



Vorhaben
Progetto

ERRICHTUNG EINER STANDSEILBAHN ZWISCHEN DER SPORTZONE IMAN UND MONTE PANA IN ST. CHRISTINA

COSTRUZIONE DI UNA FUNICOLARE TRA LA ZONA SPORTIVA IMAN E MONTE PANA A SANTA CRISTINA

Umweltverträglichkeitsstudie / Studio d'impatto ambientale

0	16.07.2021	1. Ausgabe/1 ^a edizione	div.	G.F.	G.F.
Rev.	Datum/data	Ausgabe, Änderung/edizione, aggiornamento	erstellt/elab.	geprüft/esamin.	freigegeben/approv.

Auftraggeber
Committente

SUNPANA S.R.L.

Dursanstraße 98 / Via Dursan 98, 39047 St. Christina / S. Cristina
Mwstr./P.IVA 03046530212

Dokumenttitel
Titolo docum.

VERKEHRSANALYSE ANALISI TRANSPORTISTICA



EUT Engineering GmbH / Srl
Dantestraße / Via Dante 134
I-39042 Brixen / Bressanone
T +39 0472 27 24-00
info@eut.bz.it
www.eut.bz.it

Seite pagina	1/29
Projekt Nr. progetto n.	980-216
Dokument documento	1-20_IP-EP-20 UV- Verkehrsanalyse
Einlage Nr. allegato n.	1-20



Indice generale

1.Premessa	3
2.Contexto territoriale e caratteristiche della mobilità	4
2.1 Caratteristiche generali della mobilità	4
2.1.1. Trasporto privato	5
2.1.2. Trasporto pubblico	7
2.1.3. Impianti di risalita	9
2.1.4. Bicicletta	9
2.1.5. Mobilità pedonale	10
2.2 Monte Pana	10
3. Valutazione della situazione attuale	11
4. La funicolare Iman – Monte Pana: caratteristiche e conseguenze	13
4.1 Caratteristiche della funicolare	13
4.2 Stazione a monte: riqualificazione di Monte Pana	14
4.3 Possibile fermata intermedia a Prënša / Cëndles	15
4.4 Stazione a valle Iman: nodo di interscambio e centro di mobilità	15
4.5 Vantaggi nell'offerta invernale	18
4.6 Vantaggi nell'offerta estiva	18
5. Riorganizzazione della mobilità privata	19
5.1 Razionalizzazione della sosta	20
6. Misure di trasporto pubblico	22
6.1 Potenziamento del servizio di linea	23
6.2 Servizi skibus	24
6.3 Servizi turistici estivi	25
7. Misure trasporto pedociclabile	26
8. Impianti di risalita	28
9. Conclusione	29

1. Premessa

La seggiovia biposto Santa Cristina – Monte Pana è un impianto che deve essere rinnovato, in quanto a fine ciclo di vita e da tempo non in grado di soddisfare le esigenze di mobilità.

La società Sunpana GmbH intende cogliere l'occasione del rinnovo dell'impianto, per raggiungere un duplice obiettivo:

- non solamente una **valorizzazione “a monte”**: ripensare la mobilità tra Santa Cristina e Monte Pana, realizzando un'infrastruttura di trasporto in grado di costituire un'alternativa gradevole ed efficiente che possa consentire di valorizzare Monte Pana anche tramite misure di limitazione del traffico privato, analogamente a quanto avviene a Compatsch, all'estremità opposta del medesimo altopiano;
- bensì anche una **valorizzazione “a valle”**: la realizzazione di una funicolare (anziché di un impianto aereo quale seggiovia o cabinovia), nonché lo spostamento della stazione a valle nella zona Iman, consentono di completare a livello urbanistico e trasportistico la riqualificazione avviata con la realizzazione della circonvallazione, realizzando a Iman un centro polifunzionale e un nodo di interscambio modale, che porta notevoli vantaggi all'organizzazione dei trasporti e della mobilità non solamente per l'abitato di Santa Cristina ma anche per i Comuni limitrofi di Ortisei e Selva.

Considerate le caratteristiche e la portata della proposta, l'intervento è soggetto a Valutazione di Impatto Ambientale; in tale contesto, la presente Analisi Trasportistica, viene elaborata e redatta anche con riferimento a quanto previsto dalla Direttiva 2011/92/UE - Allegato IV.

Le seguenti pagine argomentano come l'ipotesi di realizzare la **funicolare** e di collocare la stazione a valle presso **Iman** appaia come **la migliore tra le scelte ragionevolmente ipotizzabili**.

Viene infatti illustrato, con riferimento alle diverse forme di mobilità, come questa soluzione contenga numerosi elementi che consentirebbero di **valorizzare l'offerta trasportistica e turistica, riducendo nel contempo gli impatti che la mobilità genera in una zona ad elevata intensità turistica**, poiché migliora l'organizzazione dei trasporti e privilegia forme di mobilità sostenibili.

2. Contesto territoriale e caratteristiche della mobilità

In senso stretto, il contesto territoriale di riferimento è rappresentato dal Comune di Santa Cristina (incluse le località Ruacia e Plan da Teja, che sono amministrativamente parte del Comune di Selva).

Risulta immediatamente evidente come il Comune di Santa Cristina si caratterizzi per due aspetti trasportistici di importanza sovracomunale:

1. la centralità del Comune rispetto alla Val Gardena, in posizione intermedia tra Ortisei e Selva;
2. il fatto di costituire il primo punto di accesso diretto al Sella Ronda provenendo dal fondovalle, con notevoli flussi giornalieri di accesso.

Pare pertanto opportuno considerare il valore dell'infrastruttura proposta non solamente in ottica comunale, bensì anche in una prospettiva più ampia, che consideri compiutamente la mobilità dell'intera Valgardena.

2.1 Caratteristiche generali della mobilità

Nel presente paragrafo vengono rapidamente riassunte le caratteristiche demografiche, la dotazione di posti letto e l'offerta di mobilità del territorio di riferimento, rappresentato dai Comuni di Ortisei, Santa Cristina e Selva:

- il Comune di Ortisei ha circa 4.823 abitanti, circa 4.668 posti letto, 133.940 arrivi e 696.418 presenze.
- Il Comune di Santa Cristina ha 2.012 abitanti, 3.077 posti letto, 82.672 arrivi e 416.392 presenze.
- Il Comune di Selva Val Gardena ha 2.554 abitanti, 8.596 posti letto, 246.470 arrivi e 1.294.036 presenze.

I numeri evidenziano immediatamente una **forte intensità turistica**; al riguardo si noti come Santa Cristina si trovi in posizione intermedia tra Selva Val Gardena e Ortisei, dovendo pertanto gestire gli effetti della **mobilità intravalliva anche di chi pernotta nei comuni limitrofi**. Di conseguenza, nel periodo invernale e nel periodo estivo, la domanda e l'offerta di mobilità risultano essere notevolmente maggiori rispetto ai mesi di bassa stagione.

Va infine fatto notare come il territorio oggetto d'indagine si trovi in ambiente montano: il centro abitato è posizionato nel fondovalle a circa 1200m sul livello del mare e si caratterizza per le forti differenze orografiche che incentivano il mezzo motorizzato anche per brevi distanze; di contro le infrastrutture consentono in genere ridotta velocità e capacità.

2.1.1. Trasporto privato

Orograficamente i tre comuni sono collocati lungo la SS242 che sale dalla valle d'Isarco e costituisce il principale accesso alla valle. Ulteriori accessi sono possibili da:

- SP64 da Castelrotto;
- SS242 e SS243 di Passo Sella e Passo Gardena.

In Valgardena sono presenti le seguenti cinque postazioni di monitoraggio permanente ed automatico del traffico:

- 40 SS. 242 7,300 San Pietro
- 62 SS. 242 22,550 Selva di Val Gardena
- 41 SS. 242 26,900 Passo Sella
- 42 SS. 242 dir 1,200 Chiusa
- 43 SS. 243 0,170 Plan de Gralba

Le informazioni presenti riguardano il numero e l'orario dei passaggi, la direzione, il tipo di veicolo e la sua velocità.

Senza entrare in complesse elaborazioni, di seguito una significativa sintesi, relativa all'anno 2018, in quanto nel 2019 il sistema ha avuto problemi tecnici, mentre gli anni 2020 e 2021 sono influenzati dalla pandemia Covid:

Località	Numero strada	Diurno	Notturmo	Estivo	Invernale	Totale	Max	Max Data
San Pietro	S.S.242..	3.187	522	4.006	3.459	3.710	4.825	05.08.2018
Passo Sella	S.S.242..	1.302	75	1.927	828	1.373	3.228	09.07.2018
Chiusa	S.S.242.Dir.	6.053	926	6.562	7.311	6.979	13.297	10.02.2018
Plan de Gralba	S.S.243..	1.830	202	2.631	1.422	2.032	4.645	24.07.2018
Selva di Val Gardena	S.S.242..	2.635	392	2.015	3.911	3.027	7.674	03.03.2018

Risulta immediatamente evidente, per tutte le località, la forte oscillazione tra i valori medi ed i valori massimi, che raggiungono valori molto prossimi alla saturazione dell'asse stradale.

Con riferimento specifico al Comune di Santa Cristina, si nota come esso sia attraversato da mobilità in transito diretta verso il Comune di Selva e, soprattutto nei periodi estivi, verso i passi Sella e Gardena. La realizzazione della circonvallazione di Santa Cristina ha permesso di dirottare questi flussi fuori dal centro abitato; per il resto la mobilità interna, con origine e/o destinazione all'interno del Comune di Santa Cristina, rappresenta una parte decisamente predominante degli spostamenti motorizzati.

La circonvallazione di Santa Cristina, è lunga circa 1,7 km ed è composta da due tunnel (galleria Monte Pana di 475 metri e galleria Saslong di 375) e da cinque ponti. Sono inoltre stati realizzati tre svincoli (est, ovest e centro) per accedere al paese e agli impianti di risalita. I passaggi lungo la

nuova arteria stradale, rilevati all'altezza della galleria Monte Pana, la prima per chi arriva da Ortisei, sono in media pari a 5.700 veicoli al giorno.

Ma il dettaglio di tale valore appare estremamente differenziato nei diversi periodi dell'anno e nei diversi giorni della settimana.

Fuori stagione, infatti, l'impatto maggiore è quello dei pendolari, con 3.900 passaggi nell'arco delle 24 ore per i giorni feriali, e 3.700 nei fine-settimana. Numeri che s'impennano sensibilmente quando si passa ad analizzare i dati relativi alle stagioni turistiche: in questi periodi, infatti, i passaggi vanno dai 6.600 dei giorni feriali agli 8.600 del week-end.

I picchi più alti si registrano nei fine-settimana dei mesi di gennaio e febbraio, con una media di oltre 11.000 veicoli in transito ogni giorno.

In giornate record la circonvallazione di Santa Cristina è stata presa d'assalto da 13.200 mezzi nel giro di 24 ore.

Questi numeri apparivano in evidente contrasto con la possibilità di garantire qualità della vita e altre funzioni sociali nel centro abitato. Grazie alla circonvallazione, invece, il paese di Santa Cristina è stato sgravato da gran parte del traffico di transito, con un considerevole innalzamento nella qualità di vita degli abitanti, ma anche dei numerosi turisti. Su base annua, circa i due terzi del traffico totale, sono stati deviati lungo la nuova circonvallazione.

Il problema della sosta è meno sentito nel Comune di Santa Cristina rispetto ai paesi limitrofi; la collocazione degli impianti e la loro accessibilità direttamente dalla circonvallazione, ha consentito di dotare l'abitato di un numero in generale sufficiente di posti auto, in grado di offrire garanzia di trovare parcheggio presso gli impianti anche nelle giornate di punta.

Presso l'impianto Saslong, in Comune di Selva Valgardena, è comunque allo studio una struttura multipiano in grado di razionalizzare gli spazi e offrire maggiore comfort.

In località Monte Pana sono presenti parcheggi con capienza complessiva di circa 300 posti auto, che attraggono in stagione diverse centinaia di automobili, anche per l'inadeguatezza dell'impianto di risalita. La moderazione del traffico e la riduzione degli spazi di sosta a Monte Pana a non più di cento posti auto sono uno degli obiettivi del progetto, al fine di consentire una riqualificazione ambientale e turistica dell'area.

2.1.2. Trasporto pubblico

L'offerta di trasporto pubblico in Val Gardena è stata più volte ampliata e riorganizzata nel corso degli anni, per adeguarla alla crescente domanda.

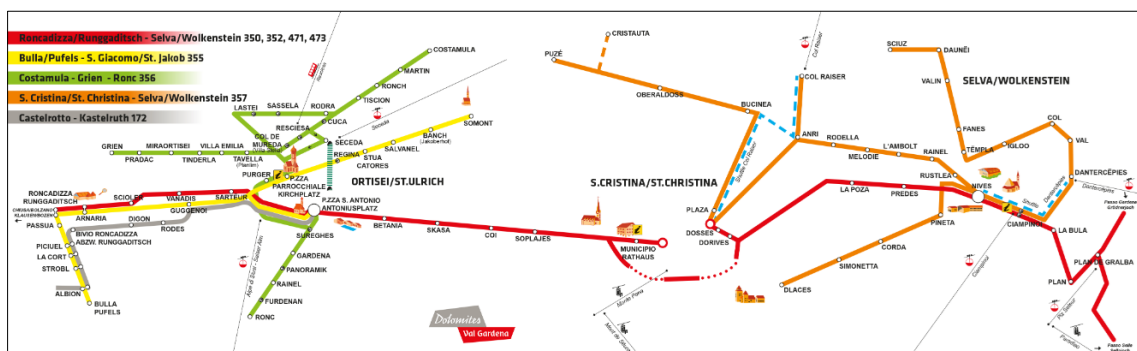
I servizi annuali sono costituiti dalle seguenti linee:

- Linea 350: Plan – Ponte Gardena – Bolzano / Bressanone
- Linea 351: Ortisei – Laion – Chiusa – Bressanone
- Gardena Nightbus

I servizi estivi sono costituiti dalle seguenti linee:

- Linea 352: Val Gardena Express: Plan de Gralba – Ortisei
- Linea 355: Ortisei – S. Giacomo / Bulla
- Linea 356: Bus locale Ortisei
- Linea 357: Bus estivo Selva
- Linea 358: Bus estivo Santa Cristina
- Linea 471: Ortisei – Plan – Passo Sella – Passo Pordoi

I percorsi delle singole linee extraurbane sono riassunti nella seguente cartografia:

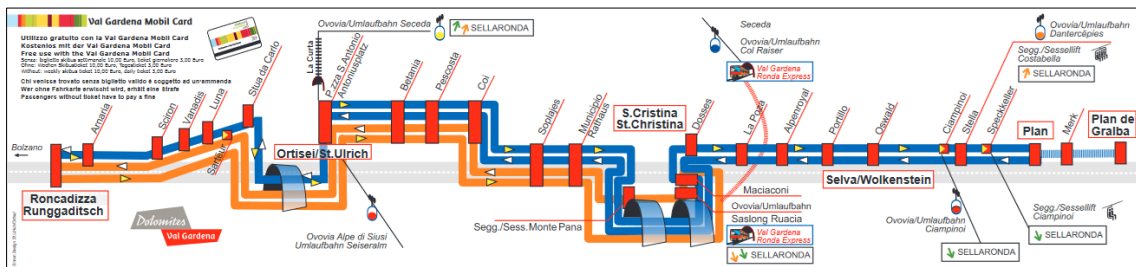


Durante la stagione invernale sono inoltre presenti i servizi skibus:

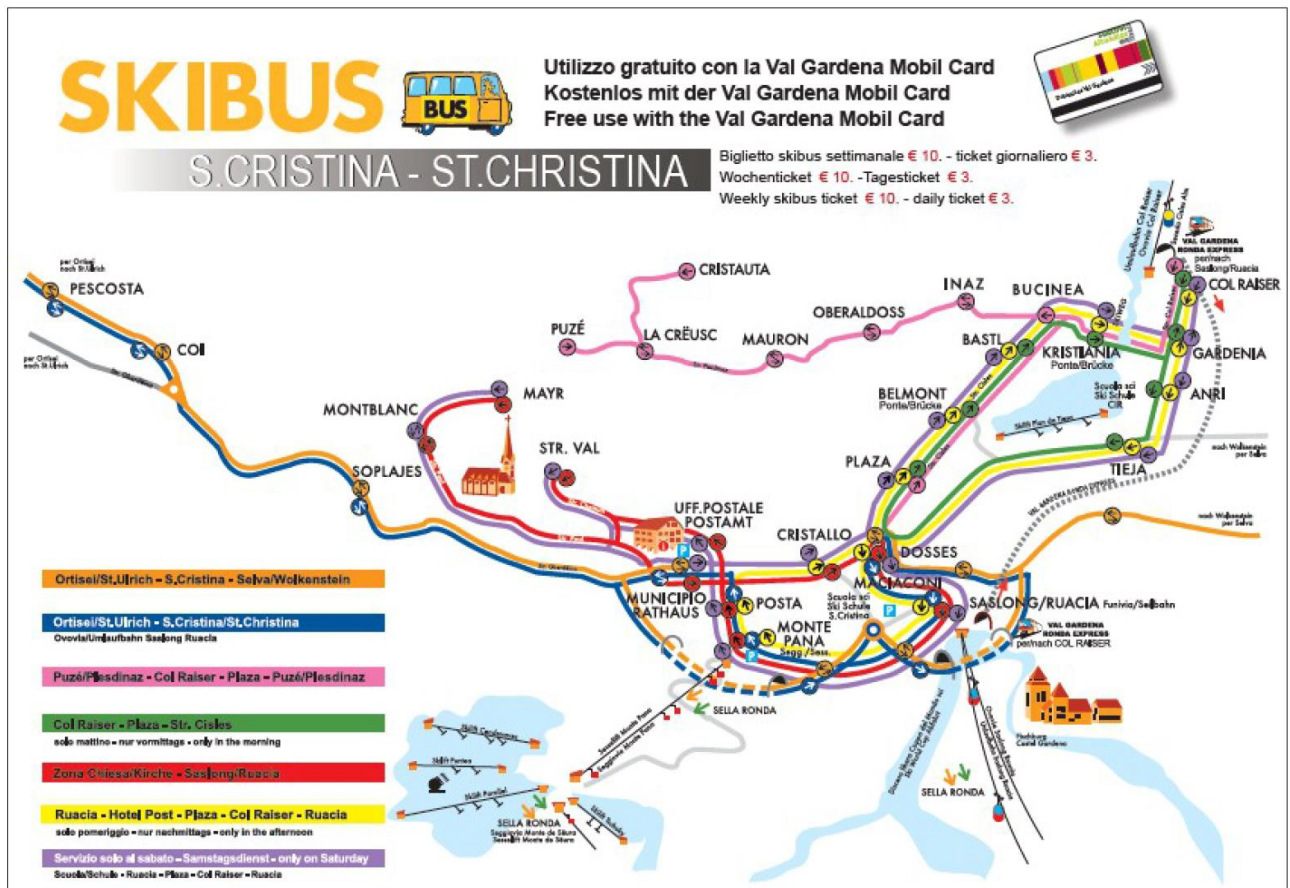
- Skibus di Valle: Roncadizza-Plan de Gralba e Roncadizza – Santa Cristina.
- Skibus Ortisei
- Skibus Santa Cristina
- Skibus Selva Valgardena
- Skibus Monte Pana - Saltria

La seguente cartografia rappresenta gli skibus di valle:

La
 se-



guente cartografia descrive il dettaglio degli skibus a Santa Cristina:



Una novità presente a partire dal 2020, è l'introduzione di alcune **corse Express** che transitano sulla circonvallazione di Santa Cristina senza entrare nell'abitato, con un risparmio di 9 minuti circa sulla tratta Ortisei-Selva e viceversa. Come si vedrà in seguito, la proposta di fermata di interscambio a Iman con accesso diretto dalla circonvallazione consente di valorizzare ulteriormente questa organizzazione, mantenendo la riduzione dei tempi di percorrenza, ma inserendo anche una fermata a Santa Cristina.

Accennando velocemente all'organizzazione tariffaria e alla bigliettazione, va fatto notare il diffuso l'utilizzo di Mobilcard, che da un lato viene apprezzata in maniera crescente dall'utenza turistica, ma d'altra parte mette talora fortemente alla prova la capacità di trasporto pubblico, nonostante i continui adeguamenti dell'offerta.

In particolare nel comune di Santa Cristina, sul lato dell'offerta permangono anche alcune criticità infrastrutturali legate al posizionamento delle fermate e ai percorsi degli autobus che, se risolte, potrebbero contribuire ad alleviare la situazione, come verrà discusso nei capitoli successivi.

2.1.3. Impianti di risalita

Ciascuno dei 3 Comuni gardenesi dispone di un'ampia offerta di impianti di risalita.

Ai fini di questo studio è importante rilevare come la seggiovia Monte Pana abbia 2 importanti caratteristiche:

1. è l'unico impianto di risalita nel Comune di Santa Cristina (l'impianto Col Raiser ha la stazione a monte nel Comune di Santa Cristina);
2. costituisce il primo accesso al Sella Ronda per chi risale la valle.

A causa della vetustà e dell'inadeguatezza dell'attuale seggiovia Monte Pana, di fatto la funzione di primo impianto è assunta dall'attiguo impianto Saslong, la cui stazione a valle si trova a circa trecento metri di distanza, nel Comune di Selva.

Nei prossimi capitoli viene ipotizzata una redistribuzione dei primi accessi tra Monte Pana e Saslong, consentendo maggiore flessibilità e integrazione.

2.1.4. Bicicletta

L'utilizzo della bicicletta nel territorio oggetto di indagine avviene esclusivamente a fine ricreativo. E' comunque una forma di mobilità in crescita anche grazie alle possibilità offerte dalle biciclette elettriche.

La rete ciclabile è ancora frammentaria e spesso ciclisti e pedoni condividono lo stesso spazio.

L'utilizzo della bicicletta non è ovviamente possibile nella stagione invernale.

Nella stagione estiva l'accessibilità con le biciclette è un aspetto importante per gli impianti di risalita al fine di consentire il superamento di dislivelli e/o l'accesso a bike parks e percorsi downhill.

2.1.5. Mobilità pedonale

Nella stagione invernale gli spostamenti a piedi degli sciatori si limitano a passeggiate serali afterski nelle aree centrali dei paesi.

Solamente Ortisei dispone di una zona pedonale propriamente detta, mentre a Santa Cristina e Selva Valgardena vi sono ad oggi solamente limitazioni temporanee del traffico in una zona centrale in alcune fasce orarie.

Occorre notare che, anche in periodo invernale, si nota una sempre maggiore attenzione per i non sciatori, che costituiscono una nicchia non più trascurabile delle presenze turistiche; vengono quindi previste passeggiate invernali ed è quindi importante garantire ai pedoni – passeggeri, anziani, disabili – l'accesso agli impianti di risalita di fondovalle.

Nella stagione estiva gli spostamenti a piedi avvengono in misura molto maggiore sia a fondovalle che in quota; in entrambi i casi è presente una fitta rete di passeggiate e sentieri.

2.2 Monte Pana

L'Altipiano del Monte Pana si trova tra 1.600 e 1.800 m di altitudine a sud di S. Cristina e sul lato est dell'Alpe di Siusi; a sua volta la zona del Monte Pana è delimitata ad est dalla pista Saslong.

Si tratta di una zona che riveste elevata importanza turistica sia per caratteristiche naturali, quali la dolcezza dei dislivelli e l'elevato numero di ore di sole, che per la presenza di infrastrutture e servizi, in particolare per utenza "dolce" e "debole", che assumono **rilevanza a livello di valle**, generando flussi di persone singole o anche gruppi organizzati, quali ad esempio scuole di sci, dai comuni vicini verso Monte Pana e ritorno.

L'altipiano è raggiungibile da S. Cristina tramite la seggiovia, una strada, o direttamente a piedi sul sentiero n. 30. La seggiovia non è dotata di pista di rientro, che può avvenire sfruttando la pista Saslong (previo utilizzo dell'impianto Monte Seura).

D'inverno sul Monte Pana si pratica lo sci di fondo e nel 2006 è stato inaugurato un trampolino per il salto con gli sci; l'area è collegata inoltre con i comprensori sciistici Alpe di Siusi e Sella Ronda.

In estate Monte Pana è luogo di riposo e svago in particolare per famiglie, nonché punto di partenza per passeggiate ed escursioni.

3. Valutazione della situazione attuale

L'offerta di mobilità nel territorio oggetto di indagine appare consistente e costantemente migliorata; si notano gli sforzi compiuti negli anni per garantire l'accessibilità e la qualità dell'offerta turistica, rispettando il territorio e riducendo gli impatti.

A fronte dell'apprezzabile volontà di promuovere la mobilità dolce, si percepisce però la difficoltà nel definire e concretizzare questo obiettivo, integrando competenze e azioni a livello comunale, di valle e provinciale.

La mobilità rimane pertanto il Tallone d'Achille di un'offerta turistica che per i rimanenti aspetti si colloca su posizioni di assoluto rilievo a livello mondiale; vanno peraltro riconosciute oggettive difficoltà orografiche.

Santa Cristina - e più in generale la Valgardena - ambiscono ad aumentare l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico e di forme di mobilità sostenibile, sia da parte dei residenti che dei turisti.

A tal fine appare importante affrontare in particolare i seguenti aspetti:

1. organizzare la viabilità e la mobilità in modo da favorire un rapido e razionale flusso degli autobus; da questo punto di vista le 2 inversioni di marcia all'interno di Santa Cristina non appaiono ottimali.
2. migliorare l'accessibilità pedonale alle fermate, riducendo così i tempi complessivi di spostamento per chi utilizza il trasporto pubblico.
3. migliorare la qualità delle fermate; in particolare la fermata Maciaconi appare inadeguata sia per l'assenza di pensiline, che per l'impossibilità di ospitare contemporaneamente più autobus. A tal fine urge individuare una fermata centrale, facilmente raggiungibile a piedi, in grado di fungere da "autostazione" e dotata di servizi accessori quali toilette, parcheggi, stalli per biciclette;
4. migliorare l'accessibilità pedonale diretta o "sci ai piedi" agli impianti di risalita, sgravando il trasporto pubblico urbano di funzioni improprie; ciò consente una riorganizzazione e razionalizzazione dell'offerta, in particolare dei servizi locali.
5. ottimizzare l'integrazione tra autobus e impianti a fune, realizzando un centro intermodale con un'interconnessione diretta tra le linee di fondovalle, le linee urbane e gli impianti di risalita;
6. migliorare la mobilità interna e raggiungibilità delle frazioni e dei luoghi di interesse senza l'utilizzo dell'auto;

7. potenziamento dei servizi in particolare in stagione estiva, preferibilmente con offerte “a valore turistico aggiunto”, con infrastrutture innovative in modo da diventare essere stesse punti di interesse e attrattori di mobilità.

In questa prospettiva anche la riqualificazione della seggiovia non deve pertanto limitarsi a considerare gli aspetti trasportistici direttamente connessi a Monte Pana; bensì ambire a rispondere al maggior numero possibile di aspetti critici qui sopra evidenziati, per fornire un deciso contributo al riposizionamento dell'intera offerta di mobilità, e nel contempo a contenerne gli impatti e le esternalità.

4. La funicolare Iman – Monte Pana: caratteristiche e conseguenze

Il presente capitolo intende descrivere nel dettaglio le caratteristiche della proposta Sunpana di realizzare una funicolare tra Iman e Monte Pana, nonché illustrare le conseguenze che tale collegamento può portare sull'organizzazione della mobilità nel territorio di riferimento.

4.1 Caratteristiche della funicolare

La proposta Sunpana prevede di realizzare una funicolare di circa 980m, percorsa da 2 veicoli; ciascuno dei quali è composto da 4 moduli da 35 persone. La capacità di ciascun veicolo è quindi pari a 140 persone.

Grazie ad una velocità di 10 m/s, il tempo di percorrenza netto è stimato in 2,7 minuti. Includendo i tempi di salita e discesa, si ottiene una frequenza massima di circa 5 minuti, che corrisponde ad una portata oraria di circa 1.800 persone.

La scelta di una funicolare appare interessante dal punto di vista trasportistico, in quanto presenta numerosi punti di forza:

1. **Flessibilità dell'offerta:** la funicolare ha per definizione un esercizio discontinuo; e quando i veicoli sono fermi non viene consumata energia. Di conseguenza il consumo energetico e i relativi costi di esercizio variano in base alla frequenza delle corse, che può essere modificata a piacere evitando viaggi a vuoto. In caso di improvviso maltempo (con forte richiesta di discesa a valle) o di altro afflusso imprevisto è comunque sempre possibile reagire immediatamente con corse aggiuntive. I costi di esercizio sono comunque ridotti in quanto è possibile un utilizzo sostanzialmente autonomo con un unico operatore o addirittura completamente in automatico. Dal punto di vista trasportistico, ciò significa che è possibile un utilizzo economicamente sostenibile anche nelle stagioni intermedie, con un adeguamento delle frequenze ai mutamenti della domanda. E' quindi possibile pianificare misure di riqualificazione di Monte Pana con politiche di riduzione del traffico di auto private, sapendo di potere contare su un impianto che può restare aperto anche nelle stagioni intermedie, da fine maggio a fine ottobre.
2. **Accessibilità ottimale** per disabili, passeggini, biciclette, persone a mobilità ridotta; gli accessi avvengono a raso senza barriere architettoniche e i veicoli rimangono fermi, senza limiti di tempo, fino a che viene comandata la partenza. Questo consente maggiore comfort nell'incarozzamento anche da parte di persone che non gradiscono il periodo di fermo limitato degli impianti ad ammorsamento automatico.

3. **Garanzia di servizio** in qualunque condizione atmosferica. La funicolare garantisce un collegamento gradevole e sicuro in qualunque condizione atmosferica e non è soggetta a restrizioni per intemperie o vento, come avviene per le cabinovie. Ciò è particolarmente importante per garantire il rientro in una zona frequentata da un'utenza "debole" quali famiglie, corsi di sci.
4. **Punto di interesse:** dal punto di vista trasportistico occorre anche considerare che la funicolare costituisce di per sé un'attrazione tecnica e turistica. È quindi prevedibile aspettarsi un aumento di domanda riconducibile a questo fattore.

4.2 Stazione a monte: riqualificazione di Monte Pana

Uno dei principali obiettivi della nuova infrastruttura è offrire un'alternativa di trasporto affidabile e sostenibile, che consenta una riqualificazione di Monte Pana.

Tale riqualificazione presuppone:

- una riduzione dei posti auto dagli attuali 300 a non più di 100;
- la creazione di limitazioni all'accesso nei periodi di funzionamento della funicolare, in maniera analoga a quanto avviene per esempio a Compatsch, sull'Alpe di Siusi.

Sotto questo punto di vista la nuova infrastruttura appare ideale perché:

1. la tecnologia scelta consente di adattare l'offerta e contenere i costi di esercizio, permettendo orari di apertura anche in periodi di morbida;
2. la tecnologia scelta consente elevato comfort, paragonabile ad un ascensore, anche per utenza "debole" che può avere difficoltà o remore nell'accedere a un impianto aereo;
3. la tecnologia scelta garantisce il funzionamento in qualunque situazione atmosferica;
4. la collocazione della stazione a valle permette un'ottimale accessibilità, sia pedonale che con i mezzi di trasporto pubblici e privati.

4.3 Possibile fermata intermedia a Prënsa / Cëndles

La scelta della funicolare implica che i due veicoli si incontrino a metà percorso; in questo punto molte funicolari prevedono una stazione intermedia, che può essere gestita anche come fermata a richiesta.

In questo caso la fermata intermedia verrebbe a trovarsi in prossimità della zona Prënsa / Cëndles e ciò consentirebbe di:

- offrire un servizio a residenti e ospiti della zona Pränsa / Cëndles;
- arricchire l'offerta di mobilità per spostamenti a piedi e/o in bicicletta valorizzando i sentieri esistenti o anche prevedendo attività ricreative nella parte superiore, ad esempio una pista per slittini estiva, un bike park, ecc.
- prevedere una pista da sci fino alla stazione intermedia, riattivando solamente la parte alta della vecchia pista da sci.

4.4 Stazione a valle Iman: nodo di interscambio e centro di mobilità

La realizzazione della funicolare offre l'opportunità di riposizionare la stazione a valle in una posizione più favorevole, al fine di ottenere non solamente una soluzione sostenibile per il collegamento Santa Cristina - Monte Pana, bensì anche ulteriori vantaggi per Santa Cristina e la Val Gardena.

E' quindi possibile:

- sfruttare gli ampi spazi esistenti su diversi livelli a Iman per realizzare presso la stazione a valle Iman importanti funzioni sociali e commerciali, attraendo e concentrando in quest'area il traffico pubblico e privato da esse generato;
- offrire importanti funzioni trasportistiche, realizzando un nodo di interscambio e centro di mobilità di valenza comunale e sovracomunale, sfruttando l'ottimale collegamento con la tangenziale da un lato, e la vicinanza al centro dall'altro.

Di seguito, per completezza viene descritta in dettaglio l'intera ipotesi progettuale che può essere eventualmente realizzata anche per fasi successive; si precisa al riguardo che solamente la funicolare è oggetto del progetto di valutazione.

Viene ipotizzata una struttura che a regime si potrà articolare su 4 livelli:

- Livello 0 (con accessi dalla circonvallazione):
 - 77 posti auto (su 152 totali) e 16 parcheggi sosta breve con doppia entrata e uscita per un accesso sicuro e veloce al garage;
 - Accesso ai piani superiori;
 - Area di 820 m² per spazi commerciali.
- Livello 1 (con accessi dalla circonvallazione):
 - ulteriori 75 posti auto (su 152 totali) con doppia entrata e uscita per un accesso veloce e sicuro al garage;
 - Accesso tramite ascensore ai piani superiori / treno;

- Magazzino per i locali commerciali al livello 0 o livello 2;
- Locali tecnologici e di servizio per la funicolare.

- Livello 2 (con accessi dal paese e dalle strade laterali):
 - Deposito per 800 paia di sci con accesso diretto tramite scale mobili dal centro del paese
 - Après-ski / gastronomia con 177 m² e una terrazza che garantisce il sole anche nel pomeriggio;
 - Locale commerciale di 420 m²;
 - Ingresso all'impianto e alla biglietteria.

- Livello 3 (terrazzo a livello paese):
 - 259 m² di uffici IDM o altra struttura;
 - 103 m² di spazio per uffici;
 - Sala riunioni di 87 m²;
 - 93 m² per la Sala Famiglie o altre strutture pubbliche;
 - Servizi igienici pubblici di 44 m².

I vantaggi trasportistici di una tale soluzione appaiono molteplici:

1. Valorizzare il centro di Santa Cristina non solamente con la stazione a valle, ma anche attraverso un nodo intermodale con molteplici funzioni al servizio del centro abitato; e, in particolare, con un centro di mobilità per i mezzi privati e pubblici collocato nelle immediate vicinanze del centro, ma con accesso diretto dalla circonvallazione.
2. Vicinanza al centro paese e a numerosi posti letto, per consentire e promuovere un'accessibilità diretta a piedi e in bicicletta (e "sci ai piedi" in inverno, come descritto in seguito), riducendo la necessità di dovere ricorrere a mezzi di trasporto motorizzato.
3. Inoltre, la vicinanza al centro crea un reciproco vantaggio, in quanto consente all'utenza dell'impianto di risalita di avere a portata di mano i servizi della zona centrale di Santa Cristina e delle sue attività commerciali, gastronomiche e alberghiere.
4. Riqualficazione di una zona non adeguatamente valorizzata, nelle immediate vicinanze del centro: Iman era storicamente nata come zona sportiva sul retro del paese. La realizzazione

della circonvallazione nel 2009 ha ribaltato la prospettiva creando un nuovo accesso al centro abitato, che però non è mai stato compiutamente sfruttato.

5. Completare e integrare l'offerta di impianti di risalita degli impianti Saslong e Gardena Ronda:
 - da un lato evitando eccessiva concentrazione di domanda presso gli impianti Saslong e Gardena Ronda, consentendo un'ottimale separazione dei flussi;
 - ma garantendo comunque la connessione tra i 2 impianti: la breve distanza (meno di 300 metri tra Iman e Saslong), può essere percorsa a piedi anche da sciatori con scarponi e sci in spalla, soprattutto se viene creato un gradevole percorso pedonale, che potrebbe anche essere coperto e illuminato; è infatti evidente, e ampiamente provato, che la disponibilità a percorrere una tratta a piedi non è legata solamente alla distanza, ma anche alla percezione di sicurezza e gradevolezza del percorso;
 - è comunque previsto quantomeno il mantenimento delle numerose corse skibus, che fermano presso entrambi gli impianti; non appare pertanto necessaria una “navetta parcheggio” ad alta frequenza, che però può comunque essere agevolmente prevista in particolari situazioni;
 - come meglio precisato nel paragrafo successivo, gli sciatori hanno comunque la possibilità - in quota - di spostarsi sci ai piedi da Monte Pana a Saslong e viceversa; e non vi è quindi assoluta necessità di farlo a fondovalle.

4.5 Vantaggi nell'offerta invernale

Oltre a ovviamente creare un adeguato impianto di accesso a Monte Pana, la nuova offerta di trasporto consente di migliorare l'offerta sciistica a più ampio spettro:

1. Collegamento sciabile Dosses-Iman per un primo accesso diretto sci ai piedi senza necessità di trasferimenti a Ruacia;
2. Ottimizzazione del collegamento dalla pista “Saslong A” con Iman, già presente nel registro delle piste.
3. Creazione di un secondo punto di ingresso alternativo al SellaRonda, attraverso Mont Sëura - Tramans direttamente al Piz Sella.
4. Anche in rientro, il nuovo impianto consente un più gradevole rientro dal Sella Ronda. Inoltre, il nuovo impianto rappresenta un percorso alternativo di ritorno dal Piz Sella via Monte Pana per raggiungere la valle, senza ulteriore discesa attraverso le piste Saslong A, Saslong B.
5. L'eventuale fermata intermedia può consentire di riattivare la parte alta della pista da sci che partiva da Monte Pana.

Inoltre, la nuova infrastruttura migliora l'offerta invernale per numerose altre attività ricreative come lo sci di fondo, lo slittino, le ciaspole e le passeggiate invernali. Il Monte Pana viene già utilizzato intensamente per queste attività alternative; in particolare le famiglie con bambini piccoli apprezzano le numerose possibilità e la presenza del sole per gran parte della giornata.

4.6 Vantaggi nell'offerta estiva

Grazie alle caratteristiche tecnologiche individuate sopra, all'attrattiva della stazione a monte e alla favorevole collocazione della stazione a valle, è ipotizzabile che la nuova funicolare abbia un periodo di apertura estiva più esteso rispetto alla esistente seggiovia; al riguardo va rilevato come la cabinovia Saslong in estate rimanga chiusa.

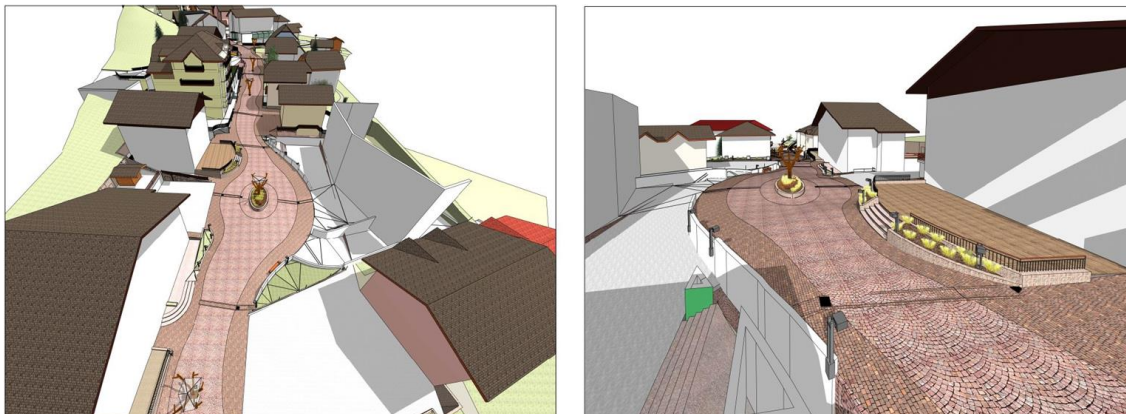
Ciò consente di massimizzare le opportunità offerte, contribuendo ad un allungamento della stagione turistica estiva e consentendo anche una fruibilità con frequenze in bassa stagione.

5. Riorganizzazione della mobilità privata

Questo capitolo descrive le opportunità connesse alla realizzazione dell'impianto per le diverse forme di mobilità privata:

1. In primo luogo, si ha il **depotenziamento** e la creazione di una efficace alternativa alla strada Santa Cristina – Monte Pana, che è stretta e ripida, soggetta a formazione di ghiaccio e caduta sassi. Oltre ad aumentare la sicurezza e il confort, ciò consente di raggiungere gli obiettivi di riduzione degli impatti della mobilità a Monte Pana.
2. **Accesso diretto e trasversale** tra la circonvallazione e il centro di Santa Cristina; massimizzando le opportunità offerte dallo svincolo intermedio della circonvallazione per una connessione diretta con il cuore del centro abitato, sgravando gli attuali accessi; la zona Iman viene a costituire **parcheggio di interscambio e attestamento** anche per il centro di Santa Cristina, razionalizzando la sosta dei veicoli.
3. La presenza di un'accessibilità trasversale e di una viabilità parallela costituiscono le precondizioni per una futura **zona a traffico limitato**, che può essere permanente o “a geometria variabile” a seconda delle stagionalità, ed eventualmente interessare, anche solamente in alcune giornate e/o fasce orarie, la zona antistante il municipio. L'attestamento di numerose funzioni a Iman consente la riqualificazione di Santa Cristina, il suo centro città e la possibilità di stabilirlo come luogo a traffico limitato per incontrarsi, vivere e divertirsi.
4. In prospettiva è possibile ipotizzare di creare 2 ulteriori **miniroatorie sormontabili agli accessi est e ovest di Santa Cristina** secondo i principi trasportistici della “**fluidificazione lenta**”, eventualmente coordinati con l'inserimento di fermate di trasporto pubblico, per rendere possibile, anche come eventuale offerta aggiuntiva, servizi autobus che servano Santa Cristina con 3 fermate poste sulla circonvallazione, senza pertanto minimamente interessare la vecchia strada che attraversa l'abitato. Oppure possono essere adottate soluzioni differenziate per i diversi servizi, ad esempio prevedendo un'unica fermata a Iman per i servizi express. In ogni caso è possibile eliminare, quantomeno in parte, la doppia inversione di marcia degli autobus a Santa Cristina.
5. La “vecchia statale” può essere declassata anche fisicamente, perdendo alcune caratteristiche di stradone: introdurre strumenti di **moderazione del traffico**, eliminare guardrail metallici, eliminare la linea di mezzeraia per arrivare progressivamente ad ipotizzare una zona pedonale almeno in parte del centro abitato; creando un ambiente dove il transito a bassa velocità in automobile continua ad essere tollerato, ma non appare più predominante rispetto ad altre funzioni trasportistiche (diventa automaticamente più gradevole e “naturale” muoversi a piedi e in bici) e sociali, che per decenni sono state messe letteralmente ai margini. Il

seguente rendering illustra una proposta progettuale in tal senso elaborata da EUT Engineering GmbH (Dr. Ing. Georg Fischnaller).



6. Anche l'eventuale allocazione presso Iman di ulteriori servizi e funzioni (che, come detto, non sono oggetto della presente valutazione), avrebbero dal punto di vista trasportistico il vantaggio di un accesso diretto dalla circonvallazione, senza impattare sull'abitato; tale caratteristica può essere utile anche per ospitare agevolmente **eventi e manifestazioni**.

Il dettaglio di questi interventi può essere valutato per gradi e va demandato a provvedimenti successivi.

È importante però notare la differenza di approccio: in molti casi la creazione di nuove funzioni ha generato in passato problemi di mobilità e traffico che poi devono essere risolti con nuovi interventi. In questo caso la soluzione proposta non appesantisce il traffico per il comune di Santa Cristina, anzi consente di risolvere numerose criticità attualmente presenti.

5.1 Razionalizzazione della sosta

Come già anticipato, a Monte Pana la realizzazione di una funicolare consentirebbe di ridurre da circa 300 a non più di 100 auto. Ipotizzando, sull'esempio di Compatsch, di mantenere l'accesso con il mezzo privato unicamente per residenti e ospiti.

A fondovalle, il nuovo impianto consente una razionalizzazione complessiva dei parcheggi al servizio delle 3 stazioni di fondovalle (Monte Pana, Saslong, Gardena Ronda), ottimizzando l'accessibilità e la sosta per auto private e pullman turistici.

Per il paese di Santa Cristina, il nuovo impianto consente di concentrare la maggior parte dei parcheggi per visitatori giornalieri in zona Iman, evitando traffico in cerca di parcheggio nel centro del paese, dove gli spazi di sosta verrebbero riservati a residenti e ospiti degli esercizi ricettivi.

6. Misure di trasporto pubblico

L'offerta di trasporto pubblico su gomma è stata più volte potenziata e migliorata, con un incremento sia qualitativo che quantitativo dell'offerta. E' però forse finora mancata una visione di insieme dell'intera offerta di trasporto pubblico che consenta di ottimizzare e valorizzare l'offerta:

- non solo dal punto di vista propriamente trasportistico per migliorare l'accessibilità e la mobilità, riducendo gli impatti negativi del mezzo di trasporto privato (congestione, inquinamento, consumo di spazio);
- ma anche come strumento a supporto del turismo, in grado di contribuire a valorizzare il territorio e i servizi offerti a chi sceglie il comune come meta per le vacanze.

In coerenza con tale visione, il presente documento vuole individuare gli obiettivi a cui deve ambire il trasporto pubblico locale e le azioni per raggiungerli, analizzando le caratteristiche del territorio e dell'attuale offerta di mobilità, nonché considerando da un lato le richieste e le esigenze dei portatori di interessi locali, dall'altro le tendenze di sviluppo riscontrabili in territori analoghi e contenute nel Piano Provinciale della Mobilità.

1. Creazione della **fermata centrale del trasporto pubblico**, riducendo il carico delle fermate Comune e in particolare Dosses (Maciacconi), dove la carenza di spazio non consente l'attestamento di più autobus e continuano a mancare gli elementi di base per una fermata confortevole e sicura, come evidenziato dall'immagine sottostante che mostra i tre stalli di cui si compone la fermata (a sinistra, al centro sullo sfondo, a destra).



2. La creazione di una fermata a Iman consente inoltre di ottimizzare gli orari degli autobus extraurbani. In particolare, consente di **valorizzare a pieno gli autobus express**, introdotti nel 2020, che non fermano a Municipio né a Dosses, con una riduzione del tempo di percorrenza di ben 9 minuti. Fermando solamente a Iman, gli autobus express potrebbero servire anche Santa Cristina e mantenere sostanzialmente inalterato il tempo di percorrenza. Considerato inoltre, che le distanze pedonali Dosses-Iman e Municipio-Iman sono di circa 400

metri, appare possibile ipotizzare di rendere annuale il percorso e l'orario degli autobus express, servendo le fermate Municipio e Dosses solamente con un numero ridotto di corse, per lo più con origine o destinazione Santa Cristina. Una tale soluzione rende più competitivo il tempo di percorrenza del trasporto pubblico di valle; e riduce inquinamento e rumore degli autobus che entrano a Santa Cristina.

3. A Iman vi sono gli spazi e le condizioni per prevedere l'attestamento di **capolinea con sosta contemporanea e coincidenze sistematiche** tra più linee di autobus, coerente con la visione di creare una **fermata autobus centrale** con un'offerta di trasporto consistente.
4. Molto importante appare la creazione di un **centro di interscambio intermodale** con connessione diretta tra autobus e funicolare, ma anche dotata delle necessarie caratteristiche (parcheggi, stalli taxi, depositi sci, accessibilità a piedi e in bici, ...) volte a favorire la multimodalità. Non trascurabile la presenza di altri servizi e funzioni che rendono sicura e gradevole un'eventuale attesa del mezzo pubblico.

6.1 Potenziamento del servizio di linea

Come anticipato, la fermata Iman consente una razionalizzazione dell'offerta annuale con particolare attenzione al potenziamento delle linee express; evitando la doppia inversione di marcia a Dosses e Comune è possibile risparmiare circa 9 minuti per ciascuna corsa; ciò consente di recuperare risorse impiegabili, ad esempio, per attestare un maggiore numero di corse a Plan de Gralba anziché a Plan.

Viene di conseguenza ottimizzata l'offerta di secondo livello, composta da un minore numero di corse Ortisei - Santa Cristina e Santa Cristina - Plan / Plan de Gralba, che continuano a servire le fermate Dosses e Municipio.

Queste misure possono essere accompagnate da una verifica del numero delle fermate, che possono essere eventualmente potenziate ed adeguate:

- Fermata Dosses/Maciaconi: prevalentemente per servizi urbani o extraurbani con origine/destinazione a Santa Cristina. Di conseguenza è possibile riorganizzare e rende più gradevoli gli spazi di fermata, ed eventualmente integrarli con il collegamento verticale con Ruacia attualmente allo studio.
- Fermata Dorives: oggi la fermata è poco utilizzata. In caso di realizzazione di minirodotoria sormontabile in corrispondenza dell'accesso est della circonvallazione, valutare un leggero spostamento della fermata perché possa essere servita anche dalle linee express. Inoltre è possibile valutare un collegamento pedonale diretto tra la fermata e la sottostante Gardena Ronda.

- Fermata Municipio: la fermata può rimanere nell'attuale configurazione, servita prevalentemente per servizi urbani o extraurbani con origine/destinazione a Santa Cristina.
- Fermata Iman: diviene la fermata principale del centro abitato, in corrispondenza della funicolare, molto vicina al centro abitato, collegabile anche a Ruacia con un percorso pedonale coperto (tettoia) e illuminato.
- Nuova fermata Santa Cristina Ovest: valutare la fattibilità di una fermata, in caso di creazione di una minirotatoria sormontabile presso l'accesso ovest della circonvallazione.

A seguito della precisa riorganizzazione dei servizi, può essere valutata la creazione di ulteriori fermate in corrispondenza di sentieri o luoghi di interesse.

6.2 Servizi skibus

La nuova organizzazione della mobilità pedonale, resa possibile dalla funicolare, consente di ridurre la pressione sui servizi skibus grazie a:

1. migliore accessibilità pedonale diretta dal centro alla funicolare;
2. facile realizzazione di un collegamento sci ai piedi Dosses-Iman; in futuro potrebbe essere ipotizzabile anche un tapis-roulant o simile sistema di risalita.

E' inoltre ipotizzabile una riorganizzazione dei servizi skibus, analoga a quella dei servizi annuali:

- gli skibus di valle Roncadizza-Plan e Roncadizza-Santa Cristina possono fermare a Iman sia in salita che in discesa, valorizzando la funicolare come nuovo primo accesso al Sella Ronda;
- in questo modo lo skibus Roncadizza-Santa Cristina, fermando a Iman-Dorives-Dosses-Ruacia-Iman, consente un collegamento autobus tra i due impianti in entrambe le direzioni;
- l'offerta degli skibus urbani di Santa Cristina potrebbe rimanere sostanzialmente invariata con numerose corse che servono Ruacia e Iman.
- Nei periodi di massima punta è eventualmente possibile prevedere una navetta parcheggio per il collegamento dei 3 impianti di fondovalle.

Nel complesso, la nuova fermata Iman offre la possibilità alleggerire la pressione degli autobus su Ruacia, dove attualmente numerosi autobus scendono da Dosses a Ruacia lungo una strada molto stretta.

Di contro appare evidente che, se il nuovo impianto avesse invece la stazione a valle in corrispondenza della fermata Saslong, la pressione lungo Strada Ruacia, attualmente già critica, non potrebbe che aumentare.

6.3 Servizi turistici estivi

La nuova funicolare consentirebbe di migliorare anche i servizi estivi, che rappresentano la parte di offerta turistica dove le presenze sono maggiormente cresciute negli ultimi anni; e dove vi sono le migliori probabilità di un'ulteriore crescita grazie all'allungamento delle stagionalità:

- 1) da un lato anche la stagione estiva trarrebbe vantaggio dal potenziamento dei servizi express;
- 2) inoltre il nodo di interscambio di Iman offre gli spazi e i servizi per attestare offerte di trasporto pubblico aggiuntive nella stagione turistica estiva:
 - a) probabili futuri servizi autobus verso i passi dolomitici nell'ambito delle politiche di mobilità integrata per progressivamente decongestionare il traffico in alta quota;
 - b) servizi Wanderbus e/o Taxibus anche mediante l'utilizzo di bus 8-20 posti con tariffe leggermente maggiorate e destinazioni differenziate nei diversi giorni della settimana;
 - c) servizi speciali quali bikebus;
 - d) servizi autobus aeroportuali e a lunga percorrenza.

Grazie alla fermata Iman, questi servizi verrebbero attestati nelle immediate vicinanze dell'abitato, in presenza di attività commerciali utilizzabili durante l'attesa, e avrebbero un interscambio diretto con i rimanenti servizi autobus di linea.

7. Misure trasporto pedociclabile

Dal punto di vista della mobilità pedonale e ciclabile, la realizzazione della funicolare Iman – Monte Pana permette di cogliere numerose opportunità:

1. a Monte Pana, la mobilità pedonale e ciclabile troverebbe immediato vantaggio dai provvedimenti di limitazione del traffico e della sosta; nonché dalla facilità con cui le biciclette possono essere caricate sulla funicolare;
2. inoltre la funicolare può contribuire a superare il dislivello iniziale di percorsi pedo ciclabili in quota sia verso Alpe di Siusi che in direzione Selva – Passo Sella;
3. la possibile creazione della fermata intermedia consente di sfruttare al meglio la rete di sentieri a mezzacosta;
4. a Santa Cristina, la vicinanza al centro abitato e l'ottima accessibilità pedonale diretta favorirà l'aumento della quota modale degli spostamenti a piedi e in bicicletta rispetto alle altre forme di trasporto; questo trend ridurrà la congestione e le esternalità negative, creando inoltre le premesse per una futura possibile espansione – anche per fasce orarie o periodi limitati – della zona a traffico limitato in centro a Santa Cristina e/o altre misure di moderazione del traffico;
5. la stazione a valle viene avvicinata al centro del paese, ad una zona con migliore accessibilità;
6. un ulteriore avvicinamento della stazione a valle della prevista funicolare all'impianto Saslong faciliterebbe l'interscambio pedonale tra i due impianti, ma:
 - a) la distanza di circa 300m appare potenzialmente impegnativa unicamente per sciatori con scarponi ai piedi e sci in spalle; tale svantaggio può comunque essere mitigato creando un percorso protetto, illuminato e con copertura, che anzi avvicinerebbe Ruacia a Santa Cristina. Va inoltre notato che i 2 impianti sono comunque collegati sci ai piedi;
 - b) la concentrazione di ulteriore utenza a Ruacia appare critica, vista la difficile situazione orografica e viabilistica; di contro Iman offre un'alternativa complementare con accesso diretto alla circonvallazione;**
 - c) la distanza tra i due impianti consente di contro alla nuova funicolare di avere un'accessibilità diretta da svariati esercizi ricettivi di Santa Cristina, aumentandone l'attrattività e sgravando i servizi skibus: elemento sicuramente da privilegiare;
 - d) è possibile ipotizzare uno skiweg Dosses-Iman come ulteriore elemento di alleggerimento dei servizi skibus e della scomoda accessibilità pedonale Dosses-Ruacia (strada stretta in discesa con molti autobus);

- e) nel complesso gli elementi di debolezza del collocare la stazione del nuovo impianto a Ruacia anziché Iman, supererebbero i punti di forza; pertanto **si ritiene che Iman sia la collocazione ideale tra quelle ragionevolmente ipotizzabili.**

Con riferimento alla mobilità ciclopedonale, si può concludere che la prevista infrastruttura avrà un impatto decisamente positivo.

8. Impianti di risalita

La realizzazione della funicolare Santa Cristina – Monte Pana, non prevede altri investimenti in impianti di risalita.

Di contro, la nuova funicolare si inserisce in maniera ottimale nell'attuale offerta, con positive conseguenze per l'intera rete di impianti di risalita; in particolare:

- evita di ulteriormente appesantire l'attuale concentrazione dei flussi a Ruacia, che non appare sostenibile a causa dei vincoli orografici e viabilistici;
- punta invece ad un ottimale coordinamento e integrazione dei 3 impianti di fondovalle (Monte Pana - Saslong - Gardena Ronda), valorizzando l'intera area Ruacia – Iman.

9. Conclusione

La gestione dei trasporti e della mobilità è una delle principali sfide per la competitività e la qualità di un territorio.

E' sicuramente importante continuare a potenziare l'offerta, ottimizzando le infrastrutture esistenti: rinnovare gli impianti, aumentare il numero di autobus richiede risorse, ma non è di per sé difficile.

La vera sfida è cogliere queste occasioni di potenziamento infrastrutturale per ripensare anche qualitativamente l'offerta, andando a cercare tutte le opportunità di ottimizzare ad ampio spettro la realtà esistente, anche al di fuori degli aspetti puramente trasportistici. E in questo modo, impostare servizi basati su un potenziale che può essere formato e costruito progressivamente sulla base del legame che sussiste tra il sistema dei trasporti e il sistema territoriale locale.

Quindi non solamente definire variabili utili per il futuro del trasporto pubblico e più in generale per la mobilità sostenibile; ma anche riservare particolare attenzione agli elementi di impatto ambientale e di competitività territoriale.

La realizzazione della funicolare si inserisce a pieno in questa sfida perché coglie l'occasione del necessario rinnovamento dell'attuale seggiovia Monte Pana, per delineare e proporre una complessiva riqualificazione trasportistica e urbanistica:

- creare un **nuovo primo accesso al Sella Ronda, integrato ma indipendente rispetto alla cabinovia Saslong**: contribuendo a riqualificare la zona Ruacia, ma evitando di concentrare ulteriore domanda di trasporto su Strada Ruacia, che appare oggi già in sofferenza. Come già evidenziato la distanza tra la futura stazione a valle della funicolare e la stazione a valle della cabinovia Saslong, meno di 300 metri, appare percorribile a piedi anche per sciatori (soprattutto nell'ipotesi di prevedere un gradevole percorso protetto, coperto con tettoie ed illuminato), ma è comunque servita da numerose linee autobus.
- considerare il più possibile l'orografia e le caratteristiche del territorio per consentire una **maggiore accessibilità diretta a piedi** (da Santa Cristina) **e anche con gli sci** (skiweg Dosses/Iman), per valorizzare l'offerta turistica e alleggerire la pressione sui servizi di trasporto urbani di Santa Cristina;
- sfruttare e valorizzare a fondo la presenza della circonvallazione di Santa Cristina e della rotatoria Iman, anche per consentire di **completare la riorganizzazione dei percorsi delle linee autobus a Santa Cristina**, rimasta sostanzialmente incompiuta, ripensando l'attuale doppia inversione di marcia e prevedendo una **fermata principale a Iman** realizzata nel rispetto di tutti i moderni standard di comfort e sicurezza (standard non presenti ad esempio presso la fermata Dosses/Maciaconi);

- allocare numerosi servizi in una posizione strategica a ridosso del centro ma con accesso diretto dalla circonvallazione, ponendo così le **premesse per possibili futuri ulteriori interventi di moderazione e/o limitazione del traffico** a Santa Cristina.

Il risultato è dell'investimento è quindi non solamente una migliore accessibilità a Monte Pana; ma viene colta l'occasione per ripensare e completare l'offerta trasportistica e turistica, con notevoli vantaggi per turisti e residenti anche a Santa Cristina e nell'intera valle.

E allo stesso tempo un tale miglioramento non crea, bensì riduce gli impatti derivanti dall'organizzazione dei trasporti; grazie ad un insieme di scelte ponderate ed intelligenti che portano a snellire e rendere più efficiente l'offerta di trasporto pubblico, aumentare l'accessibilità pedonale e allontanare le auto dalle zone abitate.

E proprio in questo contesto di valorizzazione sia trasportistica che turistica si inserisce anche la scelta tecnologica di proporre una funicolare, che – come è stato evidenziato - appare ottimale sia per le collocazioni scelte per le stazioni di partenza e l'arrivo, che per le ulteriori caratteristiche allineate con le necessità e le aspettative di un territorio a forte intensità turistica.