



Editoriale

E due!

Il primo numero è stato accolto in modo sostanzialmente positivo. Qualche inevitabile scetticismo (un classico a Trieste!) ma, nel complesso, simpatia e apprezzamento. Il secondo numero esce sotto le feste di Natale ed è denso di notizie importanti e utili, di auguri e buoni propositi. L'anno che verrà, indubbiamente, sarà pieno di impegni ma anche di interessanti prospettive.

Partiranno gli investimenti aziendali che dovranno consolidare il patrimonio societario e contribuire a risolvere la logistica interna. Mentre scrivo queste note in libertà, sta proseguendo il confronto con i sindacati che, sperabilmente, porterà sia ad un miglioramento del rapporto azienda/dipendenti sia ad un accordo complessivo che alla fine garantisca un servizio più adeguato. Un confronto non facile, ma confido che alla fine il senso di responsabilità comune prevalga sui piccoli interessi di parte. Questa azienda può e deve funzionare in modo ancor più qualificato; ne ha tutte le potenzialità tecniche, professionali, soprattutto umane. L'importante è che vi sia da parte di tutti un comportamento il più possibile virtuoso che porti a privilegiare il lavoro come elemento determinante per il benessere personale e collettivo. Senza adagiarsi pigramente, senza diventare i "furbetti del Broletto", attendendo cioè la fine del mese e lo stipendio come qualcosa di comunque garantito in eterno, sperando inoltre di impegnarsi meno possibile.

Il lavoro deve ritornare ad essere quella conquista personale che qualifica l'individuo e lo rende libero, forte ed in grado di guardare con fiducia alla vita.

Non sono soltanto belle parole, uno stucchevole predicazzo in vista delle feste di fine anno: vuole essere, semplicemente e con molta umiltà, un invito ad una serena riflessione, valida per ciascuno di noi.

Buone feste a voi tutti ed alle vostre famiglie.

Pier Giorgio Luccarini
Direttore Generale

La parola alle autorità

intervista a **Massimo Greco**
Vicepresidente e Assessore ai Trasporti
della Provincia di Trieste

(di Ingrid Zorn)

Qual è il ruolo che la Provincia di Trieste ha assunto a seguito della gara e dell'assegnazione del servizio di trasporto pubblico locale alla Trieste Trasporti S.p.A. nel 2001?

Nell'organizzazione del trasporto pubblico locale (tpl) la Provincia di Trieste ha cercato di svolgere un ruolo attivo, non limitandosi alla burocratica esecuzione dei compiti istituzionali indicati dalla L.R. 20/97 ma interpretando la norma regionale in senso evolutivo e tentando di assumere un ruolo propositivo e progettuale. Ciò si è evidenziato anche nei numerosi interventi di integrazione della rete, nei quali vengono impiegati circa duecentocinquanta mila euro all'anno.

Abbiamo messo mano anche a tutto l'impianto di pianificazione del tpl che non è più tanto coerente con le esigenze e le richieste del territorio. Prima si è lavorato con il Comune all'indagine Origine/Destinazione, monitorando e studiando come i triestini si muovono all'interno del proprio territorio. Adesso, in base a questo lavoro che ha interessato 5.000 famiglie, la Provincia - assieme alla Trieste Trasporti e all'autore del lavoro di revisione, il prof. Camus del Dipartimento di Ingegneria Civile della nostra Università - sta preparando una revisione della rete che risale al '98-'99 e risente di un eccesso di rigidità del rapporto tra linea, chilometraggio e budget.

In questi anni è stato anche costituito l'Osservatorio sulla Mobilità, organismo che offre un momento di confronto e di dibattito fra la Provincia, i Comuni, la T.T., l'Agenzia Mobilità Territoriale e Trenitalia, tutti soggetti deputati all'organizzazione del trasporto sul nostro territorio. La revisione della rete è già passata al vaglio di questo organismo ed è stata giudicata favorevolmente.

A tutto ciò si aggiunge anche il ruolo della Provincia per quanto riguarda gli aspetti ecologico ambientali; c'è infatti un costante e serrato confronto

con l'azienda concessionaria per trovare le modalità migliori per un servizio che sia ecocompatibile.

Passato, presente e futuro del trasporto pubblico locale in ambito provinciale.

Come confermato dalle recenti classifiche stilate da un autorevole quotidiano nazionale, *Il Sole 24 Ore*, Trieste può vantare uno dei migliori servizi su gomma. Il livello di diffusione e la frequenza sono notevoli e, se giriamo l'Italia facendo raffronti con altre città di dimensioni analoghe, penso sia difficile trovare un servizio con caratteristiche così positive.



Greco, Vicepresidente della Provincia

Naturalmente l'obiettivo non è raggiunto, nel senso che si può sempre migliorare; mi sembra che il rapporto con l'azienda e il progetto di revisione della rete vadano in questa direzione. Riteniamo che in un territorio come quello triestino, così particolare dal punto di vista orografico, il trasporto pubblico - che rispetto a vent'anni fa ha subito un significativo decremento - debba trovare tutta una serie di situazioni a supporto: da un piano del traffico che lo collochi come asset ineludibile, fondamentale e determinante per disincentivare l'utilizzo della vettura privata, a infrastrutture a sostegno che invogliano l'utente ad intensificare l'utilizzo del mezzo pubblico.

La prima questione spetta al Comune di Trieste, che sta lavorando seriamente

□ continua a pag. 2

Giovedì 22 Dicembre

ore 15.00 - Sala Mensa

Scambio degli auguri di Natale
(e consegna delle spille per i giubilei)

segue da pag. 1

ed in linea con questa previsione. L'ente pianificatore dell'infrastrutturazione è invece la Provincia e siamo fiduciosi che nell'arco di pochi mesi, con l'attivo concorso dell'A.M.T. e delle amministrazioni comunali, una prima importante serie di installazioni di pensiline porterà, soprattutto nelle zone urbane periferiche, ad un deciso miglioramento delle condizioni di attesa alle fermate.

Quali sono secondo Lei le priorità del progetto di revisione della rete dei trasporti cittadina?

Il progetto deve essere strettamente connesso al Piano Urbano del Traffico e deve vedere il tpl come protagonista. Il mezzo pubblico che aumenta la propria velocità commerciale, che non si impantana nel traffico, è quello che crediamo possa maggiormente attrarre il cittadino.

Per quanto riguarda la revisione della rete ci sono alcune innovazioni interessanti, soprattutto nei collegamenti fra Trieste e Muggia e le nuove aree della città, in particolare con l'area ricreativo-direzionale di Passeggio Sant'Andrea. È prevista anche una serie di interventi per diminuire i momenti di interscambio degli autobus e razionalizzare così il loro utilizzo.

Trieste è una città di mare. Lei crede nello sviluppo delle linee marittime nel nostro golfo?

Ci credo moltissimo, perché il mare è forse la più grande risorsa che abbiamo per sbloccare il traffico a terra e cercare nuove soluzioni.

La Provincia ha avviato diverse iniziative, finanziando e cofinanziando, assieme alla T.T., alcune agevolazioni sulla Trieste-Muggia e sulle altre linee del golfo, sia in una chiave di trasporto pubblico, sia come promozione stagionale. Riteniamo che soprattutto sulla linea per Muggia vi siano proprio le caratteristiche del tpl e l'iniziativa promozionale, appena terminata, ha voluto testare quanti studenti e pendolari siano disposti a muoversi via mare con la gratuità del trasporto derivante dall'abbonamento al bus.

Resta il pesante problema gestionale dei maggiori costi del trasporto marittimo: crediamo a tale riguardo che la Regione, ente finanziatore del tpl, debba guardare al mare con maggiore attenzione, perché dal Golfo giunge un'immediata risposta di carattere ambientale, in termini di sicurezza e di maggiore disponibilità viaria del territorio. Il mare non è quindi un optional ma una risposta ovvia ai problemi della viabilità. Naturalmente bisogna vederla in termini gestionali più competitivi. ■

L'argomento

L'AGGIORNAMENTO DEL DEL PIANO DI IMPRESA DI T.T.

di **Claudio Cerioli**

Nelle settimane passate, nel corso di una serie di specifici incontri, è stato presentato alle Rappresentanze Sindacali e a tutta la struttura direttiva aziendale l'aggiornamento 2005 del Piano d'Impresa della nostra Azienda.

La necessità di intervenire per una rivisitazione complessiva del Piano originario, risalente al 2001, emerge da una serie di profondi cambiamenti che sono intervenuti nello scenario all'interno del quale l'Azienda opera. Alla luce di questi bisogna trovare un equilibrio per prepararsi adeguatamente alla prossima stagione di gare.

Fra questi cambiamenti direi che forse quello più significativo è legato alla conclusione di una parte consistente delle gare per l'affidamento dei servizi, finalizzate al superamento delle forme di mercato protetto alle quali, come sappiamo tutti, anche la nostra Azienda apparteneva.



Un momento dell'incontro tra sindacati e azienda

Se si escludono alcune zone del meridione e alcune aree metropolitane (dove peraltro si sta procedendo a subaffidamenti di importanti quote di servizio), molte altre Regioni hanno portato faticosamente a termine il processo delle gare. I contratti di servizio che si sono sottoscritti lo scorso anno ad esempio in Lombardia e in Emilia hanno posto a carico delle imprese vincitrici pesanti condizioni, in termini di investimenti e di standard qualitativi di servizio da rispettare. Hanno però anche dato vita a nuovi raggruppamenti d'impresa di dimensioni notevoli e nuovi operatori, alcuni dei quali con presenza di importanti gruppi stranieri, che intendono portare la propria attività anche al di fuori dei territori in cui si sono radicati.

È ragionevole pensare quindi che la prossima stagione di gare sarà influenzata e caratterizzata da nuovi competitors, anche in Friuli Venezia Giulia.

La caratteristica ormai storica del nostro settore, di non godere mai periodi di stabilità e di soffrire di una endemica inadeguatezza di risorse, è riaffermata da una serie di fatti: l'aumento spropositato dei costi di trazione a causa del prezzo del gasolio, l'aumento del traffico veicolare privato che incide sulla regolarità e puntualità del servizio ma anche sulla produttività dei mezzi e del personale, il trasferimento di significative quote di utenti sulle moto, la questione del trattamento economico di malattia posto a carico delle imprese, l'approssimarsi delle gare per l'affidamento dei servizi su ferro ecc.

Nuovo Direttore alle Risorse Umane

Dal 1° novembre è entrato a far parte della nostra azienda il dott. arch. **Claudio Cerioli** (nella foto qui a fianco, il secondo da sinistra).

Originario di Cremona, 47 anni, sposato, con due figli, attualmente risiede ad Acquanevra Cremonese.

Per ormai più di venticinque anni si è occupato di trasporti pubblici e di mobilità, sia come dipendente e consulente di Enti locali, sia come dirigente d'Azienda e direttore generale di alcune imprese della Lombardia.

Benvenuto alla Trieste Trasporti e buon lavoro!

In questo quadro Trieste Trasporti affronta l'impegnativo cammino che la sta portando a prepararsi alla nuova gara del 2010, onorando tutti gli impegni che ha assunto con il contratto di servizio e concentrandosi fortemente sugli investimenti.

L'aggiornamento del piano industriale evidenzia sotto questo profilo quelli che dovranno rappresentare i punti di forza del profilo aziendale nelle future gare: l'età del parco mezzi, la qualità del servizio, la capacità progettuale aziendale, la presenza nella compagine azionaria di un gruppo internazionale. Nel contempo mostra anche i punti di debolezza, che la spingono ad avviare il piano di riorganizzazione che si sta discutendo ora con le Rappresentanze Sindacali del personale e che è suddiviso in una serie di progetti specifici di settore.

Si tratta sicuramente di un cammino molto impegnativo, ma essendo nuovo dell'azienda, anche se ormai vecchio del settore, ritengo di poter dire che viene affrontato da tutte le parti, nessuna esclusa, con grande senso di responsabilità ed una altissima preparazione professionale.

A conferma di uno dei punti di forza della nostra Azienda. ■

PIANO DI RIORGANIZZAZIONE PUNTI SALIENTI

L'Azienda e le OO.SS. stanno discutendo su questi argomenti:

- Aggiornamento Piano di Impresa
- Organigramma di vertice
- Progetto turnazioni
- Funzionalità chiosco interattivo
- Ipotesi organizzative delle attività di supporto all'Esercizio; proposta di modifica del reparto Assistenti alla Clientela
- Riproposizione dell'Accordo Emergenza Neve
- Proposta Premio di Risultato

Uno alla volta facciamo conoscenza

IL COMMERCIALE (1ª parte)

In questo secondo numero affrontiamo un'altra realtà lavorativa di T.T.: il **Servizio Commerciale**. Composto da diverse unità operative, comprende: CONTRATTI, ACQUISTI, ECONOMATO, TARIFFAZIONE, RESPONSABILITÀ CIVILE e VIGILANZA. Facciamo conoscenza per ora soltanto con i reparti che si dedicano agli approvvigionamenti di beni e all'assegnazione di servizi, dando la parola al Dirigente del Servizio, **Dario Del Bo**: «Credo doveroso evidenziare che l'obiettivo primario di tutte le professionalità del servizio è quello di operare efficacemente per soddisfare le variegate richieste avanzate dal Sistema azienda. Il Servizio Commerciale deve garantire scelte che concretizzino procedure puntuali ed assicurino la massima economia possibile, senza penalizzare la qualità del bene/servizio approvvigionato. Il Commerciale non è solo "acquistare", bensì anche "vendere", intendendo con ciò il reparto Tariffazione che segue con meticolosa attenzione tutta la commercializzazione dei titoli di viaggio».

Il primo settore che prendiamo in esame è quello dei **CONTRATTI**, composto dal funzionario responsabile, dott. **Massimiliano Gostoli**, da **Ester Borsi** ed **Annalisa Gomez**, ultimo "acquisto" della Direzione Commerciale. La signora Borsi lavora da 23 anni presso l'Ufficio Contratti e ci descrive come vengono gestite le richieste di approvvigionamento di beni e/o assegnazione di servizi all'interno di T.T.: «Le procedure seguite si diversificano a seconda del valore e della tipologia dei beni/servizi richiesti: si possono avere delle procedure di trattativa privata, nel caso in cui solo una ditta offra quel tipo di merce o servizio, o delle gare ufficiose, attraverso una richiesta prezzo per iscritto ad un minimo di tre ditte, per finire poi con le gare d'appalto. In quest'ultimo

caso, per forniture e servizi che superano la soglia europea prevista, il bando di riferimento, conforme alle normative europee, deve essere pubblicato sulla GUCE (Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea) ed almeno su due o tre testate nazionali, nonché sul sito Internet aziendale. Si passa poi alla verifica dei requisiti dei partecipanti, alle valutazioni delle offerte da parte di una commissione tecnica giudicatrice nominata all'uopo ed infine alla redazione del contratto finale. I tempi di svolgimento di gare di tale portata variano quindi dai 4 ai 6 mesi».

Complementare all'Ufficio Contratti è l'Ufficio **ACQUISTI** che, composto da **Giuliano Dobrilla** e **Mario Bassanese**, si occupa di tutte le forniture di materiali/servizi non regolate da gare, attraverso la ricerca di fornitori che, una volta reperiti, vengono inseriti nell'apposito albo, periodicamente aggiornato. Va evidenziato che, per le forniture considerate strategiche, è stata definita e certificata (norme ISO 9001) una procedura attraverso la quale, sulla base delle segnalazioni che pervengono dai reparti aziendali, la competenza del fornitore viene regolarmente controllata. Attività analoghe all'Ufficio Acquisti vengono gestite dall'**ECONOMATO**, che si occupa dell'approvvigionamento e della distribuzione dei materiali necessari al funzionamento aziendale, (dalla cancelleria, al vestiario, all'antinfornistica...) nonché del coordinamento delle cooperative addette al facchinaggio ed infine dell'effettuazione di fotocopie e rilegature.



I colleghi del settore Economato

Giampiero Dell'Agata e **Roberto Zabini** gestiscono i beni economici, la cui quasi totalità è codificata, così da permettere, attraverso un software specifico, un costante monitoraggio delle scorte. Può succedere però che in alcuni casi, dettati dalla specificità del bene o dall'urgenza del momento, si debba provvedere in prima persona a svolgere delle ricerche di mercato. **Roberto Ferletti**, il più "anziano" per esperienza nel settore, ha acquisito una visione generale delle problematiche gestionali: «... l'informatizzazione del sistema aiuta molto ma, visto il suo continuo evolversi, va affiancata da una maggior formazione del personale. Il fattore umano rimane infatti determinante per il buon andamento delle attività, anche per quanto riguarda le relazioni interpersonali quotidiane che intercorrono sia con i fornitori, sia con il personale di tutti i reparti».

A completamento della visita incontriamo **Paolo Maizan**, di recente acquisizione, che si occupa prevalentemente della distribuzione fisica dei materiali e, dulcis in fundo, la pietra miliare del reparto, **Claudio Apollonio**, che con la sua fotocopiatrice forma una coppia indissolubile. "Apo" cura anche la rilegatura dei libri, talvolta la consegna dei materiali, ed accoglie i vettori che arrivano con la merce. ■

La risposta

Riprendo volentieri quanto affermato, nello spazio sindacale del nostro primo numero di **BUS informa**, circa la copertura dei costi della Trieste Trasporti che per il 70% deriverebbe da contributi pubblici.

Purtroppo non è così! Il Piano Regionale dei Trasporti nel 1999 dava come obiettivo, nella nostra Unità di Gestione, il perseguimento di ricavi da tariffa pari al 35% dei costi; oggi, per effetto delle dinamiche congiunturali, gli stessi sono appena del 30%, mentre i contributi/corrispettivi, sia pure con gli adeguamenti ISTAT, rappresentano, di fatto, il 65% dei costi.

Quanto poi alle valutazioni circa il mantenimento della proprietà delle aziende di trasporto in mano pubblica, credo che ci si possa tranquillizzare visto che la mancata riforma del settore, a livello nazionale, sta andando proprio in questa direzione. Personalmente ritengo che ove le aziende - pubbliche, private o miste - operino con corretti criteri di gestione, perseguendo obiettivi di efficienza ed efficacia, abbiano pari dignità.

I problemi possono nascere quando non ci sia identità di vedute su come debba intendersi il valore per gli azionisti: se in termini di ritorni economici da reinvestire in investimenti e tecnologie innovative tese a migliorare la qualità del servizio, oppure per perpetuare la distribuzione di benefici a pioggia per tutti e comunque indipendentemente dai risultati individuali e/o aziendali.

Il settore del trasporto pubblico locale è in *crisi strutturale* e non è in grado di autosostenersi, come si evince dal fatto che per consentire i rinnovi contrattuali dei lavoratori si continua a battere cassa a livello istituzionale, non riuscendo mai ad ottenere vera produttività che generi risorse da ridistribuire.

Un solo chilometro di velocità commerciale in più produrrebbe risparmi per la nostra azienda di circa 600mila euro all'anno e minore inquinamento da emissioni, consentendo al trasporto collettivo di essere più competitivo rispetto al trasporto privato.

Questo ed altri elementi sono contenuti nella revisione del Piano di Impresa consegnato recentemente alle OO. SS. con le quali si è ripreso un franco e aperto confronto. Molte sono le cose che, lavorando insieme, si possono migliorare in azienda, ma molte sono anche quelle che la collettività può fare per aiutarci a servirla meglio: mi riferisco ad una maggiore autodisciplina nella fruizione degli spazi pubblici (soste selvagge, parcheggi in centro, corsie riservate, motorini d'assalto, pedoni e ciclisti ghetizzati) e anche ad una attenta valutazione del Piano Urbano del Traffico che deve contemplare le esigenze di tutti, ma anche effettuare scelte prioritarie non più differibili.

Cosimo Paparo
Amministratore Delegato

Spazio sindacale

di Stefano Seppi

L'occhio segue le linee. Si posa sui colori. Identifica i luoghi. Li riconosce.

Vincent Brunot è un illustratore e artista francese. "La sua pittura coglie Trieste, vista dalla sommità degli edifici in una dimensione onirica" (da una presentazione di A. Zimolo). Ha collaborato tra le altre cose anche alla realizzazione di quel bel libro sul Tram in occasione del centenario della trenovia Trieste-Opicina (insieme alla moglie Isabella Bembo). Una sua veduta, in particolare, attira la mia attenzione. Deve essere pieno agosto, stante sia la luminosità che la solitudine di una Piazza della Borsa vista dall'alto del Palazzo delle Generali. Nel bianco risalta la sagoma di un autobus arancione. Sarà che per noi "cucer" l'elemento dominante di un paesaggio è sempre lui: l'autobus.

Non c'è Parigi o Londra o Roma che tenga: quando si è in ferie la deformazione professionale è talmente forte che i commenti sui mezzi di trasporto pubblico delle altre città vengono spontanei. Forse prima ancora delle particolarità locali. Non c'è il quartiere dell'Alfama, a Lisbona, senza quel tram tutto scassato che vi si inerpica. Non si può raggiungere parte di quella che fu una volta Berlino Est se non ci si affida ai tram moderni e si passa accanto a quei palazzoni immensi costruiti durante l'epoca comunista. E un giro del Ring è d'obbligo per chi visita Vienna (col numero "2").

L'autobus (o il tram, la metropolitana, il filobus) fa parte della vita quotidiana delle persone. Di tutte le persone. È il leitmotiv delle nostre giornate (delle giornate di tutti!). Per chi non è dipendente della Trieste Trasporti in qualità di autista l'autobus è il viaggio quotidiano. Perché ogni spostamento è sempre un viaggio. E come ogni viaggio ha le sue regole.

Quello che noi Sindacati (io che scrivo, ma anche le altre Organizzazioni con le quali condividiamo un percorso sindacale comune all'interno della Trieste Trasporti) chiediamo da sempre è il miglioramento sia del servizio ma anche la priorità, nelle scelte politiche delle amministrazioni, del funzionamento del trasporto pubblico. Senza trasporto pubblico la città non vive e senza scelte ferme e decise (volte ad incentivarlo, penalizzando il traffico privato) il servizio pubblico di cui faccio parte sarà destinato a competere (e conseguentemente a perdere!) nella gara che quotidianamente si affronta con l'automobile

o il motorino privati. Ovviamente (e prioritariamente) c'è anche il tema dell'inquinamento che rende oggi giorno le città a volte invivibili. E non basta affidarsi solo a provvedimenti sporadici come le "giornate ecologiche". Il piano di salvataggio delle città deve avere un respiro più lungo. Servono più incentivi, più corsie preferenziali (e logicamente farle rispettare), sedi protette, più strade riservate ai mezzi pubblici, chiudere i centri storici alle autovetture private. Serve riportare in primo piano il ruolo di questo mezzo collettivo. Servono normative restrittive al fine di rendere più scorrevole il transito dei bus. Perché solo così si incentiverà veramente il servizio che forniamo. Mi rendo anche conto che ciò richiede scelte coraggiose e a volte impopolari da parte delle amministrazioni. Ma un'amministrazione pubblica deve tutelare la salute di tutti i cittadini, non solo di una parte. Il mezzo di trasporto pubblico non deve essere il trasporto delle fasce sociali più deboli (e quindi condannandolo ad un ruolo sempre più residuale) solo perché una minoranza può permettersi il parcheggio a pagamento in centro per tutta la giornata. Deve essere il trasporto di tutti. Solo così si ridarà un ruolo anche alla nostra categoria, a volte troppo svilita. Solo rilanciando il ruolo dell'"autobus" si potrà rilanciare la figura professionale dell'autista, compresso quotidianamente nel traffico sempre più nevrotico, sempre più indisciplinato. Ogni giorno le strade della nostra città diventano quasi un percorso di guerra: tra automobilisti che scaricano la propria rabbia sul pedale dell'acceleratore e sul clacson, e qualche utente che invece si sfoga direttamente con chi è alla guida del mezzo che lo sta portando al lavoro. Ma fortunatamente c'è anche chi si comporta gentilmente, e apprezza il nostro lavoro. E a volte basta un sorriso.

Come quel sorriso che fa la nicaraguense Carla al conducente di autobus George (interpretato da Robert Carlyle) nel bellissimo film di Ken Loach "La canzone di Carla" (Carla's Song). E visto che è l'unica passeggera a bordo del suo mezzo, nell'ultima corsa la "rapisce" e la porta nei dintorni di Glasgow dove poi si ferma per chiacchierare con lei. Ne nascerà l'amore.

Vedete? Anche qui c'entra un autobus. Ma che ci volete fare. È una mia deformazione professionale!

Notizie CRAL

di Claudio Argenti
(Presidente del CRAL)

Il giorno **11 settembre** si è svolto il torneo di calcio autoferrotranvieri delle 4 province del Friuli Venezia Giulia. Anche quest'anno abbiamo partecipato con onore, piazzandoci secondi (prima classificata APT Gorizia). I nostri colleghi sono stati particolarmente "tosti" battendo i cugini di Udine.

Il giorno **6 dicembre** si è tenuta, presso la discoteca Paradiso, la consueta festiciola con la distribuzione di più di 400 sacchi regalo ai figli dei dipendenti in occasione della festa di San Nicolò.

Mercoledì 21 dicembre è in programma la tradizionale festa delle sezioni del dopolavoro con la premiazione dei migliori atleti della stagione. Alla festa sono invitati tutti i colleghi della Trieste Trasporti anche per una bicchierata di fine anno.

Siamo lieti di cogliere l'occasione per ringraziare la **Fondazione CR Trieste** che ha contribuito all'acquisto del furgone sociale, molto utile per tutte le sezioni del dopolavoro, e già utilizzato per varie manifestazioni nazionali e regionali (campionati di sci, campionati di podismo, diverse gare di atletica giovanile, ecc.). Un ulteriore ringraziamento sempre alla Fondazione per il contributo elargito per l'acquisto del maxischermo e del sistema home theatre che sono stati installati nella sede sociale.

NUOVE TARIFFE DEI TITOLI DI VIAGGIO - IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2006 Giunta Regionale - delibera n. 3124 del 29 novembre 2005

Biglietto intera rete pluricorse	€ 8,55
Biglietto orario intera rete (60 minuti)	€ 0,95
Biglietto corsa semplice 2 tratte di una linea	€ 1,05
Biglietto orario intera rete (75 minuti)	€ 1,10
Biglietto giornaliero intera rete	€ 3,10
Abbonamento quindicinale 1 linea o tratta	€ 13,25
Abbonamento quindicinale intera rete	€ 15,80
Abbonamento mensile 1 linea o tratta	€ 19,50
Abbonamento mensile intera rete	€ 24,50
Abbonamento annuale 1 linea o tratta	€ 195,00
Abbonamento annuale intera rete	€ 245,00



SERVIZIO MARITTIMO

TRIESTE - MUGGIA

Biglietto corsa singola	€ 3,00
Biglietto corsa andata - ritorno	€ 5,65
Biciclette	€ 0,60
Abbonamento nominativo 10 corse	€ 9,65
Abbonamento nominativo 50 corse	€ 23,25

GIUBILEI 2005

Elenco dei colleghi che nel corso dell'anno hanno festeggiato i 25 e 30 anni di servizio.

ALAGNA	Giorgio	IELUSSIG	Giampaolo	BACICCHI	Fulvio
BIAGI	Riccardo	KALIN	Renato	BASSANESE	Mario
BUSETTI	Nereo	KURET	Silvano	BOSSI	Renato
CAPPAROTTO	Furio	MARZARI	Franco	BULDRIN	Elvio
CARLI	Giuseppe	MOSCATELLI	Sandro	BUZECAN	Giovanni
CATTARINI	Sergio	PALOMBIERI	Sergio	DOZ	Vittorio
CIPRESSI	Maurizio	PERTOT	Mauro	DUDINE	Clemente
CORONA	Adriano	PURICH	Rodolfo	FACCHETTIN	Fabio
CORONICA	Luciano	SCOPELLITI	Bruno	FERNETTI	Ezio
CRISMA	Paolo	STIPANCIC	Angelo	LAZZARI	Aldo
DEGRASSI	Flavio	ZOCH	Mauro	MATTOSSOVICH	Antonio
FILISTUM	Franco	ZUDEH	Dario	RAIA	Roberto
GUERRA	Giovanni			SANSON	Giorgio
				ZULJAN	Milan