

Dalla parte del pedone

intervista a **SERGIO TREMUL**
Presidente di COPEd-CamminaTrieste
di **Andrea Di Matteo**

L'associazione COPEd-CamminaTrieste nasce nel 1991 per iniziativa di un gruppo di persone, fra le quali diversi ex dipendenti Acegat e Act, con lo scopo di tutelare i passeggeri dei mezzi pubblici e i pedoni, restituendo a quest'ultimi i marciapiedi sottratti loro dalle soste selvagge, ma facendo soprattutto riferimento alla Carta Europea del Pedone, approvata dal Parlamento Europeo nell'ottobre del 1988. Fra i fondatori si annovera anche l'astrofisica Margherita Hack, che attualmente ricopre il ruolo di presidente onorario.

Nel corso degli anni l'associazione si è affiliata alla Federazione Europea del Pedone e dal 1997, nell'ottica di allargare la propria area di intervento, ha dato vita ad un coordinamento nazionale chiamato COPEd (Coordinamento nazionale Pedoni per salvare le città e l'ambiente), riuscendo ad organizzare nel primo anno due importanti convegni a livello nazionale, uno a Trieste e l'altro a Palermo. Nel 2003 il COPEd-CamminaTrieste aderisce al movimento Camminacità che attualmente raggruppa associazioni operanti a Bologna, Firenze, Forlì, Genova, Mantova, Perugia, Napoli ed altre. Abbiamo rivolto alcune domande al suo attuale presidente, Sergio Tremul.

Come vedrebbe la mobilità a Trieste?

Il problema della mobilità urbana è sotto gli occhi di tutti e credo che lo si possa risolvere attuando il nuovo piano del traffico, redatto nel 2005 dall'Ing. Camus per conto del Comune di Trieste. Dalle indiscrezioni emerse qualche tempo fa sulla stampa locale, lo trovo positivo, perché incentiva il mezzo pubblico con la realizzazione di numerose corsie preferenziali e quindi togliendo lo spazio a chi lo ha rubato. Infatti la nostra città consta di circa 220 mila abitanti ma il parco veicoli è composto da 160 mila automobili e ben 80 mila motocicli.

Una volta attuato questo provvedimento, bisognerà potenziare le principali linee di autobus, in modo da creare una valida alternativa alla motorizzazione privata, possibilmente con l'introduzione di nuove tariffe agevolate.

Con l'avvio del piano del traffico e con l'intensificazione del servizio pubblico, auspico che l'uso del mezzo privato si riduca del 40%.

Come giudica il servizio offerto da Trieste Trasporti?

La qualità del servizio è soddisfacente an-

che se ci sarebbero alcune cose da migliorare: riceviamo ad esempio delle lamentele di utenti riguardo agli orari, alle coincidenze e ad alcuni casi di conducenti che hanno degli atteggiamenti poco ortodossi. Comunque si tratta di una piccola parte. Trieste gode di un buon servizio pubblico perché da oltre cento anni ha sviluppato una cultura in materia e a livello regionale offre il miglior servizio fra le quattro unità di gestione presenti sul territorio.

Quali sono le prossime iniziative che proporrà?

Il nostro obiettivo per il biennio 2007-2008 è quello di sollecitare le autorità competenti affinché vengano rafforzati i diritti dei cittadini e nelle città aumenti il grado di vivibilità, di salute (vale la pena ricordare che le statistiche a livello nazionale segnalano un aumento di malattie all'apparato respiratorio legate al problema dell'inquinamento) e di rispetto verso l'ambiente.

Per il futuro non mancherà il coinvolgimento delle scuole e dei giovani su queste problematiche: bisogna formare fin da ora le generazioni del domani, affinché crescano con una nuova cultura del problema traffico e siano consapevoli dei problemi correlati. ■



Sergio Tremul

Il COPEd-CamminaTrieste ha sede in via Foscolo 7 ed è aperto il martedì dalle 10 alle 11.30 e il giovedì dalle 17 alle 19.
Telefono: 040-762674
E-mail: cammts-coped@tcd.it
Sito: www.retecivica.trieste.it/cammts/

"Attenti a quei due" ... autisti GT

L'occasione degli elogi ricevuti da due nostri conducenti di Gran Turismo nel corso di altrettanti viaggi effettuati, ci ha portato ad impostare un articolo che desse ai lettori uno spaccato di questo specifico settore di TT. Parliamo dai fatti: maggio 2007, servizio GT a Düsseldorf, conducente **Luigi Boscolo**. Sulla scheda di valutazione espressa dal gruppo gigante, e pervenuta in azienda in occasione del pagamento della fattura, la valutazione delle voci relative alla condotta di guida e alla cortesia del conducente sono risultate ben oltre la scala prevista sul modulo, accompagnate dal commento "Super Gigi e super Dex (abbreviazione di Dessenibus, il cognome del secondo pilota)". Boscolo, provetto conducente da più di vent'anni, si è avvicinato al GT nell'era TT, portandosi dietro il bagaglio professionale di meccanico, fondamentale per risolvere talvolta situazioni critiche durante gli innumerevoli viaggi effettuati in giro per l'Europa (nel suo carnet: Francia, Belgio, Olanda, Germania, Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Cecchia, Grecia). Ci racconta che a ciascun autista di GT viene affidato principalmente un determinato mezzo (nel suo caso la vettura di punta, un Neoplan Starliner, di cui conosce ogni piccolo segreto e che tiene da conto con una passione quasi maniacale). D'altra parte un mezzo tenuto quasi come fosse proprio è garanzia di affidabilità nonostante il traguardo dei 500.000 chilometri percorsi. Sì, perché i giganti vedono nel mezzo di trasporto, e soprattutto nel conducente, la loro sicurezza per il rientro, fortemente desiderato dopo un tour impegnativo, facendo dell'autista una figura determinante.

Luigi in questo riesce bene, anche perché svolge il mestiere che ha sempre sognato. Dietro ad ogni viaggio c'è un'intensa attività di preparazione, fatta di raccolta di informazioni, piantine, numeri di riferimento di persone, locali, centri di assistenza. Una sorta di data-base continuamente alimentata e tenuto aggiornato, così da offrire un servizio di qualità. Per contro, la passione e la disponibilità in questo settore limitano molto la propria vita privata, gli affetti e le amicizie, spesso perse per l'impossibilità di garantire una presenza continuativa.

L'altro conducente, **Roberto Dessenibus**, il cui merito si riferisce in modo particolare ad un intervento tecnico di riparazione effettuato senza che i giganti ne avvertissero il disagio e la cui notizia ha trovato spazio sul quotidiano locale, svolge da pochi anni questo servizio, che considera impegnativo ma sostanzialmente piacevole, anche perché, nel limite del possibile e se richiesto, partecipa e condivide volentieri con la comitiva l'esperienza del viaggio. Ma cosa fa altrimenti un autista durante la sosta, anche di parecchie ore, fermo in qualche area di parcheggio di una grande città? Prima di tutto sorveglia il pullman (obiettivo ambito dai malintenzionati), poi lo pulisce, gli esegue i controlli di routine, effettuando eventuali interventi preventivi o di riparazione, acquisisce informazioni da altri conducenti presenti sul posto, prende contatti, verifica o studia il percorso per esser certo di non sbagliare l'uscita alla prossima tangenziale, ecc. Insomma un servizio necessario da fornire alla clientela.

Ma è meglio una comitiva o una scolaresca? Di sicuro la prima, in quanto cerca il contatto e coinvolge. Gli studenti invece sono più distaccati, vivono nel loro mondo, isolati e comunque...mettono a dura prova la pulizia del mezzo e la pazienza del conducente. Tanto per comprendere il legame tra comitiva ed autista, nella circostanza dell'elogio i passeggeri, saputo dell'intervento risolutore appena concluso, invece di ripartire come previsto, hanno insistito affinché Dex prima cenasse con calma, ritenendolo un suo sacrosanto diritto. Un gesto questo, che ripaga ampiamente dell'impegno profuso.



Luigi Boscolo e Roberto Dessenibus

W la pappa con il pomodoro

di **Gianfranco Ruggeri**

È un vecchio motivo di Rita Pavone che spesso ritorna in mente, specialmente dopo una certa ora, quando lo stomaco dà i primi segni di insofferenza e bisogna correre ai ripari. In questo numero, pertanto, parleremo di un "rifugio" tanto utile - direi indispensabile - in questi frangenti: LA MENSA AZIENDALE. Ricordo che negli anni '80 le mense aziendali erano due, una in via Genova (sede degli uffici amministrativi di ACT e ACEGAT) e l'altra nel comprensorio del Broletto, dove si trova tuttora.

All'epoca i pasti venivano serviti in un vassoio metallico diviso in tre scomparti dove venivano sistemati il primo, il secondo ed il contorno e, seppure la qualità del cibo fosse soddisfacente, la scelta delle pietanze era molto ridotta ed i locali un po' deprimenti.

Nel corso degli anni il servizio di ristorazione ha subito dei notevoli cambiamenti, soprattutto negli ultimi tempi. Grazie a notevoli investimenti economici e ad un'attenta organizzazione del personale adibito sia alla predisposizione dei menù, sia alla preparazione dei pasti, la mensa ha raggiunto un'apprezzabile standard qualitativo (basti pensare alla varietà ed alla genuinità delle vivande che giornalmente vengono proposte).



Uno dei piatti presenti nel menù aziendale



È importante far presente, altresì, che i prodotti impiegati per la preparazione delle pietanze - freschi o surgelati - sono di origine certificata e vengono utilizzati nel rispetto delle norme vigenti.

Il locale destinato alla ristorazione è stato gradualmente e completamente ristrutturato con il rifacimento della pavimentazione della cucina, l'installazione di un nuovo impianto di riscaldamento, la sostituzione sia del mobilio da sala che di parte delle attrezzature da cucina, con l'acquisto di nuovo pentolame e posateria e, ultimamente, si è provveduto a ritinteggiare tutta l'area adibita al servizio. Lo staff che la ditta affidataria impiega nella mensa del Broletto è composto da uno chef di comprovata professionalità che ha prestato la sua opera, oltre che in svariate mense aziendali, anche in rinomati ristoranti, e da assistenti altrettanto competenti che si alternano secondo le esigenze. Fra questi, però, è doveroso menzionare Antonella, che ha iniziato la sua carriera presso la nostra azienda di trasporti e che, dopo 25 anni - raggiunta la qualifica di cuoco - è stata trasferita in un'altra mensa della stessa Società; a lei va rivolto un particolare ringraziamento e l'augurio di ogni felicità e di appagamento nel nuovo posto di lavoro. Un doveroso ringraziamento ed apprezzamento va inoltre esteso anche a tutto il personale che, nelle diverse occasioni, si trova ad operare presso la nostra sede. Tutto ciò ha fatto sì che il numero dei pasti erogati giornalmente sia in continua crescita e, da ora in poi, la società Descò, che gestisce il servizio di ristorazione, sarà anche in grado di produrre i pasti veicolati (*quelli destinati al personale aziendale che opera nelle sedi periferiche*) direttamente dalla cucina del Broletto, permettendo così ai colleghi delle sedi distaccate di usufruire dello stesso menù utilizzato nella mensa centrale.

Da qualche tempo anche il Direttore Generale è un assiduo e compiaciuto frequentatore della mensa azien-

dale e una delle sue considerazioni è stata quella di comparare la qualità e la quantità del pasto erogato con l'esiguo contributo che viene trattenuto ai dipendenti, importo con il quale, in qualsivoglia punto di ristorazione, non si riesce nemmeno ad acquistare un panino imbottito. A conti fatti, perciò, utilizzare il servizio di ristorazione aziendale conviene e una sempre maggior frequentazione della mensa consentirà il mantenimento ed il miglioramento, nel tempo, del servizio. A tutti i dipendenti e commensali, BUON APPETITO!!! ■



Aneddoti e storie buffe

• Siamo in tangenziale. La nebbia si taglia con il coltello e gli occhi dell'autista sporgono dalle orbite per leggere i cartelli indicatori. Dal pullman arriva una richiesta: "Scusi, può cambiare il film?"

• Pullman fermo a lato della strada di una capitale europea. L'autista alla ricerca di riferimenti e indicazioni, chiama col cellulare un collega che in passato aveva effettuato un tour da quelle parti: "Mi sono perso!" "In che punto ti trovi?" "Sono vicino ad un aiuola con un albero nel mezzo". "... Ah!"

• Deviazione stradale espressamente richiesta per far vedere dal pullman il lago Balaton. Giunti in prossimità, gli studenti seduti a bordo...tirano le tende per dormire.

• L'autista si rivolge alla guida seduta vicino. "Lungo questa stradina ci sarà un sottopasso. Bisognerebbe conoscerne l'altezza". "Quanto è alto il pullman?" "No, quanto è alto il ponte!"

Editoriale

Anno terzo, numero 13. Mi sembrano delle cifre importanti. *BUS informa* ormai ha imboccato una strada che non è più in salita.

Sei pagine (con la speranza di arrivare a otto), una buona pubblicità, ottimi collaboratori, articoli (mi auguro!) interessanti.

Ormai il nostro "house organ" è diventato grande e si regge, bene, sulle proprie gambe.

È il momento di farlo decollare, puntando su energie fresche e su uno sforzo di gente giovane che dovrà, quotidianamente, impegnarsi per renderlo ancora più completo ed interessante.

Queste persone ci sono perché in casa, checché se ne pensi, abbiamo gente capace, professionalmente preparata e disponibile.

Questo mio non vuole essere un "coccodrillo" a me stesso (*così si chiama, in gergo giornalistico, un articolo che commemora una persona scomparsa!*); faccio le corna sinceramente e - scusate la volgarità - mi tocco le parti nobili!

È il tempo però di lasciare la Direzione del giornalino e far crescere altri.

La prossima gara, i crescenti impegni di lavoro non mi permettono più di seguire il nostro giornale come vorrei e come, anzi, merita. Lascio con un certo magone, ma rimarrò sempre disponibile per qualche articolo o commento anche perché considero *BUS informa* una mia piccola creatura.

E alle creature di tre anni come la nostra, pur cresciuta e ormai adulta, sono sinceramente affezionato. Un caldo abbraccio a tutti i miei collaboratori, che proseguiranno, bravi come sempre, ringraziandoli per avermi sopportato in questi tre anni, per me belli e pieni di soddisfazione. Un caro saluto a tutti voi e, sinceramente, grazie!

Pier Giorgio Luccarini
Direttore Generale

Budget 2008

di **Cosimo Paparo**
Amministratore Delegato

Il Consiglio di Amministrazione della Trieste Trasporti ha esaminato in data 11 settembre il "preconsuntivo 8 mesi + 4" del 2007, sulla base del quale è stato impostato il budget 2008.

Come tutti i budget impostati prima dell'effettiva chiusura dell'anno in corso, anche il nostro sconta delle approssimazioni che, con il tempo, tutti noi stiamo imparando ad ottimizzare, dando atto del particolare impegno di tutte quelle persone che nei singoli reparti aziendali fanno mensilmente l'analisi degli scostamenti delle singole voci di costo e di ricavi.

Ormai da tempo continuiamo ad utilizzare uno schema detto "analisi SWOT" in cui consideriamo tra i punti forti la bassa età del parco mezzi, nonché l'accelerazione dell'acquisto di mezzi ecologici; vantiamo un'ottima qualità del servizio, capillarità di fermate, abbiamo buona capacità tecnica progettuale, siamo certificati in Qualità secondo le norme UNI EN ISO 9001:2000, stiamo completando, mi auguro entro l'anno 2008, gli apparati AVM che consentiranno il monitoraggio di tutto il servizio aziendale.

Tra i punti deboli ed opportunità, ricordiamo la bassa velocità commerciale derivante dall'assenza di corsie privilegiate e di un ordinato piano del traffico e delle soste. Esiste una radicata conflittualità sindacale che ci impedisce di guardare con serenità già ai primi mesi del 2008, quando la Regione Friuli Venezia Giulia, definito il nuovo Piano del trasporto pubblico locale, chiederà ad un unico soggetto (scar?) di presentare un'unica offerta per le diverse modalità di trasporto in tutto il territorio regionale.

Ci auguriamo che il nuovo Piano regionale sia meno rigido del precedente rispetto ai programmi di esercizio e si possa ottenere una politica tariffaria più flessibile a favore della fidelizzazione della clientela.



Cosimo Paparo

Tra le opportunità la possibilità di externalizzare parte del servizio non deve essere considerata come un indebolimento della struttura aziendale, ma anzi come una utile ed opportuna strategia operativa tesa a diminuire i costi per unità di prodotto: infatti non caleranno i numeri degli addetti impiegati, ma le ore prodotte in lavoro straordinario o i cosiddetti "liberi lavora".

Ciò consentirà, dopo un sereno confronto con il sindacato, anche un miglioramento della qualità della vita, provocando meno stress e riducendo gli indici di mancata prestazione.

Tra le minacce invece rileviamo la dinamica del costo del gasolio, l'incremento delle modalità di trasporto individuali ed il calo demografico, il ritardo con cui sarà operante il Piano Urbano del Traffico, la conflittualità per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro, che alla fine, anche se parzialmente coperto dallo Stato, continuerà a costare di più alle aziende, in attesa che prevalga la logica di detassare maggiormente gli stipendi dei dipendenti.

La legge regionale 23 dell'agosto 2007 è ormai una realtà e, come si diceva, già entro il 2008 dovrà essere assegnata ad un unico vincitore la nuova gara (gomma, ferro e mare) dal 2011 al 2019. Saranno fatti investimenti notevoli già

nei prossimi anni per consentire, a regime, un sistema di bigliettazione elettronica ed una reale integrazione tariffaria con modalità tecnologiche innovative. Ciò potrà comportare forti rischi di decremento dei ricavi.

I numeri sono la diretta conseguenza di quanto sopra argomentato e vedranno, rispetto alla previsione di chiusura, un modesto incremento dei ricavi per circa il 2,4%. Si avrà un decremento dei ricavi da noleggi e servizio scuolabus del 30%; si prevede una rivalutazione del corrispettivo regionale pari all'1,9%.

Per quanto riguarda i costi, viene stimato un incremento del gasolio acquistato di circa il 3,5%, un incremento delle lavorazioni esterne per effetto delle manutenzioni dei filtri antiparticolato e delle apparecchiature AVM, un incremento di circa il 3% sugli acquisti di servizi che tiene conto anche di costi di formazione, di incrementi per premi assicurativi e interventi per la prevenzione e protezione, un aumento di oltre il 3% per la dinamica salariale. Gli ammortamenti aumentano del 5%.

L'effetto di tali risultati, prima di una verifica più puntuale sull'applicazione delle imposte, oggetto della legge finanziaria 2007, potrebbe portare ad un risultato di circa 1 milione di Euro in più rispetto al forecast 2007. Tali risultati non tengono conto di tutti gli investimenti relativi al completamento dell'acquisto e della realizzazione degli stalli e degli impianti del Broletto 2, che dovrà costituire la nuova sede di esercizio della Trieste Trasporti.



L'area San Marco - Broletto 2

Il miglioramento del margine operativo lordo è legato comunque sostanzialmente all'incremento degli altri ricavi non operativi, quali le plusvalenze per la vendita di autobus da t.p.l. che avranno un'età media di 8 anni, ed in particolare l'erogazione dei contributi del C.C.N.L. relativi agli anni precedenti. ■

Uno alla volta facciamo conoscenza

di **Annalisa Gomezel**
Sistema Qualità

Nel corso degli anni '90, termini come Certificazione, Sistema Qualità e ISO 9001 hanno progressivamente fatto ingresso nel linguaggio delle imprese. Ma esattamente di cosa si tratta?

L'obiettivo di tutte le norme ISO, acronimo di International Organization for Standardization, è quello di controllare tutte le fasi del processo che genera un prodotto o un servizio. La Certificazione del Sistema Qualità (di seguito SQ) in TT nasce dalla volontà dell'azienda di far verificare da un Ente di Certificazione che tutte le attività coinvolte nel processo produttivo siano conformi alle norme di riferimento e soprattutto recepite, attuate e consolidate all'interno dell'organizzazione. L'Ente di Certificazione, una volta riscontrata la rispondenza tra quanto descritto nei documenti e la prassi quotidiana, rilascia la certificazione con validità triennale, effettuando ogni anno dei controlli presso l'azienda, per verificare eventuali "rilassamenti".

E, a proposito di questo, non possiamo esmerci dal segnalare che nel mese di settembre la TT è stata interessata da una visita di controllo dell'Ente di Certificazione TÜV Italia. Al termine delle due giornate l'Organismo di vigilanza ha riscontrato l'eccellente livello del SQ di TT confermando pertanto alla Società la certificazione in corso.

Vediamo ora di conoscere meglio il SQ di TT, per capire esattamente cosa significa certificare un'azienda e quali sono i vantaggi della certificazione. Ne parliamo proprio con il Rappresentante della Direzione per il SQ, nella persona di **Ivo Borri**.

"Il Sistema Qualità è stato introdotto in azienda, ancora ACT, a partire dall'anno 1997, data in cui **Dario Del Bo**, coadiuvato da un consulente esterno, ha iniziato l'iter per l'ottenimento della certificazione. L'introduzione del SQ aveva un doppio vantaggio: in primo luogo quello di poter partecipare alla gara del Trasporto Pubblico Locale indetta dalla Regione Friuli Venezia Giulia nel 2000 (in quanto la certificazione o, in alternativa l'avvio delle attività necessarie per il suo ottenimento, rappresentava un requisito fondamentale) e in secondo luogo dare il via ad un sistema di documentazione condivisa e pubblica delle attività interne aziendali più strategiche".

ACT e, a seguire, TT hanno ottenuto la certificazione rilasciata dal TÜV Italia, un ente indipendente di certificazione e di ispezione appartenente al prestigioso gruppo TÜV Süddeutschland, fondato nel 1870 e riconosciuto a livello internazionale.

Non tutti i settori aziendali sono però soggetti alle norme sulla certificazione, ma esclusivamente quelli che hanno diretto impatto sulle attività strategiche aziendali. Il TPL quindi è il settore fondamentale, attorno al quale gravitano ulteriori attività, primarie e di supporto, che sono tutte soggette al SQ. Tra quelle primarie troviamo l'Esercizio, la Trenovia e i Noleggi, mentre in quelle di supporto compaiono Manutenzione, Contratti, Assistenti alla Clientela, Ufficio Relazioni con il Pubblico e Risorse Umane per la parte che riguarda la formazione.

"Esistono diverse certificazioni - continua Borri - e quel-

la di TT è sul Sistema Qualità e rispetta le norme UNI EN ISO 9001:2000. La sigla ISO 9001:2000 indica delle norme internazionali, recepite a livello europeo (EN) e poi a livello italiano (UNI). A differenza della normativa inizialmente adottata, la ISO 9001:1994, che puntava di più sul controllo di quanto veniva dichiarato nel "Manuale della Qualità", la norma attuale spinge ad un miglioramento continuo del servizio erogato. Ne sono un esempio tutte le attività migliorative intraprese da TT nel corso del 2007, come, tanto per citarne una, l'acquisto di nuovi autobus a minor impatto ecologico".

Borri ci spiega poi quale sia il compito del "Rappresentante della Direzione" per il SQ aziendale, puntualizzando che tale appellativo è previsto proprio dalla norma e che l'incarico viene svolto da un'unica persona, la quale si interfaccia con la Direzione Generale, senza essere gerarchicamente dipendente da altri reparti, proprio per poter esprimere senza vincoli i propri pareri nel corso delle verifiche interne e nelle attività di mantenimento del SQ.



Ivo Borri - attuale responsabile della Qualità

"Si cerca di implementare il SQ attraverso lo svolgimento di audit, ossia di verifiche interne finalizzate a controllare che le attività svolte - anche verso il cliente interno, evidenziando i rapporti tra i diversi reparti e servizi aziendali - rispettino le norme, facendo emergere eventuali punti deboli e stimolando al tempo stesso l'assunzione dell'impegno a migliorare le procedure".

A differenza delle visite effettuate dagli ispettori del TÜV, che in un paio di giorni controllano tutte le realtà aziendali coinvolte nel SQ, Borri, con la collaborazione di alcuni colleghi "auditors", si concentra di volta in volta sui singoli reparti ed anche sui fornitori dei principali servizi strategici, quali il rimessaggio, la pulizia degli autobus, la customer, per verificare che le attività svolte siano conformi a quanto richiesto. Ma come si diventa responsabili del SQ?

"Alla base c'è un lungo processo formativo

che permette, per gradi e dopo aver sostenuto degli esami specifici, il raggiungimento di determinate abilitazioni, necessarie ad esempio per poter effettuare delle verifiche ispettive interne o presso i fornitori".

Il SQ è accessibile a tutti i dipendenti dal sito Intranet aziendale. È possibile trovare ad esempio tutte le procedure e la modulistica, o gli indicatori, che permettono di controllare l'andamento mensile dei principali processi operativi e che segnalano eventuali anomalie, a fronte delle quali deve necessariamente corrispondere un'azione correttiva per la risoluzione del problema.

"Fa piacere - conclude Borri - che i colleghi si rivolgano a me anche per tutta una serie di richieste collaterali; vuol dire che la Qualità è ormai entrata nella mentalità aziendale, come un riferimento per ricercare migliori standard lavorativi". ■

Armiamoci e partite

Sembra essere questo adesso il motto del sindacato alternativo e conflittuale RBD-CUB. E proprio RBD-CUB ne fa sfoggio con il volantino dell'11 ottobre 2007, dove afferma che Trieste Trasporti ha accettato la conciliazione in Ispezione del Lavoro per evitare una condanna a seguito di una illecita trattenuta economica, effettuata ai danni di un coordinatore aziendale RDB, tale Willy Puglia.

In effetti, Trieste Trasporti aveva effettuato una trattenuta economica al Puglia nelle giornate in cui RBD aveva indetto sciopero, il 1° ed il 15 dicembre 2006, conformemente a quanto si fa normalmente e per prassi con tutte le altre OO.SS. aziendali, considerando in sciopero anche chi quello sciopero l'aveva indetto. Invece il Puglia ha ottenuto di essere considerato in permesso sindacale totale nelle giornate di sciopero indette da RBD-CUB o alle quali aveva aderito la stessa sigla sindacale e, pertanto, Trieste Trasporti ha restituito al Puglia il "maltolto", dallo stesso considerato mancata prestazione per partecipazione allo sciopero.

Ora, delle due l'una: o Willy Puglia non aderisce agli scioperi proclamati dal sindacato di cui è Coordinatore o ritiene che il danno economico derivante dalla partecipazione agli scioperi debba essere solo dei lavoratori e non dei sindacalisti. Volendo parafrasare il titolo di un recente volantino RBD-CUB ci permettiamo di dire "strano modo di tutelare i lavoratori".

informazioni utili

Piantine rete e Carta dei Servizi 2007

La TT, d'intesa con la Provincia di Trieste, ha provveduto a distribuire la piantina di Trieste con indicati tutti i percorsi degli autobus e la Carta dei Servizi 2007, presso numerose sedi istituzionali e gli istituti scolastici superiori. Le copie sono disponibili presso gli URP di TT, della Provincia e di tutte le sedi dei comuni, nonché presso le circoscrizioni e l'AIAT di piazza Unità.

URP - Reclami di Settembre

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	33	N.Verde	52
Servizio	22	E-mail	6
Disinformazione	7	Articolo	5
Autobus	5	Ufficio	3
Documenti di viaggio	2	Lettera	3
TOT. RECLAMI	69	TOT. CONTATTI	1.385

% reclami su totale contatti 4,98 %



Le autiste a cena (rif. numero precedente di BUS informa)



La squadra aziendale che ha partecipato al torneo

Speciale CALCIO

di **Giorgia Polli** (inviata speciale)

Nella splendida cornice dello Stadio Baiaumonti, all'ombra del castello di Gorizia, si è disputato domenica 16 settembre il quarto torneo regionale delle aziende di TPL. Il clima mite e un caldo sole di fine estate hanno salutato una giornata in cui i normali ritmi di lavoro vengono momentaneamente accantonati, per lasciare spazio alla socializzazione, alla convivialità e al divertimento. Un'occasione quindi di sano confronto e di conoscenza anche con altre realtà aziendali del territorio regionale. Dal punto di vista strettamente sportivo, sono stati letteralmente capovolti i verdetti calcistici rispetto all'anno scorso: i padroni di casa dell'Apt Gorizia si sono aggiudicati la vittoria finale, strappando così il trofeo ai detentori della Saf di Udine. Nella prima delle due eliminatorie si sono affrontate Apt Gorizia e Atap Pordenone, che hanno dato vita ad un match molto combattuto, conclusosi ai rigori con la vittoria del team goriziano, che ha trasformato tutti e cinque i tiri dal dischetto con notevole freddezza e professionalità. Sempre sul filo dell'equilibrio anche la seconda sfida, con la Trieste Trasporti che si è imposta di misura per 1-0 sugli eterni rivali friulani, nell'ambito di una sana rivalità sportiva e del fair play agonistico. Nella finale invece la rappresentativa aziendale è stata sconfitta dall'APT Gorizia, che si è affermata per 3-1 grazie alle magie del suo folletto-bomber Goriup. Alla fine le premiazioni alle quattro aziende partecipanti, agli arbitri, al capocannoniere e al miglior portiere, con la coppa itinerante consegnata nelle mani del rappresentante del CRAL dell'azienda goriziana.

La giornata si è conclusa con un pranzo organizzato nell'area del campo sportivo, dove è stato allestito un tendone per ospitare tutti i partecipanti e tra quattro chiacchiere, un bicchier di vino e canzoni popolari intonate dall'orchestra, la festa si è prolungata fino a sera.

NOTIZIA CRAL: attenzione, il 6 dicembre la festa dei bambini per S. Nicolò si svolgerà presso la sede del CRAL di via dei Macelli 1.

Trieste... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

Nella precedente puntata, dopo aver percorso tutto Corso Cavour, ci siamo lasciati alla fermata della linea 8 di p.zza Duca degli Abruzzi, con da una parte il "Grattacielo Rosso" del Berlam e dall'altra l'ex Idroscalo. Prima di continuare forse vale la pena di immedesimarsi un po' per immaginare queste strade durante gli anni dell'impero: senza automobili, semafori e spartitraffico, ma solcate solamente da carri o tram trainati da cavalli da tiro sul selciato lastricato con quelle pietre che sono ancora oggi parte integrante della passeggiata sulle Rive. E, ancora, pensare al brulicare della gente che camminava indaffarata in mezzo alle vie, tanti spingendo per lunghi tratti pesanti carretti carichi di mercanzie fra marinai e mercanti di ogni dove che rendevano la città viva e cosmopolita. Doveva essere una ben strana atmosfera entrare in un'osteria di quel tempo e sentire l'odore del mare appiccicato addosso agli avventori, mescolato a quello di buone dosi di vino, così come si mescolavano insieme tante lingue e dialetti e culture diverse. Lingue parlate ma soprattutto urlate da gente che per il modo di vivere avrà avuto chissà quali storie da raccontare o, più probabilmente, da inventare. Tutto ciò però ha formato quel tessuto sociale che ha poi permesso che sorgessero a poca distanza fra loro chiese di diverso culto senza che ciò provocasse i conflitti che segnano il nostro tempo.

Bene. Ora possiamo continuare, ma facciamo appena in tempo a risalire sul bus che dopo pochi metri si apre davanti a noi il Canal Grande. I palazzi che vi si specchiano rievocano altri momenti della nostra storia e anche qui bisogna lavorare con la fantasia per immaginare tutto il canale occupato da barche e navi a vela colme di merci delle più svariate provenienze. Il canale venne costruito fra il 1754 e il 1756 per una lunghezza di 371 metri e una larghezza di 28. In coincidenza con la conclusione dei lavori venne eretto anche il primo ponte levatoio (via Roma). Il manufatto fu costruito in legno e dipinto di colore rosso, da cui prese il nome di "Ponterosso". Nelle sue adiacenze, con i materiali di risulta dello scavo del canale, fu ricavata una piazza e anche questa fu battezzata con lo stesso nome: "Piazza del Ponterosso". Nel corso degli anni il ponte venne più volte sostituito con più moderne strutture in ferro finché, nel 1925, l'ing. Mazorana lo edificò in pietra così come lo conosciamo adesso.



Il Canal Grande con il Ponterosso

Con l'incremento dei traffici dovuto alla costruzione della nuova ferrovia si resero necessari altri collegamenti fra le due sponde. Così, per congiungere la via della Stazione (Corso Cavour) con la riva Carciotti (riva Tre Novembre), nel 1858 venne edificato un ponte girevole, il "Ponte Verde" e, nel 1909, a seguito di un'ulteriore ampliamento delle rive, venne costruito il "Ponte Bianco". Solo nel 1950 le due vecchie strutture vennero sostituite con la costruzione dell'attuale trafficatissimo ponte in muratura.

Riguardo al Canal Grande c'è anche una curiosità che merita di essere conosciuta. Nel 1934 venne interrata l'ultima parte del bacino per consentire il collegamento fra le vie S. Spiridione e Filzi e per aprire una piazza davanti alla chiesa di S. Antonio. Ebbene, le cronache raccontano che, residuo del primo conflitto mondiale, era rimasta ormeggiata nel canale, poggiata su un fianco, una piccola torpediniera della Marina da guerra austriaca in disarmo. Visto che nessuno dimostrò alcun interesse nei suoi confronti, venne anch'essa interrata nei pressi della fontana.

Sia per la sua bellezza, sia per l'importanza che via via assunse l'area del Borgo Teresiano, attorno al Canale vennero costruiti importanti palazzi e due grandi chiese: S. Antonio Taumaturgo e il tempio serbo ortodosso di S. Spiridione. Se parliamo dal mare troviamo, accostato al grattacielo Berlam, Palazzo Gopcevic. Ora di proprietà del Comune, è divenuto nel 2006 sede del museo teatrale Carlo Schmidl, oltre ad essere luogo di varie mostre itineranti. Il palazzo nacque dalla ristrutturazione di una casa di tre piani della seconda metà del XVIII secolo, acquistata a metà dell'800 da Spiridione Gopcevic che commissionò i lavori all'architetto Giovanni Andrea Berlam. Nel 1850 il Comune approvò il progetto.



Palazzo Gopcevic

La struttura fu sollevata di altri due piani e la facciata venne dipinta a motivi geometrici che ancor oggi la differenzia fortemente dagli altri palazzi della zona. Sulla stessa facciata spiccano anche quattro statue dello scultore Giuseppe Capolino che raffigurano i protagonisti di una storica sconfitta subita dai Serbi contro gli invasori Turchi nel XIV secolo. Il Gopcevic fece grosse fortune a Trieste ma questo ricco armatore e commerciante serbo rimase sempre particolarmente legato alle sue origini, tanto che nel 1874, quando l'Erzegovina si sollevò contro l'invasore turco, lasciò Trieste e ritornò nelle sue terre. Passiamo ora sull'altra riva del canale dove si trova il palazzo Carciotti. Anche in questo caso si tratta di un ricco commerciante, il greco Demetrio Carciotti che, trasferitosi dal Peloponneso per sfuggire alla persecuzione dei turchi, riuscì ad accumulare notevolissime ricchezze che gli permisero di farsi costruire fra il 1798 e il 1805, su progetto dell'architetto Matteo Pertsch, questo immenso palazzo.



Palazzo Carciotti

Esso in parte fungeva da sua dimora, in parte conteneva degli appartamenti in affitto e sul retro era formato da grandi magazzini, scuderie, cantine e granai. Lo stile è il neoclassico, ma contrariamente a numerosi altri palazzi simili, le sei colonne ioniche gravitanti sopra l'ingresso, esposto sul mare, sono staccate dal muro facendo risaltare maggiormente l'intera facciata, assieme alle sei statue sovrastanti rappresentanti delle divinità pagane. La magnifica cupola, che all'epoca era l'unica mai edificata in città e per di più sfoggiata su di un edificio civile, anticipava di un decennio quella che poi venne costruita per la chiesa di S. Maria Maggiore. Per questa volta ci fermiamo qui; il viaggio lungo il Borgo Teresiano non è ancora terminato. ■

BANCA GENERALI
LA BANCA DEI TUOI INVESTIMENTI
PALAZZO PITTERI
PIAZZA DELL'UNITA D'ITALIA, 3 TRIESTE
TEL. 040/639001 - 040/660335

Aut. Trib. di Trieste n. 1111 dd. 01/08/05
Direttore Responsabile
Pier Giorgio Luccarini
Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Andrea Di Matteo, Annalisa Gomezel, Gianfranco Ruggeri, Ingrid Zorn
Recapiti
Via dei Lavoratori, 2 - 34144 Trieste
Tel. 040 779.5201 / 5352
Fax 040 779.5225
e-mail: urp@triestetrasporti.it
Stampa: STELLA srl - Art. Grafiche - Trieste