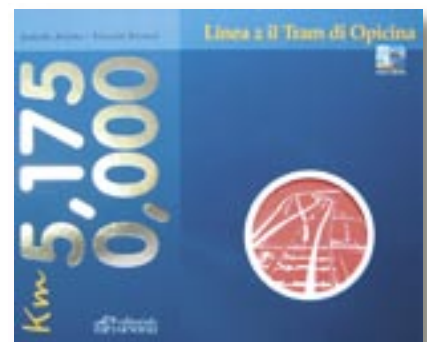


Panorama Trieste

La Sala del Giubileo sulle rive ha ospitato dal 14 al 28 febbraio scorso il primo di tre appuntamenti artistici tra Trieste, Parigi e Bruxelles, l'esposizione antologica itinerante "Panorama Trieste", che raccoglie le opere realizzate nell'arco di una decina d'anni, trascorsi nella nostra città, dal vedutista parigino Vincent Brunot.

La mostra, curata da Isabella Bembo, è stata realizzata in collaborazione con il Comune di Trieste - Assessorato Coordinamento Eventi, con il patrocinio del Consulat Honoraire de France à Trieste e il supporto tecnico di importanti aziende locali interessate a presentare la città anche negli altri due appuntamenti internazionali arricchendoli, in occasione dei vernissages, con i sapori e i gusti dell'esperienza e della tradizione locali.



La copertina del libro

Presentando una serie di schizzi e una raccolta significativa di acquerelli, la mostra vuole essere un vero e proprio omaggio a Trieste. Fonte d'ispirazione è l'atmosfera della città, sospesa tra l'orizzonte del mare, le prospettive architettoniche di piazze e palazzi e la cornice verdeggiante del Carso.

Fra gli scorci e i panorami triestini trova degna collocazione anche il nostro amato tram di Opicina, ritratto fra il 2001 e il 2002.

Fu allora, in occasione del centenario, che la Trieste Trasporti e l'A.C.T. decisero di dare alle stampe un libro particolare che attraverso un delizioso connubio di disegni, foto e parole descrivesse l'atmosfera che si respirava e si respira tuttora salendo lungo il percorso del tram. Nacque così la pubblicazione "Linea 2 il tram di Opicina" (editoriale Generali), che raccoglie acquerelli e disegni del tram dipinti da Vincent Brunot e accompagnati da testi illustrativi e fotografie di Isabella Bembo.

Dopo il successo riscosso dalla mostra a Trieste, nei prossimi mesi il tram continuerà idealmente a viaggiare a Parigi, alla Galérie du XVIème dal 12 al 25 marzo, e poi a Bruxelles, presso la sede della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia dal 22 aprile al 15 maggio. ■



Acquerello "Alla fermata di Romagna, km 0,983", tratto dal libro "Linea 2 il tram di Opicina" (ed. Generali, 2002). Il libro è stato stampato in edizione speciale ed è disponibile (al costo di € 25,00) soltanto presso l'Ufficio Relazioni con il Pubblico della Trieste Trasporti - via dei Lavoratori n° 2 (N. Verde 800-016675)

Hobby e passioni in azienda

di Stefania de Gavardo

PALLAMANO

La Trieste Trasporti S.p.A. ha l'onore di annoverare tra le sue file **Claudio Schina**, giocatore di pallamano tra i migliori d'Italia negli anni '80 e '90. Approdato a Trieste nel 1981 all'età di 20 anni per giocare nel team di Lo Duca nella massima serie, vi è poi rimasto riuscendo a conciliare il lavoro di conducente (dal 1986) con l'impegno giornaliero e continuativo richiesto dai massimi livelli praticati nello sport.



Schina, nato a Roma nel 1961, inizia a praticare il gioco della pallamano da bambino ma già all'età di 16 anni riesce ad "uscire dal gruppo" con l'arrivo delle prime convocazioni della squadra nazionale giovanile e poi seniores mentre già milita nella serie C e poi B. Le vere soddisfazioni iniziano, però, proprio nella nostra città: dal 1981 al 1998 la Cividin, poi diventata Principe, vince 10 scudetti, 2 coppe Italia e il nostro collega vanta, in questo lasso di tempo, 110 presenze nella Nazionale A.

Nel 1984 con la maglia azzurra conquista a Napoli la promozione dal gruppo C al B e per lui è sempre vivo il ricordo dell'entusiasmo e dell'impegno messi nell'organizzazione del mondiale italiano svoltosi nel 1986 a Rovereto.

Negli anni '90 le squadre dell'Est erano in assoluto le più "difficili" da affrontare mentre oggi il panorama della pallamano a livello mondiale è radicalmente cambiato ed attualmente sono i francesi a detenere il titolo.

Schina ha sempre ricoperto il ruolo di "pivot" e nella storia della pallamano triestina vanta il secondo posto nella classifica dei capocannonieri. Riceve nel 1994 un riconoscimento che per lui ha un significato molto importante dall'associazione Panathlon "Sport e Lavoro".

Dal 1996 ha cominciato a trasmettere la sua esperienza e la passione al settore giovanile, continuando ad impegnarsi "part-time" con la prima squadra fino al 1998, anno in cui a causa di un serio infortunio al tendine d'Achille, si è visto costretto a lasciare gli allenamenti con il suo team.

L'attuale Pallamano Trieste milita nel campionato di A1 e Schina segue il settore giovanile (ragazzi dai 7 ai 16 anni): l'impegno richiesto non è poco, dato che il nostro collega allena più squadre e gli allenamenti lo tengono occupato tutti i pomeriggi al Palazzetto di Chiarbola. Nella nostra regione questo sport è poco praticato e, per far giocare il più possibile i giovani, la Società ha deciso di iscrivere le squadre al campionato sloveno: questa si è rivelata un'ottima opportunità per la conoscenza di diverse "scuole", vicine geograficamente ma con metodi diversi.



Purtroppo questa disciplina è da sempre annoverata tra gli sport minori ma Schina e i suoi colleghi sportivi, sulla scia del lavoro iniziato a suo tempo da Lo Duca, continuano ad impegnarsi nella campagna promozionale con le scuole locali.

Il collega ci spiega che nonostante il grande impegno richiesto sia a livello fisico che in termini temporali, continua ad avere grandi soddisfazioni da questo sport ed allenare i giovani gli offre la possibilità di poter partire dalla base e sviluppare, negli anni, un metodo di lavoro continuativo e costante allo scopo di formare il carattere, il fisico ma soprattutto la mentalità dei futuri "campioni".

A luglio Claudio sarà impegnato a Misano nelle finali nazionali degli UNDER 14 dove il team triestino si aspetta buoni risultati e nel frattempo, reduce dal campionato MASTER OVER 45 disputato nel 2008 in Svezia, in cui la nostra nazionale ha conquistato la terza posizione, partirà quest'anno, in qualità di giocatore, alla volta della Danimarca.

Notizie CRAL Sezione BASKET

di Stefania de Gavardo

Maurizio Privileggi, autista dal 1979, ha fondato assieme all'ing. Guido Saule, a Giovanni Bani e a Lucio Prisco la sezione basket del nostro Cral. Privileggi ha iniziato a praticare questo sport all'età di 12 anni e ha giocato a livello agonistico, prevalentemente come ala, per 30 anni raggiungendo, con la Cartaria Muggesana, la categoria della Promozione. Il collega, oltre ad impegnarsi attivamente nella sezione del basket, partecipa anche ai tornei di bowling e di calcio con la squadra dell'Altipiano.

Il primo capo sezione della pallacanestro è stato proprio l'ing. Saule che per alcuni anni ha organizzato i tornei e gestito gli allenamenti e tra quelli che lo hanno seguito in questa veste merita di essere nominato il collega Mario Bassanese che per 10 anni ha svolto un ruolo molto attivo trovando sponsor che hanno contribuito all'acquisto del vestiario e hanno dato la possibilità al gruppo di partecipare a tornei anche fuori provincia.

Nel 1982 si è disputata la prima partita amichevole del team contro le Assicurazioni Generali sul campo del Don Bosco e nello stesso anno è stato organizzato il primo Torneo Interaziendale a cui hanno partecipato società come il Lloyd Adriatico, la Compagnia Portuale oltre che l'Acegas, alcuni Ospedali e Assicurazioni ma questo "sentito" incontro-scontro tra diverse aziende si è, purtroppo, interrotto nel 2006, anno in cui l'A.C.R.A.T., l'Associazione che riuniva i CRAL della città di Trieste e si occupava dell'organizzazione dei tornei tra i vari circoli, si è sciolta.

Fino a poco tempo fa il team della TT partecipava anche a tornei fuori dalla nostra regione, raggiungendo, come nel caso di Venezia e Bologna, ottimi risultati.

Da poco la nomina di capo sezione è passata a Luca Pecchiarri, ex arbitro di pallacanestro, il quale sta cercando di vivacizzare l'attività cominciando proprio dalla riorganizzazione del Torneo Interaziendale.

In questa sezione sono transitati nomi noti nel mondo della pallacanestro non solo locale: Giancarlo Pistrin che ha militato anche in serie A, Roberto Pellizzaro, Davide Degrassi e Giorgio Zimmerman sono solo alcuni esempi.

Nelle ultime settimane gli allenamenti del martedì nella palestra di Sgonico sono stati intensi per la preparazione al Torneo provinciale che si è svolto domenica 8 marzo sul territorio del comune di Duino-Aurisina: in questa occasione il nostro team si è comportato molto bene riuscendo a raggiungere la 3ª posizione in classifica.

URP - Reclami di Gennaio

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	28	N.Verde	32
Servizio	6	E-mail	6
Documenti di viaggio	6	Ufficio	3
Chiosco	2	Tekefono	1
		TOT. RECLAMI	42
		TOT. CONTATTI	1373

% reclami su totale contatti 3,06 %

URP - Reclami di Febbraio

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	32	N.Verde	28
Servizio	5	E-mail	8
Disinformazione	4	Ufficio	5
Documenti di viaggio	2	Lettera	3
Fermata	1	TOT. RECLAMI	44
		TOT. CONTATTI	1329

% reclami su totale contatti 3,31 %

informazioni utili



Sostituzione titoli di viaggio scaduti

I titoli di viaggio della serie 08 A e i biglietti singoli o pluricorse della serie 07 A possono ancora essere sostituiti, ma solo fino al 30 giugno 2009, presso la Biglietteria di via dei Lavoratori 2

Orario degli uffici

Gli uffici aziendali di via dei Lavoratori 2 osservano i seguenti orari di apertura al pubblico:

- PIANO DI INGRESSO
- URP, Biglietteria e Protocollo: dal lun. al gio. 8:30-12:30 e 13:30-15, ven. 8:30-12:30.
- Illeciti amministrativi e Oggetti rinvenuti: dal lun. al ven. 8:30-12:30.
- Responsabilità Civile: dal lun. al ven. 8:30-12:00.
- TERZO PIANO
- Cassa (pagamento fatture): dal lun. al ven. 9:00-12:00.

Come contattare l'Ufficio Relazioni con il Pubblico

Numero Verde 800.016675 - Fax 040.7795257
e-mail: urp@triestetrasporti.it



L'attuale squadra di Basket della Trieste Trasporti

Notizie CRAL Sezione SCI Campionati Nazionali Autoferrotranvieri

di Ingrid Zorn

A San Martino di Castrozza (Trento), perla dolomitica incastonata tra le guglie delle Pale, si è svolta dal 25 gennaio al 1° febbraio la XXVII edizione del Meeting Nazionale AN-CAM, organizzato dall'Associazione Nazionale Circoli Autoferrotranvieri - Mobilità.

La manifestazione, come sempre ricca di appuntamenti, è culminata venerdì 30 gennaio con la Gara di Campionato Nazionale AN-CAM di Sci Alpino, disputata sulla pista Valboneta di Ces splendidamente innevata. La squadra del nostro circolo, composta da 26 elementi, si è classificata al 2° posto dietro alla compagine di Roma, confermando il piazzamento ottenuto l'anno scorso a Pozza di Fassa.

Individualmente sono stati ottenuti diversi buoni risultati: **Pierpaolo Prinz** si è classificato 6° assoluto (su 106 partecipanti arrivati al traguardo) nonché 1° nella categoria maschile A4, con un tempo di 50 secondi e 66 decimi, mentre l'unica concorrente donna triestina, **Daniela Lovrecic**, si è aggiudicata il 5° posto assoluto nello slalom gigante femminile. Altri colleghi che hanno raggiunto ottimi piazzamenti sono stati **Paolo Tomsic** (1° nella categoria maschile A1 nonché 10° assoluto), **Paolo Ghezzi** (1° nella categoria A5) e **Franco Tomsic** (3° nella categoria B7).

Concludiamo complimentandoci anche con gli altri colleghi che si sono piazzati entro i primi trenta posti della classifica assoluta maschile: **Maurizio Bagordo** (13°), **Roberto Zocchi** (17°), **Lorenzo Leprini** (19°), **Emiliano Poboni** (28°), **Alessandro Crisma** (30°).

DETRAZIONI FISCALI SULL'ACQUISTO DI TITOLI DI VIAGGIO Finanziaria 2008 (Legge n° 244 dd. 24.12.07)

TT informa la clientela che nella Legge Finanziaria 2008, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, è stato stabilito che per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2008 per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e inter-regionale spetta una detrazione dall'imposta lorda, fino alla concorrenza del suo ammontare, nella misura del 9% per un importo delle spese stesche non superiore a 250 €. Il bonus è concesso anche nel caso in cui il costo dell'abbonamento sia sostenuto per familiari a carico (sempre entro i 250 € cumulativi).

Finanziaria 2009 (Legge n° 203 dd. 22.12.08)
Il termine del 31/12/08, di cui al comma 309 dell'art. 1 della legge 24/12/07, n. 244, concernente la detrazione delle spese per l'acquisto di abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, è prorogato al 31/12/09.

Tutti coloro che fossero interessati alla detrazione sono invitati a indicare nell'apposito spazio sui titoli di viaggio il proprio Codice Fiscale e ad allegare gli stessi all'annuale dichiarazione dei redditi, conservandoli anche successivamente.



STP informa anno 5 n. 21 - gennaio/marzo 2009 - periodico di informazione della Trieste Trasporti spa - certif. UNI EN ISO 9001:2008

Editoriale

La notizia recente, ripresa dai media regionali, è quella della costituzione di una s.c.a.r.l. tra le quattro aziende di TPL della nostra regione e, su tale evento, si sono accessi i riflettori degli addetti ai lavori e non solo. La società consortile denominata "TPL F.V.G." vede la partecipazione paritetica al 25% di ATAP (PN), SAF (UD), APT (GO) e TRIESTE TRASPORTI e un capitale sociale di centomila euro.

Tale società è quindi un nuovo soggetto giuridico che verrà attivato per formulare l'offerta tecnica/economica in risposta al bando di gara che la Regione dovrà predisporre. L'offerta di servizio dovrà essere unica per tutto il territorio regionale e riguardare le modalità di trasporto terrestre su gomma e marittimo. In caso di aggiudicazione della gara alla "TPL F.V.G." le singole aziende, che resteranno comunque autonome, opereranno prevalentemente nei bacini storici fornendo il servizio secondo i criteri e gli standard che verranno richiesti dalla Regione, sulla base delle esigenze territoriali indicate dalle Province.

Per proporre un'offerta unica, condivisa e vincente, ciascuna azienda dovrà mettere a disposizione maggiore qualità ed efficacia, ma anche migliore efficienza in termini economici complessivi.

Per tali motivi Trieste Trasporti proseguirà, nel periodo che manca al termine del contratto di servizio, nell'attuazione di tutti gli investimenti utili e necessari per rendere ancora più ecologica la flotta aziendale e migliorare le strutture di lavoro con un impiego di risorse proprie di circa otto milioni di euro l'anno. È necessario concentrarsi sempre di più sulla nostra attività principale che è quella di produrre in qualità e in sicurezza chilometri di trasporto pubblico locale di persone. **Persone**, appunto, che rimangono al centro della mission aziendale.

I momenti attuali non consentono grandi ottimismo, ma se tutti noi sapremo interpretare il nostro ruolo senza egoismi e con un maggiore dialogo all'interno e all'esterno, rinunciando magari a qualche privilegio acquisito negli anni, potremo affrontare il futuro prossimo con più serenità.

È un auspicio sentito, nella consapevolezza che il nostro settore, pur vivendo le note problematiche, gode di protezionismi che altri oggi non hanno.

Cosimo Paparo
Amministratore Delegato

La parola alle autorità

intervista a **VITTORIO ZOLLIA**
Assessore al Territorio, Ambiente, Trasporti e Polizia ambientale e territoriale della Provincia di Trieste
a cura di **Ingrid Zorn**



Vittorio Zolla

Lei è stato per molti anni in Regione, dove ha ricoperto importanti incarichi, anche nell'ambito dei trasporti. Come si sente oggi nell'impegnativo ruolo di Assessore provinciale con tante deleghe diverse?

Innanzitutto mi permetta di rivolgere un pensiero a Ondina Barduzzi, che da poco ci ha lasciati, ricordando l'impegno e la professionalità nello svolgimento del Suo mandato nell'interesse dell'intera comunità provinciale.

Questa è sicuramente per me un'esperienza nuova, sia per la diversità dell'Ente, sia per il diverso ruolo proprio dell'Assessore chiamato a decidere, rispetto al Dirigente chiamato a gestire. Una sfida importante, soprattutto con riferimento alle materie delegate sulle quali ho potuto nel tempo acquisire ampia esperienza, ma che rimangono ancora vincolate dalla risoluzione di rilevanti problemi. Sono deleghe pesanti sulle quali i cittadini e le imprese attendono risposte puntuali e soprattutto sollecite. Ho sempre creduto che la sostenibilità ambientale e lo sviluppo non siano momenti di contrapposizione nella vita di una comunità, come spesso sogliono essere rappresentati, ma anzi debbano e possano trovare un imprescindibile punto di incontro. Sono azioni non solo importanti per la tutela degli interessi legittimi dell'utenza, ma rappresentano elementi indispensabili per garantire stabilità e benessere alle future generazioni.

Può dirci le sue impressioni sulla situazione del trasporto in generale e del trasporto pubblico, in particolare, nella nostra città?

Quando parliamo di trasporto in generale facciamo riferimento ad una delle assi fondamentali dell'economia di un paese. In un momento di crisi, come quello che coinvolge l'intero sistema, credo che gli elementi essenziali diventino il finanziamento delle infrastrutture di base ed il tempo d'attuazione. La carenza delle prime è nota, anche se qualcosa di importante si è certamente mosso con la realizzazione del Passante di Mestre e con l'avvio del Commissariamento dell'A4. Sono percorsi fondamentali anche per l'economia della nostra Provincia. Ma rilevo l'importanza del tempo. La facilitazione più sollecita dell'accesso al e dal centro Europa non solo delle nostre merci, ma anche delle persone, è obiettivo fondamentale per lo sviluppo della nostra economia ed in particolare per il Porto di Trieste. Oggi la crisi, con la conseguente riduzione delle presenze dei mezzi di trasporto, sembra attenuare questi problemi, ma quando si avvierà la ripresa le carenze non risolte potrebbero farsi sentire ancora più pesantemente.

Sempre nel trasporto pubblico cosa sta avvenendo in merito ai servizi marittimi e quali le prospettive della c.d. "metropolitana leggera"?

L'avvio e l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale marittimo sono stati ampiamente apprezzati sia dagli Enti locali interessati sia da parte dei fruitori degli stessi. La programmazione per la prossima estate sta subendo un rallentamento dovuto alla posizione assunta dall'Auto-

rità portuale che ha chiesto che la base di arrivo e partenza a Trieste sia il Molo IV, dall'altro la Trieste Terminal Passeggeri, attuale concessionaria delle aree, ha richiesto, contrariamente al passato, che gli attracchi siano sottoposti al pagamento di un emolumento di non poco conto rispetto all'assetto economico del sistema marittimo. Noi riteniamo che il trasferimento al Molo IV, in assenza di una rivisitazione dei collegamenti mare-gomma, sia del tutto inopportuno ed inoltre pare indispensabile che la nuova voce di costo, oggi non prevista, venga introdotta solamente con i nuovi contratti. Abbiamo chiesto all'Amministrazione regionale ed all'Autorità portuale di voler accogliere la nostra posizione, favorendo in tal modo l'avvio della operazioni indispensabili all'effettuazione del servizio estivo. Per quanto riguarda la metropolitana leggera c'è stato un rilevante passo avanti con la richiesta da parte della Provincia di inserire il progetto tra quelli strategici nell'ambito transfrontaliero Italia-Slovenia. Sembra che la valutazione sia positiva. Tuttavia se ciò permetterà il finanziamento completo della progettazione su fondi comunitari, con residuale partecipazione da parte di Regione ed Enti locali interessati, l'iniziativa sarà assoggettata alla tempestività comunitaria non sempre sollecitata per i numerosi passaggi procedurali previsti. L'opera rimane comunque tra le priorità di questa Amministrazione.

Quale sarà il ruolo attivo della Provincia nella prossima gara che assegnerà ad un unico gestore il trasporto pubblico regionale?

Innanzitutto preciso che il gestore che uscirà dalla gara sarà unico, ma rimarranno gli ambiti provinciali. Proprio per questo la Provincia ritiene di dover assumere un ruolo determinante nella costruzione della prossima gara. Se consideriamo che il 31 dicembre 2010, data di scadenza degli attuali contratti, è "domani" dal punto di vista dei tempi propri della materia dei trasporti, ho già sollecitato l'Amministrazione regionale ad avviare un tavolo tecnico con le Amministrazioni provinciali al fine di una condivisione delle scelte di fondo. Di certo il nuovo contratto dovrà superare le criticità che l'esperienza maturata dalla Provincia nell'attuale gestione ha evidenziato. È un'esperienza importante che vogliamo rappresentare nelle sedi competenti affinché soprattutto la parte relativa alle peculiarità della nostra Provincia, caratterizzate da quelle proprie del capoluogo regionale e quelle specifiche dei Comuni contermini, trovi una programmazione adeguata a salvaguardia di un indispensabile ulteriore miglioramento del servizio pubblico che siamo chiamati ad offrire prima, a regolare in corso d'opera ed infine a verificare nella prospettiva di un corretto rapporto costi-benefici nell'utilizzo delle ingenti risorse pubbliche impegnate. ■

Uno alla volta facciamo conoscenza

di Ivo Borri
Protocollo

Nel numero precedente di **BUS informa** ci siamo lasciati con la promessa di dedicare uno spazio opportuno al reparto **Protocollo**, che rappresenta la porta di passaggio per tutti i documenti ufficiali in transito per l'azienda: più di 38.000 all'anno, se guardiamo i dati del 2008, con un trend in costante crescita. Collocato sotto la Funzione Affari Generali, l'ufficio è composto da **Daniela De Val** e **Walter Prisco**, due colleghi con alle spalle un'esperienza pluriennale nel settore.



I colleghi del Protocollo

Quale responsabile della Segreteria, **Patrizia Flego** ci racconta in breve l'evoluzione che ha avuto questo reparto nel corso degli anni. «Tener traccia di tutti i documenti in transito è una necessità che è sempre stata rispettata in azienda fin dalle trascrizioni manuali sugli appositi registri distinti tra Arrivo e Partenza. A suo tempo l'uso della carta carbone consentiva l'archiviazione della copia del documento originale. Più avanti venne introdotto l'uso della carta chimica (molti ricorderanno le pagine di diverso colore bianco, giallo e verde a seconda se si trattava di originale o destinata alla restituzione al reparto o all'archiviazione presso il Protocollo). Erano gli anni in cui, grazie all'avvento dei Personal Computer, prendevano forma i primi Data-base, cioè i programmi per la registrazione e la ricerca di informazioni. Verso la fine degli anni '90, grazie all'utilizzo di sw di nuova generazione, sono state sviluppate dai nostri programmatori versioni sempre più evolute di pacchetti per il Protocollo, coerenti soprattutto con le norme dettate dal CNIPA (Centro Nazionale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione) e che hanno accompagnato il lavoro dei nostri colleghi fino al mese di agosto del 2008. Da settembre dell'anno scorso infatti ha preso il via la nuova era della "protocollazione digitale". La proliferazione continua di copie di documenti in costante crescita - si pensi che nel 2001 i documenti protocollati sono stati "solo" 22.500 - ha indotto l'azienda a dotarsi di un sistema di gestione della posta completamente informatizzato. La scelta è caduta sul prodotto "Archiflow", grazie al quale a tutta la posta viene assegnato un numero progressivo univoco, identificato dal codice a barre riportato su un'etichetta adesiva posta sul documento

stesso, che viene poi passato allo scanner per la registrazione della sua immagine su un Server. Questa operazione permette così di evitare la diffusione di copie di documenti, consentendo alle persone autorizzate di poterli visionare direttamente sullo schermo del proprio PC». Chiediamo ora a Walter di raccontarci le attività quotidiane svolte dal reparto. «Uno degli addetti si reca di prima mattina alla Posta Centrale dove ritira tutta la corrispondenza aziendale dalla casella postale dedicata. Successivamente in ufficio vengono aperte le buste (non ovviamente quelle contenenti le offerte di gara, che seguono un iter specifico) e si procede ad un'analisi del contenuto per individuare gli estremi o anche per verificare l'eventuale corrispondenza con qualche recente mail o fax giunti in anteprima e già registrati a sistema. Il passo seguente consiste nella registrazione dei dati principali di ogni documento attraverso il software, così da ottenere la stampa dell'etichetta adesiva con i riferimenti ufficiali dell'incartamento. Tutta la posta del giorno va quindi in visione ai vertici aziendali e soltanto dopo il rientro della stessa si procede alla scannerizzazione dei fogli, generando in tal modo una serie di immagini che vengono abbinate in modo corretto ai numeri di documento registrati in precedenza, grazie all'automatismo del codice a barre».

«Questo procedimento ha permesso di liberare una grossa quantità di spazio precedentemente occupato dalle copie della posta - interviene Daniela - che venivano conservate in forma cartacea presso l'ufficio (più di 80 raccoglitori all'anno!). Per "smaterializzare" anche gli anni precedenti all'entrata in vigore di questo nuovo sistema, i nostri colleghi della Segreteria Affari Generali stanno procedendo in parallelo alla scannerizzazione pregressa di tutta la posta aziendale di Trieste Trasporti. Un'impresa a dir poco titanica, che consentirà alla fine sia di ridurre lo spazio utilizzato ma soprattutto di agevolare la ricerca di documenti, registrati a quel punto su un semplice DVD». Oltre alla posta in arrivo, esiste ovviamente in parallelo anche quella in partenza che, per avere l'ufficialità aziendale deve passare necessariamente per il Protocollo. «La posta in questo caso - riprende Walter - dopo esser stata registrata viene imbustata, pesata e affranca-



La nuova forma di protocollazione con codice a barre

ta utilizzando l'affrancatrice automatica a disposizione del reparto. Successivamente viene portata giornalmente al CPO per la spedizione, unitamente alla distinta che rimane allo sportello postale per l'addebito sul c/c aziendale. Per il recapito di espressi nell'ambito della provincia, ci si avvale invece di un'apposita agenzia».



L'affrancatrice automatica in funzione

Avendo compreso tutte le informazioni (riservate e non) che passano sotto i loro occhi, è scontato che Daniela e Walter debbano possedere quei requisiti professionali di discrezione e riservatezza necessari per coprire questo ruolo. «Vale la pena - conclude Daniela - ricordare a tutti i colleghi come possa esserci di grande aiuto far pervenire per tempo al nostro ufficio la posta in partenza. Mentre una volta si assegnava un numero di protocollo anche telefonicamente, annotandosi su un post-it per la successiva registrazione, oggi, essendo il sistema attuale un sistema più rigido, in caso di urgenza per assegnare un numero siamo vincolati a procedere comunque alla registrazione informatica attraverso le varie fasi precedentemente descritte. Questo significa che i tempi si allungano e se, come spesso accade, il carattere di urgenza diventa la normalità operativa, allora queste continue interruzioni complicano non poco il nostro lavoro quotidiano. Aggiungo infine la richiesta ai nostri colleghi di inviarmi, nel rispetto di quanto stabilito, sempre un originale e una copia dei documenti in partenza, nonché possibilmente le stampe delle pagine su un solo lato e non in fronte/retro, così da accelerare la scannerizzazione dei documenti». In un'epoca in cui le forme di comunicazione si sono estese di molto, è importante sottolineare come in realtà istituzionali come la nostra azienda si prediligano salvaguardare l'ufficialità della documentazione in transito. L'uso delle mail o dei fax infatti, oggi molto più diffusi e quindi maggiormente utilizzati dai reparti rispetto ad una volta, non assumono per l'azienda valore ufficiale di comunicazione con l'esterno, a meno che non si trasmetta contestualmente il loro contenuto al Protocollo per la registrazione a sistema. ■

Privacy

Decreto legislativo 196

di Stefania de Gavardo

«Chiunque ha diritto alla protezione dei dati personali che lo riguardano»: così recita l'articolo 1 del Decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 - Codice in materia di protezione dei dati personali, che ha riordinato la complessa materia della privacy ed ha sostituito la previgente legge 675/1996. Il sig. Marino Tironi, che ricopre nella nostra Società l'incarico di Amministratore di sistema nonché di custode delle parole chiave, ha iniziato nel 2004 il complicato lavoro di stesura del Documento Programmatico sulla Sicurezza dei Dati, in conformità a quanto previsto dal citato codice, continuando nel costante lavoro di aggiornamento dello stesso. Allo scopo di instaurare una stretta e continua collaborazione al progetto si è resa necessaria, in prima battuta, la sensibilizzazione sull'argomento dei dirigenti, quadri e capi area ed attraverso la distribuzione di questionari a tutti i dipendenti, si è riusciti a chiarire da chi, e in che modo, fossero gestiti i dati personali nella nostra Azienda.



Il documento, completato nel giro di pochi mesi, si struttura in diverse sezioni: 1) breve presentazione di Trieste Trasporti con una dettagliata descrizione della struttura aziendale; 2) elenco dei trattamenti dei dati personali; 3) distribuzione dei compiti e delle responsabilità; 4) analisi dei rischi attraverso l'individuazione dei principali eventi potenzialmente dannosi per la sicurezza dei dati e la relativa valutazione delle possibili conseguenze e gravità ponendoli in correlazione con le contromisure previste (per contromisure si intende non solo lo specifico intervento tecnico o organizzativo posto in essere per prevenire, contrastare o ridurre gli effetti relativi ad una specifica minaccia ma anche tutte quelle attività di verifica e controllo periodico, essenziali per assicurarne l'efficacia); 5) descrizione dei criteri e procedure adottati per il salvataggio dei dati e per il loro ripristino in caso di danneggiamento o di inaffidabilità della base dati. Entrando nello specifico, nella nostra Azienda il Titolare del trattamento dei dati personali è la Trieste Trasporti spa, il cui legale rappresentante è il Presi-

dente Dario Fischer. La TT ha individuato nella figura del Direttore Generale, Pier Giorgio Luccarini, il Responsabile del trattamento dei dati personali e, come si è già detto, il sig. Marino Tironi quale Amministratore di sistema nonché custode delle parole chiave. Si è rilevato che nella nostra Azienda, attualmente, sono 132 i dipendenti che per la propria mansione trattano dati personali. La società svolge principalmente il trattamento dei suddetti dati nei confronti di tre categorie di soggetti: i dipendenti, i fornitori e i clienti. I dati relativi al personale dipendente sono sia dati comuni che sensibili, come la malattia, l'appartenenza ai sindacati etc. Vengono trattati per il corretto svolgimento del rapporto lavorativo e non vengono comunicati all'esterno se non per esigenze strettamente lavorative ed in ottemperanza a specifiche normative. I suddetti dati vengono naturalmente conservati con scrupolosa osservanza dei tempi previsti dalla legge. Lo stesso vale per i dati personali relativi ai fornitori, il cui rilascio è obbligatorio ai fini del corretto svolgimento del rapporto contrattuale. L'informativa sul trattamento dei dati raccolti a livello cartaceo (per gli abbonamenti annuali) viene resa mediante apposito cartello esposto presso la biglietteria, quella per l'iscrizione via web alla newsletter aziendale è stata posta in calce al campo dedicato alla raccolta della e-mail stessa e lo scritto appare anche sul modulo di raccolta dati che il cliente deve necessariamente compilare per effettuare tale abbonamento. Dall'ultimo aggiornamento del Documento Programmatico sulla Sicurezza del 12 marzo 2008 si sono implementate le misure di sicurezza attraverso la sostituzione dei firewall obsoleti e l'installazione all'interno delle stanze in cui sono ubicati i server di un sistema di rilevatori di temperatura e dei fumi direttamente collegato con il servizio di vigilanza attivo 24 ore su 24. ■

(continua sul prossimo numero)

Trieste... dal finestrino

di Alessandro Antonello

Dopo la parentesi natalizia che abbiamo voluto dedicare a piazza Unità, ritorniamo in piazza Hortis, dove avevamo lasciato simbolicamente a passeggiare Italo Svevo (ovvero la statua dello scultore Nino Spagnoli). Vista la nostra "mission", prima di entrare nel vivo dell'argomento non possiamo tralasciare che per raggiungere tale piazza si possono prendere sia la linea 24 sia la 30, entrambe con capolinea in piazza Libertà (stazione centrale). Per chi ha avuto la pazienza di seguirci in questo viaggio, la zona che attraversano questi due mezzi, il Borgo Teresiano, dovrebbe essere ormai nota. Piccolo riassunto dei numeri precedenti: piazza Libertà è stata l'oggetto della nostra prima puntata e ci ha dato lo spunto per ripercorrere la storia di Trieste a partire dall'impero austroungarico. Abbiamo poi proseguito lungo le Rive e il Canal Grande, dove abbiamo visto l'indissolubile legame fra la città e il mare, con i tanti traffici commerciali e le svariate etnie e le rispettive religioni che componevano il tessuto sociale di due secoli orsono. Per concludere ci eravamo soffermati in piazza Unità, salotto buono e cuore della città. Con piazza Hortis entriamo ora in un'altra importante zona di Trieste, il Borgo Giuseppino. Il nome è un omaggio all'imperatore Giuseppe II d'Asburgo-Lorena, figlio dell'Imperatrice Maria Teresa d'Austria e anch'egli, dopo la madre, artefice dell'espansione della città verso l'attuale porto nuovo. A contorno del suggestivo giardino di piazza Hortis troviamo l'Istituto Nautico, il museo di Storia Naturale (ora in fase di ristrutturazione) e nello stesso palazzo la vecchia sede della Biblioteca Civica Attilio Hortis; ora quest'ultima collocazione funge solo da sede amministrativa e dell'emeroteca, mentre i libri sono nella nuova sede della vicina via Madonna del Mare, al numero 13, dove trova posto anche uno spazio dedicato al vero protagonista di questa puntata, il Museo Sveviano. Affacciata su piazza Hortis troviamo anche la chiesa della Beata Vergine del Soccorso, della quale è stato da poco inaugurato il nuovo sagrato e - nota per i golosi - in un angolo c'è un famoso luogo di ristoro dove da moltissimi anni si possono assaporare molte specialità della cucina triestina. L'atmosfera che si respira fra gli alberi del giardino di piazza Hortis forse non si discosta molto da quella dell'epoca di



Piazza Hortis con la statua di Svevo

Italo Svevo, ovvero Ettore Schmitz, nato a Trieste nel 1861 da un'agiata famiglia di commercianti di vetro. Pur essendo quinto di otto figli, la posizione sociale della famiglia consentì ai suoi genitori di impartirgli una buona educazione, dapprima presso un collegio in Germania, poi all'istituto Revoltella a Trieste. Poiché l'indirizzo dei suoi studi era però legato all'ambiente familiare, e quindi commerciale, egli acquisì le sue conoscenze letterarie da autodidatta, leggendo dapprima i classici tedeschi e poi quelli italiani. Diede ampio spazio anche a studi di psicologia attraverso le letture di Freud e Nietzsche e si interessò alle teorie darwiniane e al marxismo. Tutto questo bagaglio di conoscenze incise sulla sua opera letteraria attraverso l'analisi psicologica dei personaggi e dei loro microcosmi, di cui Svevo rievola i conflitti e debolezze mentre sono alle prese con il loro faticoso, quotidiano, confronto con la vita.



Sguardo intenso tra i due Svevo contrapposti

La profonda passione per la scrittura lo accompagnò sempre; il suo sogno fu quello di dedicarsi completamente all'attività di scrittore ma dovette lavorare per mantenersi, mentre la fama e il successo gli vennero riconosciuti solamente a tarda età. Svevo, infatti, una volta terminati gli studi e a causa del fallimento della ditta paterna, venne impiegato presso la filiale triestina della banca Union di Vienna ma allo stesso tempo iniziò la sua attività collaborando con "L'Indipendente", un giornale di matrice socialista, pubblicando a puntate il racconto "L'assassinio di via Belpoggio". Nel 1892 pubblicò a proprie spese il suo primo romanzo, "Una Vita", firmato per la prima volta con lo pseudonimo di Italo Svevo. Sia la critica sia il pubblico non accolsero favorevolmente l'opera. Di seguito, dopo alcune collaborazioni anche con "Il Piccolo", il quotidiano di Trieste, la sua vita privata cambiò quando sposò la figlia di un ricco commerciante di vernici marine, Livia Veneziani, che gli

diede poi una figlia, Letizia. Non lasciò comunque la sua attività letteraria e nel 1898, sempre a proprie spese, fece pubblicare "Senilità". I tempi però non erano ancora maturi affinché il suo modo di scrivere raccogliesse i favori dei lettori e il risultato fu di nuovo molto deludente. Nel frattempo, licenziatosi dalla banca, incominciò a lavorare per l'azienda dello suocero, fino a diventarne il direttore. Il suo incarico lo portò a viaggiare molto e da lì nacque la necessità di imparare la lingua inglese. Quando si dice il fato! Il nostro personaggio incominciò infatti a frequentare la Berlitz School e come insegnante gli capitò un irlandese che, come lui, dal suo mestiere ricavava solamente i mezzi per il proprio sostentamento, avendo altre cose in mente: parliamo di James Joyce. Fra due persone così particolari non poté che nascere un'amicizia che con gli anni si rivelò molto importante per Svevo. Joyce infatti lo incoraggiò a continuare nell'attività letteraria proprio in un momento in cui le delusioni subite lo avevano quasi fatto smettere di scrivere e negli anni lo aiutò ad ottenere la fama che non gli era mai stata attribuita. Fu infatti Joyce, nel 1925, a consigliare a Svevo di mandare una copia della "Coscienza di Zeno", scritta nel 1923, a dei critici francesi che, entusiasti del manoscritto, ne pubblicarono una recensione sull'importante rivista "La navire d'argent". Finalmente, a ormai 64 anni, arrivò l'agognato successo, accompagnato anche in Italia dall'apprezzamento tributatogli da Eugenio Montale. Svevo divenne così definitivamente un autore di fama internazionale. Purtroppo, proprio quando incominciò a raccogliere i frutti del suo lungo lavoro, nel 1928 a Motta di Livenza perse la vita a causa di un incidente stradale. Il suo ultimo racconto, "La novella del buon vecchio e della bella fanciulla", venne pubblicato postumo nel 1930. ■

Elogi al personale
(da segnalazioni pervenute)

Colgo l'occasione, oltre che per fare gli auguri di buon anno, anche per ringraziarvi di aver apportato la modifica all'indicazione della prima corsa della linea 29 che parte da corso Saba (prima era scritto da piazza Goldoni e un paio di volte ho aspettato invano). Tra tante critiche che purtroppo questa città fa, spero che la mia sia colta come l'apprezzamento di un'azienda di trasporto che ascolta gli utenti e che resta fra le migliori aziende di trasporto in Italia, avendo provato altre città, siete i migliori. Ancora buon 2009, e buon lavoro!

E-mail firmata.