

Campagna rischi alcol/guida

L'abuso di alcolici, con le sue conseguenze in termini di incidenti stradali e danni per la salute, rappresenta ormai un'emergenza nazionale. Il territorio della provincia di Trieste rappresenta un'area ad alto rischio, come dimostrano i rilievi condotti dalla Polizia Stradale che evidenziano costantemente una prevalenza doppia dei soggetti con alcolemia oltre i limiti previsti dalla normativa vigente tra la popolazione triestina rispetto all'intera regione.

La politica di prevenzione messa in atto dalla Regione attraverso l'Azienda per i Servizi Sanitari n°1 Triestina e l'impegno del Prefetto di Trieste hanno portato ad attivare percorsi di promozione della salute e di prevenzione che si sono concretizzati il 30 novembre scorso con la sottoscrizione di un importante protocollo d'intesa tra la Prefettura di Trieste, la Trieste Trasporti spa, l'Azienda Servizi Sanitari, la Direzione Provinciale del Lavoro e la Sezione Polizia Stradale di Trieste.

Un ulteriore passo in avanti nell'ambito del percorso tracciato è rappresentato dalla collaborazione tra la TT, che conta oltre 600 autisti di mezzi pubblici ed uno dei sistemi più efficienti del panorama nazionale della mobilità urbana e l'ASS, che da anni è punto di riferimento nazionale per la prevenzione nell'ambito delle problematiche alcol-correlate. Tale collaborazione si è estrinsecata nella predisposizione ed attivazione di un percorso informativo-formativo per i lavoratori ed i referenti delle proprie organizzazioni aziendali e nell'attivazione di una campagna d'informazione che vede gli stessi mezzi pubblici della TT diventare uno strumento per sensibilizzare gli automobilisti sui rischi legati alla guida in stato di ebbrezza.



I vincitori del concorso assieme a Marani

A tal fine è stato bandito tra i dipendenti delle due aziende un concorso dal titolo "Gli autobus attraversano la città, facciamoli portare il nostro messaggio", per trovare degli slogan efficaci sulla base dei quali impostare le immagini che, veicolate da 50 autobus cittadini a partire già dal corrente mese di dicembre, cercheranno di indurre comportamenti corretti da parte dei guidatori.



Il momento della firma del protocollo d'intesa

Gli slogan vincitori sono stati individuati con la collaborazione dello scrittore Pino Roveredo. Al primo

posto si è classificata Manuela Margiore (ASS) con "Non farti guidare dall'alcol, scegli la vita", al secondo posto Stefano Pizzul (ASS) con "Pensa, un drink in meno una vita davanti", al terzo posto Claudio Sincovich (TT) con lo slogan "Con l'alcol non viaggiare, riservati i punti per vivere e guidare".

L'iniziativa ha visto la partecipazione del noto vignettista Paolo Marani, autore della vignetta che ha aperto la serie dei messaggi veicolati dagli autobus cittadini, con lo slogan "Alcol: tu lo bevi, lui ti mangia".

Hobby e passioni in azienda

di Stefania de Gavardo

L'ORIENTE

In questo numero di BUS informa ho avuto il piacere di fare una chiacchierata con Marco Bellodi, autista della nostra azienda dal 1992 ma anche grande sportivo ed esploratore, con la passione per l'Oriente. Difficile non lasciarsi coinvolgere e incuriosire dai racconti del collega "avventuriero" (come la moglie scherzosamente lo definisce) che, nonostante l'ancor giovane età di 41 anni, ha viaggiato moltissimo, prima grazie alla sua passione per la speleologia e l'alpinismo, fino all'approdo nel Nepal nel 1993 e il rapporto instaurato con Anthere Tamang, un nepalese divenuto suo caro amico. Da quel momento Marco, stregato dalla magia e dalla purezza che ha avuto l'ardore e la fortuna di poter assaporare, decide di indirizzare i suoi pellegrinaggi unicamente verso le terre d'Oriente.



Il collega inizia a diciassette anni la sua formazione presso il CAI di Trieste con la frequentazione di diversi corsi di alpinismo, speleologia e soccorso alpino speleologico e la sua anima di viaggiatore lo spinge ad intraprendere fin dall'inizio spedizioni sportive prima in svariati paesi d'Europa per poi spingersi in terre più lontane ed inesplorate fino al suo approdo in Asia e nello specifico nel Nepal, luogo dove per sua volontà e per circostanze favorevoli avrà la possibilità di vivere a stretto contatto con la popolazione locale. La straordinaria esperienza lo segna profondamente e da quel momento, nonostante la difficoltà di comunicazione e culturali, mantiene dei contatti continui ed assidui con diversi amici nepalesi e torna in quelle terre ancora diverse volte.

A Marco piace descrivere con il termine inglese "clean" la popolazione di quelle terre perché questo termine riesce, con il suo ampio ventaglio di significati, a simboleggiare la semplicità e la naturalezza del loro modo di vivere.

Marco di avventure da viaggiatore ne ha vissute parecchie, come quando nel 1990 si è trovato per motivi speleologici in Russia durante lo scoppio del golpe o quando nel 2006, proprio durante il suo soggiorno a Kathmandu con la famiglia, scoppiò la guerra civile o ancora nel settembre del 2001 quando, durante la tragedia delle Torri Gemelle, lui era in Pakistan. Il collega ricorda con piacere, nonostante tutto, l'avventura di quel viaggio perché fu pianificato in modo da poter raggiungere Kathmandu partendo da Trieste utilizzando soltanto i mezzi pubblici, attraversando Turchia, Iran, Pakistan e India.

Nel 2006, anno in cui si è recato per due volte a distanza di pochi mesi in Nepal, Marco ha condiviso l'avventura di uno dei viaggi con il collega recentemente scomparso Erich Reinhart e, grazie a quella proficua esperienza, i due amici sono riusciti ad unire la passione per l'esplorazione dell'uno a quella per la fotografia dell'altro.

Al fine di poter dare un contributo economico agli amici nepalesi, Marco fornisce dei programmi dettagliati di viaggio in zone e presso famiglie da lui conosciute a chi volesse esplorare, magari attraverso l'alpinismo o il trekking, quel meraviglioso Paese. Un sogno ancora nel cassetto, invece, è quello di raccontare in un libro l'esperienza vissuta fisicamente e mentalmente da un uomo che, affascinato dai luoghi e da una cultura straordinariamente diversa dalla nostra di tipo occidentale, ha voluto avvicinarsi a quella gente da cui, peraltro, ha ricevuto moltissimo in termini di umanità.

Il collega simpaticamente afferma di ritenere che di tutte le avventure vissute e sperimentate, la più intensa ed emozionante rimane comunque e sempre l'esperienza della propria famiglia e, nello specifico, del ruolo di papà di due splendidi bambini.



Ritorno al tram

Sull'ultimo BUS informa (numero 25) ho letto con molto interesse l'Editoriale sull'argomento della settimana europea della mobilità sostenibile e sulla campagna di comunicazione promossa da ASSTRA con il motto "Crea un altro futuro, trasforma il presente". A proposito di trasformare il presente per creare un altro futuro adottando sistemi di TPL ancor più efficienti e meno inquinanti, personalmente da un po' di tempo cerco di portare avanti un discorso a livello cittadino (l'ho fatto anche in Consiglio Comunale nella recente discussione sul nuovo piano regolatore generale) che, a mio avviso, viene recepito dalla maggior parte degli interlocutori in modo superficiale e conseguentemente viene scartato a priori, senza motivazioni valide a supporto di questo ennesimo "nosepol". Si tratta dell'eventuale reintroduzione di un sistema tramviario urbano a Trieste. Quando ne parlo vengo considerato o come uno spirito romantico amante del buon tempo antico o alla stregua di uno che chiede cose al di fuori della realtà (eppure mi riferisco ai veicoli tramviari e non ai dischi volanti!).

Ritengo che tutti quei centri urbani italiani di dimensione territoriale e demografica simile a Trieste, che negli ultimi dieci anni hanno scelto di ritornare al tram (o di ampliare le reti già esistenti), lo hanno fatto a ragione veduta tenendo in debita considerazione i fattori di carattere ambientale ed economico che l'iniziativa ha comportato. Mi chiedo pertanto perché no a Trieste. Se si riuscisse a parlare serenamente in un momento di confronto pubblico con la presenza di esperti del settore, sarebbe già un risultato positivo. Voglio considerare la sagoma della vettura tramviaria di ultima generazione riportata sul volantino di ASSTRA come un auspicio in tal senso. Grazie per l'ospitalità.

Mario Ravalico
Consigliere del Comune di Trieste (PD)

Informazioni utili

Modalità di utilizzo dei titoli di viaggio
Il biglietto intera rete pluricorsa o orario intera rete è utilizzabile su tutta la rete urbana della TT, indipendentemente dal numero di corse e di mezzi utilizzati, per il tempo indicato sul titolo stesso dal momento dell'obbliterazione. Nei festivi la durata temporale del biglietto pluricorsa o orario è di 4 ore. Il biglietto corsa semplice 2 tratte di una linea consente l'utilizzo di una linea a 2 tratte per una corsa completa (senza limite temporale). L'abbonamento quindicinale ha validità dal 1° al 15° giorno o dal 16° all'ultimo giorno del mese. L'abbonamento in fascia morbida è utilizzabile dalle 5.00 alle 7.00 e dalle 21.00 fino a fine servizio. L'abbonamento annuale è valido per l'intera rete o per 1 linea/tratta per 12 mesi interi solari consecutivi; viene rilasciato solo presso gli sportelli aziendali di via dei Lavoratori 2, dietro presentazione di 1 fototessera ed un documento d'identità. Norme generali: L'abbonamento è personale e non cedibile. È valido solo se compilato a penna e per esteso in tutte le sue parti. Ogni alterazione ne annulla la validità. Ove previsto (vedi istruzioni sul retro del titolo) deve essere convalidato in vettura, a mezzo delle apposite obliteratrici, al primo utilizzo. Sugli abbonamenti da 1 linea/tratta utilizzati per le linee urbane a 2 tratte (elencate all'interno delle vetture) si indica con I la prima tratta o con II la seconda tratta. In caso di abbonamenti quindicinali va barrata la casella relativa alla 1° o alla 2° quindicina. A richiesta del personale l'abbonamento deve essere esibito unitamente ad un documento d'identità.

GIUBILEI 2009

BERGAMASCO Dario
D'ALTERIO Nicola
FAUSTINI Claudio
MANDOLLA Giuseppe
MARINICCH Maurizio
PETRUCCI Luciano
PICCINI Marco
RITOSSA Marino
VALENTINUZZI Mario

ARGENTI Claudio
BABICH Eddy
BENCICH Mario
BERTANI Paolo
BERTOLISSI Boris
BIZZOTTO Fabio
COSLOVICH Nereo
CRISMAN Luciano
FABRIS Roberto
FACCHIN Bruno
FERLETTI Roberto
FURLANI Ado
GALLINUCCI Luigi
GULLI Walter
KOTERLE Franco
LATERZA Tiziano
LAZZARI Remo

MARCHESICH Giuliano
NOBILE Raffaele
OLIVIERO Nicola
PAOLICH Alcide
PRIVILEGGI Maurizio
RITOSSA Giuseppe
SCARPA Giuseppe
STIPANCICH Romeo

Sono 38 i dipendenti che hanno raggiunto nel corso del 2009 gli ambiti traguardi dei 25, 30 e 35 anni di servizio. A loro va rivolto un grazie particolare per la fedeltà e per l'impegno, nonché le più vive felicitazioni da parte dell'azienda.

NUOVE TARIFFE DEI TITOLI DI VIAGGIO - IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2010			
Delibera della Giunta Regionale			
		€	
Biglietto intera rete pluricorsa		€ 9,90	ABBONAMENTI ANNUALI
Biglietto orario intera rete (60 minuti)	1,10	€	1 linea o tratta € 222,00
Biglietto corsa semplice 2 tr. di una linea	1,20	€	1 linea o tratta fascia morbida € 159,85
Biglietto orario intera rete (75 minuti)	1,25	€	Intera rete € 279,00
Biglietto giornaliero intera rete	3,55	€	Intera rete fascia morbida € 200,90
Abbonamento quindicinale 1 linea o tratta	15,10	€	SERVIZIO MARITTIMO TRIESTE - MUGGIA
Abbonamento quindicinale intera rete	18,00	€	Biglietto corsa singola € 3,45
Abbonamento mensile 1 linea o tratta	22,20	€	Biglietto corsa andata - ritorno € 6,40
Abb. mensile 1 linea/tratta fascia morbida	17,75	€	Biciclette € 0,70
Abbonamento mensile intera rete	27,90	€	Abbonamento nominativo 10 corse € 11,00
Abb. mensile intera rete fascia morbida	22,30	€	Abbonamento nominativo 50 corse € 26,50

Informazioni utili

Iniziativa

Il 22 dicembre verrà distribuito gratuitamente, in allegato con il quotidiano Il Piccolo, un calendario fotografico offerto ai lettori dalla Trieste Trasporti. Il soggetto prescelto per le illustrazioni non poteva che essere il nostro amato tram de Opicina, questa volta immortalato dal famoso fotografo Marino Sterle, che ha saputo cogliere degli scorci paesaggistici e dei particolari unici ma allo stesso tempo quotidianamente alla portata di chi la trenovia la utilizza. Quale migliore augurio di buone feste ai concittadini e clienti!

Presso l'U.R.P. è disponibile una nuova mappa delle linee urbane, stampata in un pratico formato tascabile. Su una facciata vi è raffigurata la cartina stilizzata (sul modello di quelle della metropolitana) con i tracciati di tutte le linee, mentre sul retro vi sono elencati, via per via, i percorsi di ogni singola linea (serali comprese); il tutto è completato da un elenco di indirizzi e recapiti telefonici aziendali utili per la clientela.



URP - Reclami di Novembre

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	31	N.Verde	42
Servizio	13	E-mail	9
Disinformazione	3		
Varie	2		
Autobus	1	RECL.	51
Percorsi	1	CONTATTI	857
% reclami su totale contatti 5,95 %			

Editoriale



Le festività di Natale e Capodanno sono tradizionalmente un periodo in cui tutti noi siamo portati a soffermarci per un momento di riflessione e valutazione su quanto abbiamo fatto nel corso dell'anno che si sta concludendo e sugli obiettivi che intendiamo porci per i prossimi mesi. Ebbene mi sembra di poter affermare che la Trieste Trasporti ha continuato a fornire, durante tutto il 2009, un servizio apprezzato dalla maggior parte dei cittadini e con questa consapevolezza si cercherà di migliorarlo ulteriormente nel corso del 2010.

Tale ottimistica previsione è motivata anche dal fatto che per il prossimo anno è previsto un concreto miglioramento della viabilità cittadina soprattutto per quanto concerne il servizio di Trasporto Pubblico Locale. In un periodo di difficoltà e crisi generale l'Azienda continua, quindi, a perseguire l'obiettivo di offrire un servizio sempre più alto qualitativamente e adeguato alle esigenze della clientela agevolando al tempo stesso, per quanto possibile, il lavoro dei conducenti e dei lavoratori tutti.

Desidero formulare i più sentiti auguri di buone feste ai dipendenti della Trieste Trasporti e alle loro famiglie. Un caloroso grazie anche a tutti coloro che nel corso dell'anno hanno lasciato l'Azienda per pensionamento e a chi verrà premiato per giubileo.

Dario Fischer
Presidente

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

La parola alle autorità

intervista a **MARCO PIURI**
Amministratore Delegato e Direttore Generale di Arriva Italia
a cura di **Ingrid Zorn**

Per iniziare, qualche notizia su di Lei e sul Suo percorso professionale.

Nato a Saronno nel 1960, mi sono laureato in economia e commercio all'università Cattolica di Milano. Avrei voluto fare il professore, ma come spesso succede nella realtà mi sono "trovato" a fare l'assistente di Piero Bassetti, poi a lavorare in una società di consulenza direzionale e nell'azienda di famiglia (mio padre è un imprenditore). Nel 1997 sono entrato nel mondo dei trasporti nel Gruppo Ferrovie Nord Milano dove sono diventato Amministratore Delegato e Direttore Generale contribuendo in oltre 10 anni alla trasformazione della Società. Dal giugno 2008 ho assunto la carica di Amministratore Delegato e Direttore Generale di Arriva Italia. Sono inoltre vicepresidente nazionale di ASSTRA che ho contribuito a creare con la confluenza di Fenit e Federtrasporti.

Ma la cosa più importante è che sono sposato, ho quattro figli e sono un gran tifoso interista.

Com'è posizionata Arriva Italia nei confronti delle altre attività europee del Gruppo, non considerando quelle del Regno Unito?

Il gruppo Arriva Italia nel suo complesso rappresenta circa il 10% del totale delle attività di Arriva Plc (in termini di fatturato, numeri di autobus, ebitda ecc...). Se consideriamo le attività dell'Europa continentale (Arriva Plc è strutturata in tre divisioni: UK Trains, UK Bus e Mainland Europe con attività in 11 paesi europei) il "peso" del gruppo italiano è circa del 20-25%. Arriva è in Italia com'è noto dal 2002, ed oggi il gruppo Arriva Italia costituisce la più significativa presenza privata nel nostro paese. A partire da questa fotografia abbiamo di fronte una sfida affascinante: crescere ancora, sia in qualità che in dimensione. Con un obiettivo strategico:

Lunedì 21 Dicembre
ore 16.00 - Sala Mensa
Scambio degli auguri di Natale
(e consegna delle spille per i giubilei)

diventare anche in Italia analogamente ad altre società "sorelle" (Germania, Olanda, Scandinavia) degli operatori ferroviari.

Come giudica il rincorrersi di provvedimenti legislativi sulle gare per il TPL in Italia?

Francamente Parlamento, Governo e Regioni in questi anni si sono come fatti prendere da una sorta di "bulimia legislativa" intervenendo continuamente, spesso in modo contraddittorio, sull'impianto della normativa nazionale di settore, e cioè il D. Lgs. 422.



Marco Piuri

La liberalizzazione di sistemi/mercati regolati, come è il caso del TPL, richiede tempi medio-lunghi ed un progetto politico-strategico chiaro e condiviso per gestire il processo in modo coerente e permettere le inevitabili correzioni di rotta.

Onestamente non è quello che è accaduto in Italia a partire dalla seconda metà degli anni '90 dove, invece di concentrare gli sforzi nel dare attuazione ad una legge a mio parere innovativa e ben strutturata, è cominciato uno stillicidio di manovre per modificarla con un unico vero obiettivo: ostacolare la liberalizzazione.

L'ultima riforma (Art. 23-bis) mi pare rimetta un po' d'ordine e chiarisca molti punti:
- la gara è la modalità principale per assegnare il servizio;
- sono possibili due opzioni alternative: cessione di almeno il 40% delle azioni o affidamento in-house.

In entrambi i casi sono finalmente precisati limiti e conseguenze di queste opzioni.

Certo, in tutto questo impianto normativo emerge ancora una volta che c'è sempre qualcuno "più uguale degli altri". Mi riferisco ad FS/Trenitalia: le norme approvate tendono a tutelare in ogni modo il monopolio e la rendita di posizione di FS, a mio modesto parere commettendo un errore non solo nei confronti dei viaggiatori (la qualità del servizio è sotto gli occhi di tutti) ma anche di tutti i cittadini chiamati a sostenere attraverso la fiscalità generale storiche inefficienze. Io però confido che anche in questo caso si possano aprire interessanti opportunità in questo settore.

Un pensiero positivo sul futuro prossimo del TPL.

Citando Jovanotti vorrei "pensare positivo" anche se i segnali non sono sempre incoraggianti e coerenti. Il TPL è una risorsa per il nostro paese ed il nostro territorio. Può dare un contributo determinante nell'ambito delle politiche orientate allo sviluppo sostenibile e per la qualità della nostra vita. Purtroppo è ancora troppo spesso concepito come un costo (e non un investimento) e secondo una visione che appartiene ormai al passato. È necessario un cambio di marcia, una chiara scelta di politica industriale, una coerenza nelle decisioni di politica economica e del territorio. Purtroppo non si ha la sensazione che questo possa avvenire a breve. Lo dico tra l'altro a maggior ragione perché "ospitato" dal vostro house-organ, cioè di un'azienda che opera nella regione italiana che più di altre ha avuto il coraggio di compiere alcune scelte a favore del sistema del TPL, e che mi pare sia sotto gli occhi di tutti ne stia beneficiando. ■

Lavoro e studio

di **Annalisa Gomezel**

In questo numero accantoniamo momentaneamente l'arte per dedicarci agli studenti-lavoratori, una categoria di persone, tra l'altro sempre più nutrita, che dedica buona parte del proprio tempo libero allo studio, al fine di ottenere un diploma di scuola superiore, oppure conseguire una laurea.



Le motivazioni che spingono una persona a tornare sui libri di scuola e ad affrontare ogni volta l'ansia da esame, variano da individuo ad individuo, ma alla base sussiste la volontà di rimettersi in gioco, accrescendo le proprie conoscenze con una consapevolezza più matura ed equilibrata e con la certezza che chi studia lo fa solo ed esclusivamente per se stesso e non limitatamente all'ottenimento di uno stringato "6" in pagella!

Anche dai ranghi della Trieste Trasporti emergono diversi dipendenti che hanno scelto di conciliare al meglio impegno di lavoro e di studio, come **Paolo Silvani**, autista da 14 anni, che nonostante abbia già conseguito lavorando il diploma di scuola media superiore, successivamente, non sentendosi totalmente appagato, ha deciso di iscriversi all'Università.

«Ho voluto proseguire gli studi - esordisce Paolo - spronato da un desiderio di progresso e miglioramento personale. Per riuscire a gestire al meglio la situazione lavorativa, ho optato per la facoltà di Scienze Politiche, scegliendo l'indirizzo in sociologia per lo sviluppo del territorio, che mette in relazione le strutture aziendali ed il territorio dove esse sono collocate. Inizialmente avevo in mente di poter elaborare una tesi sul trasporto, idea che nel corso del tempo è stata modificata, soprattutto a seguito di un esame di sociologia del turismo che ho sostenuto e che mi ha appassionato moltissimo. Attualmente il mio progetto di tesi verte sulla valorizzazione di un tipico nostro prodotto locale: il prosciutto cotto. Effettivamente, tale articolo potrebbe rappresentare un incentivo per far conoscere meglio la realtà triestina al di fuori dei confini regionali e perché no, anche nazionali. L'idea è nata quando, tempo fa, una cop-

pia di miei amici piemontesi è venuta a trovarmi a Trieste e, nel corso di un giro culturale ed enogastronomico, li ho invitati in un tipico locale triestino per far loro assaggiare le pietanze caratteristiche della nostra città, tra cui il prosciutto cotto caldo in crosta di pane, che li ha favorevolmente colpiti. Così ho successivamente iniziato a reperire materiale utile che mi permettesse di strutturare la tesi in tre diverse fasi: una prima introduttiva, quella successiva incentrata sull'identità del prodotto e l'ultima caratterizzata da questionari ad hoc, da distribuire all'interno di trattorie, ristoranti e bar triestini, dai quali si possa evincere quanto è conosciuto ed apprezzato dagli avventori il prosciutto cotto, all'insegna del motto "sapore e sapere". Ho anche in mente un progetto di un po' più ambizioso, ossia quello di recarmi in Germania per far conoscere, attraverso le mie ricerche, la bontà del nostro prosciutto anche ai tedeschi, ma non so se e quando riuscirò a realizzare quest'idea, perché devo ancora discutere la tesi e sostenere un ultimo esame».



Paolo Silvani

E a questo proposito, ci coglie spontanea una domanda: a furia di sostenere esami ad un certo punto ci si fa il callo oppure si è costantemente sotto tensione? «Sicuramente i primi esami sono i peggiori in termini di stress, poi le cose vanno leggermente meglio, ma una discreta agitazione c'è sempre; il fatto però di dover superare una prova ti aiuta ad affrontare la vita quotidiana con un altro spirito. Sinceramente lo consiglierei a tutti, perché è una bella esperienza che ti arricchisce di volta in volta». Non ci resta quindi che fare uno scaramantico "in bocca al lupo" al futuro dottore, perché i suoi prossimi impegni si concretizzino nel migliore dei modi! ■

Il conducente

Un mestiere da generazioni (2ª puntata)

di **Cristina Macorini**

Ed eccoci al secondo appuntamento con le generazioni e le famiglie di autisti: in seguito all'uscita dello scorso numero di **BUS informa** mi è capitato di essere interrogata da colleghi curiosi sugli alberi genealogici degli autisti ed ho sentito conducenti e impiegati discutere per i corridoi aziendali o davanti alla macchina del caffè "...eppure dal cognome pensavo fossero parenti..." e "...come si chiamava il padre ex controllore ora in pensione?" o ancora "ma no, ti sbagli, quello era il fratello mentre l'altro non era affatto parente...". E così, "a gran richiesta", in questa seconda puntata come non concentrarsi sull'altra famosa stirpe di conducenti, già citata nello scorso numero, che ai tempi passati faceva a gara con la "banda Cattarini" in termini di numerosità? La stirpe dei Richter era sicuramente conosciuta tra i colleghi: **Luigino** Richter è l'unico ancora presente in azienda al giorno d'oggi, ma fino a pochi anni fa l'intera famiglia, composta da lui, dal fratello **Amorino**, il padre **Enea** e lo zio **Fausto** garantiva la copertura di ben 4 turni del servizio!!



Luigino Richter

Luigino mi conferma la giocosa rivalità nel numero di componenti tra "i Richter" e "i Cattarini" confessando con un po' di orgoglio la superiorità numerica della sua dinastia per un breve periodo (Richter batte Cattarini 4 a 3!!) Amorino è passato "alla concorrenza" andando a lavorare all'APT di Gorizia, mentre la generazione precedente di "conducenti Richter" è già andata in pensione da qualche anno. Sicuramente per Luigino, unico superstite della casata in azienda, sarà difficile mantenere viva la fama della famiglia ma finché non andranno in pensione i conducenti che hanno guidato assieme al padre Enea e allo zio Fausto si sentirà ancora parlare della generazione Richter!! Un'altra stirpe numerosa e nota di autisti (e con la A maiuscola aggiungerei) è sicuramente quella dei **Marincich**: l'"intervistato speciale" non poteva che essere **Maurizio**, ma l'onore e il rispetto di Capostipite spetta sicuramente al famoso padre **Giuseppe!** Maurizio mi racconta che ha iniziato a respirare l'aria aziendale fin dalla nascita in quanto il padre Pino ha cominciato a popolare il reparto dal lontano 1952 (Sezione Tranvie dell'ACEGATI!): uomo di mestiere e grandissimo lavoratore, Giuseppe Marincich è ricordato e conosciuto, nonostante in pensione da anni, come il conducente che in un turno ha fatto più ore di guida di quante ne stiano in una giornata intera!!



Giuseppe Marincich, in una foto d'epoca

Anziché aver vita facile, la fama di Giuseppe ha reso difficile l'approccio di Maurizio col reparto facendogli sentire il peso della stima e della professionalità di tutti i colleghi nei confronti del padre. Ma anche lo zio di Maurizio ha popolato la stirpe dei Marincich a fianco del fratello: **Luigi** però era il "Marincich dell'altipiano" e, seppure in pensione da anni, rimane ancora attaccato a quel territorio attraversato per anni in lungo e in largo soprattutto nei turni serali! Anche il fratello di Maurizio, **Pierpaolo**, ha ereditato il dono del padre Giuseppe ed è entrato a far parte dell'azienda rendendo ancora più numerosa la loro

stirpe: Maurizio ricorda, ancora divertito, l'unica volta in cui è capitato che padre e figli si sono trovati ad inseguirsi su tre vetture della linea 6!!!

Pierpaolo ha poi abbandonato la carriera di filo-ferrotraviere per intraprendere quella di ristoratore, ma Maurizio ci confida che a volte (magari tra un antipasto e un primo piatto) il fratello rimpiange ancora i tempi della guida.

Il numero di Marincich in circolazione però ritorna subito a 4 con l'entrata in scena del cugino di Maurizio, **Renato**, che possiamo trovare spesso sulle linee 9 o 10 alla guida degli autosnodati. Interrompo l'intervistato, così modesto da continuare a parlare solamente del padre e dello zio, poiché, in effetti, Maurizio è l'"evoluto della stirpe Marincich" (senza nulla togliere agli altri componenti): nato come autista di linea ed attraversata l'intera Europa col noleggio GT, è l'unico della famiglia ad esser passato da "controllato" a controllore sempre ripensando con nostalgia agli anni delle gite col pullman... d'altronde buon sangue non mente!!! A voler analizzare tutte le parentele aziendali, soprattutto spaziando tra conducenti, controllori nonché impiegati, le punte delle più famose soap-opera... Magari tra qualche anno torneremo a controllare le nuove generazioni avranno popolato le linee di Trieste Trasporti!! ■

Elogi al personale (da segnalazioni pervenute)

La sottoscritta **Davidè Patrizia**, docente dell'Istituto magistrale "G. Carducci", ringrazia Trieste Trasporti per la disponibilità e la cortesia dimostrata dai vostri autisti. Auspicando in un futuro rapporto di collaborazione, porge distinti saluti e augura Buon Natale a tutti voi.

Patrizia Davidè
Trieste, 3 dicembre 2009

BUS informa
Aut. Trib. di Trieste n. 1111 dd. 01/08/05
Direttore Responsabile
Stefania de Gavarro
Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Annalisa Gomezel, Cristina Macorini, Ingrid Zorn
Recapiti
Via dei Lavoratori, 2 - 34144 Trieste
Tel. 040 779.5216 / 5352
Fax 040 779.5206
e-mail: mail@triestetrasporti.it
Stampa: STELLA srl - Art. Grafiche - Trieste

Trieste... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

Una puntata "under ground", così potremmo definire quella che proponiamo in questo numero. Ci sposteremo sempre con i nostri mezzi, le linee 39 e 42, lungo l'altipiano ma una volta giunti nelle rispettive destinazioni, anziché guardarci intorno come abbiamo fatto finora, ci caleremo negli abissi. Non si tratta della pubblicità per una nuova linea di metropolitana (anche se è un argomento che ogni tanto risorge come il fiume carsico che scopriremo fra poco) ma di un breve viaggio alla scoperta di due meraviglie del nostro sottosuolo.

Per iniziare parliamo un po' delle caratteristiche del Carso. Questo tipo di suolo deve la sua conformazione al fatto che le rocce calcaree sono vulnerabili alla corrosione delle acque piovane, perché il contatto con l'acido carbonico contenuto nella pioggia le rende solubili; nei millenni questo fenomeno, chiamato carsismo, ha generato su tutto il territorio un dedalo di doline (piccole valli) di varie dimensioni e forme, e un'infinità di grotte. Due di queste grotte, eccezionali per le loro caratteristiche, sono la nostra meta di oggi.

Guarda caso, anche per trattare questi argomenti non possiamo che risalire ai tempi degli Asburgo. Come abbiamo già notato tante volte, Trieste durante gli anni della dominazione austriaca ebbe un rapidissimo sviluppo che però, oltre a portare enormi benefici alla città, comportò anche notevoli problemi di ordine logistico. A fronte del vertiginoso aumento della popolazione, che determinò la costruzione di interi quartieri, si resero necessarie anche nuove fonti di approvvigionamento per l'acqua.

Fu così che già dagli inizi dell'800 i tecnici delle amministrazioni che si susseguirono si resero conto che le acque del Timavo, fiume carsico per antonomasia, ben si adattavano a tale scopo. Il loro sfruttamento presentava però problemi di non poco conto: il corso d'acqua nasce sulle pendici del monte Nevoso, in Slovenia, ma si inabissa poi per circa 40 km a partire dalle Grotte di S. Zaniano, per risorgere a S. Giovanni di Duino, all'estremo ovest della nostra provincia. Alcuni progetti vennero scartati a causa dei costi troppo elevati, finché "il Controllore dell'Ufficio Saggio Metalli", Anton Frederich Lindner, ebbe l'idea di intercettare le acque lungo il loro corso,



Mezzi moderni e antichi in giro per il Carso

nel punto più vicino possibile alla città. Fu così che vennero iniziate le ricerche che diedero i loro frutti nel novembre del 1840, quando un'ondata di piena aumentò in tal misura la portata del fiume che da un'apertura posta sul fondo di una dolina, nei pressi di Trebiciano (raggiungibile con la linea 39 da piazza Libertà), incominciò a fuoriuscire con violenza l'aria che veniva compressa nel sottosuolo a causa della pressione dell'acqua. Ciò consentì l'individuazione del punto da cui poi lo stesso Lindner ed alcuni audaci minatori si calarono alla scoperta di quella che per 80 anni fu considerata la grotta più profonda al mondo, "l'Abisso di Trebiciano".

Il Timavo non venne poi mai sfruttato da tale luogo, ma cominciò a rifornire Trieste dalla zona di Aurisina. Comunque la scoperta di quella abissale cavità ebbe un grande valore scientifico. Il fiume scorre a ben 329 metri di profondità e per arrivare alle acque non basta calarsi lungo un'unica discesa ma è come scendere un'enorme scalinata a più rampe. Per questo gli speleologi del tempo spesero non poche energie per capire quale fosse la via giusta da intraprendere. Grazie alla loro tenacia, il 6 aprile 1841 si ritrovarono in una caverna dove le deboli lampade a loro disposizione non riuscivano ad illuminare per intero le immense pareti che avevano di fronte, mentre l'eco del fiume che scorreva ai loro piedi ricompensava ampiamente tutti gli sforzi compiuti. Nel corso degli anni il costante e duro lavoro di appassionati e studiosi ha fatto sì che l'accesso alla cavità sia ora molto più agevole sebbene affrontabile solamente da persone esperte; si tratta infatti di un impegnativo percorso che si snoda attraverso circa una ventina di pozzi. Per maggiori informazioni vi rimandiamo al sito della storica Società Adriatica di Speleologia di Trieste (www.sastrieste.it), che gestisce l'abisso stesso.

Ovviamente oggi gli 800 metri di percorso sono illuminati elettricamente e una guida accompagna i visitatori fornendo le informazioni salienti sulle origini della grotta e sulle varie conformazioni calcaree che via via impressionano per la loro bellezza e maestosità. La visita dura circa 55 minuti, alla temperatura costante di 11 gradi, e la bellezza del luogo fa dimenticare anche gli inevitabili 1.000 gradini che bisogna affrontare fra la discesa e la risalita. La grotta è aperta tutto l'anno e viene gestita dal più antico gruppo speleologico al mondo, la Commissione Grotte "Eugenio Boegan", della Società Alpina delle Giulie - sezione di Trieste del Cai, fondata nel lontano 1883. Per concludere, visto il periodo segnaliamo un evento dedicato in particolare ai più piccoli ma che sicuramente piace anche agli adulti: ogni anno il 6 gennaio la Befana si cala dall'alto della volta, portando ai bambini dolci e caramelle. Per maggiori informazioni rimandiamo anche in questo caso al sito ufficiale della Grotta (www.grottagigante.it). ■



Panorama dall'altipiano

