente sui social media da circa 4,5 anni e cura un canale YouTube sul quale si possono guardare tutte le puntate della trasmissione "Mobilità". Anche su Facebook, Instagram e LinkedIn vengono diffusi tutti i temi rilevanti per le aziende e il settore della mobilità. Tutti questi canali devono essere seguiti anche nel 2022 e il numero di follower deve essere incrementato. Inoltre, è pianificato, nell'ambito di altoadigemobilità, di offrire diversi profili sui social media (principalmente Facebook e Instagram), per rafforzare la marca e la fidelizzazione dei clienti e per creare un image positivo.
- Visualizzare l'informazione. STA in passato ha

Vergangenheit komplexe Themen und größere Projekte (z.B. Riggertalschleife) visuell dargestellt und damit einem größeren Publikum zugänglich gemacht. Auch 2022 soll die Öffentlichkeit auf unterhaltsame und einprägsame Weise angesprochen werden. Diese Informationen sollen über verschiedene Kanäle (Web, neue Medien, FLIRT-Züge etc.) verbreitet werden.

- **Drucksorten.** Die STA informiert bei Themen und Angeboten mit Drucksorten, wenn sie gezielt zum Einsatz gebracht werden können (v.a. direkte Gespräche, Mediengespräche etc.). Drucksorten werden außerdem gezielt zur Fahrgastinformation eingesetzt (z.B. bei größeren Streckensperren).
- **Fotoservice.** STA verfügt über ein Fotoarchiv, das v.a. mit Bildern der eigenen Projekte (etwa Rittner Seilbahn, Bahnhöfe etc.) bestückt ist. Das Archiv wurde 2020 mit Fotomaterial ergänzt, bei dem verschiedene Situationen (Zug und Seilbahn während der Fahrt etc.) abgebildet wurden. Im Jahr 2022 ist geplant, das Archiv weiter zu pflegen und bei Bedarf Fotos zu shooten.

14.3.2 Employer Branding

Das breit gefächerte STA-Aufgabengebiet in stark spezialisierten Fachgebieten macht es langfristig notwendig, qualifizierte und motivierte Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden. Dank externer (Recruiting) bzw. interner Maßnahmen (Human Resources Marketing) soll die Attraktivität der STA so gesteigert werden, dass sich einerseits sehr gute Fachkräfte selbst auf offene Stellen bewerben und andererseits die bereits vorhandenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter langfristig an die STA gebunden werden (z.B. Teamevents, Work-Life-Balance etc.).

14.3.3 Strategische Beratung

Die STA ist in den letzten Jahren stark gewachsen und hat vielfältige Aufgabengebiete dazugewonnen. Um diese Gebiete klar abzugrenzen und eine

già rappresentato visualmente tematiche complesse e grandi progetti (es. variante Val di Riga) per renderle accessibili ad un vasto pubblico. Anche nel 2022 il pubblico dovrà essere informato in modo divertente e comprensibile. Queste informazioni devono essere distribuite su diversi canali (internet, nuovi media, video-schermi sui treni FLIRT ecc.).

- **Pubblicazioni.** La STA fornisce informazioni sui temi e le offerte tramite materiale stampato, se può essere utilizzato in modo mirato (ad es. discussioni dirette, discussioni con i media, ecc.). Il materiale stampato è anche utilizzato specificamente per l'informazione dei passeggeri (ad es. per grandi chiusure di tratti ferroviari).
- **Fotografia.** STA gestisce un archivio con una serie di fotografie dei propri progetti (stazioni ferroviarie, funivia del Renon ecc.). Nel 2020 l'archivio è stato aggiornato con nuovo materiale fotografico, che mostra diverse situazioni (treno e funivia in corsa, ecc.). Nel 2022 si prevede di continuare a mantenere l'archivio e, se necessario, di realizzare altre foto.

14.3.2 Employer Branding

L'ampia gamma di competenze della STA in settori altamente specializzati rende necessario il mantenimento a lungo termine di collaboratori qualificati e motivati. Grazie a misure esterne (reclutamento) o interne (marketing delle risorse umane), l'attrattiva della STA deve essere aumentata in modo tale che, da un lato, specialisti validi si candidino spontaneamente per i posti vacanti e, dall'altro, i collaboratori esistenti siano fidelizzati a lungo termine alla STA (p.es. teamevent, work-life balance, ecc.).

14.3.3 Consulenza strategica

STA è cresciuta notevolmente negli ultimi anni e ha acquisito una vasta gamma di nuovi compiti.

einheitliche Kommunikation nach außen und innen zu ermöglichen, ist es nun notwendig, Unternehmensstrategie und Kommunikationsstrategie zu harmonisieren.

Per delimitare chiaramente queste aree e consentire una comunicazione uniforme sia all'interno che all'esterno, è ora necessario armonizzare la strategia aziendale e la strategia di comunicazione.

14.3.4 Übersicht der Maßnahmen

14.3.4 Sommario delle misure

Maßnahme	Misura	Betrag Importo
Projektkommunikation (Mobilitätszentren, Elektrifizierung Vinschger Bahn u.a.m.)	Comunicazione di progetto (Centri di mobilità, Elektrificazione Ferrovia Val Venosta ed altri progetti)	20.000
Kommunikationsstrategie ÖPNV und nachhaltige Mobilität	Strategia di comunicazione nel TPL e mobilità sostenibile	90.000
ÖPNV: Fahrgastinformation	TPL: informazione al pubblico	50.000
Kommunikationsmaßnahmen extern (Öffentlichkeits- und Pressearbeit, Social Media, Drucksorten, visuelles Marketing etc.)	Misure di comunicazione esterna (relazioni pubbliche, Social Media, pubblicazioni, Visual Marketing ecc.)	65.000
Neue STA-Webseite	Nuovo sito Web STA	30.000
Veranstaltungen	Convegni	30.000
Strategische Beratung	Consulenza strategica	45.000
Verschiedene	Altre	10.000
INSGESAMT	TOTALE	340.000

14.4 Forschung und Innovation

Viele STA-Tätigkeiten bergen Innovation in sich: neue Signalsysteme, Aufbau von Informationsdatenbanken, Echtzeit-Informationssysteme, Elektromobilität u.v.m. Diese Aufgaben sind in den einzelnen Kapiteln beschrieben und werden deshalb an dieser Stelle nicht eigens angeführt.

Für das kommende Jahr 2022 sind keine Forschungsprojekte geplant.

14.4 Ricerca e innovazione

Molte attività svolte dalla STA sono per loro natura innovative: nuovi sistemi di segnalazione, creazione di banche dati informative, sistemi informativi in tempo reale, mobilità elettrica e molto altro. Queste sono descritte nei singoli capitoli e non verranno ripresi nuovamente qui.

Non sono previsti, invece, progetti di ricerca per il 2022.

15 Informationssysteme

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe j):

Informationsdienste: Budget für die Bereitstellung der Informationsdienste für die Fahrgäste und das Ticketing sowie die Führung und den Ausbau der IT-Systeme des öffentlichen Nahverkehrs in Südtirol, aufgeschlüsselt nach Kostenarten

Im Jahr 2021 wurden die Arbeiten des Bereiches Informationssysteme mit der Weiterentwicklung des südtirolmobil-Portales bzw. der App fortgesetzt und wichtige Neuerungen, wie etwa Push-Dienste und eine Verbesserung der Usability, fortgesetzt. Die App ist mit ca. 100.000 aktiven Nutzern sehr erfolgreich, am Tag werden ca. 30.000 Verbindungsanfragen (Stand Sommer 2021) gestellt.

Die ITCS/Ticketing-Vergabe konnte erfolgreich abgeschlossen werden, der neue Lieferant wird das System nun in enger Abstimmung mit der STA aufbauen.

Weitere wichtige Meilensteine waren die Inbetriebnahme des neuen Service- und Informationszentrums (SIZ) und die Beschaffung eines neuen Incident-Management-Tools sowie die Vergabe eines neuen Störungsmanagementsystems. Das Projekt Linking Alps wurde mit dem Aufbau einer Demonstrator-Website fortgeführt und liegt im Zeitplan. Der Abschluss des Projektes ist für Sommer 2022 vorgesehen.

Das Jahr 2022 wird vor allem durch die Arbeiten für die Inbetriebnahme des neuen Ticketing/ITCS-Systems gekennzeichnet sein. Außerdem werden das EFRE-Projekt BINGO und die Arbeiten am Interreg-Projekt „Linking Alps“ finalisiert.

15 Sistemi di informazione

Come da convenzione Provincia – STA; lettera j):

Servizi di informazione: budget per la fornitura di servizi di informazione ai passeggeri ed il ticketing e la gestione nonché lo sviluppo dei sistemi IT del trasporto pubblico locale, suddivisi per tipo di costo

Nell'anno 2021 il lavoro svolto dal settore sistemi d'informazione è continuato con lo sviluppo del portale e della app "altoadigemobilità", e l'introduzione di novità come, ad esempio, i servizi push e un miglioramento della usability. La app ha molto successo, con circa 100.000 utenti attivi e circa 30.000 richieste di orario al giorno (estate 2021).

Il contratto ITCS/ticketing è stato assegnato con successo e il nuovo fornitore imposterà ora il sistema in stretta collaborazione con la STA.

Altre pietre miliari importanti sono state la messa in funzione del nuovo Centro servizi e informazioni e l'appalto di un nuovo strumento di incident management, nonché l'aggiudicazione di un nuovo sistema di gestione di disturbi. Il progetto Linking Alps è continuato con lo sviluppo di un sito web dimostrativo e sta rispettando i tempi. Il completamento del progetto è previsto per l'estate del 2022.

L'anno 2022 sarà segnato soprattutto dal lavoro per la messa in funzione del nuovo sistema ticketing/ITCS, dal completamento del progetto FESR BINGO e dal lavoro sul progetto Interreg "Linking Alps".

15.1 Laufende Tätigkeiten

15.1.1 Ticketing

Servizi S.T.

Servizi S.T. wird weiterhin und bis zur geplanten Inbetriebnahme des neuen Ticketingsystems im Jahr 2022 mit der Betreuung des Ticketingsystems beauftragt. Für den einjährigen Zeitraum bis 2022, also bis zur Umsetzung des neuen Systems, werden nur mehr notwendige Weiterentwicklungen an Servizi S.T. beauftragt.

Umsetzung neues ITCS und Ticketing-System

2021 beginnt die Umsetzungsphase für das neue ITCS- und Ticketing-System, das im Jahr 2022 abgeschlossen wird. Die gewachsenen Strukturen des bisherigen Systems müssen an einigen Stellen angepasst bzw. abgebaut und entsorgt werden. Dafür zu berücksichtigende Strukturen und Geräte sind:

- technische Wände in den Bahnhöfen;
- bestehende Fahrscheinautomaten und Infoterminals;
- bestehende Entwertungsgeräte.

Um die neuen Fahrscheinautomaten unterzubringen, muss in den vorgesehenen Räumlichkeiten entsprechender Platz geschaffen und aufbereitet werden. Die Altgeräte müssen hingegen entfernt und entsorgt werden.

Mit dem neuen Ticketingsystem übernimmt die STA auch die bisher vom Ticketingdienstleister übernommene Aufgabe der Beschaffung und Verteilung aller RFID-gebundenen Fahrscheinarten.

Verwaltung der touristischen Kartenkreisläufe

Die Verwaltung der touristischen Kartenkreisläufe wird in der ersten Jahreshälfte von STA und von IDM durchgeführt. Gleichzeitig finden intensive

15.1 Attività in corso

15.1.1 Ticketing

Servizi S.T.

Servizi S.T. continuerà ad occuparsi del sistema di ticketing fino a quando il nuovo sistema sarà operativo nel 2022. Per il periodo fino al 2022 – fino alla messa in funzione del nuovo sistema – saranno commissionati a Servizi S.T. solo gli ulteriori sviluppi necessari.

Implementazione nuovo ITCS e sistema di ticketing

Il 2021 vede l'inizio della fase di implementazione del nuovo ITCS e del sistema di ticketing, che si concluderà nel 2022. Le strutture del vecchio sistema devono essere adattate al nuovo sistema in alcuni punti o devono essere smantellate e smaltite. Le strutture e i dispositivi da considerare a questo proposito sono:

- pareti tecniche nelle stazioni,
- distributori automatici di biglietti e terminali informativi esistenti,
- obliteratrici esistenti.

Deve essere creato e preparato uno spazio adeguato per i nuovi distributori automatici di biglietti nei locali designati. I vecchi apparecchi devono essere rimossi e smaltiti.

Con il nuovo sistema di ticketing, la STA si assume anche il compito di acquistare e distribuire tutti i tipi di titoli di viaggio con tecnologia RFID, che in precedenza era svolto dal fornitore di servizi del sistema di ticketing.

Gestione dei titoli turistici

La gestione dei biglietti turistici verrà svolta, nel primo semestre dell'anno, da parte della STA e dell'IDM. Allo stesso tempo, sono in corso intensi

Abstimmungsgespräche mit der IDM im Hinblick auf ein Gästekartensystem 2.0 für das Jahr 2023 statt.

colloqui di coordinamento con IDM per un sistema di biglietti per gli ospiti 2.0 per l'anno 2023.

15.1.2 Fahrpläne

Die Fahrplanprodukte (Taschenfahrpläne, Aus-hänge) haben im Jahr 2021 durch die Coronanotlage eine Umstellung erfahren. Das A4-Kursbuch wurde nicht mehr gedruckt und soll auch künftig nicht mehr angeboten werden.

Die Taschenfahrpläne werden hingegen in höherer Stückzahl und je nach Covid-Lage im Jahr 2022 produziert. Dabei wird auf eine kapillare Verteilung geachtet.

Die Beauftragung für den Druck der Fahrplanbücher sieht die Produktion von ca. 250.000 Exemplaren der verschiedenen Bezirksfahrpläne sowie des Bahnfahrplanes vor.

Die Fahrplanaushänge werden als PDF-Dokument und mit Unterstützung eines externen Dienstleisters produziert. Der Druck selbst wird vom jeweiligen Konzessionär übernommen.

15.1.3 WLAN- und Infotainment-System auf den Zügen

Die im Herbst 2020 veröffentlichte Ausschreibung für ein neues WLAN- und Infotainment-System auf den 25 FLIRT-Zügen (Stadler) und den 7 neuen Zügen ging leer aus.

Die Überarbeitung und Anpassung der Ausschreibungsunterlagen ist abgeschlossen, jedoch konnte die Ausschreibung aufgrund von Problemen bzw. Unklarheiten im Zusammenhang mit der Zugbeschaffung noch nicht veröffentlicht werden. Dies soll Anfang 2022 passieren.

Die Ausschreibung umfasst die Miete der notwendigen Hardware (Router und Medienserver) und die Implementierung eines Systems, das Fahrgästen ein neues OnBoard-Portal zur Verfügung stellt

15.1.2 Orari

I prodotti relativi all'orario (orari tascabili, cartelloni) hanno subito un cambiamento per l'anno 2021 a causa del COVID-19. Il libro orario A4 non è stato più stampato e si prevede di interrompere questo prodotto in futuro.

Gli orari tascabili saranno prodotti con diverse edizioni e quantità superiori, nel 2022, dipendentemente dalla situazione COVID-19. Si presterà attenzione alla distribuzione capillare.

Il contratto per la stampa dei libri orari prevede la stampa di circa 250.000 copie dei vari orari distrettuali e dell'orario ferroviario.

Gli orari delle fermate vengono prodotti in formato PDF con il supporto di un fornitore di servizi esterno. La stampa stessa è a carico dei rispettivi concessionari.

15.1.3 Sistema WLAN e Infotainment sui treni

La gara d'appalto pubblicata nell'autunno 2020 per un nuovo sistema WLAN e di infotainment sui 25 treni FLIRT (Stadler) e sui 7 nuovi treni è andata a vuoto.

La revisione e l'adattamento dei documenti di gara è stata completata, ma la gara non ha ancora potuto essere pubblicata di nuovo a causa di problemi o ambiguità nell'appalto dei treni. Tuttavia, la pubblicazione sarà effettuata all'inizio dell'anno 2022.

Il bando di gara prevede il noleggio dell'hardware necessario (router e media server), l'implementazione di un sistema che fornisca ai passeggeri un nuovo portale di bordo e che alimenti i monitor multimediali del treno. Inoltre, i servizi offerti

und die Multimedia-Monitore im Zug bespielt. Außerdem umfassen die ausgeschriebenen Leistungen alle Backend-Systeme, das Monitoring und die Wartung.

Die ausgeschriebenen Leistungen sollen ab Ende 2022, spätestens Anfang 2023 in Betrieb gehen. Die Laufzeit des Vertrages beträgt 6 Jahre, mit optionaler Verlängerung um weitere 3 Jahre. Außerdem können die Leistungen optional auch für weitere 25 neue Züge abgerufen werden.

Um die Zeit bis zur Inbetriebnahme des neuen WLAN- und Infotainment-Systems zu überbrücken und den Fahrgästen auch in diesem Zeitraum das gewohnte Angebot zu bieten, werden die Verträge mit den aktuellen Dienstleistern auch für das Jahr 2022 verlängert.

Multimediasystem und Multimediamonitore FLIRT

Das Videoangebot auf den Bildschirmen der FLIRT-Züge wurde auch 2021 stark genutzt:

- durchschnittlich 30 bis 35 verschiedene Videos in der Playliste;
- durchschnittlich 35minütige Playliste;
- Anfragen verschiedener Institutionen: Autonome Provinz Bozen (Forum Prävention, Sprachzentrum, Young & Museum, Sportjahrbuch, Frauenhausdienst „Gegen Gewalt“, eJob-Börse, No Credit, COVID-Infos etc.), IDM, Uni BZ, Green Mobility, Safety Park, NOI Techpark, verschiedene Museen, BBT, Trauttmansdorff, Fraunhofer, Sportevents (Giro delle Dolomiti), Stiftung Südtiroler Schlösser etc.; Messe Bozen, Family App, Euregio, Kulturevents (z.B. Mairania Ausstellung, Lange Nacht der Kirchen, Klangfeste etc.);
- Ausführliche Infos über den Impfplan nach Altersgruppen bzw. Impfbus;
- Infos über den ÖPNV (Infos über Busse nach Prags und zu den Drei Zinnen etc.).

comprendono anche tutti i sistemi di back-end, il monitoraggio e la manutenzione.

I servizi messi in gara dovrebbero entrare in funzione tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023. La durata del contratto è di 6 anni, con una proroga facoltativa di altri 3 anni. Inoltre, i servizi possono essere richiamati anche per altri 25 treni Bombardier.

Al fine di offrire ai passeggeri i servizi WLAN e infotainment con continuità, fino alla prossima aggiudicazione e messa in funzione del nuovo sistema, i contratti con gli attuali fornitori di servizi saranno prorogati per tutto l'anno 2022.

Multimediasystem e Multimediamonitor FLIRT

L'offerta di proiezione video sugli schermi dei treni FLIRT ha riscontrato successo anche nel 2021:

- una media di 30-35 video differenti nella playlist;
- una media di 35 minuti a playlist;
- richieste pervenute da varie istituzioni: Provincia Autonoma di Bolzano (Forum prevenzione, centro linguistico, Young & Museum, annuario sportivo, Servizio Casa delle donne "Contro la violenza", mercato eJob, No Credit, Info su COVID-19, ecc.), IDM, Uni BZ, Green Mobility, Safety Park, NOI Techpark, vari musei, BBT, Trauttmansdorff, Fraunhofer, eventi sportivi (Giro delle Dolomiti), Fondazione Castelli dell'Alto Adige, Fiera Bolzano, Family App, Euregio, eventi culturali (mostra Mairania, lunga notte delle chiese, festeMusicali, ...);
- Informazioni dettagliate sul programma di vaccinazione e bus di vaccinazione;
- Informazioni sul trasporto pubblico locale (Info sugli autobus per Braies e Tre Cime di Lavaredo).

Ziel für 2022 ist es, das Angebot weiter auszubauen und neben institutionellen Infovideos auch vermehrt Streckeninformationen (z.B. Sperren, Fahrplanänderungen etc.) anzuzeigen. Dieses Vorhaben soll spätestens dann umgesetzt werden, sobald das neue WLAN- und Infotainment-System verfügbar ist.

15.1.4 Wartung und Betrieb DFI-Anzeiger

An wichtigen ÖPNV-Haltestellen wurden vor rund 13 Jahren ca. 270 intelligente Haltestellenanzeiger montiert. Diese wurden im Jahr 2021 revidiert und mit Echtzeitdaten angereichert.

Für den Betrieb und die Wartung des gesamten Systems (Anzeiger, Backendsysteme etc.) wird die Herstellerfirma des Systems beauftragt.

15.1.5 südtirolmobil-Infopoint Bozen

Der Busbahnhof Bozen ist seit November 2018 im Regelbetrieb. Das Team besteht aus 5 Vollzeitäquivalenten und einer Koordinatorin. Die Auslastung der Anlage ist sehr gut, die Dienstleistungsqualität wird allseits gelobt. Im Jahr 2021 wurde auch der Infopoint Ritten mit 4 zusätzlichen Vollzeitäquivalenten in das Team integriert.

In den Sommermonaten 2022 wird eine Hilfskraft (Scout) gesucht, die insbesondere während der besucherstarken Monate die Mitarbeiter an der Bergstation Oberbozen unterstützen. Der südtirolmobil-Infopoint Bozen soll außerdem mit einer professionellen Gegensprechanlage aufgerüstet werden, um die Kommunikation mit den Kunden zu erleichtern.

Die Kosten für die Infrastruktur (Raum, Energie, Wachdienst etc.) sind im Posten „Führung von Anlagen und Infrastrukturen des ÖPNV“ enthalten.

L'obiettivo per il 2022 è quello di ampliare ulteriormente la gamma di servizi offerti e di trasmettere, oltre ai video di informazioni istituzionali, un maggior numero di informazioni sui percorsi (ad es. chiusure o cambiamenti di orario). Questo sarà poi implementato principalmente con il nuovo sistema WLAN e di infotainment.

15.1.4 Manutenzione e funzionamento paline

Presso le più importanti fermate del trasporto pubblico sono state installate circa 270 paline intelligenti circa 13 anni fa. Queste sono state revisionate nel 2021 e arricchite con i dati in tempo reale.

Per il funzionamento e la manutenzione dell'intero sistema (paline, sistemi di backend, ecc.) viene incaricato il produttore del sistema.

15.1.5 Infopoint altodigemobilità Bolzano

L'autostazione di Bolzano è in funzione da novembre 2018. Il team è composto da 5 collaboratori impiegati a tempo pieno e da una coordinatrice. Il livello di utilizzo della struttura è molto buono, la qualità del servizio è molto lodata. Nel 2021, anche l'Infopoint Renon è stato integrato nel team, con 4 equivalenti a tempo pieno.

Per l'anno 2022 si cerca un assistente (scout) per i mesi estivi per sostenere il personale della stazione a monte di Soprabolzano, soprattutto nei mesi di punta. L'attrezzatura dell'Infopoint altodigemobilità di Bolzano sarà aggiornata con un sistema citofonico professionale per una migliore comunicazione con i clienti.

I costi per l'infrastruttura (spazio, energia, vigilanza, ecc.) sono iscritti in bilancio alla voce "gestione di strutture e infrastrutture del TPL".

15.2 Investitionen

Im Jahr 2022 und danach sind folgende Investitionsprojekte, vorbehaltlich Finanzierung, vorgesehen:

15.2.1 Fahrgast-Informationssysteme an den Zug- und Busbahnhöfen (Digital Signage)

2018 wurde am neuen Busbahnhof in Bozen erstmals ein neues Digital-Signage-System zur Anzeige der Abfahrten und zusätzlicher Fahrgastinformationen in Betrieb genommen.

Seitdem wurden die Monitore des Digital-Signage-Systems an folgenden Bahnhöfen installiert und aktiviert:

- Talstation Standseilbahn Mendel;
- Busbahnhof Sterzing;
- Busbahnhof Klobenstein (Kaiserau);
- Bahnhof Klobenstein.

Ausserdem werden die beiden neuen Mobilitätszentren in Brixen und Bruneck mit folgenden Monitoren ausgestattet:

- 9 Outdoor-Monitore in Bruneck;
- 12 Outdoor-Monitore in Brixen.

15.2.2 Allgemeine Haltestellenausrüstungen für zentrale Busbahnhöfe

Die zentralen Südtiroler Busbahnhöfe sind teilweise mangelhaft ausgestattet. Deshalb wird in den nächsten 4 Jahre ein Budget von 200.000 Euro pro Jahr beantragt, um Leitsysteme, Haltestellenvitrinen und andere allgemeine Ausrüstungen zu beschaffen. Ziel ist es, die Fahrgastinformation und Fahrgastführung zu verbessern.

15.2 Investimenti

Nel 2022 e negli anni successivi sono previsti, previo finanziamento, i seguenti progetti d'investimento:

15.2.1 Sistemi d'informazione al pubblico nelle stazioni ferroviarie e autobus (Digital Signage)

Nel 2018, alla nuova autostazione di Bolzano è entrato per la prima volta in funzione il nuovo sistema di Digital-Signage per la visualizzazione delle partenze e di informazioni aggiuntive per i passeggeri.

Da allora, i monitor del sistema digital signage sono stati installati e attivati nelle seguenti stazioni:

- Funicolare della Mendola – stazione a valle;
- autostazione di Vipiteno;
- autostazione di Collalbo (Kaiserau)
- stazione di Collalbo.

Inoltre, i due nuovi centri di mobilità di Bressanone e Brunico saranno dotati di monitor:

- 9 monitor esterni a Brunico;
- 12 monitor esterni a Bressanone.

15.2.2 Attrezzatura generale per le fermate presso le autostazioni centrali

Le principali autostazioni in Alto Adige spesso non sono attrezzate in modo ottimale. Per questo motivo, viene richiesto per i prossimi 4 anni un budget di 200.000 euro all'anno per l'acquisto di sistemi di controllo, vetrine alle fermate e altre attrezzature generali al fine di migliorare l'informazione e le indicazioni ai passeggeri in queste strutture.

15.3 Projekte

15.3.1 EFRE - Projekt BINGO

Das Innovationsprojekt BINGO wird im Dezember 2022 abgeschlossen. Mit der Inbetriebnahme und Weiterentwicklung des südtirolmobil-Portals und der App sowie der Echtzeitinformationen wurden wichtige Kernelemente der neuen Architektur umgesetzt. Diese werden nun fortlaufend weiterentwickelt.

Im Jahr 2022 werden weitere wichtige Projekte angestoßen. Die Implementierung des neuen ITCS/Ticketingsystems wird durch BINGO-Mittel finanziert; geplant ist außerdem die Inbetriebnahme des mobilen Ticketings und des neuen ITCS/Ticketing-Backends. Es wird ein Control Centre für das neue SIZ angeschafft, das dazu dient, die Kunden künftig noch besser informieren zu können und Störungen zeitnah und zielgenau weiterzugeben.

Die untenstehende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten geplanten Ausgabeposten für das Jahr 2022:

Position	Posizione	Betrag Importo
Beschaffung Control Centre	Acquisto tool Control Centre	450.000
Einrichtung Mobility Lab	Allestimento Mobility Lab	10.000
Kommunikationskampagne und Abschlusskonferenz des Projektes	Campagna di comunicazione e conferenza finale del progetto	50.000

Siehe Performance-Plan der Südtiroler Landesverwaltung.

15.3.2 Linking Alps

Die STA nimmt als Projektpartner am Interreg-Alpine-Space-Projekt „Linking Alps“ teil. Zusammen mit anderen 11 Projektpartnern aus Frankreich, Italien, der Schweiz, Österreich und Slowenien wird

15.3 Progetti

15.3.1 FESR - Progetto BINGO

Il progetto di innovazione BINGO sarà concluso a dicembre 2022. Con il lancio e l'ulteriore sviluppo del portale della mobilità e dell'app, nonché delle informazioni in tempo reale, sono stati implementati e vengono continuamente sviluppati importanti elementi fondamentali della nuova architettura.

Nel 2022 saranno perseguiti altri obiettivi importanti: l'implementazione del nuovo sistema ITCS/ticketing, finanziata dai fondi del progetto BINGO, la messa in funzione del ticketing mobile e del nuovo backend ITCS/ticketing. Inoltre, si prevede l'acquisizione di un centro di controllo per la nuova struttura del Centro servizi e informazioni, che fornirà ai clienti informazioni ancora più complete e a trasmettere le informazioni in modo tempestivo e preciso in caso di interruzione dei servizi.

Il seguente prospetto fornisce una panoramica delle principali voci di spesa previste per il 2022:

Vedi Piano della performance dell'Amministrazione provinciale.

15.3.2 Linking Alps

STA partecipa come partner di progetto al progetto Interreg Alpine-Space "Linking Alps". Insieme ad altri 11 partner provenienti da Francia, Italia, Svizzera, Austria e Slovenia sarà creato un

ein verteiltes Auskunftssystem aufgebaut. Die Besonderheit dieses Vorhabens ist die Nutzung eines europäischen Standardprotokolles „OpenJourneyPlanner“ (OJP), das es erlaubt, die Fahrtauskünfte auf die einzelnen Auskunftssysteme zu verteilen und anschließend zu einem Gesamtergebnis zu gelangen. Dieses Projekt ist für die Tourismusdestination Südtirol strategisch wichtig, da künftig Fahrplanauskünfte von Wien oder Zürich bis nach Südtirol möglich sein werden.

Das Projektbudget beträgt 2.528.309,25 Euro. Der STA wurde ein Budget von 379.213,60 Euro zugeteilt, die Förderquote ERDF beträgt 85 %. Die restlichen 15 % können über den „Nationalen Rotationsfond“ rückerstattet werden, der auf Antrag des Partners nach Erstattung der abgerechneten EFRE-Ausgaben ausbezahlt wird. Das Projekt läuft noch bis zum Jahr 2022.

Im Jahre 2022 hat die STA die neuen Server erstmals in einen Testbetrieb überführt. Es ist geplant, bis zum Jahr 2022 in den Produktivbetrieb überzugehen. Als aktives System spielt die STA eine wichtige Rolle, da wir u.a. Endkundeninterfaces (App und Portal) für alle Projektpartner zur Verfügung stellen.

15.3.3 Implementierung Ticketing/ITCS

Das Ticketingsystem wurde im Jahr 2021 neu vergeben. Im Jahre 2022 folgt nun die konkrete Umsetzung. Es ist geplant, in den Vollbetrieb überzugehen, wobei zunächst die neuen Busbetreiber den Betrieb aufnehmen müssen.

sistema informativo “distribuito”. La particolarità di questo progetto consiste nell’utilizzo di un protocollo standard europeo “OpenJourneyPlanner” OJP, che permette di distribuire le informazioni di viaggio ai singoli sistemi informativi portando ad un risultato complessivo. In quanto regione turistica, questo progetto è strategicamente importante per l’Alto Adige, poiché in futuro consentirà di ottenere informazioni sugli orari da Vienna o Zurigo all’Alto Adige in un’unica soluzione.

Il budget del progetto ammonta a 2.528.309,25 euro, alla STA è stato assegnato un budget di 379.213,60 euro, il tasso di finanziamento FESR è dell’85%. Il restante 15% può essere rimborsato tramite il “Fondo nazionale di rotazione”, il quale viene erogato su richiesta del partner in seguito all’avvenuto rimborso di FESR delle spese rendicontate. Il progetto durerà fino al 2022.

STA ha testato per la prima volta i nuovi server nel 2021, si prevede di entrare in funzione produttiva entro il 2022. In quanto sistema attivo, STA ricopre un ruolo importante, poiché, ad esempio, mette a disposizione le interfacce finali per il cliente (app e portale) per tutti i partner del progetto.

15.3.3 Implementazione Ticketing/ITCS

Il sistema di ticketing è stato aggiudicato nel 2021. Nel 2022 si affronterà l’implementazione concreta del sistema. L’entrata in funzione è prevista, ma ciò richiederà anche l’inizio delle attività dei nuovi operatori di autobus.

16 Gemeinkosten

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe k):

Gemeinkosten: Budget für die Gemeinkosten, inklusive der Kosten für die ordentliche Führung der Gesellschaft, unterteilt nach Kostenarten

16.1 Verwaltung

Die STA zählt rund 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was eine Verwaltungsstruktur notwendig macht, die die grundlegenden Dienste für das Unternehmen und die produktiven Bereiche abwickelt.

16.2 Internes IT-System

Die 2019 ausgeschriebenen Hauptdienste des internen IT-Systems werden auch im Jahr 2022 weitergeführt:

- Los 1: internes IT-System (Server, Benutzerverwaltung, Office365, Client-Management, Hardware-Einkauf etc.);
- Los 2: Datenlinien in allen Standorten, Internetlinie und Firewalls.;
- Los 3: Printservice inklusive Multifunktionsgeräte.

Die Laufzeit der Dienste und Leistungen dieser Ausschreibung reicht zunächst bis zum 31.12.2022 (mit optionaler Verlängerung).

16.2.1 Modern Workplace – Microsoft 365

Im Jahr 2021 wurde mit der flächendeckenden und vollfunktionellen Modern-Workplace-Einführung begonnen, und zwar mit den Tools Microsoft SharePoint und Microsoft Teams (sowie weiterer nützlicher Microsoft-Tools). Bereits im März 2020 wurde (auch aufgrund der Coronanotlage und

16 Spese generali

Come da convenzione Provincia – STA; lettera k):

Spese generali: budget per le spese generali, comprese le spese per la gestione ordinaria della società, suddivise per tipo di costo

16.1 Amministrazione

Con circa 170 collaboratrici e collaboratori in STA c'è la necessità di una struttura amministrativa che svolga servizi basilari per l'azienda e per i settori produttivi.

16.2 Sistema informatico interno

I principali servizi del sistema informatico interno, che sono stati appaltati nel 2019, continueranno anche nel 2022:

- Lotto 1: sistema informatico interno (server, gestione utenti, Office365, gestione clienti, acquisto hardware, ecc.);
- Lotto 2: linee dati in tutte le sedi, linea Internet e firewall;
- Lotto 3: servizio di stampa, compresi i dispositivi multifunzione.

I servizi e le prestazioni dell'appalto durano almeno fino al 31.12.2022 (con possibilità di proroga di ulteriori mesi) e sono fatturati mensilmente.

16.2.1 Modern Workplace – Microsoft 365

Nel 2021, il Modern Workplace è stato introdotto in STA con Microsoft SharePoint e Microsoft Teams (oltre ad altri utili strumenti Microsoft). Il primo passo in questa direzione è stato già fatto a marzo del 2020 (anche a causa della pandemia di

dem damit zusammenhängigen Smartworking vieler Mitarbeiter) der erste Schritt in diese Richtung gesetzt. Besprechungen und Sitzungen durften nicht mehr in Präsenz abgehalten werden, weshalb kurzfristig Microsoft Teams für die interne und externe Kommunikation freigeschaltet wurde.

Im Herbst 2020 wurde dann die zuvor im Detail ausgearbeitete Strategie für die Einführung des Modern Workplace (SharePoint, Teams und weitere Microsoft365-Tools) für die gesamte STA ausgerollt. Seit Anfang 2021 arbeiten nun alle STA-Mitarbeiter in der Microsoft365-Umgebung.

Durch die Einführung von Microsoft365 können wichtige Funktionen eines DMS abgedeckt werden (etwa Versionierung, Metadaten-Verschlagwortung, Digitalisierung von Unternehmensprozessen, Protokollbuch etc.). Anhand der bislang gesammelten Erfahrungen mit Microsoft365 scheint eine zusätzliche Einführung eines eigenen Dokumenten-Management-Systems nicht notwendig.

Zusammenfassend die wichtigsten Einführungen/Umsetzungen mit Microsoft365:

- Dokumentenablage mit Metadaten-Verschlagwortung in SharePoint Online;
- SharePoint-Startseite (Intranet) mit unternehmensrelevanten Informationen: STA-News, Mediathek, Geburtstage und Events etc.;
- Abbildung des Organigramms bzw. der Bereiche in Microsoft Teams;
- eigene horizontale Teams für Projekte;
- Digitalisierung von zentralen Unternehmensprozessen (Aufgabenverwaltung, Sitzungsmanagement, Urlaubsanfrage- und genehmigung, Genehmigungsprozess mit bzw. ohne digitaler Unterschrift, Protokollbuch etc.).

Dank der genannten Umstrukturierung hat jeder Mitarbeiter nun die Möglichkeit, jederzeit, überall und mit jedem digitalen Endgerät auf die Unternehmensdaten- und -prozesse zuzugreifen.

COVID-19 und l'associato home office del personale). Dato che riunioni e conversazioni non potevano più essere tenute di persona, Microsoft Teams con le sue funzioni di comunicazione è stato attivato per tutti i dipendenti.

Nell'autunno 2020, la strategia precedentemente dettagliata per introdurre il Modern Workplace è stata poi implementata in tutta la STA con l'aiuto di SharePoint, Teams e altri strumenti Microsoft365. Dall'inizio del 2021, tutti i dipendenti STA lavorano nell'ambiente Microsoft365.

Attraverso l'introduzione di Microsoft365, si possono coprire importanti funzioni di un DMS (come il versioning, l'indicizzazione dei metadati, la digitalizzazione dei processi aziendali, registro di protocollo, ecc.). Sulla base dell'esperienza acquisita finora con Microsoft365, un'ulteriore introduzione di un sistema di gestione dei documenti separato non sembra necessaria.

Quello che segue è un riassunto delle introduzioni/implementazioni più importanti con Microsoft365:

- Archiviazione di documenti con tag di metadati in SharePoint Online;
- pagina iniziale di SharePoint (intranet) con informazioni rilevanti per l'azienda: news STA, mediateca, compleanni ed eventi, ecc.
- mappatura dell'organigramma/dei reparti in Microsoft Teams;
- team orizzontali per i progetti;
- digitalizzazione dei processi aziendali centrali (gestione dei compiti, gestione delle riunioni, richiesta e approvazione delle ferie, processo di approvazione con e senza firma digitale, registro di protocollo, ecc.).

Attraverso le suddette introduzioni, ogni dipendente ha la possibilità di accedere ai dati e ai processi aziendali in qualsiasi momento, da qualsiasi luogo e con qualsiasi dispositivo digitale.

Im Jahr 2022 werden mit internen Ressourcen und mit der Unterstützung externer Berater weitere Prozesse digitalisiert und weitere Anpassungen vorgenommen.

Nel 2022, ulteriori processi saranno digitalizzati con risorse interne e con il supporto di consulenti esterni, e saranno implementati ulteriori adeguamenti e facilitazioni per i dipendenti.

16.2.2 Telefonie

Die Mobiltelefonie (SIM und Smartphones), die den STA-Mitarbeitern zur Verfügung gestellt wird, wird bei TIM bezogen und läuft über die „Convenzione Mobile 8“ von CONSIP. Die Migration zur neuen Convenzione Mobile 8 hat im Herbst 2021 stattgefunden.

16.2.2 Telefonia

L’attrezzatura necessaria per la telefonia mobile (SIM e smartphone) per i dipendenti STA è ottenuta da TIM tramite la “Convenzione Mobile 8” di CONSIP. La migrazione alla nuova Convenzione Mobile 8 è stata effettuata nell’autunno 2021.

Die Festnetztelefonie läuft über die Firma Brennercom über sogenannte SIP-Trunks. Dadurch sind an allen STA-Sitzen keine physischen ISDN-Linien mehr notwendig. Die gesamte Telefonie läuft zum zentralen Telefonieserver im ACS-Rechenzentrum (Brennercom) und mündet von dort über 2 redundante SIP-Trunks (ISDN-Linien der Brennercom) im öffentlichen Telefonnetz. Dies hat zum Vorteil, dass die gesamte Wartung vom externen IT-Dienstleister abgedeckt wird.

La telefonia fissa è gestita da Brennercom tramite i cosiddetti SIP-trunk. Questo significa che le linee fisiche ISDN non sono più necessarie nelle varie sedi STA. Tutta la telefonia fluisce nel server centrale di telefonia nel datacenter ACS (presso Brennercom) e poi attraverso 2 SIP-Trunk ridondanti (linee ISDN di Brennercom) nella rete telefonica pubblica. Grazie a questa tecnologia, la manutenzione è completamente nelle mani dei nostri fornitori di servizi IT.

16.2.3 Managementsoftware „AsiX“

AsiX wird weiterhin das IT-Tool für das Mitarbeitermanagement sein, mit dem Kurse, Schulungen, die persönliche Ausrüstung, die Arbeitssicherheit und die Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften verwaltet werden. Darüberhinaus wird die Wartung von Kleingeräten sukzessive in die Asix-Software integriert, ebenso die Verwaltung des STA-Fuhrparks.

16.2.3 Software di gestione “AsiX”

AsiX continuerà ad essere lo strumento informatico di gestione dei dipendenti, relativamente a corsi, formazione, dotazione personale, sicurezza sul lavoro e conformità legislativa. Inoltre, la manutenzione relativa alla piccola strumentazione verrà progressivamente inserita totalmente in Asix, così come la gestione del parco mezzi della STA.

16.2.4 Übersicht der laufenden Kosten IT-System (exkl. Fixe Anlagen)

16.2.4 Prospetto costi correnti Sistema IT (excl. Impianti fissi)

Leistung	Prestazione	Betrag Importo
Los 1: internes IT-System	Lotto1: sistema IT interno	105.000
Ankauf Hardware	Acquisto Hardware	40.000

Los 2: Datenlinien	Lotto 2: linee dati	60.000
Los 3: Printservice inkl. Multifunktionsgeräte	Lotto 3: servizio stampanti con stampanti multifunzione	25.000
Mobiltelefonie	Telefonia mobile	12.500
Festnetz-Telefonie	Telefonia fissa	10.000
Zusatzlizenzen Microsoft365	Licenze aggiuntive Microsoft365	18.000
Lizenzen und Wartung Spezialsoftware	Licenze e manutenzione software	14.000
IT-Beratungen (Microsoft365 etc.)	Consulenze IT (Microsoft 365, ecc.)	40.000
AsiX	AsiX	6.000
Microsoft NAV 2009	MicrosoftNAV 2009	22.000
Arxivar (Elektronische Archivierung)	Arxivar (Conservazione sostitutiva)	4.000
INSGESAMT	TOTALE	356.500

16.3 Verschiedene Projekte/Vorstudien

Für die Vorstudien und die Machbarkeitsstudien, für Vermessungen und für andere vorbereitende Studien zur Bewertung der Machbarkeit eines Projektes sind angemessene Ressourcen notwendig. Im Budget wurden dafür 100.000 Euro vorgesehen.

16.3 Diversi progetti e studi preliminari

Per lo studio preliminare e di prefattibilità, per i rilievi e per altre attività propedeutiche alla valutazione di fattibilità di un progetto è necessario disporre di adeguate risorse. Nel budget sono previsti 100.000 euro a tale scopo.

16.4 Effizienzsteigerungsmaßnahmen

16.4.1 Anpassung Managementsystem

Die STA verfügt über ein integriertes Managementsystem nach ISO 9001 und ISO 45001:2018 und ist entsprechend zertifiziert.

Im Jahr 2021 erneuerte die STA ihre ISO 9001-Zertifizierung für weitere drei Jahre; der Geltungsbereich wurde sowohl für die ISO 9001 als auch für die ISO 45001 auf das Management von Fixen Anlagen und die Durchführung von Fahrsicherheitskursen im Safety Park ausgedehnt.

16.4 Misure per l'aumento di efficienza

16.4.1 Adeguamento sistema di gestione

STA dispone di un sistema di gestione integrato ISO 9001, ISO 45001:2018 ed è conseguentemente certificata.

Nel corso del 2021, STA ha rinnovato la certificazione ISO 9001, per ulteriori tre anni; il campo di applicazione è stato esteso sia per la ISO 9001 che per la ISO 45001 alla gestione degli impianti fissi e all'erogazione dei corsi di guida sicura presso il Safety Park.

Die STA will auch die ISO 14001-Umweltzertifizierung integrieren. 2022 wird eine Umweltrisikanalyse und eine Gapanalyse durchgeführt, um 2023 das neue System integrieren und anschließend zertifiziert zu lassen.

16.4.2 Verwaltungsoptimierung

Um die Effizienz im Verwaltungsbereich zu steigern, werden laufend Optimierungspotentiale gesucht, bewertet und schrittweise umgesetzt. Dies betrifft vor allem das Automatisieren jener Arbeitsschritte, die derzeit in teilweise erheblichem Umfang manuell verrichtet werden.

Für das Jahr 2022 ist die Migration von Navision 2009 auf das aktuelle System vorgesehen, mit Pilotierung im Herbst 2022 und Umstellung mit 01.01.2023.

Derzeit sind folgende Optimierungen geplant bzw. befinden sich in der Umsetzungsphase:

- Der Import der elektronischen Eingangsrechnungen ins ERP-System soll verbessert werden. Vorhandene Aufträge sollen automatisch erkannt und mit der importierten Eingangsrechnung verknüpft werden. Damit kann der Buchungsvorgang beschleunigt werden.
- Der Freigabeprozess für Eingangsrechnungen erfolgt derzeit auf Papier, d.h. die Rechnung wird ausgedruckt, geprüft und vom verantwortlichen Mitarbeiter unterzeichnet. Es wird nun geprüft, inwiefern die Implementierung eines Workflows im ERP-System diesen Prozess verbessern kann.
- Das starke Wachstum der STA machte eine Aufstockung der internen Personalverwaltung notwendig. Durch diese zusätzliche Kapazität wird die Personalsuche nun intern abgewickelt. Dies macht die Beauftragung von externen Spezialisten überflüssig, was zu beträcht-

E' intenzione di STA procedere all'integrazione anche della certificazione ambientale secondo la norma ISO 14001; per fare questo, nel corso del 2022 verrà condotta una analisi dei rischi in ambito ambientale e la gap analysis, per procedere nel 2023 con l'integrazione e la successiva certificazione del nuovo sistema.

16.4.2 Ottimizzazione amministrativa

Al fine di aumentare l'efficienza nell'area amministrativa, i potenziali di ottimizzazione vengono costantemente ricercati, valutati e implementati passo dopo passo. Ciò riguarda principalmente l'automazione dei processi che attualmente richiedono un considerevole lavoro manuale.

È prevista la migrazione da Navision 2009 al sistema attuale nell'anno 2022 con pilotaggio nell'autunno e la conversione con il 01/01/2023.

Attualmente sono pianificate o in parte già in fase di implementazione le seguenti ottimizzazioni:

- L'importazione di fatture elettroniche in entrata nel sistema ERP deve essere ulteriormente migliorata, in modo che vengano riconosciuti automaticamente gli ordini esistenti e collegati alla fattura in entrata importata. Questo accelererà ulteriormente il processo di registrazione.
- Il processo di conferma delle fatture in entrata avviene ancora su carta, cioè la fattura viene stampata e poi controllata dalla persona responsabile e firmata per conferma. Si sta ora valutando se l'implementazione di un flusso di lavoro nel sistema ERP possa migliorare questo processo.
- La forte crescita della STA ha richiesto anche un aumento nel reparto interno amministrazione del personale. Grazie a questa capacità aggiuntiva, la ricerca del personale può ora essere gestita internamente. In questo modo si elimina la necessità di ricorrere a specialisti esterni, il che porterà a notevoli risparmi sui

lichen Kosteneinsparungen führt. Die Personalsuche wird nur dann an externe Agenturen ausgelagert, wenn – trotz Bewerbungsprozess – keine geeigneten Mitarbeiter gefunden werden. Auch bei der Suche nach Mitarbeitern mit einem spezifischen Profil, die auf dem Arbeitsmarkt besonders umworben sind, wird auf eine externe Agentur zurückgegriffen.

Die internen Verwaltungsabläufe werden einer laufenden Analyse unterzogen, um sie gegebenenfalls verbessern und optimieren zu können. Der Schwerpunkt liegt auf der Digitalisierung.

16.5 Externe Finanzierungen

Durch die finanzielle Konsolidierung in den letzten Jahren besteht kaum externer Finanzierungsbedarf. Aus diesem Grund hat die STA die bisherigen Kreditlinien stark reduziert.

16.6 Erlöse Inhouse-Gesellschaften

Über 80 % des STA-Jahresumsatzes wird im Rahmen jener Tätigkeiten erzielt, die uns das Land Südtirol gemäß Artikel 16 Absatz 3 des gesetzesvertretenden Dekretes vom 19. August 2016, Nr. 175 anvertraut.

costi. La STA assegna ora solo le ricerche di personale per le quali la STA non ha trovato candidati idonei nonostante la ricerca effettuata, o per le quali la STA deve ricorrere ad agenzie esterne a causa del profilo specifico, se questi profili sono particolarmente ricercati sul mercato del lavoro.

I processi amministrativi vengono continuamente analizzati per verificare il potenziale di miglioramento e successivamente, se possibile, ottimizzati. L'attenzione si concentrerà sulla digitalizzazione.

16.5 Finanziamenti esterni

Grazie al consolidamento finanziario degli ultimi anni non si necessita quasi più di finanziamenti esterni. Pertanto, la STA ha ridotto massivamente le linee di credito precedenti.

16.6 Ricavi società inhouse

Oltre l'80% del fatturato della STA viene effettuato nello svolgimento dei compiti a essa affidati dalla Provincia di Bolzano (ai sensi dell'articolo 16 comma 3 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175).

17 Anlagen

- Budget 2022

17 Allegati

- Budget 2022