



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

**Progetto preliminare
Relazione di inquadramento paesaggistico**

CODICE DOCUMENTO

1948-R05-A

ELABORATO

TS1_All.6.02.05_Progetto Fattibilità

SCALA

DATA

Dicembre 2020

Trieste

INDICE

1	PREMESSA	2
2	IL COLLEGAMENTO IN BREVE	3
3	TRACCIATI DI LINEA	3
3.1	ASPETTI GENERALI	3
3.2	LA SCELTA DEI TRACCIATI	4
4	LINEA "BOVEDO – OPICINA"	5
4.1	PERCORSO DI LINEA	5
4.2	STAZIONE "OPICINA"	7
4.3	STAZIONE "BOVEDO"	9
5	LINEA "BOVEDO - PORTO VECCHIO – TRIESTE"	11
5.1	PERCORSO DI LINEA	11
5.2	STAZIONE "PORTO VECCHIO"	15
5.3	STAZIONE TRIESTE.....	16
6	TIMBRI E FIRME	18

1 PREMESSA

Nella relazione illustrativa e nella relazione tecnica sono state illustrate le caratteristiche **dell'impianto** oggetto di progettazione ed in particolare sono stati definiti i tracciati delle linee funiviarie e le posizioni delle stazioni terminali ed intermedie lungo le linee "*Opicina – Bovedo*" e "*Bovedo – Porto Vecchio – Trieste*".

Nel seguito si procederà all'inquadramento delle opere di progetto nel contesto paesaggistico delle aree all'interno delle quali andranno ad inserirsi le componenti tecnologiche delle cabinovie.

In particolare lo studio è finalizzato ad analizzare i seguenti aspetti:

- l'individuazione dei possibili tracciati di linea e le interferenze;
- il posizionamento nel contesto delle stazioni di partenza ed arrivo;
- il posizionamento dei sostegni di linea.

In una prima fase del progetto preliminare sono state individuate le linee funiviarie che meglio conciliano le esigenze funzionali con la fattibilità tecnica, quindi si è passati ad una seconda fase di studio che ha riguardato lo studio puntuale dell'inserimento paesaggistico delle singole opere nel contesto locale.

Tutte le scelte progettuali condotte sono state influenzate dalle problematiche orografiche, ambientali ed urbanistiche che caratterizzano le aree attraversate.

Per quanto riguarda la linea "*Bovedo – Opicina*" si è dovuto tener conto del fatto che il territorio collinare che circonda Trieste è densamente edificata, mentre per quanto riguarda la linea "*Bovedo – Porto Vecchio – Trieste*" si è dovuto tener conto dei vincoli stringenti dettati dal piano di sviluppo dell'area di Porto Vecchio e delle sue previsioni urbanistiche e funzionali.

Trattandosi di un impianto che si sviluppa in contesto urbano tutte le stazioni terminali ed intermedie sono state inserite all'interno di volumi edili su uno o due livelli, soluzione che agevola la gestione dei flussi degli utenti verso le aree di imbarco e sbarco e che consente di ottimizzare l'inserimento architettonico e paesaggistico nel contesto urbano conferendo alle singole stazioni una funzione più ampia rispetto a quella di una mera area di sosta e di attesa per l'imbarco sui veicoli dell'impianto.

2 IL COLLEGAMENTO IN BREVE

Il progetto in oggetto si riferisce ad un'infrastruttura di trasporto urbano che servirà insediamenti urbani già esistenti, consentendo una veloce connessione tra il Carso triestino, la costa ed il centro città.

Il sistema di trasporto proposto risulta essere economico, veloce, a basso impatto ambientale, semplice da gestire e soprattutto suggestivo per i viaggiatori.

La cabinovia potrebbe diventare un valore aggiunto **che si va a sommare all'attuale** offerta turistica locale, poiché consentirebbe ai viaggiatori di vedere la città da nuovi punti di vista, offrendo una suggestiva esperienza di viaggio, veloce e silenziosa, ammirando **dall'alto il panorama** seppur limitando l'invasività sul territorio.

In linea con il principio di recupero di Porto Vecchio, l'impianto in progetto consente di minimizzare l'impatto del sistema di trasporto sul contesto circostante, limitando il consumo di suolo ed inserendosi per la maggior parte del tragitto tra gli edifici esistenti.

3 TRACCIATI DI LINEA

3.1 ASPETTI GENERALI

La scelta dei tracciati delle due linee funiviarie previste in progetto rappresenta **l'aspetto più importante** dello studio e per questo è stato condotto con la massima attenzione valutando diversi aspetti quali:

- la miglior connessione possibile tra i centri abitati, le infrastrutture viarie e turistiche esistenti;
- la fattibilità tecnica e **generale dell'intervento**;
- il minor impatto sul contesto.

Nella valutazione della fattibilità tecnica si è considerato che:

- le linee funiviarie devono essere rettilinee ed ogni deviazione può avvenire solo inserendo una stazione intermedia, ovvero realizzando due impianti separati;
- va minimizzata la presenza di opere di linea (sostegni) in corrispondenza di aree catalogate (pregio ambientale, urbanistico, vincoli geologici, etc.);
- il sorvolo di abitazioni private in linea generale non è ammesso dalla normativa italiana vigente e può essere ammesso in deroga solo in casi eccezionali previa applicazione di una servitù di sorvolo e una convenzione sui sistemi antincendio.

Considerato che la **funzionalità generale dell'intervento dipende** in buona parte anche dall'accessibilità delle stazioni terminali e delle stazioni intermedie, particolare attenzione è stata posta allo studio dei flussi presso ciascuna stazione, alla disponibilità di spazi adeguati e quindi alla possibilità di inserimento nel contesto locale di adeguati volumi edili di servizio.

3.2 LA SCELTA DEI TRACCIATI

Al fine di individuare la miglior connessione possibile tra il Carso e la costa, in fase di studio preliminare sono state ipotizzate varie soluzioni di collegamento plausibili. Molte ipotesi non consentivano però di soddisfare tutti gli aspetti generali fondamentali alla realizzazione dell'impianto e pertanto sono state escluse dai successivi sviluppi progettuali.

La soluzione valutata fattibile e tecnicamente efficace ai fini del collegamento Carso-costa, è stata individuata tra il centro abitato della località Poggioreale (ad Opicina) ed il Parcheggio Bovedo. Tale soluzione assolve tutti gli aspetti generali fondamentali di collegamento ed inoltre limita l'impatto sul paesaggio circostante.

Per quanto riguarda invece la connessione costa-centro di Trieste, alla luce degli sviluppi progettuali che sta avendo Porto Vecchio, la soluzione perseguibile è risultata fin da subito univoca e condizionata dallo stato avanzato della progettualità di sviluppo di Porto Vecchio. Nei successivi capitoli verranno meglio descritte le soluzioni individuate.



Figura 1 – Immagine aerea di Trieste con individuazione dei poli interessati dal progetto.

4 LINEA "BOVEDO – OPICINA"

4.1 PERCORSO DI LINEA

Dopo aver analizzato diverse possibili linee di connessione tra l'area costiera ed il Carso, le restrittive imposizioni derivanti dalla fattibilità tecnica di un impianto a fune hanno limitato le possibilità ad un unico corridoio possibile.

Il corridoio preferenziale connette il centro abitato di Poggioreale-Opicina (Carso) al parcheggio recentemente realizzato presso la località Bovedo (costa).

Il collegamento individuato consente di superare il dislivello mediante la realizzazione di un'unica tratta rettilinea lunga circa 1.821m, che non prevede il sorvolo di edifici e che minimizza le interferenze paesaggistiche.



Figura 2 – Foto aerea con indicazione della linea "Bovedo – Opicina"

Dal punto di vista paesaggistico la linea si caratterizza per la presenza di alcuni sorvoli e lo sviluppo, nella parte alta, all'interno del versante boscato che separa l'altopiano del Carso con la città degli orti di Trieste.

Partendo dalla stazione di valle (a Bovedo) la linea funiviaria si caratterizza per i seguenti attraversamenti (sorvoli):

- R2 - S3: parcheggio esistente, S.S.14 (Viale Miramare), galleria ferroviaria;
- S3 – S4: strada del Friuli;

- W6 – S7: strada del Friuli, rio Giuliani, strada del Friuli, parete rocciosa molto ripida;
- R9 – S10: rio Bovedo;
- S11 – W12: rio Bovedo, ferrovia.

La porzione di linea compresa tra il sostegno S7 e la stazione di monte si sviluppa all'interno dell'area boscata.

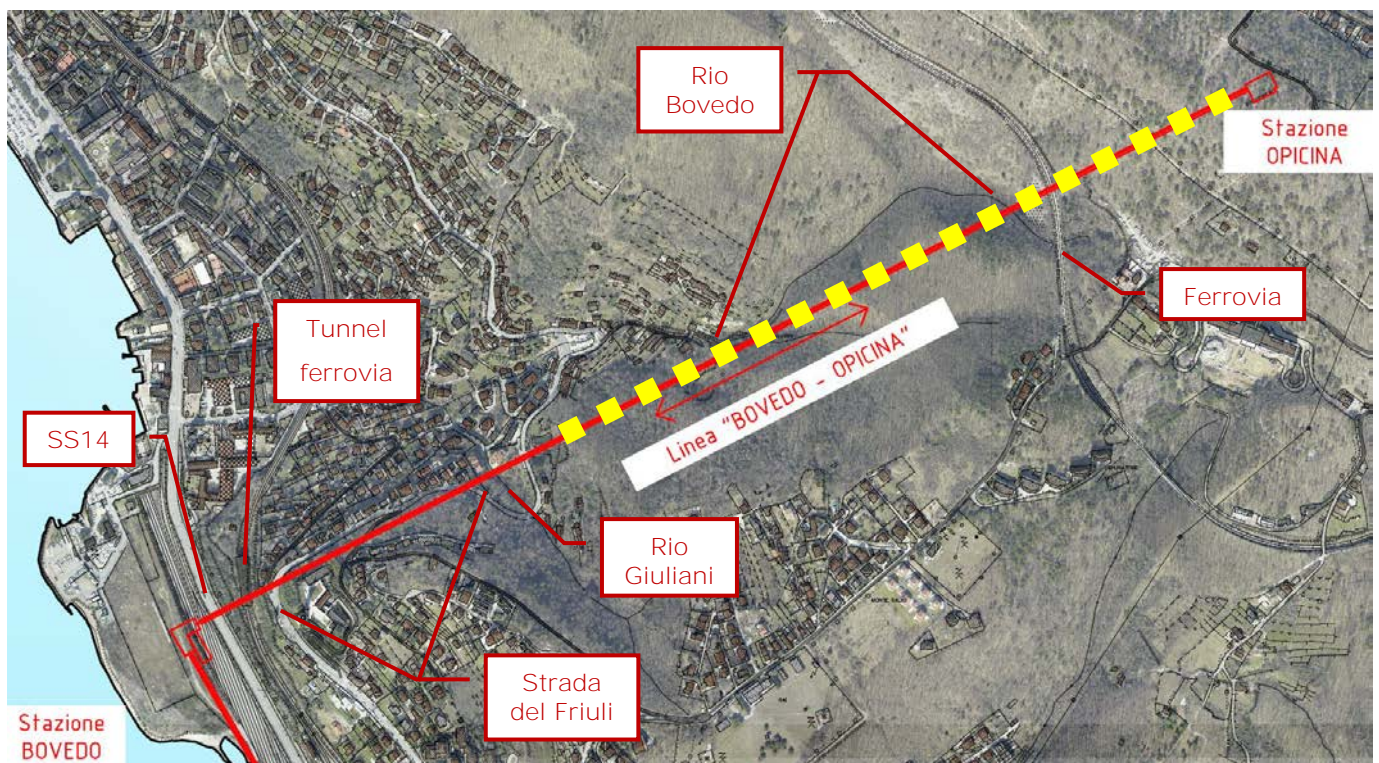


Figura 3 – Linea "Bovedo - Opicina" su ortofoto con indicazione degli attraversamenti e del tratto di linea che si sviluppa all'interno dell'area boscata (linea tratteggiata di colore giallo)

Per il rispetto delle indicazioni fornite dalla normativa tecnica la realizzazione della cabinovia richiederà l'esbosco della linea per una fascia larga circa 14metri (vedasi paragrafo 5.13 della relazione tecnica).

Il suddetto esbosco comporterà un impatto visivo soprattutto dai punti di visuale diretti ed allineati con la linea dell'impianto. Dai punti di osservazione laterali questo risulterà meno evidente.

La collocazione dei sostegni di linea è stata oggetto di un attento studio finalizzato a limitare il più possibile il loro impatto visivo. In particolare si è cercato di contenere al minimo indispensabile l'altezza della linea al fine di minimizzarne la vista sia nel contesto

urbano sia all'interno dell'area boscata.

Tutte le informazioni sopra riportate sono riscontrabili nell'elaborato 1948-D09-A "Linea Bovedo-Opicina: planimetria e profilo allo stato di progetto".

Si osserva infine come nelle successive fasi di progettazione, conseguentemente all'approfondimento del livello di conoscenza e dettaglio, sarà possibile ottimizzare ulteriormente il collocamento di alcuni sostegni lungo la linea.

4.2 STAZIONE "OPICINA"

Come precedentemente descritto la funzionalità generale di un impianto a fune a moto continuo con veicoli chiusi (cabinovia) dipende **in modo significativo dall'accessibilità delle stazioni terminali** del sistema di trasporto. Per tale motivo l'area individuata per la realizzazione della stazione di partenza dell'impianto si colloca nei pressi della località Poggioreale ad Opicina che si caratterizza per i seguenti vantaggi:

- l'area si colloca in prossimità di un'importante arteria di scorrimento dei flussi veicolari in transito per Trieste (la Strada Provinciale n.35 di Opicina) ed inoltre la zona risulta facilmente collegata sia con la vicina uscita autostradale sia con gli itinerari europei esistenti;
- in prossimità dell'area di partenza della nuova cabinovia sono disponibili spazi sufficienti a realizzare un grande parcheggio di arroccamento;
- dal punto di vista urbanistico sull'area non sussistono vincoli che possano impedire la modifica della destinazione d'uso delle aree.

Nella zona limitrofa alla stazione sono state individuate due aree dove vi è la possibilità di realizzare ampie

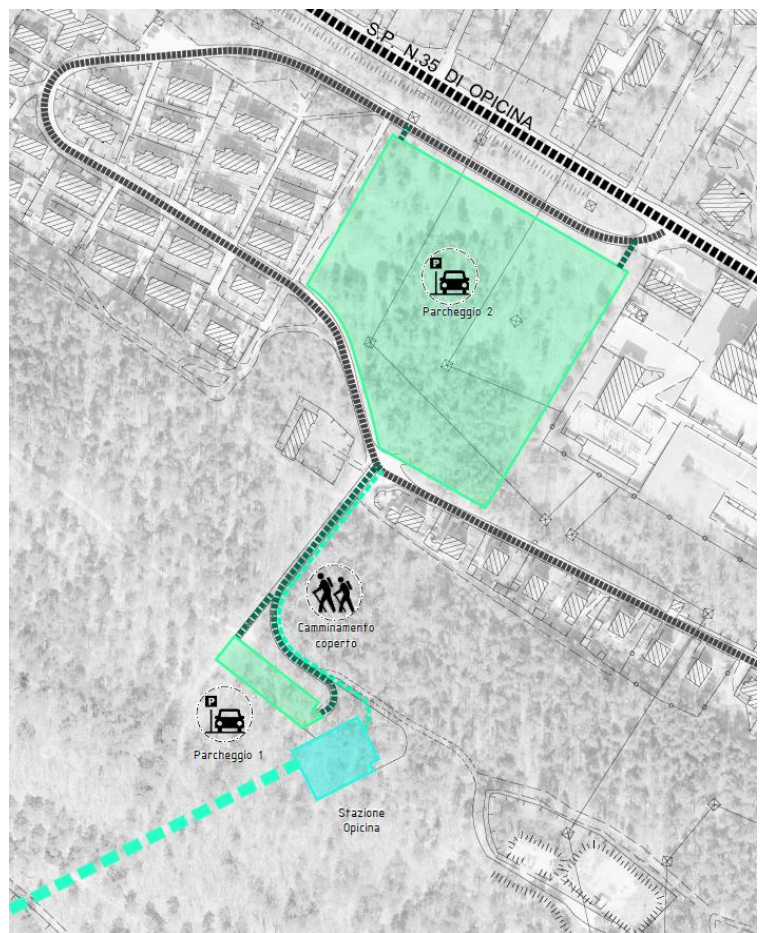


Figura 4 – Planimetria dell'area individuata

aree di parcheggi poiché il contesto di inserimento risulta già oggi fortemente urbanizzato.

Il numero dei posti auto necessari al soddisfacimento delle portate dell'impianto dipenderà da molteplici fattori che dovranno essere adeguatamente analizzati nelle successive fasi di progettazione.

In sede di progettazione preliminare i posti auto previsti sono all'incirca 820. Assumendo dunque una media di 2,5 passeggeri per automobile posteggiata corrisponderanno all'incirca 2.000 fruitori della nuova cabinovia.

L'area individuata per il collocamento della stazione "Opicina" attualmente è ricoperta da bosco ed è asservita da una viabilità secondaria che verrà adeguata alle necessità progettuali.



Figura 5 – Contesto di inserimento della stazione "Opicina" (zona a destra della strada)

L'edificio adibito a stazione di partenza del collegamento ingloberà al suo interno tutte e strutture funiviarie in modo da evitare la collocazione a cielo aperto di una stazione funiviaria tipica delle ski aree montane. Questo presenta indubbi vantaggi sia dal punto di vista funzionale sia dal punto di vista architettonico e di inserimento paesaggistico della stazione.

La struttura architettonica dovrà risultare ben inserita nel contesto locale ed al suo

interno dovrà prevedere strettamente ambienti riservati alle sole funzioni di stazione funiviaria limitando dunque il suo volume ed il conseguente consumo di suolo.

Come deducibile dallo studio effettuato, per assolvere alle funzioni legate al servizio di stazione sarà sufficiente realizzare un involucro edilizio disposto su un unico livello.

L'immagine tridimensionale di figura 6 è rappresentativa di un possibile schema volumetrico dell'edificio, redatto tenendo conto dell'ingombro effettivo delle opere funiviarie e della necessità di realizzazione dei locali edili accessori (quali il magazzino veicoli, i locali tecnici e gli altri spazi funzionali all'esercizio dell'impianto).

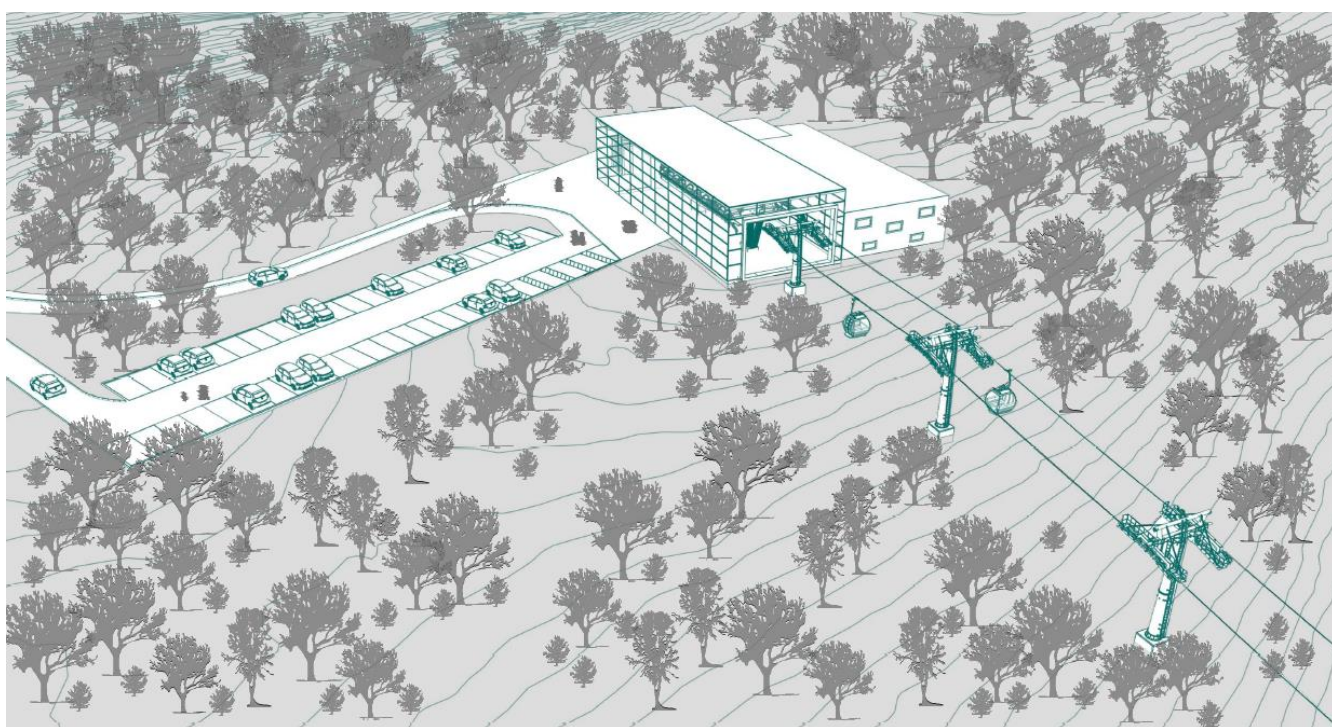


Figura 4 – Ipotesi volumetrica di inserimento nel contesto della stazione Opicina

Tutte le indicazioni sopra riportate sono verificabili all'elaborato 1948-D12-A "stazione Opicina: schemi funzionali, ipotesi volumetrica ed inserimento nel contesto".

4.3 STAZIONE "BOVEDO"

Scendendo da Opicina con un percorso rettilineo ed attraversando principalmente aree boscate e sorvolando alcune viabilità cittadine, la cabinovia in progetto raggiungerà dunque la località Bovedo dove è prevista la realizzazione di una seconda stazione.

La stazione funiviaria sarà in questo caso disposta su due livelli fuori terra, soluzione che consente di risolvere alcuni problemi tecnici legati ai franchi verticali minimi sull'area

del parcheggio Bovedo e in corrispondenza del sorvolo di Viale Miramare e favorisce lo smistamento dei passeggeri da e verso i piani di imbarco e sbarco dell'impianto.

Attualmente l'area individuata è stata recentemente destinata a parcheggio e pertanto non si rilevano particolari vincoli che possano pregiudicare la fattibilità di realizzazione della stazione.

La stazione è stata posizionata all'esterno di un'area recintata presente tra il parcheggio Bovedo e il mare al cui interno sono presenti materiali di varia natura; quest'area è stata individuata come sito da sottoporre in futuro a bonifica ambientale. Qualsiasi interferenza tra il costruito e quest'area dovrà essere oggetto di studio dal punto di vista ambientale. Se necessario per la risoluzione di eventuali interferenze una porzione di quest'area dovrà essere appositamente bonificata prima di dare inizio ai lavori di costruzione della stazione "Bovedo".



Figura 5 – Foto del contesto di inserimento della stazione a Bovedo

La stazione Bovedo, oltre ad essere la stazione terminale per la linea "Opicina-Bovedo" sarà anche la stazione di partenza del secondo asse di collegamento verso "Porto Vecchio" e "Trieste".

L'immagine tridimensionale di figura 8 è rappresentativa di un possibile schema volumetrico dell'edificio, redatto tenendo conto dell'ingombro effettivo delle opere funiviarie e della necessità di realizzazione dei locali edili accessori (quali il magazzino

veicoli, i locali tecnici e gli altri spazi funzionali all'esercizio dell'impianto).

Anche in questo caso tutte le componenti funiviarie verranno inglobate all'interno dell'edificio, sia per aumentare la funzionalità della soluzione proposta sia per proteggere dalla salsedine marina le strutture funiviarie. Al piano terra è prevista la realizzazione dei servizi accessori, al piano primo è previsto il collocamento delle strutture funiviarie.

Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere condotti gli opportuni studi architettonici di dettaglio. Tutte le indicazioni precedentemente riportate sono contenute all'elaborato 1948-D14-A "stazione Bovedo: schemi funzionali, ipotesi volumetrica ed inserimento nel contesto".

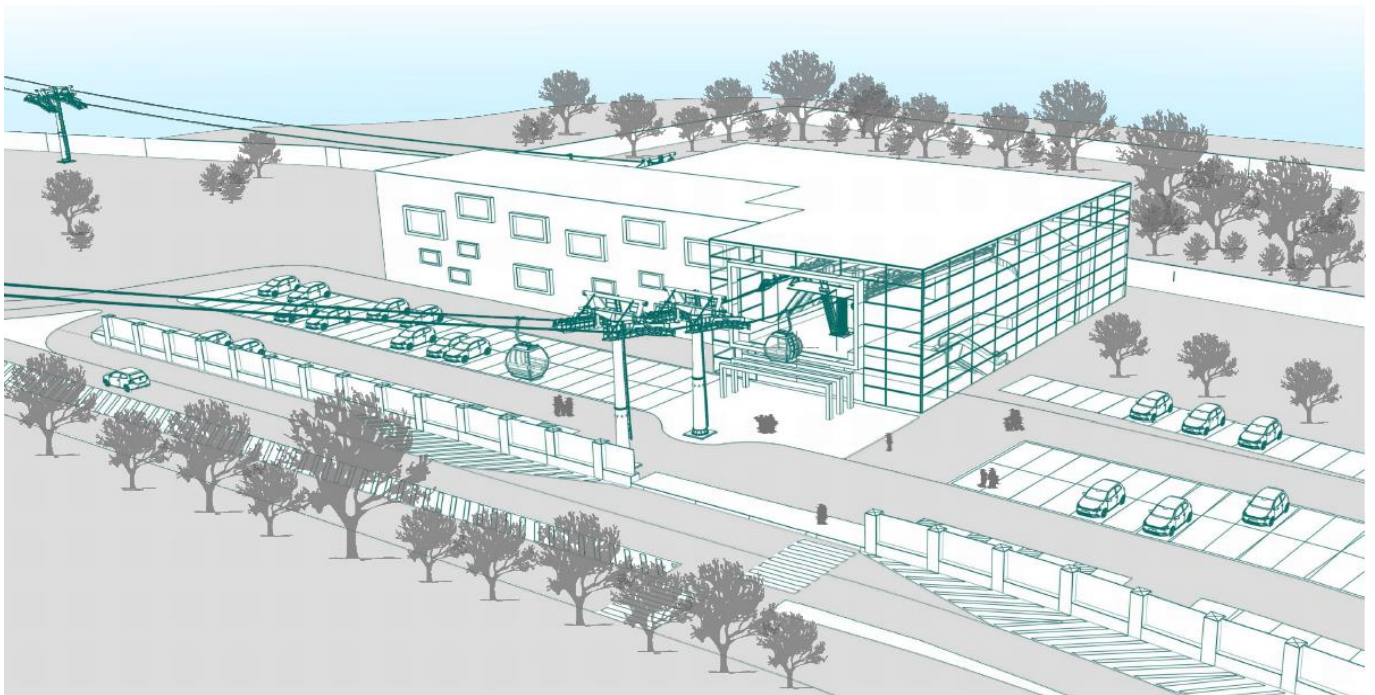


Figura 6 – Ipotesi volumetrica di inserimento nel contesto della stazione Bovedo

5 LINEA "BOVEDO - PORTO VECCHIO - TRIESTE"

5.1 PERCORSO DI LINEA

Lo studio preliminare ha individuato le possibili soluzioni per il prolungamento dell'impianto fino in prossimità del centro storico della città di Trieste.

Le soluzioni progettuali sono state valutate considerando il progetto di sviluppo di Porto Vecchio già approvato ed in particolare lo stralcio relativo la sua viabilità.

Il percorso di linea è stato individuato escludendo la possibilità di sorvolo degli edifici

esistenti tenendo conto dell'ingombro planimetrico della viabilità di progetto interna all'area di Porto Vecchio.

Per garantire il rispetto dei sopra citati vincoli è stato necessario prevedere l'**inserimento a circa 3/5** del percorso di una stazione intermedia con la quale realizzare una seconda deviazione del tracciato pari a circa 9°.

La stazione **intermedia di "Porto Vecchio"** si colloca al centro del **"Sistema museale scientifico e congressuale"** ed ai limiti del **"sistema dei moli"**, ovvero in posizione strategica rispetto alla **futura mobilità dei fruitori dell'area portuale ristrutturata**; anche per questo motivo la sua presenza risulta necessaria.

L'ultimo tratto di linea compreso tra la stazione intermedia di **"Porto Vecchio"** e la stazione terminale di **"Trieste"** percorre il **viale** compreso tra la seconda e la terza fila di edifici posti dietro il sistema dei moli.

Nel progetto di ristrutturazione e **riqualificazione dell'area di Porto Vecchio** questo **viale** verrà adibito ad area verde e destinato alla viabilità pedonale.

La stazione **terminale di "Trieste"** si colloca all'inizio dell'area di Porto Vecchio nelle vicinanze della stazione ferroviaria ed a soli **600 metri da Piazza Unità d'Italia**.



Figura 7 – Foto aerea con individuazione della linea "Bovedo - Porto Vecchio - Trieste"

Partendo dalla stazione **"Bovedo"** la linea funiviaria si caratterizza per i seguenti attraversamenti (sorvoli) e parallelismi:

- S2 - S3: sorvola una porzione marginale dello stabilimento balneare del **"dopo lavoro ferroviario"**;

- S3 – S4: sorvolo futuro parcheggio;
- S4 – S5: sorvolo S.S. 14 (viale Miramare);
- S5 – S6: sorvolo S.S. 14 (viale Miramare);
- S6 – S7: sorvolo e parallelismo con la viabilità futura di Porto Vecchio – parallelismo con la linea ferroviaria;
- S7 – W8: sorvolo e parallelismo con la viabilità futura di Porto Vecchio;
- W8 – Stazione: sorvolo viabilità futura di Porto Vecchio.



Figura 8 – Linea "Bovedo – Porto Vecchio" su ortofoto e carta tecnica.

Per quanto riguarda questa linea non si rilevano particolari vincoli paesaggistici se non un primo parallelismo con la costa.

Il sorvolo di Viale Miramare appare indispensabile per poter garantire la fattibilità del collegamento.

Tutte le informazioni sopra riportate sono verificabili all'elaborato 1948-D10-A "linea Bovedo-Porto Vecchio: planimetria e profilo allo stato di progetto".



Figura 9 – Linea "Porto Vecchio - Trieste" su ortofoto e carta tecnica.

Il tratto di cabinovia compreso tra le stazioni di Porto Vecchio e Trieste si sviluppa lungo un viale che il masterplan di Porto Vecchio identifica come area parco con accesso esclusivamente pedonale.

L'attenzione progettuale si è focalizzata sull'inserimento dell'impianto aereo all'interno di questo contesto "verde" che si sviluppa tra due file di edifici storici.

L'altezza dei sostegni lungo questo tratto di linea è stata mantenuta la più bassa possibile (compatibilmente con il rispetto dei franchi verticali minimi imposti dalla normativa tecnica) al fine di mantenere le testate degli stessi e la deformata della funi al di sotto dello skyline degli edifici esistenti minimizzando l'impatto visivo delle componenti funiviarie di linea.

Poiché i sostegni di linea verranno posti lungo un'area verde, nelle successive fasi progettuali sarà necessario studiare attentamente le possibilità di mitigare l'impatto di tali piloni sul contesto anche attraverso la realizzazione di strutture pensate ad hoc.

Tutte le informazioni sopra riportate sono verificabili all'elaborato 1948-D11-A "*linea Porto Vecchio-Trieste: planimetria e profilo allo stato di progetto*".

5.2 STAZIONE "PORTO VECCHIO"

Come già anticipato, a circa 3/5 della tratta "Bovedo – Trieste" è stata inserita una stazione intermedia con la quale realizzare una seconda deviazione del tracciato pari a circa 9°. La stazione si colloca in un punto "strategico" di Porto Vecchio in prossimità del futuro attracco turistico delle navi da crociera, questo favorirà in futuro un incremento del numero dei fruitori dell'impianto.

Anche in questo caso tutte le componenti funiviarie verranno inglobate all'interno dell'edificio, sia per aumentare la funzionalità della soluzione proposta sia per proteggere dalla salsedine marina le strutture funiviarie.

Il piano terra dell'edificio consentirà il transito da un lato all'altro dell'edificio, senza compromettere ed ostacolare il transito dei passanti che dal parco lineare vogliono procedere verso il Parcheggio Bovedo e viceversa.

Al piano terra è prevista la realizzazione dei servizi accessori, al piano primo è previsto il collocamento delle strutture funiviarie.

L'edificio adibito a stazione verrà collocato nel mezzo degli edifici esistenti che nel caso specifico raggiungono un'altezza di circa 17,0 m; nonostante la stazione sia realizzata su due livelli l'edificio avrà un'altezza inferiore allo skyline degli edifici esistenti con effetti positivi sul suo inserimento nel contesto urbano esistente.

L'immagine tridimensionale di figura 12 è rappresentativa di un possibile schema volumetrico dell'edificio, redatto tenendo conto dell'ingombro effettivo delle opere

funiviarie e della necessità di realizzazione dei locali edili accessori.

Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere condotti gli opportuni studi architettonici di dettaglio.



Figura 12 - Ipotesi volumetrica di inserimento nel contesto della stazione "Porto Vecchio"

Tutte le indicazioni precedentemente riportate sono riscontrabili all'elaborato 1948-D16-A "stazione Porto Vecchio: schemi funzionali, ipotesi volumetrica ed inserimento nel contesto".

5.3 STAZIONE TRIESTE

La stazione Terminale di "Trieste" si colloca in prossimità degli edifici individuati con i numeri 2 e 1a nel masterplan di Porto Vecchio prossimi al Molo 4, proprio all'ingresso di Porto Vecchio.

Da un lato la stazione si affaccia sul parco lineare "Porto Vecchio - Trieste", dall'altro si affaccia sul giardino verde che funge da porta di ingresso a Porto Vecchio.

Anche in questo caso tutte le componenti funiviarie verranno inglobate all'interno dell'edificio, sia per aumentare la funzionalità della soluzione proposta sia per proteggere dalla salsedine marina le strutture funiviarie.

Il piano terra dell'edificio consentirà il transito da un lato all'altro dell'edificio, senza

compromettere ed ostacolare i passanti che dal parco lineare vogliono procedere verso la città di Trieste o la stazione ferroviaria.

Al piano terra è prevista la realizzazione dei servizi accessori, al piano primo è previsto il collocamento delle strutture funiviarie.

L'edificio adibito a stazione verrà collocato nel mezzo degli edifici esistenti che nel caso specifico raggiungono un'altezza di circa 17,0 m; nonostante la stazione sia realizzata su due livelli l'edificio avrà un'altezza inferiore allo skyline degli edifici esistenti con effetti positivi sul suo inserimento nel contesto urbano esistente.

L'immagine tridimensionale di figura 13 è rappresentativa di un possibile schema volumetrico dell'edificio, redatto tenendo conto dell'ingombro effettivo delle opere funiviarie e della necessità di realizzazione dei locali edili accessori.

Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere condotti gli opportuni studi architettonici di dettaglio.

Tutte le indicazioni precedentemente riportate sono riscontrabili all'elaborato 1948-D17-A *"stazione Trieste: schemi funzionali, ipotesi volumetrica ed inserimento nel contesto"*.

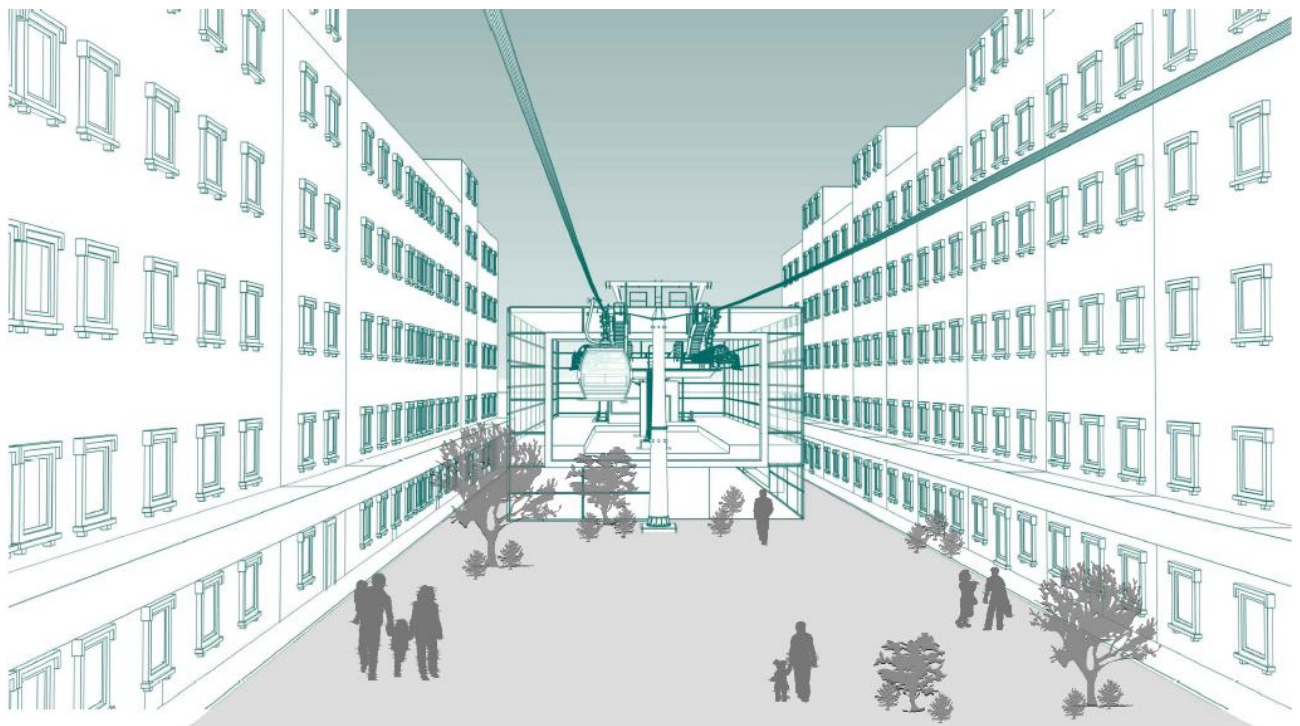


Figura 10 - Ipotesi volumetrica di inserimento nel contesto della stazione "Trieste"

6 TIMBRI E FIRME

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

