

Ipotesi 3: Cabinovia Opicina – Bovedo e Bovedo-Trieste

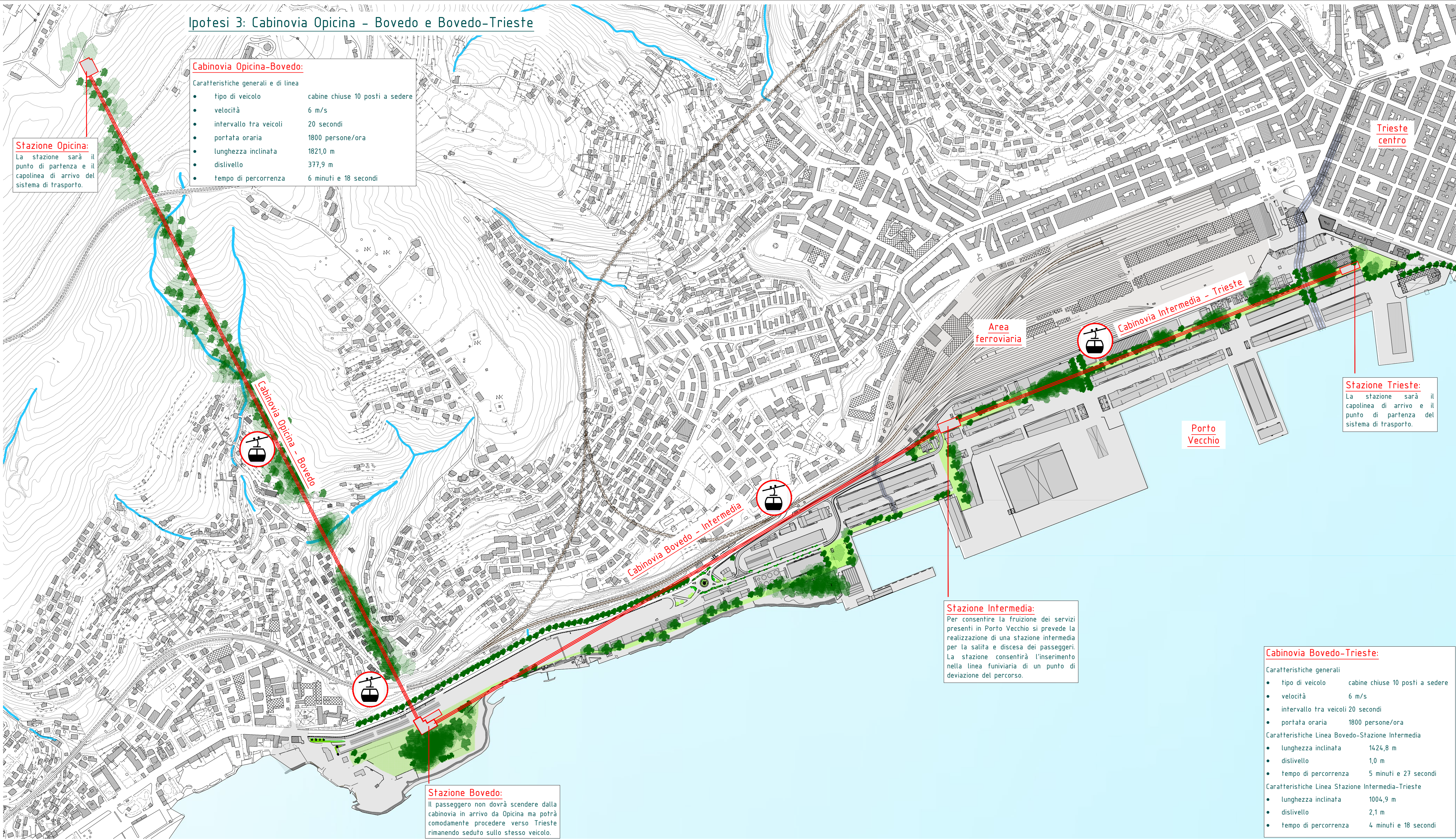
Cabinovia Opicina-Bovedo:

Caratteristiche generali e di linea

- 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:

La stazione sarà il punto di partenza e il capolinea di arrivo del sistema di trasporto.



Trieste
centro

Stazione Trieste:

La stazione sarà il capolinea di arrivo e il punto di partenza del sistema di trasporto.

Area
ferroviaria

Porto
Vecchio

Stazione Intermedia:

Per consentire la fruizione dei servizi presenti in Porto Vecchio si prevede la realizzazione di una stazione intermedia per la salita e discesa dei passeggeri. La stazione consentirà l'inserimento nella linea funiviaria di un punto di deviazione del percorso.

Cabinovia Bovedo-Trieste:

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

Caratteristiche Linea Bovedo-Stazione Intermedia

- lunghezza inclinata 1424,8 m
- dislivello 1,0 m
- tempo di percorrenza 5 minuti e 27 secondi

Caratteristiche Linea Stazione Intermedia-Trieste

- lunghezza inclinata 1004,9 m
- dislivello 2,1 m
- tempo di percorrenza 4 minuti e 18 secondi

Potenzialità e Criticità del sistema di trasporto a fune

Potenzialità

- riduzione congestione sulla rete stradale in ingresso verso Trieste;
- riduzione dell'incidentalità stradale da traffico;
- nessun impatto sulle viabilità esistenti poiché è consentito il sorvolo delle altre vie di comunicazione;
- riduzione delle emissioni inquinanti da traffico;
- riduzione delle emissioni acustiche da traffico;
- riduzione delle emissioni di gas serra;
- valorizzazione del paesaggio e nuovi punti di vista;
- limitato consumo di suolo;
- ottimo bilancio energetico ;
- tempi di cantierizzazione più brevi rispetto ad altri sistemi di trasporto fissi;
- moto continuo (passaggio di un veicolo ogni 20 secondi) e ridotti tempi di attesa;
- ottimo confort di viaggio.

Criticità

- limiti di esercizio in presenza di vento forte con velocità superiore a 80 km/h;
- per l'esercizio e la manutenzione . necessario disporre di personale specializzato ed adeguatamente formato;
- in caso di guasto, qualora non fosse più possibile muovere l'impianto neanche con l'azionamento di recupero è necessario attivare la procedura di soccorso in linea.



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

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 4

CODICE DOCUMENTO

All.4

ELABORATO

TS1_All.6.01.04_Progetto Fattibilità

SCALA

1:5.000

DATA

Dicembre 2020

Trieste