

# Attrazioni turistiche

di **Stefania de Gavardo**

Tra le tante particolarità che Trieste può offrire al turista, la "Tranvia di Opicina" è certamente una delle più interessanti e per certi versi del tutto in linea con quelle che risultano oggi le tendenze del turismo. Infatti sotto il profilo ambientale, paesaggistico e di rispetto della natura, questo mezzo di trasporto rappresenta il massimo di quanto si possa offrire.



Se poi lo si collega alla visita della Grotta Gigante, il risultato che viene raggiunto non può che essere di elevato interesse per tutti coloro che cercano, nel loro far turismo, il piacere della scoperta in un ambiente per certi versi unico nel suo genere.

Negli anni '80, per sviluppare in modo coordinato questi due poli turistici particolarmente interessanti, fu realizzato tra l'Azienda Consorziale Trasporti, l'Azienda di Promozione Turistica e in collaborazione con la Società Alpina delle Giulie, un biglietto unico che offriva la possibilità di utilizzare prima il tram, poi l'autobus che collega Opicina alla grotta ed infine effettuare la visita della grotta stessa. Ebbene quell'iniziativa potrebbe essere ripresa, con alcuni opportuni adeguamenti e proposta alle migliaia di turisti che sempre più numerosi approdano nella nostra città con il loro mezzi o con le grandi navi da crociera che fanno scalo a Trieste.



È questa un'idea sostenuta dal nostro Amministratore Delegato Cosimo Papanò e che meriterebbe di essere rivista e discussa con gli enti preposti allo sviluppo del turismo triestino. ■

# Accade altrove

(MILANO) **AUTOBUS COLPITI DA BAZOOKA SPARAPATATE**

Uno "sparapatate" contro i bus di Milano. Un tubo di plastica con un interruttore ricavato da un accendigas per fornelli, un barattolo di lacca e patate per munizioni: sono gli ingredienti del rudimentale bazooka "fatto in casa" e usato per sparare patate contro i bus di Milano [fonte trambus].

(MODENA)

**ACQUISTA IL BIGLIETTO E RISPARMI SULLA SPESA**

Grazie ad una promozione realizzata da ATCM Modena, Conad e E.Leclerc-Conad, sul retro di tutti i biglietti emessi a bordo dei bus modenesi, dalle emettitrici automatiche, saranno stampati buoni sconto di minimo 1 Euro e massimo 5 Euro. Come per le slot machine, solo la "dea bendata" decreterà l'importo dello sconto vinto presso i supermercati. [fonte ATCM].

# L'arte in azienda di Annalisa Gomezel

## LE POESIE

Ci siamo occupati finora, all'interno di questa rubrica, di musica, pittura e scultura, quindi, per par condicio artistica, dedichiamo questo numero alla poesia. Tra gli Addetti al Movimento di TI, troviamo infatti un giovane poeta, **Stefano Seppi**, che ci svela quando è sorta la sua passione per l'arte poetica e come nascono le sue poesie. Fin da ragazzo si è dedicato alla poesia poi, in età adulta e con l'apporto di nuove conoscenze, anche attraverso gli studi universitari – conseguendo una laurea in Lettere Moderne grazie ad una tesi in semiologia – ha sviluppato il proprio modo di esprimersi e di comporre, affrontando temi profondi quali l'amore, l'incomunicabilità tra le persone, gli stati d'animo.



Nelle sue poesie non compare solitamente un soggetto particolare: alla base c'è sempre la voglia di scrivere e giocare con il testo, che deve essere vivo, seguire una cadenza e non sottostare a nessun tipo di vincolo; il poeta si avvale di rime baciante, a volte utilizza qualche parola straniera oppure qualche termine che i vocabolari reputano ormai obsoleto. La poesia – afferma Seppi – contiene sempre un particolare effetto alla fine, che può divertire o far riflettere. La sua fase creativa è altalenante, a seconda dei momenti o degli stati d'animo. Per **Fermalibro** – la poesia che si può leggere nel riquadro – l'input è stato dato

da un momento di tristezza e di riflessione sull'amore e sulla mancata comunicazione tra uomo e donna. Insomma una sorta di inno all'amore in chiave melanconica (chissà se in queste occasioni appare Erato, la musa della poesia amorosa, con la sua lira!).

Solitamente il nostro vate comincia a comporre alla sera tardi, quando intorno cala il silenzio che permette una miglior concentrazione, per concludere il componimento il giorno successivo.

Come tutti gli artisti, anche lui ha le sue muse ispiratrici, caratterizzate da personalità di rilievo a cui fare riferimento, come l'autorevole poeta e critico Edoardo Sanguineti, che Seppi ha avuto l'onore di conoscere personalmente, o correnti letterarie particolari come quelle del Decadentismo e dell'Ermetismo. Anche l'ascolto della musica lo aiuta a comporre, come quella del cantautore statunitense Tom Alan Waits per le atmosfere notturne, o quella del cantautore italiano Paolo Conte per le "stramberie dialettiche".

Poesia e arte pittorica alle volte si intrecciano, in quanto il nostro poeta ha collaborato con Paolo Giorio (vedi **BUS informa** n. 16) dedicando un componimento ad un suo quadro, esprimendone l'essenza e le emozioni sprigionate.

È a proposito di emozioni, la lettura di **Fermalibro** ne riserva davvero tante, leggere per credere!

**Fermalibro**

*Sono una suppellettile, mia cara, così mi sento, sconfitto e scontento, un soprannobile, una antica chiacchierata cinese, un abat-jour, un brivì à bras, il tuo tac di un orologio fermo sempre sulla stessa ora. Mi sento un quadro appeso, in questa notte di mezza luna, di ostentata sfortuna, in questa notte di sfordamento in cui io, sconfitto di nuovo e nuovamente scontento biascio parole confuse senza senso che alla rinfusa escono dal mio pensiero. Tutto vero! Posso confermarlo, giurarlo, stragiurarlo, sottoscrivervelo, firmarlo: mi sento vuoto, come il vaso Ming esposto al Louvre, il reperto di antichità romana esposto in una bacheca al British, l'uomo più vuoto del mondo, sprofondato nell'Oceano, più vuoto di un vaso Sung. Il sentimento più naïf è tradicato in me: mi sento come un chiodo nel mare. una teiera vuota, senza tè.*

# Notizie CRAL Sezione ATLETICA

di **Stefania de Gavardo**



Domenica 1° giugno si è svolta la 30ª Napoleonica, gara organizzata nel dettaglio dal responsabile della Sezione Atletica Amatoriale, nonché atleta nella disciplina, **Gianfranco Cervinani**: il promoter della manifestazione coglie l'occasione, per mezzo di **BUS informa**, per ringraziare i colleghi e gli amici, anche non direttamente coinvolti nell'ambiente sportivo, che hanno collaborato con visibile entusiasmo alla buona riuscita della manifestazione.

La gara, valevole come 4ª prova del VIII Trofeo Provincia di Trieste, ha contato quest'anno su 540 atleti divisi tra partecipanti alla sfida competitiva e quella amatoriale. I primi arrivati, visibilmente provati dalla competizione, hanno impiegato all'incirca 34 minuti per percorrere 9,6 chilometri su un terreno impegnativo in una calda giornata di inizio estate.



- PRIMI TRE CLASSIFICATI**
- PITTERI Gianmarco 34:25
  - DI LUCA Antonio 34:39
  - AMBROSI Daniele 34:59

**CURIOSITÀ**  
Migliori prestazione negli ultimi 5 anni sullo stesso percorso:

- Settore Maschile**
- 2008 PITTERI Gianmarco 34:25
  - 2007 MICHELIS Mauro 35:01
  - 2006 DARIS David 32:07
  - 2005 LICEN PORRO Giacomo 33:05
  - 2004 TRAMPUZ Daniel 33:25

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	38	N.Verde	49
Servizio	20	E-mail	15
Disinformazione	5	Lettera	4
Autobus	2	Fax	2
Numero Verde	2		
Fermata	2	TOT. RECLAMI	70
Deviazione	1	TOT. CONTATTI	1.273
% reclami su totale contatti 5,50 %			

# Informazioni utili

- Orari Uffici**  
Dal 30 giugno al 29 agosto gli uffici aziendali di via dei Lavoratori 2 osservano i seguenti orari di apertura al pubblico:
- **URP, Biglietteria, Illeciti ammin., Ogg. rinvenuti:** dal lun. al gio. 8:30-12:30 e 13:30-15, ven. 8:30-12:30.
  - **Protocollo e Resp. Civile:** dal lun. al ven. 8:30-12:30.
  - **Cassa (pagamento fatture):** dal lun. al ven. 9-12.

**Trieste-Muggia**  
Dal 20 giugno scorso e fino al 31 agosto p.v., durante il fine settimana è stato prolungato il servizio serale del trasporto marittimo TRIESTE-MUGGIA. L'iniziativa, cofinanziata dal Comune di Muggia e dalla Società Delfino Verde, prevede per il venerdì e il sabato due ulteriori partenze da Trieste alle ore 20:45 e alle 22:15 con i relativi ritorni da Muggia alle 21:30 e 23:00, mentre alla domenica e per il giorno di Ferragosto da Trieste alle 19:30, 20:45 e 22:15 e da Muggia alle 20:15, 21:30 e 23:00.

**Linea 73**  
Anche quest'anno con l'inizio del servizio estivo ha ripreso le corse la linea 73 che collega Aurisina Stazione con San Giovanni di Duino, transitando per Sistiana mare. Istituita per alleggerire il traffico nella baia, permette di posteggiare tranquillamente la propria vettura al di fuori della trafficata zona balneare e di raggiungere la stessa in pochi minuti.

- Settore femminile**
- 2008 DELLA ZONCA Giulia 41:23
  - 2007 BONIN Serena 41:07
  - 2006 BONANNI Valentina 39:31
  - 2005 TAUCER Valentina 37:09
  - 2004 BIANCUZZI Anna 39:10

Lucenti coppe e ricchi premi sono stati distribuiti a fine gara dal Presidente del CRAL Claudio Argenti, sostenuto dalla collaborazione costante nel corso degli anni dell'ing. Roberto Gerin.

Sempre nell'ambito delle manifestazioni di atletica di quest'ultimo periodo, vogliamo ricordare la sorprendente prestazione del collega **Alessandro Maraspin** (nella foto), classe 1973, primo classificato in soli 33:19:81 al 28° Meeting Nazionale di Podismo disputatosi il 24 maggio scorso in quel di Tortoreto Lido (TE). Alessandro è riuscito a dare ben 2 minuti di distacco al secondo arrivato!



Molto soddisfacenti, in questa occasione, anche le prestazioni degli altri nostri colleghi presenti alla competizione.

Nella categoria femminile il secondo posto è stato conquistato da **Romina Maddaleni** con il tempo di 49:13:48, mentre ha ottenuto l'ottavo posto assoluto **Stefano Jevscek** che è arrivato al traguardo in 37:25:83.

Hanno inoltre raggiunto l'obiettivo in ordine d'arrivo: **Alessandro Sturman, Loris Jerman, Nicola D'Alterio, Natale Co-dispoti, Giuseppe Marinuzzi, Alessandro Gherbez** e **Francesco Colamartino**, tutti ritratti in posa nella foto a sinistra.

# Editoriale

Quasi 106 anni sono passati dal lontano 9 settembre 1902, quando l'elettrovia Trieste-Opicina si metteva in moto da piazza Oberdan e il barone Albert de Glanstaten, presidente della Società Anonima delle Piccole Ferrovie, ammirava, assieme agli altri illustri ospiti, la sorprendente vista che si poteva godere durante la salita e che stupiva ad ogni curva del percorso. Sempre "ben frequentata", specialmente durante l'estate, i carrozzoni scoperti della linea salvivano pieni come dei veri e propri "salotti di buoncostume" perché tutti volevano andare a prendere il fresco ed incontrarsi tra loro per bere qualcosa all'Hotel Obelisco ... vedere e farsi vedere!

Molte altresì le vicissitudini passate dal nostro tram in più di cent'anni di storia: giornate di bora, di ghiaccio, interruzioni di corrente, binari troppo stretti per vagoni troppo larghi ... ma ciò nonostante esso conserva tutt'oggi il fascino di uno dei più singolari ed originali mezzi di trasporto che continua negli anni a sorprendere ed incuriosire i triestini ed i tanti turisti che visitano la nostra città.

La peculiarità del mezzo sta nella presenza di un tratto "misto" con dei carrelli ausiliari che consentono di superare pendenze altrimenti impossibili per una tranvia: nel corso degli anni le revisioni della struttura sono state tante, dovute alla normale usura del tempo, con lo scopo di migliorarne la potenzialità ed adeguarla alle nuove norme di sicurezza. Il far convivere strutture artigianali con l'elettronica di ultima generazione ha rappresentato un problema di non poco conto.

In una cultura che continuamente rimpiazza e sostituisce strumenti e mezzi, il tram conserva quell'aria "datata" ma fedele a se stessa che ha in sé qualcosa di magico e antico.

La curiosità e l'interesse che gravitano attorno alla tranovia, maggiori forse all'estero che nel nostro Paese, sono evidenziati dalle richieste di informazioni prevalentemente tecniche che continuano a pervenire da ogni parte del mondo: e pensare che nel corso della sua gloriosa esistenza vi sono stati anche dei tentativi di chiuderla! Ma bando alle tristezze, Trieste Trasporti afferma con profonda convinzione di essere particolarmente orgogliosa di poter annoverare oltre al giovanissimo parco mezzi dotato di tutti i comfort e delle più moderne tecnologie antinquinamento, anche il caro vecchio "Tram de Opicina", testimonianza gloriosa di un mondo passato che mantiene ancora intatto tutto il suo fascino.

**Stefania de Gavardo**  
Direttore **BUS informa**

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

# La parola alle autorità

**REALTÀ DEL TERRITORIO**  
intervista a **SERGIO ABBATE**

Comandante della Polizia Municipale di Trieste  
di **Ivo Borri**

Per un'azienda di trasporti pubblici la viabilità cittadina rappresenta uno degli aspetti più importanti per lo svolgimento funzionale del proprio servizio. In questo numero di **BUS informa** abbiamo voluto intervistare il dott. Sergio Abbate, comandante della Polizia Municipale preposta al controllo e prevenzione di tutte quelle attività che riguardano l'ordine pubblico, tra le quali anche la viabilità.

**Comandante Abbate, da quanto tempo lavora per il Corpo della Polizia Municipale? Qual è stata la sua ultima sede prima di arrivare a Trieste? Può eventualmente farci un raffronto tra la situazione del traffico nelle due città?**

Lavoro nella Polizia Municipale ormai da quindici anni. Prima di giungere nel 2004 a Trieste ho comandato il Corpo della Polizia Municipale di Verona.

Sono entrambe realtà che rivelano problemi comuni a tante altre città di medie-grandi dimensioni e che si traducono in un'accresciuta richiesta di sicurezza e in una migliore qualità della vita da parte dei cittadini.

Quanto al traffico, a Verona indubbiamente esso è maggiore, tanto da rendere talvolta difficoltoso lo spostamento in città, mentre a Trieste la situazione è migliore, anche perché le sedi verso cui si dirigono importanti flussi veicolari – come ad esempio l'ospedale di Cattinara – sono decentrate, impedendo di fatto che si crei una congestione del traffico.

Un'altra caratteristica che accomuna le due città è la disponibilità di aree riservate alla sosta, di fatto inferiore rispetto a una domanda che

non accenna a diminuire. Mentre un fenomeno che appare più accentuato a Trieste è la sosta in seconda fila, in particolar modo in alcune zone centrali della città e soprattutto in determinate fasce orarie.



Sergio Abbate

**Come si struttura il Corpo della Polizia Municipale per riuscire a svolgere quotidianamente il servizio di controllo ed intervento sulla viabilità triestina? Quanti uomini ha complessivamente il Corpo?**

Il Corpo della Polizia Municipale, che conta 276 tra Ufficiali, Sottufficiali e Agenti, è impegnato in una vasta gamma di attività: dall'applicazione dei regolamenti urbani ai controlli in materia edilizia e commerciale a tutela del consumatore, dalla sicurezza stradale (in cui rientrano i controlli per la guida in stato di ebbrezza o per il superamento dei limiti di velocità) all'infortunistica stradale. Rammento, infatti, che le nostre pattuglie rilevano oltre 2.600 incidenti all'anno, per la maggior parte in ambito urbano.

Sarebbe quindi anacronistico e riduttivo considerare quale compito prioritario della Polizia Municipale, se non esclusivo, l'accertamento delle violazioni per la sosta o il servizio di viabilità, che invece rappresentano soltanto uno degli elementi nell'ambito di una più vasta e complessa ge-





sione del territorio che si esprime soprattutto attraverso il concetto di sicurezza urbana. Tale attività presuppone una qualificata presenza per prevenire e debellare quegli esempi di disordine urbano, come l'accattonaggio o la vendita abusiva e gli episodi di microcriminalità, tra cui lo spaccio di droga, che tutte le realtà urbane purtroppo condividono anche se in misura diversa.

### Valuta positivamente un coordinamento operativo (Uffici comunali e Trieste Trasporti) per l'analisi e la soluzione dei problemi viabilistici nei punti caldi della città?

La Polizia Municipale svolge una funzione specifica e unica all'interno del Comune poiché, come forza di polizia, è impegnata prevalentemente nello svolgimento di compiti di prevenzione e di controllo per i diversi aspetti della sicurezza, nonché nell'accertamento e sanzione di violazioni a norme statali, regionali e comunali. Si tratta di una premessa necessaria, perché meglio delineando i rispettivi ambiti di competenza, si facilitano i rapporti di collaborazione sia interni che esterni all'Ente. Ritengo, infatti, che sia opportuno promuovere forme di cooperazione, quali tavoli di confronto e di coordinamento tra soggetti diversi - ad esempio tra la Trieste Trasporti e gli uffici comunali della Mobilità e Traffico o dell'Ufficio Strade, preposti alla gestione viabilistica urbana - in uno sforzo comune per offrire un servizio sempre migliore alla città e ai suoi abitanti. In quest'ottica la Polizia Municipale offre sempre la più ampia disponibilità.

D'altronde l'esperienza maturata dai reparti operativi della Trieste Trasporti, i quali svolgono un ruolo essenziale e professionalmente impeccabile nell'ambito delle competenze loro attribuite, è forse l'esempio più evidente dei risvolti positivi che derivano dallo spirito di collaborazione.

### Pillole di mobilità

- *rispettare il divieto di sosta nelle aree riservate ai bus ...preserva 2 punti sulla patente;*
- *dare la precedenza all'autobus in uscita dalla fermata ...è segno di stile;*
- *anche se il semaforo è verde, ingombrare l'incrocio ...non aiuta ad arrivare prima;*
- *l'istinto di sopraffazione in genere è negativo. In macchina ...nocivo;*
- *sorpassare nel traffico cittadino, arreca solo rischi. Porta pazienza...*

## Uno alla volta facciamo conoscenza

di **Gianfranco Ruggeri**  
**Trenovia**

In questo numero desideriamo conoscere più da vicino il reparto aziendale che gestisce la linea tranviaria Trieste - Opicina di proprietà del Comune di Trieste, ovvero il reparto Trenovia.

Abbiamo chiesto al Direttore d'Esercizio, **ing. Raffaele Nobile**, di illustrarci l'organizzazione e le incombenze del reparto.

«*La Direzione di Esercizio Trenovia opera in diretta dipendenza dal Direttore Generale di TT. Essa si divide in due branche distinte: Esercizio Funicolare e Esercizio Tranvia. Ad entrambi i servizi è preposto il sottoscritto che si avvale per ciascun settore rispettivamente della collaborazione del perito **Fabio Facchettin** e del perito **Paolo Buzzi**.*

*Facchettin, oltre che sovrintendere alla manutenzione della funicolare ed al collegamento con l'attività del deposito tranviario, riveste anche il ruolo di Capo Servizio della funicolare, mentre Buzzi, responsabile del Deposito di Opicina e della manutenzione delle vetture tranviarie, riveste anche il ruolo di sostituto del Capo Servizio della funicolare in caso di assenza del titolare.*

*L'attività del servizio Trenovia (esercizio e manutenzione) è scandita dai regolamenti di Esercizio di ciascun settore; questi documenti sono stati approvati dai rispettivi Enti di controllo e precisamente dalla Regione per quanto attiene alla funicolare e dall'USTIF (Ufficio Statale Trasporti Impianti Fissi) per quanto attiene al tram.*



L'ing. Nobile tra i due collaboratori Buzzi e Facchettin

*In essi si sostanzia il modo di condurre gli impianti e le vetture rispettivamente da parte dei macchinisti della funicolare e da parte dei manovratori del tram, le incombenze da attendere alla presa in consegna dell'impianto o del tram, le norme di sicurezza e di prudenza da adottare in caso di situazioni particolari o di guasti, le norme antinfortunistiche specifiche per il settore funiviario e i comportamenti da tenere nei confronti della clientela».*

Con il perito Buzzi abbiamo voluto approfondire maggiormente la struttura del Deposito di Opicina e le attività di routine che vengono svolte.

«*L'area del deposito comprende due capannoni, dove vengono ricoverati tutti i tram alla sera, con le fosse d'ispezione e un carro ponte da 6,3 ton, un magazzino per i materiali di armamento, un silos da 130 ton per la sabbia e un piazzale con 5 scambi per lo smistamento dei tram nelle 5 corsie.*

*Nel 2005 si sono conclusi i lavori per il restauro dell'edificio che hanno interessato la struttura del tetto in legno lamellare, l'impianto elettrico e quello di riscaldamento.*

*Nel comprensorio operano due reparti:*

- *manutenzione tram - 6 turnisti e 2 giornalieri;*
- *manutenzione binario - 2 turnisti (1 addetto per la tratta in aderenza e 1 per la funicolare).*

*I colleghi della manutenzione dei tram eseguono giornalmente su tutte le vetture prima dell'immissione in servizio sia i controlli di sicurezza (impianto frenante - frenature elettriche e meccaniche) sia i controlli periodici di tutti gli organi elettrici, meccanici e strutturali che vengono fatti con cadenza settimanale.*

*I colleghi del reparto binario verificano anche loro con cadenza giornaliera, prima dell'inizio del servizio con la prima corsa a vuoto, la corretta percorribilità del binario, degli scambi, dei rulli guidafulmine e della posizione della stessa al loro interno, nonché le segnalazioni semaforiche di percorribilità e blocco. Viene inoltre verificata giornalmente l'integrità della linea di alimentazione elettrica (pali e isolatori, filo di contatto, scaricatori, sezionatori, cavo parallelo ecc.).*

*Ultimate le manutenzioni/verifiche di routine giornaliera, entrambi i reparti si dedicano, ognuno per la propria sfera di competenza, alle manutenzioni che si rendono necessarie sia sui tram, sia lungo la linea».*

Per concludere abbiamo chiesto al Direttore d'Esercizio, ing. Nobile, alcuni cenni in merito alla revisione ventennale della funicolare.

«*La revisione ventennale della funicolare è stata effettuata in ossequio al D.M. 2 gennaio 1985 il quale, oltre che determinare gli intervalli di manutenzione straordinaria degli impianti a fune (annuale, quinquennale, decennale, ventennale e quarantennale), fissa la vita tecnica dei manufatti componenti le funicolari terrestri in 60 anni. Progettista dei lavori è stato nominato l'ing. Achille Bonini, professionista di chiara fama nel campo della progettazione di impianti a fune.*

*La realizzazione di tale progetto, che prevedeva lavori di rinnovo e revisione ventennale dell'impianto, è stata assegnata, a seguito di gara ad evidenza pubblica, ad un Associazione Temporanea di Imprese.*

*I lavori sono iniziati il primo giugno 2005 e sono terminati il 26 luglio 2006 con il viaggio inaugurale avvenuto in tale data. Successivamente si sono palesati tutta una serie di inconvenienti dovuti per la maggior parte a problemi di rodaggio ed al fatto di aver dovuto coniugare il vecchio col nuovo su un impianto peraltro unico nel suo genere. Questa circostanza ha comportato il ricorso ad approssimazioni progettuali che, fatto salvo il principio di sicurezza, hanno richiesto delle verifiche e delle azioni migliorative durante l'esercizio come ad esempio una rivisitazione dello scartamento e la creazione di ulteriori giunti di dilatazione al binario.*

*Queste ultime operazioni, unite ad inconvenienti derivanti da responsabilità di terzi, hanno comportato un ulteriore fermo impianto dal 3 ottobre 2007 al 21 maggio 2008».*

Concludendo, auguriamo al nostro caro Tram, orgoglio della città di Trieste e che il prossimo 9 settembre compirà ben 106 anni di attività, lunga, lunga vita. Un particolare ringraziamento va rivolto a tutte le maestranze che si adoperano, giornalmente, affinché tale vita sia la più serena possibile. ■

### Interventi svolti durante la revisione ventennale

- sostituzione dei binari del tratto a fune;
- sostituzione del riduttore (in opera dal 1927!);
- eliminazione della rete aerea sul tratto a fune e inserimento dei cavi di alimentazione dell'energia elettrica in cavidotti interrati;
- creazione di un camminamento lungo tutta la tratta funicolare con funzione di via di fuga;
- sostituzione degli azionamenti elettrici e del banco di manovra del motore dell'argano;
- sostituzione delle barriere di S. Anastasio e di Romagna ed applicazione di telecamere;
- sostituzione dei carri scudo con altri impresidati;
- sostituzione della corona e del pignone dell'argano principale;
- revisione generale con applicazione di chopper a 4 vetture tranviarie;
- sostituzione di circa l'80% dei pali sul tratto ad aderenza naturale;
- sostituzione del binario in alcuni tratti a maggiore usura;
- riattamento della sala macchine, dell'officinetta e della cabina di manovra di Vetta Scorcola;
- sostituzione del tetto del deposito di Opicina con manufatto in legno a campata unica;
- micropalficazione di ancoraggio e ricostruzione di circa 100 m. di muro di contenimento in località Conconello;
- rinnovo degli impianti SOA lungo i passaggi a livello di via Commerciale e strada per Vienna;
- ripavimentazione di parte della piazza Oberdan e riattamento del chiosco di attesa;
- parziale riqualificazione dei chioschi di attesa in muratura;
- parcheggi di interscambio vettura privata-tram al quadrivio di Opicina e a Cologna.

## Come si lavorava intervista ad un ex-tranviere

di **Stefania de Gavardo**

Abbiamo passato un paio d'ore molto piacevoli con **Riccardo Goruppi**, pensionato ACT che dal 1957 al 1982 ha lavorato con passione e dedizione per la funicolare, inizialmente con le Piccole Ferrovie, poi sotto il Comune, successivamente con l'ACEGAT, per poi concludere la sua attività lavorativa con l'Azienda Consorziale Trasporti. La società per azioni delle Piccole Ferrovie era composta da più di 80 dipendenti, che coprivano tutte le mansioni necessarie per il funzionamento di una struttura a gestione "familiare". Il personale veniva scelto principalmente tra gli abitanti dell'Altipiano, allo scopo di garantire un loro pronto intervento in caso di qualsivoglia imprevisto. Il passaggio, nel 1961, sotto il Comune è stato, a detta del nostro intervistato (*ma confermato anche dalla storia*), un passo significativo per le modifiche



I diversi modelli di tram, moderno e storici

effettuate sui sistemi di sicurezza del mezzo. Allo stesso tempo anche la qualità del lavoro è notevolmente migliorata visto che da quel momento ognuno dei lavoratori gestiva una determinata attività e quindi le responsabilità erano ben definite e distribuite.

Il signor Goruppi, come voleva la prassi del tempo, venne assunto come manovale per concludere la sua lunga carriera con il ruolo di carrellista, impiego di responsabilità e precisione. Questa figura (oggi scomparsa con l'introduzione dei nuovi carri scudo senza presidio), rivestiva fondamentale

importanza perché fungeva da ausilio al lavoro del manovratore nella tratta in pendenza della funicolare e permetteva l'attivazione del bloccaggio del mezzo in caso di guasto al sistema.

La figura del tranviere ha sempre rivestito un ruolo particolarmente importante: l'affidabilità e la puntualità della persona erano caratteristiche fondamentali per il corretto funzionamento di tutto l'impianto. La manutenzione ed il controllo degli apparati, in special modo della fune, dei rulli, nonché delle rotaie, avveniva (*come anche oggi*) giornalmente ma a piedi e il monitoraggio costante e continuo del personale preposto era di fondamentale importanza per la sicurezza della trenovia. Racconta il signor Goruppi che il lavoratore aveva una conoscenza così dettagliata della strumentazione da riuscire a *"percepire con l'orecchio ogni minima anomalia del motore"*. Lo spirito di appartenenza accomunava tutto il personale che con passione e fiducia reciproca lavorava come una squadra per garantire ogni giorno il servizio, consapevoli che a quel tempo la tranvia era l'unico sistema per collegare tra loro la città con l'abitato di Opicina.

Il tram, al tempo il mezzo più usato durante la settimana per coloro che dal Carso venivano a lavorare a Trieste, alla domenica si riempiva di gitanti e lì circa 100 posti disponibili in ognuna delle 5 carrozze in servizio continuo dalle 5:10 del mattino alle 1:00 di notte non bastavano per sopperire alla richiesta. Nelle giornate festive, infatti, si dovevano montare delle transenne per gestire il flusso della folla. Affascinante e coinvolgente la storia lavorativa del signor Goruppi specialmente perché dalle sue parole traspare la conoscenza e la passione per la nostra tranvia, storico gioiello di Trieste. ■

## Trieste... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

Estate, ...voglia di mare? E allora cambiamo mezzi e itinerari, lasciamo la città e andiamo a visitare la nostra riviera. Anche in questo caso potremmo prendere l'autobus per spostarci (il 6 fino a Barcola o il 36 fino a Grignano) ma perché non approfittare del servizio marittimo stagionale Trieste - Barcola - Grignano, anch'esso gestito dalla nostra società? Si parte con la motonave Araxi dal molo Pescheria, proprio davanti all'Acquario e, seguendo la costa, passando davanti alla **Diga** e al **Porto Vecchio**, in circa 20 minuti si raggiunge il primo porticciolo di Barcola. Niente traffico, aria buona e tanto sole rendono questa breve traversata un'incautevole escursione che offre l'opportunità di vedere la città da una diversa angolazione. In questo modo si può infatti godere della veduta panoramica di tutte le Rive e dei palazzi che fin qui abbiamo visitato ma si può anche scoprire l'affascinante zona del Porto Vecchio, che quasi tutti i giorni è alla ribalta delle cronache cittadine per la complessa questione della sua futura destinazione d'uso che si auspica dia nuova linfa vitale all'economia di tutta la città. Di fronte all'area portuale troviamo la vecchia Diga sulla quale, dopo decenni di inattività, è stato completamente ristrutturato e riaperto al pubblico lo storico stabilimento balneare che già agli inizi del '900 era meta degli appassionati bagnanti triestini. Proseguendo la traversata si può ammirare in tutta la sua bellezza il **Faro della Vittoria**. Esso sventa dalla collina di Greta e il suo basamento poggia a circa sessanta metri sul livello del mare, all'interno dell'ex forte Kressich, caposaldo del sistema difensivo che gli austriaci costruirono a metà del XIX secolo per proteggere la città dagli eventuali pericoli che potessero giungere dal mare. Non si tratta solo di un'importante guida per i naviganti; il faro è anche uno splendido monumento nazionale dedicato ai marinai caduti durante la prima guerra mondiale. Venne progettato da un architetto che abbiamo già avuto modo di conoscere nelle scorse puntate, Arduino Berlam. Per la sua costruzione furono necessari più di 4 anni di lavoro, dal 1923 al 1927. Il suo candore è dovuto all'impiego di pietre provenienti dall'Istria e dal Carso e per la sua struttura furono necessari migliaia di metri cubi di calcestruzzo e tonnellate d'acciaio, tanto che il suo peso è stimato in oltre 8.000 tonnellate. Com-



Il bagno alla Diga, con dietro il Porto Vecchio

pletano l'opera due enormi statue concepite entrambe da Giovanni Mayer. Sulla cupola, posta sopra il gruppo ottico, troviamo quella splendida in bronzo dedicata alla Vittoria, alta 7,20 metri e del peso di 7 quintali, realizzata da Giovanni Sreboth. Sopra il basamento, invece, è collocata la statua raffigurante un marinaio che scruta il mare. Essa è altrettanto



Il Faro della Vittoria

imponente (ben 8,60 metri, quasi una palazzina di 3 piani) e venne realizzata da Regolo Saladini. Ai piedi di quest'ultima è collocata l'ancora del cacciatorpediniere Audace che fu la prima nave italiana ad attraccare nel porto di Trieste e da cui poi prese il nome l'ex molo S. Carlo, sito di fronte a piazza Unità. Per concludere ancora qualche dato: il faro è alto complessivamente 68,65 metri e la lanterna si



La scogliera davanti alla pineta di Barcola

trova così ad un'altezza di circa 120 metri s.l.m. consentendo al suo fascio di luce di essere visto ad oltre 60 Km. di distanza. Bene, andiamo avanti ancora un po' con la traversata costeggiando viale Miramare ed arriviamo a **Barcola**.

In epoca romana questo era un paesino di pescatori e, per la sua posizione in un avvallamento, veniva chiamato Vallicula (in seguito modificato in Bovedo fino al XVIII secolo). La sua vocazione a meta turistica, almeno per gli abitanti di Trieste, iniziò quando fra la fine del '700 e l'inizio dell'800 i proprietari terrieri della zona incominciarono a costruire le loro residenze e a trascorrervi il periodo estivo. Arrivando da Trieste si incontra subito la chiesa consacrata a San Bartolomeo, esistente già dal XV secolo, ristrutturata nel 1786 e definitivamente ampliata nel 1931 con l'aumento della popolazione. Spicca dalla sua facciata un rosone trecentesco che venne recuperato dalla chiesa di San Pietro situata un tempo nell'antica piazza Grande, ora piazza Unità d'Italia. Con la costruzione del Castello di Miramare e del lussureggiante parco, residenza degli Asburgo (*che andremo a visitare nella prossima puntata*), si rese necessaria la costruzione di una strada che lo collegasse al centro città. Fu così che a metà del 1800 venne costruito il viale, dedicato alla regina Elena, il quale costeggiando il lungomare univa il centro città alla nuova zona residenziale. In tempi più recenti, fino alla fine degli anni sessanta, la località si raggiungeva in tram. Per il numero 6 c'era una corsia riservata, separata da una siepe dal resto della carreggiata, e d'estate, per riuscire a trasportare tutti i bagnanti, a questo affascinante mezzo veniva agganciata anche un'ulteriore carrozza a rimorchio. Credo che per chi come me all'epoca era un bambino, il ricordo di quel tragitto rimarrà per sempre nella memoria, come la voglia di toccare i comandi del manovratore che si trovavano sgarniti in coda alla vettura. Una volta arrivati al capolinea o all'approdo della motonave, sono circa 3 i chilometri di lungomare che congiungono il primo porticciolo all'ingresso del parco. D'estate è tutta una distesa di asciugamani e di gente che si rosola al sole, mentre nelle altre stagioni diventa la tipica passeggiata dei triestini oppure il luogo dove fare jogging o andare in bicicletta. Per questa volta ci fermiamo qui. Nel prossimo numero proseguiamo la nostra traversata fino a Grignano: le cose da vedere lungo la costa, e in particolare modo il castello di Miramare e il suo parco, hanno ancora molte curiosità da raccontarci. ■

**la contrada**  
Lavori di manutenzione

**stiamo preparando per voi una stagione ricca di sorprese vi aspettiamo a fine estate!**

[www.contrada.it](http://www.contrada.it)

**informa**

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

**Direttore Responsabile**  
Stefania de Gavardo

**Redazione**  
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Annalisa Gomezel, Gianfranco Ruggeri, Ingrid Zom

**Recapiti**  
Via dei Lavoratori, 2 - 34144 Trieste  
Tel. 040 779.5216 / 5352  
Fax 040 779.5225  
e-mail: [urp@triestetrasporti.it](mailto:urp@triestetrasporti.it)

Stampa: STELLA srl - Arti Grafiche - Trieste