



# Piano Generale del Traffico Urbano

## Approfondimenti sul ruolo e l'attrattività del del futuro parcheggio in struttura di Piazza Vittoria

# INDICE

<b>0</b>	<b>Introduzione</b>	<b>pag. 3</b>
<b>1</b>	<b>Funzioni del nuovo parcheggio in struttura di Piazza della Vittoria</b>	<b>pag. 4</b>
	Stato di fatto: inquadramento e accessibilità pedonale al museo archeologico	pag. 5
	Il nuovo polo bibliotecario: inquadramento e accessibilità pedonale	pag. 7
	Il nuovo Parcheggio Piazza Vittoria: inquadramento e accessibilità pedonale	pag. 9
	Lungo Periodo (PUMS): le opportunità future della Galleria di Monte Tondo	pag. 11
<b>2</b>	<b>Stima del coefficiente di riempimento del nuovo parcheggio in struttura di Piazza della Vittoria</b>	<b>pag. 12</b>
	Livelli di saturazione della sosta nelle varie fasce orarie: Notte, Mattina e Pomeriggio (febbraio 2020)	pag. 13
	Analisi dell'offerta di sosta nell'area di influenza del futuro parcheggio di Piazza Vittoria (raggio 350m)	pag. 16
	Analisi della domanda di sosta sugli stalli a pagamento compresi nell'area di influenza del futuro parcheggio di Piazza Vittoria (raggio 350m)	pag. 19
	Parcometri: Grado medio di occupazione degli stalli a pagamento su base annuale (SEAB 2019)	pag. 21
	Individuazione del livello di saturazione plausibile del nuovo parcheggio	pag. 21
<b>Allegato 1</b>	<b>Caratteristiche del Progetto del Parcheggio in struttura interrato in piazza Vittoria</b>	<b>pag. 22</b>

Il presente documento si prefigge l'obiettivo di inquadrare le funzioni del nuovo parcheggio in struttura previsto in Piazza della Vittoria nel contesto dello scenario complessivo di organizzazione della mobilità urbana di medio e lungo periodo (capitolo 1) e di stimare il coefficiente di riempimento medio della struttura (capitolo 2).

In allegato è fornito un riepilogo delle caratteristiche dell'intervento.

# 1. Funzioni del nuovo parcheggio in struttura di Piazza della Vittoria

Il comune di Bolzano è impegnato in un'azione strategica di riqualificazione e riaggiornamento delle principali centralità della città storica collocate in un corridoio che, procedendo da est a ovest, abbraccia: Piazza della Stazione, Piazza Walter, l'area pedonale dei Portici, Piazza della Vittoria, Corso della Libertà, Piazza Mazzini e Piazza Gries.

L'obiettivo finale è quello di creare un sistema che si contraddistingue per la sua qualità urbana ed è caratterizzato da un'elevata attrattività commerciale e direzionale grazie alla presenza di numerosi poli di rango provinciale esistenti (Uffici della Provincia, Museo Archeologico,...) e di prossima realizzazione (polo bibliotecario), (vedi slide 7)

L'accessibilità a questo corridoio deve essere garantita in via prioritaria ai pedoni, ai ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico.

Il PUMS e il BICIPLAN del Comune di Bolzano prevedono, a questo scopo, un significativo potenziamento dei percorsi ciclabili e della rete di trasporto pubblico attraverso la realizzazione di due linee Metrobus che collegano i punti più significativi di questo corridoio agli altri quartieri della città e alla stazione ferroviaria/autostazione.

Sul versante dell'accessibilità automobilistica, invece, le analisi effettuate hanno evidenziato come la capacità e la dislocazione dei parcheggi esistenti, non riescono a garantire un'adeguata accessibilità alla parte occidentale del corridoio in destra Talvera per le provenienze da nord (San Genesio – Sarentino) e da ovest (vedi slides 6 e 8).

Ciò rischia di determinare una pressione eccessiva sui parcheggi a ridosso della stazione o di innescare percorrenze aggiuntive per la ricerca di parcheggi a pagamento su strada nell'area Piazza Mazzini - Corso della Libertà - Piazza della Vittoria.

La realizzazione del parcheggio interrato in struttura su Piazza della Vittoria

si prefigge, quindi, il duplice scopo di rendere possibile la riqualificazione della piazza, eliminando i posti auto in superficie, e di incrementare l'offerta attuale di posti a rotazione a pagamento per non residenti destinati a soddisfare le esigenze di accessibilità automobilistica al nuovo Polo Bibliotecario, all'asse commerciale di Corso della Libertà e alla parte più occidentale del centro storico oltre il fiume Talvera (vedi slide 10).

Analizzando le isocrone pedonali che risultano considerando in maniera sinergica i parcheggi presenti nell'area, è possibile notare come la realizzazione del parcheggio di Piazza Vittoria determini un netto miglioramento dell'accessibilità a tutta la parte occidentale dell'area di Bolzano, riequilibrando una situazione che oggi si presenta fortemente sbilanciata verso est ed è destinata ad acuirsi con il completamento del «Progetto Benko».

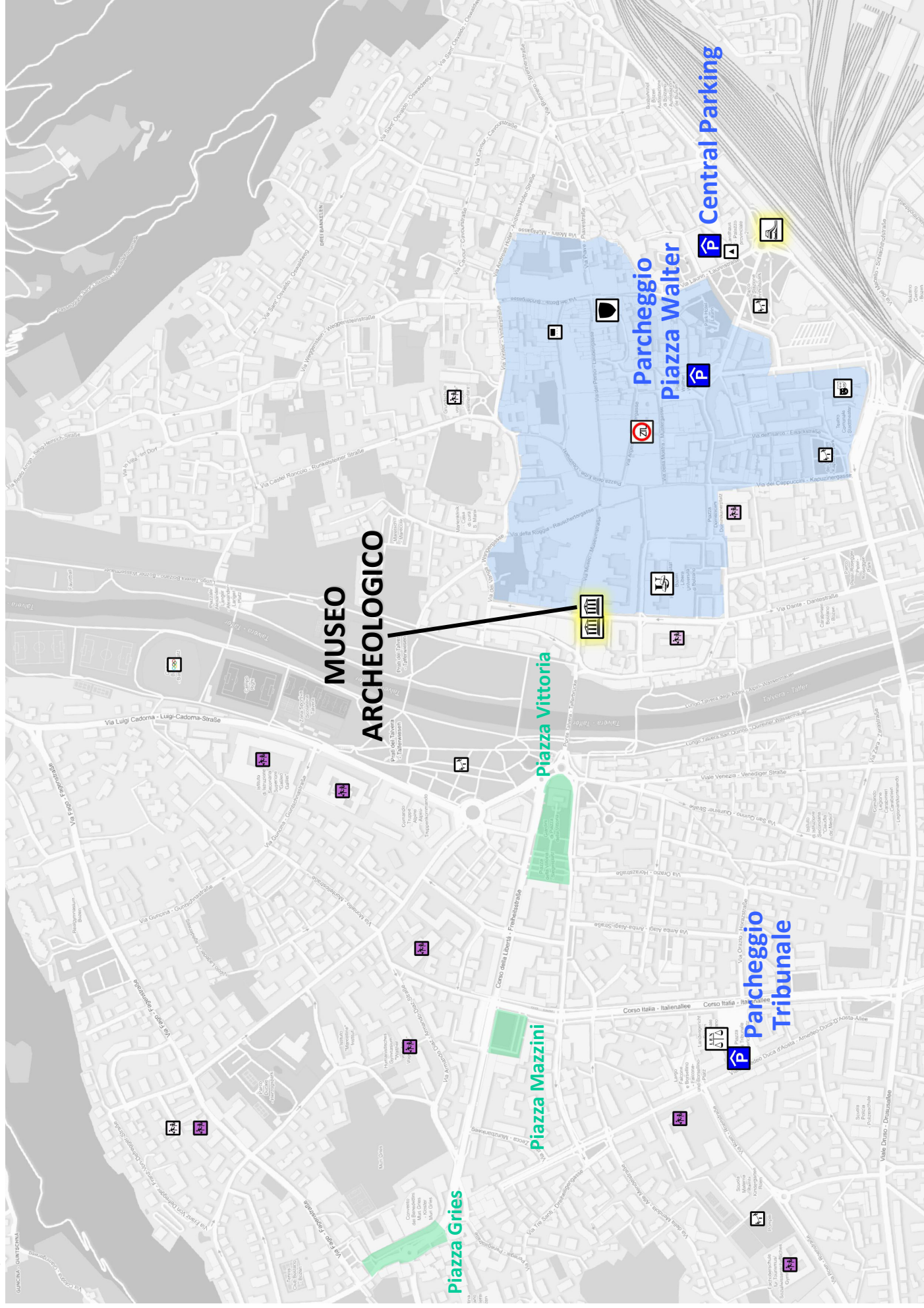
In una prospettiva di lungo periodo, la previsione della realizzazione della variante alla SS508 di collegamento con la SS12, denominata Galleria di Monte Tondo (vedi slide 11), aprirà ulteriori possibilità di utilizzo del sistema dei parcheggi di attestamento alle aree centrali della città rendendo intercambiabili tra loro i parcheggi di destinazione attraverso un sistema di infomobilità che consentirà di indirizzare la domanda in base al livello di saturazione dei singoli parcheggi evitando percorsi parassiti.

Questo aspetto va comunque mantenuto sullo sfondo in quanto la realizzazione del parcheggio di Piazza della Vittoria per l'Amministrazione comunale ricade nell'ambito della vita utile del prossimo PGTU e non deve essere in alcun modo subordinata alla realizzazione della galleria di Monte Tondo.



# 1. Funzioni del nuovo parcheggio in struttura di Piazza della Vittoria

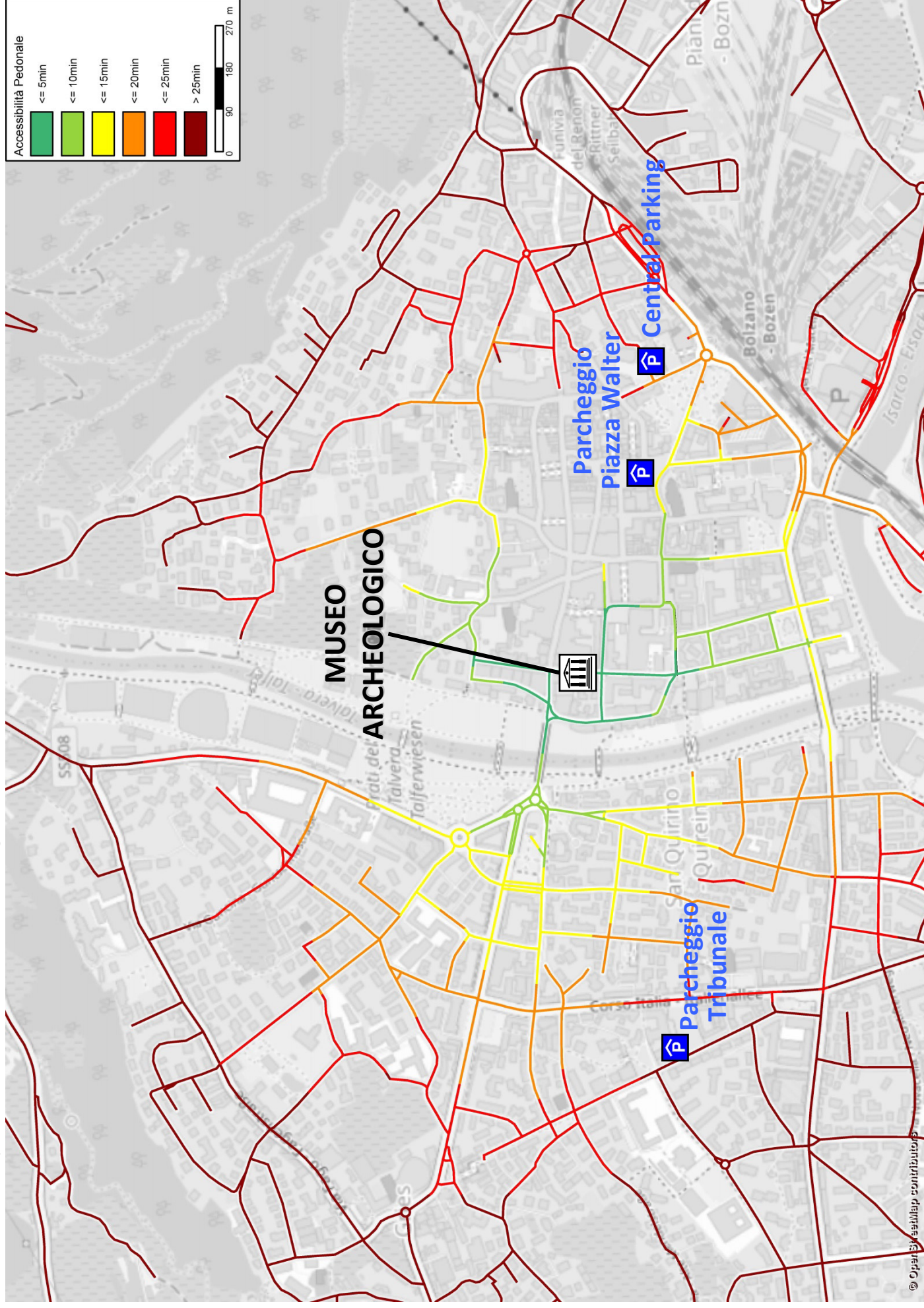
## Stato di fatto Inquadramento





## Stato di fatto

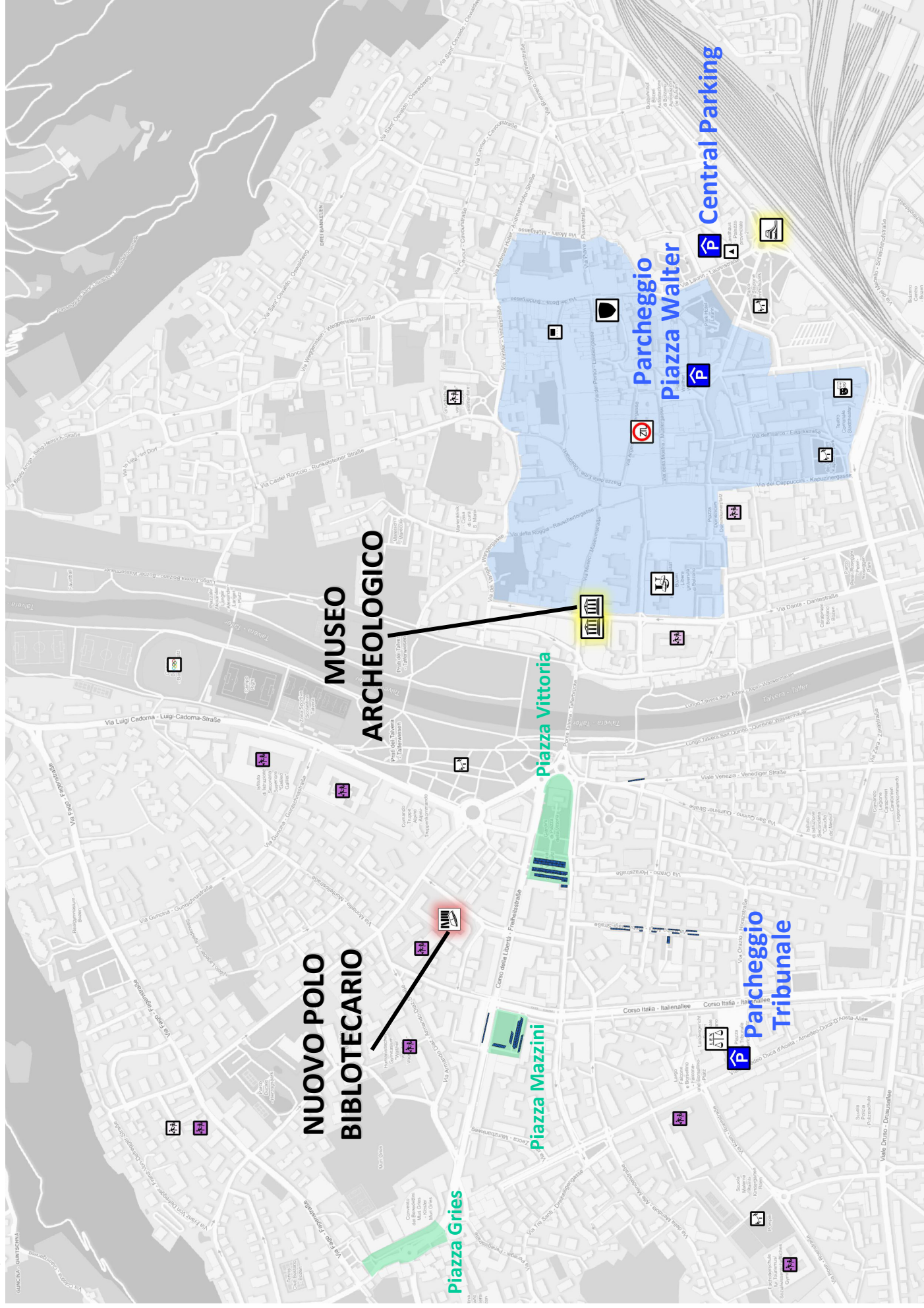
Accessibilità pedonale al Museo Archeologico





# 1. Funzioni del nuovo parcheggio in struttura di Piazza della Vittoria

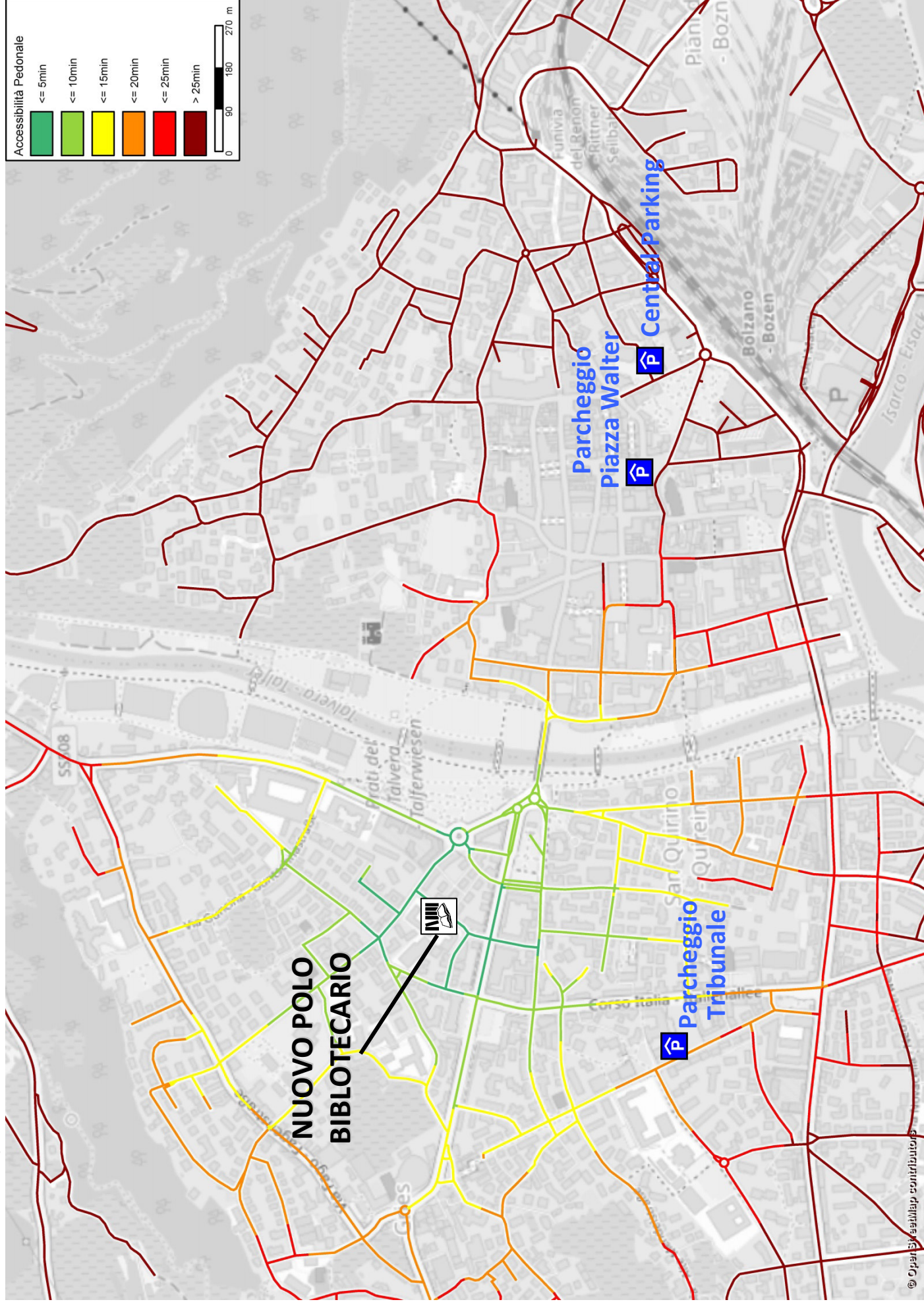
## Il nuovo polo bibliotecario Inquadramento





## Il nuovo polo bibliotecario

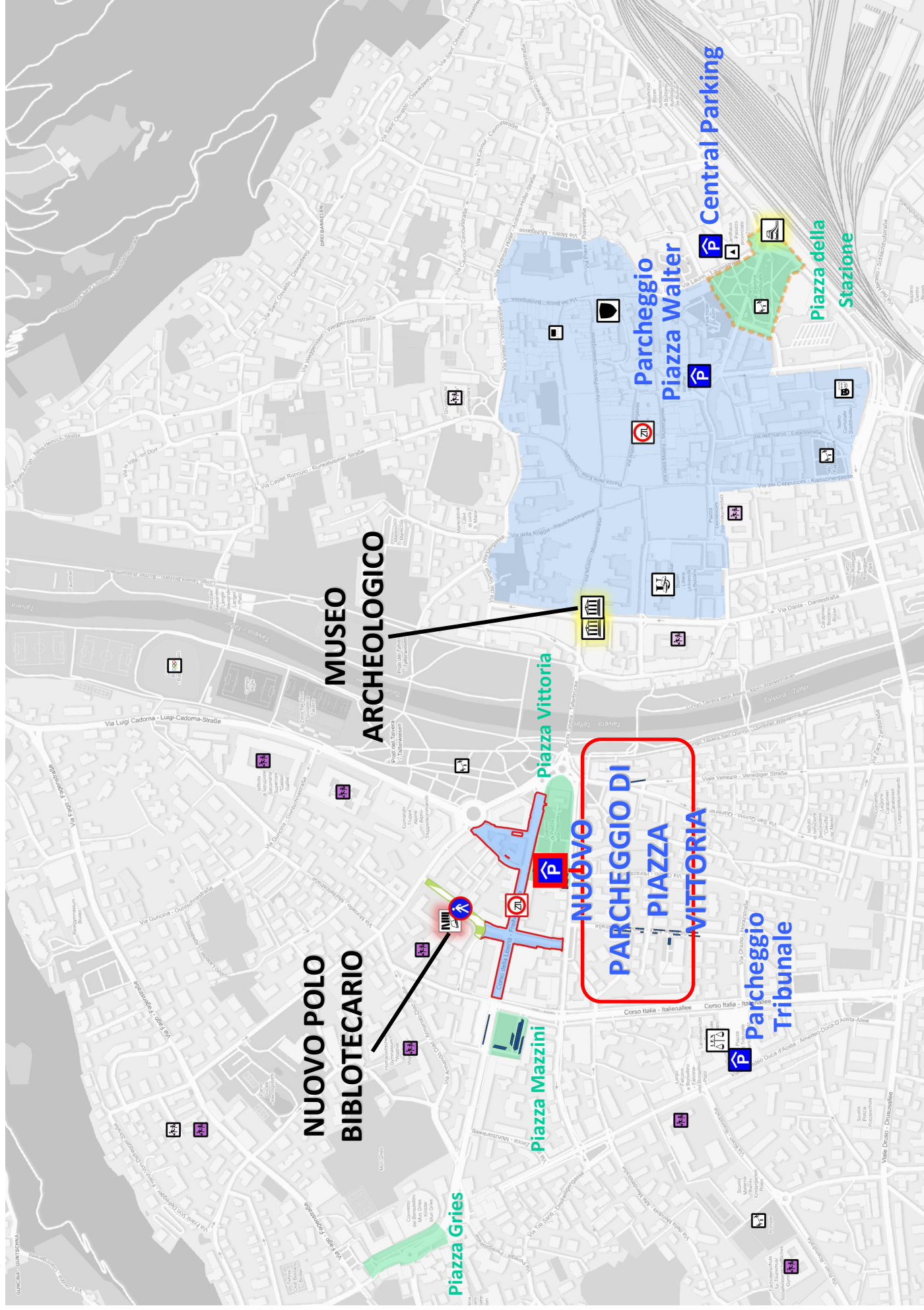
Accessibilità pedonale al nuovo Polo Bibliotecario





# Il nuovo Parcheggio Piazza Vittoria

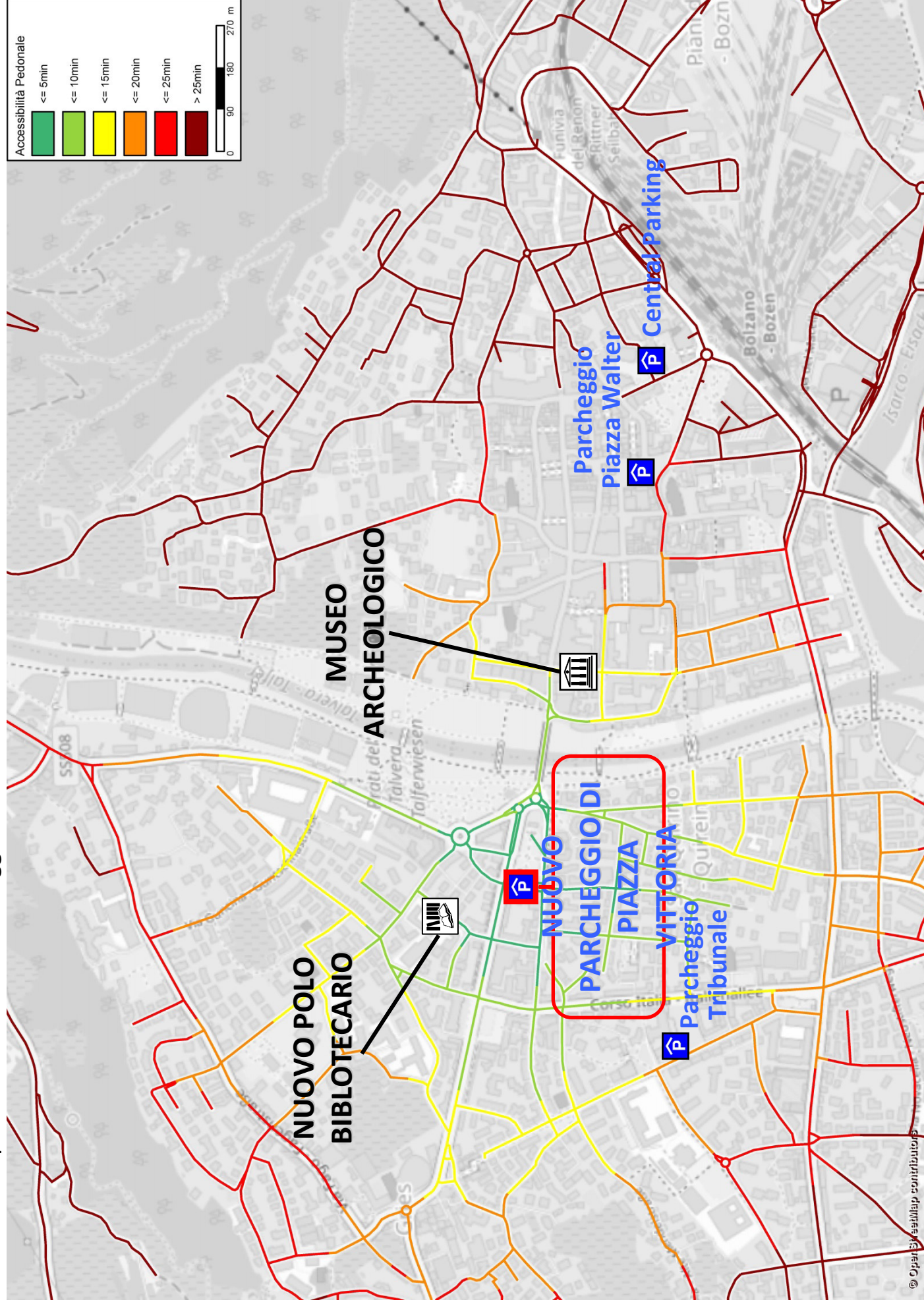
## Inquadramento





## Il nuovo Parcheggio Piazza Vittoria

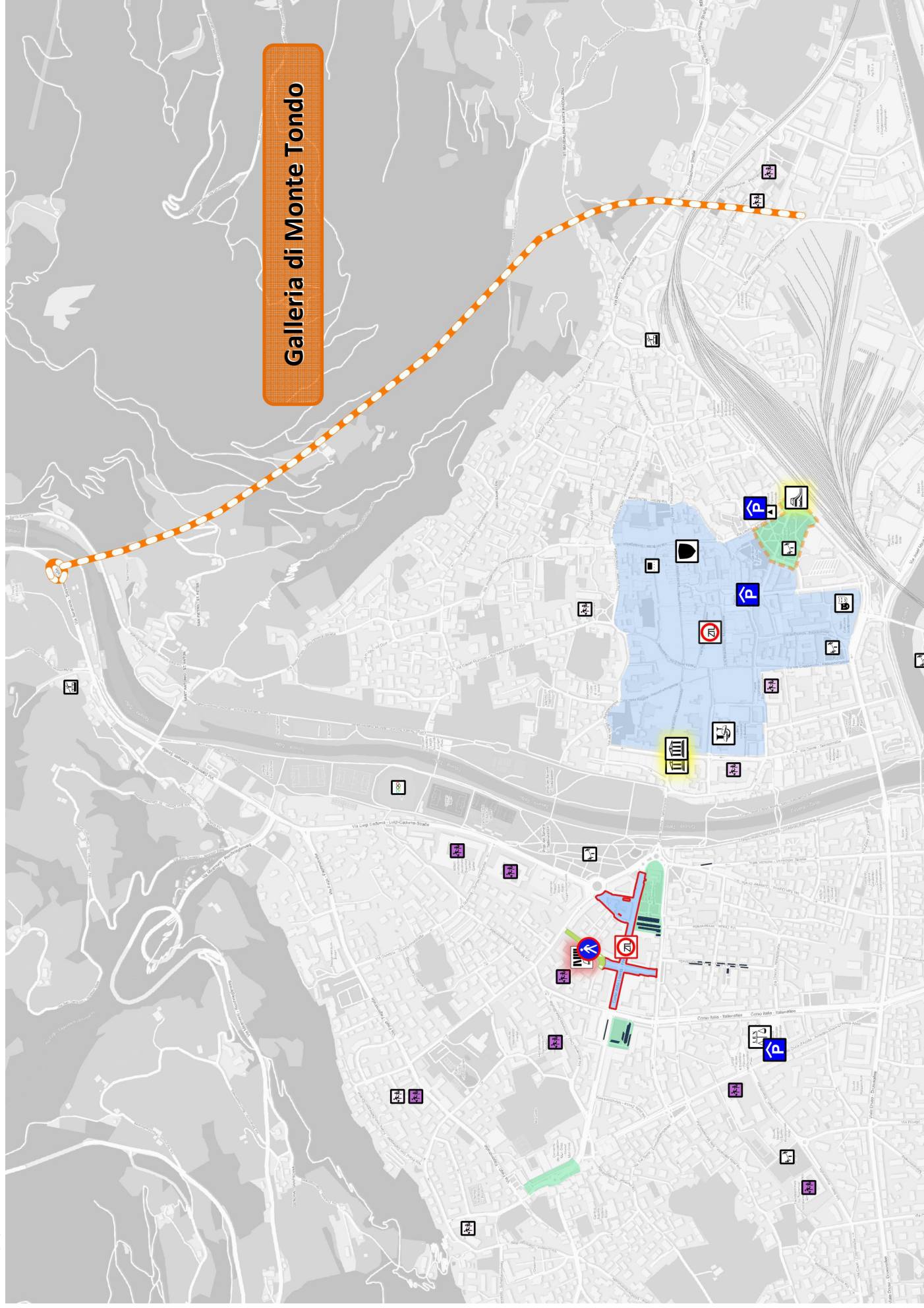
Accessibilità pedonale al nuovo Parcheggio di Piazza Vittoria





## Lungo Periodo (PUMS)

Le opportunità future della Galleria di Monte Tondo



## 2. Stima del coefficiente di riempimento del nuovo parcheggio in struttura di Piazza della Vittoria

In questa sezione del documento vengono proposti i dati e le valutazioni funzionali a pervenire ad una stima del coefficiente medio di occupazione del futuro parcheggio. I dati considerati sono riconducibile ad una duplice fonte:

1. Indagini dirette equilibri offerta-domanda di sosta su strada Quadro Conoscitivo PGTV Febbraio 2020;

2. Dati aggregati dei parcometri forniti da SEAB.

Nelle slides 13-14-15, sono riportati i livelli di saturazione dell'offerta di sosta rilevata nelle varie fasce orarie. In particolare è possibile osservare come nella zona oggetto di questo studio, la zona 35, si è registrato sia durante la notte che durante il pomeriggio, un livello di saturazione compreso tra l'80 il 100% dei posti auto, mentre durante la mattina il livello di saturazione è più basso essendo compreso tra il 40 ed il 60%.

Focalizzando l'attenzione su una possibile area di influenza del nuovo parcheggio compresa in un raggio di 350 metri da Piazza Vittoria, sono stati analizzati più nel dettaglio aspetti riguardanti sia l'offerta che la domanda di sosta. In particolare, nell'area indagata sono compresi 911 posti auto, 195 posti per Motocicli, e 24 posti riservati al Carico/Scarico (vedi slide 17).

Dei 911 posti auto, 624 sono stalli riservati alla sosta per i residenti, 237 sono stalli a pagamento, 35 sono stalli riservati ai disabili e 10 sono stalli riservati al Car sharing o ad auto elettriche.

Ipotizzando che il nuovo parcheggio potrebbe essere utilizzato da chi attualmente usufruisce dei parcheggi a pagamento presenti in Piazza., è stata valutata l'occupazione di tali stalli durante i tre intervalli della giornata.

In particolare, i 237 stalli a pagamento vengono utilizzati, mediamente, da 142 utenti durante la notte, 186 durante la mattina e 191 nella fascia oraria del pomeriggio (vedi slide 19).

Considerando l'occupazione dei soli veicoli che, al momento della rilevazione NON espongono il bollino riservato ai residenti, il coefficiente di riempimento dei parcheggi a pagamento nell'area di raggio pari a 350 metri da piazza della Vittoria, è pari a 0,25 la notte, 0,48 il mattino e 0,41 il pomeriggio, e quindi in linea con l'elaborazione dei dati SEAB (vedi slide 20). Se si aggiungono alla domanda di sosta considerata per il calcolo ANCHE i veicoli che espongono il bollino riservato ai residenti, il coefficiente di occupazione varia tra lo 0,61 registrato durante la notte, lo 0,78 del mattino e lo 0,81 del pomeriggio.

Assumendo che, all'atto dell'entrata in funzione del nuovo parcheggio :

1. vengano eliminati l'80% dei posti auto a pagamento su strada nel raggio di 350 metri o si proceda all'aumento del 50% delle tariffe applicate rispetto a quelle del nuovo parcheggio;

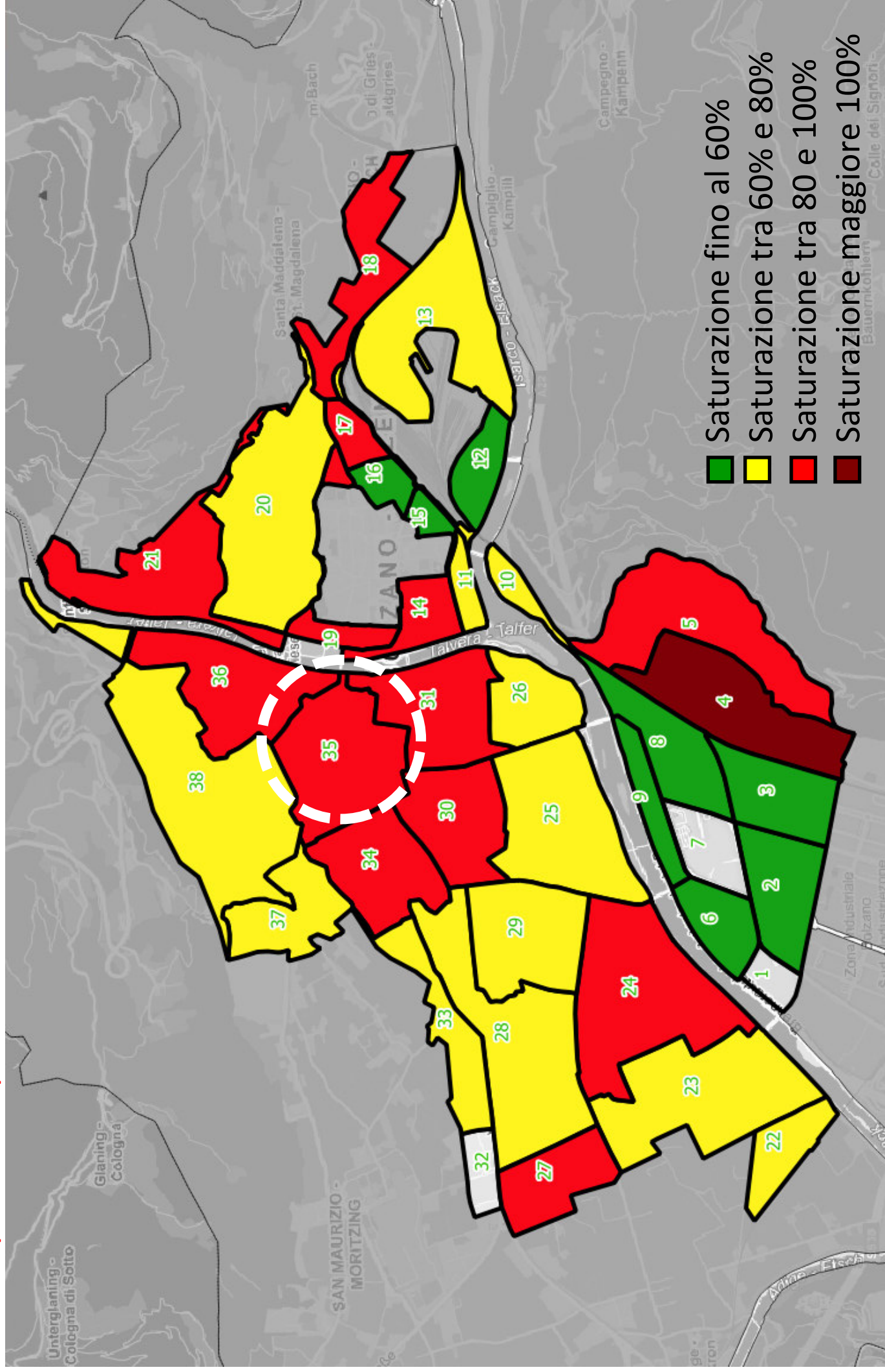
2. solo il 40% dei veicoli con bollino che attualmente parcheggiano su stalli a pagamento nell'area di influenza del nuovo parcheggio si spostino nel nuovo parcheggio;

il coefficiente di riempimento in un giorno feriale ordinario del settore a rotazione del nuovo parcheggio in struttura di Piazza della Vittoria (206 posti) potrebbe variare in un range tra lo 0,65 (pomeriggio) e lo 0,70 (mattina) come riportato nella slide 21



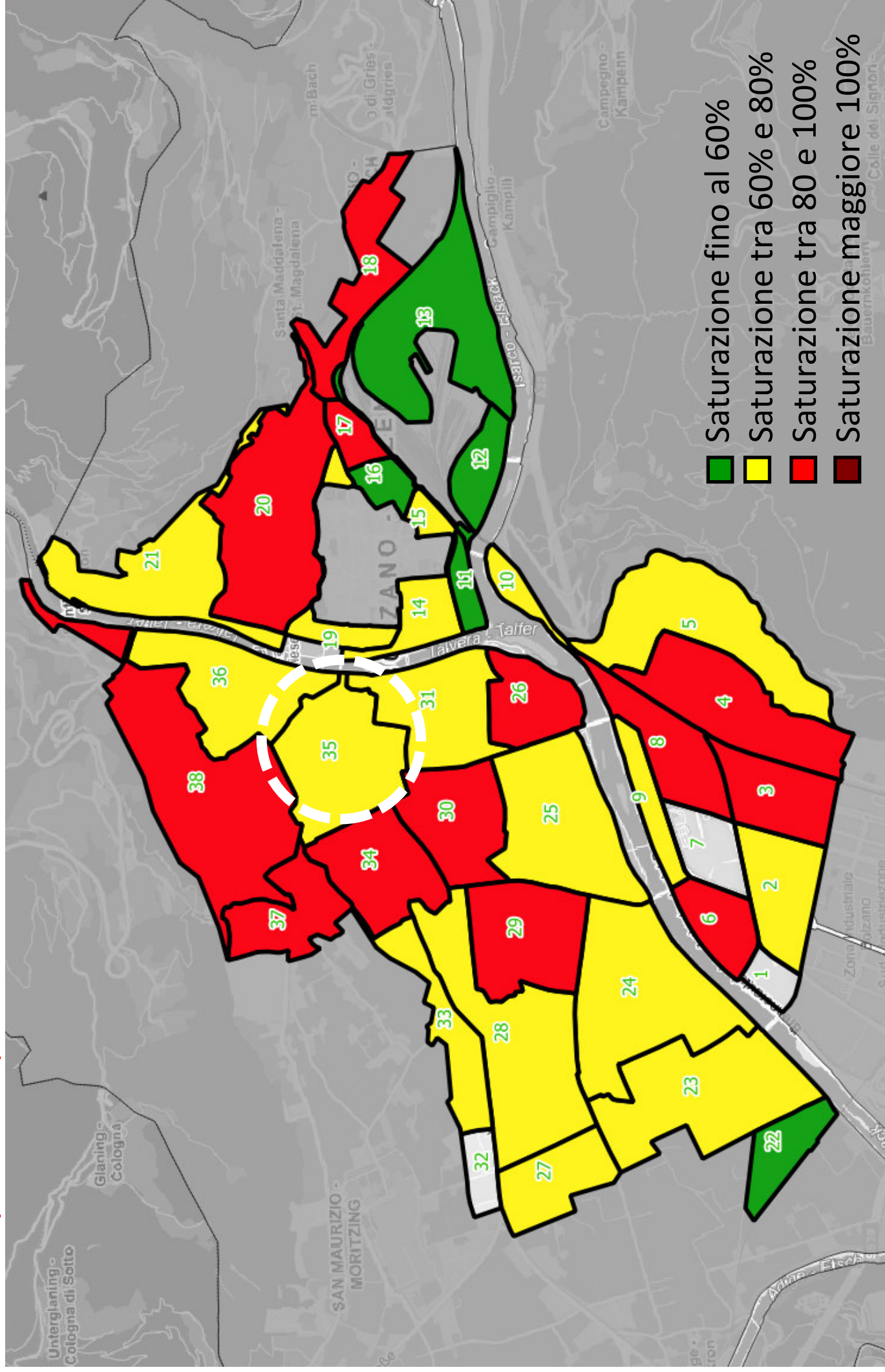
## Livelli di saturazione della sosta nelle varie fasce orarie

**Notte (Febbraio 2020)**



## Livelli di saturazione della sosta nelle varie fasce orarie

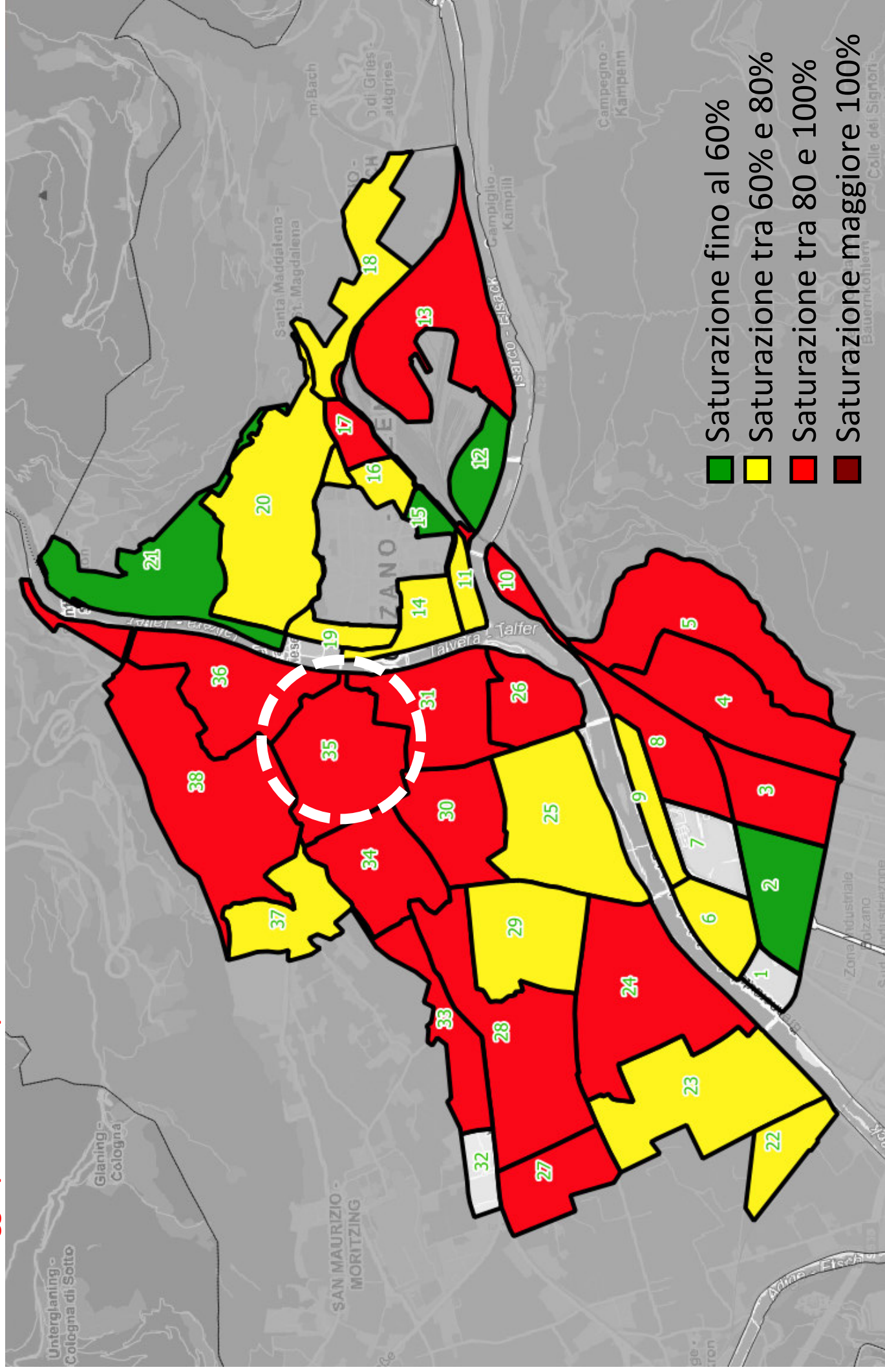
**Mattina (Febbraio 2020)**





## Livelli di saturazione della sosta nelle varie fasce orarie

**Pomeriggio (Febbraio 2020)**

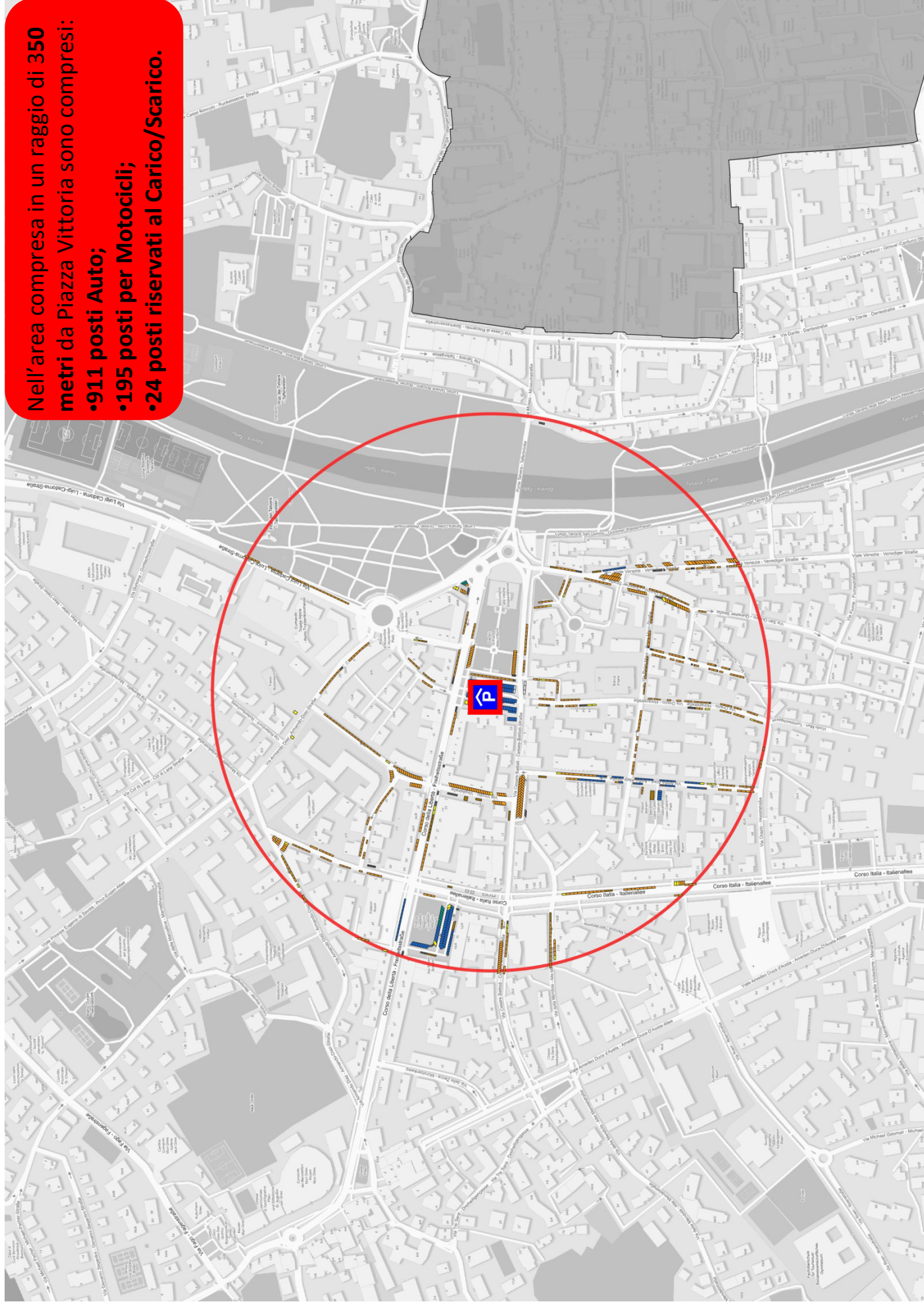


## Area di influenza del futuro parcheggio di Piazza Vittoria (raggio 350m)

Offerta di Sosta

**Nell'area compresa in un raggio di 350 metri da Piazza Vittoria sono compresi:**

- **911 posti Auto;**
- **195 posti per Motocicli;**
- **24 posti riservati al Carico/Scarico.**



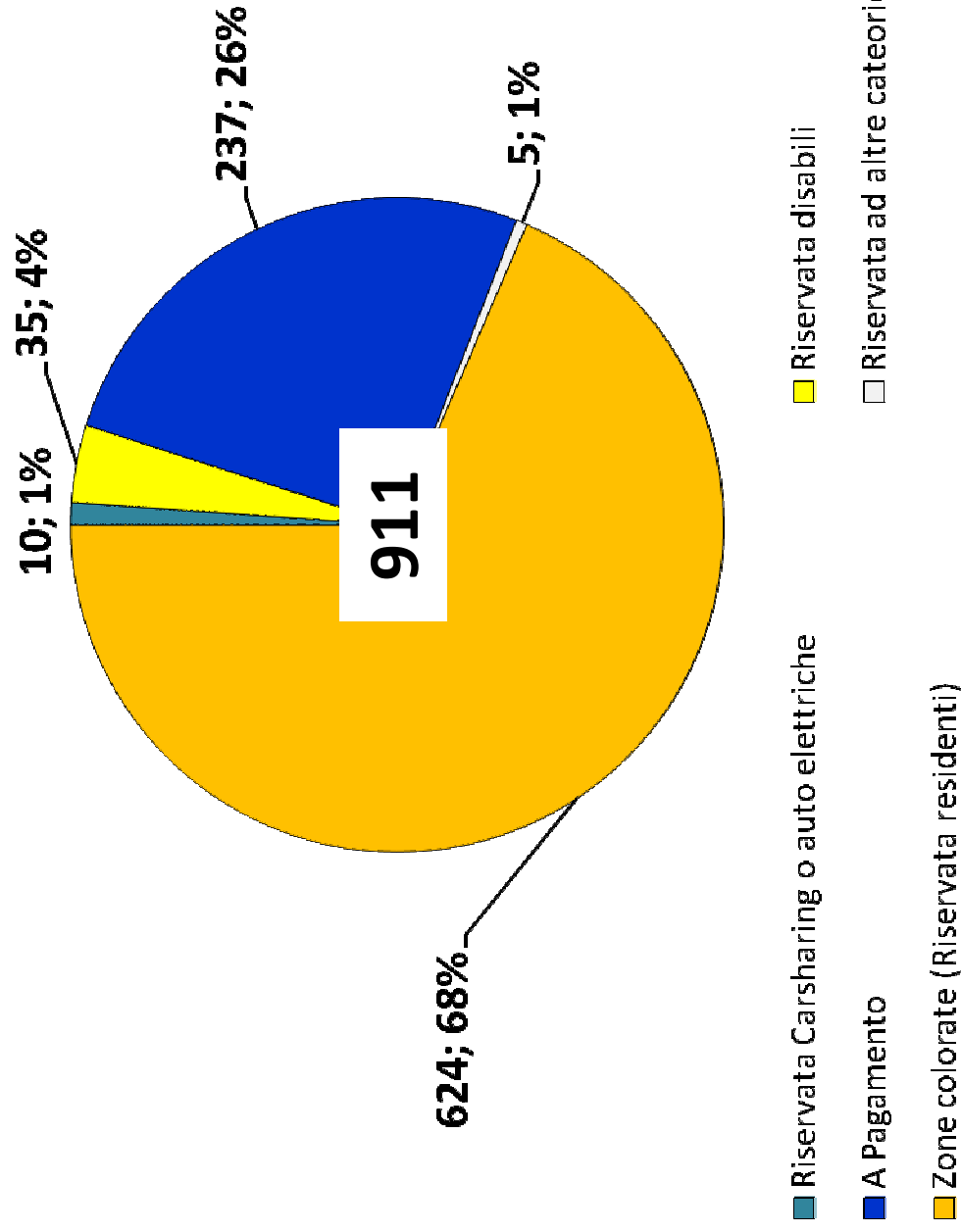


## Area di influenza del futuro parcheggio di Piazza Vittoria (raggio 350m)

Offerta di Sosta

Nell'area compresa in un raggio di **350 metri** da Piazza Vittoria sono compresi:

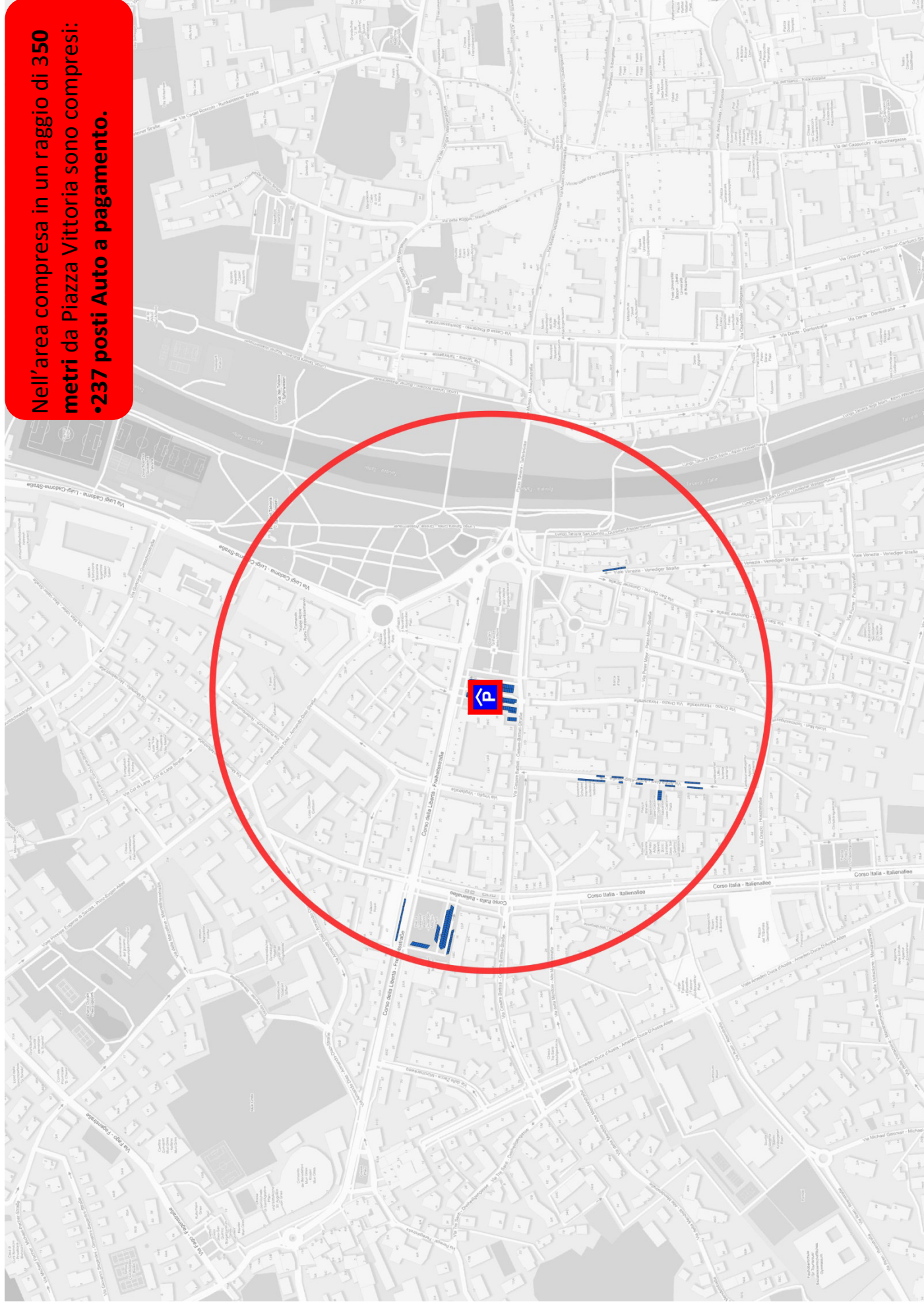
- **911** posti Auto;
- **195** posti per Motocicli;
- **24** posti riservati al Carico/Scarico.



## Analisi della domanda di sosta sugli stalli a pagamento

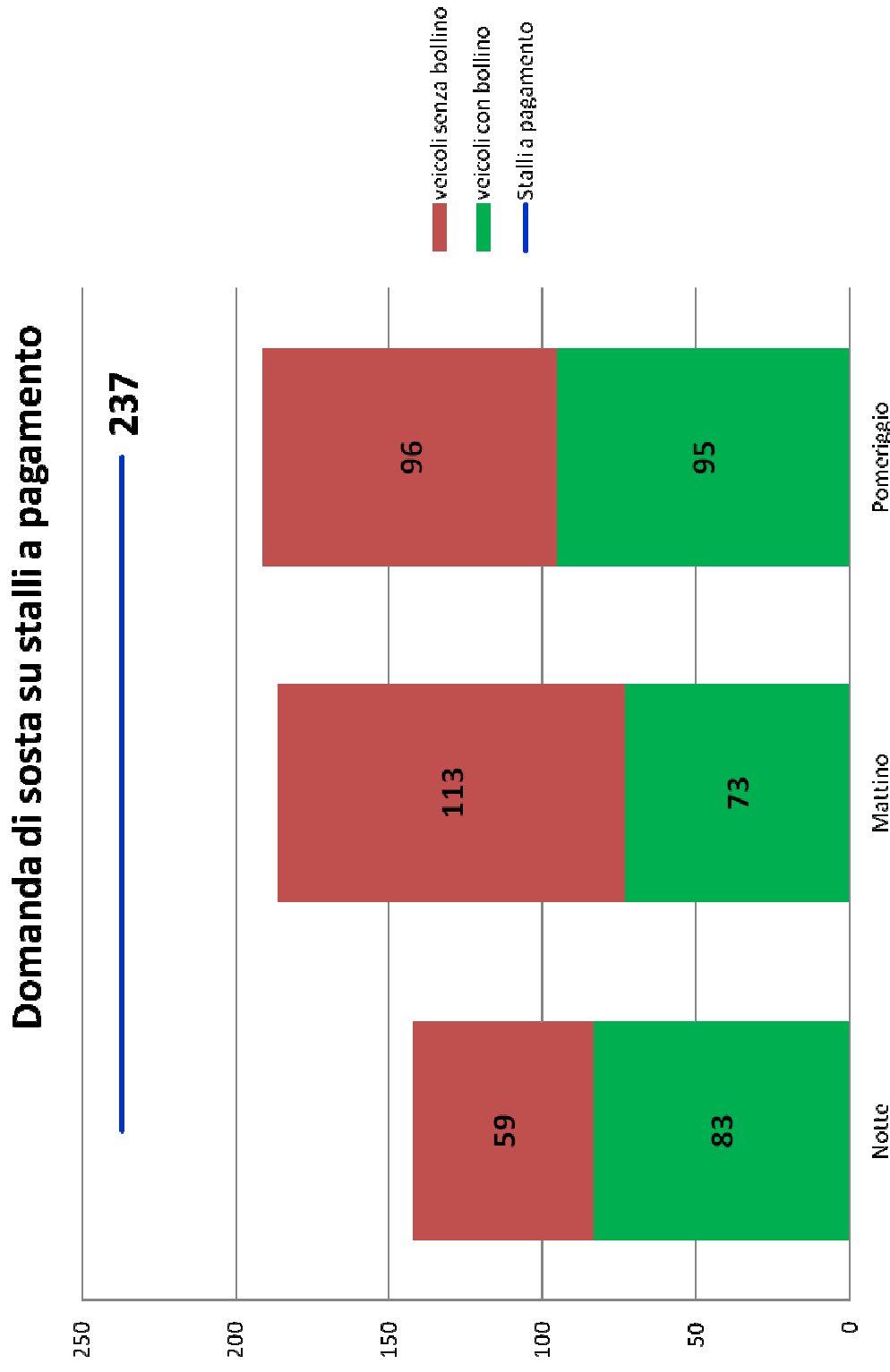
compresi nell'area di influenza del futuro parcheggio di Piazza Vittoria (raggio 350m)

**Nell'area compresa in un raggio di 350 metri da Piazza Vittoria sono compresi:  
•237 posti Auto a pagamento.**



## Analisi della domanda di sosta sugli stalli a pagamento

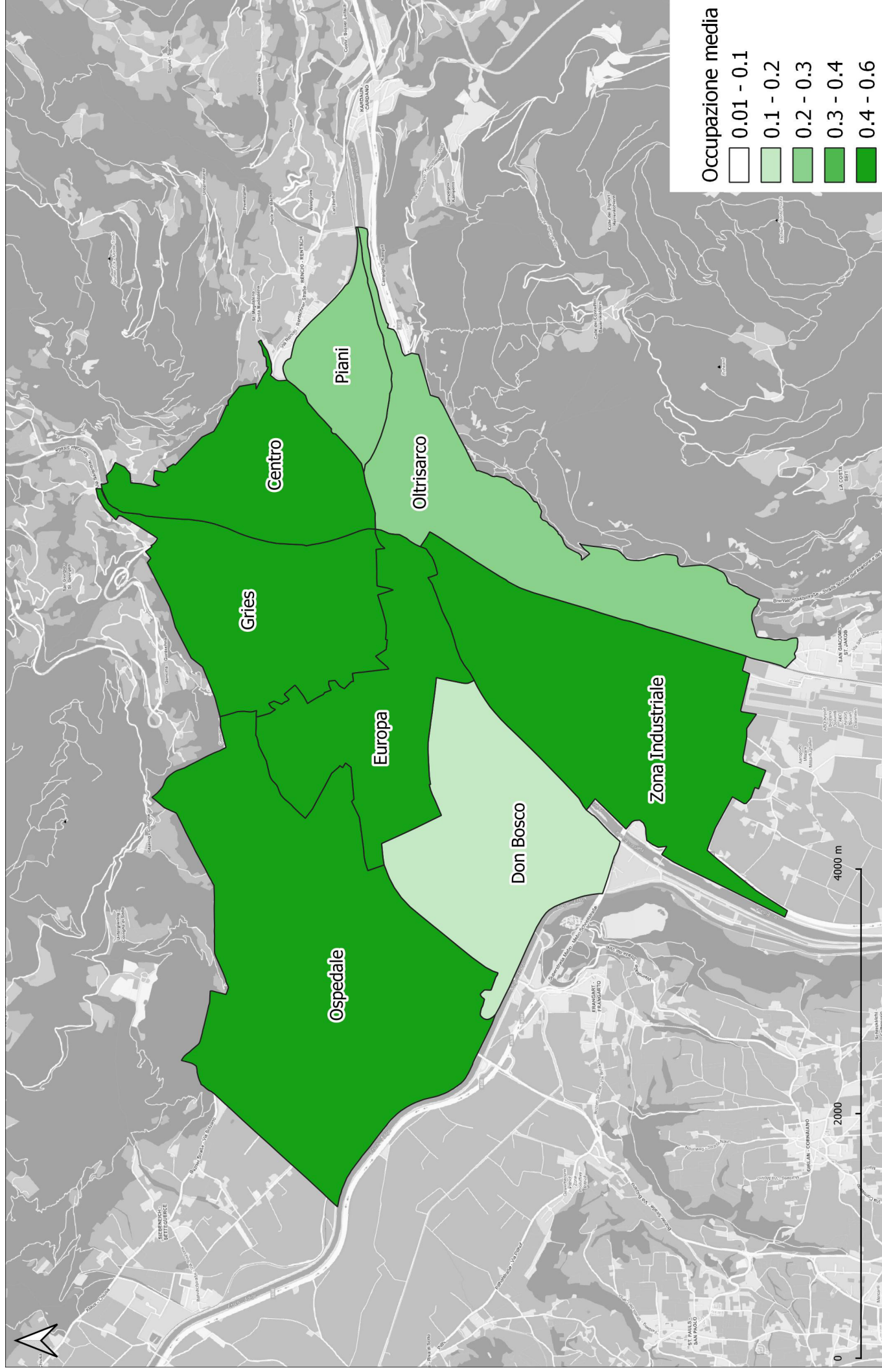
compresi nell'area di influenza del futuro parcheggio di Piazza Vittoria (raggio 350m)





## Parcometri – 2019 (SEAB)

Grado medio di occupazione degli stalli a pagamento su base annuale





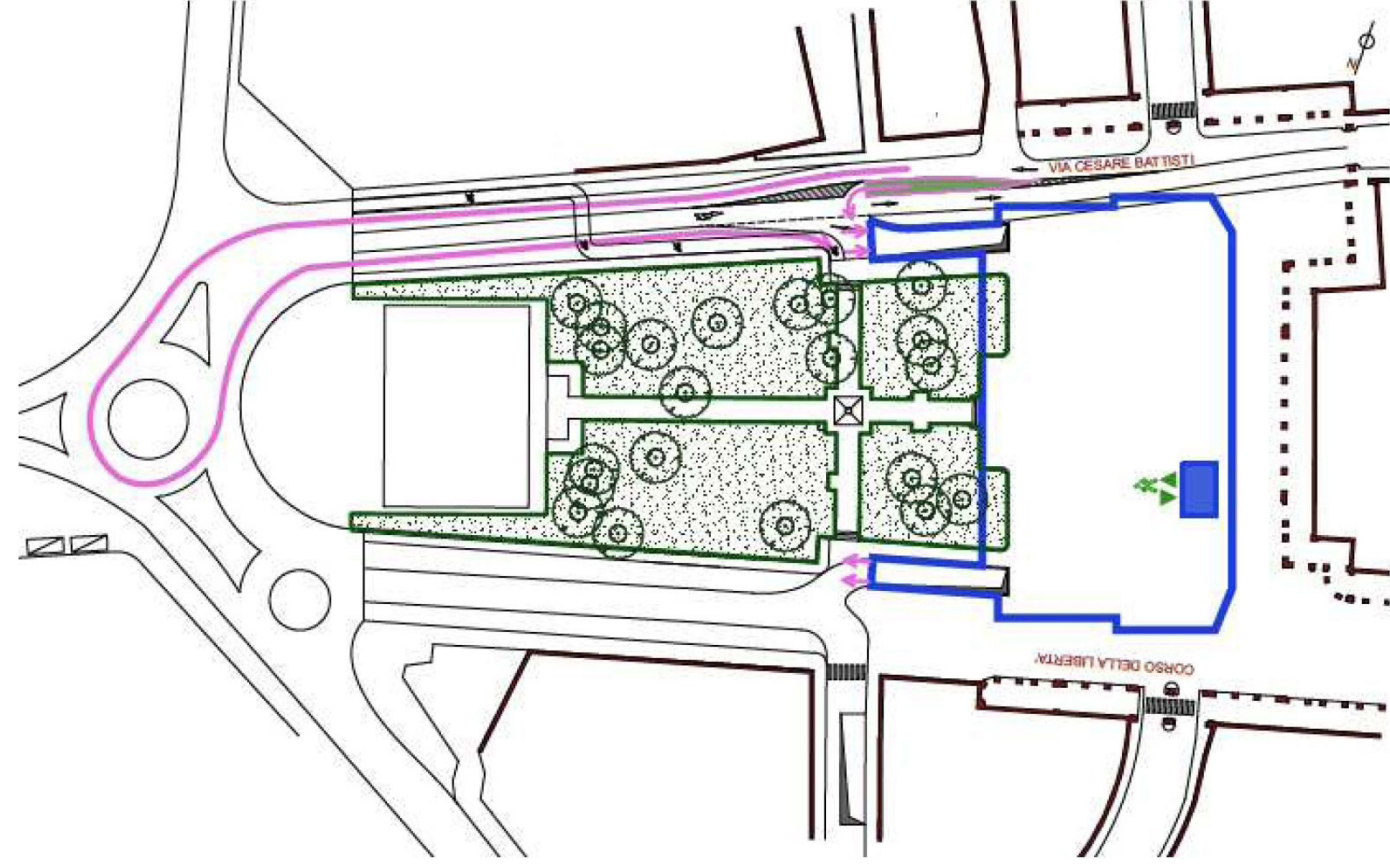
# **Allegato 1**

## **Caratteristiche del Progetto**

### **del Parcheggio in struttura interrato in piazza Vittoria**

## Progetto Parcheggio interrato in piazza Vittoria

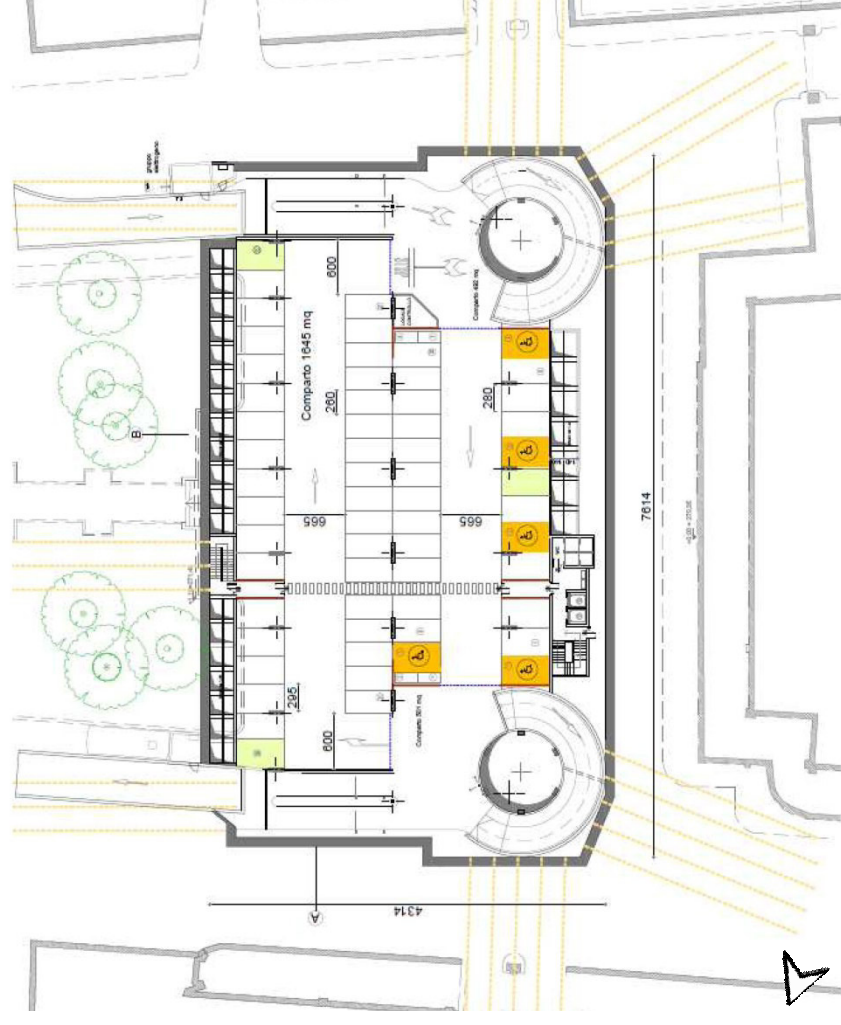
Inquadramento



Sedime del parcheggio  
**3728 mq**

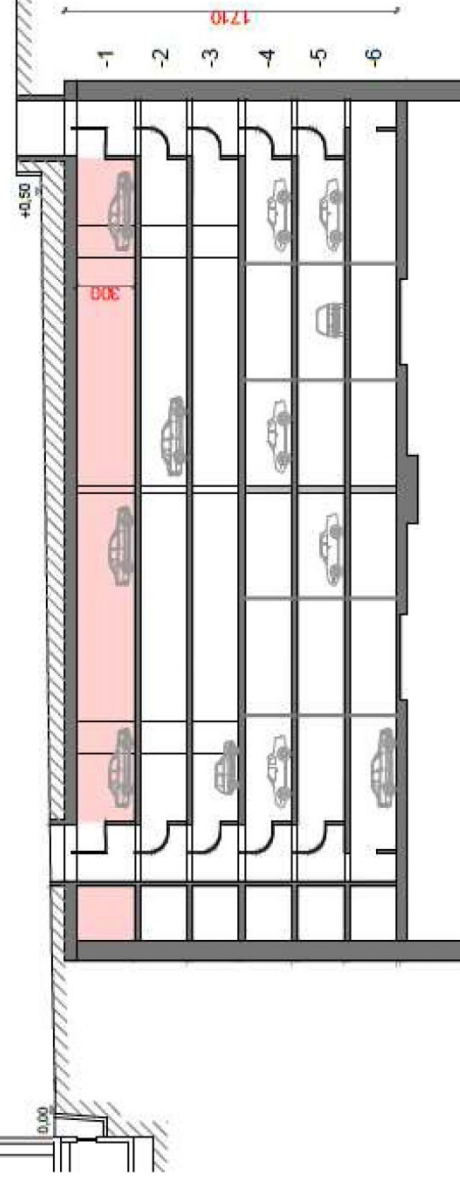
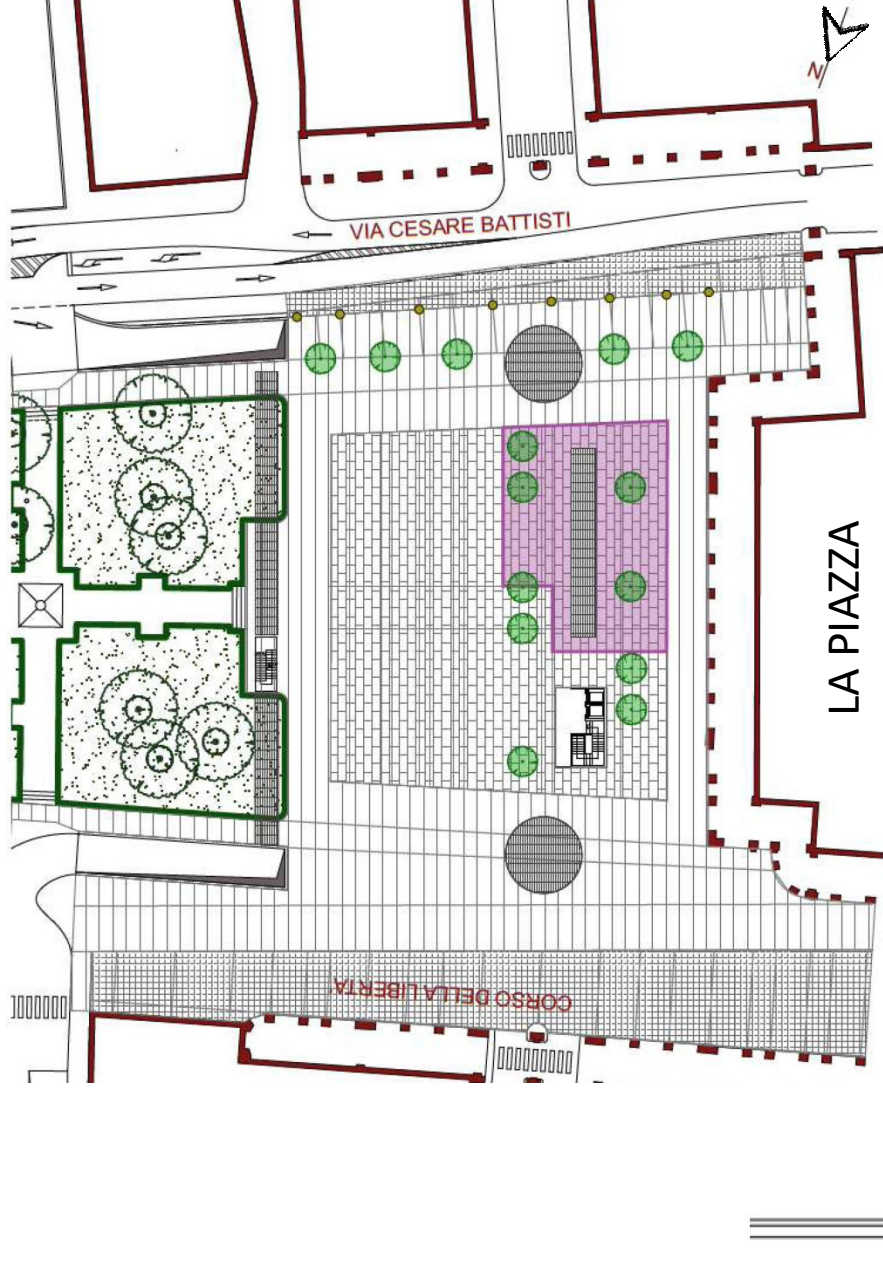
Dimensioni  
72,00/38,00/17,00m  
**Vol = 43.900 mc**

*Piano Tipo*



## Progetto Parcheggio interrato in piazza Vittoria

Elaborati grafici



primi 3 piani interrati destinati a  
**206 posti auto pubblici**

gli ultimi 3 piani destinati a  
**195 box auto per residenti**

## Progetto Parcheggio interrato in piazza Vittoria

### Specifiche tecniche

- Lo studio di fattibilità del nuovo garage interrato di piazza della Vittoria prevede 6 piani interrati dei quali i primi 3 destinati a **206 posti auto pubblici** e gli ultimi 3 destinati a **195 box auto per residenti**.
- La **dimensione media dei box è di circa 16 mq.** (circa 2,93 x 5,50 m.); il 10% del numero complessivo dei box potrà avere dimensioni maggiori da definire con la redazione del progetto esecutivo.
- L'altezza netta dei piani è pari a 2,40 m, mentre l'altezza libera di percorrenza per gli autoveicoli è di 2,15 m. considerata la presenza degli impianti a vista.
- Le rampe interne elicoidali a senso unico di marcia avranno una larghezza di 4,50 m., mentre le corsie ai piani di 6,00 m.
- E' previsto un **accesso pedonale attraverso un vano scala dotato di uno/due ascensori**.
- Su ogni piano è previsto un vano per sub contatori elettrici per ogni unità box.
- Gli accessi veicolari e pedonali saranno dotati di chiusure.
- I box auto avranno pareti divisorie da min. 8 cm. in mattoni e portone basculante grigliato manuale o automatizzato.

Le caratteristiche tecniche qui illustrate si intendono presunte e saranno fissate definitivamente con l'elaborazione del progetto esecutivo.

Il tempo di realizzazione del parcheggio interrato (progettazione e costruzione) ammonta indicativamente a **42 mesi**.