

Nuove strategie di comunicazione

di **M. Tironi, D. Varin, I. Zorn**

Le aziende si trovano oggi nell'era della partecipazione". Siamo nel tempo in cui tutti possono produrre notizie, idee, eventi, servizi, prodotti e usare la tecnologia digitale orientata alla partecipazione. Anche TT ha deciso di aprirsi ai nuovi mezzi interattivi e multimediali - sempre affiancati però ai tradizionali strumenti di comunicazione, dedicati ai non "nativi digitali" - con l'obiettivo di informare e comunicare di più e meglio, utilizzando alcuni degli strumenti di comunicazione resi disponibili dalle nuove tecnologie, in particolare quando sono gratuiti o poco costosi. Per fornire con regolarità ai giovani e in generale agli utilizzatori di internet

una migliore e più capillare informazione sui servizi aziendali, puntando su un linguaggio semplice e immediato, che coinvolga il cliente, oltre all'ormai consolidato sito internet www.triestetrasporti.it, negli ultimi tempi sono ai blocchi di partenza diverse novità, che qui di seguito descriviamo brevemente, riservandoci degli approfondimenti man mano che vi saranno degli sviluppi.

Twitter - Da circa un mese è attivo il profilo pubblico di TT su Twitter, un servizio di social network e microblogging che permette agli utenti di condividere brevi messaggi di testo, notizie e collegamenti. Il profilo TT consente all'azienda di comunicare ai clienti in maniera rapida le notizie relative allo stato del servizio (variazioni alla viabilità, scioperi, emergenza neve, ecc.); la pubblicazione delle notizie avviene in maniera diretta dal sito di Twitter, oppure aggiungendo una notizia "Ultim'ora" d'interesse pubblico sul sito web aziendale, oppure ancora inserendo un messaggio sulla bacheca condivisa, presso le postazioni dei Centro Radio.

L'iscrizione al servizio è molto semplice: basta installare la app "Twitter" sul proprio smartphone e cercare "Trieste Trasporti" nell'elenco dei profili.

Hobby e passioni in azienda

di **Silvana Kliba**

Teatro

Riprendiamo con questo numero la rubrica dedicata agli hobby e alle passioni dei colleghi, svelando l'interesse di Alessandro Antonello per la recitazione e per il teatro.

In azienda Alessandro si occupa delle "relazioni con il pubblico" nell'ufficio URP, invece nel tempo libero possiamo dire che "affronta il pubblico". Da sempre appassionato delle rappresentazioni teatrali, è abbonato al Rossetti; nel lontano 1993, grazie a un collega che lo introduce nella compagnia dialettale "I Grembani", decide di passare da spettatore ad attore.

Il suo primo spettacolo lo vede come comparsa con poche battute nella rappresentazione "Visita di condoglianze" ma ben presto, con il passaggio alla compagnia "Teatro Incontro", le parti interpretate diventano più impegnative.

Dopo un corso di recitazione, dizione e mimica durato due anni e organizzato dalla stessa compagnia, nel 1997 Alessandro affronta la sua prima parte importante nella rappresentazione "Sollazzamenti in tempo di peste", un adattamento dal "Decameron" di G. Boccaccio dove interpreta la parte di Egnano de' Galluzzi, mentre nel 2000 affronta un ruolo impegnativo in "La signorina Papillon" di Stefano Benni.

Seguono poi i sette anni nei quali non partecipa ad altre rappresentazioni perché diventa papà, dedicandosi solo ad alcuni stage tenuti ciclicamente sempre presso il Teatro Incontro.

Durante quel periodo partecipa a due spettacoli in dialetto triestino in quanto sostituisce alcuni attori della compagnia amatoriale delle Poste Italiane, "ProPoste Teatrali". Nel 2007 riprende l'attività con un saggio intitolato "Prove d'autore e Victoria Station" di Harold Pinter.

Dal 2011 affronta il ruolo da protagonista in "Chi è di scena", un libero adattamento da "Rumori fuori scena" di M. Frayn. Si tratta di una commedia molto divertente che narra le disavventure di una compagnia di scalinati attori mentre allestiscono uno spettacolo teatrale. La rappresentazione, dopo varie repliche verrà messa nuovamente in scena in febbraio a Isola e ad aprile nella Sala Teatro della Cooperativa Casa di Cultura di Prosecco.

Attualmente Antonello è impegnato nella preparazione del "Don Giovanni" di Molière che lo vede coinvolto nella parte del padre di Don Giovanni. Anche se le preparazioni degli spettacoli possono essere impegnative e faticose, per Antonello rappresentano un piacevole svago dove il divertimento è garantito.

Per chi fosse interessato ad approfondire l'argomento, si rinvia al sito www.teatroincontro.it.



QR Code alle fermate - Si prevede di dotare gli orari alle fermate di un QR Code (in inglese Quick Response, ovvero risposta rapida); grazie a questi codici ogni utente in possesso di uno smartphone potrà accedere alle informazioni relative agli orari e alle linee degli autobus della provincia di Trieste. La lettura del codice QR permetterà di raggiungere una pagina relativa alla fermata presso cui si è in attesa, e tramite una visualizzazione semplice e intuitiva il cliente potrà conoscere le linee che transitano per quella determinata fermata e l'orario di passaggio previsto. Tramite la stessa pagina, l'utente potrà raggiungere il nostro sito, la versione mobile del servizio "Da punto ... a punto" per il calcolo del percorso più breve, l'account Twitter aziendale e così via.

Naturale estensione di questo servizio sarà quella di fornire i dati in tempo reale relativi ad ogni linea, permettere ai clienti di sapere dove si trova l'autobus atteso e verificarne il percorso.

Web ticketing - TT si sta dotando di una piattaforma online di web ticketing, che consentirà ai clienti di acquistare e rinnovare i titoli di viaggio direttamente online, utilizzando il proprio PC. Il servizio verrà attivato in via sperimentale per la vendita degli abbonamenti annuali (rete e linea) e degli abbonamenti per studenti, ma potrà successivamente essere esteso ad altri titoli di viaggio.

I pagamenti verranno effettuati con carta di credito (circuiti VISA e Mastercard) o carta prepagata, attraverso il servizio fornito da Banca Sella basato sulla piattaforma GestPay (servizio che mette al primo posto la sicurezza nella gestione delle transazioni, garantendo gli acquirenti sul trattamento dei dati rilasciati su internet grazie ai più alti standard di network security).

L'abbonamento acquistato online non necessiterà di alcuna validazione e dovrà essere esibito assieme alla tessera di riconoscimento al personale addetto al controllo dei titoli di viaggio che, tramite la lettura del QR code (codice a barre bidimensionale) stampato sull'abbonamento stesso, potrà verificarne subito l'autenticità tramite collegamento via internet ai server di TT.

Per concludere, un breve cenno anche alle ultime iniziative presso il **gruppo Arriva Italia**. L'attenzione al cliente è uno dei punti chiave sui quali il Gruppo si è focalizzato, per realizzare un vero e proprio cambio di passo nel modo di comunicare. In quest'ottica Arriva ha già attivato diversi e nuovi strumenti, come Facebook, Twitter e YouTube, mentre sono in fase avanzata i preparativi per il lancio di un nuovo portale, particolarmente dinamico ed interattivo, che conterrà tutte le informazioni riguardanti le aziende del gruppo. ■

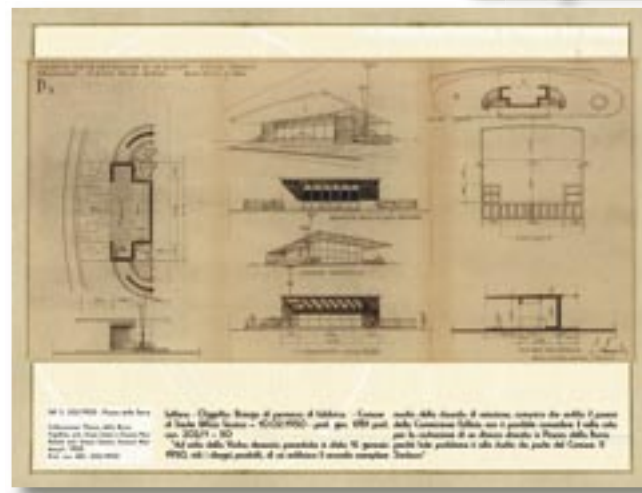
Altri tempi dell'attesa

di **Ingrid Zorn**

Nella frenesia della nostra vita, quante volte abbiamo sentito l'esigenza di fermarci e staccare per un attimo, anche solo per riflettere o per fare una telefonata ad un amico. L'occasione ci è spesso offerta, senza nemmeno accorgercene, dall'attesa dell'autobus o del tram in quei luoghi "particolari" che sono le fermate. Molte volte non ci si pensa, ma la fermata del trasporto pubblico può essere considerata come punto di riferimento per una serie di azioni, come il comprare un giornale, bere un caffè, se c'è un bar vicino, fare il biglietto o, come già detto, telefonare. Questi gesti quotidiani ci appaiono scontati ma sono di contorno al nostro modo di vivere la città, alla nostra mobilità e perché no, anche al modo di stare assieme e socializzare.

Oggi, come un tempo, le fermate sono punti strategici del trasporto pubblico; proprio in questi luoghi furono pensate, negli anni '40 e '50, strutture apposite per facilitare l'accesso al servizio di trasporto, oltre che a fornire ulteriori servizi e proteggere gli utenti dalle intemperie. Singoli privati, assieme ad architetti allora famosi in città, promossero dei progetti per la costruzione di chioschi e pensiline da edificare nei "nodi" della rete, allora auto-filo-tranviaria, della città di Trieste, così come nella periferia in espansione, con dei progetti avveniristici per stile e materiali previsti. Gran parte dei progetti non furono realizzati per questioni di "estetica" - come recitano i dinieghi della commissione edilizia del tempo - ma in sé rappresentano dei capolavori di grafica e di stile che meritano la giusta diffusione e valorizzazione.

I progetti furono esposti per la prima volta nell'autunno del 2004 in una mostra dal titolo "Altri tempi dell'attesa", allestita dalla Trieste Trasporti con il contributo della Provincia di Trieste, in piazza della



Notizie CRAL Mountain bike

Denis Riosa è il coordinatore nonché "fondatore" della giovane sezione di MTB del nostro CRAL. Il gruppo conta una cinquantina di iscritti e le escursioni, come le occasioni di aggregazione in sella alle proprie biciclette, non mancano. Di recente il gruppo ha "scalato" il Monte Acomizza sopra Camporosso, oltre a risalire sulle proprie bici MTB l'anello del Monte Forno, sempre sulle Alpi Carniche e il Monte Učka (Croazia). Di recente i colleghi ciclisti hanno partecipato ai Campionati



Nazionali ANCAM organizzati dal CRAL Rimini di ciclismo su strada e MTB. Nell'occasione si sono distinti **Walter Hubner**, punta di diamante del nostro team che nella gara di ciclismo su strada ha raggiunto il 3° posto di categoria oltre al 5° posto assoluto, mentre **Maurizio Bagordo** e la collega **Silvia Lupo**, unica donna partecipante per la Trieste Trasporti, hanno ottenuto rispettivamente il 6° posto assoluto ed il 1° posto di categoria nella gara di MTB.

Grazie ai tre sponsor esterni alla Sezione (REY'S CAFE', Ristorante LA PARILLADA, Centro Revisioni ROIANO) oltre che al contributo del nostro CRAL, Denis è riuscito a "vestire" i colleghi ciclisti con divise tecniche e funzionali allo sport praticato. I progetti per il futuro sono rivolti alla partecipazione ai prossimi Campionati ANCAM che si svolgeranno, molto probabilmente, in quel di Venezia, oltre all'ambizioso obiettivo di affiliazione, per buona parte del gruppo, alla Federazione Ciclistica Italiana, allo scopo di poter partecipare, a livello agonistico, a gare di MTB di rilevanza regionale e nazionale.

GIUBILEI 2013

Elenco dei colleghi che nel corso dell'anno hanno festeggiato i 25, 30 e... 35 anni di servizio!

CHERPESI	Mauro	BREC	Silvo	BATIC	Alessandro
IELLINI	Fabio	CECCHINI	Alessandro	GHEZZI	Paolo
LATIN	Fabio	GANINO	Lucio	GIASSI	Franco
MISCULINI	Andrea	MARSICH	Silvio	GRDINA	Franco
SIRONICH	Fabio	PREGARC	Giorgio	MARCHI	Guido
SOSSINI	Giorgio	STADARI	Roberto	PENSO	Maurizio
				PRISCO	Lucio
				VARVARO	Gaspere
				VULCANI	Fabio



Borsa a bordo di due autobus storici forniti dall'InBUSclub. Tutto ciò grazie alle pazienti ricerche d'archivio effettuate allora dall'architetto Federica Rovello presso l'Archivio Generale del Comune di Trieste, ad un progetto grafico curato da Massimo Verlicchi e alla comunicazione affidata a Vittorio Sguella della Marra.

A distanza di anni l'Associazione InBUSclub, in collaborazione con Trieste Trasporti e con il Centro

Commerciale Montedoro Freetime, ha pensato di riproporre la mostra. L'occasione è buona per "rifare" un viaggio, o meglio una "attesa", per le vie di Trieste, nelle fermate ipotizzate e progettate per servire la rete del trasporto pubblico che nel dopoguerra era in piena espansione sul territorio.

La mostra rimarrà aperta, negli orari lavorativi del Centro Commerciale Montedoro Freetime (in via Flavia di Stramare 119/e a Muggia) sino al 6 gennaio 2014. ■

Editoriale

Il 2013 è stato un anno molto impegnativo per Trieste Trasporti: a seguito della predisposizione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti, si è passati all'avvio delle procedure per arrivare alla prossima gara, che prevede l'assegnazione del servizio di trasporto pubblico dell'intero territorio regionale ad un unico soggetto.

Sempre nel 2013 anche il sistema AVM di localizzazione dei mezzi e certificazione del servizio, e che ci consentirà di migliorare l'informazione al pubblico, è stato reso completamente operativo e viene utilizzato pure dalle amministrazioni regionale e provinciale, per i compiti istituzionali di verifica e qualità del servizio svolto.

Sono proseguiti pure gli importanti lavori all'impianto tranviario (fermo da settembre del 2012) e la predisposizione di tutta la documentazione necessaria ai vari livelli per permettere a questo nostro "patrimonio cittadino" dal grande valore storico e turistico, di ritornare a sferagliare sui binari.

Ora, arrivati alle soglie del 2014, possiamo sicuramente affermare che il prossimo sarà un anno ancora più impegnativo, in cui Trieste Trasporti sarà chiamata a raggiungere importanti traguardi, concretizzando molti dei progetti e lavori avviati e proseguiti nel corso dell'ultimo decennio.

Noi tutti dovremo impegnarci, ognuno con le proprie capacità e risorse, per presentarci alla gara con una struttura economicamente efficiente e in grado di offrire un servizio all'altezza delle aspettative dei cittadini.

Anche per il nostro amato "tran de Opicina" sta per compiersi nelle prossime settimane un significativo passo nella direzione auspicata e nell'articolo a fianco potete leggere nel dettaglio l'iter che l'Azienda e il Comune stanno seguendo per ottenere le autorizzazioni necessarie per l'esecuzione degli ultimi lavori.

In conclusione, sono convinto che, con il contributo di tutti, nel 2014 potremo raccogliere i frutti del lavoro degli ultimi anni e creare le condizioni per poter operare con una prospettiva di più lungo periodo, nell'interesse dei lavoratori e delle loro famiglie. È con questo auspicio che auguro a tutti voi e ai vostri cari **Buon Natale e Felice Anno Nuovo!**

Giovanni Longo
Presidente

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

Lavori al TRAM di OPIGINA

Commento di **Edi Kraus**

Assessore allo Sviluppo, alle Attività Economiche e ai Fondi Comunitari del Comune di Trieste

Insieme, il Comune di Trieste e Trieste Trasporti spa cercano di far ripartire il "nostro" tram quanto prima. I tempi sono difficili dal punto di vista finanziario, dei permessi e della preparazione dei lavori, ma sappiamo bene cosa vuole dire il tram per i triestini e quale importanza rivesta nell'ambito della promozione turistico-storica della nostra città. È un'icona che da sola attrae un gran numero di turisti e che in altri, quando vengono a visitarci, suscita interesse e simpatia.

All'inizio del suo servizio, il tram ha avuto la funzione di collegamento tra l'Altipiano carsico e la città. Non solo, ancora oggi serve da trasporto pubblico anche a quelle parti della città che altrimenti sono difficilmente raggiungibili dai mezzi pubblici, nello specifico la zona di via Romagna e Scorcola.

È anche una memoria storica. Inaugurato più di cent'anni fa, ha passato tempi durissimi, come le due guerre mondiali, ma non si è quasi mai fermato. Da abitante di Opicina lo ricordo come il mezzo di trasporto che ci portava a scuola oppure di sabato, finiti i divertimenti in città, ci riportava a casa (rigorosamente con l'ultima corsa!).

Un ricordo particolare va ai tranvieri, che conoscevo personalmente e anche familiarmente. Erano persone dedite al loro lavoro, sempre a disposizione, pronte allo scambio di battute ed alla conversazione. Un atteggiamento amichevole verso tutti, così che, appena salito sul tram, ti sentivi come a casa, in un ambiente "nostrano". Questi tranvieri - ne incontro ancora qualcuno per le vie di Opicina - hanno ancora oggi conservato lo spirito che avevano durante i loro anni di lavoro. Pronti a salutare, alla battuta o al dialogo.

È importante che questo spirito venga alimentato anche da noi passeggeri affinché, assieme ai tranvieri, questa atmosfera domestica ed amichevole continui a svilupparsi. Facciamo che il tram non sia solo un mezzo di trasporto, bensì un momento di aggregazione e di amicizia. Se anche i turisti proveranno questa sensazione, allora il "tran de Opicina" da solo giustificherà e ripagherà gli importanti investimenti che stiamo portando avanti per farlo ripartire. ■

Giovedì **19** Dicembre
ore 16.00 - Sala Mensa
Scambio degli auguri di Natale
(e consegna delle spille per i giubilei)

ta da un noto progettista di armamento ferroviario, la progettazione per il completo rinnovo delle seguenti tratte di binario: Vetta Scorcola-Cologna, curva della Chiesetta, Banne-Obelisco e gli ultimi 100 metri di binario del capolinea di piazza Oberdan. L'intervento consisterà nella totale asportazione dell'esistente via di corsa (pietrisco, traversine in legno impregnato, rotaie) e la posa di un nuovo armamento pesante UNI 60 e di traversine in calcestruzzo. Per queste attività si è attualmente in fase di attesa del rilascio dei pareri da parte dei vari organismi di vigilanza competenti (Soprintendenza, Paesaggistica, Forestale, USTIF, ecc.). A breve dovrebbero partire tutte le procedure di gara per l'affidamento dei lavori.

È evidente che le attività appena descritte innalzeranno il già elevato livello di sicurezza della linea, salvaguardando, nel contempo, l'ambiente. I sopraelencati interventi di tipo straordinario che hanno decretato la temporanea sospensione del servizio hanno pure determinato una migliore programmazione dei lavori, grazie alla presenza di tutto il personale interno in turno giornaliero. Molte attività, di solito eseguite in maniera spezzettata su più turni, sono state eseguite in maniera sistematica da squadre formate ad hoc.

È stata effettuata dal personale interno la Revisione Quinquennale Speciale della funicolare ai sensi del DM 23/1985; l'attività ha comportato lo smontaggio, per la verifica o la sostituzione, di un gran numero di componenti sia dell'argano motore sia dei carri scudo. Lungo la linea della funicolare sono stati pure sostituiti i traversoni in legno ai due passaggi a livello, mentre nei tratti in aderenza, non soggetti al rinnovo completo, è stata eseguita la manutenzione ordinaria.

Sono stati revisionati tutti i carrelli tranviari, di cui l'ultimo è in allestimento. Tutte le vetture hanno subito un approfondito restauro degli allestimenti interni e particolare cura è stata anche riservata alle carrozzerie delle vetture che verranno completamente ricoperte con una pellicola protettiva antigraffiti, a garanzia di una miglior durata cromatica.

È stato ristrutturato il capannone in ferro ad Opicina, ove sarà ricavato il settore per lo stoccaggio di tutti i ricambi dell'area; questa attività, alla base della realizzazione di un magazzino ricambi specifico ed informatizzato per l'area Trenovia, è stata preceduta da un'operazione di inventario (abbastanza complessa - ndr.) di tutto il materiale presente tra Opicina e Vetta Scorcola.

Sono in svolgimento anche le attività di manutenzione ordinaria sulla linea aerea di contatto (LAC): la sostituzione del filo di contatto, l'aggiornamento dei materiali e la regolazione della poligonazione.

Insomma, il tram di Opicina è fermo ma l'attività in Trenovia non si è mai fermata. ■

Ristrutturazione Autorimessa

di Ivo Borri

Nel corso del 2013 buona parte dei locali dell'Autorimessa di Broletto è stata sottoposta a lavori di ristrutturazione al fine di assolvere alle esigenze quotidiane del personale interno ed esterno operante nell'area. I locali interessati dagli interventi edili sono stati principalmente i servizi igienici e gli spogliatoi, che necessitano ormai da tempo di un intervento radicale di rifacimento.

La progettazione e la direzione dei lavori è stata affidata all'arch. Ferrara, assistito internamente dal reparto Impianti e Infrastrutture.

Come si può notare dalla planimetria sottostante, si è provveduto ad una ridistribuzione degli spazi con la demolizione di alcuni tramezzi interni (linee color giallo) e la realizzazione di nuovi (linee color rosso), in maniera da ottenere locali più agibili e funzionali. Inoltre sono state realizzate anche le caldane ed i massetti di livellamento per la posa dei pavimenti, nonché i nuovi impianti elettrici e idrotermico-sanitari, con la relativa posa degli elementi.



In particolare i servizi igienici adiacenti al "camerone" autisti (divenuti ora ad uso esclusivo del personale dell'Esercizio) sono stati totalmente ridisegnati in modo da offrire la separazione fisica tra uomini e donne. Il vecchio spogliatoio, che era condiviso tra il personale interno e quello della cooperativa, è stato anch'esso strutturato in modo da separare le due realtà, fornendo ad entrambi un locale dolce, un servizio igienico ed uno spogliatoio.

Sono stati pure ricavati nel corpo aggiunto dell'autorimessa una saletta/ristoro per il personale esterno ed una per il personale TT.

Il camerone degli autisti è stato invece rinnovato senza apportare modifiche allo spazio attuale, mentre la sala del Centro Radio è stata sottoposta ad un ampliamento, con lo spostamento della parete in muratura esistente.

Trattandosi di opere volte alla ristrutturazione di servizi igienici e spogliatoi, l'ufficio Impianti e Infrastrutture ha provveduto ad una pianificazione dei lavori al fine di recare minor disagio possibile al personale, pur nella consapevolezza che non era possibile eliminarlo del tutto (...il disagio).

Nel corso dei mesi infatti si sono verificati diversi episodi che hanno richiesto l'intervento del Direttore dei lavori e del personale aziendale per dare un giusto indirizzo all'Impresa, che aveva iniziato le lavorazioni senza tener conto di tutte le disposizioni impartite,

giungendo purtroppo in più casi a dover pretendere il rifacimento dei lavori, a spese dell'Impresa stessa.



Come frequentemente capita in cantieri di queste dimensioni, Trieste Trasporti ha dovuto richiedere in corso d'opera alcune varianti al progetto originario, legate a scelte postume di carattere organizzativo e che hanno aumentato il costo delle opere. In particolare, l'esecuzione di fori per i due lucernai, con le relative modifiche per la motorizzazione degli stessi; il rifacimento dei bagni femminili a seguito della decisione di cambiare tipologia di apparecchi sanitari; le modifiche in aumento degli impianti di riscaldamento in tutti gli ambienti, ovviamente manodopera compresa. Guardando alle cifre, questo intervento di ristrutturazione ha assunto dimensioni considerevoli. Il totale dell'appalto infatti si aggira attorno ai 120.000 Euro, considerati i lavori aggiuntivi richiesti in corso d'opera.

Solo la determinazione e la costante pressione da parte delle persone incaricate ai controlli ha consentito di poter raggiungere oggi un risultato che possiamo definire buono, considerato il budget a disposizione e i numerosi interventi resisi necessari per rimediare agli errori di ristrutturazione, interventi che, nonostante l'avvenuta consegna degli ambienti, non si sono ancora del tutto conclusi. ■

L'evoluzione degli autobus

di Giuseppe Zottis

Nei mesi scorsi, e precisamente da giugno a settembre, sono arrivati nella flotta di TT 33 nuovi autobus. Nel dettaglio, sono entrati 5 nuovi snodati Lion's City Man di 17,98 m., un nuovo Rampini Alè di 7,7 m. e 27 nuovi Citaro K di 10,5 m.

Tutti gli autobus hanno motorizzazione EEV, che è la classe ambientale che garantisce la minor emissione di inquinanti nell'atmosfera, ad esclusione degli Euro 6 che solo in questi mesi vengono montati sui nuovi bus in produzione.

La scelta strategica di mantenere un'elevata frequenza di rinnovo del parco ha come diretta conseguenza un basso costo di manutenzione, spostandosi verso interventi sempre meno correttivi e sempre più predittivi. Queste scelte hanno portato ad un'età media del parco che è pari a circa 4 anni. Ad oggi i nostri autobus sono tra i più evoluti sul mercato e non solo per quanto riguarda l'aspetto motoristico. Tutto il layout delle vetture ha subito negli anni notevoli cambiamenti, sia per quanto riguarda la componentistica elettrica e meccanica, sia nell'allestimento interno del comparto passeggeri e del box autista.

Descriveremo ora sinteticamente l'evoluzione del comparto autista, che è il luogo dove i nostri conducenti trascorrono la maggior parte delle loro ore di lavoro. Già nel 1967 ci si cominciò ad interrogare su quali fossero le caratteristiche per un posto guida standardizzato e la VDV, l'Associazione delle aziende tedesche di operatori di autobus, ne definì il primo embrione.

Uno degli aspetti fondamentali che venne considerato è la separazione del box autista dal resto dell'autobus, per le seguenti ragioni: il conducente deve essere isolato quanto più possibile dalle distrazioni che possono derivare dalla prossimità dei passeggeri attorno a lui; la fonte di luce attorno al guidatore, soprattutto durante il servizio notturno, dovrebbe essere oscurata rispetto al resto del veicolo; il vano autista dovrebbe essere esente da sbalzi notevoli di temperatura; psicologicamente, è me-



glio per i guidatori rimanere isolati dai passeggeri, in considerazione del fatto che tale condizione di lavoro può ridurre la stanchezza fisica.

Un ruolo decisivo nella progettazione la gioca l'ergonomia, cioè "misura del lavoro", che in un autoveicolo significa applicare le distanze tra il braccio ed i comandi che ne permettano la maggiore facilità e funzionalità di attivazione, evitando che l'autista si debba inclinare in avanti rispetto allo schienale. Sia nel passato che negli studi più recenti, la disposizione dei comandi e del cruscotto viene determinata facendo riferimento ad un punto chiamato "punto H" che è la posizione del bacino. Oltre che per i comandi a cruscotto, questi studi vengono applicati anche per l'utilizzo dei pedali.



Il sedile del veicolo, inoltre, deve essere fornito di opportune regolazioni che possano essere attuate con particolare facilità anche quando il veicolo è in movimento. Le posizioni orizzontale e verticale del sedile, come pure l'angolo formato dalla spalliera con il cuscino, devono essere facilmente regolabili in modo che una larga percentuale di guidatori possa adattarsi confortevolmente e con sicurezza. L'obiettivo è quello di ridurre al minimo la stanchezza del corpo causata dalla lunga durata della guida nella stessa posizione e di garantire una posizione eretta della colonna vertebrale evitando in tal modo dolori alla schiena.

Un altro componente studiato negli anni per migliorare il lavoro del conducente è il parabrezza, il cui requisito base è che non rifletta all'interno dell'autobus. Per questo la zona di separazione tra l'autista ed il comparto passeggeri dovrebbe essere oscurata, così da non permettere alla luce proveniente dal resto dell'autobus di arrivare alla zona del guidatore. Un'ulteriore soluzione è quella di curvare il parabrezza in modo da far convergere i raggi luminosi sopra qualche punto realizzato con materiale non riflettente nell'interno.

Il tema delle rumorosità venne considerato dalla normativa Italiana a partire dagli anni '80 con il D.M. 01.02.1982 Caratteristiche funzionali ed approvazione dei tipi unificati di autobus urbani e suburbani sovvenzionabili con contributo statale dal 1° Gennaio 1982. In questo documento si trova scritto: "... Dovranno essere adottati gli opportuni accorgimenti, anche sulla carrozzeria, in modo tale che il livello di rumorosità all'interno degli autobus risulti contenuto entro i limiti fissati nelle corrispondenti tabelle di unificazione...".

Questa normativa, ma anche le successive, faranno riferimento alle tabelle di unificazione CUNA (Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo), approvate dal Ministero dei Trasporti e, in particolare, nella tabella 504-02 viene stabilito che la rumorosità rilevata in corrispondenza della testa del conducente non deve essere superiore a 77 dB(A). Ulteriori norme CUNA

sono state prodotte sui seguenti aspetti: comando centrale di emergenza, fissaggio del sedile del conducente, separazione del posto guida dal pubblico, apparecchiature da sistemare davanti al conducente, campo di visibilità del conducente, aerazione del posto di guida e sbrinamento parabrezza, superfici libere per indicatori di percorso.

Nel 1999 la Federtrasporti divulgò un documento avente come oggetto "Raccomandazioni per l'acquisto di autobus urbani da 12m. - Specifiche Tecniche". In queste raccomandazioni venivano indicate le principali caratteristiche da richiedere in gara per l'acquisto di autobus, e per quanto riguarda il posto di guida, oltre alle indicazioni sopra descritte, si trattavano più nel dettaglio anche altri aspetti tra i quali: l'afflusso d'aria e gli accorgimenti necessari ad abbattere le impurità presenti nell'aria stessa; l'indicazione di un sedile conducente del tipo a sospensione pneumatica con regolazione automatica al peso del conducente; la dotazione di un impianto di aria condizionata del posto di guida che deve essere parte integrante di quello di sbrinamento; l'installazione di un impianto TVCC per il controllo della movimentazione dei passeggeri della porta posteriore e di quella centrale e l'eventuale applicazione di un impianto TVCC per il controllo dell'area posteriore esterna del veicolo, per facilitare la retromarcia.

Anche a livello europeo è stato condotto uno studio dall'EBSF (European Bus System of the Future) sul posto guida che ha portato all'elaborazione del documento "Recommandation for a code of practice of driver's cabin in line service buses". In queste raccomandazioni vengono forniti tutti i valori numerici minimi o massimi e quelli raccomandati, affinché siano assicurati i più elevati standard ergonomici sia per quanto riguarda il sedile che i pedali. Vengono inoltre indicati i valori in gradi che dovrebbero essere garantiti per la variazione della posizione del cruscotto e del volante, gli angoli richiesti e raccomandati per la visibilità dal posto guida sia frontale che laterale; viene anche fatta una suddivisione del cruscotto in diverse zone, indicando quali dovrebbero essere le posizioni dei comandi e vengono dati dei suggerimenti sugli impianti di climatizzazione e condizionamento che dovrebbero essere installati.

Tutti gli studi ed i documenti sopra elencati danno un'idea su quale grande attenzione è stata data negli ultimi decenni al luogo di lavoro dei conducenti di autobus. Anche Trieste Trasporti valorizza questi aspetti ed infatti nei capitolati di gara viene esplicitamente richiesto che il posto guida soddisfi i criteri di ergonomia, visibilità, rumorosità, climatizzazione/condizionamento specificati e suggeriti dagli studi più avanzati in materia. ■

Trieste... dal finestrino

di Alessandro Antonello

Nella scorsa puntata abbiamo percorso un tratto del perimetro del colle di S. Giusto a partire dal Teatro Romano fino all'Arco di Riccardo, scoprendo che l'antica Tergeste era un punto nevralgico anche per l'impero romano. In questo numero proseguiamo salendo fino alla cima del colle, con una piccola vettura della linea 24 che partendo dalla stazione di piazza Libertá, dopo aver attraversato il Borgo Teresiano e un tratto delle Rive, sale lungo le strette stradine che portano fino alla cattedrale di S. Giusto, patrono della città, e ai piedi dell'omonimo castello.

Al visitatore conviene però iniziare il percorso scendendo già due fermate prima del capolinea, nei pressi della fontana di Montuzza che compare davanti ai finestrini del nostro bus quando arriviamo sulla cima del colle costeggiando il muraglione del castello. La fontana, ideata dagli uffici tecnici comunali, fu edificata durante il periodo fascista, nel

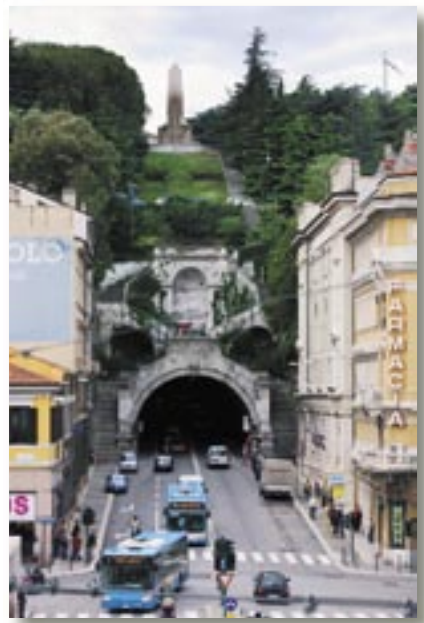


Table with 4 columns: Argomento, N., Fonte, N. and a summary row for Reclami and Contatti.

1938, dall'impresa Buttonaz e Ziffer, per celebrare la visita che Benito Mussolini fece nella nostra città. Essa infatti rappresenta un fascio stilizzato che veniva illuminato con i colori della bandiera italiana. Nonostante le sue imponenti dimensioni (6,5 metri di base e circa 10 metri di altezza), nelle intenzioni dell'amministrazione del tempo l'opera avrebbe dovuto avere una vita breve ed



essere smantellata già alla fine delle celebrazioni. Invece resistette a tutta la seconda guerra mondiale e l'ultima operazione di restauro che l'ha riportata al suo originale splendore, anche grazie al ripristino dei suoi variopinti giochi di luci, risale al 2006.

Vista la sua posizione, domina il centro città, è raggiungibile anche dalla centralissima piazza Goldoni, attraverso una lunga e grandiosa scalinata, un'opera realizzata nel 1907 dagli architetti Ruggero e Arduino Berlam. Suddivisa in due rampe parallele si può ripartire in tre distinte aree, separate dalle due vie che la intersecano lungo la discesa. Una prima parte, dalla stessa fontana fino a via Capitolina, è caratterizzata dall'ampio parco rettangolare al cui centro spicca una composizione floreale rappresentante il simbolo di Trieste, l'alabarda. Nel tratto fra via Capitolina e via del Monte fra le due rampe è stato realizzato un piccolo specchio d'acqua attorniato dal verde; infine si raggiunge piazza Goldoni lungo la spettacolare scala dei Giganti che attornia l'ingresso della galleria Sandrinelli e che, con monumentali gradinate, archi, terrazze, getti d'acqua e il candore della pietra d'Aurisina, quasi illumina, di per sé, questa prima parte della salita al colle.

Conclusa questa parte della visita, possiamo proseguire il nostro percorso verso la cattedrale e il Castello attraversando i vialetti del Parco della Rimembranza. Anche la realizzazione di quest'area risale al ventennio fascista quando, in onore dei caduti della prima guerra, venne deciso di istituire degli spazi dedicati alla loro memoria. Nei prati sono state quindi posate delle semplici pietre carsiche con incisi i nomi dei soldati triestini che persero la vita nel conflitto e i loro reparti di appartenenza. Nel corso degli anni sono state poi aggiunte anche delle lapidi in memoria dei combattenti deceduti nella seconda guerra mondiale. Proseguendo ancora il nostro percorso, dal finestrino di destra iniziamo a scorgere il panorama della città e di tutto il golfo, mentre se giriamo lo sguardo verso sinistra, l'area del Parco della Rimembranza termina con il monumento ai caduti della Grande Guerra che, maestoso, si staglia sulla

cima di una scalinata bianca che porta su piazza della Cattedrale. L'enorme statua venne inaugurata nel 1935 e venne realizzata dallo scultore triestino Attilio Selva. La base, in pietra bianca d'Istria, venne invece costruita dall'architetto Enrico del Nebbio, già molto famoso all'epoca per essere stato il progettista sia del Foro Italico sia del palazzo della Farnesina, attuale sede del Ministero degli Esteri. La statua, costruita in ghisa e alta oltre 5 metri, rappresenta, in stile classico, una scena di guerra dove tre uomini reggono un compagno ferito, protetti da un soldato che impugna uno scudo. L'inaugurazione ebbe notevole rilievo nazionale tanto che oltre ai rappresentanti del governo di Mussolini, vi fu anche la partecipazione del Re d'Italia, Vittorio Emanuele III.

Bene, proseguiamo e finalmente ci troviamo nel piazzale di S. Giusto, sotto al Castello e davanti alla Cattedrale.

Qui, proprio a seguito dei lavori di livellamento che si resero necessari per la posa del monumento ai caduti, vennero portati alla luce i resti della basilica civile, costruita sotto la dominazione dell'impero romano e luogo dove veniva amministrata la giustizia. Gli studiosi fanno risalire tali resti al secolo d.C. e, nella teorica ricostruzione dello spazio, di cui oggi rimangono solamente i resti delle colonne esterne e alcune opere murarie, viene ritenuto che l'edificio fosse composto da due piani finemente decorati; al suo interno trovavano forse posto una zona adibita al tribunale e un'altra dedicata probabilmente al clero, vista la presenza sul selciato di una circonferenza di pietre bianche che potrebbe indicare proprio la presenza di un'abside, l'area sovrastata da una cupola emisferica, dove normalmente nelle chiese trova posto l'altare.

Per questa volta ci fermiamo qui; nel prossimo numero entreremo nella Cattedrale e nel Castello, i centri nevralgici della Tergeste romana. ■

Company contact information including address, phone numbers, and email for Trieste Trasporti.