

Ipotesi 2: Cabinovia Opicina - Bovedo e connessione a Trieste mediante tram

Cabinovia Opicina-Bovedo:

Caratteristiche generali:

- tipo di veicolo cabine chiuse 10 posti a sedere
- velocità 6 m/s
- intervallo tra veicoli 20 secondi
- portata oraria 1800 persone/ora
- lunghezza inclinata 1821,0 m
- dislivello 377,9 m
- tempo di percorrenza 6 minuti e 18 secondi

Stazione Opicina:
E' il punto di partenza della cabinovia che scenderà fino a Bovedo.

Cabinovia Opicina - Bovedo

Capolinea Bovedo:
Il passeggero dovrà scendere dalla cabinovia in arrivo da Opicina e accedere all'area di partenza del tram diretto verso Trieste.

Area ferroviaria

Stazione di scambio

Stazione Intermedia:
Nel Masterplan di Porto Vecchio è prevista la presenza di un binario unico, questo impone la realizzazione di una stazione intermedia presso la quale realizzare il punto di scambio tra i due tram che procedono in direzione contraria.

Tram Bovedo-Trieste:

Caratteristiche generali:

- I parametri identificativi di massima delle tramvie sono i seguenti:
- Tragitto su unico binario
 - Lunghezza orizzontale tragitto stazione-stazione: 2610 m
 - Portata media: 880-900 pax/h per direzione
 - Velocità commerciale: 15/20 km/h
 - Portate: un normale tram da ... metri ha una capienza di circa 220 passeggeri.

N.B. Il Tragitto della tramvia segue il percorso individuato all'interno del progetto di riqualificazione di Porto Vecchio - Masterplan

Potenzialità e Criticità del sistema di trasporto tram

Potenzialità

- riduzione congestione sulla rete stradale in ingresso verso Trieste;
- riduzione dell'incidentalità stradale da traffico;
- riduzione delle emissioni inquinanti da traffico;
- riduzione delle emissioni acustiche da traffico;
- riduzione delle emissioni di gas serra.

Criticità

- costi di investimento iniziale elevati;
- elevati costi di gestione e di manutenzione;
- gli ingombri trasversali dell'impianto non consentono la realizzazione di un doppio binario percorribile contemporaneamente nei due sensi di marcia;
- impatto sulle viabilità trasversali con conseguente necessità di regolarizzazione con impianti semaforici;
- cantierizzazione lunga per installazione impianto e necessità di rilocalazione sottoservizi;
- il binario unico comporta tempi di percorrenza e di attesa elevati;
- i rumori causati dal fenomeno di stridio (attrito rotaia-rotaia) determinano un inquinamento acustico;
- comfort di viaggio inferiore rispetto a quello che caratterizza l'impianto a fune.



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

DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

ing. Giulio Bernetti

PROGETTISTA OPERE INFRASTRUTTURALI

ing. Andrea Gobber

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI TRENTO
dott. ing. **ANDREA GOBBER**
Ing. civile e ambientale, industriale e dell'informazione
ISCR. ALBO N° 2101 - Sezione A degli Ingegneri

COLLABORATORI ED ESPERTI TECNICI E AMMINISTRATIVI

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

Fattibilità delle alternative progettuali
Allegato 3

CODICE DOCUMENTO

All.3

ELABORATO

TS1_All.6.01.04_Progetto Fattibilità

SCALA

1:5.000

DATA

Dicembre 2020

Trieste