

IL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Passeggeri in aumento per Trieste Trasporti

TRIESTE

Quasi 68 milioni di passeggeri trasportati in un anno, un salary gender gap dello 0,6% e una crescente attenzione alla sostenibilità, con il 50% della flotta in via di rinnovo entro il 2030. Sono i numeri del bilancio di sostenibilità 2024 pubblicato da Trieste Trasporti.

Nell'anno la società ha trasportato una media giornaliera di oltre 185 mila perso-

ne. La flotta aziendale è pari a 285 mezzi, di cui 14 adibiti a scuolabus e servizi turistici e commerciali e sei vetture tranviarie. Tra i 719 dipendenti la differenza di retribuzione media fra uomini e donne è pari allo 0,6%.

Sul fronte ambientale, il Piano regionale di evoluzione del parco mezzi, elaborato assieme a Tpl Fvg e Regione, prevede la sostituzione del 50% della flotta a motore endotermico con veicoli

elettrici, a idrogeno o a basse emissioni, entro il 2030. Trieste Trasporti ha programmato l'acquisizione di 137 autobus elettrici, 10 a idrogeno e 23 diesel a basse emissioni, per un investimento pari a 84 milioni di euro, oltre a 20,4 milioni per le infrastrutture di ricarica e rifornimento. Questi interventi consentiranno di ridurre del 55% le emissioni entro il 2030 rispetto al 2021. Nel 2024 le azioni messe in atto dell'azienda hanno permesso di avviare al recupero l'82% dei rifiuti prodotti.

Per il presidente Maurizio Marzi Wildauer, «efficienza, sostenibilità e qualità del servizio» passano attraverso «una pianificazione strategica capace di guardare all'og-

gi ma soprattutto al domani, per anticipare i cambiamenti e farsi trovare costantemente preparati. Tutto questo in un'ottica di servizio alla clientela ma anche di creazione delle migliori condizioni di lavoro per i nostri dipendenti». «La nostra è un'azienda che investe sul capitale umano, sulla tutela dell'ambiente e sull'innovazione tecnologica con mezzi e procedure sempre più all'avanguardia», ha aggiunto l'amministratore delegato Aniello Semplice. «Lo fa con un obiettivo ben chiaro: mantenere quegli standard di servizio che da anni ne fanno un'eccellenza a livello nazionale nel settore del trasporto pubblico locale». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tram fermo a un anno dalla ripartenza

Avanti i lavori, ma nel 2027 nuovo stop

Revisione quinquennale in corso per riattivare la linea entro l'estate ed è già prevista un'interruzione più lunga per la ventennale

Francesco Codagnone

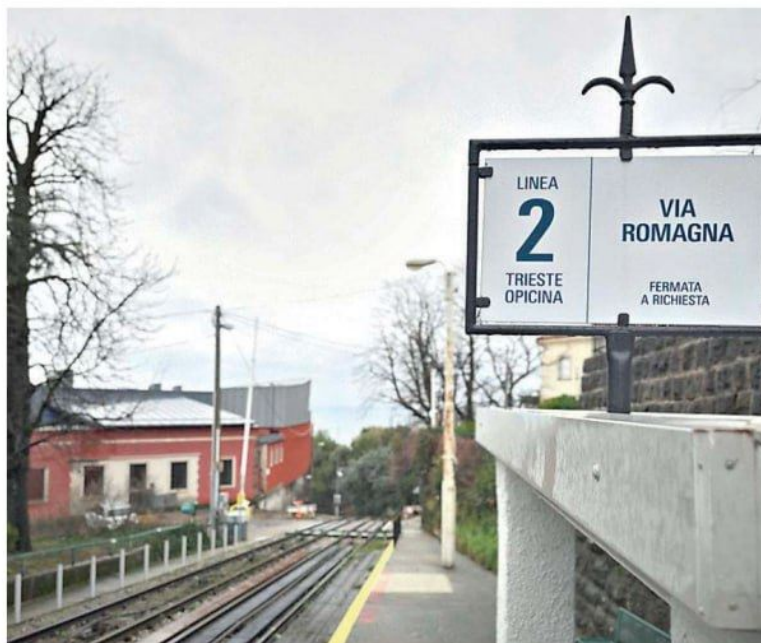
Alle 7.35 del primo febbraio di un anno fa il *Tram de Opicina* lasciava piazza Dalmazia dopo quasi nove anni di inattività. La prima corsa in realtà era programmata per le 6.53, ma la notte prima qualcuno aveva dimenticato l'auto sui binari di piazzetta Casali, ennesimo imprevisto per quel Tram nato davvero *disgraziato*. Il passaggio del carro attrezzi fu a ogni modo accolto con ironiche schitarate e cori da stadio, e la prima corsa alla fine fu un successo: sedili al completo, lunghe file ai capolinea e centinaia di passeggeri rimasti a terra. In poche ore il bar "Alla Tramvia" su a Monte Re addirittura esaurì la carta per stampare i biglietti. Fu una vera festa, ma la festa non è durata a lungo.

UN ANNO DOPO IL TRAM DI NUOVO FERMO

A distanza di un anno quelle carrozze sono di nuovo vuote, fatta eccezione del personale di Trieste Trasporti che fino a ieri continuava a movimentarle per le prove tecniche. La linea 2 è stata interrotta quattro mesi fa a causa di un guasto, e potrebbero servirne almeno altri quattro prima che venga ripristinata. Anche a quel punto, però, la ripartenza non sarà definitiva, perché nel 2027 andrà effettuata la lunga revisione ventennale della funicolare. Il Tram di Opicina dovrà per allora fermarsi ancora una volta, forse per diversi mesi.

L'ULTIMO GUASTO ALLA FUNICOLARE

La linea è ferma dalla Barcolana, l'11 ottobre scorso. Negli otto mesi precedenti non era



A sinistra la fermata di via Romagna, vuota dopo l'ultimo stop; a destra, in alto il Tram durante un test tecnico, in basso il cavo della funicolare



na. Tra riparazione del danno e opere di revisione Trieste Trasporti stima circa quattro mesi di lavorazioni. Il Tram dovrebbe quindi ripartire entro l'estate, ma neanche a quel punto la ripresa del servizio sarà definitiva.

UN NUOVO STOP NEL 2027

Nel 2027 andrà infatti eseguita la revisione ventennale della funicolare, operazione più complessa che andrebbe a sommarsi alle ultime lavorazioni in programma. Il termine in realtà sarebbe già in scadenza, ma – fanno sapere dal Comune – Trieste Trasporti ha chiesto alla Regione (che per la funicolare è autorità di sorveglianza) una proroga al prossimo anno, purché appunto si completi intanto quella quinquennale. La parte più consistente di lavori si concentrerà quindi nel 2027 – indicativamente dopo le elezioni comunali – con un nuovo stop che, a quel punto, potrebbe durare anche diversi mesi.

L'ULTIMA REVISIONE: COSA ASPETTARSI?

Cosa aspettarsi? L'ultima revisione ventennale, come testimoniato da una targa in piazzetta Casali, fu effettuata tra il 2005 e il 2006 dalla Ceretti & Tanfani di Milano. All'epoca la ditta si occupò anche del rifacimento della linea e del rinnovo di fermate e carrozze, oltreché della sostituzione dei due vecchi carri scudo arancioni anni Settanta con gli attuali modelli bianchi e blu. Per farsi un'idea, vent'anni fa i lavori costarono quasi otto milioni, e richiesero l'interruzione del servizio per più di un anno. —

no mancati imprevisti e guasti, tra Tir incastrati sui binari, piccoli incidenti e brevi stop per avarie tecniche, ma quella mattina tutto ciò che poteva andare storto è andato storto. Il Tram stava viaggiando in direzione piazza Dalmazia, pronto a caricare a bordo i tanti turisti accorsi per la regata – era proprio l'ultima domenica del Trieste Tram Tour, l'iniziativa lanciata da Trieste Trasporti la scorsa estate – quando la fune trainante è uscita dai rulli. Una ruota ci è passata sopra e il cavo ne è risultato irrimediabilmente

mente lesionato. Corse annullate, passeggeri a terra. E servizio sospeso, ancora una volta.

I LAVORI IN PROGRAMMA

Il danno si è presto rivelato più grave del previsto e di non immediata risoluzione, considerata la particolarità delle componenti da riparare. Così, prevedendo settimane o mesi di fermo, Trieste Trasporti e il Comune hanno infine convenuto di anticipare una serie di lavorazioni del resto già programmate per questa prima parte di 2026: il controllo della linea

area di contatto, la posa di nuovi cartelli e segnaletica, la separazione tra carreggiata e binari con ringhiere su a Campo Cologna e Opicina, oltre alla revisione – fanno sapere dal Comune – del progetto per ripristinare lo storico capolinea di piazza Oberdan. Nel lungo elenco c'è quindi la revisione quinquennale della funicolare, operazione che avrebbe comunque richiesto di interrompere la linea 2 per dei mesi: l'idea è stata quindi di anticiparla, così da ottimizzare i tempi e "apportare" di questa inattività

per evitare continui stop&go.

QUANDO RIPARTIRÀ LA LINEA 2?

I lavori sono partiti il 15 gennaio scorso, e anche ieri era possibile vedere la carrozza 401 sferragliare tra Scorcola e Opicina per delle prove tecniche. I quadri elettrici di trazione della funicolare sono stati smontati, così come il motore elettrico, il riduttore e l'albero lento. Lungo i binari non si incontrano più neanche i carri scudo, rimossi e trasportati per la revisione in un'officina specializzata in provincia di Chieti, a Orto-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN FUNZIONE I PRIMI CINQUE VEICOLI CON INGRESSO SEPARATO ALLA GUIDA

Dispositivi anti aggressione per gli autisti degli autobus

Un ingresso alla cabina di guida per gli autisti separato rispetto a quelli già riservati ai passeggeri, progettato per prevenire e limitare come possibile i rischi di aggressioni ai danni dei conducenti, tanto più dopo i gravi episodi verificatisi negli ultimi mesi.

È una delle novità della nuova flotta della Trieste Trasporti, introdotta intanto su cinque corriere elettriche in funzione a partire da oggi sulle linee 5,

11, 40 e 48, tutte dotate di un bollino del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A metà anno arriveranno altri 15 autobus di questo tipo, parte del piano aziendale che prevede la sostituzione del 50% della flotta a motore con 137 veicoli elettrici (oltre a 10 a idrogeno e 23 a diesel a basse emissioni) entro il 2030.

Oltre alla sostenibilità si guarderà anche alla sicurezza, per i passeggeri ma anche per

gli autisti in servizio sui mezzi. L'ultimo episodio violento risale ad appena lo scorso dicembre, quando un conducente della linea 10 è stato colpito con un pugno al volto, sferzato da un passeggero che era riuscito a raggiungere il posto di guida.

Ai presidi di sicurezza già introdotti a bordo delle corriere – tra cui paretine alte, videocamere e controllo diretto, anche con le forze dell'ordine – si



Uno dei nuovi autobus introdotti nella flotta della Trieste Trasporti e in funzione a partire da oggi

affiancherà quindi l'ingresso separato alla cabina di guida, a maggior tutela del personale dell'azienda. «Si tratta di mezzi al massimo livello della tecnologia disponibile», commenta il presidente della Trieste

Trasporti Maurizio Marzi Wildauer: «L'ingresso separato per i conducenti – afferma – è una scelta precisa nell'ottica della massima tutela dei nostri lavoratori. Con questi cinque autobus, cui nel corso dell'an-

no se ne aggiungeranno altri, prosegue il piano di rinnovo della flotta con l'obiettivo del 50% del parco veicoli a emissioni zero entro il 2030».

F.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA