

Storia del trasporto pubblico a Trieste

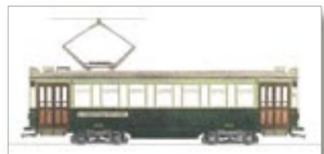
di Emanuele Crisma

Gli anni Trenta portarono diverse novità al settore dei trasporti pubblici urbani triestini. L'evento più significativo fu la costituzione, il 16 luglio 1934, dell'Azienda Comunale Elettricità, Gas, Acqua e Tranvie (ACEGAT), sorta dalla fusione fra le Aziende Comunali dei servizi Elettricità, Gas ed Acqua e le Tranvie Municipali. Il Servizio Tranvie dell'ACEGAT, non più vincolato al pareggio di bilancio, in quanto le sue perdite venivano compensate con i profitti degli altri tre servizi aziendali, poté immettere in servizio nuove tipologie di mezzi: la motrice tranviaria a carrelli, l'autobus ed il filobus.

Mentre negli anni Venti la realizzazione delle nuove linee tranviarie veniva utilizzata come strumento per favorire lo sviluppo urbanistico delle zone della città da esse servite, nel decennio interessato da questo articolo l'azienda, per istituire i nuovi collegamenti, attese che si concludesse la costruzione dei nuovi quartieri e si generasse la domanda di servizio.

Il 24 aprile 1931 venne introdotta sui tram la salita dalla piattaforma posteriore e la discesa da quella anteriore.

Il Ministero delle Comunicazioni fissò al 30 giugno 1931 il termine per la colorazione dei tram nelle tinte regolamentari (verde vagoni la parte inferiore e verde veronese quella superiore).



Profilo di motrice a carrelli tipo "400 1ª serie" (tratta da: pubblicazione ACT)

Nel 1932 venne raddoppiato il binario in via San Giacomo in Monte e venne costruito un triangolo di manovra al capolinea di San Sabba.

Dal 27 luglio al 15 settembre 1933 venne istituito un servizio bus sperimentale fra il capolinea tranviario di Barcola ed i bagni Cedas.

Nel marzo 1933 vennero acquistate otto motrici a carrelli prodotte dalle Officine della Stanga di Padova con carrelli tipo "Brill" costruiti a Vado Ligure e parte elettrica fornita dal TIBB.

La prima vettura, del costo di 109.000 lire, venne collaudata da piazza Tommaso a Barcola il 19 giugno 1933.

Il 6 ottobre iniziò il rifacimento del cavalcavia ferroviario di Barcola, necessario al raddoppio della linea tranviaria 6. Il ponte di ferro di 14 metri, costruito dallo Stabilimento Tecnico Triestino, venne inaugurato l'8 aprile 1934, dopo essere stato collaudato alle ore 4 del mattino con il passaggio di due locomotive.

Il 28 ottobre 1933 venne inaugurato il de-



Interno della nuova autorimessa (tratta da: Rivista mensile della città di Trieste - anno 1934)

Venne costruito un raccordo in via Santa Teresa fra le linee per Barcola e Roiano, sul quale venne instradata la linea 8. Il servizio sulla linea 6 venne reso più celere con il raddoppio del binario e la realizzazione di un girone fra piazza Goldoni, passo Goldoni e via Carducci che permise al tram di effettuare il capolinea in piazza Goldoni e di evitare il giro lungo corso Vittorio Emanuele e le Rive.

Il 30 luglio 1934 la linea 10 (piazza Venezia - via Fabio Severo) venne trasformata da tranviaria ad automobilistica, impiegando sei autobus a due assi modello "OM 5 BLDPL" (telai OM 5 BLDPL, parte meccanica OM LD, cambio meccanico e carrozzeria realizzata dalla ditta Varesina); il capolinea superiore venne spostato all'incrocio fra le vie Fabio Severo e Cologna, mentre in città il percorso venne ridotto a piazza della Borsa.

Il Servizio Tranvie nel 1934 comprò dalle Officine della Stanga altre venti motrici tranviarie analoghe alle otto acquistate nel 1933; contemporaneamente vennero radiate venti motrici tipo "Union".

Nello stesso anno iniziò l'ammodernamento di 52 vetture dei tipi "Bagnara", "Savigliano" e "Bologna" eliminando le pareti divisorie interne ed installando le porte ad apertura pneumatica.

Vennero costruiti chioschi d'attesa in vetro-cemento a Barcola, al cimitero ed al capolinea di via Fabio Severo, seguiti l'anno successivo da quelli di Campo Marzio e Rione del Re.

La linea filoviaria piazza Goldoni - Campo Marzio, cui venne attribuito il numero 12 e l'appellativo "Dei Colli", venne inaugurata il 30 marzo 1935. La linea elettrica aerea bifilare, con cavi da 65 mmq di sezio-



Filobus mod. "OM - CGE" (tratta da: AA.VV., "Trieste, una rete", Lint, Trieste, 2000)

ne, venne costruita dalla CGE di Milano. Per l'esercizio vennero acquistati cinque filobus a due assi con due motori ed equipaggiamenti elettrici prodotti dalla CGE e telaio e carrozzeria realizzati dall'Officina Meccanica Miani & Silvestri di Milano.

Nel 1935, presso il comprensorio del Broletto, venne completata la costruzione di un'officina per la manutenzione di tutti i veicoli gommati aziendali e di un refettorio con 116 posti a sedere.

Il 24 aprile 1936 iniziarono i lavori di prolungamento dei binari lungo riva Ottaviano Augusto e la costruzione di un girone davanti ai bagni Ausonia e Savoia. Questo nuovo tratto, su cui vennero deviate le linee 3, 4 e 8, rappresentò durante l'estate un collegamento diretto fra i bagni ed il centro città.

Nel 1937 si realizzarono il raddoppio e lo spostamento in sede propria dei binari lungo Passeggio Sant'Andrea, dalla stazione di Campo Marzio a via Broletto.

Vennero ordinate alle Officine della Stanga venti motrici con carrelli tipo "Milano" e parte elettrica prodotta dal TIBB che iniziarono ad essere consegnate a fine febbraio del 1939.

Per l'esercizio della filovia piazza Goldoni - piazza Foraggi vennero ordinati cinque nuovi filobus a due assi modello "Alfa Romeo AF 85" con telaio dell'Alfa Romeo di Arese, carrozzeria della Macchi di Varese ed equipaggiamento elettrico Ansaldo e Marelli.

Durante l'estate del 1937 la linea automobilistica fra Barcola ed il porticciolo del Cedas venne prolungata fino al castello di Miramare.

L'11 ottobre entrarono in funzione sul percorso della linea 5 una serie di semafori posizionati in prossimità di curve oltre le quali i conduttori non riuscivano a vedere, che resero più veloce il servizio tranviario, scongiurando il pericolo di collisione fra le vetture.

Il 1° settembre 1938 venne inaugurata la linea filoviaria piazza Goldoni - piazza dei Foraggi, che sostituiva la linea tranviaria numero 4.

Nell'ottobre del 1938 iniziò la costruzione dell'officina centrale di riparazione e controllo del materiale rotabile del Servizio Tranvie sui terreni del Broletto liberati dalla demolizione degli impianti per la produzione del gas di città, fornito alla municipalizzata dagli altiforni dell'ILVA dal 1926. L'officina era lunga 86,30 m, larga 64,60 m e copriva una superficie di circa 5440 m².

Nel febbraio del 1939 venne rinnovata la linea aerea della filovia dei Colli in piazza Goldoni e via Silvio Pellico, applicando le stesse tecniche utilizzate per la linea filoviaria di viale D'Annunzio.

Nello stesso anno venne costruito, al capolinea di Servola della linea tranviaria 2, un girone che eliminò la necessità di spostare e riagganciare le rimorciate per invertire la marcia dei convogli.

Fonti utilizzate: relazioni accompagnatorie dei bilanci d'esercizio delle Tranvie Municipali ed ACEGAT.

Arte in BUS

Dal 1° al 9 ottobre, all'interno di tutti gli autobus della Trieste Trasporti si possono ammirare dei cartelli che riproducono i quadri realizzati dai disabili che frequentano i centri diurni del Comune di Trieste e che hanno partecipato al progetto Public Art, per promuovere la cultura della conoscenza. L'assessore alla Promozione e Protezione sociale Carlo Grilli, assieme al direttore generale della Trieste Trasporti Pier Giorgio Luccarini e al direttore d'esercizio Roberto Gerin, ha presentato questa nuova iniziativa che punta a far conoscere l'espressività e l'impegno artistico di una trentina di giovani disabili che frequentano i centri diurni comunali.

"Si tratta - ha sottolineato Carlo Grilli - di un percorso di comunicazione alla città di



Test vibrazioni

Il 13 e 14 settembre u.s. il servizio Prevenzione e Protezione di TT ha eseguito, in ottemperanza al "Testo Unico sulla Sicurezza sul Lavoro", i previsti rilievi sull'esposizione del personale alle vibrazioni dei mezzi in movimento. Per tali rilievi la Società si è avvalsa della collaborazione dell'esperto RSPP di Modena, il p.i. Massimo Ognibene. Le prove, ripetute con cadenza quadriennale, hanno coinvolto il personale viaggiante e gli operatori di macchine utensili attraverso l'analisi del sistema mano-braccio (controllo del rischio relativo all'insorgere di disturbi neurologici e muscolari) e la misurazione delle vibrazioni trasmesse al corpo intero (per prevenire l'insorgenza, in particolare, di lombalgie e traumi al rachide). I rilievi sono stati eseguiti su un elevato numero di mezzi, individuati tra quelli che compiono i percorsi più gravosi per il conducente e per la maggior parte segnalati dai dipendenti e dagli R.L.S. in diverse occasioni. Al fine di valutare l'efficacia dell'ammortizzazione sono state rilevate le misure in corrispondenza dei sedili e le vibrazioni trasmesse dai mezzi sul pavimento. I dati emersi forniscono, dopo una prima analisi, indicazioni confortanti ed in linea, se non migliorative, rispetto a quelli del 2006 e saranno illustrati approfonditamente nelle sedi preposte.



I partecipanti alla presentazione dell'iniziativa

persone con disabilità, che hanno trovato nell'arte una collaboratrice ideale ed un'occasione per farsi conoscere, sviluppando possibilità di relazione". "Grazie alla positiva collaborazione con la Trieste Trasporti - ha evidenziato ancora l'assessore - le opere dei ragazzi, correlate anche da alcune poesie e da pensieri, fanno sì che i mezzi di trasporto diventino anche dei mezzi di riflessione".

"Siamo sempre disponibili a queste iniziative che il Comune porta avanti con passione - ha aggiunto il direttore generale Pier Giorgio Luccarini - offrendo un messaggio positivo, originale e interessante di questi giovani alla nostra città". Per la prima volta sui bus triestini, ma anche sul tram e sul Delfino Verde, i 170 mila passeggeri che quotidianamente utilizzano i nostri mezzi pubblici possono vedere riprodotte su dei cartelli le apprezzabili e significative opere di queste persone.

Da segnalare ancora che, sempre nell'ambito di "Public Art", l'Assessorato alla Promozione e Protezione ha promosso un'altra nuova iniziativa volta a diffondere la cultura della conoscenza reciproca. È un appuntamento anche questo molto suggestivo ed interattivo che ha visto (venerdì 8 ottobre) 400 pezzi dipinti (per una superficie di 23 m. di larghezza e di quasi 18 m. di altezza) andare a formare, sul pavimento della centralissima piazza Unità, l'immagine di una barca a vela stilizzata, un ulteriore modo per festeggiare la Barcolana 2010. L'appuntamento è nato da un percorso di animazione artistica, condotto da Monica Jurisevich e coordinato dall'Unità Disabili, che ha coinvolto i disabili frequentanti i centri diurni del Comune di Trieste. Sono stati infatti loro ad allestire il puzzle con il coinvolgimento dei loro educatori e di studenti delle scuole superiori. L'operosità di tutti è stata supportata anche dalla musica incalzante dei Berimbau.

informazioni utili

Servizio invernale degli autobus

Dal 8 settembre è in vigore l'orario invernale degli autobus. I nuovi orari, già distribuiti in allegato con il piccolo e il primororsi DNEVNIK, sono disponibili anche:

- sul sito Internet www.triestetrasporti.it (link "ORARI E PERCORSI").
- presso l'URP di via dei Lavoratori n°2 (lun. - gio. 8:30-12:30 e 13:30-15:00, ven. 8:30-12:30);
- telefonicamente al Numero Verde 800-016675.

Servizi marittimi e agevolazioni

La linea marittima stagionale Trieste - Barcola - Grignano - Sstiana ha terminato il servizio con il 12 settembre. Contestualmente è scaduto pure il Protocollo d'Intesa sottoscritto con l'Amministrazione Provinciale, che consentiva ai possessori di abbonamenti agevolati alla rete urbana (ex L.R. 23/07 e s.m.i. - art. 34, comma 3) e ai relativi accompagnatori di utilizzare gratuitamente le linee marittime gestite dalla Trieste Trasporti.

Notizie CRAL - BALLO

di Annalisa Gomezel

La sezione ricreativa del Cral T.T. organizza, domenica 24 ottobre 2010 dalle 17 alle 19, lo stage Country Western Dancing presso il Pattinaggio Artistico Jolly di Trieste, in via di Giarizzele 38. Per informazioni ed iscrizioni, si invitano i soci interessati a contattare la segreteria del Cral TT, oppure direttamente il capo sezione Guido GIORIO.

Lo stage proporrà balli country e western, di coppia e di gruppo, quali TEXAS TWO STEP, COUNTRY TWO STEP, COUNTRY WALTZ, COUNTRY SWING e LINE-DANCING e sarà tenuto da Marina MILLER, insegnante professionista in tali discipline, che ha affinato la propria tecnica direttamente negli Stati Uniti.

Il corso è aperto a tutti: giovani e meno giovani, coppie e singles, basta ci sia la voglia di provare l'ebbrezza di un ballo country, trascorrendo una serata in stile old wild west!

Per chi invece predilige il ritmo sudamericano, si rammenta che sono ricominciati, presso la sede del Cral TT di via dei Macelli 1, i corsi di ballo caraibici. Anche quest'anno le lezioni sono state differenziate per grado di difficoltà in principianti, intermedi ed avanzati e gli insegnanti Roberta ed Ivo sono sempre a disposizione degli interessati, proponendo la loro professionalità e simpatia.

Una novità: da quest'anno probabilmente verranno organizzate anche delle lezioni serali per balli di gruppo, come il "waka waka", ballato sulla canzone ufficiale dei Mondiali di Calcio 2010. Per ottenere maggiori informazioni si consiglia di rivolgersi alla segreteria del Cral TT e di consultare le bacheche esposte presso gli appositi spazi aziendali.

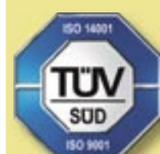
Infine non può mancare l'appuntamento coreutico anche per i più piccoli con l'Haloween Party 2010, che si terrà giovedì 28 ottobre, dalle 16 alle 19, presso la Discoteca Paradiso di Trieste. Si ricorda che possono partecipare soci e simpatizzanti, previo ritiro dell'invito presso la segreteria del Cral TT. Buon divertimento a tutti!!

URP - Reclami di Settembre

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	35	N.Verde	36
Servizio	10	E-mail	10
Autobus	4	On-line	5
Disinformazione	3	Lettera	3
Formata	3	Ufficio	3
Docum. viaggio	1	RECL.	57
Oggetti rinvenuti	1	CONTATTI	1432
% reclami su totale contatti 3,98 %			



Editoriale



Nelle giornate del 12, 13 e 14 luglio la Trieste Trasporti è stata interessata dalla visita di TÜV Italia, ente indipendente di certificazione ed ispezione, il cui im-

pegno è quello di verificare l'adeguatezza del "sistema aziendale" e garantire un servizio o prodotto finale rispondenti a standard di efficienza ed affidabilità nel tempo.

La TT, certificata già dal primo anno di attività, è sempre stata molto sensibile, a tutti i livelli, allo sviluppo della Politica per la Qualità e ad un'effettiva partecipazione di tutto il personale per il mantenimento del Sistema, secondo i precetti stabiliti dalla norma UNI EN ISO 9001:2008.

A seguito della volontà della Società di ottenere la certificazione ambientale, nel corso dell'ultimo anno è stata predisposta dal personale incaricato tutta la documentazione necessaria per integrare, nel Sistema già certificato di Gestione per la Qualità, anche il Sistema di Gestione Ambientale secondo la norma UNI EN ISO 14001:2004.

Nelle tre giornate di luglio gli ispettori del TÜV hanno effettuato, assieme al team interno della Società, un attento e scrupoloso controllo degli impianti e degli uffici dei diversi siti aziendali, nonché varie ispezioni delle linee cittadine, verificando tutte le diverse procedure e i processi dichiarati a Sistema.

Al termine delle tre giornate gli auditor non hanno rilevato "non-conformità", rilasciando pertanto parere positivo all'ottenimento della certificazione Ambientale, integrata con quella della Qualità.

Il giudizio finale espresso dagli ispettori dell'Organismo di Certificazione è stato molto positivo, collocando di fatto la TT fra le migliori aziende italiane tra quelle che gli stessi hanno valutato sotto l'aspetto attuativo del Sistema integrato Qualità-Ambiente nel trasporto pubblico locale.

E ora intenzione della Società intraprendere il percorso per ottenere la certificazione sulla Sicurezza secondo le norme OHSAS 18001:2007, obiettivo che consentirebbe a TT di completare il processo di integrazione del proprio Sistema di Gestione secondo i migliori standard internazionali.

Ivo Borri

Sistemi di gestione certificati

La parola alle autorità

intervista a **FULVIA PREMOLIN**

Sindaco del Comune di San Dorligo della Valle - Dolina a cura di Ingrid Zorn

Nell'ambito del Suo Comune come giudica quali interventi sono secondo Lei necessari dal punto di vista della viabilità e dei trasporti pubblici locali?

Il Comune di San Dorligo della Valle - Dolina, territorio avvolto nel verde della sua bella Val Rosandra, soffre di qualche problema di viabilità soprattutto negli ultimi anni a causa di un notevole incremento di traffico veicolare nelle ore di punta e in alcuni tratti nei fine settimana, come pure nei punti cruciali per la circolazione, dove si registrano criticità, come ad esempio la sosta selvaggia in prossimità delle scuole, degli edifici pubblici e nella piazza principale di Bagnoli.

Sono grata ai nostri vigili urbani, che con le poche risorse a disposizione devono gravarsi di servizi aggiuntivi con l'avvio del servizio di vigilanza davanti alle scuole allo scopo non solo di regolamentare il traffico, ma anche a tutela della sicurezza degli alunni. Comunque di criticità ce ne sono ancora da risolvere: il ponte sul Rosandra, la viabilità a San Giuseppe, Bagnoli Superiore, Caresana. Tanto è stato fatto in sinergia con la Provincia di Trieste. Le migliorie sono il frutto del lavoro di anni con proposte, concertazioni e ricerca delle risorse finanziarie. Stessa cosa dicasi per l'abitato di San Giuseppe, dove sono state tolte diverse viziosità che da decenni venivano denunciate dalla comunità che vi abita, ma ci sono ancora dei punti, uno in particolare e cioè il grande curvone all'interno del paese, che ha bisogno di un intervento radicale.

Proprio negli ultimi due anni si sta portando avanti insieme alla Provincia questo progetto che implementando le risorse finanziarie dovrebbe dare col proprio peso strategico nuovo ossigeno alla piccola frazione e pure al trasporto pubblico.

In particolare come valuta la qualità del servizio gestito dall'Azienda e quali suggerimenti fornirebbe non potendosi intervenire sulla quantità dei chilometri?

Un servizio di qualità non può essere a sé stante, ma deve essere necessariamente calato nella realtà che va a servire. Ciò vuol dire, messo alla prova dagli utenti che ne valutano le prestazioni in base ai propri bisogni. Si prendono sì in considerazione criteri come l'affidabilità, la frequenza, il costo di servizio, ma bisogna anche sottolineare che questo servizio viene svolto su un territorio bilingue e pertanto deve esserci assolutamente il rispetto del bilinguismo per quanto riguarda il materiale informativo e comunicativo che viene redatto dall'Azienda, in primis gli orari.

Lei sa che la Trieste Trasporti è l'azienda che ha una delle flotte di autobus più giovani e a minore impatto ambientale in Italia?

Non lo sapevo. È per me una bella sorpresa sapere che non abbiamo in giro autobus inquinanti. Però, accanto a questo vanto del trasporto pubblico più pulito ed ecologico, devo ricordare all'Azienda di pensare anche alle frazioni più piccole sparse un po' su tutto il territorio, che sono più difficili da raggiungere con gli autobus di grandezza normale ed è assolutamente necessario munirsi di autobus più piccoli adatti a queste realtà.



Fulvia Premolin

Quali sono i progetti futuri del Suo Comune di impatto significativo sui cittadini?

Senza altro sarebbero necessari più interventi sulla pedonabilità, una migliore sistemazione del verde, una serie di opere di decoro urbano, che abbiamo appena iniziato nell'abitato di Bagnoli ... ma quello che mi preme di più è riuscire a sistemare una rete interconnessa di piste ciclo-pedonali, creando così una viabilità anche a misura di pedone e non solo di automobile, che andrebbe a collegare il nostro territorio con quelli attigui e non. È ciò che stanno chiedendo in primis le famiglie giovani per muoversi diversamente, per muoversi in libertà nel rispetto dell'ambiente, in un'ottica di sviluppo ecosostenibile.

Sistema AVM: la Centrale Operativa e le infrastrutture di terra

di **Cristina Macorini**

Continua il lungo e intricato percorso del sistema AVM: ripercorriamo assieme i passi dei precedenti episodi...

L'Ufficio Tecnico e i Sistemi Informativi hanno "istruito" a dovere il computer di bordo dei mezzi in merito al servizio teorico da svolgere, fornendo nel dettaglio tutte le fermate, i percorsi, i tempi di passaggio, i turni vettura e i turni autista. Il Capo Turno ha assegnato i servizi da coprire per la giornata in oggetto, "vestendo" ogni mezzo con il proprio numero di linea e treno. Il conducente di linea prende la propria tabellina ed è pronto a partire secondo un servizio teorico prestabilito che è lo stesso che conosce anche il mezzo e, a questo punto, ...ciak si gira!! ...e le "ripresе" immagazzinate dal computer di bordo (ovvero le molteplici informazioni rilevate di cui abbiamo parlato nel precedente numero) vengono trasmesse in tempo reale sul "grande schermo" del Centro Radio (la Centrale Operativa).

Analizziamo quindi in questa puntata il funzionamento e i benefici della Centrale Operativa e delle infrastrutture di terra per l'informazione all'utenza.

Ecco allora che sul monitor del Centro Radio, sullo sfondo del quale è riportata la carta tecnica regionale con i riferimenti di tutte le strade e le località della nostra provincia, appaiono tutti i mezzi aziendali presenti sul territorio. Visto l'elevato numero di mezzi che circolano sulle strade della nostra città, tale immagine può ricordare quella di un grande formicaio con le sue numerose formiche in movimento. La rappresentazione aggiornata di ogni autobus è possibile



grazie al sistema gps presente a bordo del mezzo che rileva costantemente la posizione e consente l'immediata trasmissione di tali informazioni, tramite la comunicazione a lungo raggio, dal mezzo alla centrale operativa.

Salta subito all'occhio il diverso colore con il quale vengono rappresentati i mezzi: i veicoli in movimento, infatti, vengono diversificati in base allo stato in cui si trovano.

L'operatore al Centro Radio sarà così in grado di cogliere al primo sguardo le anomalie del servizio poiché un autobus giallo indicherà la mancata vestizione (bisognerà quindi contattare il Capo Turno che assegnerà linea e treno alla vettura) mentre il colore blu indicherà un "fuori percorso" (ed ecco che nel caso di chiusure di strade per viabilità già note al Reparto Operativo sarà solo una conferma del disservizio, mentre in caso di errore di percorso potrà richiedere l'intervento dell'operatore seduto alla prima scrivania in modo da re-indirizzare il conducente sulla "retta via"!).

I mezzi rossi, infine (senza tener conto di quelli neri che indicano i bus spenti), rappresentano quelli vestiti e correttamente in servizio lungo il percorso prestabilito.

Linea	Treno	Bus	Previsione
10	21	0907	1 min 17 sec
21	25	1152	2 min 16 sec
41	11	1752	5 min 31 sec
19	2	1210	6 min 13 sec
20	17	1302	26 min 7 sec
23	22	1104	29 min 25 sec
17	1	1080	40 min 49 sec
40	22	1400	72 min 17 sec

I messaggi delle paline riportati alla Centrale Operativa

Nel caso in cui vi fosse la necessità di verificare il corretto cadenzamento delle vetture in servizio su una linea, nei percorsi di andata e di ritorno, è inoltre possibile aprire la visualizzazione linearizzata dei percorsi per correggere il distanziamento delle vetture (per esempio a seguito di un incidente che ha accodato tutti i mezzi in un unico tratto di strada): da una veloce analisi il Controllore potrà così contattare i conducenti interessati fornendo le modifiche da apportare agli orari al fine di migliorare il servizio offerto alle persone in attesa alle fermate.

Una importantissima funzionalità del sistema AV M risulta inoltre la gestione degli allarmi provenienti da bordo (già anticipata nel precedente numero): i messaggi di allarme inviati dai conducenti tramite l'apposito pedale o il terminale autista vengono immediatamente visualizzati sul monitor della centrale tramite un segnale acustico e un simbolo che appare nell'esatto punto del territorio dal quale è partito.

Il controllore in turno alla Centrale è subito in grado di vedere di che allarme si tratta (allarme di pericolo, richiesta di ambulanza...), qual è il mezzo che l'ha inviato, in quale punto è avvenuta la richiesta e, nel caso in cui il mezzo si sia già mosso, anche l'esatta posizione aggiornata del veicolo; tramite interrogazione del bus si ha inoltre l'immediata informazione del conducente in servizio sul mezzo con la possibilità di contattarlo telefonicamente o via radio.

Ecco allora che in questo caso "lo spione" risulta un

valido aiuto per il conducente che potrà ricevere un soccorso immediato e preciso! Altro elemento importante risulta essere la gestione delle informazioni all'utenza tramite le paline informative; esiste infatti la possibilità di monitorare le informazioni delle fermate "intelligenti" anche dalla Centrale Operativa, con l'ulteriore opportunità di inoltrare messaggi a una o più paline in caso di emergenza (ad esempio in caso di fermata temporaneamente soppressa).

Da tale funzionalità passiamo quindi a descrivere le infrastrutture di terra che riguardano le tecnologie utili per fornire informazioni sugli orari all'utenza: le paline informative di fermata e i pannelli di capolinea. Le paline comunicano costantemente con i mezzi in servizio in modo da fornire, tramite i monitor di cui sono provvisti, le informazioni aggiornate di previsione di arrivo dei mezzi in fermata; ecco allora che a seconda della velocità dei mezzi (e quindi del traffico) le previsioni di arrivo in fermata varieranno garantendo l'informazione in tempo reale e non più solo quella teorica.

Per quanto riguarda i capilinea, invece, le informazioni sulle partenze vengono fornite dai pannelli che riassumono su un unico monitor gli orari di partenza di tutte le linee con capolinea posto nell'area circostante: da qui l'importanza di scegliere punti strategici nei quali convergono molte linee con necessità di interscambio (ad esempio Cattinara o la stazione autocorriere di Muggia).

Dalla descrizione di questi ulteriori componenti del sistema AV M è finalmente desumibile perché viene considerato un potente strumento ai fini di migliorare la qualità del servizio offerto al pubblico, l'operatività degli addetti al controllo dell'Esercizio nonché la sicurezza dei conducenti di linea.

Ultimo passo, e forse quello più delicato, risulterà l'utilizzo a consuntivo dei dati raccolti a bordo dei mezzi ai fini della pianificazione aziendale e soprattutto della certificazione del servizio svolto... Alla prossima puntata!!! ■

informa

Aut. Trib. di Trieste n. 1111 dd. 01/08/05

Direttore Responsabile
Stefania de Gavardo

Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Annalisa Gomezel, Cristina Macorini, Ingrid Zorn

Recapiti
Via dei Lavoratori, 2 - 34144 Trieste
Tel. 040 779.5216 / 5352
Fax 040 779.5206
E-mail: mail@triestetrasporti.it

Stampa: STELLA srl - Arti Grafiche - Trieste

Portando il ...Capo dei Capi

Ore 05.10. S. Sabba. Sto per iniziare a lavorare. Oggi ho la 3/20 B. Prendo la tabellina con l'orario. C'è il solito romanzo con le deviate. Comincio a leggere e il collega a fianco a me dice subito: "AAA, sì, te porti el Capo dei Capi". Sbianco: "Chi?".

Lui: "Sì, sì, el vien con quel treno là". Dico: "Io? Portare il Capo dei Capi? Ma come? Ma dove? Ma soprattutto - perché io?". Poi aggiungo: "Ma nooo, figurati! Il Capo dei Capi prende il taxi, prende il macchinone, prende qualsiasi cosa ma NON IL MIO BUS!!!".

Un altro collega incalza: "Mi raccomando - la tabella della deviate!".

"Deviata? Esiste la deviate - Capo dei Capi -?".

Cerco. Non c'è. Aiuto! Non ci sono tabelle (per la cronaca: "Deviata cantieri"). Ce n'è una con su scritto: 8/. Prontamente suggerisco: "Posso prendere questa? Per far capire che è circa il tragitto inverso della 8?".

Mi rispondono tutti di no ...ma perché no?! Disperata: "Ma come faccio senza la tabella?".

E il capo Mauri: "Se non c'è, non c'è". Tutti ridacchiano. Eh, la fanno facile, loro. Non hanno da portare il Capo dei Capi, loro.

Nervosa, scrivo un sms alla collega. Chiedo aiuto.

Mi scrive: "No, ma dai, lui non è sempre così terribile. A me dice anche ciao -". Peggio che mai.

Mi guardo: la divisa com'è? Noo! Ho la polo azzurra sottomarca (Oviesse).

Rassegnata, parto. Mi sembra di andare in guerra. Ho le gambe che fanno "giacomo-giacomo" e di conseguenza, il bus anche.

Il primo giro (senza il Capo dei Capi) è da panico di suo: ho 30 minuti per arrivare da Muggia a Trieste e altri 30 per tornare a Muggia. Per 60 minuti mi martella in testa un solo pensiero: "Non ce la posso fare! Manco con la mia Alfa!" e infatti arrivo in ritardo ...e il Capo dei Capi è già lì...

Per fortuna non mi fa notare il ritardo ma la tabella mancante sì.

Biascico un "Ma non c'era...". Si siede ed io, nella paranoia più totale, spero che gli prenda un attacco di sonno (ma niente da fare).

Guido da cani. Riesco a prendere tutte le buche, pure quelle che non ci sono (non si sa come).

Se mi ero consolato con "saranno poche fermate", mi ero sbagliata! È

tuuutto il viaggio! Nel marasma della mia mente una domanda mi esce nitida: "Ma lui avrà mai indossato una polo azzurra sottomarca?".

Scende. Mi saluta, mi pare, gentilmente. Non riesco a rispondergli - non trovo la lingua... Non riesco a distinguere se è arrabbiato. In realtà non riesco neppure a vederlo perché ho della nebbia fitta davanti agli occhi - ma da dove sarà uscita tutta questa nebbia...?

Dopo è tutto un chiedere ai colleghi se sapevano del 3/20 B. Uno risponde: "Sì, sì, perché Lui abita di fronte al capolinea". Un altro: "È suo quel palazzo

marrone a fianco al capolinea". Un altro: "Lui ha quella casa tutta a specchi" ...alla fine della giornata risulta essere proprietario di mezza Muggia...

Prima di addormentarmi, la sera, mi rendo pure conto di aver guidato con la porta della cabina aperta. Ma ...d'altra parte ...in ritardo, senza la tabella, con la polo sottomarca e le gambe "giacomo - giacomo", cosa vuoi che sia una porta aperta ...e non me ne voglia. ■

di Katja Taucer

Hobby e passioni in azienda

di **Stefania de Gavardo**

AUTOBUS STORICI

I fratelli Dennis e Fulvio Tarlao (quest'ultimo un nostro collega autista) coltivano da quasi vent'anni la passione per il mondo del trasporto pubblico trasmessa in buona parte dal padre, ex autista presso l'A.C.N.A. di Muggia. La vasta collezione raccolta nel corso degli anni viene conservata minuziosamente e le competenze tra i fratelli sono chiaramente delineate: Dennis è "l'uomo delle carte e della burocrazia" mentre Fulvio si interessa di tutto ciò che concerne la meccanica dei mezzi (compito non da poco!).

La loro avventura ha inizio nei primi anni '90, momento in cui, in occasione dello svecchiamento del parco autobus dell'Azienda Consorziale Trasporti, i due, al fine di salvaguardare e valorizzare il patrimonio autoveicolare storico locale, iniziano a collezionare tutto il materiale dismesso dall'Azienda e quindi, oltre ai mezzi pesanti, raccolgono tutta una serie di oggetti concernenti il servizio di trasporto pubblico, come pezzi di ricambio, biglietti o vecchie paline di fermata. La loro attività ha quindi a tutti gli effetti inizio nel 1998 con la trasferta del mezzo FIAT 410 Pistoiesi e il FIAT 409 Menarini all'autodromo di Imola in occasione di un raduno di veicoli storici.



Segue, nel 2000, la mostra "da Trieste a Trieste - Dieci anni di grandi opere e progetti per una città protagonista del nuovo millennio" in piazza Piccola a Trieste, in occasione della quale la vettura FIAT 409 Menarini (classe 1970) viene adibita a sala espositiva per i progetti relativi alla viabilità cittadina.

Nel corso dello stesso anno i fratelli allestiscono, presso il Centro Culturale "G. Millo" di Muggia, la mostra "Se movevimo cussi - Storia dei trasporti a Muggia nel secolo XX", manifestazione rievocativa delle principali tappe della storia del trasporto pubblico della cittadina.

Il 2001 è l'anno dell'esposizione "Ruote in scala - il mondo dell'autobus in miniatura", sempre presso il Centro Culturale "G. Millo" di Muggia, dove sono esposti modellini, commerciali ed artigianali, riguardanti l'autobus. Dall'anno 2004 seguono svariate e continue partecipazioni della collezione di Dennis e Fulvio a manifestazioni organizzate sul territorio regionale, si realizzano scene di film all'interno di vetture storiche e "nasce" l'Associazione culturale "inBUSclub" che organizza, in collaborazione con altri club di auto storiche e con il patrocinio del Comune di Duino-Aurisina e della città di Capodistria, la 1ª edizione di "Old Timer senza Confini", raduno internazionale di veicoli d'epoca aperto a tutti i veicoli con "anzianità" superiore ai 20 anni (rilevante la collaborazione con la comunità slovena di Crevatini e la partecipazione di un esemplare di autobus snodato sloveno). Le vetture nella prima edizione del 2010, in partenza da Sistianna, hanno sfilato fino a Crevatini (Slovenia) il primo giorno, mentre quello successivo hanno fatto il giro del litorale sloveno passando per Capodistria, Isola e Portorose.

Attualmente il parco mezzi in loro possesso ammonta a 16 esemplari tra autobus di linea e granturismo di cui il più "antico" risale al 1968 (FIAT 409 DSU 850) ed il più recente al 1987 (Iveco starline 4x4), oltre a 2 camion storici (il carro-torre FIAT 640N del 1949 e il tigrotto OM 4X4C del 1972).

Diversi gli obiettivi per il prossimo futuro, tra cui il coinvolgimento della Croazia in occasione del prossimo raduno del 2011 grazie anche agli ottimi rapporti instaurati con l'Autotrolej (Azienda comunale Trasporto Pubblico di Fiume) e la realizzazione di un Museo storico permanente del trasporto pubblico locale con il coinvolgimento delle aziende provinciali della nostra regione.

Entusiasmo, passione e impegno non mancano anche se Dennis e Fulvio ritengono che sia necessario definire i progetti senza fretta e su basi solide e durature adoperandosi giorno per giorno nella realizzazione dei propri obiettivi.

Gli intervistati colgono inoltre l'occasione per ringraziare Daniele Napoli e Matteo Zucca, colleghi autisti oltre che ottimi collaboratori dell'Associazione e quanti fino ad ora hanno dato una mano anche solo con il loro entusiasmo.

Per informazioni il sito internet dell'inBUSclub è www.inbusclub.it, con la mail info@inbusclub.it.

Trieste ... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

Nelle ultime puntate di questa rubrica abbiamo attraversato il nostro Altipiano, la cornice naturale che racchiude tutta Trieste, stringendola verso l'Adriatico. Così, dopo aver visitato immense grotte, storiche manifestazioni e poli scientifici d'eccellenza, ora possiamo tornare verso il centro città, partendo da Opicina con il famoso "Tram de Opicina" (<http://www.tramdeopicina.it/>).

Inaugurata il 9 settembre del 1902, la linea "2" è adesso un'aristocratica signora di 108 anni(1) ed è l'ultima linea tranviaria rimasta a Trieste, dopo che fra la fine degli anni '60 e i primi mesi del 1970 tutti gli altri tram in servizio hanno lasciato il posto ai soli autobus. Ma non è certo un caso che "el tran de Opicina" ci sia ancora, perché per Trieste il tram non è solo un mezzo di trasporto ma ne è diventato un emblema. La sua storia, la particolarità del tracciato, lo spettacolare percorso, che fa godere di alcune delle più suggestive vedute panoramiche del Golfo e di tutto il territorio, sono caratteristiche che ne fanno un simbolo della città. Quando si sale su una "carrozza" - quelle in esercizio risalono al 1935 o al 1942 - si respira la stessa atmosfera che avvolgeva i passeggeri di quegli anni. Fortunatamente i necessari restauri operati nel corso dei decenni non ne hanno cambiato l'essenza. Tutto è rimasto come allora: i sedili sono rigorosamente in legno, gli schienali sono rivestiti in pelle e le strutture interne hanno mantenuto lo stile dell'epoca. Con un po' di fantasia non è difficile immaginarsi che su quegli stessi posti erano sedute delle eleganti signore con graziose mise e cappellini del periodo "Telefoni Bianchi", accompagnate da altrettanto distinti signori con l'immane Borsalino in testa che sicuramente si davano un certo tono, magari fumando un sigaro o una sigaretta estera. Ma ancora più pittoreschi erano i passeggeri delle prime vetture entrate in servizio. Chissà con quale fatica le signore di inizio '900 dovevano salire in carrozza, avvolte da quei voluminosi vestiti stile Belle époque.

Di quel primo tipo di motrici esistono ancora due esemplari, le gloriose vetture storiche n. 1 e n. 6. Sono due delle vetture con cui nel 1902 ebbe inizio il servizio e, grazie a importanti opere di rifacimento (la n.1 in particolare è stata completamente ristrutturata nel 1992 dal personale della trenovia, con un lavoro minuzioso



di restauro), mantengono lo stesso fascino di allora. Non sono ovviamente in servizio di linea ma è possibile noleggiarne una (max. 32 passeggeri) in occasioni particolari o per il semplice gusto di provare un'esperienza unica nel suo genere, effettuando un viaggio nel tratto ad aderenza naturale fra Opicina e Vetta Scorcola. Parliamo di aderenza naturale perché una delle caratteristiche peculiari di questa trenovia è che nel tratto a maggior pendenza, dove si raggiunge il 26%, il tram viene sospinto attraverso un impianto funicolare. Fin dall'inizio in quella parte di percorso le vetture non potevano procedere senza che fossero in qualche modo aiutate nell'avanzamento. Fu così che dal 1902 fino al 1928 questo ostacolo venne superato grazie ad un sistema a cremagliera.

In seguito, anche per velocizzare le corse, questo sistema fu abbandonato a favore dell'odierno più agile impianto a fune. Avviene che fra le due stazioni terminali, Vetta Scorcola e piazza Casali (ex piazza Scorcola), due tram si appoggiano contemporaneamente a dei "carri scudo". Questi sono collegati fra loro da una fune traente, lunga ben 950 metri, che viene messa in movimento da una serie di pulegge (la più grande raggiunge il diametro di circa 4 metri) posizionate alla stazione di Vetta e azionate da un potente motore elettrico (150 kW). Quando si aziona il sistema le due vetture partono contemporaneamente bilanciandosi fra loro. Il tram in discesa viene frenato dalla fune, quello in salita viene trainato.

Ma iniziamo la corsa in tram e lasciamo quindi il capolinea di piazzale Monte Re, per fermarci nei pressi dell'Obelisco. È uno dei luoghi dove la vista della città e di tutto il Golfo si apre totalmente all'osservatore; il punto più alto di tutta la linea tranviaria (343 m s.l.m.) e il luogo da dove parte la strada pedonale Vicentina, comunemente chiamata Napoleonica. L'Obelisco venne eretto nel 1830 in onore dell'imperatore Francesco I, in occasione dell'inaugurazione della Strada Nuova per Opicina che



finalmente congiungeva l'altipiano con il centro degradando più dolcemente e aumentando così i collegamenti con Trieste, garantiti fino a quel momento dalla sola ripida via Commerciale. La Napoleonica invece è una bellissima passeggiata panoramica, su strada bianca, lunga circa 4 chilometri, che costeggia il ciglione carsico con un dislivello di soli 50 metri fra i due estremi. Si cammina quindi tranquillamente fra la splendida vista del Golfo e una ricca vegetazione, passando fin sotto il Tempio Mariano, che avevamo già visitato precedentemente, per arrivare alle bianche pareti a strapiombo sul mare, nei pressi di Prosecco. Il bosco che la sovrasta risale alla seconda metà del XIX secolo quando, grazie ad un programma di rimboschimento deciso dal Comune di Trieste, vennero piantumate varietà di pino nero, carpino nero e ciliegio canino. Per gli amanti del trekking che preferiscono cimentarsi in passeggiate un po' più impegnative, sempre partendo dall'Obelisco inizia il sentiero Cobolli che viaggia parallelo alla Napoleonica, sul lato monte, completamente in mezzo al bosco.

Ora possiamo riprendere il tram e lasciarci alle spalle Opicina, cominciando la discesa che curva dopo curva ci porterà fino a piazza Oberdan. Per un lungo tratto il percorso si snoda in mezzo al verde, poi a poco a poco incominciano le prime case della periferia e si raggiunge Campo Cologna, un importante impianto sportivo, in particolare per l'atletica e il tennis. Si prosegue poi verso Vetta Scorcola, dove inizia il tratto di massima pendenza. Il lento incedere dell'impianto a fune permette di ammirare, oltre al panorama, anche numerosi palazzi d'epoca che costeggiano la linea. La vista è sempre mozzafiato, ma se poi magari è una di quelle giornate limpide che seguono un temporale e lo sguardo può spaziare dalle Alpi Giulie fino all'Istria, con il cielo macchiato in lontananza da qualche immenso nuvolone bianco, e magari è anche primavera e la natura si risveglia con i primi tepori, e magari siamo anche al tramonto e il sole scompare all'orizzonte riflettendosi su tutto il golfo, regalando degli splendidi riverberi anche sugli stessi edifici, nei confronti degli abitanti della zona sorge spontaneo un profondo sentimento: ... l'invidia.

Bene, siamo arrivati all'altro capo della funicolare, ci stacciamo dal carro scudo e dopo pochi minuti ci ritroviamo al capolinea di piazza Oberdan. In circa 28 minuti abbiamo percorso 5,175 km. Dalla prossima puntata riprenderemo a girare per il centro, come sempre a bordo di qualche autobus della nostra flotta ... ■