

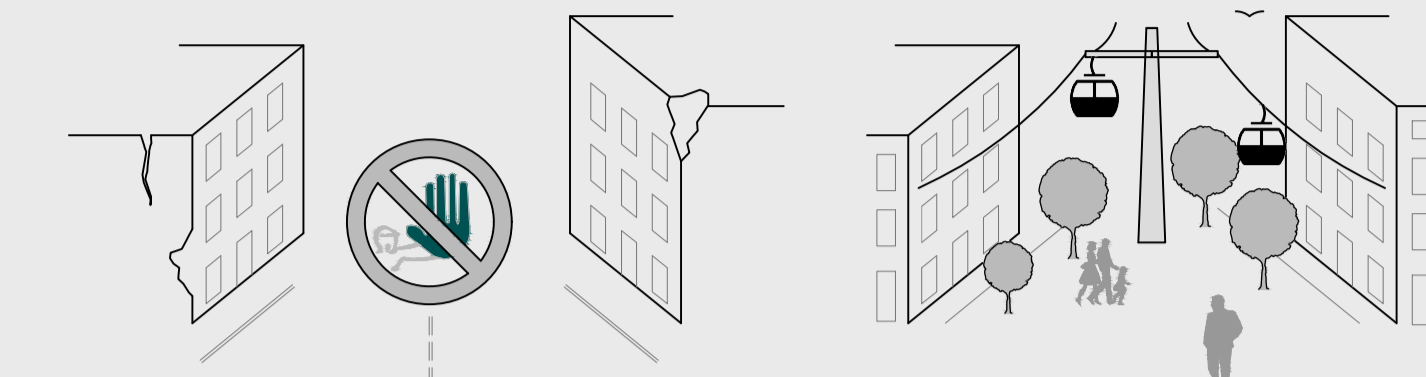
# Il perchè di un collegamento innovativo a fune?

## Obbiettivi e strategie

### MINIMIZZARE e VALORIZZARE

In linea con il principio di recupero di Porto Vecchio l'impianto a fune si inserisce all'interno di un parco lineare entro lo skyline degli edifici esistenti, riducendo al minimo l'impatto con il paesaggio circostante e minimizzando l'incidenza sul contesto.

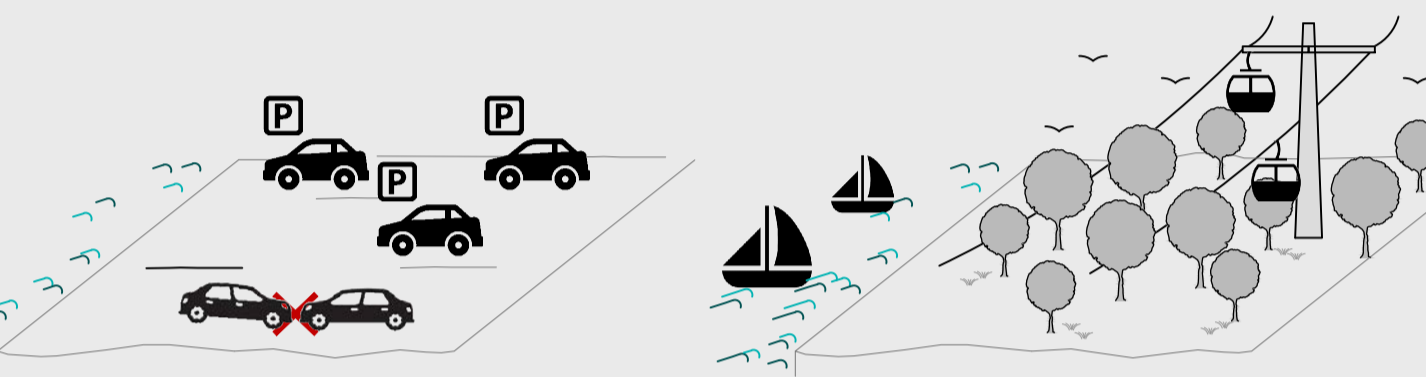
- ✓ - MENO STRADE + PIU' RISPETTO DEL CONTESTO



### DIMINUIRE e RESTITUIRE

Mediante la realizzazione di un impianto a fune si riduce l'impatto ambientale derivante dal traffico stradale garantendo mobilità di turisti e lavoratori, sicurezza e restituendo alla Città aree verdi e parchi al posto di strade e parcheggi in zone di assoluto pregio ambientale. Elemento non trascurabile è inoltre la panoramicità fornita dal viaggio su impianto a fune in un contesto di particolare pregio che conferirà all'impianto anche una funzione turistica.

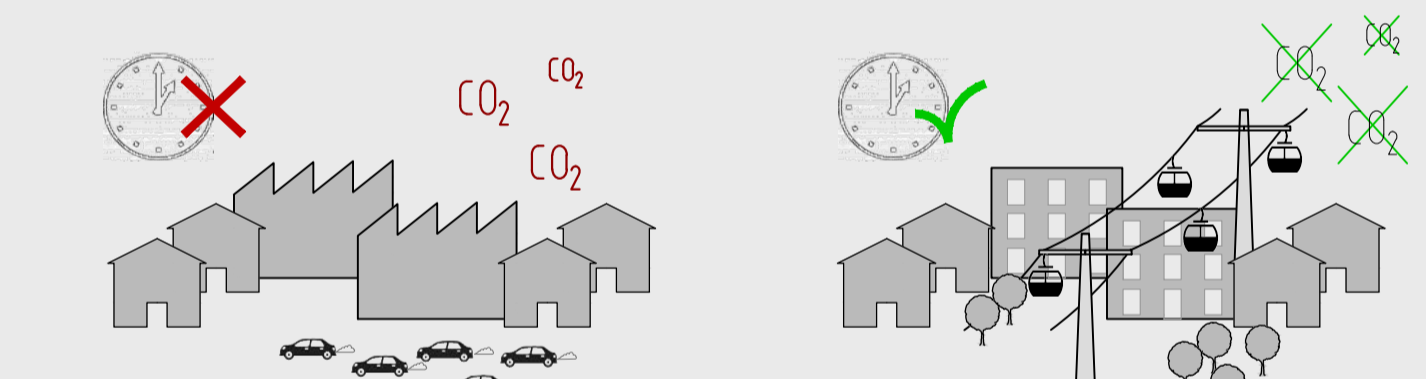
- ✓ - MENO TRAFFICO + PIU' AREE VERDI e PANORAMA
- ✓ - MENO AUTO + PIU' SICUREZZA



### RIDURRE e RIGENERARE

Attraverso l'utilizzo di un impianto a fune è possibile connettere aree oggi raggiungibili in tempi di percorrenza molto lunghi, superando facilmente di distivelli e limitando dunque i trasporti su ruota con conseguenti riduzioni in termini di emissioni di inquinanti.

- ✓ - MINORI TEMPI DI PERCORRENZA + COMFORT
- ✓ - MINORI EMISSIONI + PIU' RISPETTO AMBIENTALE



### TRASFORMARE e MIGLIORARE

Gli impianti a fune non necessitano di ampie superfici per la loro installazione pertanto limitano i consumi di suolo e permettono il mantenimento dei fondi permeabili e/o la conversione di aree esistenti pavimentate a zone verdi.

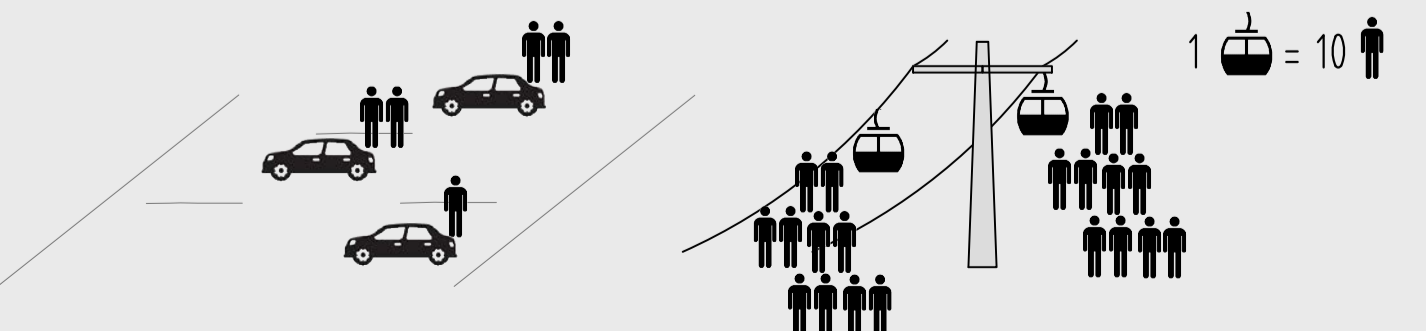
- ✓ - MINOR CONSUMO DI SUOLO + MAGGIOR PERMEABILITA'



### EFFICIENZA e PRESTAZIONE

Gli impianti a fune vantano un bilancio energetico migliore rispetto alla maggior parte dei sistemi di trasporto di persone. Con un solo motore è infatti possibile movimentare più veicoli e il consumo energetico può essere adattato al numero dei passeggeri trasportati.

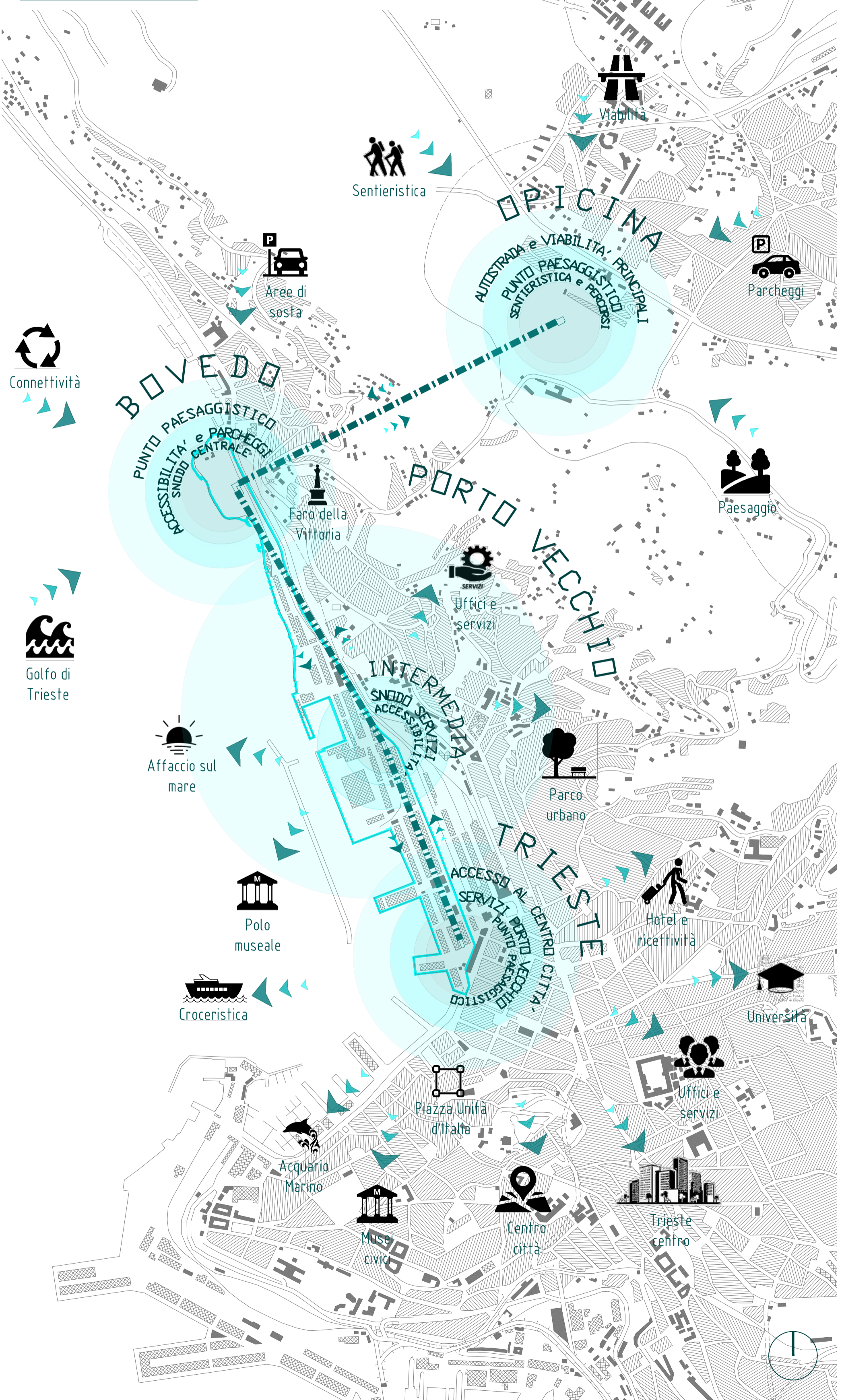
- ✓ - MENO VEICOLI + MAGGIOR N° PERSONE
- ✓ - MENO MOTORI + MIGLIOR BILANCIO ENERGETICO



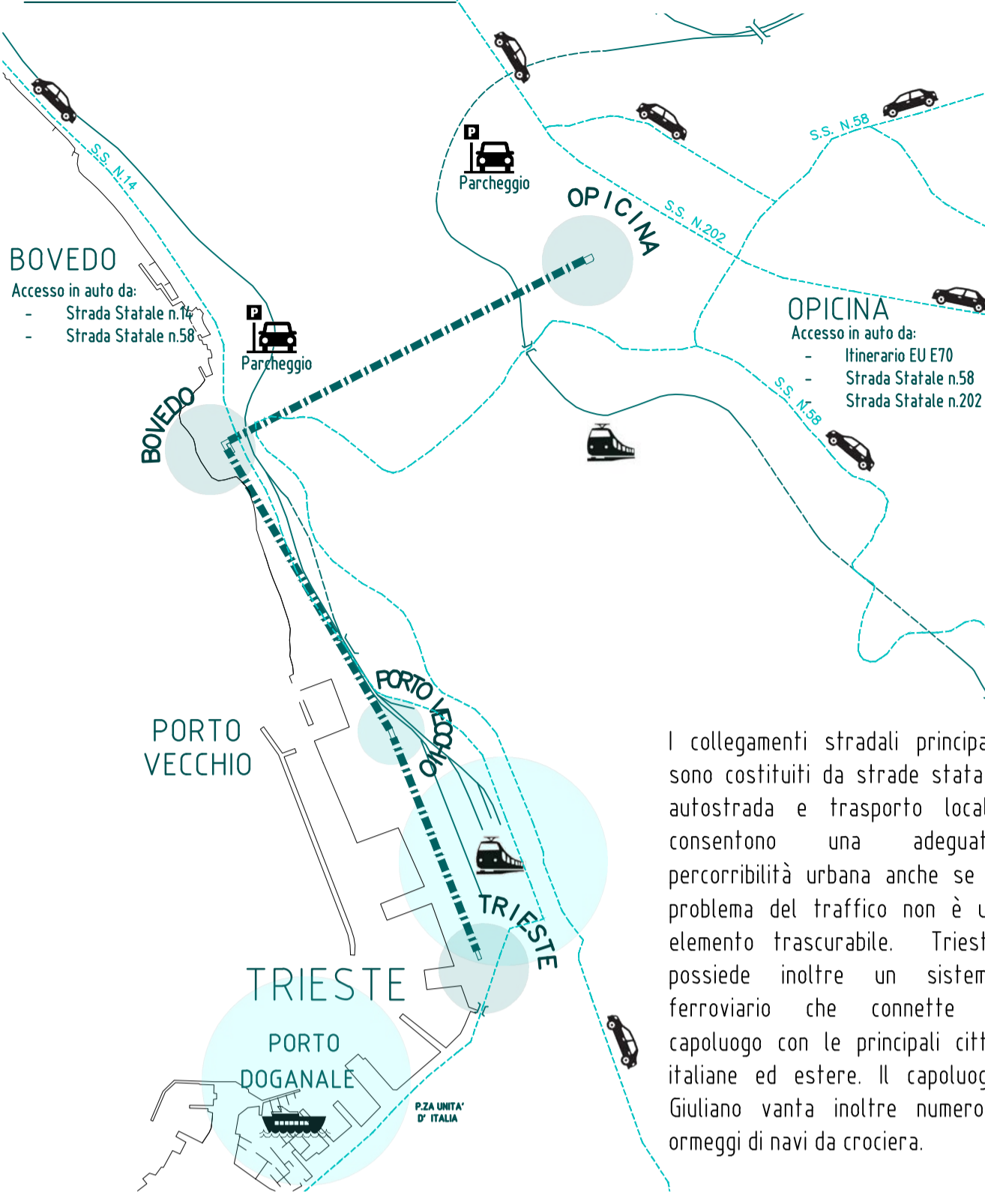
# Il collegamento tra il Carso e il centro storico di Trieste attraverso Porto Vecchio: il concept progettuale

Nell'ambito della riqualificazione in progetto prevista per Porto Vecchio, Civitas Portis è un progetto internazionale per lo studio e la sperimentazione di soluzioni innovative in tema di mobilità nelle città portuali d'Europa. Il presente studio di fattibilità prevede la realizzazione di una viabilità alternativa per l'accesso alla città di Trieste attraverso l'installazione di un sistema funiviario a basso impatto ambientale che colleghi i poli di Opicina con la città storica attraverso lo sfruttamento di un corridoio preferenziale all'interno dell'area di Porto Vecchio. Il progetto potrà diventare una piattaforma integrata per la mobilità sostenibile di merci e persone, su scala locale e internazionale. L'obiettivo, incoraggiando il dialogo fra porti e contesti urbani, fra comunità residenti e flussi in transito, è quello di dimostrare che la mobilità, nelle sue molteplici espressioni e implicazioni, può rivelarsi per le città di mare un elemento cruciale per incrementare la capacità attrattiva, per stimolare la crescita e migliorare la qualità della vita delle persone.

## Le potenzialità



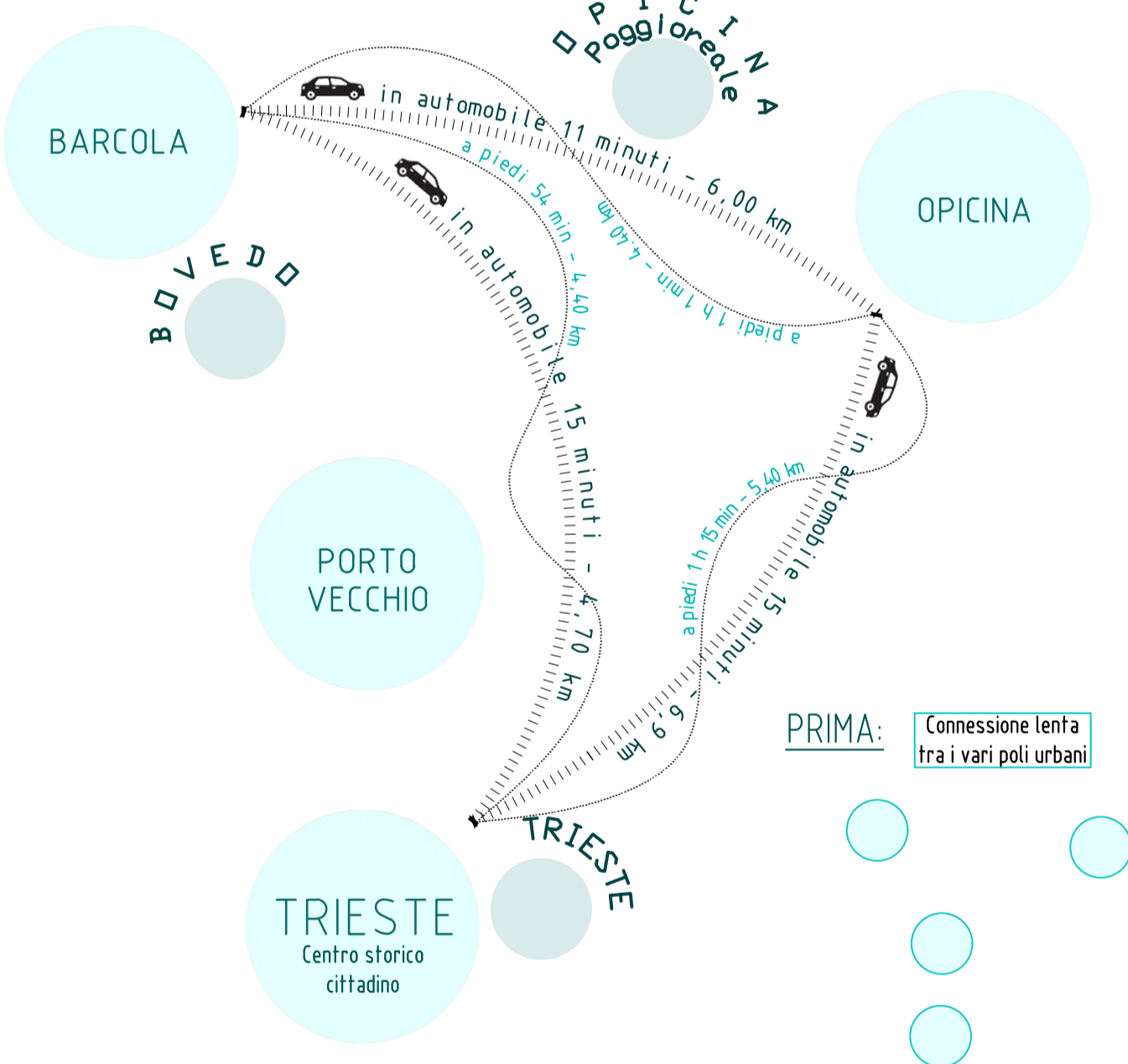
## Sistema della viabilità principale



I collegamenti stradali principali sono costituiti da strade statali, autostrada e trasporto locale consentendo una adeguata percorribilità urbana anche se il problema del traffico non è un elemento trascurabile. Trieste possiede inoltre un sistema ferroviario che connette il capoluogo con le principali città italiane ed estere. Il capoluogo Giuliano vanta inoltre numerosi ormeggi di navi da crociera.

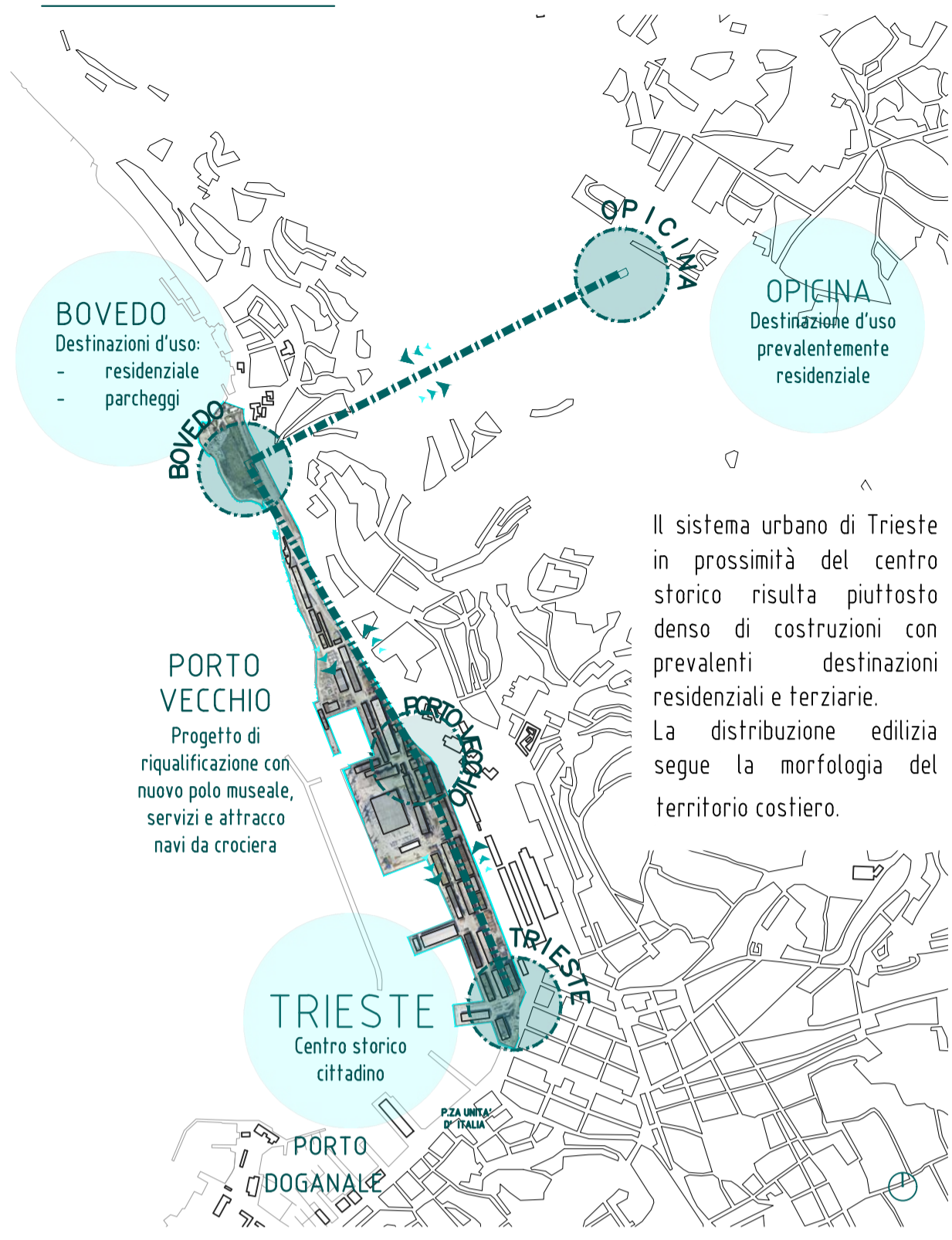
## I percorsi allo stato di fatto

Attualmente per raggiungere il centro urbano dai poli di Opicina e Bovedo si impiega in media 15 minuti di automobile, autobus e circa 1 ora a piedi. Oltre al tempo di percorrenza, subordinato allo stato del traffico nelle diverse ore, si somma la necessità di trovare posteggio per lasciare l'automobile.



BOVEDO

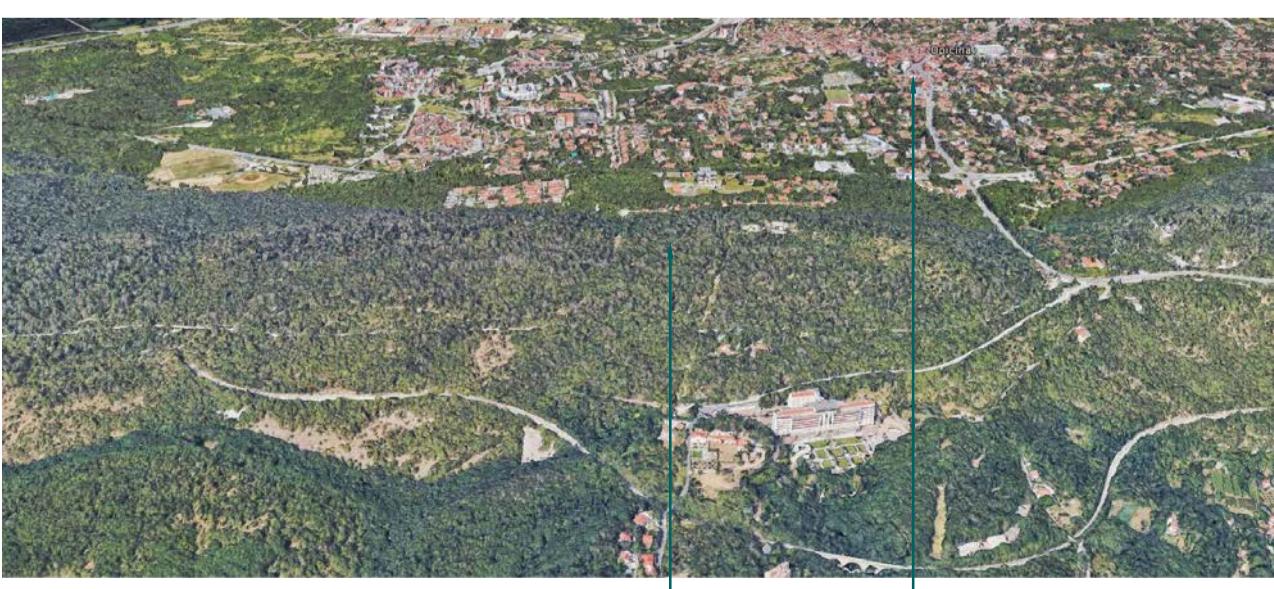
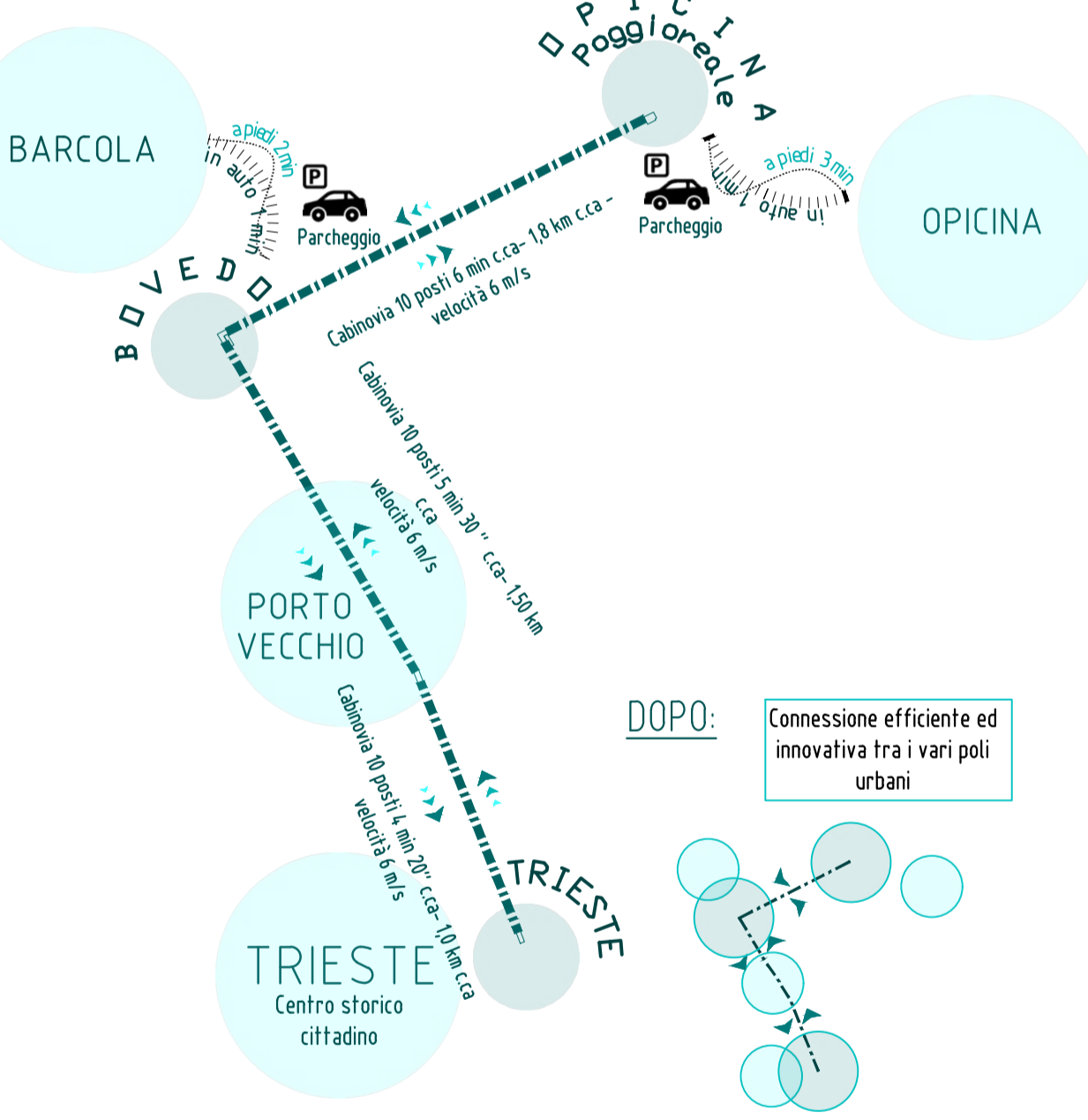
## Sistema dell'edificato



Il sistema urbano di Trieste in prossimità del centro storico risulta piuttosto denso di costruzioni con prevalenti destinazioni residenziali e terziarie. La distribuzione edilizia segue la morfologia del territorio costiero.

## I percorsi allo stato di progetto

Mediante lo sfruttamento della viabilità esistente sarà possibile arrivare comodamente ai due poli urbani di Opicina e Barcola, lasciare l'auto in adeguate aree di sosta e attraverso gli impianti funiviari in pochi minuti raggiungere Porto Vecchio ed il centro città.



OPICINA

# Ortofoto e linea finiviaria in progetto



**Comune di Trieste**

Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità  
Direzione

---

Presentazione istanza per accesso alle risorse destinate al TMR a Impianti Fissi  
Legge 30.12.2018, n. 145 "Legge di bilancio 2019", art.1 comma 95

---

**CABINOVIA METROPOLITANA  
TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO**

---

<b>DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</b>	
ing. Giulio Bernetti	
<b>PROGETTISTA OPERE INFRASTRUTTURALI</b>	
ing. Andrea Gobber	
 <b>ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI TRENTO</b> dott. ing. <b>ANDREA GOBBER</b> <small>Ing. civile e ambientale, industriale e dell'informazione ISCR. ALBO N° 2101 - Sezione A degli Ingegneri</small>	
<b>COLLABORATORI ED ESPERTI TECNICI E AMMINISTRATIVI</b>	
ing. Sara Borgogna	
ing. Paola Capon	
ing. Silvia Fonzari	
ing. Fabio Lamanna	
arch. Anna Monaco (per il progetto Civitas Portis)	
dott. Stefano Mullner (per il progetto Civitas Portis)	
dott. Roberto Prodan	

---

Progetto preliminare Concept progettuale	CODICE DOCUMENTO 1948-D03-A
ELABORATO TS1_All.6.02.08_Progetto Fattibilità	SCALA Varie
DATA Dicembre 2020	