

## Quale direzione? Esercizio

di **Silvana Kliba**

Con questo numero continuiamo il nostro percorso attraverso le Direzioni aziendali presentando il reparto che vanta il maggior numero di addetti e che mette in moto 271 autobus urbani ogni giorno. Parliamo, infatti, della Direzione di Esercizio che vede al suo vertice l'ing. **Roberto Gerin**.



Iniziamo l'intervista chiedendo all'ingegnere di illustrare il vasto lavoro che viene svolto da questa Direzione. Gerin ci spiega che la Direzione di Esercizio è il settore che cura la produzione dell'Azienda e riguarda quindi tutti gli aspetti legati ai servizi del Trasporto Pubblico Locale. Si parla, infatti, di un'attività che vede la gestione dei percorsi, degli orari, del personale di guida fino ad arrivare alla gestione operativa del servizio, oltre alla manutenzione degli autobus, degli impianti ed i Sistemi Informativi. Proseguendo il discorso l'ingegnere precisa che per quanto riguarda la gestione dell'Esercizio questa si può dividere sostanzialmente in tre parti. La prima è la parte tecnica che si occupa della predisposizione degli orari dei turni sulla base del Contratto di Servizio che l'Azienda deve rispettare, la seconda è la parte amministrativa che si occupa di consuntivare il servizio svolto, sia per le prestazioni del personale, che poi dovranno andare all'Ufficio Paghe, sia per rendicontare alla Provincia l'esatta produzione di chilometri effettuati, e la terza è quella operativa che riguarda la gestione quotidiana del servizio e del personale. "Come si può intuire - riferisce l'ing. Gerin - le tre attività sono fortemente interconnesse e solo un buon gioco di squadra tra tutti gli attori coinvolti garantisce che ogni giorno ci siano 420 turni di guida coperti da un conducente con orari e percorsi esattamente predefiniti per

un totale di quasi 50.000 km percorsi al giorno". Chiediamo a questo punto all'ingegnere di illustrarci quali sono le maggiori difficoltà che si incontrano nella gestione di un così vasto reparto. Egli ci spiega che: "Anche se il Contratto di Servizio individua le linee e le corse da svolgere, in realtà le variazioni provvisorie o definitive sulla rete sono all'ordine del giorno e - specifica - è necessaria la massima capacità tecnica di tutti i collaboratori per disegnare linee ed orari che da un lato soddisfino la domanda di mobilità dei cittadini e dall'altro ottimizzano le risorse in termini di turni-macchina e turni-uomo". Questa capacità, che per altro alla Trieste Trasporti è stata riconosciuta dall'Ente TÜV fin dalla prima Certificazione nell'anno 1999, indica che anche l'attività di progettazione, oltre alla gestione, è indispensabile per garantire un servizio efficiente ed è proprio per la situazione contingente che sta vivendo l'Azienda che questa abilità diventa così preziosa. Per la prima volta in tanti anni, infatti, dobbiamo far fronte ad una situazione che ci costringe a ridurre i servizi offerti a causa dei minori corrispettivi erogati: situazione questa che sta, tra l'altro, interessando anche tutte le aziende italiane di trasporto pubblico.

Quello che l'ing. Gerin vuole sottolineare è che l'intervento è particolarmente difficile nel nostro caso perché Trieste vanta un servizio urbano di trasporto con caratteristiche di frequenza e di capillarità riscontrabili solo nelle maggiori città italiane. "Si pensi che - specifica - nelle città di analoghe dimensioni il servizio urbano è cadenzato su una frequenza massima di 15-20 minuti, mentre le nostre linee principali hanno frequenze di 5-6 minuti e la gran parte delle linee centrali, nell'orario di punta, hanno frequenze massime tra i 9-12 minuti al massimo. Questa qualità e capillarità è stata riconosciuta in passato anche dalle indagini periodiche di Customer Satisfaction, e dalle classifiche de Il Sole 24 Ore e di Legambiente".

Ovviamente anche le attività amministrative di vestizione e di rendicontazione del servizio rivestono particolare importanza. Infatti, da alcuni anni ci si è posti l'obiettivo di soddisfare al massimo le esigenze individuali del personale di guida creando una struttura ad hoc denominata Ufficio Vestizione. In pratica, l'abbinamento turno-uomo / conducente viene predefinito su base standard, prendendo in considerazione la turnazione di appartenenza, le concessioni individuali, la normativa di legge e le normative contrattuali. Ogni giornata di servizio viene poi revisionata sulla base delle esigenze individuali. L'ing. Gerin precisa: "Si tratta di un servizio che potremmo definire "à la carte", particolarmente gradito a tutti i dipendenti. Ovviamente, come in tutte le cose non sempre questo è possibile, e non tutte le richieste possono essere esaudite. Mi sento però di affermare che ciò avviene per oltre il 95% dei casi." Alla fine, ma solo in ordine temporale, vengono esaminati tutti i fogli di via ed i rapporti di servizio del reparto operativo per la registrazione delle variazioni (corse supplementari, corse non eseguite, ecc.) per la trasmissione della rendicontazione alla Provincia di Trieste.

Passiamo a questo punto alla presentazione del reparto operativo il quale, oltre alla gestione corrente di tutto il servizio, presiede il Cento Radio ed il territorio. L'ing. Gerin sottolinea: "È bene ricordare che la nostra rete tocca, dalle 5 del mattino all'1 di notte gran parte della provincia di Trieste e quindi i primi a rilevare qualsiasi situazione anomala sono proprio i nostri conducenti che avvisano il Cento Radio ed i primi ad

essere presenti sul posto sono i nostri addetti all'esercizio, ovvero i Controllori. Vale la pena ricordare - prosegue - le numerose giornate di neve che abbiamo avuto nell'inverno da poco concluso. In tali circostanze il personale è chiamato ad operare pesantemente per gestire le emergenze, controllare i percorsi, dare assistenza ai conducenti. Ricordiamo che, se il servizio al mattino esce, è perché, durante la notte, qualcuno è andato su tutte le strade a verificarne la percorribilità ed il personale della manutenzione ha operato nei depositi per il montaggio delle catene" precisa infine l'ing. Gerin. Chiudiamo questa prima parte della presentazione della Direzione di Esercizio rimandando al prossimo numero per un approfondimento sugli aspetti tecnici dello svolgimento del servizio. ■

## Ringraziamenti (da segnalazioni pervenute)

Buongiorno, Desidero fare i complimenti all'autista della Trieste Trasporti Linea 51, con partenza alle 17.05 da AREA di Ricerca, direzione Stazione Centrale, (credo si chiami S., ma non conosco il cognome), per la cura e la professionalità con cui svolge il proprio lavoro. In ogni circostanza, con neve, pioggia, nebbia, si prende cura del proprio mezzo e dei propri passeggeri, è sempre puntuale, ha sempre pronto un sorriso e se, come nel nostro caso, salgono persone disabili sull'autobus, è sempre disponibili a dare una mano e aiutarli (quasi ogni giorno abbiamo una compagna di viaggio cieca). È sempre attento alle condizioni delle strade e del mezzo, ma questo non è di ostacolo alla sua gentilezza e serietà. È quasi un anno che abbiamo la fortuna di viaggiare con lui e volevo solo segnalare il suo comportamento. Non so se sarà il "nostro" autista ancora a lungo, ma noi ci auguriamo che sia così, dopotutto ci affidiamo a lui ogni sera. Faccio ancora i complimenti all'autista e alla vostra azienda che, come in questo caso, ci permette di viaggiare con puntualità e serenità. Ringrazio della vostra cortese attenzione e porgo cordiali saluti,

G. D'A.

Vi scrivo questa e-mail per congratularmi con il vostro efficientissimo servizio pubblico. Sono stata a Trieste nello scorso fine settimana ed ho viaggiato per tre giorni (sabato, domenica e lunedì) sui mezzi pubblici urbani (linea 20, 21, 8, ecc). È un vero piacere viaggiare su autobus che arrivano in perfetto orario (qualche volta anche prima di quanto segnalano le tabelle!), sono tutti pulitissimi, con aria condizionata funzionante, il personale è cortese e disponibile a fornire informazioni ai turisti e quasi sempre si trova anche posto a sedere. Quando è così, il biglietto lo si paga davvero volentieri! Bravi, bravi, bravi sarebbe bello se anche a Roma potessimo avere un servizio pubblico di trasporto così! Ma noi romani non disperiamo e continuiamo a sperare...!

S. P.

## Notizie CRAL di Stefania de Gavardo ATLETICA GIOVANILE

Nel 2012 la Società TRIESTE TRASPORTI Cral - Sezione Atletica Giovanile ha partecipato a tutte le manifestazioni provinciali e regionali, risultando Campione regionale per:

- Cat. RAGAZZI (pista-multiple)
- Cat. RAGAZZE (cross-pista-multiple)
- Cat. CADETTI (cross)
- Cat. CADETTE (cross-indoor-pista)

nonché, nelle classifiche complessive regionali:

- 1° Classificata RAGAZZI
- 1° Classificata RAGAZZE
- 4° Classificata CADETTI
- 1° Classificata CADETTE

Per un totale di:

- 15 record sociali / 6 record regionali
- 16 titoli regionali
- 43 convocazioni provinciali / 18 regionali
- 9 atleti hanno partecipato ai campionati nazionali cadetti (Jesolo) e, in particolare: Irene Giovannini - argento 80 h (11"79) Adriana Pizzuti - argento salto l. (m. 5,49)

Ulteriori ragguardevoli risultati nazionali nelle staffette:

- 4x100 ragazzi 6° (Riccobon-Serli-Demichele-Frison Puglia)
- 3x800 ragazzi 1° (Lubiana-Serli-Frison Puglia)
- 3x800 ragazze 1° (Gant-Grandolfo-Curriale)
- 4x100 cadette 1° (Di Lazzaro-Giovannini-Pettarin-Pizzuti RECORD ITALIANO under 15)

La TRIESTE TRASPORTI essendo risultata 1° nella classifica complessiva regionale - settore promozionale - è stata premiata e proclamata "SOCIETÀ PIÙ 2012" per la promozione dell'atletica giovanile.

Composizione Direttivo: **Presidente** - Nicolazzi Giuseppe **Vice Presidente/Dir. Tecnico** - Lubiana Stefano



## Hobby e passioni in azienda di Stefania de Gavardo

### Dal Centro Radio al piccolo e grande schermo

Il collega **Andrea Verzier**, dipendente della nostra azienda con il ruolo di Coordinatore d'Esercizio, ci racconta della sua esperienza come "comparsa" per i film che vengono girati a Trieste. La sua prima esperienza in questo campo risale al 2003 quando partecipa alla fiction per la Rai "Amanti e Segreti" con Monica Gueritore, Maurizio Aiello e Orso Maria Guerrini (il volto "baffuto" conosciuto per la pubblicità della birra Moretti) in cui interpreta il cliente di una banca triestina che si trova malauguratamente nel bel mezzo di una rapina. Nel 2004 il collega figura, sempre per il suddetto sequel, nella scena di un funerale. In riferimento a questa scena drammatica Andrea ci racconta di un aneddoto: al momento della messa in onda un collega di Verzier che stava seguendo con la moglie la fiction, avendolo riconosciuto, è scoppiato a ridere, lasciando di stucco la moglie che trovava la scena tutt'altro che comica. Successivamente partecipa, dal 2006, alla serie televisiva "Un caso di coscienza" con Sebastiano Somma, Elisabetta Gardini e ancora Orso Maria Guerrini, a cui seguiranno nel corso degli anni ben quattro edizioni tutte ambientate a Trieste. Sono diversi i ruoli interpretati in questa esperienza dal collega: il poliziotto, il fotografo, il passante in aeroporto e da ultimo, quest'estate, l'avvocato in Tribunale. Sempre nel 2006 partecipa al film di successo "La sconosciuta" di Giuseppe Tornatore con Michele Placido, produzione che otterrà diversi riconoscimenti nazionali e internazionali. Andrea vi compare come cliente di una ferramenta e ricorda questa esperienza, in particolare, per l'accuratezza e la "precisione" con cui sono state girate le scene. Risale al 2007 la sua presenza nella fiction "Einstein" di Liliana Cavani in cui ha il ruolo di un poliziotto anni '30 e di quella esperienza, oltre al gran caldo sofferto per il materiale di cui era fatta la sua divisa che non si "sposava" con la temperatura primaverile esterna, ricorda con un sorriso che il servizio di spola tra il porto allestito a set e l'esterno era stato affidato alla Trieste Trasporti. Sempre nel 2007 partecipa alla produzione italo-svizzera "Fuori dalle corde" ed in questa occasione Andrea racconta divertito che per il suo ruolo di scommettitore clandestino di pugilato ha indossato il suo vecchio giaccone di pelle nera che era la divisa da autista dell'ACT negli anni '90.

Divertente, ancora, la partecipazione al film "Amore, bugie e calcetto" (2008) con Claudio Bisio, Angela Finocchiaro e Claudia Pandolfi in cui si è immedesimato in un infermiere del reparto di Cardiologia dell'ospedale di Cattinara. Quella è stata un'esperienza davvero "spassosa" visto che gli attori principali sono dei comici "dentro e fuori dal set" per cui ogni occasione era buona per farsi una risata tutti assieme.

Nella serie televisiva "Io e mio figlio - Nuove storie per il commissario Vivaldi" del 2010 con Lando Buzzanca e Daniela Poggi, il collega interpreta un cameriere presso il ristorante della Marina San Giusto. Nel 2010 ha anche partecipato alle riprese di un documentario/corso girato presso la Illy Caffè ed indirizzato agli operatori del ramo. Nel 2012, infine, ha prestato la sua figura per la produzione serba "Montevideo" in cui venivano raccontati i Mondiali di calcio degli anni '40. Ci dice Andrea che probabilmente il ruolo che più lo ha coinvolto è quello del poliziotto in "Un caso di Coscienza 4" perché la scena in cui il suo personaggio doveva effettuare un arresto e far salire il malvivente su un'autentica macchina della polizia, all'interno del cortile della Prefettura, era molto realistica. Inoltre, in questa serie televisiva, ha avuto la soddisfazione di vedersi inquadrato in "primo piano" in diverse scene. Dice ancora il collega che la qualità delle varie produzioni a cui ha partecipato si riconosce dal lavoro del regista che decreta o meno la buona riuscita delle scene per cui, mentre in una produzione televisiva non si va mai oltre al terzo ciak, in un film, come "La sconosciuta" di Tornatore, le scene venivano ripetute finché non fosse stata davvero raggiunta la perfezione.

Alla mia domanda se dopo tutte queste esperienze come comparsa ha mai pensato di intraprendere la carriera di attore, lui risponde che non l'ha mai sfiorato l'idea di lasciare il suo impiego per avventurarsi in un mondo che purtroppo è praticamente inaccessibile ai "comuni mortali". Per concludere, con un poco di dispiacere, Andrea mi racconta che nel 2011 è stato chiamato per partecipare al cine-panettone "Vacanze di Natale a Cortina" con Christian de Sica ma, in quanto impossibilitato ad assentarsi dal lavoro per diversi giorni - le sue partecipazioni sono sempre avvenute durante i giorni di ferie - ha dovuto declinare l'offerta. Le riprese sono state infatti effettuate in Trentino, il che avrebbe richiesto un suo spostamento.



## Editoriale

Cari colleghi, spiace che non abbiate voluto firmare la Vostra accorata segnalazione (riportata a fianco), perché nulla di quanto avete scritto può alterarci o offenderci.

I problemi di lavoro sono tali ovunque e per tutti. Guidare un autobus nel traffico è un lavoro, guidarlo a Trieste è il lavoro del conducente di Trieste. Il mestiere che facciamo può essere stata una scelta più o meno felice o consapevole, ma è la nostra missione, come autista, operaio, impiegato o dirigente. Lavorare in un'azienda sana, che viene rispettata da tutti gli operatori e dal territorio, tener fede agli impegni contrattuali, pagare regolarmente le retribuzioni, produrre utili e dare un dividendo agli azionisti (che in gran parte viene reinvestito nel territorio) è l'essenza stessa dell'impresa e deve essere un vanto anche personale. Fare bene il proprio lavoro, controllare i costi e ottimizzare la produzione in un processo di continuo miglioramento, in un mercato sempre più difficile, è il nostro principale dovere quotidiano. Sarebbe importante sapere che cosa pensano i colleghi di altre realtà nazionali, dove - finiti i soldi pubblici - non sanno se e quando prenderanno lo stipendio, non hanno garanzie di continuità occupazionale e non sanno che cosa sia un "premio di risultato".

Quando poi citate la difficoltà di dialogo con le Istituzioni o la lentezza nella soluzione delle problematiche, forse non sapete che ogni segnalazione, di qualunque natura, esposta dal singolo dipendente o dalle rappresentanze sindacali, viene esaminata, approfondita e ove necessario inoltrata agli organi competenti. A volte ai problemi non c'è soluzione immediata, ma questo non vuol dire che non sia giusto parlarne, altre volte l'Azienda può solo sostenere la richiesta presso altri, perché non è nelle sue possibilità risolvere competenze di altri. In certi momenti abbiamo visto che il "problema" era frutto di una sensibilità o di un momento particolare di un singolo che si sente lesa e che lo fa diventare una tematica che riguarda l'universo aziendale. Le decisioni disciplinari devono essere prese nel rispetto dei diritti di tutti, ma anche dei doveri dei singoli, con equanimità.

Risolvere i problemi è il nostro principale pensiero quotidiano, in ogni situazione e di fronte a chiunque. Certo, non siamo immuni da errori, ma sarebbe più facile se, invece di considerarci dei privilegiati, provaste a comprendere la complessità del nostro lavoro, come noi comprendiamo e difendiamo il vostro.

Cordiali saluti.

i Dirigenti

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



## Editoriale

## I lavoratori ai Dirigenti della Trieste Trasporti

Oggetto: proposte dei lavoratori e politica aziendale (lettera anonima)

Da molti anni in quest'azienda si pratica una forma di politica basata sullo sfruttamento dei dipendenti in speciale modo verso la classe operaia (autisti) che operano esclusivamente in strada con tutte le complessità e problemi che si presentano in una città, in special modo Trieste. Siamo arrivati a un punto che la classe operaia (autisti) dice basta alla politica aziendale instaurata da molto tempo dalla classe dirigenziale della TT, poiché fino adesso ha solo dimostrato di fare utili e spending review prendendo dalle tasche dei dipendenti (autisti) tutto quello che si poteva pretendere e questo modo di fare si vuole protrarre ancora in avanti. Tutti noi lavoratori ci domandiamo che modo è questo di fare azienda, e in special modo con i soldi pubblici nazionali che vengono da tutti i cittadini, anche da quelli che non usufruiscono del servizio pubblico locale? Delle 4 aziende interessate in regione, la TT è l'azienda in cui ci si accanisce contro i dipendenti autisti senza considerare la realtà e alcuna tolleranza visto e considerato i problemi che una città, come Trieste ha per sua natura. Affermiamo con forza che l'azienda non vuole o non è capace di rimediare a questi problemi di passaggi in strade a dir poco strette, vedi la linea 3 in via Pendice dello Scoglietto ad esempio, non s'impegna abbastanza con il Comune e la Provincia a fare in modo che i rischi per la sicurezza e salute siano abbattuti per la maggior parte, come la legge prevede. Questo non è preso abbastanza seriamente in considerazione da parte Vostra dirigenziale, visto e costato che gli autobus transitano in strade che a malapena ci si passa, questione di qualche centimetro o qualche piccolo dosso, un buco in più e si va purtroppo a strisciare o a sbattere contro muri, vegetazione ingombrante che non è puntualmente potata dagli organi





anzi scarica il problema sui dipendenti appena qualcosa non va nel modo corretto, ad esempio appena qualcuno sbaglia com'è fisiologico avvenga, è puntualmente messo a processo e magari punito anche con sanzioni di tipo economico e in più gli viene addebitato il conto dei danni subiti all'autobus.

Vi siete mai domandati quante volte al giorno noi autisti preveniamo qualsiasi tipo di pericolo, quali incidenti con autoveicoli, investimento di pedoni, etc., perché in città non ci sono abbastanza controlli e di conseguenza non si rispetta il semaforo e quant'altro ancora? Vi siete mai domandati quante volte al giorno i conducenti sono rispettosi e educati verso l'utenza quando chiedono un'informazione o quant'altro? Ve lo diciamo noi, tantissime volte al giorno, ma Voi vi basate su una sola segnalazione di protesta che potrebbe essere fasulla o dettata in modo improprio contro le innumerevoli cose buone che l'autista fa puntualmente ogni giorno.

Noi autisti vogliamo affermare con forza che siamo i primi a dire che la negligenza voluta da parte di un autista va punita e se necessario sanzionata specie se è recidiva, altrimenti ci devono essere comprensione e tolleranza visto quanto sopra scritto. Noi tutti autisti affermiamo con forza che il premio di produzione in minima parte andrebbe dato a tutti senza vincoli di nessun genere visto e constatato tutti i problemi che dobbiamo affrontare ogni giorno, e che sia fatta un'assicurazione del tipo "Kasko" o simile dove l'autista non sia coinvolto a pagare direttamente a pieno i danni di ogni specie all'azienda.

Tutto questo che abbiamo voluto sottoscrivere è per puntualizzare i problemi reali che ci sono da molto e troppo tempo nella realtà in cui noi autisti viviamo giornalmente e ci sembra una cosa talmente assurda e inconcepibile che un'azienda importante come la TT con i suoi dirigenti non venga incontro a questioni così importanti, specie in materia di sicurezza e salute dei dipendenti, ma anzi li voglia sempre ostacolare su ogni punto.

Vogliamo essere ancora fiduciosi di un Vostro interessamento a risolvere i problemi e venire incontro ai dipendenti e non allo scontro. Cordiali saluti. ■

**MAESTRI DEL LAVORO**

Nella giornata del 1° maggio si è svolta la cerimonia di consegna dell'Alta onorificenza Maestri del Lavoro. Nell'ambito della manifestazione, organizzata annualmente dalla Prefettura di Trieste e svoltasi nel salone di rappresentanza del Palazzo del Governo, sono stati premiati con la Stella al Merito i ventiquattro neo Maestri del Lavoro della regione, tra cui i colleghi **Patrizia Flego e Roberto Varin.** ■

**CQC e formazione sulla sicurezza**

di **Ivo Borri**

Dall'autunno scorso hanno preso il via in azienda dei corsi di formazione per tutti i conducenti, anzi, per essere precisi, per tutti coloro che per esigenze di servizio sono in possesso della cosiddetta "Carta di qualificazione del conducente" (CQC). Infatti ne sono dotati anche il personale operativo e di officina. Questa "carta", che si aggiunge alla normale patente di guida e che è obbligatoria dal 10 settembre 2008, rappresenta il documento che attesta l'abilitazione professionale all'autotrasporto di persone e di cose con veicoli per i quali è richiesta la patente delle categorie C, CE, D e DE.



Essa richiede una formazione:

- iniziale per il rilascio, con esame finale alla Motorizzazione
- periodica (ogni cinque anni) per il mantenimento; la CQC viene infatti rinnovata a seguito della frequenza obbligatoria di un corso.

In entrambi i casi i contenuti ed i criteri di svolgimento sono definiti nel Decreto del Ministero dei Trasporti, così come la scadenza formativa quinquennale, già fissata il 9 settembre del 2013 per coloro che hanno avuto il primo rilascio della CQC per conversione del vecchio CAP. La scadenza suddetta obbliga il possessore della carta di qualificazione a frequentare un corso di ben 35 ore, senza esame finale, presso le strutture abilitate. A rigore di logica, essendo tale abilitazione un prerequisito alla mansione di conducente, l'onere del mantenimento della "carta" ricade tutto sul dipendente.

Come se non bastasse (... o per fortuna), il 21 dicembre del 2011 l'Accordo Stato-Regioni ha stabilito per tutti i lavoratori l'obbligatorietà dell'aggiornamento quinquennale della formazione sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, della durata minima di 6 ore.

Dal momento che, anche in questo caso, la scadenza della formazione era fissata nel 2013, l'Azienda, supportata inizialmente dal solo parere favorevole delle strutture sanitarie locali e regionali e successivamente anche da una nota esplicativa ministeriale del 25 luglio 2012, ha portato avanti la tesi di conglobare all'interno delle 35 ore della CQC le 6 ore sulla sicurezza, essendo state riconosciute le tematiche di questo sottoinsieme di lezioni come congruenti ai temi previsti per l'aggiornamento del titolo professionale. Tale documento ministeriale cita infatti: "Al fine di evitare la ripetizione di percorsi formativi tali - per numero di ore, contenuti e argomenti, oltre che per modalità di

aggiornamento - da essere equivalenti o superiori a quelli oggetto di regolamentazione da parte degli accordi del 21 dicembre 2011, si ritiene che la dimostrazione dell'avvenuta effettuazione di attività formativa (sia realizzata precedentemente alla pubblicazione degli accordi che svolta in vigenza dei medesimi) coerente con le disposizioni di specifico riferimento, costituisca credito formativo ai fini di cui agli accordi citati. Quale esempio, si consideri l'ipotesi della formazione prevista dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 16 ottobre 2009, relativamente alla formazione dei conducenti di alcuni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri".

Quanto sopra esposto permette pertanto di ritenere valido, ai fini dell'aggiornamento sulla sicurezza, il corso di aggiornamento CQC, vista anche la sostanziale simultaneità degli adempimenti richiesti. Altresì si ritiene che il possesso di CQC costituisca un valido contributo per attestare la formazione pregressa sulla sicurezza sul lavoro dei possessori.

Considerati perciò l'obbligatorietà ed il conseguente impegno economico e di tempo, l'Azienda ha ritenuto di agevolare il proprio personale organizzando essa stessa i corsi, fornendo l'organizzazione, la logistica, sostenendo le spese per l'affidamento delle lezioni ad un'autoscuola e riconoscendo quota parte delle ore formative, ossia le 6 ore dedicate all'aggiornamento in materia di sicurezza, la cui obbligatorietà ricade esclusivamente sull'Azienda.

Visto il considerevole numero di partecipanti, i corsi (ben 24 per i soli conducenti) si protrarranno fino al mese di giugno, prevedendo per ciascuno di essi due settimane di lezione, in orario mattutino o pomeridiano, a seconda dei turni di lavoro. Per dare valore aggiunto ad alcune lezioni inerenti agli aspetti di sicurezza - in particolare quelle riferite all'organizzazione interna aziendale - il Servizio di Prevenzione e Protezione ha ritenuto opportuno interfacciarsi con dei docenti esterni, per integrare le spiegazioni da essi fornite con una traduzione in "linguaggio aziendale" dei concetti, creando l'opportunità di un confronto con il personale presente, spesso pronto a richiedere chiarimenti su aspetti di sicurezza legati al proprio lavoro. ■



**Placement Arriva graduate**

di **Giuseppe Zottis**

Durante due settimane del mese di ottobre 2012 ho avuto la possibilità, grazie al programma Graduate di Arriva, di visitare un'azienda portoghese appartenente al gruppo Arriva.

Questa azienda si chiama TST (Transportes Sul do Tejo), è situata a Laranjeiro, a sud di Lisbona, e conta quattro depositi: Almada, Moita, Seixal, Setúbal. TST opera su 205 linee, la flotta è composta da circa 600 veicoli la cui manutenzione è affidata ad officine situate strategicamente in tutta l'area di lavoro. Il numero totale di dipendenti è di circa 1120 persone.

Durante la mia permanenza mi è stata data la possibilità di interagire con diverse aree aziendali, per conoscere i processi aziendali e gestionali, andando in particolare modo ad approfondire i seguenti temi: Ecodriving, Lean Project, Controllo di gestione.

**ECODRIVING**

L'azienda TST sta sperimentando un sistema di ecodriving, attraverso il quale vengono monitorati gli stili di guida e si raccolgono numerosi dati riguardanti le vetture, il servizio, gli autisti.

Gli elementi misurati, tramite specifici dispositivi installati a bordo, sono: velocità, giri del motore, frenate, cambio in posizione neutra, kick-down, utilizzo indicatori di direzione, utilizzo retarder, porte aperte, aria condizionata, consumo combustibile, fermate.

Attraverso uno specifico sistema informatico, e con algoritmi elaborati dall'azienda, a tutti questi parametri vengono assegnati dei punteggi che vanno da 1 a 10. Questi andranno poi a definire, attraverso opportuni calcoli, il rating di tutti gli autisti, che ricevono anche un'idonea formazione.

Se vi sono anomalie, per esempio se ci sono le porte aperte, o un numero troppo elevato di giri del motore, compare, su un computer del personale d'esercizio, in

URP - Reclami di Marzo			
Argomento	N.	Fonte	N.
Servizio	73	N.Verde	74
Comportamento	42	E-mail	49
Fermata	39	On-line	48
Disinformazione	25	Articolo	13
Docum. viaggio	2	Ufficio	1
Orari	2	Telefono	1
Autobus	1		
Illeciti Amministr.	1		
N. Verde	1		
<b>RECLAMI</b>	<b>186</b>	<b>CONTATTI</b>	<b>2230</b>
<b>% reclami su totale contatti 8,34 %</b>			

un apposito grafico, un'indicatore che evidenzia per quanto tempo è durata questa anomalia. Inoltre a bordo l'autista sente una segnalazione sonora (buzze), anche se non ha l'immediata evidenza di quale sia il problema.

C'è un addetto che si occupa del monitoraggio di tutte queste anomalie e può comunicare ai singoli autisti come migliorare il proprio stile di guida. Gli autisti spesso vanno da questi addetti per informarsi del loro punteggio, nonostante non ci siano dei particolari vantaggi economici nel mantenere un corretto stile di guida. Da quando hanno avviato il progetto hanno osservato un miglioramento nel consumo delle vetture e per esempio in un deposito sono passati da 44,3 l/100 km nell'ottobre 2011 a 43,2 l/100 km nel settembre 2012 (riduzione di 1,1 l/100 km in un anno).



**LEAN PROJECT**

TST ha avviato anche il cosiddetto "Lean Project" ossia un progetto già attivo in altre aziende del gruppo Arriva che ha come obiettivo quello di snellire e rendere più efficienti i processi aziendali, in particolare modo per l'area manutentiva e l'area esercizio. Questo progetto si fonda sull'analisi di tutte le attività che costituiscono l'area su cui si vuole andare ad intervenire e, attraverso il coinvolgimento di tutti gli operatori, si va ad individuare quali siano le criticità e quali le opportunità di crescita. Si implementano quindi delle azioni migliorative e, dopo la loro applicazione, si misura se vi è stato un effettivo miglioramento di efficacia, tempi, costi, uso di risorse, tramite specifici indicatori.

Durante il mio "placement" ho partecipato al primo incontro tra il consulente per il lean project e gli operatori sia della manutenzione che dell'esercizio. Al fine di identificare quali siano le fasi dei processi aziendali che possono essere migliorate, il primo passo dell'incontro è stato quello di suddividere le attività nelle seguenti categorie: attività principali della manutenzione, attività correlate alla manutenzione e attività che creano attesa e impediscono di poter procedere con i lavori (es. attesa ricambi). Per ogni attività dovrebbe essere misurato il tempo di esecuzione. Una volta messi in atto gli interventi migliorativi, questo tempo dovrà essere rimisurato ed il tempo risparmiato sarà uno degli indicatori che andranno a determinare l'efficacia del progetto.

Per quanto riguarda l'esercizio sono state analizzate le principali fasi sintetizzate nei seguenti step: creazione programma autisti, realizzazione del servizio, monitoraggio del servizio, sostituzione macchine con disservizi e comunicazione con l'officina. Gli indicatori utilizzati sono il rapporto tra il servizio programmato e quello effettivamente eseguito e la pulizia dei veicoli. L'indicatore sulla pulizia dei veicoli è ottenuto facendo ispezioni a campione sul 10% della flotta ed è il risultato del rapporto tra le ispezioni con esito positivo ed il totale del numero dei controlli eseguiti.

Durante l'incontro sono emerse alcune delle pro-

blematiche presenti nell'area esercizio. Tra queste le principali riguardavano la difficoltà nel coordinamento del centro di controllo, il rispetto degli orari stabiliti dalla normativa nazionale e la difficoltà di comunicazione tra manutenzione ed esercizio che comporta problemi nell'assegnazione delle vetture.

Tutte queste attività e le relative problematiche sono state scritte e ordinate cronologicamente in modo da creare una mappa dei processi, che in fasi successive verranno dettagliatamente osservati e, con il contributo anche del personale direttamente interessato, verranno fatte tutte le proposte per ridurre le criticità e aumentarne i benefici.

**CONTROLLO DI GESTIONE**

Ho avuto, inoltre, la possibilità di osservare quali sono le informazioni che la società analizza e i dati che vengono raccolti ed elaborati dal "controllo di gestione" di TST.

I principali indicatori utilizzati da TST per la manutenzione sono: km tra avarie, n° avarie, tasso di immobilizzazione, consumo medio di gasolio, CO2 prodotta, n° guasti critici, tasso di assenteismo per malattia.

Invece, alcuni degli indicatori che utilizzano per l'esercizio sono: presenza dei lavoratori alle riunioni, indice di inadeguatezza dell'offerta, indice di efficacia delle modifiche, ore di guida rapportate alle ore di lavoro, percentuale km a vuoto, grado di soddisfazione del cliente, pulizia interna vetture, percentuale di servizio realizzato, km tra incidenti per responsabilità dell'azienda, tasso di assenteismo per malattia autisti, simpatia ed educazione autisti. Molti di questi indicatori vengono utilizzati anche da TriesteTrasporti, ma è interessante cogliere anche le poche differenze che possono essere utili a migliorare le nostre performance aziendali.

Credo che osservare i metodi di lavoro, le procedure, le organizzazioni aziendali, gli strumenti utilizzati ed anche le strutture di una diversa azienda sia un'opportunità importante per vedere con occhi più obiettivi la propria realtà, per apprezzarne i punti di forza e coglierne i punti di debolezza, e per trasferire le informazioni acquisite affinché proprio queste debolezze diventino opportunità di crescita e miglioramento. ■



**Trieste... dal finestrino**

di **Alessandro Antonello**

Nell'ultima puntata con il nostro bus abbiamo attraversato piazza della Borsa e dal finestrino abbiamo potuto scorgere due dei palazzi che la caratterizzano maggiormente, quello della Camera di Commercio e quello della Borsa Nuova. Ma se allungiamo di poco lo sguardo, un altro imponente edificio colpisce la nostra attenzione, il Tergesteo. La sua creazione è stata possibile grazie a un gruppo di lungimiranti e facoltosi finanzieri che maturarono l'idea di edificare un palazzo che divenisse luogo d'incontro, sia per gli affari sia per diletto, del sempre più vasto cetto mercantile e commerciale che si sviluppava grazie agli intensi traffici generati dalla rapida espansione del porto.

Si trattava ovviamente di personaggi di spicco che possedevano o avevano posti di rilievo nelle istituzioni bancarie, assicurative e commerciali della città: Pasquale Revoltella, Giacomo Nicolò Craigher, Carlo Lodovico de Bruck, Giuseppe Brambilla, Carlo Antonio Fontana, Pompeo de Panzera e Marco Bigazzi. Sostenuti anche dalla stampa cittadina, che pubblicizzò l'evento con entusiastici articoli, questi uomini d'affari istituirono la società anonima per azioni "Tergesteo", per poi dare avvio alle procedure necessarie all'acquisto della "fabbrica" esistente nell'area destinata alla nuova opera. Si trattava dell'edificio della "Dogana Vecchia", ceduto anni prima dall'amministrazione asburgica a dei privati, dopo che la stessa dogana era stata spostata nella nuova sede nei pressi di piazza Vittorio Veneto. La collocazione, oltre ad essere nel cuore del salotto buono della città, congiungeva non solo idealmente il teatro Verdi (simbolo della cultura) con il palazzo della Borsa (simbolo dell'economia), due dei pilastri su cui poggiavano le fortune di Trieste.



I primi progetti vennero affidati a due fra i più importanti architetti dell'epoca, il triestino Antonio Buttazzoni, allora ai vertici della carriera, e il milanese Andrea Pizzala che ebbe il compito di progettare la caratteristica galleria a crociera interna al complesso, come già fece a Milano nel 1832 realizzando la Galleria de Cristoforis. Alla fine però l'attuazione dell'edificio fu affidata all'ingegner Francesco Bruyn che, probabilmente per motivi economici, dovette razionalizzare i due precedenti progetti, riducendone lo sfarzo ma mantenendo l'idea base della galleria interna sovrastata da tre piani adibiti ad abitazioni.



La galleria rendeva comunque il fabbricato all'avanguardia nell'architettura del tempo, gettando le basi per il futuro "Eclettismo", una nuova corrente di pensiero che proponeva di armonizzare, in un unico progetto, caratteristiche proprie di diverse tendenze architettoniche. Così si può definire l'unione dello stile neoclassico delle pareti interne, ornate con lesane (finte colonne non portanti), con il soffitto di vetro e acciaio delle coperture della galleria. Ad arricchire le facciate, oltre ai due imponenti archi degli ingressi principali della galleria, sovrastano l'edificio due gruppi scultorei realizzati da Pietro Zandomeni-gli per la facciata su piazza della Borsa e di Antonio Bianchi per la parte su piazza Verdi.

I lavori ebbero inizio nel 1840 e dopo due anni venne inaugurato l'intero fabbricato. Purtroppo però la sua destinazione d'uso dopo breve tempo cambiò. Difficoltà economiche dei negozi che vi avevano trovato posto e altre vicissitudini finanziarie portarono alla chiusura di diverse attività e dell'uso pubblico della galleria. Già dal 1843 l'area del pianterreno fu affittata alla "Società dei Commercialisti" e l'anno successivo divenne sede della Borsa. Per oltre 40 anni un'altra parte dell'edificio fu sede del Lloyd Austriaco nelle cui tipografie vennero stampate due importanti riviste: "Favilla" e l'Osservatore Triestino". Il momento più buio fu quando durante la seconda guerra mondiale l'edificio fu occupato dai tedeschi e venne adibito a magazzino.

Fu solamente nel 1957 che, a cura dell'architetto Pascaropulo, il palazzo venne ristrutturato e la galleria venne riaperta al pubblico, anche se fu tolta la vecchia copertura di ferro e vetro sostituendola con una in vetro cemento e fu inoltre abbassata al livello del solo primo piano, lasciando la parte del mezzanino, fino ad allora compresa nella copertura, all'esterno della stessa. La recente ma non meno importante opera di ristrutturazione, ha nuovamente ridonato alla città il fabbricato nel suo antico splendore. Per concludere questa parte della nostra rubrica dedicata a piazza della Borsa, citeremo ancora un pa-

lazzo che per le sue caratteristiche fu un altro esempio di avanguardia nell'architettura cittadina, la "Casa Bartoli". Progettata dall'architetto Max Fabiani, il palazzo fu edificato fra il 1905 e 1906. Si distingue per le sue caratteristiche in stile Liberty, grazie alle decorazioni floreali che coprono parte della facciata ma anche per la funzionalità delle soluzioni adottate nel distribuire gli spazi da adibire al commercio e alle abitazioni. Si nota infatti che nella parte inferiore i primi due livelli sono corredata da ampie vetrate e quindi adatti all'insediamento di attività commerciali. Si passa poi a un piano intermedio, dove una veranda, finemente racchiusa da elementi in ghisa e vetro, che all'epoca venne utilizzata come giardino d'inverno di un ristorante, separa la parte pubblica dell'edificio da quella privata dove, nei 4 piani superiori, trovavano posto gli appartamenti. Un'altra particolare caratteristica si ritrova nelle modalità di costruzione, poiché per la prima volta viene adoperato il calcestruzzo che fino ad allora veniva utilizzato solamente per fabbricati industriali.

Anche per questa volta abbiamo terminato la nostra visita; nel prossimo numero andremo a scoprire i palazzi che si affacciano su via Mazzini, prima che quest'importante arteria cittadina, riservata particolarmente ai nostri mezzi, venga pedonalizzata, secondo il progetto previsto dal nuovo piano del traffico. ■



informa

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

**Direttore Responsabile**  
Stefania de Gavardo

**Redazione**  
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Silvana Kliba, Ingrid Zorn, Giuseppe Zottis

**Recapiti**  
Via dei Lavoratori, 2 - 34144 Trieste  
Tel. 040 779.5216 / 5352  
Fax 040 779.5206  
E-mail: mail@triestetrasporti.it

Stampa: STELLA srl - Arti Grafiche - Trieste