

## Scenari e infrastrutture strategici per la Mobilità di Merano

## Introduzione

In questo documento sono sinteticamente presentati i temi sugli Scenari e le infrastrutture, strategici per la Mobilità di Merano, trattati nel corso della riunione informativa per i Consiglieri comunali che si è tenuta nella sala consiliare il 6 dicembre 2023.

Il Comune è impegnato nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che avrà una validità di 10 anni e dovrà contenere gli interventi ritenuti necessari per cogliere gli obiettivi del Piano Clima e del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile.

Il PUMS, considerato il ruolo di Merano nel Burgraviato e il suo potere attrattore di flussi turistici, dovrà inevitabilmente essere in sintonia con le strategie generali di intervento del Piano Clima 2040 e con quelle del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035. Per svolgere questo ruolo, la città di Merano deve poter contare sugli interventi strategici che assicurano questa funzione di «polo della mobilità» senza pregiudicare la vivibilità della città. Tra questi si citano, in particolare: la decarbonizzazione di tutte le linee a frequenza di trasporto pubblico urbane ed extraurbane, il potenziamento del Centro di Mobilità della Stazione, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello presenti in campo urbano mediante la realizzazione di opere sostitutive, la possibilità di diversificare i percorsi delle linee di trasporto pubblico all'interno della città a seconda delle loro caratteristiche e dei mezzi impiegati.

Visto che l'elaborazione del PUMS si intreccia con la decisione che il Consiglio Comunale dovrà prendere in merito alla Funicolare Merano – Scena (prevista sia dal Piano Provinciale della Mobilità 2018 che dal Piano provinciale della Mobilità Sostenibile 2035), è doveroso precisare che lo scenario di progetto del Piano, pur essendo finalizzato a cogliere i medesimi obiettivi indipendentemente dalla presenza o meno della Funicolare, sarà certamente condizionato nei suoi contenuti e nelle sue prestazioni (che non potranno essere equivalenti) dall'esito di questa decisione. Infatti, se è vero che la funicolare da sola non è in grado di risolvere i problemi di mobilità della città, è altrettanto vero che, su alcuni temi specifici, essa potrebbe offrire un contributo significativo e non altrimenti risolvibile a meno di sacrificare aspetti che riguardano l'efficienza del complessivo sistema della mobilità.

Ciò vale, in particolare, per le ipotesi di riorganizzazione dei percorsi delle linee di trasporto pubblico extraurbano all'interno della città, ancor più nella prospettiva del loro potenziamento previsto dal Piano Clima 2040 per ridurre la mobilità su auto privata (vedi slide 3).

# Il Quadro programmatico sovraordinato

Piano Clima Alto Adige 2040

**Il Piano Clima Alto Adige 2040** ha fissato una serie di obiettivi molto impegnativi in tema riduzione delle emissioni inquinanti che nuocciono all'ambiente e alla salute umana. Gli obiettivi generali prevedono la riduzione del 55% delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030 e, alla stessa data, l'utilizzo di Fonti energetiche rinnovabili per almeno il 75% del fabbisogno di energia nel campo dei trasporti. Le strategie messe in campo per centrare questi obiettivi prevedono la decarbonizzazione integrale del trasporto pubblico locale, la transizione energetica della mobilità su auto privata e la riduzione del 40% delle sue percorrenze ottenuta attraverso un aumento del 70% dei posti offerti per ogni km sviluppato dai mezzi di trasporto pubblico. Si prevede infine che entro il 2030 il 25% dei turisti arrivino in Alto Adige in treno e si muovano su trasporto pubblico durante la loro permanenza.

| OBIETTIVI GENERALI  |
|---|
| <p><b>Riduzioni emissioni di CO<sub>2</sub></b><br/>           -55% entro il <b>2030</b><br/>           -70% entro il <b>2037</b><br/> <b>Neutralità Climatica</b> entro il <b>2040</b></p> |
| <p><b>Quota di energie rinnovabili nei Trasporti</b><br/>           75% entro il <b>2030</b><br/>           85% entro il <b>2037</b><br/>           100% entro il <b>2040</b></p>           |
| <p><b>Emissioni di gas serra (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O e CH<sub>4</sub>)</b><br/>           -20% entro il <b>2030</b><br/>           -40% entro il <b>2037</b></p>                    |

| OBIETTIVI Specifici SETTORE TRASPORTI   |
|---|
| <p><b>Campo d'azione "Traffico pesante e trasporto merci"</b></p> <p><b>Riduzioni emissioni di gas serra</b><br/>           -35% percorrenze inquinanti entro il <b>2030</b><br/>           -100% percorrenze inquinanti entro il <b>2037</b></p>   |
| <p><b>Campo d'azione "Trasporto passeggeri"</b></p> <p><b>Trasporto Pubblico Locale</b><br/>           +70% posti*km entro il <b>2030</b><br/>           +100% posti*km entro il <b>2037</b></p> <p><b>Trasporto privato motorizzato</b><br/>           -40% <b>percorrenze</b> (veic*km)<br/>           50% quota di veicoli a emissioni zero nelle nuove immatricolazioni entro il <b>2030</b><br/>           100% quota di veicoli a emissioni zero nelle nuove immatricolazioni entro il <b>2035</b></p> <p>25% dei turisti che arrivano in Alto Adige utilizzano il treno al <b>2032</b><br/>           35% dei turisti che arrivano in Alto Adige in treno al <b>2037</b></p> |

## Il Quadro programmatico sovraordinato

Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 (PPMS 2035)

**PPMS 2035.** Come già anticipato, per cogliere gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale il Piano Clima richiede un grande contributo alla rete integrata del trasporto pubblico ferroviario e automobilistico prevista dal Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 20235

In prospettiva, le città principali dell'Alto Adige saranno destinate, ancor più di quanto accade oggi, a costituire le cerniere di questo sistema integrato attraverso i Centri di Mobilità in corso di costruzione. E' quindi essenziale evitare di concentrare in questi punti, indistintamente, tutti i passeggeri che si muovono sulla rete di trasporto pubblico offrendo, ad esempio, altre fermate adeguatamente attrezzate a tutti coloro che non sono interessati ad effettuare un interscambio tra autobus e treno ma esclusivamente a raggiungere destinazioni interne alla città. Basti pensare che, allo stato attuale, l'area della stazione di Merano è interessata da circa 9'000 passeggeri saliti/giorno (treno, autobus urbano, autobus extraurbano) e che, in prospettiva, in base alle previsioni del Piano Clima, questo valore sarebbe destinato a triplicare.

In questo senso va letta la previsione del cosiddetto «Nodo Passiria» presso l'imbocco nord della circonvallazione dove il progetto della Funicolare prevede l'interscambio tra gli autobus della linea 221 e della linea 240 per i flussi di passeggeri da/per il Centro della città di Merano senza obbligarli ad arrivare alla Stazione dopo aver percorso la Circonvallazione. In maniera del tutto analoga, la Provincia dovrebbe condividere con il Comune la previsione di un'ulteriore fermata attrezzata a ridosso delle Terme per i passeggeri delle linee provenienti da Sud attraverso via Roma e via Parrocchia che sono interessati a raggiungere il centro della città..

Negli ingrandimenti della tavola del PPMS che riguarda il Trasporto Pubblico (Slide pag. 8) è visibile (linea tratteggiata verde e arancione) il potenziamento della linea 240 in modalità Metrobus zero emissioni (ndr. La linea rientrerà infatti tra quelle comprese nella strategia di decarbonizzazione prevista dalla Provincia e attuata mediante la previsione del nuovo deposito SASA con annesso impianto di stoccaggio e ricarica per autobus ad idrogeno). Su questa linea, come su altre linee ad alta intensità di frequentazione, l'obiettivo di incremento del 70% dei posti\*km offerti verrà realizzato mediante la combinazione di un incremento delle dimensioni degli autobus utilizzati (da 12 a 18 metri di lunghezza) e un aumento delle frequenze (da 2corse/ora a 4 corse/ora).

# #SüdtirolPlan

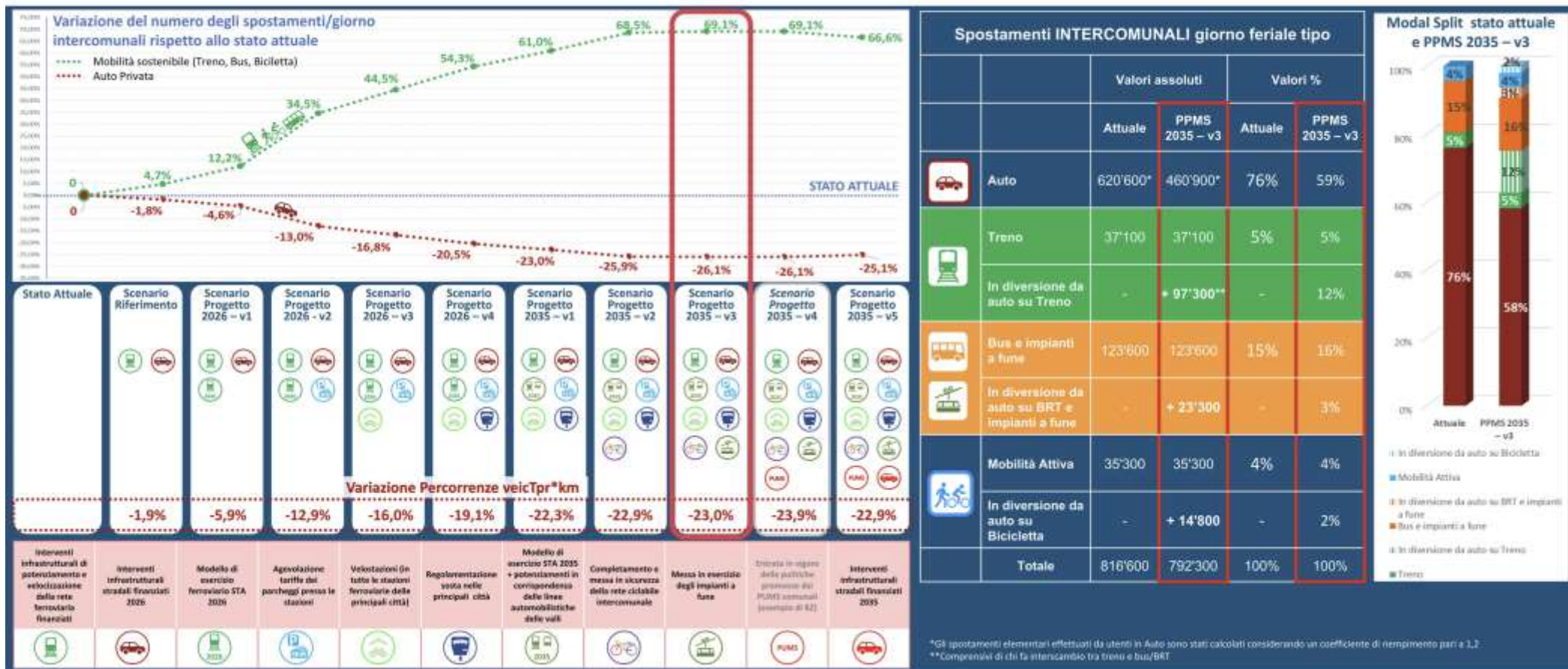


STRATEGIE/A  
MULTI LIVELLO  
AUF ALLEN EBENEN

# Il Quadro programmatico sovraordinato

Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 – La modifica della ripartizione modale

## PRESTAZIONI DELLO SCENARIO PPMS 2035



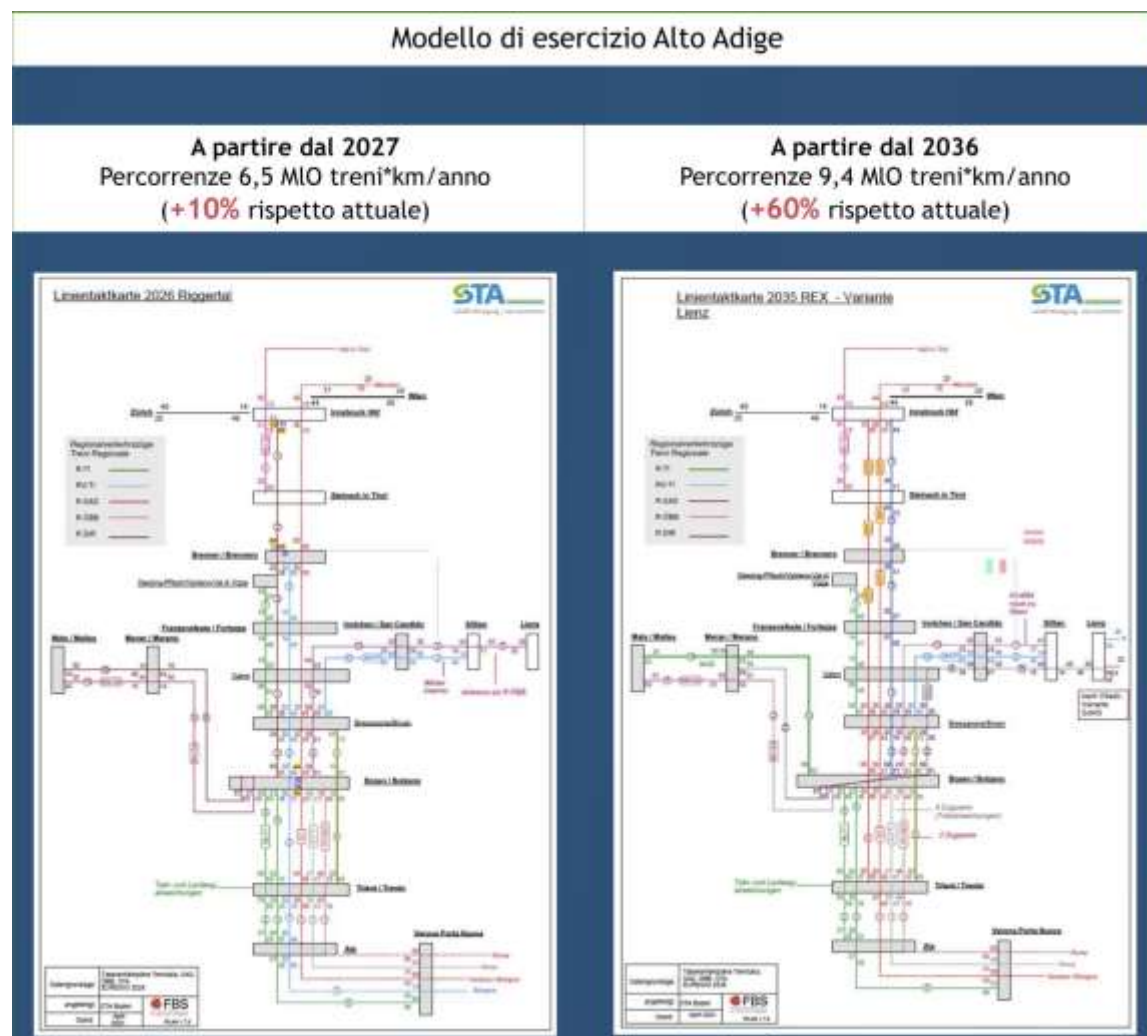
\*Gli spostamenti elementari effettuati da utenti in Auto sono stati calcolati considerando un coefficiente di riempimento pari a 1,2.  
 \*\*Comprensivi di chi fa interscambio tra treno e bus/BRT

## Il Quadro programmatico sovraordinato

Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 – Potenziamento dei servizi ferroviari

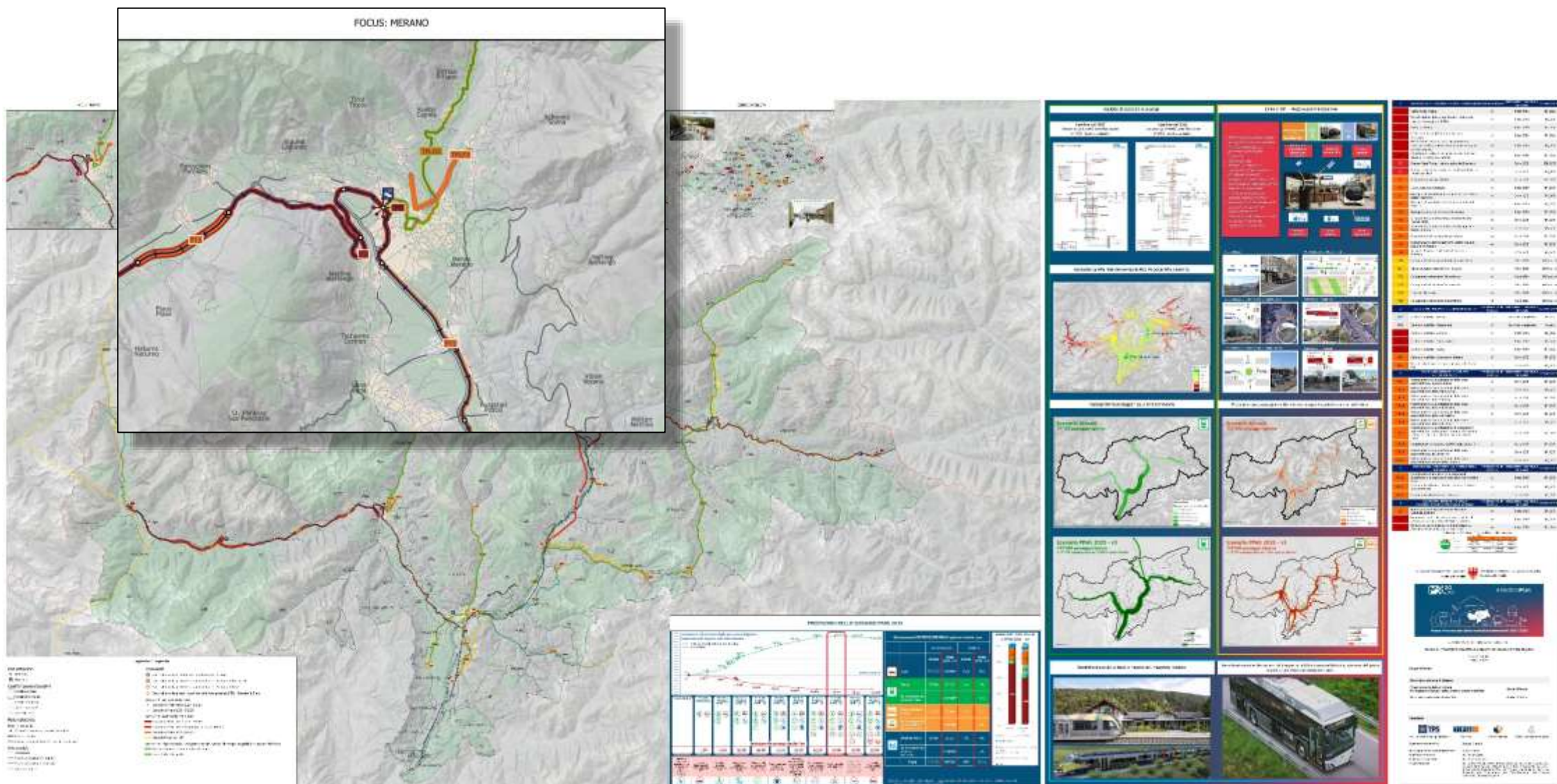
In campo ferroviario, le previsioni di potenziamento del 70% dei posti\*km disponibili verrà ottenuto mediante un incremento del 60% delle percorrenze previste dal nuovo modello di esercizio e un aumento della capacità dei posti a sedere a bordo dei treni. Altrettanto dovrà accadere, con proporzioni diverse tra aumento del numero di corse e capacità a bordo, anche per le linee di autobus urbane ed extraurbane. In questo quadro va letta, per essere pienamente compresa, la previsione della funicolare nelle sue diverse funzionidi collegamento tra:

- Centro di Merano – nodo Passiria (interscambio con linee bus da/per Tirolo e val Passiria),
- Merano – Scena (sostituzione linea Merano Scena)
- Nodo Passiria – Scena (spostamento fuori da Merano dell' interscambio tra servizi bus da/per Scena con bus da/per Tirolo e val Passiria).



# Il Quadro programmatico sovraordinato

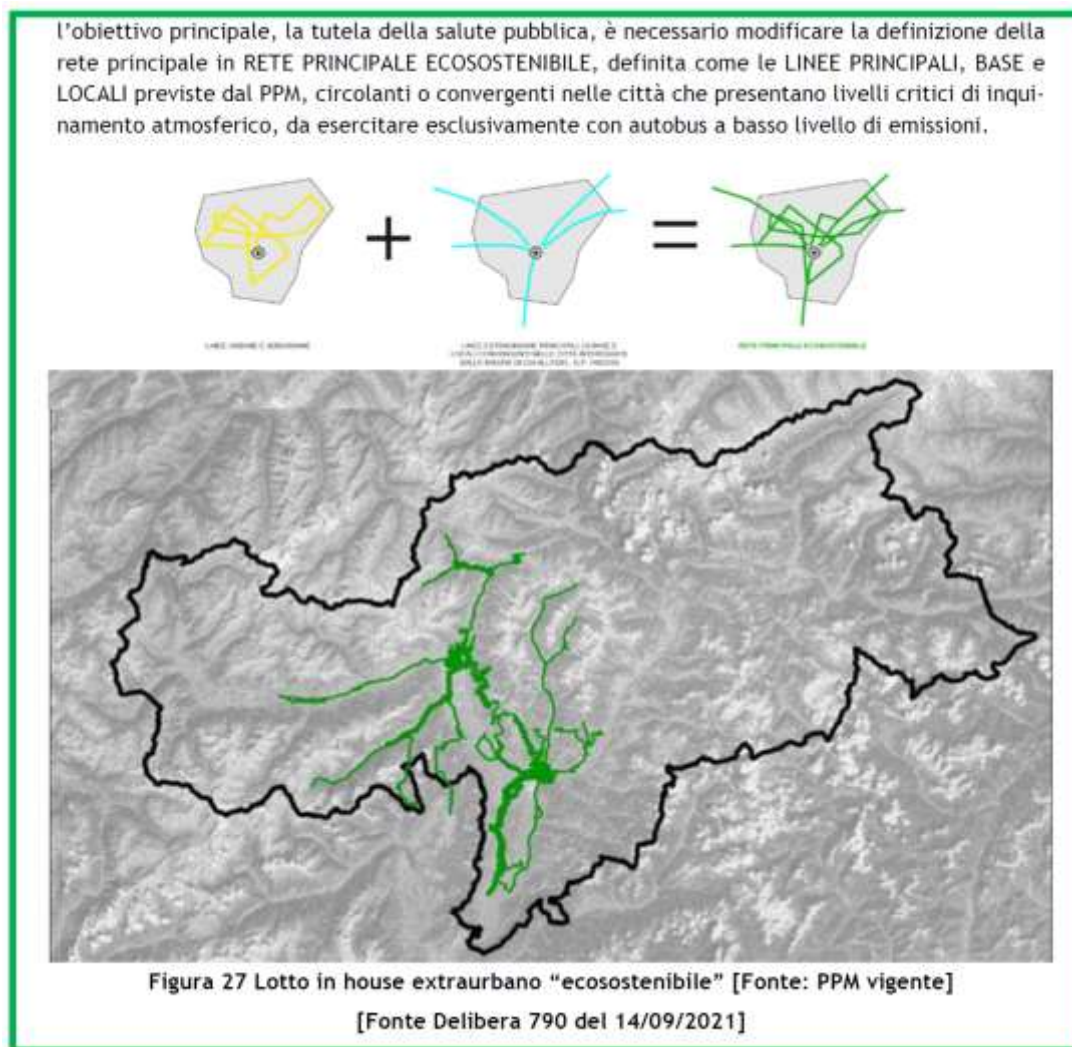
## Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 – Trasporto Pubblico





## Quadro programmatico progettuale

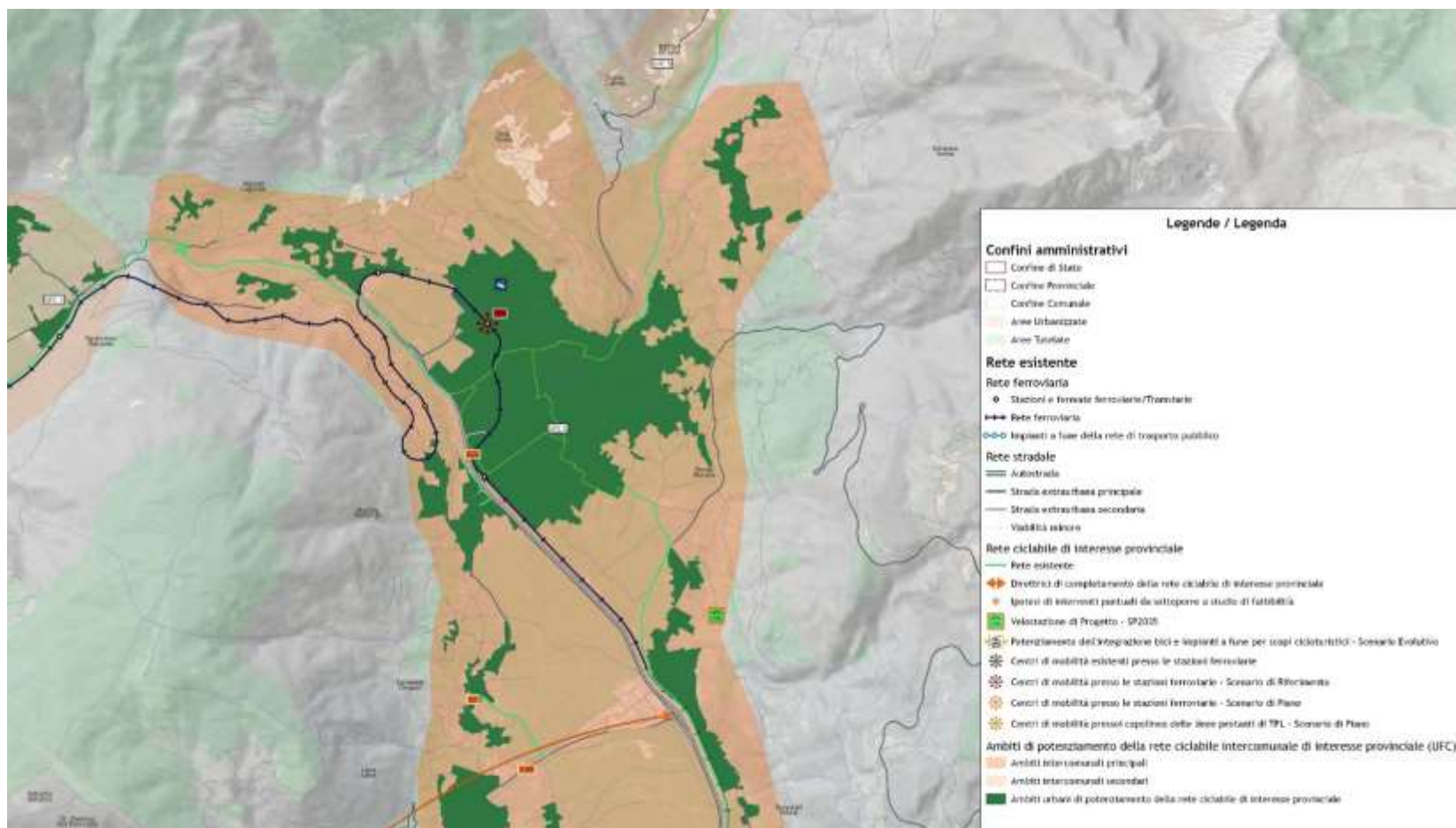
Rete Principale ecosostenibile DGR. 790/21



La Provincia, tre anni or sono, ha definito la rete principale "ecosostenibile" del trasporto pubblico su linea automobilistiche che ha i suoi due perni su Bolzano e su Merano. A questa rete appartengono tutte le linee urbane e le linee extraurbane a frequenza regolare durante tutto l'arco della giornata che circolano a Bolzano e Merano. Tutte queste linee dovranno essere oggetto di progressiva «decarbonizzazione» (motorizzazione elettrica o ad idrogeno). Per questo motivo preses il deposito SASA è previsto l'impianto a Idrogeno per la ricarica dei bus.

# Quadro Programmatico progettuale

Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 - Percorsi ciclabili

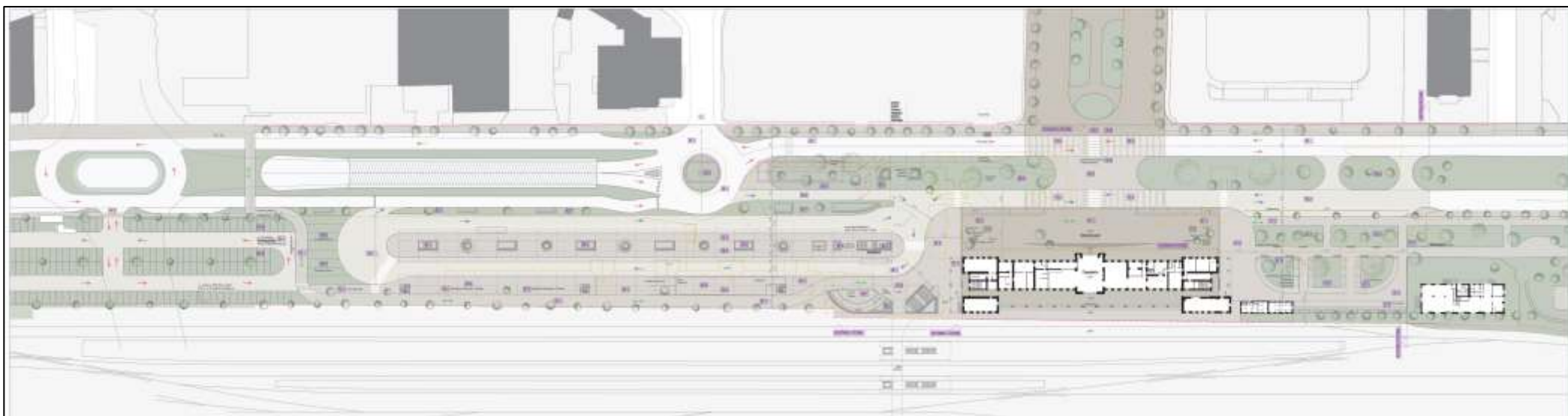


La Provincia nell'ambito del PPMS ha confermato la rete ciclabile prevista dal Piano Provinciale della mobilità ciclistica. A Merano convergono due percorsi principali della rete provinciale: la Ciclovía dell'Adige e quella della Val Passiria. Quest'ultimo percorso, molto frequentato da Aprile ad ottobre, nel suo ingresso a Merano utilizza una parte della passeggiata «Sissi» per evitare l'utilizzo di via Cavour. L'apertura della circonvallazione offre una potenzialità di riduzione di circa il 40% del traffico realizzando condizioni per il declassamento dell'ultimo tratto della SS.44 e di via Cavour indispensabili per prevedere il declassamento di questo tratto di strada e di via Cavour. La Funicolare contribuirebbe a questo obiettivo mediante una riduzione del traffico auto proveniente da Scena e l'eliminazione del transito di oltre 300 autobus al giorno su questo itinerario (linee 221,231 e 240).

## Il Centro di Mobilità di Merano: Funzioni e accessibilità

Il progetto del Centro di Mobilità di Merano deve tener conto dell'incremento della domanda da servire previsto dal Piano Clima 2040 e dal PPMS 2035. A questo proposito, l'Amministrazione comunale, successivamente all'adozione di questi due Piani da parte della Provincia, ha chiesto ed ottenuto da STA che venissero effettuati degli approfondimenti riguardo le potenzialità del Layout preliminare del Centro di Mobilità in fase di studio in rapporto alla domanda da servire.

Parallelamente, nell'ambito della redazione del PUMS, l'Unità Mobilità e il settore Urbanistica del Comune stanno individuando gli indirizzi per il Concorso di progettazione sulle aree di proprietà comunale circostanti al Centro di Mobilità (PalaMainardo, Piazza Prader e Cantiere comunale) al fine di evitare che questo traffico aggiuntivo determini situazioni critiche all'uscita della circonvallazione in via IV Novembre. Il quadro è molto complesso e delicato in quanto scelte sbagliate potrebbero pregiudicare la funzionalità di questo nodo strategico per la mobilità della città e dell'intero Burgraviato. Questo aspetto conferma le motivazioni di prevedere una pluralità di nodi e collegamenti in cui consentire l'interscambio tra le linee extraurbane e la rete urbana e, tra questi, il «Nodo Passiria», eventualmente servito dalla Funicolare.



# Quadro Programmatico

## Eliminazione interferenze con la rete ferroviaria 1/3



Come accennato nell'introduzione (slide 2), un ulteriore tema che per il PUMS costituisce una strategia prioritaria di intervento, è l'eliminazione di tutti i Passaggi a Livello carrabili e ciclopedonali sulla infrastruttura RFI, da quello di via San Giuseppe a quello di via Marleno, necessaria a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario nella prospettiva della sua intensificazione. Questi interventi vanno necessariamente realizzati PRIMA del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Bolzano – Merano. In caso di mancata realizzazione di questi interventi, il rischio è quello di un inaccettabile peggioramento dell'accessibilità del quartiere di Santa Maria Assunta (Zona sportiva e Deposito SASA inclusi) e del secondo fronte di stazione (via San Giuseppe). L'obiettivo prioritario riguarda le opere sostitutive dei Passaggi a Livello stradali e ciclopedonali su via San Giuseppe (da sviluppare prendendo in considerazione anche soluzioni che interessano il territorio di Algundo), su via Bersaglio e su via Marleno, nonché l'adeguamento dei sottopassi esistenti ciclopedonali, a partire dall'ampliamento di quello della stazione ferroviaria.







## I dati generali della domanda di Mobilità

## Analisi dei dati di domanda

### ANALISI dei DATI

Il 45% degli spostamenti che hanno origine e/o destinazione nel Comune di Merano sono interni e il 55% di scambio con il territorio esterno prodotto sia da residenti che da visitatori (Pendolari, Avventori e Turisti) (Slide 17)

La tabella riportata nella Slide 18 evidenzia come circa 62'000 spostamenti giornalieri interni alla città di Merano (2/3 del totale) avvengano andando a piedi, utilizzando la bicicletta o servendosi del trasporto pubblico. E' evidente, quindi, che per ridurre la mobilità su auto privata, lo sforzo principale deve essere concentrato sulla mobilità di scambio prodotta da Residenti, Pendolari, Avventori e Turisti.

Ciò significa che, se non si vogliono introdurre politiche di contingentamento della domanda in arrivo a Merano (con possibili ripercussioni negative su alcune filiere dell'economia locale, la priorità d'intervento deve essere assegnata al potenziamento del trasporto pubblico extraurbano e a quello che garantisce la distribuzione all'interno della città.

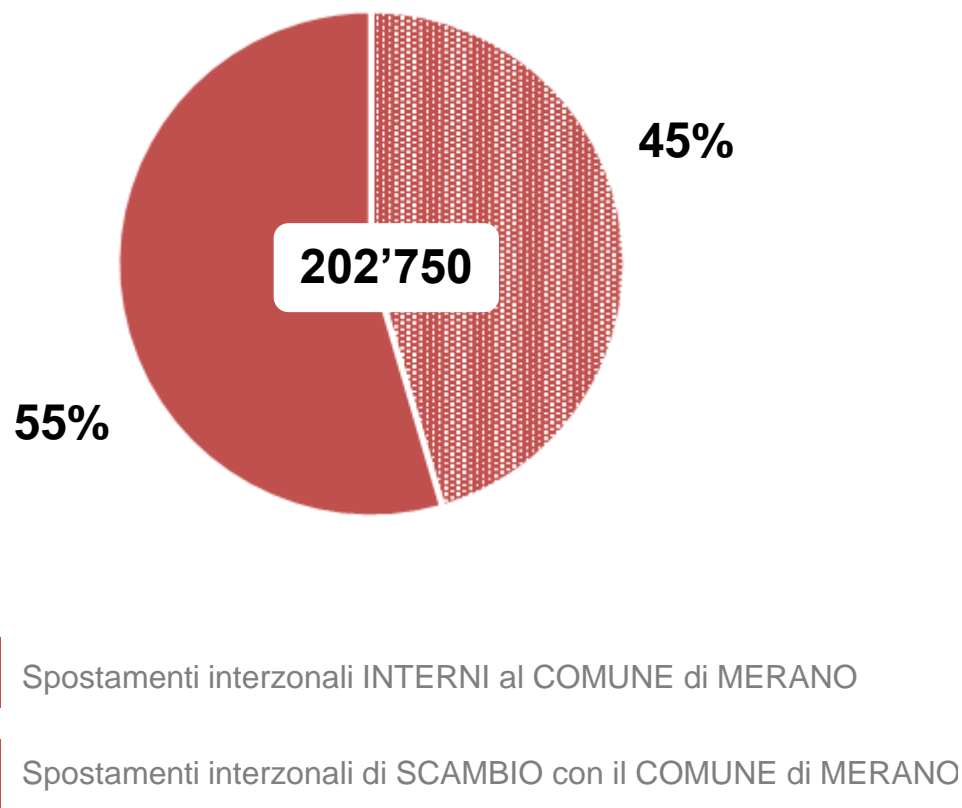
Confrontando la distribuzione della domanda totale in un giorno ferialo di ottobre con quella di un giorno di Luglio (vedi slides 19 e 20), è possibile riconoscere due fasce di punta in ottobre (mattina e pomeriggio) e una fascia di punta al mattino del mese di luglio. In tutte le altre ore, la domanda è sostanzialmente costante e con valori poco diversi da quelle nell'ora di punta.

Analizzando le componenti «Interna» e «di scambio» (Slides 21 e 22) si nota come la domanda interna sia sostanzialmente costante tra le 7:00 e le 17:00 del giorno ferialo di ottobre e tra le 9:00 e le 18:00 del giorno estivo. In entrambi i casi la domanda interna è sempre inferiore a quella totale di scambio (ingressi + uscite).

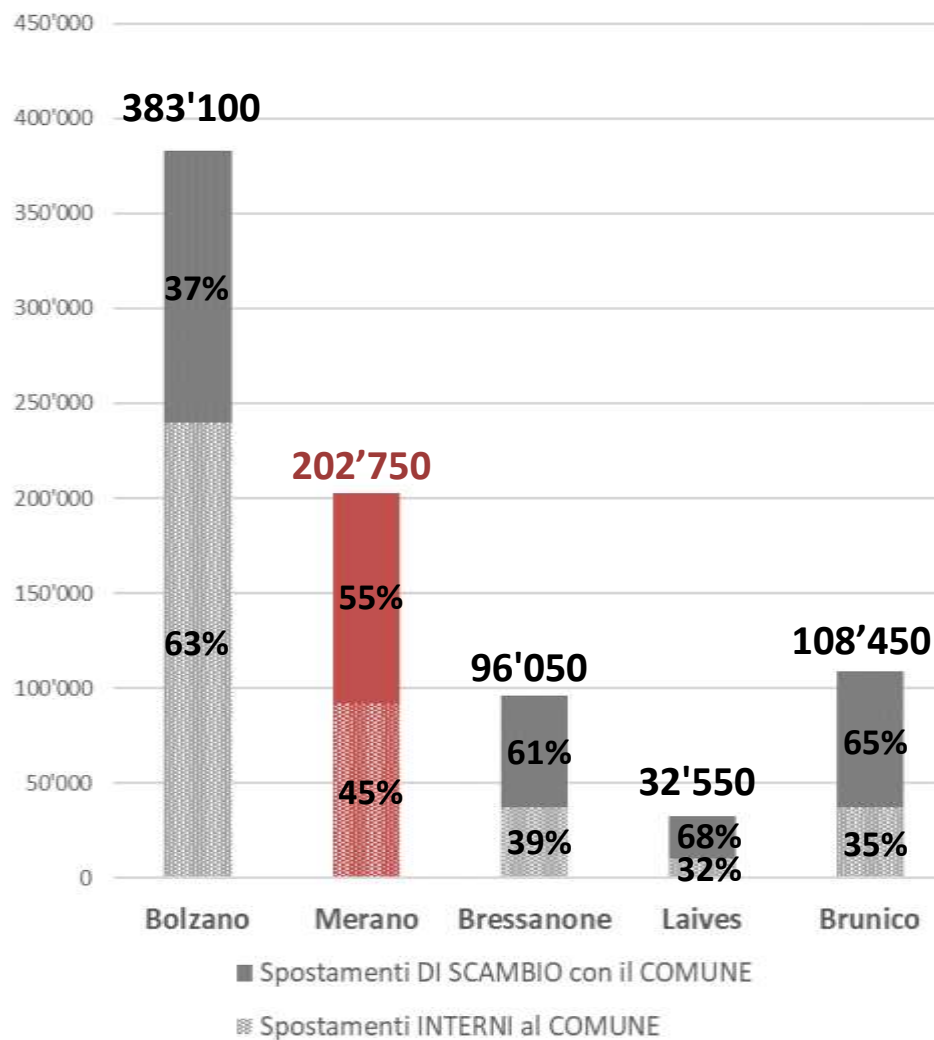


# Mobilità delle PERSONE

Spostamenti di PERSONE con origine e/o destinazione nel Comune di Merano nel giorno feriale autunnale



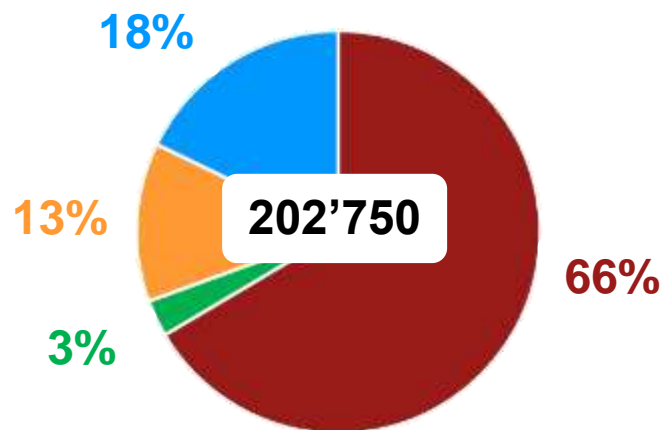
Spostamenti di PERSONE che hanno origine e/o destinazione nelle 5 Città Principali







Fonte: dati Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile di Bolzano

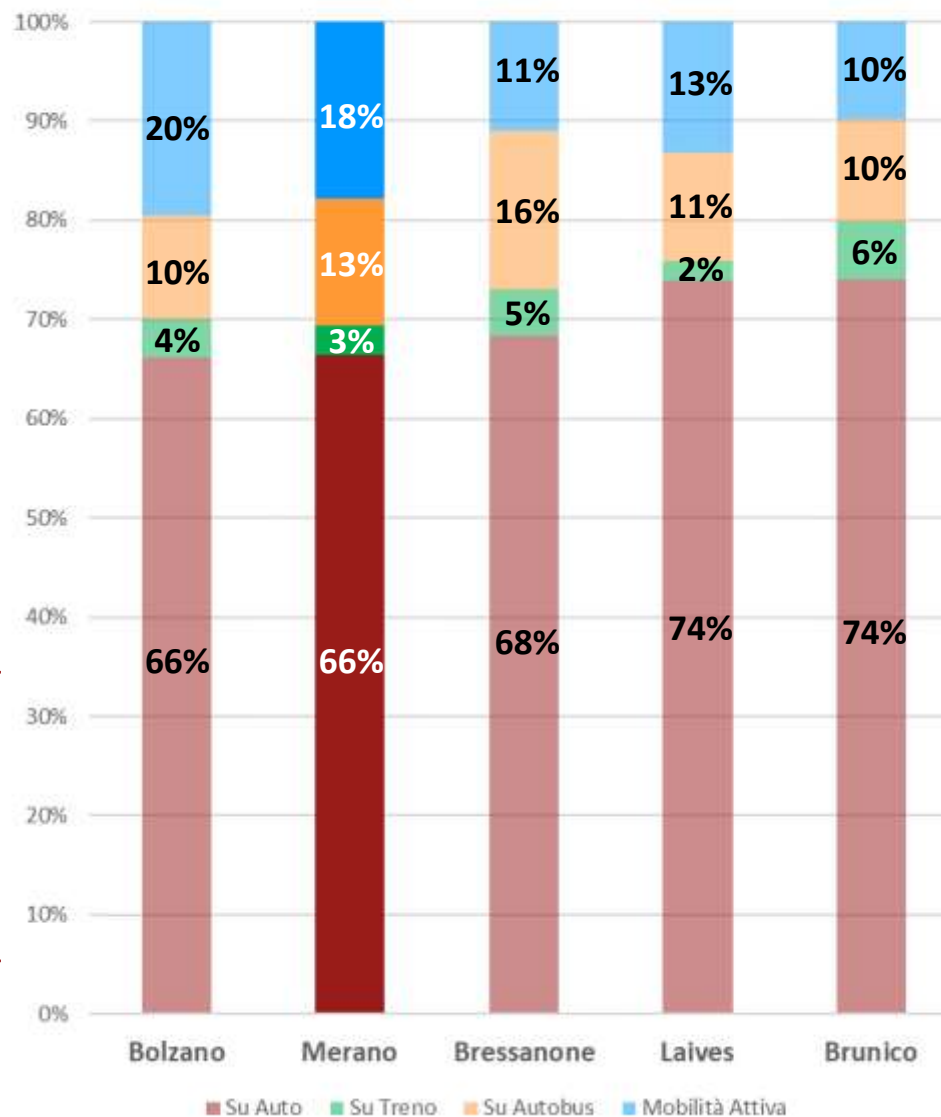
# Mobilità delle PERSONE – Ripartizione modale

Spostamenti di PERSONE con origine e/o destinazione nel Comune di Merano nel giorno feriale autunnale



| Modalità  | Spostamenti di PERSONE | % Interni al comune | % Di scambio con il comune |
|---|------------------------|---------------------|----------------------------|
|  Su Auto         | 134'800                | 40%                 | 60%                        |
|  Su Treno        | 6'000                  | 0%                  | 100%                       |
|  Su Autobus      | 25'850                 | 22%                 | 78%                        |
|  Mobilità Attiva | 36'100                 | 89%                 | 11%                        |

Ripartizione modale spostamenti di PERSONE che hanno origine e/o destinazione nelle 5 Città Principali

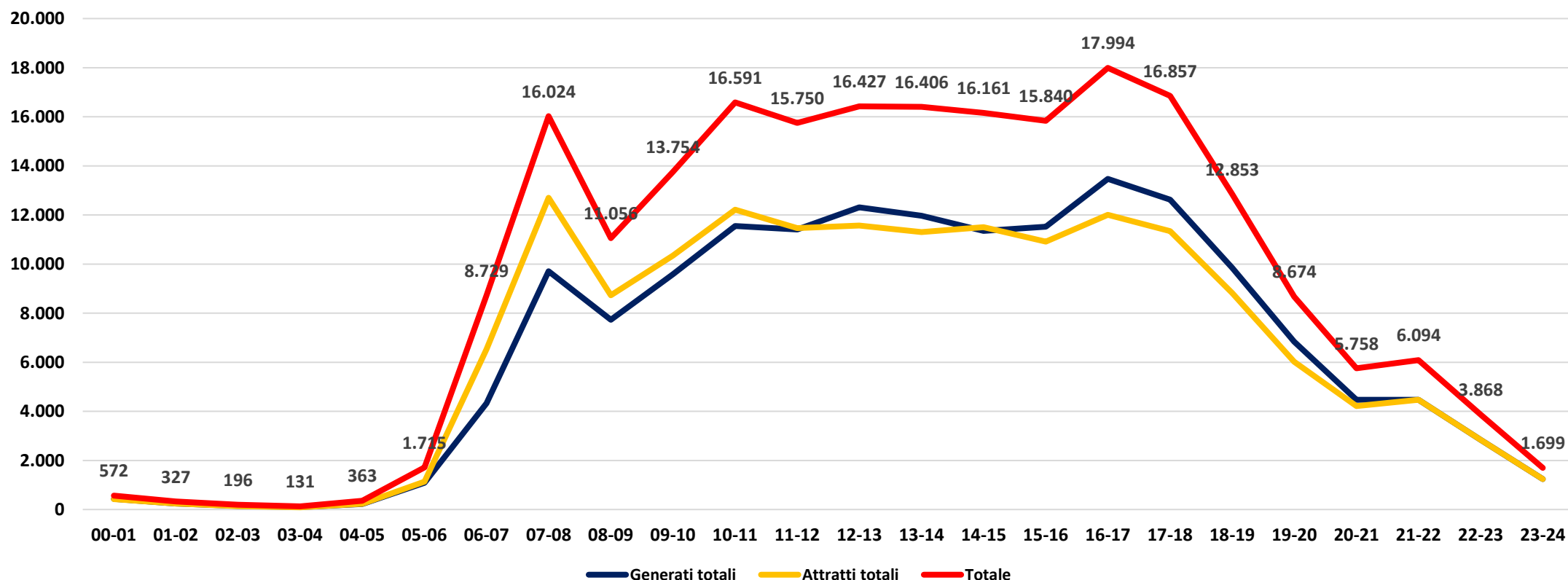


Fonte: dati Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile di Bolzano

# Mobilità delle PERSONE – distribuzione oraria – TUTTE le modalità

Spostamenti di PERSONE con origine e/o destinazione nel Comune di Merano nel giorno ferialo **autunnale**

### Andamento domanda complessiva

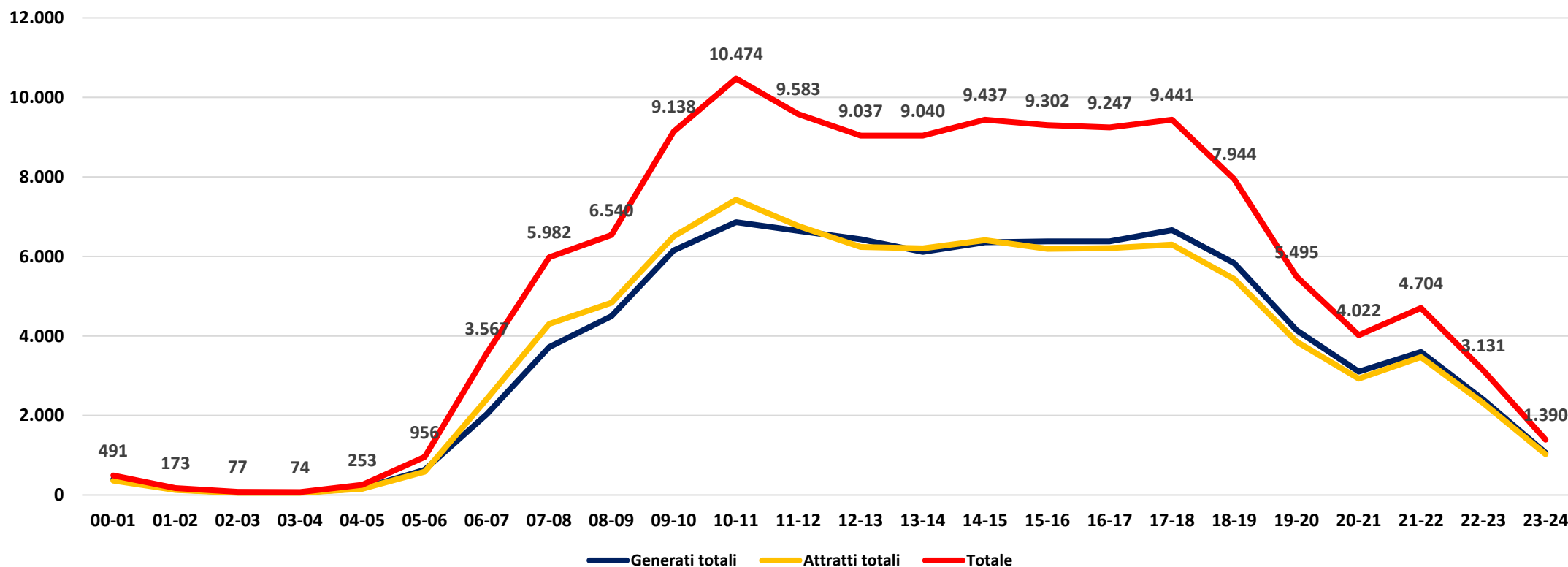


203'000 spostamenti interzonaliggiorno

# Mobilità delle PERSONE – distribuzione oraria – TUTTE le modalità

Spostamenti di PERSONE con origine e/o destinazione nel Comune di Merano nel giorno ferialo **estivo**

### Andamento domanda complessiva

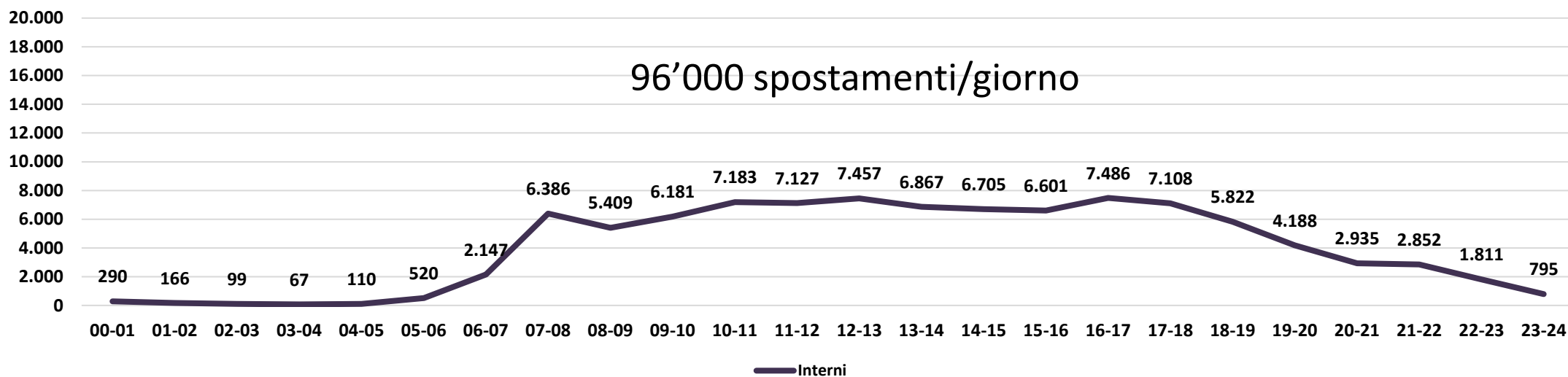


181'000 spostamenti interzonaliggiorno

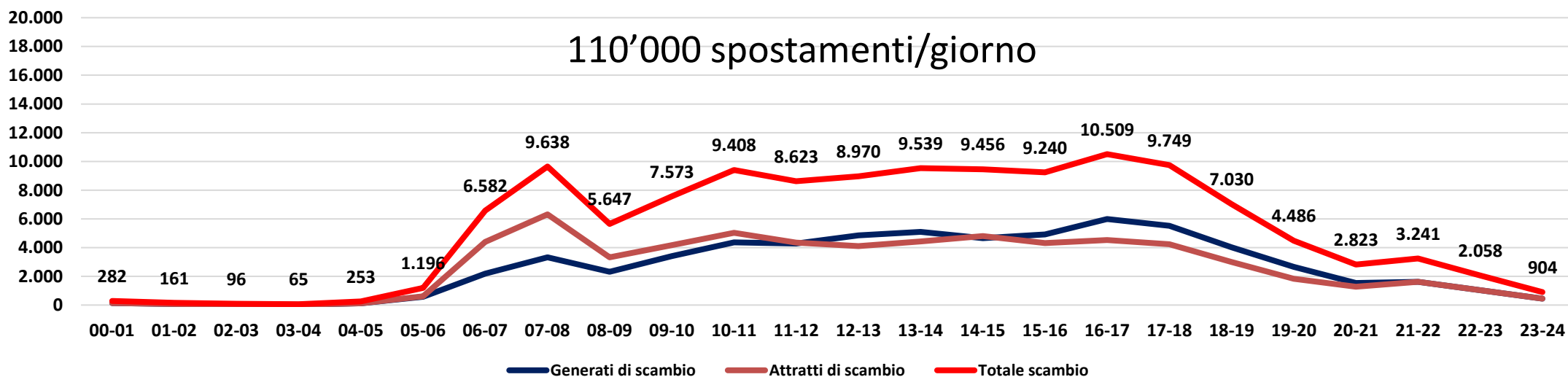
# Mobilità delle PERSONE – distribuzione oraria – TUTTE le modalità

Spostamenti di PERSONE interni al Comune di Merano o di scambio con altri Comuni nel giorno feriale **autunnale**

## Andamento domanda interna



## Andamento domanda di scambio

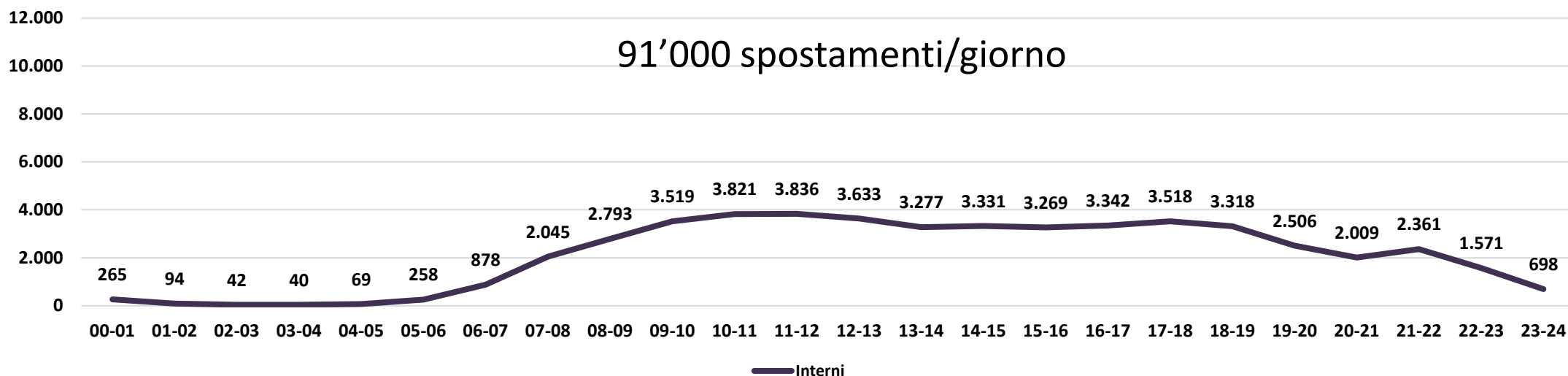


# Mobilità delle PERSONE – distribuzione oraria – TUTTE le modalità

Spostamenti di PERSONE interni al Comune di Merano o di scambio con altri Comuni nel giorno feriale **estivo**

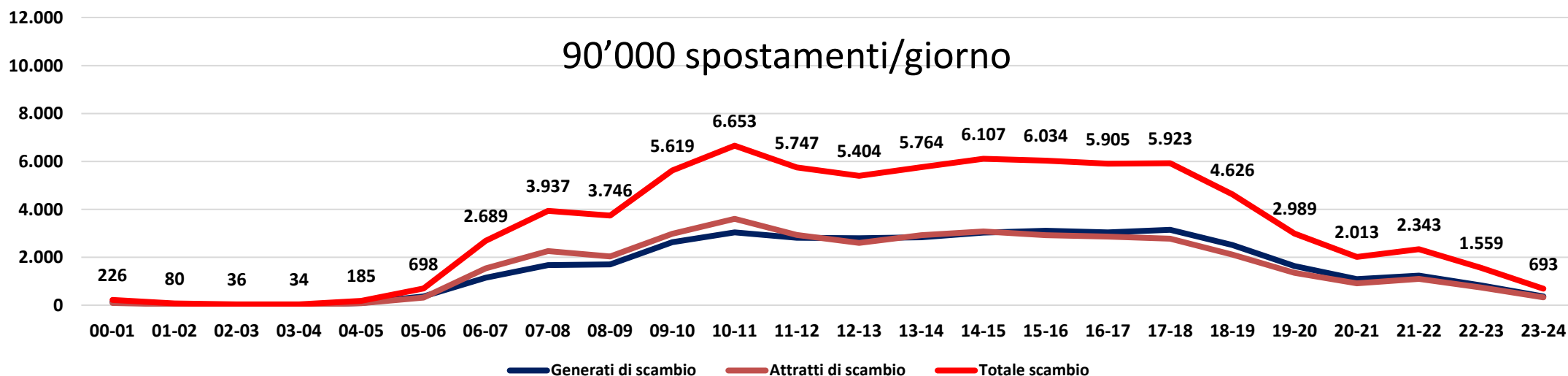
## Andamento domanda interna

91'000 spostamenti/giorno



## Andamento domanda di scambio

90'000 spostamenti/giorno



## Analisi dei dati di domanda

Bilanciospostamenti su auto rivata generati – attratti da Merano

Nella fascia notturna del giorno feriale autunnale (slide 24 ), all'interno del territorio comunale, il bilancio tra spostamenti Attratti e generati fa registrare un saldo costante. Ciò significa che il numero di auto contemporaneamente presenti sul territorio rimane sostanzialmente costante.

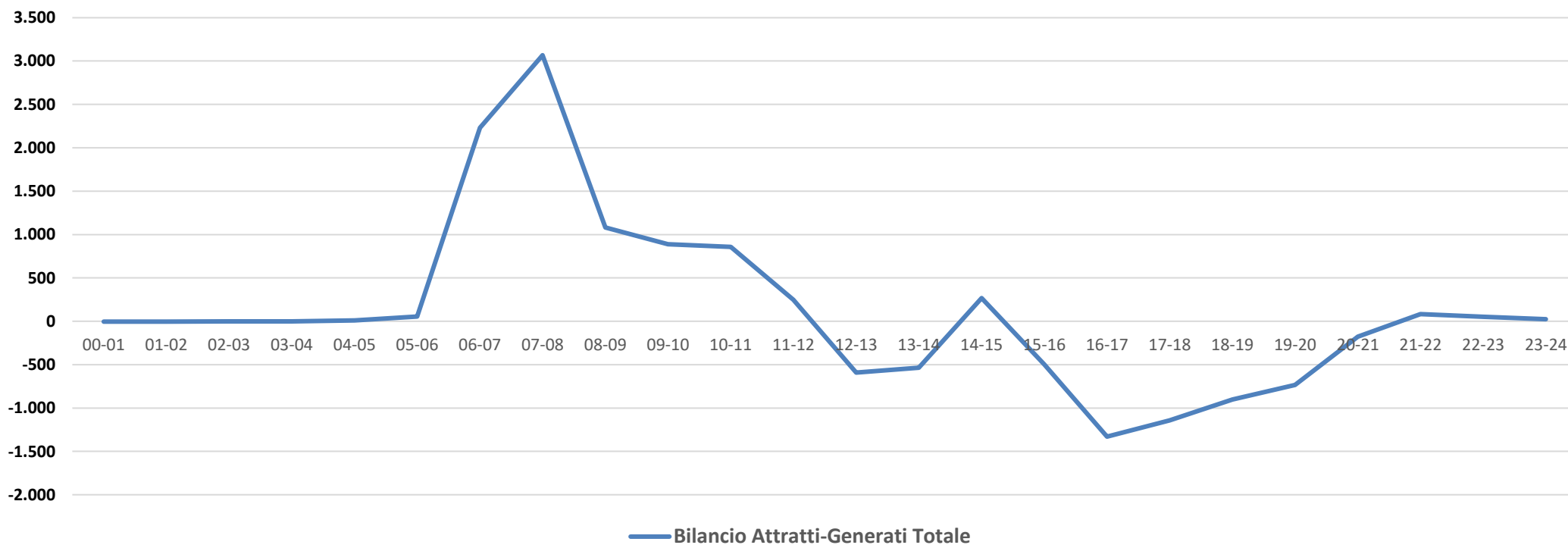
A partire dalle 6 della mattina il saldo assume valori positivi e alle 8 della mattina (valore massimo dell'intera giornata) equivale ad un saldo di 3 mila auto contemporaneamente presenti in più a quello delle ore notturne.

D'estate i valori sono nettamente meno elevati (slide 25) ma il picco si estende a tutta la prima parte della mattina.

# Mobilità delle PERSONE – Bilancio Attratti/Generati – TUTTE le modalità

Spostamenti di PERSONE con origine e/o destinazione nel Comune di Merano nel giorno feriale **autunnale**

## Bilancio Attratti-Generati - domanda di scambio autunnale

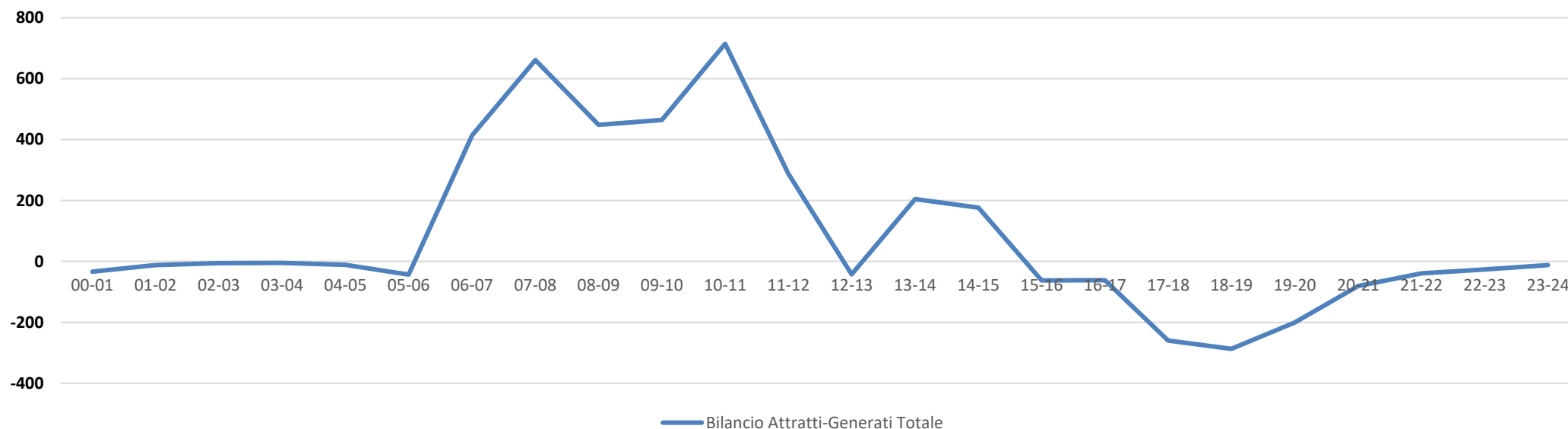




# Mobilità delle PERSONE – Bilancio Attratti/Generati – TUTTE le modalità

Spostamenti di PERSONE con origine e/o destinazione nel Comune di Merano nel giorno feriale **estiva**

### Bilancio Attratti-Generati - domanda di scambio estiva



## Distanze medie percorse su auto privata

**Un ulteriore elemento di riflessione nella elaborazione di strategie mirate a conseguire gli obiettivi del Piano Clima** è costituito dall'analisi della distribuzione degli spostamenti su auto privata in funzione delle distanze percorse (vedi slide 27) che nel Piano Clima 2040 sono oggetto di una riduzione del 40%.

Degli spostamenti auto interni a Merano la quasi totalità ha una lunghezza inferiore a 5 km.

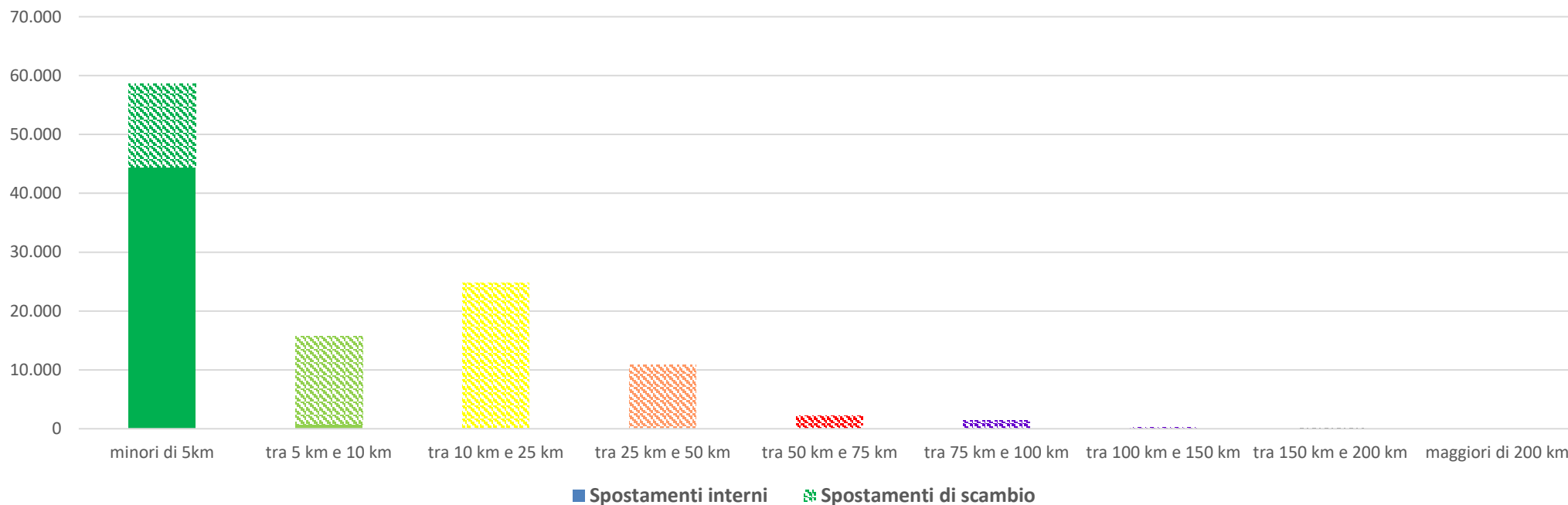
Passando ad analizzare gli spostamenti di scambio, circa 29'000 sono inferiori a 10 km e quindi interessano prevalentemente le relazioni con i Comuni confinanti. Altri 25'000 sono spostamenti compresi tra 10 Km e 25 Km.

Questi spostamenti intercomunali su auto privata di corto /medio raggio, che rappresentano il 90% 68'000 spostamenti di scambio su auto privata debbono essere oggetto di attenzione prioritaria perché essendo molti e moderatamente lunghi, consentono ottenere grandi benefici con un impegno efficiente delle risorse in relazione all'obiettivo da cogliere. Su queste relazioni è necessario quindi concentrare lo sforzo di potenziamento dei servizi ferroviari e automobilistici.

# Distribuzione degli Spostamenti giorno su **Autovettura** per classi di distanza

Spostamenti con origine e/o destinazione nel Comune di Merano nel giorno feriale autunnale

Distribuzione degli spostamenti giorno per classi di distanza



|                           | Totale Spostamenti Auto | Spostamenti Auto interni a Merano | Spostamenti Auto di scambio |
|---------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| <b>minori di 5km</b>      | 58'600                  | 44'400                            | 14'200                      |
| tra 5 km e 10 km          | 15'800                  | 800                               | 14'950                      |
| <b>tra 10 km e 25 km</b>  | 24'800                  | 0                                 | 24'800                      |
| tra 25 km e 50 km         | 10'900                  | 0                                 | 10'900                      |
| <b>tra 50 km e 75 km</b>  | 2'150                   | 0                                 | 2'150                       |
| tra 75 km e 100 km        | 1'400                   | 0                                 | 1'400                       |
| tra 100 km e 150 km       | 250                     | 0                                 | 250                         |
| tra 150 km e 200 km       | 50                      | 0                                 | 50                          |
| <b>maggiori di 200 km</b> | 0                       | 0                                 | 0                           |
|                           | <b>113'950</b>          | <b>45'200</b>                     | <b>68'700</b>               |

## Distribuzione degli autobus urbani ed extraurbani all'interno dell'area centrale della città

Rappresentazione preliminare di possibili scenari di intervento

Un tema emerso dai tavoli del processo partecipativo è la richiesta di ridurre drasticamente l'impatto ambientale e il numero di autobus (soprattutto extraurbani) circolanti nell'area centrale della città (Vedi slide 29 e 30).

La richiesta trova una conferma nell'analisi del numero di transiti giornalieri di autobus urbani ed extraurbani nell'area centrale della città.

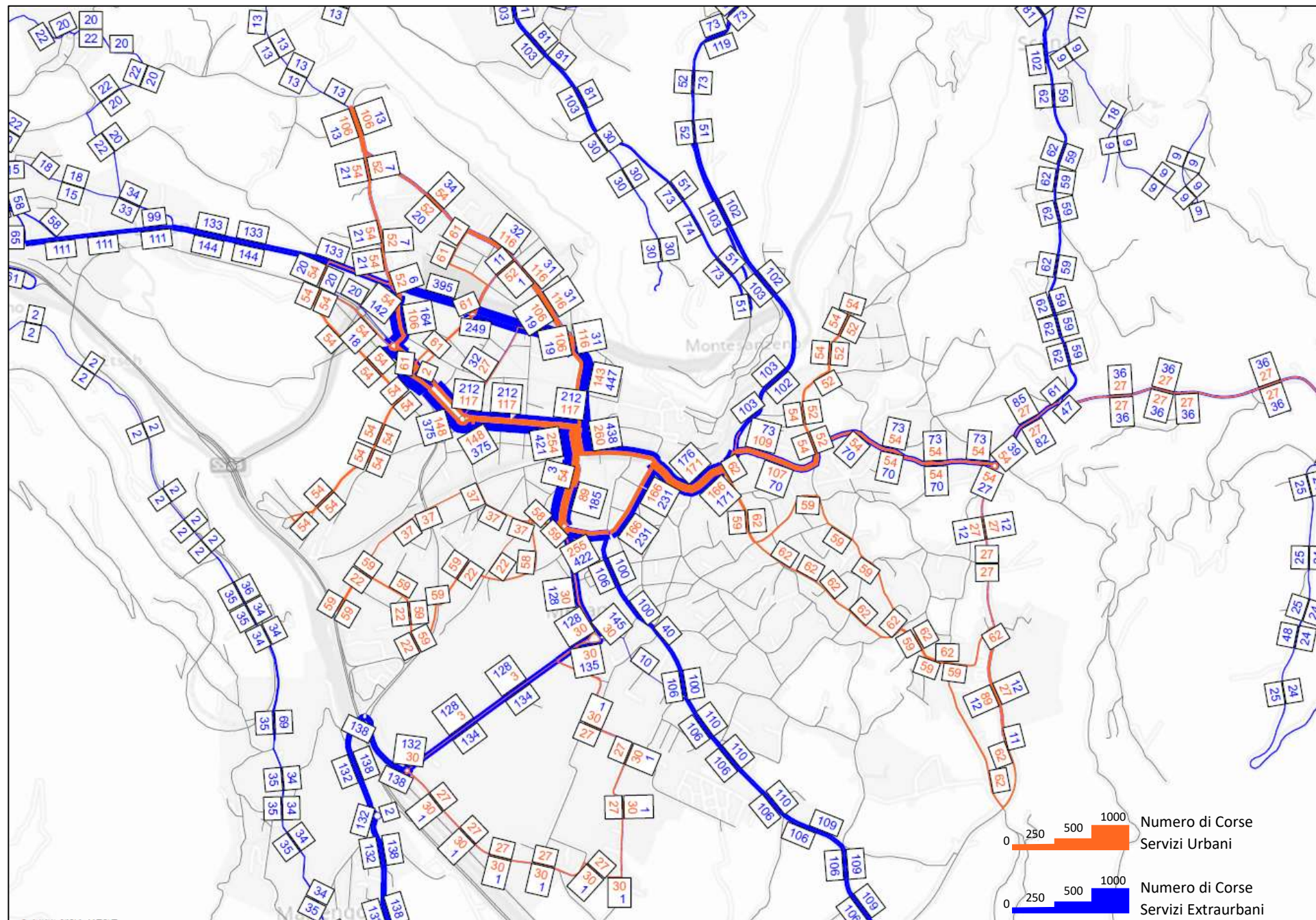
La migliore strategia per ridurre l'impatto derivante dalla circolazione degli autobus nell'area centrale della città sembra fondarsi su tre linee di intervento complementari tra loro:

- A. Decarbonizzazione;
- B. Diversificazione dei percorsi tra via delle Corse (solo linee urbane), Corso della Libertà inferiore (mix tra linee urbane e linee extraurbane); e Via Resia (linee extraurbane e linea 6B che prevede un transito obbligato su via Petrarca per servire il quartiere Wolkenstein) ;
- C. Riduzione delle linee che transitano in Centro città ottenuto deviando le linee 221 e 240 nella circonvallazione ed eliminando la linea 231 grazie alla realizzazione della circonvallazione.

Rispetto al punto C è evidente che la funicolare può offrire un contributo essenziale al fine di non penalizzare gli utenti che oggi sono abituati a raggiungere il centro città (via delle Corse).

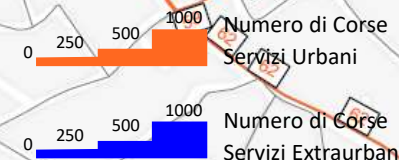
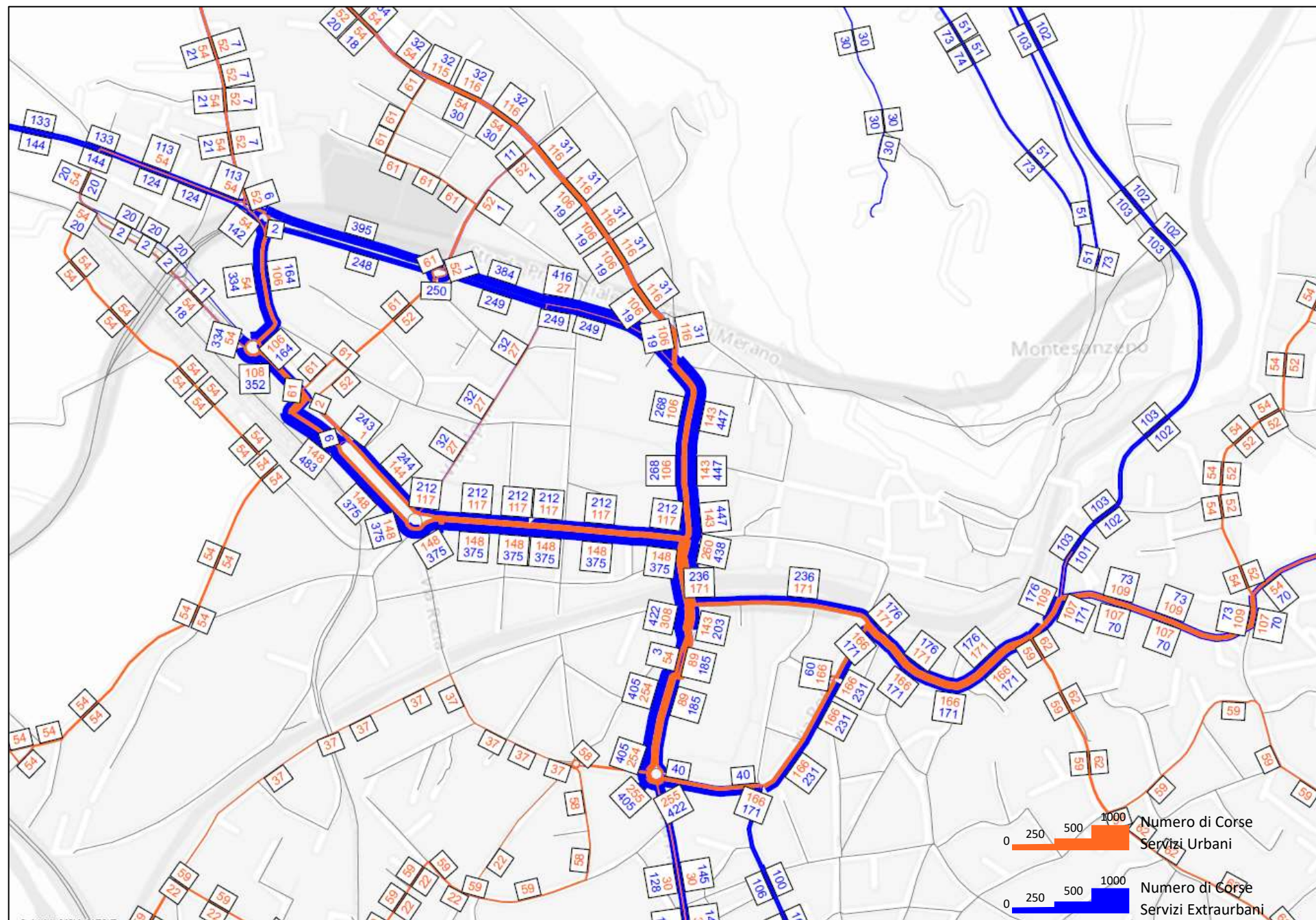
# Servizi di Trasporto Pubblico Automobilistico

Numero di Corse in un giorno feriale – servizi urbani ed extraurbani



# Servizi di Trasporto Pubblico Automobilistico

Numero di Corse in un giorno feriale – servizi urbani ed extraurbani - ZOOM



## Il traffico su auto privata

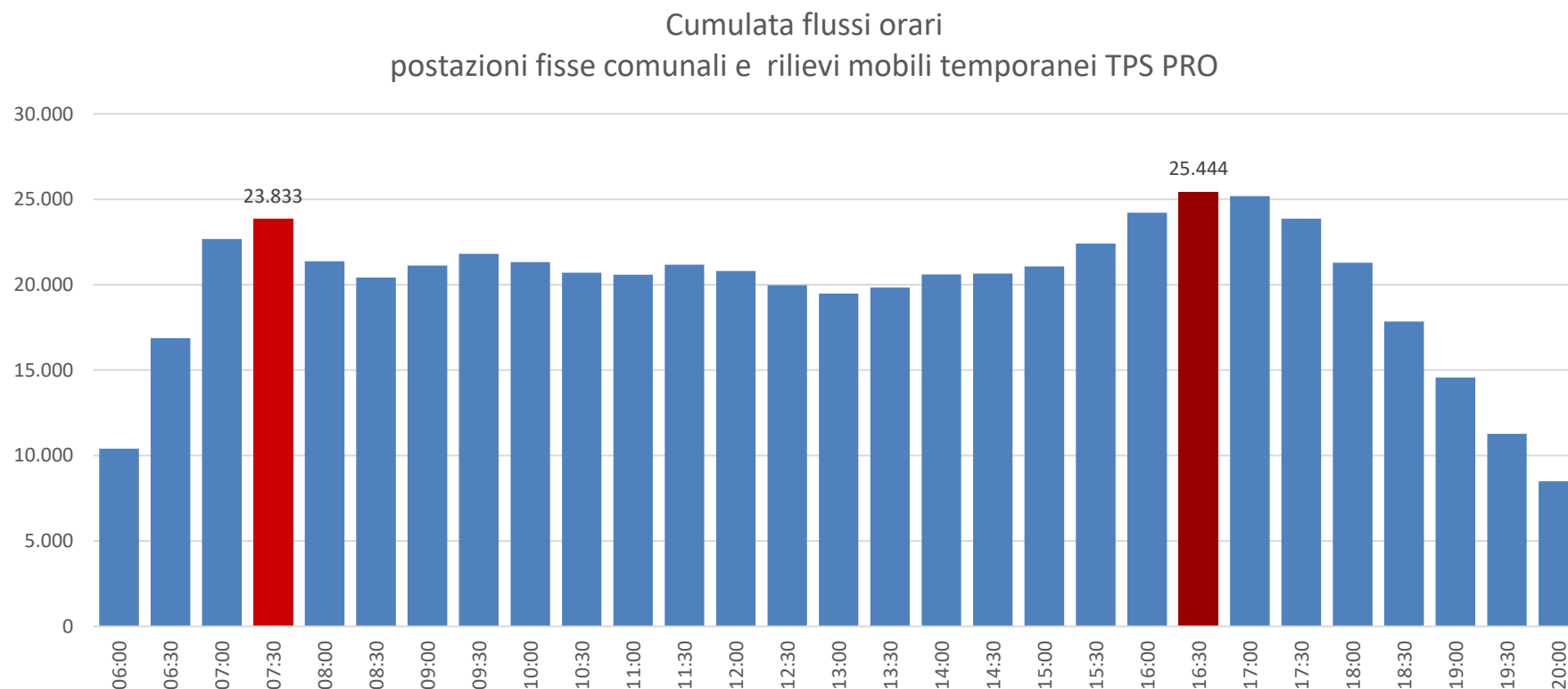
La Slide 32 mostra come la cumulata dei rilievi di traffico effettuati nel mese di ottobre risulti decisamente livellato con il valore di massimo relativo attorno alle 16:30.

Nelle slide 35 e 36 si può notare che dall'analisi dei rilievi negli anni 2014 e 2022 e 2023, in alcune postazioni fisse del Comune il traffico dopo il Covid abbia ripreso a crescere riornando ai valori pre pandemia da COVID 2019.

## Conteggi veicolari su sezioni correnti

Totale transiti effettuati e cumulata delle condizioni di flusso autoveicolari equivalenti su base 15' su tutte le sezioni indagate intero periodo di rilievo.

Questa slide mostra come la cumulata dei rilievi di traffico effettuati nel mese di ottobre risulti decisamente livellato con il valore di massimo relativo attorno alle 16:30.



**Ora di punta mattino: 07:30 – 08:30**

**Ora di punta pomeriggio: 16:30 – 17:30**

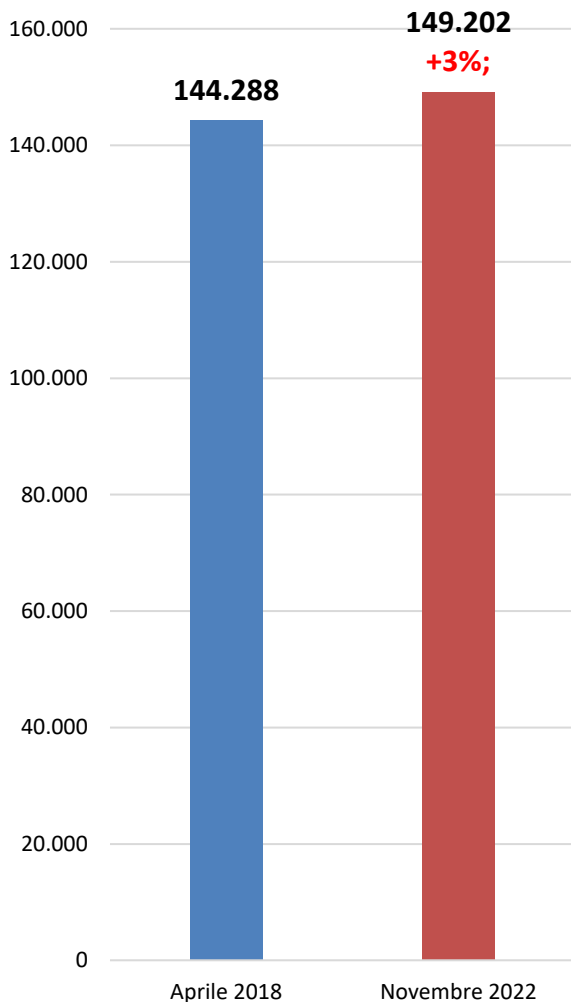


# Conteggi veicolari su sezioni correnti

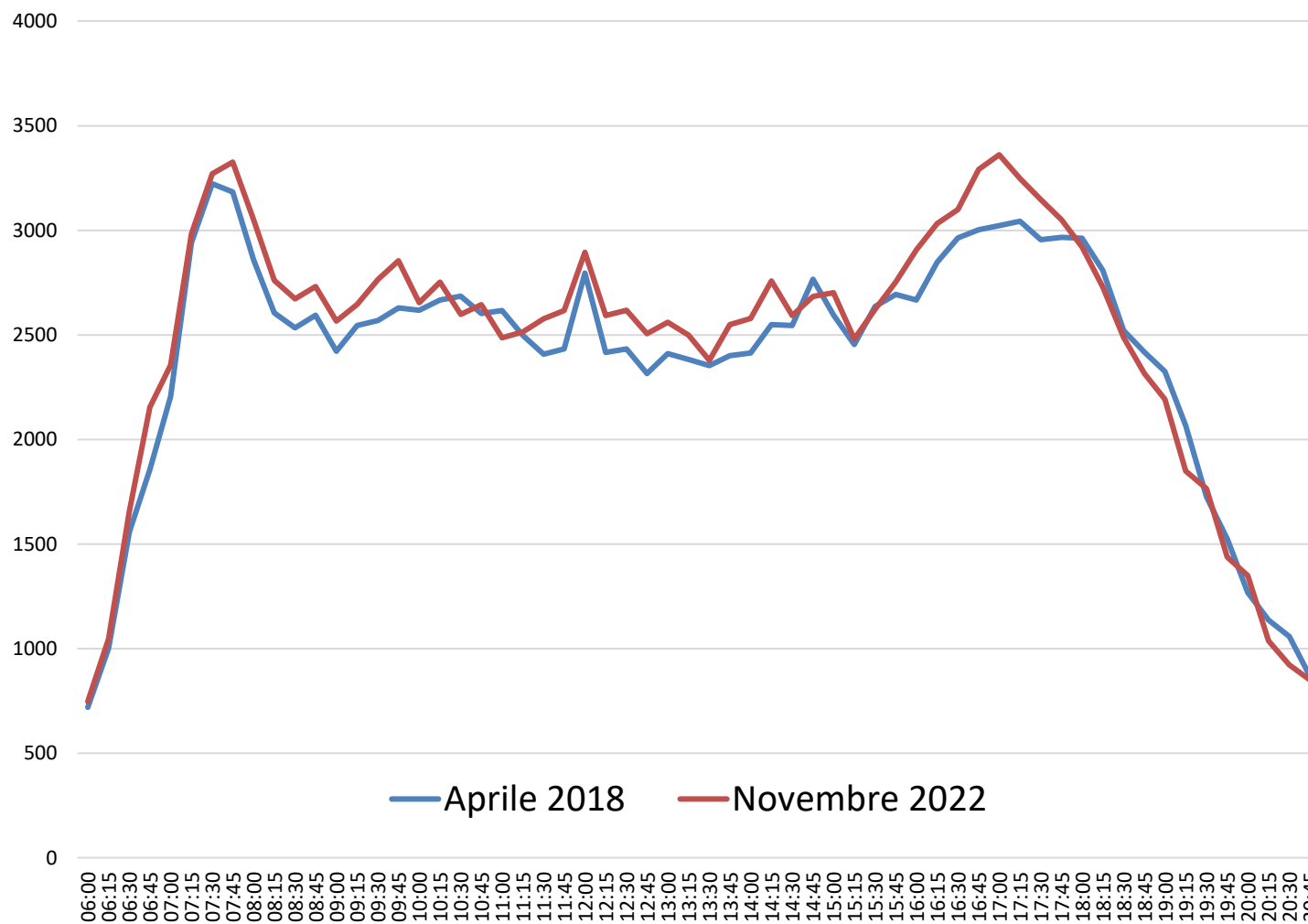
Confronto veicoli conteggiati sulle 13 sezioni correnti indagate nel 2018 e nel 2022 nell'intervallo 6:00 – 21:00.

Nella presente slide e nella successiva (slide 34) si può notare che dall'analisi dei rilievi negli anni 2014, 2022 e 2023, in alcune postazioni fisse del Comune il traffico dopo il Covid abbia ripreso a crescere riornando ai valori pre Pandemia da COVID 2019.

Confronto totale veicoli rilevati campagne 2018 - 2022



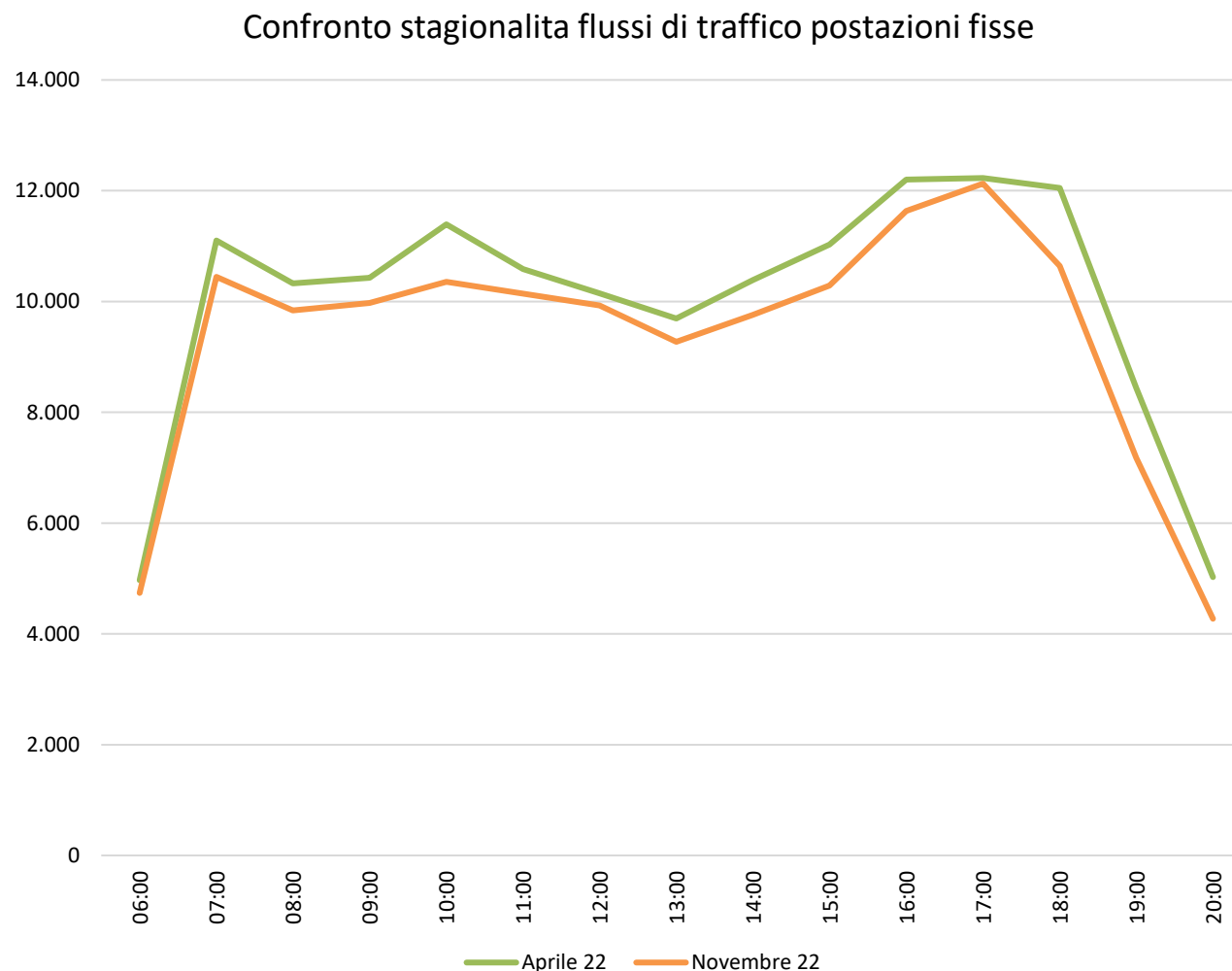
Confronto andamento veicoli conteggiati campagne Aprile 2018 – Novembre 2022 su base 15'



Confrontando dati di mesi diversi in anni diversi (2018 vs. 2022), si evidenzia che il **me**se di **aprile 2018** ha fatto registrare meno traffico del **me**se di **novembre 2022**

# Conteggi veicolari su sezioni correnti

Postazioni fisse Comune di Merano – Analisi stagionalità.



Confrontando dati dello stesso anno (2022), si evidenzia che il **mezzogiorno di aprile** ha fatto registrare più traffico del **mezzogiorno di novembre**. Combinando i dati delle due slide si può affermare che la tendenza generalizzata post Covid è quella della ripresa di un lento incremento del traffico stradale annuale su base mensile.

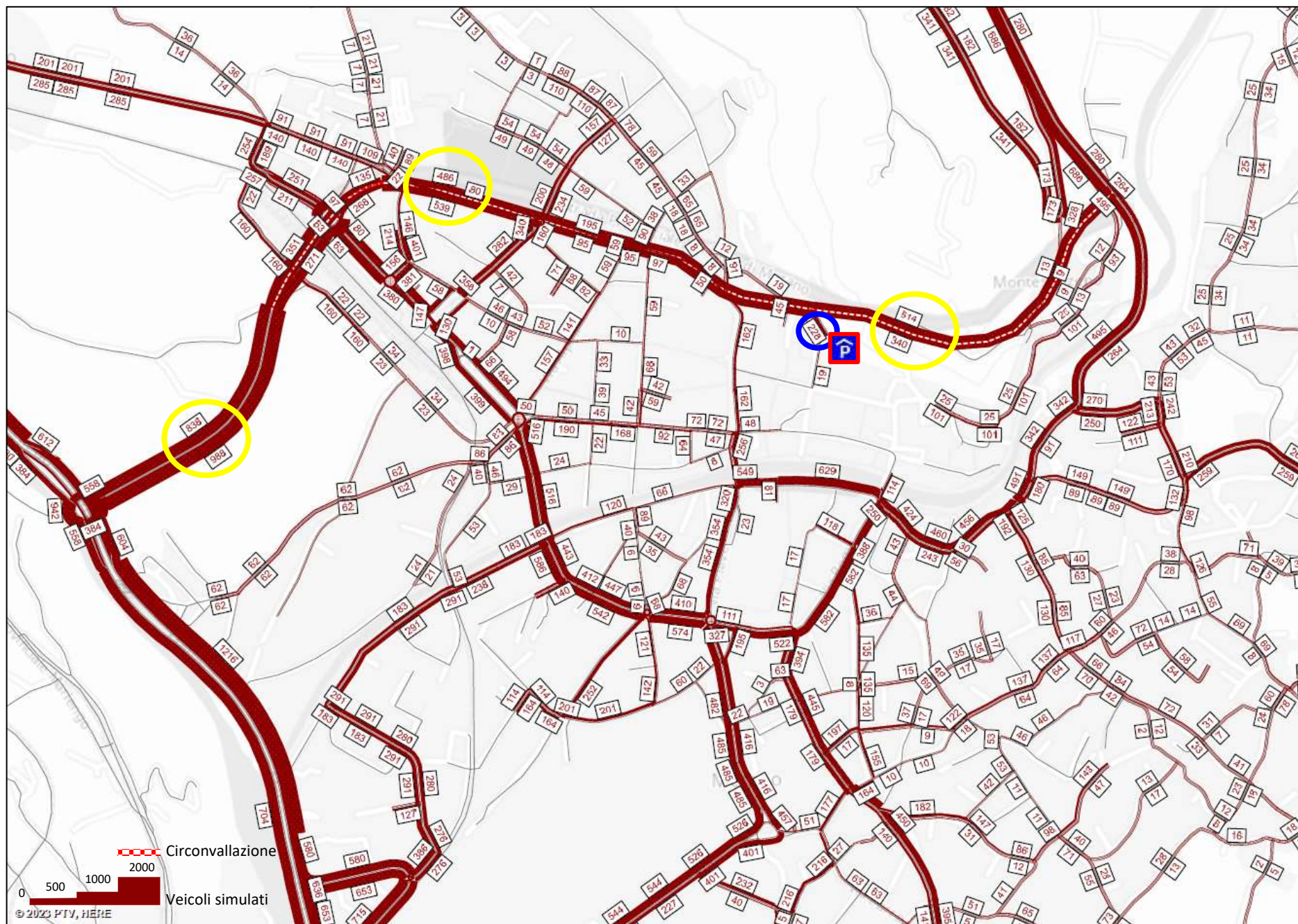
## Gli effetti della circonvallazione e del Garage in Caverna

Passando a considerare gli effetti della circonvallazione sulla distribuzione del traffico delle autovetture nella rete stradale (Slide 36), si evidenzia come i massimi benefici rispetto allo stato attuale (Slide 37) sono concentrati nell'area di via Cavour e sull'anello via Roma – via Petrarca – via Resia – Corso della Libertà inferiore – Sottopasso delle Terme. Quadrilatero delle Terme.

Procedendo verso la stazione i benefici invece si assottigliano e ciò è dovuto ad un effetto «di sostituzione» della componente di traffico di attraversamento con quella di accesso alla città tramite le rampe della circonvallazione. In sostanza parte del traffico della val Passiria e di Tirolo di scambio con Merano (compresa la componente diretta al nuovo centro di Mobilità cessa di entrare da via Cavour e si sposta su via IV Novembre. Tale aspetto costituisce un elemento a cui riservare molta attenzione perché questa componente di traffico va a sommarsi a quelle degli autobus urbani ed extraurbani che dovranno utilizzare via IV Novembre per entrare ed uscire dal Centro di Mobilità. E' quindi evidente che ogni soluzione in grado di produrre un'ulteriore diversione da auto privata a trasporto pubblico nel traffico di scambio di Tirolo e della Val Passiria con Merano garantisce indirettamente un migliore funzionamento dello svincolo centrale della circonvallazione e della rotatoria di via IV Novembre.

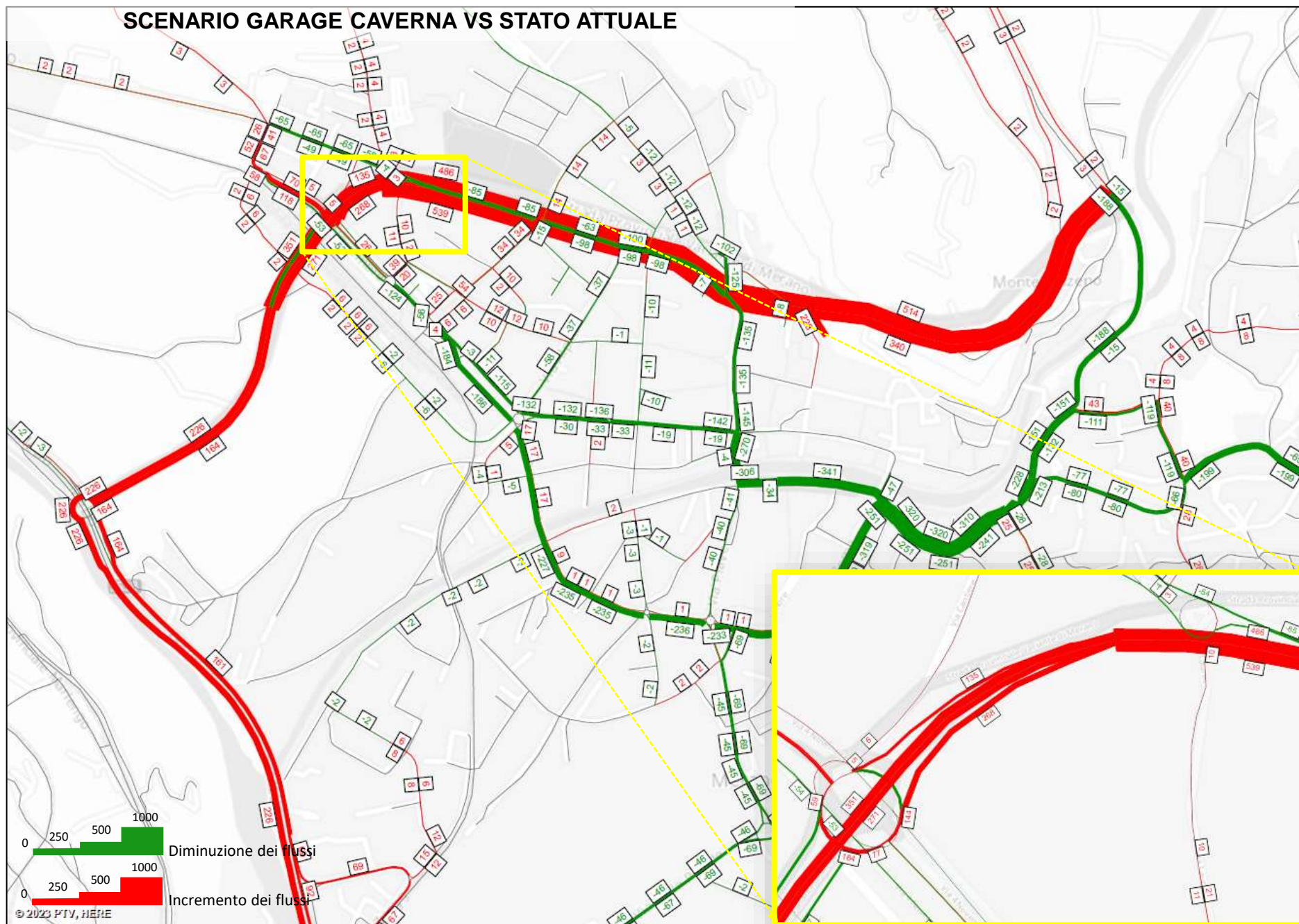
# Circonvallazione + Garage Caverna

Flussogramma veicoli leggeri ora di punta del mattino 07:30-08:30 giorno ferialle autunnale - ZOOM



# Circonvallazione + Garage Caverna

RETE DIFFERENZA: Flussogramma veicoli leggeri ora di punta del mattino 07:30-08:30 giorno feriale autunnale – ZOOM



## Riepilogo obiettivi Funicolare 1/2

La realizzazione del collegamento Funicolare Merano – Nodo Passiria - Scena si pone molteplici obiettivi di seguito richiamati.

- A. Eliminare il transito di Autobus extraurbani (linee 221 e 240 per complessivi 220 autobus/giorno) sul tratto urbano della SS.44 (via Passo Giovo).
- B. Produrre una riduzione dei transiti di auto e autobus extraurbani su via Cavour per consentire una riqualificazione urbana di questa strada a vantaggio di pedoni e ciclisti. In particolare, considerato anche il punto 1, si verificherebbero le condizioni per realizzare corsie ciclabili su via Cavour per liberare dal traffico delle biciclette la «Passeggiata Sissi»
- C. Ridurre il numero di transiti di autobus extraurbani (eliminazione linea 231) all'interno di Maia Alta;
- D. Ridurre di oltre 320 unità il traffico giornaliero di autobus extraurbani sul Ponte Teatro e su via delle Corse.
- E. Contribuire a ridurre il sovraffollamento delle fermate su via delle Corse.
- F. Eliminare le corse di autobus, (di cui molte a pieno carico), sulla relazione Merano – Scena, sia per alleggerire i transiti su via delle Corse all'interno del centro storico di Merano (attualmente oltre 900 transiti/giorno) che per ridurre i rischi sul tratto in pendenza in accesso/uscita da Scena

## Riepilogo obiettivi Funicolare 2/2

Segue dalla pagina precedente

- G. Offrire un collegamento in sede propria tra l'Area centrale di Merano e il Centro Storico di Scena, giustificato dalla prevalente polarizzazione tra queste due zone della domanda intercomunale di scambio tra Merano e Scena.
- H. Creare un collegamento intermodale performante delle linee Merano – Tirolo e Merano Val Passiria con il centro di Merano e il centro di Scena attraverso in nodo di interscambio «Passiria» senza coinvolgere per questa funzione fermate interne a Merano
- I. Alleggerire i movimenti pedonali di interscambio tra autobus urbani ed extraurbani in corrispondenza del nuovo Centro di Mobilità di Merano ubicato presso la stazione ferroviaria evitando di concentrare in questo punto anche i trasbordi dei passeggeri che si muovono sulle relazioni Passiria/Tirolo – Centro di Merano.
- J. Agevolare la riorganizzazione della rete dei servizi di autobus urbani di Merano consentendo una redistribuzione delle linee su tre itinerari diversi:
  - Via delle Corse – Solo autobus Urbani
  - Corso della Liberta Inferiore: Autobus urbani ed extraurbani di corto raggio
  - Via Resia: Autobus extraurbani di lungo raggio (i.e. Linea 201) e linee urbane obbligate al transito in base al loro percorso (linea 6)

# VANTAGGI DI SISTEMA SYSTEMVORTEILE



- dB  
riduzione  
rumore autobus

+10.000 m<sup>2</sup> per  
riqualificazione  
piazza Prader

-300  
autobus/giorno  
extraurbani  
in centro

- 4000  
spostamenti auto  
a Maia Alta

-1.400 ton eq./a  
riduzione emissioni  
gas serra

-26%  
riduzione traffico  
privato