



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

PUMS-Coerenza

ELABORATO
TS1_AI.4_PUMS-Coerenza

SCALA

DATA
Dicembre 2020

Trieste

CABINOVIA METROPOLITANA
TRIESTE – PORTO VECCHIO - CARSO

PUMS - Coerenza

Relazione Tecnica

INDICE

1	Introduzione	2
2	Indirizzi della Giunta	2
3	Struttura del PUMS	4
3.1	<i>Fase 1</i>	5
3.2	<i>Fase 2</i>	5
3.3	<i>Fase 3</i>	5
3.4	<i>Fase 4</i>	5
3.5	<i>Adozione ed Approvazione del PUMS in Linea Tecnica</i>	5
4	Coerenza tra Scenari PUMS e Progetto	5
5	Conclusioni	6

1 Introduzione

La presente relazione illustra sinteticamente i punti di coerenza tra il PUMS del Comune di Trieste e l'infrastruttura di progetto. Di seguito nella relazione si identifica l'intervento progettuale della cabinovia come Progetto.

2 Indirizzi della Giunta

Il comune di Trieste ha aderito, in qualità di leader partner, al progetto europeo CIVITAS PORTIS (nell'ambito del programma HORIZON 2020) che intende definire, testare e valutare una serie integrata di misure innovative di mobilità sostenibile che mirano a risolvere i problemi delle città portuali in Europa. L'ambizione del progetto è quella di dimostrare alle altre città portuali d'Europa (e non solo) come sviluppare ed implementare una visione di mobilità sostenibile in grado di far crescere la coesione sociale e funzionale fra i centri città ed i porti, spingendo la crescita economica e migliorando l'attrattività degli ambienti urbani.

Gli obiettivi puntuali del progetto sono:

1. Il miglioramento delle modalità di *governance* per rafforzare la cooperazione fra le città ed i porti per la pianificazione ed implementazione di soluzioni di mobilità innovativa e strutture integrate di utilizzo del territorio. In tal senso il coinvolgimento delle persone e degli *stakeholders* sarà un elemento cruciale nelle politiche di mobilità.
2. La creazione di ambienti urbani e portuali maggiormente sostenibili e sani, attraverso la condivisione di modelli collettivi e partecipati, allocazioni maggiormente efficienti degli spazi dedicati alle strade, e l'introduzione e miglioramento dei sistemi collettivi, aumentando la consapevolezza sulle soluzioni alternative di mobilità.
3. La definizione di infrastrutture di trasporto e sistemi di mobilità maggiormente integrati, che, a loro volta, siano in grado di attrarre residenti ed attività economiche. Si attueranno soluzioni di mobilità che incrementino l'accessibilità e la qualità della mobilità attraverso regolamentazioni, gestioni intelligenti del traffico e l'utilizzo di veicoli e carburanti alternativi.
4. Il miglioramento dell'efficienza del trasporto urbano delle merci, che è particolarmente rilevante nelle nostre città portuali, tutte nodi della rete europea TEN-T, riducendo la loro incidenza dal punto di vista ambientale, con particolare riferimento alle emissioni di CO2 all'interno delle città e nei collegamenti fra città e porto.

Tra le attività tecniche facenti parte del suddetto progetto rientra la necessità, per il Comune di Trieste, di dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (di seguito PUMS), quale piano

strategico, di lungo periodo, di valutazione dei bisogni di mobilità attuali e futuri dei vari utenti, al fine di migliorare la qualità della vita nella città.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n.707 del 22 dicembre 2016, sono state individuati i seguenti indirizzi e obiettivi, che il PUMS dovrà perseguire:

1. Iter del Piano

Il processo di redazione e approvazione del PUMS sarà caratterizzato dalla massima partecipazione e dal coinvolgimento degli *stakeholders* e della cittadinanza, anche attraverso le competenti circoscrizioni.

2. Mobilità ciclo-pedonale

Il PUMS sarà orientato ad agevolare la mobilità pedonale e, più in generale, quella dell'utenza debole. Saranno localizzati nuovi percorsi e aree pedonali, sia nelle zone centrali della città, sia in quelle periferiche e nei borghi carsici, in aree predisposte ad essere riqualificate e destinate alla mobilità sostenibile. Il piano, inoltre, promuoverà la ciclabilità legata alla fruizione dei luoghi turistici, con particolare riguardo all'Altipiano Carsico nell'ottica di una visione sinergica con i comuni contermini.

3. Intermodalità

Il PUMS prevederà lo studio di soluzioni intermodali per il coordinamento dei vari sistemi di trasporto in un'ottica di sostenibilità.

4. Trasporto privato e trasporto pubblico

Il PUMS prevederà una revisione della viabilità principale, individuando uno schema di circolazione razionale e cercando di migliorare le situazioni oggi critiche. Sarà agevolato e incentivato l'uso del trasporto pubblico locale prevedendo una possibile modifica della rete e delle modalità di funzionamento dell'intero sistema, compatibilmente con le esigenze dell'utenza e dello stesso gestore.

5. Sicurezza Stradale

Il PUMS prevederà interventi finalizzati:

- *alla riduzione della velocità dei veicoli, specie in aree ad elevato rischio per le utenze deboli mediante, ad esempio, interventi di traffic calming, con la riorganizzazione delle sedi stradali e l'estensione delle zone 30;*

- *all'eliminazione dei punti di conflitto tra correnti veicolari, e tra le correnti stesse e le utenze deboli;*
- *alla protezione dell'utenza debole;*
- *all'incentivazione dell'utilizzo di sistemi di trasporto collettivo;*
- *all'implementazione/razionalizzazione, ove necessario, la segnaletica stradale esistente.*

6. Sistemi ITS

Saranno presi in considerazione sistemi di informazione all'utenza per migliorare la circolazione (pedonale, ciclabile e veicolare) e la qualità del servizio di trasporto pubblico.

8. Ottimizzazione delle infrastrutture e delle reti di trasporto esistenti

Saranno programmati interventi di riqualificazione e razionalizzazione della rete viaria esistente.

9. Porto Vecchio

Il PUMS contribuirà al rilancio del Porto Vecchio garantendo così un'importante occasione di sviluppo economico della città. Il processo di riqualificazione sarà sviluppato in un contesto che terrà in debito conto:

- *le prospettive alternative per gli insediamenti attualmente esistenti che, in caso di delocalizzazione dovranno garantire le adeguate infrastrutture per la prosecuzione della loro attività imprenditoriale;*
- *un programma di infrastrutturazione del sito (impiantistica e tecnologica) per garantire i servizi essenziali ai nuovi insediamenti (rete viaria, rete fognaria, illuminazione pubblica, rete idrica e a gas, ecc.) che gradualmente dovranno garantire l'operatività;*
- *una pianificazione edilizia e dei trasporti equilibrata e funzionale alle reali esigenze della città.*

Il Progetto si inquadra quindi tra gli indirizzi della Giunta Comunale, in particolare tra i punti 2, 3, 4 e 9 direttamente, ed i restanti per via indiretta.

3 Struttura del PUMS

L'incarico del PUMS si sviluppa su varie fasi progettuali che vengono qui sinteticamente presentate, anche in funzione delle scadenze temporali associate a ciascuna di esse.

3.1 Fase 1

La Fase 1 del PUMS ha avuto inizio in data 31/12/2018, ed ha previsto un cronoprogramma generale delle attività di Piano, oltre ad una pianificazione delle attività di partecipazione e di coinvolgimento della cittadinanza.

3.2 Fase 2

La Fase 2 del Piano ha avuto inizio in data 04/02/2019 e si è conclusa ad agosto 2019, ed ha riguardato tutte le attività afferenti allo stato di fatto della domanda e della rete nell'area di studio, con particolare attenzione alle attività di rilevazione della domanda di mobilità (All. 9a – MN1), oltre allo sviluppo di un modello di trasporto multimodale.

3.3 Fase 3

La Fase 3 del PUMS ha avuto inizio il 30/12/2019 ed è terminata il 30/03/2020; tale fase ha sviluppato gli scenari di riferimento e di progetto coerenti con le scelte di piano, ed include l'impatto e la valutazione dell'infrastruttura di progetto.

3.4 Fase 4

La Fase 4 ha previsto il supporto all'adozione e all'approvazione finale del Piano (tuttora in corso).

3.5 Adozione ed Approvazione del PUMS in Linea Tecnica

Il PUMS è stato adottato dalla Giunta Comunale con deliberazione giuntale n. 267 del 23/07/2020, esecutiva il 23.07.2020.

4 Coerenza tra Scenari PUMS e Progetto

Nel PUMS adottato, lo scenario di riferimento previsto dal PUMS include la domanda generata dalle trasformazioni urbanistiche previste dal PRGC, tra cui l'espansione dell'area del Porto Vecchio, direttamente collegata all'intervento di Progetto. Ai fini dell'offerta, lo Scenario di Riferimento include i progetti già approvati e/o in fase di attuazione.

Lo Scenario di Progetto include, a livello di domanda, le ipotesi da Scenario di Riferimento; per quanto riguarda l'offerta, si basa sui seguenti indirizzi del PUMS:

- *Mobilità ciclo-pedonale: sviluppo di un Biciplan e di itinerari ciclabili che possano aumentare lo split modale verso la bicicletta fino al 5%;*

- *Intermodalità: creazione di Cerniere di Mobilità, luoghi attrezzati in cui l'utente possa cambiare il proprio modo di trasporto verso una scelta sostenibile (bici, bus, etc.);*
- *Trasporto Privato e Trasporto Pubblico: rivisitazione di alcune linee TPL in coerenza con le scelte strategiche operate dall'Azienda di Trasporto Pubblico, e rivisitazione della maglia viaria per favorirne l'utilizzo da parte dei mezzi di trasporto collettivo;*
- *Porto Vecchio: la viabilità interna all'area (realizzata ed in progettazione, rispettivamente come I e II lotto di intervento) è stata inclusa e modellizzata nel PUMS.*

A valle dei punti di cui sopra, il Progetto quindi viene incluso materialmente negli scenari di progetto del PUMS come collegamento intermodale, veloce, sostenibile ed atto a favorire lo split modale tra mezzo privato e collettivo, sia tra l'Altipiano Carsico e Trieste, sia come mezzo rapido per la mobilità nell'area del Porto Vecchio.

5 Conclusioni

Il Progetto si può considerare perfettamente coerente con le scelte del PUMS, in quanto:

1. *Prevede un collegamento che favorisce l'intermodalità tra Altipiano Carsico e Trieste;*
2. *Favorisce lo split modale a favore della mobilità pedonale e ciclabile;*
3. *Incrementa le opzioni di utilizzo nella rete del Trasporto Pubblico;*
4. *Favorisce spostamenti sostenibili nell'area a forte espansione del Porto Vecchio.*