



Editoriale

Peggio che uno "tsunami"!

E' difficile oggi quantificare le "macerie" che lascerà nel tempo la Finanziaria che è stata proposta dal Governo.

Nessuna polemica sulle scelte generali e politiche: qui ci si limita ad analizzare, seppur sommariamente, la situazione complessiva riguardante il nostro settore.

TFR (Trattamento fine rapporto). A quanto si è letto parte del TFR maturato verrà prelevato e posto nel carrozzone INPS.

Si tratta di una decisione molto grave, che penalizza le aziende (tutte) e lo stesso lavoratore, il quale non avrebbe alcuna garanzia di poter usufruire, nei tempi rapidi (qualora ne avesse bisogno) di quanto già è suo! La speranza è che prevalga il buon senso (purtroppo merce sempre più rara!) lasciando la liquidità del TFR nelle singole aziende, quindi sotto controllo e facilmente fruibile da parte del lavoratore. Anche se dubito. Comunque ne ripareremo.

Contratto nazionale. Par di capire che non solo si è raschiato il fondo del barile ma che non si trovi più nemmeno il barile.

Soldi non ce ne sono, nonostante le dichiarazioni pseudo-tranquillizzanti del Ministro. Domanda ingenua: non è che il Governo stia pensando di far pagare il rinnovo del contratto totalmente alle società?

Tira aria brutta per i bilanci aziendali: avanti di questo passo ci saranno alcune società che porteranno i libri contabili in Tribunale.

Come potranno infatti gli Enti locali, sempre più indebitati, continuare a sostenere società, per quanto pubbliche, costantemente in perdita?

La nostra Azienda è viva, per fortuna, (ma la fortuna da sola non basta; se permettete ci vuole anche un po' di saggezza nella gestione!) pur con tante difficoltà e ancora molte cose da migliorare.

Un invito sincero quindi: mettiamoci d'impegno (azienda, sindacati e dipendenti) ad approfondire gli argomenti veramente importanti. Cercando di essere realisti e pensando tutti assieme, pur nel rispetto dei ruoli, a rafforzare, migliorare e rendere più competitiva l'azienda nel suo complesso prima che i vari tsunami possano colpire.

Poiché, se non si è forti, nei momenti difficili come quello presente, pur facendo i debiti scongiuri, "di domani non v'è certezza"...

Pier Giorgio Luccarini
Direttore Generale

La parola alle autorità

PIANO DEL TRAFFICO

Tre domande per tre personaggi politici

Alessia Rosolen, Piero Camber e Fabio Omero

Trieste viene giudicata come una delle città italiane più vivibili, anche dal punto di vista ambientale: secondo il Suo parere, quali le cause positive di questo primato?

Alessia Rosolen - Il sociale inteso sia come servizio che come volontariato, la tutela dell'ambiente, lo sviluppo culturale e l'attenzione allo sport: questi sono i punti che hanno fatto volare Trieste al primo posto in Italia per qualità della vita. E questi sono gli obiettivi che la Pubblica Amministrazione deve avere, sapendo integrare il bisogno di sviluppo ad un primato (la qualità della vita) che è di per se stesso garanzia di sviluppo. Trieste non solo è bella (la mia è una dichiarazione d'amore oltre ad essere un'affermazione oggettiva!) ma è vivibile per le sue dimensioni, i servizi, l'assistenza, i ritmi, l'offerta culturale, la natura. Unici nei: il traffico e l'inquinamento.

Piero Camber - La vivibilità di Trieste e il suo primato nazionale in tema di qualità della vita è un risultato concreto ed oggettivo dell'amministrazione comunale che, grazie ad una politica mirata al benessere del cittadino, è riuscita a migliorare il livello dei servizi per tutti i triestini. Ma anche il recupero di molte aree urbane, destinandole a spazi verdi, e di piazze del centro città, riservandole ai pedoni, ha contribuito a migliorare la fruibilità della città in quanto luogo in cui si può vivere a misura d'uomo. Resta ancora molto da fare per quel che riguarda le emissioni nocive dello stabilimento siderurgico di Servola. Purtroppo, ancora oggi, la proprietà non ha comunicato ufficialmente la quantificazione del suo impegno finanziario per la riduzione del danno ambientale.

Fabio Omero - Non conosco i parametri in base ai quali Trieste avrebbe questo primato ambientale. Certamente però il costante superamento degli indici di concentrazione di polveri sottili e di benzene nell'aria e le conseguenti chiusure della città al traffico privato, a cui probabilmente andremo incontro anche nel prossimo inverno, mi fanno ritenere la situazione dell'inquinamento alquanto critica e le soluzioni trovate, vedi lavaggio delle strade, solo dei palliativi che non affrontano il problema alla radice. Riconosco che un tentativo è stato fatto dall'assessore Ferrara durante la precedente amministrazione con l'avvio dell'Agenda 21 locale, che aveva visto proprio la Trieste Trasporti tra i partner di un progetto complessivo di salvaguardia ambientale. Purtroppo con le elezioni della primavera scorsa anche Agenda 21 sembra essere ora abortita.

Altro è probabilmente il giudizio se guardiamo all'aspetto paesaggistico della città. Penso al mare, al

Carso, al centro storico stesso. Ma anche qui le Amministrazioni Pubbliche devono attrezzarsi per garantire la loro conservazione e valorizzazione. Se da un lato infatti le pedonalizzazioni e le pavimentazioni di strade e piazze vanno in questa direzione, dall'altro la saturazione delle ultime aree libere della città e l'edificazione sul Carso e sulle sue pendici sul mare mettono a rischio proprio la vivibilità di Trieste. È indispensabile allora che la Provincia di Trieste e i Comuni avvino una conferenza territoriale per superare anzitutto la frammentarietà delle scelte di pianificazione e per definire e concertare obiettivi comuni sull'utilizzo del territorio, sulle aree e infrastrutture produttive, energetiche e portuali e sui trasporti.



Alessia Rosolen - Capogruppo AN al Comune

Piani del traffico e della sosta: novità e tempistica?

Alessia Rosolen - Sulla carta dovrebbe essere tutto pronto ma, al momento in cui scrivo, non ho notizia di tempistiche e modalità. E credo ciò non sia ininfluente dal momento che, se è vero che i progetti e i piani che coinvolgono l'intera città andrebbero condivisi, è altrettanto vero che la politica deve saper decidere. Mi sono ripromessa di non intervenire più sulle voci impazzite che hanno riempito pagine di giornali senza portare a nulla: non dirò qui se voglio chiusa al traffico via Mazzini o preferisco pedonalizzare Corso Italia (la posizione di

□ continua a pag. 2

□ segue da pag. 1



Piero Camber - Capogruppo FI al Comune

Alleanza Nazionale e mia, d'altra parte, è sempre stata molto chiara), ribadirà invece un concetto che credo fondamentale. Il Piano del Traffico ed il Piano dei Parcheggi fanno parte di visioni globali di tutta la Città e coinvolgono tanto chi vive in centro quanto - e soprattutto - chi in centro deve venire per i più svariati motivi. Non esistono "piani particolareggiati" del traffico diversificati per rione e non si possono immaginare parcheggi in base a richieste estemporanee o spazi da riempire: esiste il progetto per una città più vivibile, più facilmente raggiungibile e più pronta allo sviluppo di ogni suo settore. Da qui deve partire la politica dopo che i tecnici hanno fatto il loro lavoro di redazione.

Piero Camber - Sul fronte del Piano del Traffico è in atto l'introduzione di una prassi per noi imprescindibile: quella della condivisione con il territorio. Lo strumento, da un punto di vista tecnico, è praticamente pronto. Adesso verrà il momento del confronto con categorie, associazioni e circoscrizioni. Inoltre, c'è da aggiungere che il piano sarà integrato ai percorsi del trasporto pubblico. Stiamo quindi inaugurando una fase di dialogo mirato ad un equilibrio di rapporti



Fabio Omero - Capogruppo DS al Comune

che rispetti le esigenze di tutti. Va anche detto che nelle indicazioni per la redazione del nuovo Piano del Traffico Urbano della giunta Dipiazza, è stato richiesto un intervento forte a favore del trasporto pubblico, che si è tradotto in un incremento notevole delle corsie riservate al tpl.

Fabio Omero - Mi tocca ovviamente lamentare ancora una volta che il Consiglio comunale è stato espropriato delle sue competenze in materia di pianificazione urbanistica e traffico. Dovrebbe essere infatti il Consiglio a dare al progettista gli indirizzi per il Piano del Traffico e sempre il Consiglio ad approvarlo. E invece capita che i consiglieri comunali apprendono dalla stampa le notizie sul piano affidato all'ing. Camus senza mai averlo potuto nemmeno visionare. È quindi difficile fare previsioni. Ricordo però che un Piano del Traffico dovrebbe essere aggiornato ogni due anni, mentre quello attualmente in vigore risale ancora all'amministrazione Illy. Il primo incarico all'ing. Camus risale a luglio 2001, ma a tutt'oggi il traffico e la sosta sono regolati dal Piano dell'ing. Honsell, datato 1998.

Come giudica il trasporto pubblico locale nella nostra realtà? Quali miglioramenti suggerirebbe?

Alessia Rosolen - Io sono fan e fruitrice del trasporto pubblico locale. Nessuna *captatio benevolentiae* ma la certezza che il servizio offerto ai triestini è tra i migliori che io abbia potuto verificare. E sono certa che il nuovo Piano del Traffico servirà anche a migliorarlo: rendendo meno caotico il traffico il tpl guadagnerà in tempi e gli autisti in salute.

Piero Camber - Direi che la qualità del trasporto locale è più che soddisfacente, visto che anche questo servizio ha contribuito a produrre quella valutazione che ha premiato Trieste per la qualità della vita. Bisogna considerare che la nostra città ha bisogno di un trasporto pubblico capace non solo di declinare in un servizio efficiente le esigenze di un'utenza classica, come gli anziani e gli studenti, ma di allargare la propria clientela anche verso quella fascia di popolazione che ancora oggi preferisce l'uso dell'automobile all'autobus. In tal senso credo che alcune innovazioni, come ad esempio un display luminoso che segnali i tempi di attesa alle fermate, siano scelte strategiche da tenere in seria considerazione.

Fabio Omero - Confesso di utilizzare poco il trasporto pubblico e in particolare una sola linea. Abitando in centro città per i miei spostamenti brevi utilizzo soprattutto la bicicletta e per questo motivo auspico che la Trieste Trasporti doti alcuni suoi mezzi dei portabiclette. Se devo andare, che so? a Muggia, utilizzo invece ahimè l'automobile per questioni soprattutto di tempi e perché non esistono bus diretti (senza troppe fermate intermedie) dal centro di Trieste a quello di Muggia. Sono convinto infatti che collegamenti veloci tra questi due poli e tra altri poli facilmente individuabili, integrati e raggiungibili con altri mezzi pubblici, con i taxi, a piedi o appunto in bicicletta, diventerebbero competitivi rispetto all'uso del mezzo privato. Per il resto credo che dovrà essere proprio il Piano del Traffico a garantire i miglioramenti del trasporto pubblico locale, dando risposte concrete in termini di una sua velocizzazione attraverso una sempre maggiore separazione tra il traffico pubblico e quello privato, separazione fatta di corsie, di strade e di percorsi riservati solamente ai bus e ai taxi. ■

Nuovo Direttore alle Risorse Umane

Si presenta in questo articolo il nuovo Direttore alle Risorse Umane e Organizzazione, il **dott. Nicola Cattozzo**.

Nato a Rovigo, ha 46 anni, sono sposato ed ho una figlia di 9 anni. Mi sono laureato in Giurisprudenza all'Università di Ferrara.

Da circa 20 anni mi occupo di gestione delle risorse umane e relazioni industriali. Ho iniziato a lavorare a 22 anni e ho portato avanti gli studi con l'impegno lavorativo presso una piccola azienda edile del rodigino, come Collaboratore Coordinato ed occupandomi soprattutto di personale. Poco dopo la laurea sono entrato nell'Azienda di Trasporto Pubblico di Venezia (ACTV) dove mi sono occupato di relazioni industriali, contenzioso disciplinare e gestione del personale diventando poi dirigente al personale.

Dopo questa importante esperienza sono andato al Gruppo Amadori (ambito agroalimentare, leader italiano nel proprio settore) in qualità di Direttore del Personale e Organizzazione, per poi passare al Gruppo Maltauro di Vicenza (fra i primi gruppi di costruzioni in Italia) a svolgere le medesime funzioni.



Dal 1° ottobre di quest'anno sono tornato in una azienda di pubblico trasporto, la Trieste Trasporti. L'esperienza in ACTV mi ha sicuramente formato ma ha lasciato, anche, il ricordo di un ambiente, quello degli autoferrottranvieri, a volte duro, complicato, ma sicuramente ricco di soddisfazioni dal punto di vista umano e professionale.

Tornare, oggi, in questo ambiente, è per me una grande sfida. L'impegno è quello di riuscire a portare il mio contributo, con la professionalità che ho acquisito in questi anni, al raggiungimento degli obiettivi che Trieste Trasporti si è posta per i prossimi anni. L'obiettivo sicuramente più importante di questa azienda è quello di arrivare alla prossima gara del 2010 con tutte le carte in regola per essere efficiente, efficace e vincente.

Non si vince da soli. Se la risorsa umana è ritenuta unanimemente uno dei fattori chiave per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, ciò vale ancor di più per un'azienda di servizi. Valorizzare le risorse interne, formare ed incentivare, fidelizzare i dipendenti: è un compito non facile, ma qui sta la sfida. Bisogna crescere e migliorare insieme, nel rispetto dei ruoli, dei diritti e doveri di ciascuno. Ho voluto esporre molto brevemente il mio modo di intendere "l'azienda" nel suo complesso, convinto che poi saranno i fatti a parlare.



Uno alla volta facciamo conoscenza

AMMINISTRAZIONE E FINANZA (II^a parte)

TRATTAMENTO ECONOMICO

Riprendiamo con questo numero di **BUS informa** la parte riguardante l'Amministrazione e Finanza, dedicandoci questa volta interamente al settore **TRATTAMENTO ECONOMICO**, la cui attività è finalizzata alla gestione amministrativa dei dipendenti dell'azienda durante l'intero rapporto di lavoro, garantendo contestualmente il rispetto delle scadenze di legge previste in materia. Nello specifico, il Trattamento Economico si occupa dell'elaborazione dei cedolini paga e dei modelli previdenziali e fiscali mensili ed annuali previsti dalla normativa vigente, come ad esempio la certificazione unica dei redditi di lavoro dipendente (CUD), della gestione del trattamento di fine rapporto e degli assegni familiari, dell'aggiornamento dei dati relativi alla situazione del singolo dipendente (passaggi di qualifica, trasferimenti, assunzioni, cessazioni...), nonché delle verifiche sull'esattezza contabile di ogni pagamento corrisposto al personale.

Si aggiungono inoltre gli adeguamenti da applicare al sistema retributivo, fiscale e previdenziale, dettati da rinnovi contrattuali, accordi integrativi aziendali o modifiche normative, che impongono una conoscenza approfondita per esser in grado di affrontare l'attività in continua evoluzione.

ORGANIZZAZIONE

La responsabile del Trattamento Economico è **Nevia Denich**, presenza storica ed ininterrotta nel reparto, che ricopre compiti di coordinamento e controllo delle attività svolte, cura il reperimento di aggiornamenti e la loro applicazione, mantiene i contatti con gli enti previdenziali e con la società che gestisce il software applicativo utilizzato, detiene la gestione completa dei dirigenti ed infine ricopre altre attività complementari.

Nello staff del reparto che trattiamo troviamo anche **Fabio Novello**, **Solidea Zancolich** e **Roberto Golinucci**.

Il primo, vista la provenienza dal CED, si occupa prevalentemente dell'estrapolazione, della ricerca e della gestione di dati, mentre gli altri due componenti seguono la parte operativa dell'ufficio, l'aggiornamento della situazione dei dipendenti, nonché il rapporto diretto con gli stessi.

Lasciamo però ora la parola a Nevia

Denich che di seguito ci descrive l'organizzazione dell'ufficio, integrandola con una breve divagazione storica.

«Il grado di autonomia dell'ufficio è alto nell'organizzazione del lavoro, il cui carico non è distribuito in modo uniforme nel tempo, ma varia in prossimità della fine del mese, in occasione delle mensilità aggiuntive o in occasione delle scadenze fiscali, alle quali è impensabile non poter adempiere. Inoltre, vista la complessità e la dinamicità della materia, sono indispensabili degli aggiornamenti costanti attraverso la lettura e lo studio di riviste specializzate o corsi di formazione specifici».



I colleghi del settore retributivo

Come si articolava il lavoro, prima dell'introduzione dell'informatica?

«La mole di lavoro era sicuramente molto diversa: vent'anni fa l'ufficio paghe gestiva non solo i dipendenti, ma anche i pensionati (in particolare il Fondo Integrativo Pensioni con il compenso prodotti e caro pane) con un numero totale di soggetti interessati che intorno agli anni '80 ha raggiunto il picco massimo di circa 2.000 unità. Di conseguenza l'organico era di gran lunga più numeroso, anche perché tutto il lavoro veniva gestito manualmente con l'utilizzo di particolari moduli, i cosiddetti "fogli di comunicazione" sui quali venivano segnate tutte le variazioni che interessavano il singolo dipendente dal punto di vista retributivo e che venivano poi inoltrati ad una società esterna che provvedeva ad inserire i dati sulle famigerate "schede perforate". Con l'introduzione del primo programma - un pacchetto della IBM gestito internamente dal CED - i dati venivano inseriti attraverso i terminali dagli addetti dell'ufficio, i quali però dipendevano completamente dal CED sia per l'elaborazione, sia per la stampa dei cedolini paga. Un cambiamento tecnologico rilevante lo si è avuto nel 2000, anno in cui il vecchio programma è stato abbandonato, adottando una nuova procedura per la gestione delle paghe che, se da un lato ha offerto completa autonomia, dati in tempo reale, simulazioni di busta paga e dunque una maggior precisione, dall'altro ha comportato una progressiva riduzione del personale impiegato.

Anche gli obiettivi sono mutati rispetto una volta, nel senso che viene meno il ruolo puramente contabile del lavoro, dando spazio invece a quello statistico-economico poiché, attraverso la quantificazione dei costi del personale o la valorizzazione di alcune voci suscettibili di variazione - come le assenze o gli straordinari - si possono tracciare delle linee guida alla base di analisi economiche o statistiche riguardanti il costo del personale». ■

Alcuni aneddoti (racconti di vita vissuta)

I conducenti conoscono bene il "turno marce", nome utilizzato per indicare un particolare turno sulle linee 35 e 38, dove in passato venivano usate solo vetture con cambio manuale, e dove, vista la tipologia delle zone servite, è più facile per un autista entrare in confidenza con i passeggeri pressoché abituarli.

La sig.ra Albina, una simpatica anziana di Longera, scrutando da dietro le tende della cucina l'arrivo dell'autobus, spesso ha offerto un caffè caldo di primo mattino al conducente che stava per iniziare la giornata.

Chi invece prende servizio alle 5.45 da Sottolongera, può tranquillamente fare l'appello per vedere se i soliti 4 occupanti sono tutti presenti. È capitato talvolta che mancandone uno, gli altri riferissero di "aver visto la luce accesa in bagno". Come dire: due colpetti di clacson per avvisare il ritardatario che arrivava di corsa e poi via a cominciare la giornata lavorativa.

...

È sera tardi e in vettura ci sono ormai tre passeggeri: una mamma con la figlia ed un uomo un po' brillo che, con in mano una bottiglia di vino ancora piena, passa il tempo borbottando tra sé e sé, riservando alcune attenzioni poco gradite alle due donne, visibilmente infastidite. Gli inviti a smettere, rivolti all'uomo, non sortiscono alcun effetto per cui l'autista, dopo averlo ripetutamente invitato a scendere ha un'idea: accostare alla fermata, prelevare con un gesto veloce la bottiglia e depositarla fuori dalla vettura. Nessun dubbio per l'ubriaco. Di fronte a tale scelta, meglio alzarsi e dirigersi di corsa verso il bene per lui più prezioso.

...

Capita che, tra i 600 conducenti, ce ne sia qualcuno famoso, per titoli o meriti personali acquisiti in altri campi, se non addirittura sul "campo". Uno di essi è Claudio Schina, giocatore di pallamano di livello internazionale, il quale, negli anni in cui la mitica "Cividin" vinceva continuamente lo scudetto in serie A, alternava regolarmente il suo lavoro di autista con allenamenti, partite e trasferte.

Un giorno, mentre guidava la 29, è salita a bordo un'insegnante assieme ad un'intera classe di studenti, alcuni dei quali dopo averlo riconosciuto lo hanno pregato di firmare il loro diario con un autografo. Vista la loro insistenza ed il clima euforico creatosi in vettura, il collega Claudio è stato costretto a fermare l'autobus in fermata ed accontentare ciascuno dei ragazzi.

Un'altra volta, in prossimità di una sfida europea con la squadra del Marsiglia, si sono presentati alla fermata un fotografo ed un giornalista della Gazzetta dello Sport per intervistare Schina durante la sua giornata lavorativa, in modo da far conoscere ai lettori come si guadagnassero lo stipendio i giocatori italiani, al contrario di quelli di altre nazioni (francesi per l'occasione), divenuti ormai professionisti.

Servizio marittimo (sintesi dell'attività estiva)

di **Gianfranco Ruggeri**
(Servizio Commerciale - Navigazione)

Con il 15 ottobre si è conclusa la stagione estiva delle linee marittime gestite dalla nostra Società. Anche quest'anno i dati, se comparati a quelli dell'anno precedente, hanno fatto rilevare un sensibile incremento dei passeggeri trasportati. La linea Trieste-Barcola-Grignano ha trasportato nel semestre di esercizio (25 aprile - 15 ottobre) 18.151 passeggeri, ai quali vanno aggiunti i 5.949 che, per singola tratta, hanno beneficiato - dal 15 giugno al 15 settembre - del trasporto gratuito, a seguito dell'iniziativa promozionale della Provincia di Trieste in collaborazione con la Trieste Trasporti, riservata ai possessori di abbonamenti rete annuali o mensili per il trasporto urbano, per un totale quindi di 24.100 passeggeri.

A gonfie vele!!! è, invece, ciò che si può affermare valutando i dati fatti registrare dalla linea marittima Trieste-Sistiana-Duino-Monfalcone. Nel trimestre di esercizio (15 giugno - 15 settembre) sono stati trasportati 9.298 passeggeri, ai quali vanno aggiunti i 6.967 che hanno beneficiato dell'iniziativa descritta poc'anzi, per un totale di 16.265 passeggeri, con un incremento totale pari al 21,24% rispetto all'anno precedente (punte massime del 69,27% e del 94,1%, rispettivamente sulle tratte Trieste-Sistiana e Monfalcone-Sistiana).

Anche la linea Trieste-Muggia - che ormai consideriamo inserita nel trasporto pubblico locale, parimenti alle linee urbane che svolgono il servizio su gomma - sta facendo registrare un incremento, in termini economici, derivante soprattutto dal maggior utilizzo da parte dei turisti.

È indubbio che tali risultati sono stati raggiunti anche grazie allo sforzo economico esercitato da TT che, in ogni caso, ha determinato di affidare le linee marittime a società armatrici estremamente affidabili, le quali hanno messo a disposizione dei mezzi di trasporto qualitativamente eccellenti, offrendo un servizio difficilmente riscontrabile nei porti della nostra penisola.

Concludendo, "Quality is Quality" e ...noi ne siamo fieri!

informazioni utili

Abbonamenti annuali

Gli abbonamenti annuali sono molto convenienti:

- consentono di viaggiare su tutte le linee autobus della TT con un risparmio di 49 € (due mesi) rispetto all'acquisto mensile; inoltre, in caso di smarrimento o furto, viene fornito un duplicato del documento di viaggio;
- possono essere acquistati in qualunque mese dell'anno e non necessitano di alcuna integrazione anche se il loro prezzo aumenta durante l'arco dei 12 mesi di validità;
- per il loro acquisto basta recarsi presso gli sportelli aziendali di via dei Lavoratori 2 (orario: dal lun. al gio. 8.30-12.30 e 13.30-15, ven. 8.30-12.30) con due fototessere e un documento valido (per il rinnovo o il duplicato basta una sola foto);
- possono essere pagati anche con il Bancomat, con Carta di Credito o assegno.

Prezzi degli abbonamenti annuali 2006:

- Rete - € 245,00
- una Linea o Tratta - € 195,00
- Rete in fascia morbida - € 176,40
- una Linea o Tratta in fascia morbida - € 140,40 (fascia morbida: dalle ore 5 alle 7 e dalle 21 a fine servizio).

URP - Reclami di Settembre

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	34	N.Verde	47
Servizio	26	E-mail	36
Disinformazione	24	Articolo	6
Fermate	5	Ufficio	4
Frequenza	2	Lettera	1
Autobus	1		
Documenti di viaggio	1	TOT. RECLAMI	94
Orario	1	TOT. CONTATTI	2323

% reclami su totale contatti = 4,05 %



La recente imbarcazione della Delfino Verde Navigazione

Notizie CRAL

di **Claudio Argenti**
(Presidente del CRAL)

Calendario degli appuntamenti

MARTEDÌ 31 OTTOBRE
Ballo Paradiso - 15.30
Festa di Halloween per bambini

SABATO 18 NOVEMBRE
Milano - **Esposizione del Motociclo**
partenza da S. Sabba ore 5.00

MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE
Ballo Paradiso - 15.30
Festa di S. Nicolò per i bambini

DOMENICA 10 DICEMBRE
Termine ultimo per le iscrizioni dei partecipanti ai **Campionati Nazionali di Sci** per autoferrottranvieri, che si svolgeranno ad Alleghe (BL) dal 1 al 4 febbraio 2007.

Onore al merito !!!

Iniziamo da questo numero a riportare i nominativi di nostri colleghi che hanno ricevuto una segnalazione di merito, per aver dimostrato quel qualcosa in più che trasforma una prestazione dovuta in una forma di collaborazione e di condivisione con le problematiche della nostra azienda.

Sono colleghi che hanno ricevuto riconoscimenti per servizi dedicati (scuolabus, noleggio) oppure per aver collaborato, pur fuori servizio, in particolari situazioni di criticità.

I loro nominativi sono:

- Roberto Dessenibus
- Moreno Miclauchich
- Giorgio Polli
- Domenico Satalino
- Gino Skerl Tomasi

Complimenti sinceri a loro!

Ci auguriamo di riempire questo spazio anche nei prossimi numeri.

La Direzione d'Esercizio



Aurora
ASSICURAZIONI
DOVE SENTIRSI SERENI

Agenzia
AR.GEN.ASSICURAZIONI s.n.c.
Via XXX Ottobre, 8 - Trieste
Tel. **040 632672 - 040 369926**
e-mail **10770@age.auroraassicurazioni.it**

Ai dipendenti della Trieste Trasporti
condizioni agevolate con trattenuta sullo stipendio



Aut. Trib. di Trieste n. 1111 dd. 01/08/05

Direttore Responsabile
Pier Giorgio Luccarini

Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Annalisa Gomez, 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 - Arti Grafiche - Trieste