

Rispetto ad altre città con popolazione analoga, qual è la sostanziale differenza nella mobilità?

Le caratteristiche orografiche sono forse il principale limite di Trieste: da un lato abbiamo il mare che funge da confine naturale e dall'altro i colli che in qualche modo sono collegati solo con strade che comunque convergono in città e obbligano l'utente a passare per il centro. Le rive hanno una funzione a pettine e distribuiscono il traffico tra le diverse periferie. Soltanto il 20% dei veicoli che si immette sulle rive le percorre infatti integralmente dalla Stazione Centrale fino a Campo Marzio, mentre la maggior parte arriva o si distribuisce lungo gli assi trasversali: via Milano, via Valdirivo, Corso Italia, via Venezian, via San Giorgio, ecc.

Il confine naturale del mare fa sì che a Trieste non sia possibile adottare degli interventi simili a quelli di molte altre città, in cui sono stati creati dei percorsi ad anello attorno al centro. Inoltre le differenze altimetriche non aiutano neanche gli spostamenti con mezzi alternativi come le biciclette. Da ultimo, il tasso di motorizzazione è molto elevato e c'è uno squilibrio tra domanda e offerta nell'ambito della sosta, con il fenomeno dei motorini che sono chiaramente in competizione con il trasporto pubblico locale.

Oltre al servizio di tpi su gomma quali altre modalità di trasporto ritengono particolarmente significative? Al momento attuale c'è naturalmente il tram, che però vedo più come un'attrattiva turistica. Ci sono degli studi per dei sistemi di metropolitana leggera che però hanno dei problemi non solo di costo ma anche di un bacino di utenza non sufficientemente ampio. Si calcola che una metropolitana ha senso e funziona bene se può contare su un bacino di utenza di almeno 500 mila abitanti. Certo, pensare di collegare Capodistria a Trieste e Monfalcone potrebbe essere un'alternativa da analizzare. Anche lo sviluppo di altre linee tranviarie potrebbe essere un argomento interessante in termini di contributo all'abbassamento dell'inquinamento, ma va pure detto che con 20 mila macchine in movimento in città nelle ore di punta, se anche i circa 200 autobus attuali della Trieste Trasporti inquinassero zero (fossero cioè dei tram), non sarebbe questo a fare la differenza.

Altri interventi potrebbero consistere nel tentare di incrementare la mobilità ciclabile, sempre tenendo conto dei problemi descritti prima, o anche nel pensare ad un sistema di servizi a chiamata, soprattutto per le zone a domanda debole e per il trasporto notturno, di cui sentono la mancanza particolarmente i giovani.

Uno alla volta facciamo conoscenza

di Ivo Borri

Disciplina

Come promesso ad inizio estate, dedicheremo spazio questa volta all'ufficio Disciplina, facente parte della Direzione Risorse Umane e Organizzazione, sulla quale abbiamo posto l'accento negli ultimi numeri di BUS informa. Posto alle dirette dipendenze della collega Maurizio Paschini, l'ufficio cura tutte le pratiche disciplinari derivanti da segnalazioni interne aziendali, da rapporti di incidenti e da reclami dell'utenza riguardanti il comportamento del nostro personale.



I colleghi dell'uff. Disciplina

A coordinare le attività dell'ufficio troviamo Lucio Ganino, passato nell'ambito amministrativo da ormai 15 anni e coadiuvato nell'attività giornaliera dal collega Roberto Abrami, da tre anni chiamato a coprire questo ruolo.

«Ogni documento che ci arriva - spiega Abrami - viene sottoposto ad un'attenta valutazione che necessaria-

Cosa ne pensa della "ovovia" Barcola - Monte Grisa? Aiuterebbe realmente la mobilità? E la Bora?

Il progetto è stato inserito nel recente Piano Regolatore adottato dall'amministrazione comunale ed è stato previsto in Piano Struttura, su preciso emendamento del Consiglio comunale. Precisamente si parla ancora di una ipotetica struttura di collegamento tra Barcola e Monte Grisa, non necessariamente di una ovovia (pertanto anche il discorso della bora verrà preso in considerazione in una fase successiva). Per adesso c'è lo strumento pianificatore, ed è aggiornato. Qualora l'amministrazione comunale intendesse procedere, d'intesa con gli altri organi competenti, per muoversi su questo binario bisognerà poi approfondire l'argomento, prima di tutto con degli studi sulla domanda. Vedo tale collegamento più per finalità turistiche che come risoluzione delle problematiche di viabilità cittadina. Sicuramente è un progetto interessante, per il quale esistono varie soluzioni; un impianto a cui potremmo ispirarci è stato inaugurato per esempio recentemente a Perugia, dove hanno attivato la minimetro, una linea di trasporto a fune su percorso vincolato, a guida automatica, che è in funzione tra il parcheggio dello stadio e il cuore della città. ■

mente va fatta tenedo conto del contesto e delle circostanze in cui si sono verificati gli avvenimenti. Non solo, vanno considerate anche le eventuali attenuanti o aggravanti relative rispettivamente all'entità del problema o alla recidività della persona coinvolta. Il tutto ovviamente dopo una raccolta completa di tutte le informazioni ritenute necessarie per il completamento della pratica, aspetti questi che determinano un dialogo con gli altri reparti aziendali coinvolti (Responsabilità Civile, Manutenzione, Esercizio e URP, per citare i principali). «Si passa poi alla fase successiva - prosegue Ganino - con l'invio della "contestazione" al dipendente coinvolto, il quale ha facoltà di produrre le relative giustificazioni. Soltanto dopo viene convocata la Commissione Consultiva, composta, oltre che dal personale dell'ufficio e dalla responsabile Paschini, anche dai rappresentanti sindacali incaricati, per una valutazione complessiva della pratica e della conseguente equità del provvedimento adottato. Qualora il dipendente non accetti la sanzione (multa o sospensione che sia), egli ha modo di fare ricorso; in questo caso però la decisione finale esula dalle competenze di questo ufficio. Esiste inoltre un organo "speciale", il Consiglio di Disciplina, composto da 3 componenti aziendali, 3 rappresentanti sindacali ed un membro esterno nominato dalla Provincia (con ruolo di Presidente), che si riunisce esclusivamente per discutere provvedimenti di un certo rilievo, quali la proroga dell'aumento dello stipendio, la retrocessione o, infine, la destituzione». L'ufficio provvede inoltre a trasmettere al dipendente interessato ogni segnalazione pervenuta dall'utenza (quelle complete di dati e debitamente confermate), al fine di informarlo di quanto pervenuto in azienda. Nell'arco del 2008 sono stati 117 i conducenti interessati, di cui 23 per due volte e 5 per tre. Analoga la situazione nel 2009, almeno guardando all'andamento dei primi 8 mesi. Ne deriva di conseguenza che sono all'incirca 500 gli autisti che negli ultimi due anni hanno fatto il percorso netto! Come per altri reparti aziendali, sul cui lavoro ci siamo soffermati in questi anni, anche l'ufficio Disciplina è soggetto ad una particolare attenzione e cura nel trattamento dei dati personali, aspetto questo che comporta un'elevato grado di riservatezza degli addetti che vi operano. Va infine rilevato come l'esperienza di guida maturata dai due colleghi negli anni precedenti alle mansioni amministrative risulti particolarmente utile per la fase di valutazione delle pratiche, consentendo loro di immedesimarsi facilmente nel contesto dei fatti che, per una logica dei numeri e per la tipologia del lavoro, coinvolgono maggiormente il personale conducente. ■

Messaggi sonori

Risposte a una segnalazione apparsa su Il Piccolo in data 26 agosto 2009

Vorrei soffermarmi sulla "serie delle litanie" che, a dire del sig. C. "i cervelli supremi della Trieste Trasporti" si sarebbero inventati per allietare i passeggeri. Quelle litanie, gentile sig. C., sono un preziosissimo aiuto a quei cittadini, lavoratori e contribuenti che, contrariamente a Lei, non hanno il dono della vista e, a causa di questa menomazione, al di là delle proprie gambe, hanno solo gli autobus come mezzo di trasporto. Sarei grato al sig. C. e a tutti coloro che, come lui, ritengono che questa sia una "trovata esilarante", se, invece di scoppiare a ridere, la prossima volta che, a bordo di un autobus, sentono una voce sintetica annunciare "prossima fermata..." provassero a chiudere gli occhi ed aprire la mente. Cordialmente,

Fernanda Flamigni
Responsabile provinciale
Associazione Disabili Visivi

...

In risposta alla Segnalazione sulla "qualità scadente della Trieste Trasporti" apparsa sul quotidiano del 26 agosto, desidero solo precisare che l'invenzione della serie di litanie "prossima fermata, prossima fermata..." come definita dal signor P.C., è un grande traguardo. Il servizio di annuncio della fermata è infatti essenziale per i non vedenti e gli ipovedenti, nonché per tantissimi anziani e svariate tipologie di cittadini che possono anche non conoscere il percorso del mezzo. Ma restando in tema di handicap riteniamo che questo annuncio, da noi tanto sollecitato negli anni, sia finalmente una testimonianza tangibile dell'impegno della Trieste Trasporti nei confronti delle categorie più in difficoltà in termini di autonomia di movimento. Il sistema ad infrarossi installato sui mezzi pubblici, peraltro applicato da anni senza problemi in tantissime città italiane e straniere, consente alle suddette persone non solo di riconoscere il percorso dell'autobus e di conseguenza la fermata a cui scendere, ma permette anche di individuare sulle pensiline il numero dell'autobus in arrivo. Credo sia importante che la cittadinanza conosca l'utilità di questo prezioso servizio per un grande numero di persone che, grazie ad esso, non sono costrette ad uno sforzo mnemonico per individuare la propria fermata o, meglio ancora, non sono costrette a chiedere aiuto agli altri passeggeri, non sempre gentili e disponibili. Pertanto alla Trieste Trasporti vanno i nostri complimenti per questa dimostrazione di civiltà e ai cittadini chiediamo solo un po' di pazienza per collaborare insieme sulla strada dell'integrazione sociale. Hubert Perfler
Presidente provinciale
Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti di Trieste

Certificazione

Controllo annuale di sorveglianza

di Ivo Borri

Nelle giornate del 14 e 15 luglio la Società è stata interessata dalla visita annuale di sorveglianza da parte dell'Ente Certificatore TÜV Italia, per il mantenimento della certificazione del proprio Sistema Qualità. Secondo quanto previsto dal regolamento a riguardo, l'Ente di Certificazione, una volta riscontrata la rispondenza tra quanto descritto nei documenti e la prassi quotidiana, rilascia la Certificazione, che ha una validità triennale, e mantiene nel tempo, con cadenze annuali, un controllo sull'azienda, avendo il potere di annullare la certificazione stessa nel momento in cui dovesse riscontrare delle forti anomalie e non conformità tali da compromettere la garanzia della qualità.



ACT e, a seguire, Trieste Trasporti, hanno ottenuto la certificazione rilasciata dal TÜV Italia, un ente indipendente di certificazione ed ispezione presente in Italia dal 1987 e appartenente al gruppo TÜV Süd Deutschland (fondato nel lontano 1870). Il loro impegno è quello di essere al fianco delle aziende nel verificare l'adeguatezza del "sistema aziendale" garante di un servizio o prodotto finale rispondenti a quegli standard che consentono nel tempo una costanza di efficienza ed affidabilità. Non tutti i settori aziendali sono però soggetti alle norme sulla certificazione, ma esclusivamente quelli che hanno diretto impatto sul core business aziendale (attività strategiche). Il T.P.L. è quindi l'oggetto fondamentale, attorno al quale gravitano ulteriori attività, primarie e di supporto, che sono tutte soggette al sistema di qualità. Tra quelle primarie troviamo Esercizio, Trenovia e Ricavi da Titoli di viaggio, mentre in quelle di supporto compaiono Manutenzione, Contratti, Assistenti alla Clientela, Ufficio Relazioni con il Pubblico e Risorse Umane per la parte che riguarda la formazione. La TT è sempre stata molto sensibile, a tutti i livelli, riguardo allo sviluppo della Politica per la Qualità, volta al miglioramento continuo e ad un'attiva partecipazione per il mantenimento del Sistema, coerentemente con i precetti stabiliti dalla norma di riferimento. In previsione della verifica di quest'anno, nei mesi precedenti l'organizzazione aveva provveduto ad adeguare tutto il Sistema secondo la nuova versione della norma UNI EN ISO 9001:2008. La politica di gestione della TT ha come obiettivo la produzione di un servizio che riesca a coniugare

i parametri di redditività e di efficienza, tipici di un'azienda privata, con le imprescindibili esigenze della collettività per cui opera, contribuendo quindi a realizzare una qualità della vita sempre più elevata. A tale proposito l'azienda ha intrapreso il percorso per acquisire anche la certificazione ambientale. L'intento di TT è quello di garantire la qualità di un moderno servizio di trasporto pubblico ma anche quello di assicurare la qualità nelle relazioni con una popolazione abituata da sempre ad utilizzare con frequenza il trasporto pubblico urbano. Gli ispettori presenti hanno effettuato un'attenta e scrupolosa visita agli impianti ed agli uffici aziendali, nonché varie ispezioni lungo le linee cittadine, verificando tutte le diverse procedure e processi dichiarati a Sistema e riscontrando un ottimo livello generale di gestione. Al termine delle due giornate gli auditor non hanno rilevato alcuna Non-Conformità, confermando pertanto alla Società la certificazione secondo la nuova norma. Con l'occasione si ricorda che il Sistema Qualità è accessibile a tutti i dipendenti dal sito Intranet aziendale, dove sono inserite tutte le procedure, la modulistica e gli indicatori che permettono di controllare l'andamento delle principali attività, come ad esempio il numero degli interventi in linea o i reclami ricevuti o, particolarmente interessanti per il personale aziendale, la serie di indicatori legati al Premio di Risultato. ■

Caldo sul bus [da segnalazioni su IL PICCOLO]

Premetto che sono un ex conducente dei mezzi pubblici di Trieste, dell'allora ACEGAT, poi ACT. Ho letto il giorno 1º agosto l'articolo che si riferiva al conducente di linea che aveva interrotto il servizio sulla linea 20 nell'estate del 2003, causa il malessere provocato dal caldo, perché l'autobus era sprovvisto dell'aria condizionata (guasta). Fino a qui niente da dire, a qualsiasi comune mortale può succedere di sentirsi male, per carità, e in nessun caso deve mettere in pericolo l'incolumità altrui, specialmente di un mezzo pubblico. Ma si immaginano questi signori autisti che ai tempi nostri non esisteva l'aria condizionata sui mezzi, che avevano il motore internamente, che bisognava guidare nel vero senso della parola, con il doppio comando manuale del cambio (ridotte e normali), senza servosterzo, rumorosi da tutti i punti di vista e, vi assicuro, che il caldo c'era ma anche allora (nb. d'inverno invece ci si congelava), però non ci saltava nemmeno per la testa di interrompere il servizio, ed eravamo fatti di carne ed ossa come gli autisti di oggi? (S.F.)

Trieste... dal finestrino

di Alessandro Antonello

Per raggiungere la cittadina di Muggia da Duino, dove ci eravamo lasciati la scorsa puntata, faremo la traversata del Golfo di Trieste dall'estremo occidentale a quello orientale della nostra provincia. Durante il periodo estivo la traversata si può fare tutta via mare; prima bisogna tornare da Duino a Trieste con la motonave Araxi (servizio stagionale) e poi partire per Muggia con il Bibione (in servizio tutto l'anno). Fra l'altro, navigare è l'unico modo per riuscire ad ammirare completamente tutta la città, perché la sua conformazione, tutta a saliscendi fra una collina e l'altra, non permette infatti di vederla mai per intera neanche sistemandosi sui punti più alti. Invece, dal centro del golfo la vista si apre totalmente. Ma passiamo ora a bordo del Bibione sulla tratta per Muggia, mollando gli ormeggi dal Molo Bersaglieri. La traversata comincia passando davanti alla "Sacchetta". Recentemente ristrutturata e ampliata, quest'area delle Rive è una darsena nel cuore della città e sono centinaia i natanti che vi trovano posto. Si prosegue poi passando davanti allo storico stabilimento balneare "La Lanterna" (detto anche "Pedocin"), l'unico in Europa in cui esiste ancora una divisione per sesso, essendoci una parte riservata agli uomini e una alle donne. Proseguendo troviamo un altro stabilimento balneare molto amato dai triestini, "l'Ausonìa". Arriviamo poi alla dogana e all'area del Porto Nuovo dove sorgono enormi magazzini e silos per lo stoccaggio delle merci. L'ultimo molo, il VII, è un centro nevralgico per l'arrivo e lo smistamento delle navi porta container. Di seguito troviamo lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola, un impianto siderurgico per la produzione della ghisa. Anche la tipica fumata bianca visibile da tutta la costa, che dal 1896 si sprigiona ad ogni nuova colata, fa parte del paesaggio di questa parte della città. Proseguendo, al termine della zona industriale entriamo nel comune di Muggia e troviamo gli impianti dell'ex raffineria "Aquila". Inaugurata nel 1937, per decenni è stata fonte di lavoro per migliaia di triestini e muggesani. Ora tutta l'area è interessata da un'eccezionale opera di bonifica, al termine della quale verrà creata un'importante zona commerciale. A questo punto siamo già in vista del porticciolo di Muggia, dove andiamo ad attraccare. In due passi raggiungiamo il centro storico della cittadina. La storia del Borgo è millenaria (181 a.C.): i primi insediamenti, i castellieri, vennero costru-



ti sulla parte collinare, per difendersi dalle invasioni barbariche. Nel tempo e soprattutto sotto la dominazione della repubblica di Venezia, prevalse invece la vocazione marinara dei muggesani e il conseguente sviluppo della parte costiera. In seguito, sotto la dominazione degli Asburgo, venne data una forte spinta alla cantieristica navale. Attualmente, anche grazie all'apertura dei confini verso est, una nuova fase di crescita interessa tutta l'area muggesana. Nuovi insediamenti industriali e commerciali sono sorti e sorgeranno nella zona della valle delle Noghere e, come abbiamo già accennato, nell'area dell'ex



raffineria. Anche il turismo sta avendo una notevole espansione, grazie in particolare alla realizzazione di "Porto S. Rocco", una darsena da 525 posti barca, inserita in un complesso turistico residenziale di pregio, ideale punto di approdo per la nautica a diporto e ottimo punto di partenza per effettuare delle crociere lungo le coste dell'Istria e della Dalmazia. Per poter visitare tutto il territorio del comune con i nostri autobus, si parte dalla stazione autocorriere di Muggia (raggiungibile da Trieste con la linea 20). Da qui si possono prendere tutte le altre linee che servono capillarmente la zona (7, 27, 31, 32, 47, 49/ e 50). Se per esempio prendiamo la 7, possiamo goderci tutto il lungomare fino all'ex confine di Lazzaretto. Iniziamo il percorso passando per la riva del Mandracchio, una darsena che si spinge fino a dentro le vecchie mura della città. Anticamente protetta da due torri, è circondata da case secolari e domina-

