

La prima forma di trasporto pubblico a Trieste venne realizzata tramite carrozze, chiuse d'inverno (*omnibus*) ed aperte d'estate (*giardiniera*) per collegare già dal 1860 il Giardino Pubblico con lo stabilimento balneare *Österreicher*, che si trovava in fondo a via del Lazzaretto Vecchio. Nel 1866 è la Camera di Commercio a richiedere al Comune l'istituzione del trasporto pubblico su rotaia ippotrattato. Dieci anni dopo, il 21 marzo 1876, il Comune firmò una convenzione con la Società Triestina Tramway, costituita dalla Società belga "Des Tramways de Bruxelles" e da capitalisti triestini, fra i quali il consigliere comunale Filippo Artelli e il vicepresidente del Consiglio municipale Francesco Hermet. La prima linea tranviaria a cavalli di Trieste venne inaugurata all'alba del 30 marzo 1876, un solo anno dopo Parigi, con un anno di anticipo rispetto a Roma e Bologna e sei rispetto a Milano.

Storia del trasporto pubblico a Trieste

di Emanuele Crisma

Inizia da questo numero di **BUS informa** una nuova rubrica affidata al giovane storico Emanuele Crisma, che ci illustrerà a puntate la storia del servizio di trasporto pubblico a Trieste.



Vettura a cavalli di tipo chiuso (ottobre 1898) da F.Ogliari F.Sabi, Sbuffi di fumo "Storia dei trasporti italiani"

tre convogli tranviari che transitano lungo la Corsia Stadion (via Battisti) e via del Torrente (via Carducci), giungendo a Barcola dopo 28 minuti. La scelta dell'ora non fu casuale: le vetture illuminate all'interno da lampadine meravigliarono il pubblico. Il servizio venne disimpegnato da 60 motrici "Union" a due assi con la parte elettrica della AEG di Berlino e



Tram tipo "Union" in servizio sulla linea per Barcola da "I Tram de Ts" e "Trieste e i tram" - internet

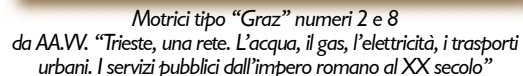
Nel 1882 erano in servizio le linee:

- Stazione Ferrovia Meridionale, Tergesteo, Corso, Giardino Pubblico, Boschetto;
- Stazione Ferrovia Meridionale, Tergesteo, Stazione ferroviaria di Sant'Andrea.

A queste in breve seguirono quelle per Barcola e Roiano (entrambe aperte nel 1883 su iniziativa di Filippo Artelli), Barriera Vecchia, Piazza Giuseppina (l'attuale Piazza Venezia), il Punto Franco ed il Bagno Fontana. Nel 1898 venne istituito il collegamento marittimo Muggia - Trieste. Nel periodo di massima espansione (1899-1900) la rete tranviaria con trazione a cavalli contava 6 linee (contraddistinte, per agevolare gli analfabeti, da tabelle colorate), le cui vetture erano trainate da una coppia di equini:

- Boschetto - Servola (tabella verde);
 - Via Kandler - Sant'Andrea (tabella metà rossa e metà verde);
 - Barcola - Portici di Chiozza (tabella bianco-verde);
 - Barcola - Piazza Negozianti (Piazza Tomaseo, tabella bianco-verde);
 - Barriera - Piazza Giuseppina (tabella bianca);
 - Via Conti - Roiano (tabella gialla);
- e due linee con vetture trainate da un solo cavallo:
- Stazione della Meridionale - Porto Franco;
 - Via Economo - bagno Fontana.

La trazione elettrica sulle linee tranviarie venne introdotta a partire dalle ore 18.15 di domenica 3 ottobre 1900, quando dal nuovo deposito di via Margherita uscirono



Motrici tipo "Graz" numeri 2 e 8 da AA.VV. "Trieste, una rete. L'acqua, il gas, l'elettricità, i trasporti urbani. I servizi pubblici dall'impero romano al XX secolo"

l'asta venne sostituita con il pantografo ad archetto che garantiva una maggiore superficie di contatto con la linea d'alimentazione. Le vetture dell'ex tram a cavalli vennero allora utilizzate come rimorchiare dei tram elettrici.

La fermata era richiesta al bigliettota che la segnalava al conducente tirando una cinghia di cuoio che attraversava il centro della vettura ed azionava una campana. Nei primi anni del Novecento il Comune di Trieste decise di ampliare la rete tranviaria a trazione elettrica e di esercitare direttamente alcune linee: nel 1901 il Consiglio comunale approvò il tracciato di una linea da Piazza Goldoni a San Sabba attraverso Sant'Andrea, mentre il ritorno veniva effettuato attraverso Sant'Anna, via dell'Istria e San Giacomo. Vennero contestualmente progettate le due gallerie sotto i colli della Fornace e di San Vito. Il progetto, presentato al ministero delle ferrovie nel 1902, venne accettato nel 1903 con la concessione al Comune di Trieste della linea Piazza Goldoni - San Sabba per novanta anni. Il 7 aprile 1903 il Consiglio comunale deliberò la costruzione della linea, riservandosi di decidere successivamente sulle modalità d'esercizio.

Nel frattempo, nel 1902 era stata inaugurata l'elettrovia Trieste - Opicina. La Società Triestina Tramway intentò una causa contro il Comune, rivendicando il diritto all'esclusiva dell'esercizio tranviario ed opponendosi all'incrocio dei binari delle sue linee con quelli stesi dal municipio: la causa fu vinta dal Comune il 19 maggio 1910 in sede di Suprema corte di giustizia. La Società Triestina Tramway ottenne che la linea di San Sabba, totalmente indipendente rispetto al tracciato delle linee private, venisse inaugurata appena il 7 giugno 1913 (ben quattro anni dopo l'ottenimento della concessione) e che la nuova concessione (valida fino al 1923) prevedesse i costi di costruzione (molto rilevanti, data l'esigenza di realizzare due trafori) totalmente a carico del Comune, mentre i ricavi ripartiti fra Società e Municipio (40% e 60%).

Sulla linea di San Sabba, costruita dalla tedesca AEG, vennero immesse le vetture tipo "Graz", dipinte in rosso, oro ed avorio: le 12 motrici avevano due carrelli con un asse radiale ciascuno, la parte elettrica della Union Gesellschaft di Vienna e la parte meccanica della Grazer Waggon Fabrik di Graz mentre le 8 rimorchiare avevano due assi e la parte meccanica della Grazer. Nel 1913 la Società Triestina Tramway gestiva 6 linee a trazione elettrica (distinte dalle stesse tabelle colorate del tram a cavalli):

- Boschetto - Giardino Pubblico - Corso - Arsenale - Servola;
- Via Kandler - Giardino Pubblico - Corso - Sant'Andrea;
- Barcola - Stazione della Meridionale - Via Stazione (Corso Cavour) - Piazza Negozianti;
- Barcola - Stazione della Meridionale

- Via Torrente - Portici di Chiozza - Corso - Piazza Negozianti;
- Roiano - Via Torrente - Via Caserma (Via XXX Ottobre) - Via Settefontane;
- Circolare: Barriera Vecchia - Corso - Via Stazione - Stazione della Meridionale - Via Torrente - Piazza Goldoni;

e la linea tranviaria a cavalli Stazione della Meridionale - Punto Franco che venne soppressa nel corso dello stesso anno. A seguito della dichiarazione di guerra dell'Italia all'Impero Austro-Ungarico il 23 maggio 1915, il servizio tranviario venne sospeso per sei settimane, dopo di che venne ripreso con vetture trainate da cavalli condotte da personale anziano o femminile. I militari fecero asportare dalla linea aerea d'alimentazione il filo di rame che sulla linea di Barcola venne rimpiazzato dal filo di ferro, cattivo conduttore che provocava lo sprigionarsi continuo di scintille. Il 21 luglio 1920 il Consiglio comunale approvò il passaggio anticipato delle concessioni e del patrimonio (60 motrici, 17 chilometri di binari, case e stabili in via Giulia, officine, carri di montaggio e cavalli) della Società Triestina Tramway al Comune, dietro il versamento di lire 7.241.418,33, pagabili in rate annuali da 440.000 dal 1921 al 1945: l'atto di passaggio venne stipulato venerdì 31 dicembre 1920.

Questa municipalizzazione non incontrò resistenze in quanto la gestione delle tranvie non era più un affare allettante: dopo il conflitto erano necessari massicci investimenti per riparare i mezzi che erano stati distrutti, danneggiati o dispersi, per rinnovare gli impianti delle linee aeree di distribuzione e per sostituire i binari. ■

Notizie CRAL - SCI ANCORA CAMPIONI !

di Annalisa Gomez

Nell'incautevole comprensorio di Pozza di Fassa si sono svolti, dal 17 al 24 gennaio scorso, i Campionati Nazionali Autoferrotranvieri di sci organizzati, come di consueto, dall'ANCAM, l'Associazione Nazionale Circoli Autoferrotranvieri - Mobilità.

In una splendida giornata di sole sulla pista *Aloch*, perfettamente innevata ed omologata per le gare di coppa Europa, otto squadre agguerrite si sono sfidate tra loro all'ultimo sangue in un combattutissimo slalom gigante. La nostra formazione ha dato il meglio di sé risultando la **prima classificata**, nonostante la variazione, all'ultimo momento, dei criteri di assegnazione del punteggio da parte degli organizzatori. Il nuovo metodo introdotto ha favorito i gruppi più numerosi, comportando al nostro team, composto soltanto da una trentina di sciatori, uno sforzo maggiore in termini di performance di gara, per poter guadagnare in tal modo i punti necessari per l'agognata vittoria. E alla fine ce l'hanno fatta! Un punto soltanto ha diviso le compagini di Trieste e Roma, ma si è trattato di un punto incommensurabile, che ha premiato soprattutto la preparazione tecnica e la determinazione dei nostri atleti.



Hobby e passioni in azienda

di Stefania de Gavardo

LA MUSICA

Autista da 23 anni, il collega **Riccardo Deponte** ha da sempre associato al lavoro di autista la passione per la musica. La sua carriera inizia negli anni '70 quando si esibisce con la chitarra e cantando assieme ad un gruppo di amici. I primi veri riconoscimenti arrivano però nel 1979 quando, all'epoca solo ventiduenne, partecipa alla *Corrida* condotta, a quel tempo ancora solo alla radio, dal celebre Corrado. Viene scelto e chiamato a Firenze a registrare il suo pezzo. L'emozionante esperienza si conclude con sua grande soddisfazione personale, dal momento che l'interpretazione della canzone "Gli occhi di tua madre" di Sandro Giacobbe lo porta a vincere la puntata e il televisore a colori messo in palio (al tempo oggetto raro ed ambito). Nel 1982 il suo gruppo ottiene il secondo posto al "Festival della Canzone Triestina" che in quegli anni si svolgeva presso la birreria Dreher. Riccardo continua a suonare la chitarra fino ai primi anni '90, quando decide di dedicarsi, sempre da autodidatta, allo studio della tastiera elettrica. Nel 2002 il gruppo "The Sound" si scioglie e lui, ormai conosciuto nel mondo della musica triestina, continua a coltivare la sua passione esibendosi come solista in occasione di manifestazioni di vario tipo, di matrimoni o altri eventi.

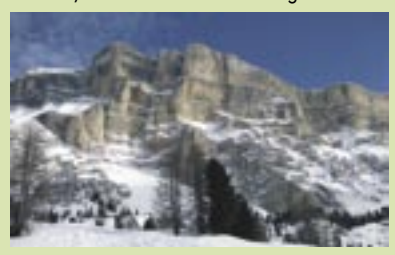
Il genere di musica che il collega preferisce suonare e cantare è quello italiano e tra le tante canzoni del repertorio che usualmente utilizza durante le sue performance, "L'emozione non ha voce" di Adriano Celentano è forse quella che gli dà maggiori emozioni e che predilige interpretare. Riccardo ricorda anche un episodio accaduto recentemente in un villaggio turistico sul Mar Rosso, quando alla fine di una sua esibizione del brano di Celentano, il pubblico non riusciva a credere che la canzone fosse interpretata dal vivo.



Oltre allo straordinario risultato ottenuto dalla squadra, tante sono state le vittorie individuali riportate dai nostri sciatori nelle singole categorie. Basti pensare che nella classifica generale, dai primi 10 posti, emergono i nomi dei nostri atleti. Tra questi troviamo **Pierpaolo Prinz** che, anche quest'anno, ha dimostrato di essere un grande campione per capacità tecnica e velocità, collocandosi, con un tempo di 50 secondi e 55 decimi, 2° assoluto su 111 atleti arrivati al traguardo, nonché 1° nella categoria A2, seguito, al 3° posto, da un preparatissimo **Lorenzo Venniro**.

Segnaliamo inoltre **Vito Braico** e **Franco Tomsic**, nostri ex dipendenti, che hanno scalato rispettivamente la vetta della classifica per la categoria B3 e per la B1. Altri colleghi che hanno raggiunto ottimi piazzamenti sono stati **Paolo Ghezzi** (3° nella categoria A3), **Roberto Zocchi** (2° nella categoria A1), **Fabio Colovini**, **Paolo Tomsic**, **Davide Petretich** e **Lorenzo Lepini** (rispettivamente 4°, 5°, 6° e 7° nella categoria Seniores).

Un ringraziamento particolare va a **Maurizio Bagordo**, vice capo della sezione di sci del Circol che, causa infortunio, non ha potuto partecipare alla gara ma ha collaborato fattivamente alla buona riuscita dell'evento. Infine, dispiace constatare la totale mancanza di presenze femminili alla manifestazione. Voglia essere questo risultato un invito a partecipare numerose alla prossima edizione, per dimostrare a tutta Italia di che pasta sono fatte le mule triestine!! Il guanto della sfida è stato lanciato, ora sta a tutte noi raccoglierlo. ...



URP - Reclami di Febbraio

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	33	N.Verde	35
Servizio	5	E-mail	10
Autobus	3	Telefono	1
Disinformazione	3	Lettera	1
Fermata	1	Articolo	1
Docum. viaggio	1		
Illec. amministrat.	1	RECL.	48
Orari	1	CONTATTI	1669
% reclami su totale contatti		2,88 %	

Editoriale

Il 17 e 18 marzo a Udine, in occasione dell'inaugurazione della nuova sede della SAF, si è tenuto l'incontro annuale tra colleghi delle varie Società del Gruppo Arriva Italia. David Evans (Amministratore Delegato Europa Continentale) ha dato un'ampia panoramica sui risultati e gli obiettivi del Gruppo a livello europeo, rilevando il buon andamento in Europa di Arriva che si consolida come uno dei leaders del settore.

L'attenzione su cui abbiamo focalizzato i vari temi trattati si fonda sostanzialmente sul "lavoro di gruppo", quale elemento determinante e distintivo per fronteggiare la crescente competizione nel nostro settore. Ciò significa condividere, costruire e sviluppare insieme strategie, obiettivi, conoscenze e azioni sia all'interno che fra le varie Società.

I principali temi presentati, aventi scenari e azioni con impatti trasversali in Italia, riguardano essenzialmente:

- l'eco driving: modalità di guida e tecnologie per migliorare i consumi di carburante dei mezzi;
- la Lean Management (aree manutentive): metodologia applicata inizialmente nel mondo automotive, che consente (senza utilizzo di tecnologie specifiche) di avviare processi di miglioramento continuo con il coinvolgimento diretto del personale operativo;
- il Data warehouse: utilizzo di una architettura informatica unica e strutturata al fine di avere un'unica base dati, partendo dal piano dei conti, per generare una reportistica comune e condivisa;
- il sondaggio 2009 (cosa dicono i dipendenti di noi): analisi, diagnosi e prognosi delle principali criticità emerse dal sondaggio sui dipendenti in Italia.

Il management, suddiviso in gruppi di lavoro, ha analizzato e proposto soluzioni realizzabili sulla base di quanto emerso nel 2009 da parte dei dipendenti del gruppo in Italia. Il dott. Oscar Giannino (economista e giornalista) ha presentato una panoramica, supportata da dati e statistiche, sulla situazione e sulle prospettive del TPL. Il dott. Marco Piuhi ha analizzato lo scenario economico per l'Italia evidenziando la necessità di focalizzare il nostro impegno per il futuro sul piano della riduzione dei costi, ma anche un migliore sviluppo della conoscenza tra le persone che interagiscono nel gruppo. Nei prossimi anni la sfida sarà molto impegnativa e avrà caratteristiche diverse poiché sta mutando il contesto economico e normativo del nostro Paese.

Marco Gusella
Direttore Risorse Umane Arriva Italia

Nei rispetto dell'ambiente, questo House-organ viene stampato su carta ecologica uso mano, naturale. Tiratura per questo numero: 2.500 copie.



informa anno 6 n. 27 - gennaio/marzo 2010 - periodico di informazione della Trieste Trasporti spa - certif. UNI EN ISO 9001:2008

La parola alle autorità

intervista a **NERIO NESLADEK**
Sindaco del Comune di Muggia
di Ingrid Zorn

Da diversi anni Muggia sta vivendo uno sviluppo notevole, con nuovi insediamenti produttivi, commerciali e residenziali. Quali sono, secondo Lei, le priorità di intervento sul territorio?

Se per sviluppo notevole intendiamo gli insediamenti previsti dagli anni '90 in poi fino all'arrivo di questa amministrazione nel 2006, dal nostro punto di vista non si tratta di vero sviluppo. Occupare quel poco di territorio che ci è rimasto con grandi insediamenti ricettivi, soprattutto residenziali, è nocivo per almeno due motivi: contribuisce alla fortissima instabilità idrogeologica del terreno e "consuma" una parte nobile del territorio, dove non vi è poi sufficiente spazio per progetti che preservino il bello e il pregevole dal punto di vista ambientale. Lo sviluppo possibile è quello di creare sulla costa un sistema basato sul turismo ambientale, mirato soprattutto alle famiglie e alle scuole di Muggia ma anche triestine e slovene, che permetterebbe di mantenere e conservare il territorio senza dover ricorrere a soldi pubblici.

Lo sviluppo economico sostenibile e il miglioramento della qualità della vita sono condizionati dal tempo che un cittadino impiega quotidianamente per gli spostamenti casa/lavoro/tempo libero. Il traffico generato da tali trasferimenti non favorisce un'azione ambientalmente sostenibile. Sotto questo aspetto il trasporto pubblico è un tassello fondamentale e un suo potenziamento rispetto al traffico privato è molto importante.

Per quanto riguarda i collegamenti con le linee di trasporto urbano nell'area dei nuovi insediamenti industriali e commerciali nella zona di Rabuiese, grazie al lavoro svolto di concerto con la Provincia di Trieste, la TT e gli operatori del settore, vi è la ragionevole certezza che la questione verrà risolta entro l'anno.

Un'altra possibile area di intervento, sempre con il medesimo spirito di collaborazione, è quella di rivedere i collegamenti urbani con le frazioni che si trovano nei pressi degli ex valichi confinari, magari in accordo con la Slovenia. A tal proposito è già stato presentato alle autorità competenti un progetto di intervento Interreg, attualmente in fase di esame.

A Muggia si arriva anche via mare, con il Delfino Verde. Qual è la Sua opinione su tale modalità di trasporto?

Un muggesano come me, che da ragazzo si spostava sempre in vaporetto e ha ancora nel sangue l'immagine dell'imbarcazione attraccata al molo, non può non pensare che sia uno dei mezzi che si inseriscono molto bene nel contesto di cui abbiamo parlato prima: è un mezzo valido e bellissimo, che andrebbe eventualmente potenziato.

Va detto che un maggiore utilizzo del servizio marittimo passa sicuramente anche attraverso l'unificazione del sistema tariffario gomma/mare, da noi auspicata e già ufficialmente richiesta tramite la Provincia. Aggiungo che stiamo ultimando ed attrezzando il nuovo approdo nei pressi di piazzale Caliterna, progetto che abbiamo ereditato dalla precedente amministrazione.



Nerio Nesladek

Anche quest'anno la Trieste Trasporti ha collaborato con il Comune di Muggia in occasione del Carnevale, potenziando i collegamenti. Com'è andata?

La collaborazione è andata benissimo e approfittando anche di questa occasione per ringraziare la Società per quanto fatto durante tale manifestazione. Sottolineo che nel corso degli ultimi anni i rapporti con TT sono divenuti via via più stretti. Ciò che è stato programmato (potenziamento delle linee, spostamento delle fermate, ecc.) e la capacità di affrontare gli imprevisti (come l'anno scorso, quando alle dieci

e mezza di sera del martedì di Carnevale abbiamo trovato nella TT un interlocutore assolutamente disponibile nel mettere immediatamente in atto un provvedimento d'emergenza), hanno portato ad un servizio eccellente.

Per concludere, potrebbe esprimere un voto sulla qualità del servizio offerto dalla Trieste Trasporti in ambito provinciale e in particolare nel Suo Comune?

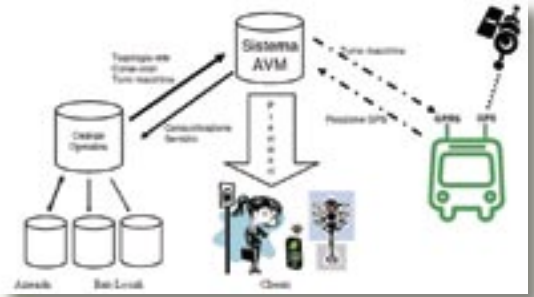
Pur non utilizzando spesso i mezzi pubblici, posso affermare che i commenti che sento sono quasi sempre positivi, a partire da quelli di mia figlia, assidua frequentatrice della 20 e di altre linee con le quali si sposta, a suo dire, sempre facilmente e rapidamente.

Per quanto riguarda più in particolare Muggia, anche se l'orografia del territorio e la distanza non aiutano, il servizio è buono. Migliorare è sempre possibile e velocizzare ulteriormente i tempi di percorrenza da/per Trieste può essere un obiettivo, magari aumentando le corse "express" della linea 20, provvedimento che è stato molto apprezzato dai cittadini muggesani. ■

Sistema AVM

di **Cristina Macorini**

Finalmente il mistero dello "spione" sarà svelato, verrà fatta chiarezza sull'utilizzo e sulle funzionalità di quei congegni e dispositivi (computer, sensori, antenne, terminali e display parlanti...) apparsi da più di qualche anno a bordo dei mezzi aziendali, quegli stessi apparecchi che hanno sollevato voci e sospetti tra i conducenti sul fatto che "lassù qualcuno ci osserva"...



L'architettura del Sistema AVM

Il sistema AVM (acronimo di Automatic Vehicle Monitoring) consiste in un insieme di tecnologie che consente di monitorare il servizio di trasporto pubblico in tutte le sue fasi di sviluppo, evidenziando criticità da correggere o soluzioni positive da replicare: il tutto per migliorare la qualità del lavoro di tutti gli addetti alla mobilità, dal pianificatore al conducente, passando per il capo turno, le officine, il reparto operativo e per garantire inoltre un servizio più efficiente ai clienti del trasporto pubblico.

Prima di analizzare i vantaggi per i vari operatori è meglio fare una panoramica dei vari componenti e delle fasi di raccolta, trasmissione e analisi dei dati così da capire come agisce "l'occhio del grande fratello".

ARCHITETTURA DEL SISTEMA

Il sistema di monitoraggio e di controllo implementato presso l'Azienda è costituito da componenti hardware e software installati a bordo degli autobus e presso la Centrale Operativa. L'architettura del sistema di monitoraggio comprende:

1) Dispositivi di bordo: componenti hardware e relativo software le cui funzioni primarie sono quelle della localizzazione dei mezzi, dell'acquisizione dei dati di funzionamento degli stessi, dell'acquisizione dei parametri relativi alla chiusura/apertura porte con relativo conteggio dei passeggeri saliti e discesi e della comunicazione di tali dati rilevati a lungo e a corto raggio. Comprendono quindi:

- sistemi di localizzazione GPS (sostituito, nel caso di mancata copertura satellitare, dal sistema inerziale che fornisce misure di spostamento grazie all'odometro e deviazioni angolari mediante un giroscopio);
- computer di bordo per immagazzinamento dati;
- apparato radio a lungo e corto raggio;
- terminale di interfaccia autista e pedale d'allarme;

- sensori apertura/chiusura porte e conteggio passeggeri;
- display prossima fermata e unità annunci sonori.

2) Centrale Operativa: situata presso il deposito centrale di Broletto, consente il monitoraggio in tempo reale del parco mezzi gestito dall'azienda, permettendo di regolarizzare il servizio e di gestire le funzioni di emergenza; da tale postazione risulta possibile l'aggiornamento continuo delle informazioni relative alla posizione dei mezzi e del loro stato di funzionamento nonché la raccolta di dati per la valutazione delle prestazioni del servizio di trasporto fornito e la variazione dei programmi di esercizio. Rappresenta quindi un potente strumento per migliorare la qualità del servizio offerto al pubblico e l'operatività degli addetti al controllo dell'esercizio.

3) Infrastrutture di terra: comprendono, oltre ai sistemi di comunicazione a corto raggio per lo scarico/carico dati ai depositi, le paline informative di fermata e i pannelli di capolinea per le informazioni in tempo reale all'utenza. Le varie parti del sistema comunicano tra loro tramite il Sistema di radiocomunicazione, secondo due diverse modalità:

- con il lungo raggio (in banda UHF) per la trasmissione dati bidirezionale in tempo reale tra la centrale operativa e i mezzi, mediante l'utilizzo di due stazioni ripetitrici (Obelisco e Muggia);
- con il corto raggio al rientro in deposito (o presso le paline informative) per lo scarico dei dati raccolti durante il servizio.



La tastiera del sistema AVM a bordo dell'autobus

Per semplificare la comprensione del funzionamento dei vari componenti prendiamo ad esempio una giornata tipo del sistema AVM e degli operatori coinvolti, analizzando tutte le fasi di registrazione, trasmissione e archiviazione dati.

Prima di andare "a zonzo" per la città, ogni autobus deve "conoscere" il servizio teorico da svolgere (in termini di linea, percorsi, orari e turni) in modo da sapere istante per istante quando segnalare anomalie o meno: ecco allora che l'Ufficio Tecnico (il primo giocatore ad entrare in campo), con l'ausilio dei Sistemi Informativi, deve provvedere a caricare a bordo di tutti i mezzi il servizio in vigore (invernale, estivo, festività speciali) e ad aggiornarlo ad ogni modifica in corso d'opera che riguardi i percorsi ma anche gli orari o i turni.

Una volta che i mezzi conoscono i programmi da svolgere entra in campo, in sostituzione del primo giocatore, il Capo turno che deve far sapere ad ogni autobus, prima che esca dal deposito, quale di quei turni macchina avrà come servizio per la giornata in oggetto, fino al rientro o fino ad eventuali sostituzioni.

Ecco allora che il nostro autobus è pronto ad uscire conoscendo nel dettaglio le strade da percorrere, le fermate che andrà ad incontrare e anche l'orario stimato di passaggio alle stesse; conosce inoltre il nome del conducente alla sua guida e sa anche chi attende "in panchina" per prendere il suo posto alla fine del turno.

Ora il gioco si fa più complicato ed i giocatori crescono di numero poiché oltre al Capo Turno che dalla sua postazione alla Centrale Operativa deve aggiornare il mezzo in caso di modifiche per sostituzione vettura o rientri anticipati, e il conducente che deve seguire correttamente i percorsi previsti cercando di "battere il traffico" per rimanere in orario, ecco che entra in campo anche il rappresentante del Reparto Operativo che, dalla sua postazione al Centro Radio, monitora la corretta esecuzione del servizio, pronto ad intervenire in caso di chiamata d'emergenza da parte del conducente, di strada interrotta o di problemi di viabilità.

Grazie al sistema di localizzazione l'intervento potrà quindi essere rapido e puntuale poiché sul monitor viene visualizzato il punto esatto in cui si trova il mezzo, sia esso sul percorso regolare o fuori linea, in orario oppure in ritardo/anticipo.

Durante tutto il servizio il computer di bordo continua ad immagazzinare costantemente le informazioni rilevate dall'autobus: certe di queste, come la localizzazione e la velocità, vengono trasmesse in tempo reale alla centrale, mentre le altre, relative alle attività di apertura/chiusura porte e ai passeggeri saliti/discesi, vengono salvate e scaricate al rientro

in deposito.

I dati scaricati alla fine del servizio verranno quindi elaborati per essere disponibili in forma appropriata all'ufficio Tecnico/Amministrativo (giocatore rimasto in panchina ad osservare, ma sempre pronto ad intervenire!!) per le analisi e le statistiche necessarie, ma soprattutto all'Ente certificatore (ovvero all'Amministrazione provinciale), ultimo giocatore in campo, che dovrà verificare la percentuale di corse certificate e quindi provvedere al pagamento del corrispettivo così come previsto dal Contratto di Servizio. Dopo una prima panoramica del funzionamen-

Carnevale Carsico a Opicina

di **Ingrid Zorn**

Anche quest'anno, per festeggiare la 43ª edizione del Carnevale Carsico, il comitato organizzatore di Opicina ha pensato di coinvolgere la Trieste Trasporti, che ha accolto ben volentieri l'invito a partecipare alla manifestazione offrendo l'utilizzo gratuito delle due vetture storiche del tram. Ed è così che giovedì 11 febbraio nel tardo pomeriggio sono giunti ad Opicina, a bordo della motrice storica n° 6, condotta per l'occasione da un manovratore di tutto rispetto (visibile nella fotografia), il Re e la Regina del Carnevale, che hanno dato il via ai festeggiamenti.

Al loro arrivo presso il piazzale del deposito c'erano ad attenderli la banda di Sales ed un folto gruppo di "sudditi" in festa. Dopo aver effettuato il sorteggio dell'ordine di partenza dei carri e dei gruppi



La mostra fotografica

informazioni utili 800-016675

Sostituzione titoli di viaggio scaduti
I titoli di viaggio della serie 09 A possono ancora essere sostituiti, ma solo fino al 30 giugno 2010, presso la Biglietteria di via dei Lavoratori 2

Come contattare l'Ufficio Relazioni con il Pubblico
Numero Verde 800.016675
Fax 040.7795257
E-mail: urp@triestetrasporti.it



L'arrivo del Re e della Regina

mascherati partecipanti alla sfilata di sabato 13 febbraio, il Re e la Regina hanno inaugurato la mostra fotografica di Davorin Križmančič, ospitata sull'altra vettura storica del tram, la n° 1.

La vettura, allestita anche come punto d'informazione e distribuzione di materiale vario sull'azienda, è rimasta esposta al pubblico da giovedì 11 a martedì 16 febbraio ed è stata visitata da diverse centinaia di persone, amanti del tram e del carnevale, che hanno espresso vivo apprezzamento per l'iniziativa.

Fotografie di Lorenzo Fano ■

informa

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

Direttore Responsabile
Stefania de Gavardo

Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Annalisa Gomez, 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 - Art. Grafiche - Trieste

Trieste... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

In questo numero continuiamo l'itinerario attraverso il nostro Altipiano; dopo la passeggiata lungo i sentieri della Val Rosandra e la visita all'Abisso di Trebiciano e alla Grotta Gigante, questa volta intraprendiamo un viaggio che ci porterà dalla tradizione all'innovazione (sembra quasi il titolo di un convegno). Il percorso ci condurrà dalla località di Repen (nel comune di Monrupino, raggiungibile con la linea 42 da piazza Oberdan), dove prende vita la manifestazione folcloristica delle "Nozze Carsiche", alle località di Padriciano e Basovizza (collegate dalle linee 39 e 51 con capolinea in Stazione Centrale), dove hanno sede due importantissimi poli scientifici, l'Area Science Park e l'Elettra (o Sincrotrone).

Cominciamo allora dalla tradizione e scopriamo che le origini della celebrazione delle "Nozze Carsiche" risalgono alla metà del XIX secolo e che, dopo alcuni decenni in cui l'evento non aveva avuto luogo, a partire dal 1968, grazie alla cooperativa "Carso Nostro" ("Naš Kras") e alla volontà degli abitanti della frazione, che si preoccupano dell'intera organizzazione, la rievocazione non solo ha ripreso vita ma è anzi diventata un momento di richiamo per migliaia di persone. L'evento si svolge fra il giovedì e la domenica dell'ultima settimana d'agosto, ogni due anni.

Al giovedì il cerimoniale ha inizio con l'addio al nubilito e al celibato dei due promessi sposi, i quali, rispettivamente nelle località di Col e Repen, offrono un rinfresco ai loro amici. Entrambi si recano poi nella piazza di Repen per dare inizio alle danze. Il venerdì è invece il momento della serenata che lo sposo, accompagnato dagli amici, canta sotto la finestra dell'amata. Entrambi vorrebbero avere un incontro più ravvicinato e il giovane tenta per questo di entrare dalla finestra arrampicandosi su di una scala, ma la nostra "Giulietta" non fa in tempo a dire "Romeo, Romeo! Perché sei tu Romeo?", che i bollenti spiriti dei due vengono prontamente raffreddati dalla stretta sorveglianza della "cara" futura suocera.

Arriva poi la vigilia delle nozze, che prevede la consegna della dote. Nella simbolica casa della sposa, a Col, oltre alla giovane e ai suoi genitori si trova anche un ragazzo che impersona il fratellino minore di lei. Arrivano i "bàlarji", portatori



Il passaggio della 42 nei pressi di Monrupino

della dote, e la caricano sul carro dove trova posto anche il bambino che porta, in una cesta, una gallina, regalo per la suocera e simbolo di fertilità. Giunti a Repen presso la casa dello sposo, la tipica Casa Carsica, l'usanza vuole che prima della consegna della dote, subito controllata e valutata dai genitori di lui, la suocera debba riscattare la gallina offrendo al giovinetto un indennizzo in vivande e cibo; solo dopo tale rito i doni vengono finalmente scaricati dal carro e anche i bàlarji vengono rifocillati con un ricco spuntino, dovutamente annaffiato.

Si arriva così all'agognata domenica. I preparativi iniziano la mattina presto con la vestizione dei due promessi sposi che, nelle rispettive case ed aiutati dagli amici, si vestono con i tradizionali costumi contadini. Lo sposo si reca poi presso la casa di lei, preceduto dal suono di una fisarmonica. All'arrivo, un breve scambio di convenevoli e frasi di rito precede la partenza del corteo nuziale che si dirige verso la chiesa della Rocca di Monrupino, dove si svolge la cerimonia religiosa a cui possono partecipare solamente gli invitati in costume tradizionale. Al termine della funzione, dopo uno scambio di auguri e una sosta presso una vicina trattoria per "riprendere le forze", il corteo raggiunge dapprima la località di Col e poi la Casa Carsica di Repen. Qui la rappresentazione continua con un lungo intermezzo durante il quale, fra canti e brindisi, ai suoceri vengono presentate due donne in età che fanno ciascuna finta di essere la futura nuora. Le due vengono fermamente rifiutate dai due genitori, finché viene presentata loro la vera sposa, che viene accolta festosamente anche grazie ai regali che dona loro: un grembiule per la madre e un fazzoletto e un dolce tipico per il padre. A questo punto si va tutti al pranzo preparato a base di



La 51 presso l'AREA Science Park

prelibatezze della zona, e fra canti e balli la festa ha termine solo a tarda ora. Un consiglio: come avevamo già visto per il carnevale di Muggia, anche in questo caso i nostri autobus possono salvare qualche patente, vista la non remota eventualità che durante i festeggiamenti l'allegria superi gli ormai famosi 0.5 g/l di alcol! Ecco ora alla seconda tappa del nostro itinerario, "l'innovazione". Ente Nazionale di Ricerca, il Consorzio AREA Science Park è nato da un'idea del Centro Internazionale di Fisica Teorica di Trieste che, verso la fine degli anni '60, con lungimiranza, credette fortemente nella realizzazione di un polo di ricerca interdisciplinare che, in stretto contatto con il mondo universitario, consentisse attività sperimentali. Fu così che nel 1978 venne promulgata la legge istitutiva del consorzio, primo parco scientifico italiano, che nel 1982 portò all'inaugurazione dell'Area di ricerca di Trieste e Padriciano, e di seguito alla costruzione della "macchina di luce", il Sincrotrone di Basovizza. Due campus di rilevanza internazionale, esempi di sinergia fra pubblico e privato, dove lavorano gomito a gomito scienziati di svariati paesi in uno sforzo comune che si concretizza nel trasferimento tecnologico, nella divulgazione della conoscenza e nello sviluppo delle potenzialità delle aziende, che qui trovano gli strumenti per poter incrementare il loro know how, grazie all'altissimo livello tecnologico delle strutture e la consulenza di gruppi di lavoro che non solo contribuiscono alla realizzazione degli obiettivi prefissati dalle stesse aziende ma svolgono anche un'importante attività di indirizzo nella determinazione degli stessi. I numeri sono importanti: le società che vi operano sono circa 90, con 2.200 addetti. I campi di ricerca spaziano dalle biotecnologie alle telecomunicazioni, dai nuovi materiali alle nanotecnologie, oltre a iniziative di formazione imprenditoriale qualificata. Solo per citare alcuni esempi: studio dei materiali solidi, ricerche sui superconduttori, studi sulla struttura dei metalli, studio delle strutture di proteine, enzimi e virus, materiali magnetici, microelettronica (circuiti integrati) e micromeccanica (fabbricazione di componenti di dispositivi meccanici miniaturizzati e microrobotica, utilizzabili anche nel campo biomedico). Vista la vastità e complessità degli argomenti, questa nostra è, per restare in tema, solamente una "nanodescrizione" delle realtà che costituiscono l'affascinante comunità scientifica dell'AREA Science Park; per conoscere più a fondo tale realtà, rimaniamo al sito www.area.trieste.it. ■