

## La clientela dei BUS: gli universitari

di **Giovanni Longo**  
Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura  
Mobility Manager dell'Università di Trieste

**Diego Martone**  
Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura



Giovanni Longo

Il Mobility Management è stato introdotto in Italia verso la fine degli anni '90 con l'obiettivo di migliorare la mobilità di tipo casa-lavoro per le aziende di dimensioni rilevanti, anche in modo coordinato tra loro, pure ai fini di favorire il risparmio energetico e ridurre l'inquinamento ambientale. È un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare gli spostamenti delle persone in modo efficiente, con particolare riguardo agli scopi sociali ed ambientali. In questo contesto, il progetto UNIMOB, finanziato dal Fondo Trieste mira ad avviare le attività di Mobility Management per l'Università di Trieste, finalizzate ad un'azione strategica nel sistema della ricerca e soprattutto nel territorio attorno all'Università, con obiettivi di medio e lungo termine quali:

- la conoscenza del comportamento del personale dipendente e soprattutto degli studenti finalizzato alla determinazione della domanda di trasporto complessiva, sia a livello locale che regionale;
- la proposta di interventi e soluzioni maggiormente sostenibili, sicure, confortevoli e consapevoli;
- il miglioramento dell'accessibilità dell'Università e l'ampliamento del suo bacino d'utenza;
- l'individuazione e la soluzione di spe-

cifiche criticità presenti nella situazione attuale. Allo stato attuale è stata completata la fase di indagine volta a conoscere il fenomeno della mobilità da e per l'Università. Questa indagine è stata svolta in due fasi delle quali la prima, esplorativa, è stata condotta attraverso tecniche di Focus Group. Per la seconda fase invece è stato predisposto un questionario articolato in circa 70 domande che è stato somministrato via web a tutte le persone che a diverso titolo gravitano attorno all'Università. Le domande hanno riguardato tematiche quali ad esempio:

- il comportamento in termini di mobilità (pendolare settimanale, pendolare quotidiano, frequenza occasionale, triestino) e la frequenza degli spostamenti da-per l'università;
- le sedi frequentate (e l'esigenza di effettuare spostamenti tra le sedi in aggiunta a quelli di tipo casa-lavoro);
- disponibilità di mezzi privati;
- caratteristiche ultimo spostamento (modi/tempi/sedi) e abitudini di parcheggio/tariffe TPL;
- percezione della sicurezza dei diversi mezzi e peso dei criteri (tempo, costo, autonomia, esigenze lavorative...) nella scelta modale;
- la disponibilità (e condizioni) a lasciare il mezzo privato a favore del trasporto collettivo.

Il questionario infine permetteva di raccogliere alcune informazioni di tipo socio-economico sugli intervistati, cui era consentito, in un apposito spazio, di inserire eventuali commenti specifici. La rilevazione è stata effettuata in un periodo temporale abbastanza esteso, tra i primi di dicembre 2010 e la metà di febbraio 2011 (ovviamente le risposte non si riferiscono al periodo delle festività natalizie) per dare la possibilità a tutti di rispondere. Sono state completate più di 4.000 interviste delle quali circa 1.000 da parte del personale dipendente (docente e non) e più di 3.000 invece riferite alla popolazione studentesca. Si tratta quindi di un campione significativo, data l'entità dell'universo, ben nota grazie alla collaborazione della Divisione Infrastrutture e Servizi Informativi (ISI) dell'Università.



Al momento sono in atto le elaborazioni sui dati raccolti, ma è già possibile anticipare alcuni temi di sicuro interesse.

Un primo dato interessante, che permette di quantificare la dimensione del fenomeno analizzato, riguarda il numero degli spostamenti di

tipo casa-lavoro (andata) che l'utenza universitaria effettua in una giornata tipo. Questo valore si attesta attorno ai 14.500 spostamenti, valore non banale nel panorama della città di Trieste. L'utenza appare essere abitudinaria (il 68% afferma che non cambia la scelta del modo di trasporto) e la ripartizione modale degli spostamenti rilevata mostra che circa il 45% dell'utenza universitaria già oggi utilizza il TPL per almeno una porzione del proprio spostamento verso l'Ateneo, anche se questo valore medio non è uniformemente distribuito tra le componenti. Tra gli studenti, infatti, la percentuale sale al 48,1% contro il 23,9% dei dipendenti mentre tra i pendolari il valore raggiunge il 55% contro il 40% di chi risiede a Trieste, fatto che trova una giustificazione anche in una diversa disponibilità di mezzi privati. Questa scelta è il risultato di un giudizio molto positivo sia sulla qualità del TPL a Trieste, sia sulla sua sicurezza. In particolare tra i non residenti a Trieste (più della metà dell'utenza) il 55,4% afferma che il TPL a Trieste è migliore rispetto a quello della propria città e questa percentuale sale al 87,2% se si considerano un giudizio di tipo migliore o uguale. Per quanto riguarda la sicurezza, l'82,7% degli intervistati ha assegnato al TPL un punteggio maggiore o uguale a 7 (su una scala 1-9) nonostante alcuni lamentino una guida "spericolata" da parte di alcuni conducenti (talvolta definiti pure "scontrosi").

Un giudizio sostanzialmente positivo, anche se non mancano spunti per incrementare ulteriormente le prestazioni del servizio e la sua attrattività. Il lavoro del Team di UNIMOB sarà particolarmente impegnato proprio in tale direzione nei prossimi mesi. Tra gli spunti più interessanti vale ricordare che l'83,2% lamenta carenze al TPL nella fascia serale e notturna e questo dato si accompagna ad un ulteriore elemento costituito dal 78,6% che afferma che nella pianificazione del servizio andrebbe data maggiore attenzione alla popolazione universitaria potenziando ad esempio i collegamenti tra le sedi, verso la sede centrale nelle ore di punta (nelle quali si lamentano livelli di affollamento non accettabili), migliorando l'integrazione tra le modalità di trasporto (ad esempio ferro-gomma).

Un altro tema molto caldo è costituito dalla tariffazione, che non sembra adeguata alle esigenze dell'utenza universitaria. Ad esempio il 76% afferma di non

aver bisogno di biglietti da 60 minuti e pure alta è la percentuale di chi preferirebbe pagare meno per un biglietto di durata inferiore. La sensibilità positiva e l'attenzione al TPL sono comunque elevate tanto che il 56% degli intervistati afferma che il trasporto pubblico sia l'unica alternativa percorribile per risolvere la criticità della mobilità urbana nel rispetto di obiettivi ambientali. Tale risultato potrebbe tendere a rafforzare l'impegno in questa direzione nella pianificazione della viabilità cittadina. Dai primi risultati finora ottenuti emerge un quadro confortante per quanto riguarda la mobilità casa-lavoro dell'utenza universitaria, che appare già molto sensibile alle tematiche ambientali e del risparmio energetico e che è sostanzialmente ben disposta verso il trasporto collettivo. Nel prossimo futuro le attività del Team saranno finalizzate ad individuare meglio eventuali criticità specifiche e a proporre possibili interventi di miglioramento del servizio ai soggetti competenti in argomento. ■

## Elogi al personale (da segnalazioni pervenute)

Vorrei ringraziare l'autista dell'autobus della linea 19 (veettura 1066) che il 1° marzo alle ore 17.05 circa (con quella bora) è sceso dall'autobus per soccorrere un signore anziano che era stato rovesciato dalla bora. Distinti saluti,

H.B

\* \* \*

Faccio presente che in occasione del forte maltempo del giorno 1° marzo, ho avuto modo nel pomeriggio-sera di usare in direzione S. Luigi - città e ritorno un bus della linea 25 per quattro volte. Casualmente, chi guidava il mezzo, che faceva un giro vizioso date le strade interrotte, era un conducente che, con grande gentilezza ed educazione, informava chi saliva o scendeva delle obbligate provvisorie deviazioni.

Egregio Direttore, in questi tempi di poca considerazione per gli utenti da parte di certi conducenti, tale comportamento di un vostro dipendente è stato per me una graditissima sorpresa e penso che tale autista debba essere segnalato alla vostra azienda. Se non sbaglio, si tratta del bus nr. 1267, treno nr. 1, con partenza da Cattinara alle 18.23.

I più cordiali saluti,

F.F.

## Notizie CRAL SCI

di **Stefania de Gavardo**

A fine gennaio si sono svolti i Campionati Nazionali di Sci Alpino al Sestriere. Anche quest'anno la squadra del CRAL TRIESTE TRASPORTI si è comportata in modo egregio giungendo seconda nella speciale classifica riservata alle Società partecipanti, alle spalle di A.T.A.C. ROMA che, come ogni anno, risulta essere la compagine con la maggior presenza di atleti e quindi, in base al sistema di attribuzione dei punti, la più avvantaggiata nella conquista del titolo.

Il nostro 2° posto davanti a Torino, inoltre, è un ottimo risultato visto l'elevato numero di partecipanti della squadra piemontese.



Di seguito i principali piazzamenti:

### Classifica generale per Società

- 1° - ATAC ROMA
- 2° - CRAL TRIESTE TRASPORTI
- 3° - CRAL GTT TORINO

### Campione italiano classifica generale

Petretich Davide

### Campioni italiani di categoria

Braico Vito, Glovini Fabio, Petretich Davide

### Secondo di categoria

Prinz Pierpaolo

### Terzi di categoria

Capparotto Furio, Lepirini Lorenzo, Venniro Lorenzo

## informazioni utili



### Scadenza titoli di viaggio

Il 30 giugno scade il termine per la sostituzione di tutti i vecchi titoli di viaggio della serie IOA scaduti il 31 dicembre 2010, tranne i biglietti orari intera rete da 60 minuti e il biglietto pluricorsa che, avendo mantenuto inalterata la loro tariffa, possono essere utilizzati per tutto il 2011.

### Mappa percorsi BUS

È disponibile presso l'U.R.P. la ristampa aggiornata della mappa delle linee urbane, nel pratico formato tascabile. Contiene da una parte la cartina stilizzata (sul modello di quelle della metropolitana) con i tracciati delle linee, mentre sul retro sono elencati, via per via, i percorsi completi (serali comprese) e le linee marittime; il tutto è completato da un elenco di indirizzi e recapiti telefonici aziendali utili per la clientela.

### Orario estivo linea marittima Trieste-Muggia

Il 25 aprile entra in vigore l'orario estivo della linea marittima Trieste-Muggia, che prevede delle variazioni alle partenze festive del collegamento.

## CARNEVALE

Si è svolta martedì 1° marzo, presso la discoteca Paradiso di Trieste, la tradizionale festa mascherata denominata "Ballo delle Bambole", rivolta ai più piccini, ma non solo. Nonostante il maltempo che imperversava su Trieste, la partecipazione è stata massiccia superando le 500 presenze di bambini a cui vanno aggiunti gli accompagnatori. Come ogni anno, la festa è stata piacevole e l'unico rammarico è...che duri soltanto lo spazio di un pomeriggio. Il collega del CRAL Guido Giorio ringrazia per la collaborazione il C.T.L. Acegas e tutto lo staff della discoteca Paradiso a nome del CRAL TT.

## NUOVO DIRETTIVO

Si sono svolte le elezioni del nuovo Consiglio di Amministrazione del CRAL TT. Le votazioni hanno avuto inizio alle ore 5:00 del giorno 23 marzo 2011 e si sono concluse il 25 marzo alle ore 12:30. I soci sono stati informati circa le modalità di votazione attraverso l'affissione del regolamento agli albi aziendali. Alla chiusura delle votazioni la Commissione degli scrutatori presieduta dal Presidente Pignatelli Paolo ed in collaborazione con Pecchiaro Luca, Pentasuglia Domenico, Spazzali Walter, Schreiber Andrea e Tence Paolo si è riunita ed ha eseguito lo spoglio delle schede con il seguente risultato:

SCHUDE disponibili	600
votate	324
valide	301
nulle	23
bianche	0
non utilizzate	276

Sono risultati eletti:	voti	205
ARGENTI CLAUDIO		152
DARIS PAOLO		144
GIORIO GUIDO		116
SCHINA CLAUDIO		104
PRINZ PIERPAOLO		102
FURLAN MASSIMO		99
POBONI EMILIANO		90
LUPO SILVIA		90
COSETTI ENRICO		86
BAGORDO MAURIZIO		84
SEPPI STEFANO		

### URP - Reclami di Marzo

Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	23	N.Verde	21
Servizio	12	E-mail	7
Disinformazione	2	Articolo	4
Autobus	1	On-line	4
Fermata	1	Ufficio	2
Illecito ammin.	1	Fax	1
RECLAMI	40	CONTATTI	1219
% reclami su totale contatti 3,28 %			



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

## Editoriale

La concorrenza fa bene alle imprese: potrebbe essere questo il motto delle ferrovie tedesche, la Deutsche Bahn (DB). Dopo Gran Bretagna, Olanda e Scandinavia, la Germania è il paese europeo con il mercato ferroviario più aperto e l'ex monopolista DB ne ha tratto indiscutibili benefici. Come rivelano i numeri: con 37 miliardi di fatturato nel 2009, 1,9 miliardi di passeggeri l'anno sui treni e 800 milioni sui bus, 27 mila convogli al giorno e 239 mila dipendenti, è il primo gruppo al mondo e da diversi anni chiude i conti in utile. La parte del leone la giocano merci e logistica, ovvero DB Schenker che con 16,6 miliardi di ricavi contribuisce per oltre il 45% al giro d'affari totale; segue la Divisione passeggeri con 12,4 miliardi (34%) e la Rete con 7,7 miliardi (20%).

La visione del Gruppo è la competitività su scala globale abbinata alla multi-modalità: siamo infatti presenti in tutti i settori, dall'alta velocità ai treni regionali, dai bus urbani alla logistica. Proprio per essere ancora più competitiva, nell'agosto 2010 la DB ha acquisito Arriva Plc, il primo operatore privato di TPL in Europa, e guarda con grande interesse all'Italia per i collegamenti internazionali, per i servizi ferroviari locali (se le Regioni indiranno le gare) e anche per le reti di autobus urbane ed extraurbane, confermando l'intenzione di crescere nei servizi regionali.

A seguito del passaggio di Arriva Plc a DB, per rispettare gli impegni assunti nei confronti della Commissione Europea, lo scorso 16 febbraio sono state completate tutte le operazioni di acquisto del gruppo Arriva Deutschland da parte del consorzio guidato da Ferrovie dello Stato, in partnership con Cube Infrastructure.

Ma la vendita di Arriva Deutschland (ora rinominata in Netinera) alle FS non significa che tra i due gruppi esista un'intesa. Anzi, presto nelle gare regionali tedesche la DB si troverà a competere, oltre che contro le Sncf, contro l'alleanza Veolia-FS.

### Marco Piuri

Amministratore Delegato di Arriva Italia, Spagna e Portogallo

## La parola alle autorità

intervista a **MARKO PISANI**  
Sindaco del Comune di Monrupino  
a cura di **Ingrid Zorn**

### Da amministratore ma anche da cittadino, potrebbe illustrarci brevemente i pro e i contro del vivere in un piccolo comune?

Uno degli aspetti positivi di vivere in un piccolo comune dal punto di vista amministrativo è la possibilità di sentire meglio il "polso" della cittadinanza, di avere un rapporto diretto con i propri concittadini e quindi poter meglio rispondere, anche in tempi relativamente brevi, alle esigenze ed alle necessità prospettate. D'altro canto, l'aver a disposizione un limitato numero di personale comunale e dovendo garantire tutti i servizi, impone all'amministrazione un coordinamento costante e razionale del proprio personale ed un coinvolgimento a 360° degli amministratori.

### Vi sono allo studio dei progetti di impatto significativo sulla viabilità del territorio di Monrupino?

Il problema maggiore per quanto riguarda la viabilità nel nostro Comune è attualmente rappresentato dall'ex area di confine di Ferneti, dove la situazione è molto critica soprattutto per i residenti e per gli operatori commerciali lì presenti. Ci stiamo adoperando attivamente presso i vari enti preposti per trovare una soluzione condivisibile, visto che l'area in oggetto, purtroppo, esula dalla nostra competenza. Inoltre ci impegniamo costantemente nel miglioramento, sia dal punto di vista della manutenzione che della sicurezza, della nostra rete viaria.

## Gradita visita di Confindustria Trieste

(dettagli a pag. 3)



Marko Pisani

### Avrebbe dei suggerimenti da fornire alla Trieste Trasporti in merito al servizio svolto nell'ambito del Suo Comune, tenendo però conto del fatto che non è possibile, se non con autorizzazioni provinciali, intervenire sulla quantità dei chilometri percorsi dai mezzi?

Credo che con una verifica periodica e un costante monitoraggio del servizio offerto la Trieste Trasporti potrebbe costantemente adeguare il proprio servizio, pur mantenendo invariato il numero di chilometri percorsi, alla domanda degli utenti, che oggi giorno si modifica molto più velocemente che non nel passato. Sarebbe anche opportuno verificare la possibilità di istituire un servizio di bus navetta a chiamata, sempre in un'ottica di contenimento dei costi da parte dell'Azienda.

### In conclusione, potrebbe esprimere un voto sulla qualità del servizio offerto da Trieste Trasporti?

Complessivamente mi sento di esprimere un parere più che positivo sul servizio offerto da Trieste Trasporti, un servizio che, proprio per le peculiarità del nostro Comune, delocalizzato per quanto riguarda l'offerta di servizi fondamentali per la cittadinanza, è di fondamentale importanza. ■



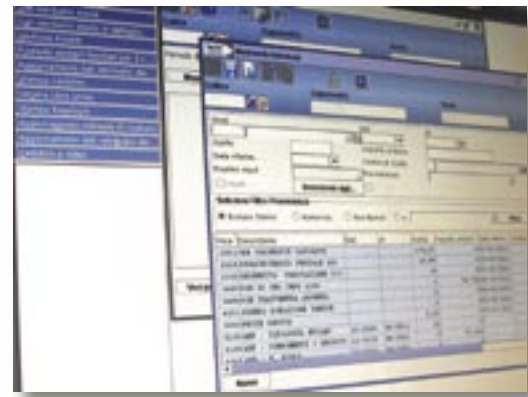
## Quale direzione? Risorse Umane e Organizzazione

di **Annalisa Gomezel**

Dopo aver presentato, nelle scorse edizioni, i reparti aziendali e le relative tipologie di lavoro, quest'anno riserviamo uno spazio di **BUS informa** alle differenti Direzioni di Trieste Trasporti, affrontando, di volta in volta, tematiche diverse. Dedichiamo questo primo numero alla **Direzione Risorse Umane ed Organizzazione**, per poter approfondire alcune delle novità che l'hanno direttamente interessata, intervistando il Direttore del Personale, l'architetto Claudio Cerioli. Cominciamo dall'introduzione del nuovo programma informatico per la gestione delle paghe e delle presenze, uno degli investimenti significativi che l'azienda ha voluto fare nel 2010, per sapere che cosa sia cambiato rispetto alla gestione precedente e quali siano le migliori che si attendono.



"Innanzitutto – esordisce Cerioli – la scelta fatta da TT, con un'apposita gara europea, è ricaduta su un sistema ampiamente testato, commercializzato da un fornitore appartenente a un gruppo di livello internazionale (ADPByte), che già gestisce le presenze e le retribuzioni di importanti realtà nazionali e del mondo, anche del nostro settore. È evidente che si tratta di un cambio epocale: TT come ACT a suo tempo, sempre molto sensibili alle innovazioni in campo informatico, si erano dotate di strumenti efficaci, ma molto personalizzati, che, in occasione delle frequenti variazioni normative e regolamentari, anche derivanti dagli accordi aziendali, dovevano essere adeguati con procedure ed elaborazioni in parte manuali. TT poi rappresentava l'unico cliente del vecchio fornitore nel settore autoferrotranvieri e cominciava ad avere difficoltà nell'assistenza e nella tempestività di



soluzione dei problemi. Il nuovo sistema è invece altamente standardizzato e quindi, grazie anche alla diffusione in altre aziende di tpl, beneficia di aggiornamenti in tempo reale per tutto quello che riguarda ad esempio l'accordistica nazionale, le normative fiscali e contributive e i relativi adempimenti. Quando, nel settembre dello scorso anno, l'Azienda ha scelto Byte, si è convenuto che l'attivazione delle procedure fondamentali dovesse necessariamente essere fatta con il 1° gennaio, per chiudere un anno (anche sotto il profilo fiscale e contributivo) con il vecchio sistema, ed avviare il nuovo con l'anno intero. La sfida, pienamente colta e condivisa da tutto lo staff della mia Direzione e dai tecnici di Byte, ha comportato una mole di lavoro enorme, che ci sta mettendo a dura prova. È stato infatti necessario mantenere attivo il vecchio sistema paghe-presenze, sia per consentire il nuovo con il confronto fra le elaborazioni in termini di presenze, giustificativi e retribuzioni fra la vecchia e la nuova procedura. Una volta terminata la parte essenziale di avviamento, il caricamento dei dati di base, delle anagrafiche e degli storici necessari per far funzionare correttamente la nuova procedura (si pensi solo a TFR, ferie e festività arretrate, contatori malattia e infortunio, maturazioni compensativi, sgravi fiscali, assegni familiari ecc. di ogni singolo dipendente!) da dicembre 2010 le presenze di tutto il personale vengono gestite e caricate in doppio, cioè contemporaneamente nei due ambienti (vecchio e nuovo), individuando le incongruenze, risolvendone le cause e perfezionando così il programma. Per il momento, con l'impegno davvero straordinario di tutti e l'aiuto anche dei nostri sistemi informativi aziendali, siamo riusciti a rispettare le scadenze mensili, con minimi errori e lievissimi ritardi, tant'è che pochi si saranno accorti del cambiamento... Ma non potremo reggere a lungo la doppia mole di lavoro, per cui l'obiettivo è di chiudere i test con le presenze di aprile, formare e rendere autonomi i "compilatori" di reparto e abbandonare definitivamente il vecchio sistema al più presto.

Il progetto però non finisce così: è infatti previsto il completamento di ulteriori moduli integrati, che gestiscono le informazioni riguardanti l'intera vita di ogni dipendente, le carriere, le anagrafiche, le selezioni, la formazione ecc.; il tutto, una volta a regime, rappresenterà per l'azienda un valore aggiunto non indifferente". Cambiamo argomento e parliamo di premio di risultato (PdR). "Il PdR è una sfida condivisa tra Azienda e personale; tutti i PdR impiegano un po' di tempo per dispiegare i loro risultati. L'impianto triennale, che ho trovato in azienda e che è stato adottato nel 2008, ha dato i primi risultati nel 2008, buoni nel 2009 e ha cominciato ad andare a regime nel 2010, momento in cui probabilmente

il singolo lavoratore ha compreso a fondo i meccanismi che gli permettono di massimizzare il suo risultato personale. Il PdR che l'azienda eroga quest'anno è dunque decisamente superiore a quello degli anni scorsi, sia per valore economico che per numero di persone che ne beneficiano e ciò appunto perché i risultati che si attendevano sono stati raggiunti. Per il futuro, l'idea dell'Azienda è di non cambiare percorso, ma casomai di perfezionarlo, migliorando gli aspetti più controversi. Il tavolo di confronto che è aperto con le Organizzazioni Sindacali ha già permesso di individuare soluzioni condivise su aspetti che hanno riflessi sul PdR stesso ed è quindi possibile che, grazie ad altri progetti, si possano aggiungere ulteriori obiettivi, anche economici, per il personale coinvolto, con il vantaggio della decontribuzione".

Si parla da un po' di tempo di welfare aziendale, di che cosa si tratta? "Tutte le aziende in un modo o nell'altro applicano un proprio welfare, cioè una sorta di politica sociale interna, a favore dei propri dipendenti, che spesso la danno per scontata oppure nemmeno la conoscono. Su questo tema il gruppo Arriva ha promosso un progetto interaziendale, con il fine di monitorare le diverse soluzioni adottate, quali vantaggi portano ai lavoratori, quali costi hanno, ed effettuare una sorta di benchmarking. Il welfare di TT è già un fiore di eccellenza, frutto di accordi consolidati, che vanno dalla mensa al CRAL, alle tessere per i familiari, agli anticipi straordinari su TFR e retribuzioni, a diverse altre iniziative sul bilanciamento dell'orario di lavoro e agevolazioni nei turni. In futuro questi benefici potrebbero essere illustrati in documenti o brochure da consegnare al dipendente (nuovo o potenziale), per fargli meglio comprendere il trattamento non soltanto contrattuale ed economico che la nostra azienda offre, prassi peraltro molto diffusa all'estero".

Concludiamo con una panoramica sulle trattative sindacali, soffermandoci in particolare sulla vertenza per il riconoscimento degli scatti di anzianità dei CFL (con-

tratti formazione lavoro). "Da diversi mesi è aperto un confronto sindacale complesso, con fasi alterne e molto difficili: è pendente uno stato di agitazione, c'è stato un tentativo di conciliazione in Prefettura, uno sciopero, e resta una serie di argomenti da affrontare. Dei passi avanti negli ultimi tempi sono stati fatti, e sono stati sottoscritti degli accordi. Uno di questi riguarda i CFL, una vecchia questione che tocca tutte le aziende di questo settore, legata ad una controversa interpretazione del contratto nazionale. In tutta Italia sono state avviate azioni legali, individuali o a gruppi, alcune vinte, altre perse, alcune appellate e altre no, sempre con risultati alterni. Recentemente la Cassazione a sezioni unite ha avuto modo di esprimersi su una causa vinta da un gruppo di dipendenti di Torino nei precedenti gradi di giudizio, e fino ad un diverso pronunciamento della stessa Cassazione, la linea di interpretazione dei Giudici potrebbe quindi mantenersi su quell'orientamento. Il Consiglio di Amministrazione di TT è giunto quindi alla conclusione che fosse inutile lasciare che si aprissero nuovi contenziosi, con spese legali da entrambe le parti, ed un trascinarsi della vicenda per altri anni. In sede sindacale è stato quindi valutato un percorso di tipo transattivo, che ha portato all'accordo condiviso da tutte le sigle presenti in azienda. Il personale interessato, firmando le transazioni, si vede riconosciuti gli scatti eventualmente mancanti, più il 100% del valore degli scatti fissi per i cinque anni arretrati. Nell'accordo, con lo sforzo fatto da entrambe le parti, è stato possibile trovare una soluzione per recuperare anche la vicenda di una sessantina di dipendenti di TT, che avendo perduto una prima causa passata ormai in giudicato, oggi non avrebbero più la possibilità di ottenere alcun riconoscimento".

## Visita di Confindustria

(dalla prima pagina)

Nell'ambito di un'azione volta a promuovere un più diretto confronto fra la Presidenza di Confindustria Trieste e le aziende iscritte – che caratterizza il mandato dei vertici associativi – il Presidente Sergio Razeto e il Vicepresidente Vittorio Pedicchio, assieme al Direttore Paolo Battilana, hanno effettuato venerdì 1° aprile una visita alla sede della Trieste Trasporti. Accolti dal Presidente Dario Fischer, dall'Amministratore Delegato Cosimo Paparo e dal Direttore Generale Pier Giorgio Luccarini, Razeto e Pedicchio hanno avuto l'opportunità di constatare, manifestando vivo interesse e compiacimento, il livello di professionalità, efficienza e innovazione che attualmente qualifica i servizi dell'azienda di trasporto pubblico locale. Nel corso della visita, il management della Trieste Trasporti ha illustrato ai rap-

## L'angolo storico del trasporto pubblico

di **Emanuele Crisma**



Vettura tranviaria trainata da cavalli. La prima linea a Trieste venne inaugurata all'alba del 30 marzo 1876, un solo anno dopo Parigi, con un anno di anticipo rispetto a Roma e Bologna e sei rispetto a Milano. Nel 2011 pertanto, oltre a ricorrere il centocinquantesimo dell'unità d'Italia, festeggiamo anche i 135 anni del trasporto pubblico triestino.

Primo deposito tranviario cittadino di via Margherita, aperto nel 1900. Al suo posto oggi sorge la scuola primaria Luigi Mauro. Sulla sinistra, dietro il cancello, si può notare l'innaffiatrice stradale della Nettezza Urbana ("sbrufador").



Ingresso del deposito di San Saba, inaugurato come tranviario nel 1913 e convertito in filoviario nel 1952. Successivamente, nel 1975, adibito al ricovero degli autobus.



presentanti degli Industriali i problemi derivanti dall'organizzazione del lavoro, dal mantenimento in efficienza dei mezzi e dalla gestione di una tecnologia articolata e innovativa, necessaria all'azienda per poter offrire ai cittadini un servizio adeguato, in grado di rispondere alle esigenze di un territorio così complesso come quello della provincia giuliana. Gli ottimi standard raggiunti – ha evidenziato il Presidente Dario Fischer – sono testimoniati dall'età media del nostro parco mezzi, passata da 14 anni del 1982 a 4 anni del 2010: autobus di ultima generazione e quindi dotati delle più elevate tecnologie, come, ad esempio, l'integrazione con il sistema infrarossi per gli ipovedenti. Con oltre 13 milioni di chilometri all'anno percorsi, l'azienda consente il trasporto di quasi 70 milioni di persone, su 60 linee urbane, che sviluppano quotidianamente 5.500 corse con una percorrenza di circa 40.000 Km al giorno. Questi dati – ha affermato l'Amministratore Delegato Cosimo Paparo – evidenziano l'elevato livello di complessità nell'erogazione del servizio sul territorio e vanno

rapportati agli ottimi risultati sul soddisfacimento espresso dalla clientela, come emerge da una rilevazione effettuata sia negli anni scorsi che nel 2010. Tutte le varie voci del rilevamento statistico – ha spiegato il Direttore Pier Giorgio Luccarini, ricordando che i questionari spaziavano dalla professionalità dei conducenti alla sicurezza in viaggio e al comfort – confermano uno standard di qualità che supera di gran lunga l'80% del gradimento e, in alcuni casi, sfiora il 95%. Nel segno di una più stretta collaborazione, i vertici di Trieste Trasporti e di Confindustria Trieste hanno concordato sull'opportunità di approfondire ulteriormente i molti aspetti che avviano le imprese di servizi alle logiche dell'organizzazione delle aziende più direttamente orientate alla produzione di beni. ■

## Trieste... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

Lo scorso numero ci eravamo lasciati in piazza Oberdan, dopo aver tracciato un breve profilo dell'irredentista Guglielmo Oberdan e concluso con lo sguardo rivolto verso il palazzo del Tribunale, al quale l'intera piazza fa da cornice. In questa puntata possiamo proseguire con i nostri percorsi prendendo, fra le tantissime linee che transitano in zona, la 22, con la quale possiamo percorrere un tratto di via Carducci per poi proseguire lungo via Battisti. Entrambe sono importanti assi di scorrimento e vengono quotidianamente percorse da centinaia di autobus che raggiungono tutte le zone della provincia, fino all'altipiano est.



Ma per descriverle non possiamo che rimetterci a guardare attraverso il finestrino della fantasia, come abbiamo già fatto in altre occasioni, e parlare un po' di ciò che non si vede più. E ce ne vuole molta di fantasia per immaginare queste stesse strade solcate da dei torrenti, che nei periodi di piena potevano addirittura oltrepassare gli argini! Fino a circa metà dell'Ottocento era proprio così che si presentavano queste essenziali arterie della nostra città. Per risalire alle loro origini ricordiamo che, come avevamo appreso in una delle scorse puntate, il Carso è un po' un colabrodo; l'acqua filtra attraverso le rocce calcaree e va in profondità, a oltre 300 metri nel sottosuolo (per esempio il fiume Timavo). Ma fra il Carso e il mare la conformazione del terreno cambia e, anche se a seguito dell'espansione della città ormai quasi tutti sono stati devianti o ricoperti, sono ancora diversi i torrenti che dalla collina scivolano verso il golfo. In particolare parleremo dei due corsi d'acqua che

scendevano a valle dalle zone di Cattinara e di Guardiella. Il torrente Settefontane, o Klutsch, attraversava a cielo aperto tutta la città a partire da via Cumanò (zona Fiera, linea 18) fino a via Carducci e qui, nei pressi di via Battisti, si congiungeva con lo Starebrech, proveniente dalla zona di Guardiella. Dalla loro unione nasceva così il torrente Grande, che sfociava nei pressi del Porto Vecchio, lungo l'attuale via Geppa. Per questo motivo all'epoca via Carducci si chiamava via del Torrente e la zona era denominata "Contrada del Torrente". Per rendersi conto della portata del Settefontane, si pensi che all'altezza di via della Tesa sorveva addirittura un mulino e che lungo il suo corso vi erano quattro ponti, uno dei quali è ancora citato nella toponomastica moderna: quello che si trova all'altezza di piazza Goldoni, Ponte della Fabra.. L'umidità generata da tali corsi d'acqua causava un ambiente malsano e fu così che, fra il 1837 e il 1850, sotto il dominio austriaco, venne eseguita a più riprese un'imponente opera di bonifica e incanalamento, rendendo le vie così come le conosciamo, mentre il torrente continua a scorrere in una galleria posta a circa un metro di profondità sotto il manto stradale. Abbiamo detto che grazie all'opera di bonifica le due strade sono diventate come oggi le conosciamo ma solo nel senso delle loro dimensioni, poiché un altro sforzo di fantasia è necessario per immaginarle senza traffico, semafori, corsie preferenziali e "telecamere amiche". Le foto dell'epoca testimoniano di una distesa di lastricato, solcato solamente dalle rotaie dei tram, dapprima quelli a cavalli e poi - dal 2 ottobre del '900 - da quelli a trazione elettrica.



Via del Torrente (oggi via Carducci)

Al centro della via del Torrente c'era una fila di pali che servivano per portare la tensione alle nuove vetture. In un simile quadro scompare la frenesia che pervade la nostra vita quotidiana. Un'esistenza scandita da ritmi diversi, misurata dagli spostamenti che potevano venir fatti con il mezzo di trasporto pubblico allora più diffuso, ...i piedi. Sì, è difficile rendersi conto del fatto che una strada oggi così trafficata potesse essere pervasa dal silenzio, rotto solamente dal passaggio di qualche vettura tranviaria, dal rumore delle carrozze di qualche facoltoso personaggio o dal cigolare di qualche carro, tirato da uomini che di fatica non

ne facevano sicuramente poca. Storia parallela anche per l'attuale via Battisti che all'epoca si chiamava Corsia Stadion, in onore del Conte Francesco Stadion, Governatore di Trieste dal 1841 al 1847, che nel 1846 fece coprire il torrente e diede vita a questa bella via.



Corsia Stadion (oggi via Battisti)

All'inizio della Corsia Stadion c'è il palazzo edificato dall'industriale e commerciante Carlo Luigi Chiozza, che costruì in tutta la zona un insieme di 12 case chiamato "L'isola Chiozza", la più importante delle quali divenne proprio casa sua, posta all'incrocio con l'attuale via Carducci. Progettato dall'architetto Mollari in stile neoclassico, all'epoca il palazzo si presentava con una serie di tre portici, dove trovavano posto luoghi di ritrovo molto frequentati, anche grazie all'adiacente nuova passeggiata di via dell'Acquedotto (oggi viale XX settembre), il primo viale alberato di Trieste, realizzato grazie alla munificenza di Domenico Rossetti. Sotto ai "Volti" trovava posto anche un famoso Caffè, frequentato da una variegata clientela di attori, commercianti e allevatori, nonché anche luogo di incontro del Circolo Artistico Triestino. Il posto fu anche punto di ritrovo degli irredentisti triestini e ciò causò la sua fine; nel 1915 venne infatti incendiato, su mandato delle autorità austriache. L'edificio così com'è oggi venne ricostruito fra il 1925 e il 1927 dall'architetto Polli; non ha perso la sua maestosità e nemmeno la sua vitalità, grazie alla presenza di alcuni esercizi commerciali situati sotto gli imponenti portici. Nella prossima puntata ritorneremo negli stessi luoghi, raccontando di un passato più recente, quando, fino alla fine degli anni Sessanta dello scorso secolo, i tram la facevano da padrone, prima di essere sostituiti in via definitiva dagli autobus. ■