

**Legge sull'Alcol**

“37.000 infortuni all'anno causati dall'alcol... ora una legge dice basta!”: questo è lo slogan della campagna di prevenzione patrocinata dal Comune di Trieste, dall'Azienda Servizi Sanitari n.1 Triestina e dalla Provincia per la prevenzione in materia. Sul tema abbiamo intervistato l'ing. Guido Saule che si occupa di Sicurezza nella nostra Azienda dal 1985 nell'ambito dell'attività dei Servizi Tecnici e che dal 1994 ricopre il ruolo di “Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione”, figura prevista dal Decreto 626, aggiornato e ampliato nel 2008 dal “Testo Unico sulla Sicurezza” ed al quale nel 2009 sono state apportate modifiche ed integrazioni sostanziali anche relativamente all'assunzione di alcol e sostanze psicotrope.



I primi testi sulla Sicurezza risalgono a metà degli anni '50 e già al tempo era vietata la somministrazione di sostanze alcoliche durante il lavoro anche se un modesto consumo era tollerato durante i pasti. La legge 30 marzo 2001, n. 125 (Legge quadro in materia di alcol e di problemi alcol correlati) all'art. 15 (Disposizioni per la sicurezza sul lavoro) specifica chiaramente il divieto di assunzione e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche, individua nel Medico Competente la figura preposta a funzioni di vigilanza e controlli alcolimetrici nei luoghi di lavoro e sancisce delle sanzioni pecuniarie da 516,46 fino a 2.582,28 Euro per chi contravvenisse alla Legge. La stessa Legge è stata integrata nel 2006 con un provvedimento in cui sono elencate le attività lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro. Tra queste rientrano le mansioni inerenti le attività di trasporto. La nostra Azienda, da subito molto sensibile al problema, già da anni si impegna nell'ampio progetto di prevenzione: l'Ordine di Servizio n. 23 dd. 03 maggio 2006 imponeva “**l'assoluto divieto di assumere, prima di entrare in servizio, durante il lavoro e nelle pause di riposo prima di una ripresa del turno di lavoro, bevande alcoliche di qualsiasi tipo per il personale aziendale**”, seguito dall'O.d.S. n. 29 dd.

16.05.06 ad integrazione dello stesso. Nel 2008 l'art. 41 del Testo Unico sulla Sicurezza ribadisce tutti i concetti già espressi ed istituisce, inoltre, l'obbligo per le Aziende di formare ed informare i dipendenti ma anche il dovere dei lavoratori di sottoporsi agli accertamenti sanitari previsti. Con la Delibera della G.R. n.° 1020 del 07.05.09 la Regione Friuli Venezia Giulia ha prodotto delle linee guida per la “prevenzione dei problemi di sicurezza sul lavoro legate all'assunzione di alcolici” con cui ha avuto inizio una campagna informativa capillare. In linea con le disposizioni dell'ASS n.1 Triestina, la nostra Azienda si è immediatamente attivata allegando alla busta paga di luglio 2009 di tutti i dipendenti interessati, un opuscolo formativo redatto dal medico competente dott. Ettore Pontieri ed un test da compilare per la verifica di apprendimento, mentre l'O.d.S. aziendale n. 47 di data 08.10.09 riassume nuovamente la normativa integrandola con i necessari aggiornamenti. Seguiranno dei momenti formativi, concordati con l'ASS. I corsi, che saranno tenuti dal dott. Salvatore Ticali – Responsabile del Servizio

Alcolologia dell'ASS – e dal dott. Valentino Patussi – Responsabile dell'Unità di prevenzione e salute sui luoghi di lavoro della stessa Azienda – avranno una durata di tre ore e saranno rivolti a tutto il personale aziendale con mansioni di guida o diversamente interessato al divieto. È stato inoltre bandito congiuntamente con l'Azienda per i Servizi Sanitari n.1 Triestina un concorso riservato ai dipendenti delle due aziende al fine di raccogliere idee per messaggi mirati alla prevenzione dei rischi legati alla guida in stato di ebbrezza, messaggi che verranno utilizzati sia per predisporre pannelli sulle carrozzerie dei mezzi di trasporto delle due aziende che per successive campagne di prevenzione del rischio “alcol e guida”. Le premiazioni avverranno nell'ambito di una conferenza stampa organizzata per il 30 novembre, alla quale saranno invitate le massime autorità cittadine. ■

**Hobby e passioni in azienda**

di **Annalisa Gomezel**

**PITTURA**

Torniamo nuovamente in questo numero a parlare di pittura dal momento che, tra i ranghi dei nostri conducenti, emerge un'altra artista: **Luisa Leone**. Pittrice autodidatta, dipinge da oltre vent'anni ed è presente nel mondo dell'arte dal 1994, vantando la partecipazione a varie manifestazioni, come le collettive con il gruppo Montmartre, gli Incontri d'Arte a Venezia, il Premio Città di Firenze, la Biennale d'Arte Giuliana di Trieste, nonché diverse mostre personali e collettive in Austria a Villacco, Möllbrucke, Spittal e Salisburgo.



Luisa Leone ha iniziato già in tenera età ad avvicinarsi all'arte pittorica, ma ha realmente scoperto il proprio talento intorno ai diciotto anni, dedicandosi seriamente e con passione alla pittura, tanto che, soltanto un paio di anni dopo, ha partecipato alla sua prima mostra, una *ex tempore*, rientrando tra i primi sette classificati e ricevendo anche una segnalazione da un professore d'arte. Nel 1996 si segnala inoltre la sua prima mostra personale presso la galleria Isis a Trieste, che si è rivelata un vero successo, tanto che tutti i quadri da lei esposti sono stati venduti. Le opere della Leone, tutte olio su tela, evocano atmosfere passate, che si manifestano attraverso scorci di vecchi borghi, ritratti di personaggi e vicende remote, tutte accomunate dall'uso di calde e poetiche tonalità. Ammirando i suoi quadri, riaffiorano alla memoria ricordi quasi dimenticati, lontane reminiscenze di un tempo andato.

La pittrice ama ritrarre soprattutto luoghi esterni, ma ha una spiccata predilezione per i soggetti e le ambientazioni medievali. Ha dedicato e dedica tuttora molto tempo allo studio della storia medievale e dei costumi dell'epoca, proponendoli successivamente nelle proprie opere, enfatizzando temi ormai quasi perduti oggi, quali il senso dell'onore e la cavalleria. Si dedica anche alla pittura dell'araldica, con una pignoleria quasi maniacale per i particolari, basti pensare che ogni blasono viene dipinto tutto a china, una tecnica ormai sorpassata.

Qualche volta per dipingere si avvale di vecchie foto, recuperate in biblioteca o rinvenute in qualche mercatino dell'antiquariato, altre volte utilizza come traccia uno schizzo fatto a matita che poi, con abilità, riversa su tela. Lavora a casa, di solito la mattina presto fino al pomeriggio, quando la luce è ottimale e assolutamente naturale e non ripropone mai lo stesso soggetto, perché per lei ogni suo quadro è unico, in quanto strettamente legato al sentimento percepito al momento della sua creazione. Quando dipinge un ritratto, deve entrare in simbiosi con il soggetto da raffigurare, tentando di coglierne ogni peculiarità fisica ed emotiva, concentrandosi soprattutto sullo sguardo. D'abitudine la sua concentrazione è favorita dall'ascolto di musica classica, *new age* o celtica, in particolare quella irlandese che lei adora, nonché dalla presenza costante e stimolante di tre muse ispiratrici un po' pelose: i suoi gatti.

In poco più di vent'anni ha dipinto più di duecento quadri per i quali può impiegarne da un minino di due giorni, per le tele destinate ad una *ex tempore*, (segue pag. 6)



fino ad un paio di mesi, se si tratta di dipinti dalle dimensioni rilevanti o caratterizzati da minuziosi particolari, come nel caso dei quadri storici. Nonostante la mole prodotta finora, il suo percorso artistico non mostra segni di stitichezza, anzi è in continua evoluzione, perché nell'arte - afferma la Leone - «non si raggiunge mai la compiutezza, oltre al fatto che dipingere costituisce un elemento imprescindibile del mio essere».

La pittura, come il lavoro di autista che svolge e di cui è entusiasta, rappresentano degli strumenti che le permettono di essere sempre a contatto con la gente. È proprio attraverso le mostre *en plein air* che la pittrice incontra svariate persone, esperti ma soprattutto profani, che approfittano di queste occasioni per accostarsi liberamente al mondo artistico. E a proposito di mostre a cielo aperto, ricordiamo che proprio in questo periodo Luisa Leone è stata presente il 14 novembre in Largo Barriera alla manifestazione *Montmartre a Trieste*.

**Notizie CRAL Sezione ATLETICA GIOVANILE**

di **Stefania de Gavardo**

Per l'Atletica Giovanile del Cral TT, ho avuto il piacere di incontrare Giuseppe Nicolazzi, pensionato ACT e Presidente della Sezione nonché fondatore della stessa ben 25 anni fa, ed il Responsabile Tecnico Gianfranco Lucatello.

Il signor Nicolazzi, che segue il gruppo dei giovani marciatori ed è responsabile a livello regionale per questa specialità, ci racconta che quest'anno, proprio in occasione del 25° anniversario di attività, la sezione del nostro Cral ha organizzato (nel mese di aprile) una manifestazione giovanile a livello interregionale con la presenza dei migliori atleti del nostro territorio, riscuotendo un ottimo successo.

Negli anni gli iscritti alla Società sono cresciuti costantemente fino a raggiungere un numero di atleti che supera le centoventi unità partendo dai pre-esordienti (6 anni) fino ai ragazzi di 16 anni che sono seguiti da sette tecnici istruttori.

La preparazione si svolge nelle palestre dello stadio Rocco d'inverno e, da aprile per tutta la stagione estiva, al Campo di Atletica di Colonia (in attesa dell'apertura del nuovo centro di atletica presso lo stadio Pino Grezar).

Le competizioni si svolgono prevalentemente a livello provinciale e regionale ma la Società è riuscita a raggiungere soddisfacenti traguardi anche a livello nazionale, occasioni in cui gli atleti impegnati hanno dimostrato un ottimo grado di preparazione raggiungendo i primi posti nelle classifiche di specialità.

**URP - Reclami di Ottobre**

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	40	N.Verde	35
Servizio	9	E-mail	11
Disinformazione	2	Lettera	3
Illecito Amministr.	1	Ufficio	2
		Telefono	1
<b>TOT. RECLAMI</b>	<b>52</b>	<b>TOT. CONTATTI</b>	<b>1045</b>
<b>% reclami su totale contatti 4,98 %</b>			

**Appuntamenti CRAL**

Domenica 6 dicembre si festeggerà, come di consuetudine, presso la sede del nostro Cral di via dei Macelli la festa di San Nicolò. Per tutti i soci è prevista una bicchierata mentre i bambini fino a 10 anni d'età saranno invitati a ritirare il proprio dono ed a effettuare una foto ricordo con il buon “nonnino”. Il 18 dicembre si terrà, inoltre, la tradizionale Festa delle Sezioni con le premiazioni degli atleti vincitori dei tornei interni e il brindisi di auguri tra tutti i partecipanti

Alcuni tra i nostri giovani sportivi sono riusciti a vestire la “maglia azzurra” e a tal proposito si ricordano i marciatori Diego Cafagna, Claudio Giancotti, Elena Verzegnassi e Alessio Wruss oltre l'astista Davide Bressan, la velocista Micaela Ardessi e la giavelottista Martina Clean che ha partecipato ai Mondiali Allieve a Bressanone nel mese di settembre.

Un paio di settimane fa diversi atleti del Cral TT si sono fatti onore ai Campionati Italiani di categoria a Desenzano e tra questi si segnalano Caterina Parnici che ha vinto il titolo italiano nel salto in lungo, Elisa Kosuta, medaglia d'argento nel salto con l'asta, Alexia Pisani, medaglia di bronzo nella specialità del pentathlon e Pietro Conte, VI classificato nel salto in lungo. Buoni pure i piazzamenti di Caterina Primavera sugli ostacoli, del velocista Andrea Potocco, dei marciatori Roberto Petracco e Elisabetta Giacomelli. Sfortunatissima invece l'altra ostacolista Caterina Gregorio che nel disputare la finale delle prime otto è caduta dopo il primo ostacolo procurandosi la rottura del legamento del ginocchio. Dovrà essere operata e pertanto le facciamo tanti auguri!

Da un paio d'anni la Società ha sancito degli accordi con altre realtà sportive triestine allo scopo di trattenere a Trieste i migliori atleti/e anche dopo la fase “giovanile”: il CUS TS per la sezione femminile e il Marathon per quanto riguarda quella maschile.

L'impegno economico per l'attività giovanile è oneroso e le entrate derivate dalle quote d'iscrizione (che comprendono la tuta sociale e la maglia per le gare) ed eventuali



**Auguri, mitico Apo**

Dopo 37 anni di onorato servizio, ci saluta per la meritata pensione il collega Claudio Apollonio, storico riferimento per l'attività di fotocopie e rilegature presso l'Economato. Grazie “Apo” per la tua disponibilità e buon proseguimento! Con affetto,

*I colleghi*



contributi esterni provenienti dalla Provincia o Regione non permettono, purtroppo, di portare a compimento l'attività agonistica completa. Un auspicio per il futuro sarebbe di poter sostituire le divise che riportano ancora i tradizionali colori ACT (arancione, nero, verde) con altre più attuali e riconducibili al logo della TT (azzurro e bianco). Si ricorda, inoltre, che per qualsiasi informazione relativa ai corsi di atletica anche per i figli dei dipendenti, è possibile rivolgersi alla segreteria del Cral TT o contattare direttamente Gianfranco Lucatello (338-7323895) o Stefano Lubiana (349-1633524).



**NOTIZIA DELL'ULTIMA ORA!**

LA SOCIETÀ CRAL TRIESTE TRASPORTI S.P.A. DI ATLETICA GIOVANILE SI È AGGIUDICATA, QUEST'ANNO, DOPO DIVERSE SECONDE POSIZIONI, IL TITOLO DI PRIMA CLASSIFICATA COME “SOCIETÀ PIÙ 2009”: IL RICONOSCIMENTO, ATTRIBUITO DAL COMITATO REGIONALE DI ATLETICA GIOVANILE, RENDE ORGOGLIOSI GLI ATLETI, GLI ALLENATORI E I TECNICI CHE CON ENTUSIASMO E SACRIFICIO SONO RIUSCITI AD OTTENERE OTTIMI RISULTATI.

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

**Editoriale**

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: MOBILITÀ IN ITALIA INSOSTENIBILE

Marcello Panettoni, Presidente di ASSTRA, in una recente conferenza stampa ha denunciato lo stato di abbandono del trasporto pubblico locale da parte della politica. La denuncia è giunta in coincidenza con la “Settimana europea della mobilità sostenibile”. “Un'iniziativa encomiabile e importante, secondo Panettoni, ma che in Italia rischia di essere compresa solo da una nicchia ristretta di ecologisti. Difficile parlare di sostenibilità degli spostamenti in un paese in cui non si danno alternative vere all'uso indiscriminato dell'automobile. È necessario che tutto il Paese, e soprattutto nelle aree urbane, si doti di un servizio di trasporto capillare, esteso, efficiente e con una rete infrastrutturale robusta”. Difficile anche la situazione del parco mezzi. Da qualche tempo, infatti, l'età degli autobus in Italia ha ricominciato a salire, arrivando a una media di 8,1 anni contro i 7 anni a livello europeo. Panettoni addebita questo stato di cose alla “mancanza di una politica di investimenti sul lungo periodo e all'assenza di una visione industriale strategica senza la quale è difficile capire quali sono i benefici che deriverebbero da una maggiore politica di investimenti”. Secondo i dati di ASSTRA, la voragine economica del tpl è ascrivibile a criticità strutturali che il settore si trascina irrisolto da anni, documentate dal confronto tra le entrate e l'aumento dei costi per la produzione del servizio. Con la legge finanziaria 2008 ci si aspettava una risposta concreta per risolvere i problemi economici del settore, ma così non è stato. “Il bel Paese rischia di restare a piedi se la politica non si deciderà a considerare il trasporto pubblico locale come una risorsa importante e non un problema di cui liberarsi rapidamente”. Uno spiraglio sul futuro è rappresentato dalla campagna di comunicazione che ASSTRA ha realizzato in occasione della Settimana della mobilità sostenibile. “Crea un altro futuro trasforma il presente” è il motto contenuto in un volantino inviato a tutti i soggetti della politica con incarichi istituzionali, a livello nazionale e locale e che, quindi, hanno il potere-dovere di decidere quale politica di sviluppo adottare nei trasporti. Il messaggio (segue pag. 2)



**La parola alle autorità**

intervista a **PAOLO ROVIS** Assessore allo Sviluppo Economico, al Turismo e ai Rapporti con le Aziende e Società Partecipate del Comune di Trieste a cura di **Ingrid Zorn**

**Cominciamo con una breve presentazione.** Non vivo di politica. Da 25 anni sono imprenditore artigiano, nel settore della grafica. Ho una piccola azienda ben avviata, con otto dipendenti, e continuo a seguire l'attività, aiutato dal fatto di avere dei collaboratori davvero bravi. Venire da un'esperienza di piccolo imprenditore mi ha aiutato molto anche nell'attività di pubblico amministratore. Con gli interlocutori si parla infatti la stessa lingua, si comprendono i problemi reali, si agisce con concretezza, senza proclami e demagogia.

Seguo la politica dal 1992, mentre il mio impegno attivo risale al 2001, quando sono stato eletto nel Consiglio Comunale in occasione del primo mandato del Sindaco Diapiazza. Riletto nel 2006, ho assunto la responsabilità di questo Assessorato. Ricopro anche la carica di Vicepresidente della Confartigianato provinciale, così che la mia attività si svolge su più fronti ma sempre in settori che hanno a che fare con l'economia del nostro territorio.

**Fra le deleghe del suo Assessorato c'è anche quella ai rapporti con le aziende/società partecipate. In cosa consiste esattamente?**

Il Comune di Trieste ha una compartecipazione in molte grosse aziende e società locali, come Acegas-Aps, Esatto, Fiera, AMT e in via indiretta, proprio tramite quest'ultima società, anche in TT, che ha una maggioranza di capitale pubblico. Il nostro compito è quello di rappresentare il socio pubblico, ovvero non soltanto seguire la gestione (partecipare alle assemblee dei soci, approvare i bilanci, le linee di indirizzo, ecc.) ma anche salvaguardare gli interessi pubblici. In particolare nelle società miste, come la TT, che ha un management espressione del socio privato affiancato a figure che provengono dal pubblico. I risultati di bilancio della Società da qualche anno sono positivi, consentendo la distribuzione di utili agli azionisti. Il Comune può quindi, tramite AMT, contare sul 60% dei dividendi di Trieste Trasporti e utilizzare tali risorse a favore di una corretta politica sociale e del territorio. Posso anche dire che, a fronte di richieste particolari, il Comune si fa carico di trasmetterle all'Azienda, fornendo anche ipotesi e soluzioni che possano rispondere meglio alle esigenze del cittadino. In TT abbiamo sempre trovato un interlocutore attento e disponibile a valutare degli interventi risolutivi, naturalmente previa consultazione e approvazione di tutti gli altri enti necessariamente coinvolti.



*Paolo Rovis*

**È possibile consolidare la vocazione turistica di Trieste? Il TPL può essere un buon alleato?**

Negli ultimi due anni la nostra città ha avuto una crescita del settore turistico assolutamente lusinghiera e superiore a quella di qualsiasi altra località non soltanto del Friuli Venezia Giulia ma anche a livello nazionale. È stato calcolato che nei primi nove mesi del 2009 c'è stato un aumento dei flussi turistici del 12,8%. Il momento è pertanto ottimo ma deve essere ulteriormente consolidato; il risultato raggiunto deve essere visto come l'inizio di un percorso e non come un punto di arrivo. Nell'ambito dei servizi offerti al turista, il trasporto pubblico locale è senz'altro un attore molto importante. Buona parte dei visitatori che arrivano a Trieste preferiscono muoversi con i mezzi pubblici e dati alla mano possiamo dire che finora i commenti sono sempre stati positivi; i turisti riescono a raggiungere i luoghi di maggior interesse in autobus in modo semplice, agevole e anche veloce. A questo proposito mi permetto soltanto di dare un suggerimento che, se messo in atto, risulterebbe molto utile ai visitatori: ho notato che i mezzi sono dotati di un sistema vocale e di display luminosi che lungo il percorso annunciano le fermate successive. Tali informazioni potrebbero essere fornite anche in lingua inglese, almeno sulle linee portanti del centro.

**Qualche sua considerazione in merito al futuro Piano del Traffico, così come anticipato dai media?**

Il Piano del Traffico, dal quale sarà naturalmente il Consiglio Comunale a dire



l'ultima parola, tiene in massimo conto due aspetti: favorire il trasporto pubblico locale ed estendere le zone pedonali del centro storico. In tutta Europa ci si sta muovendo su questa direttrice d'intervento: nei centri urbani bisogna da una parte ridurre il traffico veicolare privato, fonte di rumore, ingorghi, inquinamento, e dall'altro lato rendere appetibili i mezzi pubblici. A Trieste, che non essendo una grande città non dispone di linee metropolitane che altrove risolvono gran parte dei problemi di mobilità, il traffico si muove tutto in superficie e bisognerà pertanto aumentare al massimo il numero delle corsie riservate al trasporto pubblico, incrementando così la velocità commerciale degli autobus, per renderli più attrattivi. Per scegliere il mezzo pubblico, il cittadino deve poter constatare che questo gli permetta di muoversi più velocemente e ad un minor costo. Naturalmente il Piano del Traffico sarà coerente con il Piano Urbano dei Parcheggi, che è stato già approvato e prevede la creazione di alcuni contenitori prossimi al centro. Quindi più automobili lasciate in strutture interraste, minor traffico veicolare privato, maggior utilizzo del mezzo pubblico.

**Da amministratore, ma anche cittadino/cliente, che voto darebbe al trasporto pubblico triestino?**

Posso affermare, utilizzandolo spesso, che il servizio offerto da TT è ottimo. Non lo dico solo io, ma lo riconoscono tutti. È chiaro che c'è sempre chi lo vorrebbe ancora migliore, ma i collegamenti sono capillari, la frequenza dei passaggi è molto buona, gli autobus sono nuovi e gli investimenti fatti dalla Società sono notevoli e apprezzati dall'utenza. ■

promozionale evidenzia il valore ambientale e il peso economico del trasporto pubblico, facendo emergere i benefici che genera un investimento in questo settore. Trieste Trasporti, da sempre attenta alla salvaguardia dell'ambiente e attiva nella promozione dell'utilizzo del proprio servizio con una serie di iniziative accomunate dal motto "Lasciate trasportare...", ha raccolto l'invito a proporre a livello locale la campagna di comunicazione ASSTRA e nei prossimi mesi i messaggi verranno esposti a bordo di tutti gli autobus e distribuiti ai cittadini. La campagna, inoltre, attraverso un semplice rimando a contattare ASSTRA o direttamente una delle 217 aziende di trasporto pubblico locale ad essa associate (che rappresentano il 95% della quota di mercato del trasporto urbano con 100.000 addetti e 5,2 miliardi di passeggeri trasportati all'anno), vuole garantire alle istituzioni locali e nazionali un supporto tecnico utile per le loro politiche di trasporto.

**Cosimo Paparo**  
Amministratore Delegato

**Uno alla volta facciamo conoscenza**

di Ivo Borri

**Magazzino Ricambi**

Spalla d'appoggio per tutta l'attività manutentiva, il reparto **Magazzino Ricambi** copre un'ampia area dell'Officina Centrale. In questo numero avremo modo di conoscere da vicino l'attività svolta dai nostri colleghi, cercando di scoprirne gli aspetti per così dire ...nascosti tra gli scaffali. Collocato sotto la Manutenzione veicoli aziendali, alla cui guida ritroviamo Sandro Palci e Fabio Vidotto (vedi **BUS informa** n. 18), il personale del reparto Magazzino è coordinato da **Paolo Ghezzi**.



Alcuni dei colleghi del reparto Magazzino Ricambi

«La principale attività - spiega Paolo - consiste nella gestione della ricambistica degli autobus e comprende l'immissione degli ordini sulla base di contratti già aperti con i fornitori, il ricevimento e la verifica della merce e la sua sistemazione nelle scaffalature per una successiva consegna al personale della Manutenzione attraverso il banco distribuzione, dove opera principalmente **Mario Sancin**. **Fabrizio Meriggioli**, da pochi anni in forza al reparto, oltre a dare una mano a Mario, è la persona

che ha dato un grosso contributo nella riorganizzazione delle scaffalature, con un'attenta codifica ed etichettatura di tutte le voci a magazzino».

Al reparto, nella persona di **Roberto Trombetta** - lontano dall'Italia in questo periodo - competono inoltre la gestione di tutte le attrezzature, nonché dei lubrificanti e carburanti, una delle voci di maggior entità nel bilancio aziendale, se pensiamo al consumo annuale di gasolio che si aggira sui 7.700.000 litri. Ulteriore compito in capo al settore è la gestione di tutti i materiali in garanzia, attività in crescita negli ultimi anni, in virtù del numero considerevole di mezzi nuovi (33 in media all'anno). Segue tale mansione **Fulvio Furlani**, per anni operante negli uffici manutentivi e quindi figura ponte tra i due settori aziendali, che mantiene per tale motivo l'incarico di seguire nel tempo le codifiche degli "item". Completa il gruppo **Roberto Lucchini**, uno dei tre impiegati assieme a Trombetta e Ghezzi, che si occupa tra le varie cose degli ordini e delle spedizioni con relativi documenti di trasporto.

Il reparto utilizza in modo predominante il computer, grazie ad una serie di programmi specifici sia per la gestione degli ordini/ricizioni/prelievi, sia per la comunicazione in automatico ai richiedenti dell'arrivo della merce attesa, sia per l'emissione dei DDT, in un sistema unico condiviso con l'Economato.

Negli anni il Magazzino Ricambi è passato dalla Direzione Commerciale (dove costituiva il terzo polo con Acquisti ed Economato) a quella dell'Esercizio, che comprende al suo interno la Manutenzione. Questo cambio, opportuno dal punto di vista della consecutività lavorativa, non ha influito sulla collaborazione con l'area commerciale, rimasta sempre buona.

«Nell'attività quotidiana - prosegue Paolo - vanno date continuamente risposte alle esigenze della Manutenzione, procedendo costantemente al contatto con i diversi fornitori per garantire il prima possibile l'arrivo dell'articolo richiesto così da consentire il completamento dell'intervento di riparazione del mezzo. Negli anni, con l'accorpamento di diverse società e l'accენტramento dei punti di stoccaggio dei ricambi, questo ha significato tenere un rapporto con fornitori che hanno il proprio magazzino anche fuori provincia. Nonostante ciò i tempi di consegna si mantengono comunque entro le 48 ore grazie ad un'attenta gestione interna dei beni presenti negli scaffali, cercando il giusto equilibrio tra una gestione snella delle giacenze e la necessità di ridurre al minimo i tempi di fermo macchina».

Un ruolo delicato, che necessita di esperienza e dialogo costante con le figure responsabili per valutare assieme le necessità e le disponibilità aziendali. ■

**Il conducente**

**Un mestiere da generazioni**

di Cristina Macorini

“Cosa vuoi fare da grande? ...”. È stato uno dei temi più gettonati alle scuole elementari, una domanda che ci siamo sentiti rivolgere un milione di volte quando eravamo piccoli o dalla maestra o dai genitori. Forse adesso i tempi sono cambiati, forse i mestieri in cima alla lista non sono più quelli di una volta e sicuramente non c'è la facilità di subentrare “per diritto” al posto dei genitori, ma la tendenza a seguire le orme del padre sta lentamente dissolvendosi.

Anche qui da noi infatti le generazioni di autisti si stanno via via perdendo e sono pochi quelli che incontrano il fratello sull'autobus appena partito dal capolinea che si accingono a raggiungere o quelli pronti a dare il cambio al padre che ha appena terminato il turno di “bonora”...Eppure il nostro è sempre stato uno di quei mestieri “ad effetto” che fa rispondere i bambini: da grande farò l'autista come papà!

A chi infatti da piccolo non sembrava un sogno guidare un mezzo di dimensioni enormi in mezzo al groviglio di strade cittadine avendo la possibilità di essere in

prima fila ad osservare la gente e le sue storie stravaganti? Ti sembra impensabile che ti paghino per andartene “a spasso” per la città, per incontrare gente nuova e quella fissa di ogni giorno; e allora cerchi tra gli utenti quello seduto in fondo con la testa a ciondolini che cerca per tutto il viaggio di vincere il sonno, il tipo strano che ti chiede sempre la sigaretta anche se gli hai detto che non fumi e ancora la signora che ti racconta tutti i suoi fatti privati...



Ma forse, come in tutti i lavori, ti accorgi che la realtà non è poi così come la sognavi da bambino: subentra la noia, le code semaforiche, le discussioni con gli utenti nervosi che non sembrano più quelli dei racconti appassionati di tuo padre, e la città vuota della mattina alle 5:00 non ti sembra più così elettrizzante... Ma cercando bene tra i nomi dei colleghi si può ancora trovare qualche figlio d'arte di autisti o controllori ormai in pensione, così come qualche coppia che, conoscendosi tra un “cambio” e un “bonora”, si trova la sera in famiglia davanti alla cena a confrontare i personaggi stravaganti avuti a bordo del proprio mezzo.

Tra le FAMIGLIE più in vista troviamo “i fratelli **Cattarini**”: **Sergio**, **Mario** e **Cristiano** formano la stirpe di autisti più conosciuta da chi è in Azienda da almeno qualche anno. Decido di intervistare **Sergio**, il maggiore dei tre e il primo ad aver intrapreso la carriera di autista. Arriva puntuale (dal momento che non l'ho fatto venire la mattina presto!) e già il clima diventa allegro e rilassato. Il cognome Cattarini è da sempre sinonimo di simpatia e gran lavoratore: punto di riferimento per l'Esercizio in quanto sempre disponibile e pronto in casi di emergenza e necessità. Sergio racconta sorridendo di esser sempre sopravvissuto ai suoi molteplici ritardi, dovuti alla difficoltà di svegliarsi la mattina “bonora”, proprio grazie al rispetto di controllori e autisti per la sua dedizione al lavoro: “vui ce un doppio turno sulla 30 non faccia chiudere un occhio per un piccolo ritardo?!” risponde ammiccando. E quando gli chiedo come ha fatto per tanti anni a fare tante ore di guida, magari su linee ostiche che nessuno voleva con vetture che sicuramente non sono quelle automatiche e con ogni comfort di oggi, mi risponde: “e dove sta la difficoltà una volta superato il trauma della sveglia la mattina!?”.

Cresciuto fin da piccolo con la passione per la guida, condivisa appieno col fratello **Mario**, Sergio esprime l'amore per il suo lavoro in ogni sua parola e in ogni sua battuta: la famiglia per prima e il lavoro sono i valori che per lui contano, e raggrupparli sotto un unico tetto (“proprio come un boss mafioso” commenta scherzando) è stata per lui una gioia che gli ha per-

mezzo di mantenere viva la passione coltivata fin da piccolo per questo mestiere. Sergio e Mario hanno tramandato la passione per la guida anche al fratello più giovane, **Cristiano**, così da riunire “la banda Cattarini” al completo. Sergio ricorda con orgoglio gli anni nei quali in Azienda erano conosciute a tutti le stirpe dei Cattarini e dei Richter (ormai in pensione) e racconta l'impegno per trasmettere fin da subito ai fratelli tutte le conoscenze e i trucchi del mestiere da lui appresi per mantenere alto il buon nome di famiglia! Sergio mi confida che la sua passione per la guida è stata ereditata in parte anche dalle figlie che in più occasioni gli hanno confidato un certo interesse per il mestiere di autista. Quando gli chiedo se gli farebbe piacere incontrarle per via Mazzini, sull'autobus in direzione opposta, non nasconde la soddisfazione all'idea di vedere allargata la stirpe, ma forse con un velo di nostalgia, mascherato sempre dal sorriso e dal buon umore, ammette che al giorno d'oggi il mestiere di autista non è più rispettato come lo era negli anni '80 quando l'utenza aveva quasi soggezione per quel signore elegante seduto alla guida dell'autobus. “Una volta mi sono alzato per un incidente e ho sentito un utente dire meravigliato: l'autista PARLA! Ora se parli nessuno ti ascolta oppure se lo fa ti risponde in malo modo!”. Ce ne fossero di stirpi di lavoratori come i Cattarini!!!

Ringrazio Sergio per l'allegria disponibilità e onestà nei racconti e per terminare l'articolo parlando delle GENERAZIONI di autisti qui in Azienda mi viene in mente l'accoppiata “Bonora-Cambio” **Federica Sau** - **Alessandro Bratovich** e il piccolo Luca! Chi non si aspetta di vedere tra “qualche” anno il piccolo Luca alla guida di un autobus della TT per scoprire se ha ereditato da mamma e papà l'amore per la guida? Anche il nonno **Giuseppe Bratovich** sarebbe orgoglioso di dare qualche consiglio al nipotino...chissà, forse sta nascendo la prossima generazione di conducenti di linea?!! ■

**Trieste... dal finestrino**

di Alessandro Antonello

In questo numero ci spostiamo nella parte orientale dell'entroterra della nostra provincia, la Val Rosandra. La zona si raggiunge partendo da Trieste con le linee 40 o 41 e scendendo nella località di Bagnoli, dove ci si ritrova a due passi dall'imbocco dei sentieri che percorrono la valle. Per ammirare il panorama dall'alto, si può invece raggiungere con la linea 51 il paese di S. Lorenzo, luogo dal quale la vista spazia dall'estremo nord della “gola” fino al mare. Incantevole posto di ritrovo per gli amanti delle passeggiate e delle arrampicate, la valle è stata generata nei millenni dal passaggio del torrente Rosandra, che tuttora la percorre. Alcuni reperti archeologici fanno risalire la presenza dell'uomo già dalla fine dell'età della pietra. Le caverne che si trovano sul versante destro della valle venivano utilizzate come magazzini o stalle e come luogo di riparo per coloro che erano di passaggio per quei sentieri, per secoli le uniche vie di collegamento fra il mare e il cuore del continente. Ciò consentì lo svilupparsi di un florido commercio, soprattutto perché proprio nei pressi della baia di Muggia sorgevano delle saline. A causa dei ricchi commerci la zona divenne motivo di interminabili conflitti con la Repubblica di Venezia che ne pretendeva il dominio e che più volte causò la distruzione della città e delle saline. Allora l'area perse anche la sua funzione di via di transito, venendo definitivamente dimenticata quando fu costruita l'odierna via Commerciale, che dal centro città porta direttamente sull'Altipiano. Il Rosandra, sebbene di lunghezza limitata (nasce a pochi chilometri di distanza, in Slovenia, e sfocia nei pressi della baia di Muggia), ebbe comunque un'importanza primaria per tutto il territorio, perché le sue acque vennero utilizzate per approvvigionare la città di Trieste. Già nel I secolo d.c. vennero incanalate dai Romani che eressero un poderoso acquedotto di 14 km, di cui sono ancora visibili alcune centinaia di metri. Per salvaguardare l'acquedotto e l'intera arteria commerciale furono anche costruiti due castellotti, rispettivamente nei pressi degli attuali paesi di Botazzo e di Moccò. Successivamente l'acquedotto divenne fonte di guadagno per i proprietari dei mulini che fra il XIII e fino alle soglie del XX secolo sorsero numerosi lungo le rive del torrente. Venivano macinate soprattutto le spezie, sbarcate nel porto e trasportate poi, assieme al sale, in tutta Europa. All'apice dell'attività, nel XVIII



La Chiesetta di San Lorenzo

secolo, risultavano funzionanti ben sedici mulini, di cui uno a tre ruote. Inoltrandosi nella valle, ai piedi del monte Carso si scorge la chiesetta di Santa Maria in Siaris. I racconti popolari tramandati nel tempo la vogliono edificata da Carlo Magno che qui avrebbe desiderato costruire la propria tomba. I primi dati storici risalgono al 1200 e da essi risulta che il luogo di culto fosse della Confraternita del Santissimo Sacramento, che si trovava in un monastero a Trieste. Per rendere un'idea della severità delle punizioni inflitte ai peccatori, si pensi che nello statuto della Confraternita era stabilito che chi veniva sorpreso a bestemmiare, doveva percorrere a piedi nudi i 12 chilometri che dividevano la chiesetta dal monastero. Nel corso dei secoli l'edificio subì vari restauri ma, vista la posizione così difficile da raggiungere, cadde sempre più in uno stato di abbandono, anche a causa di numerosi atti vandalici. Solo negli ultimi decenni, grazie all'intervento di privati, il luogo sacro ha ripreso il suo antico splendore.



Veduta da Prebenico

La valle riprese importanza durante l'Impero Austrougarico che, come avevamo visto nelle prime puntate di questa rubrica, ha determinato un fortissimo sviluppo della città. Abbiamo già citato l'ing. Carlo Ghega, progettista della ferrovia meridionale che da Vienna portava a Venezia e Trieste, passando per Lubiana; nello stesso periodo si rese necessario anche un collegamento ferroviario verso l'Istria che permettesse un notevole risparmio di chilometri rispetto alle altre vie di comunicazione, essendoci un intenso traffico di convogli fino a Pola. Fu così che venne costruita la ferrovia attraverso la valle, da Trieste ad Erpelle. Nonostante il tratto fosse lungo solamente una ventina di chilometri circa, ne faceva risparmiare ben 38. La conformazione del terreno complicò però molto l'avanzare dei lavori, che si protrassero fino al 1887. Il nuovo tratto non riuscì mai ad essere sfruttato al massimo e la linea venne così utilizzata non solo per il trasporto delle merci ma anche come utile collegamento



Tra le stradine di San Giuseppe

**informa**

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

**Direttore Responsabile**  
Stefania de Gavarzo

**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