



Editoriale

Siamo all'inizio del terzo anno di **BUS informa**.

Gli uccellacci, i critici della prima ora, i «no se pol, no se ga mai fato», quelli che «ma cosa si sono messi in testa quei disperati che tanto non dura ...» ebbene, tutti questi «amici» sono serviti!!

Noi continuiamo imperterriti e contenti che il nostro bimestrale sia sempre più apprezzato e gradito.

È antipatico farsi da soli gli elogi, ma sono veramente orgoglioso di guidare una redazione valida che ha compreso soprattutto come, nella nostra Azienda, sia carente l'informazione interna, la circolazione delle cose fatte ed i programmi da realizzare; gli stessi accordi aziendali con le OO.SS. stentano ad essere diffusi capillarmente.

La responsabilità è di tutti e va sicuramente risolta. Anticipo, con questa osservazione, una delle evidenze negative che sono emerse nel questionario distribuito in Azienda qualche tempo fa ed i cui risultati saranno proposti nel prossimo numero.

Vi sono contenute delle osservazioni molto interessanti che, sono certo, faranno riflettere tutti, nessuno escluso.

E siccome ci saranno molte cose da scrivere e da commentare, abbiamo deciso che dal prossimo numero aumenteremo le pagine del nostro periodico. Altre due, così da avere lo spazio sufficiente per dibattere con più efficacia i nostri problemi. Alla faccia di chi vedeva il nostro impegno con sarcasmo e superficialità!!

La rivista, l'appuntamento del giovedì su Telequattro ed altre iniziative stanno facendo conoscere alla città, e non solo ad essa, quello che è e rappresenta la Trieste Trasporti, il tanto lavoro, l'alta professionalità che c'è nel proprio organico, il sacrificio di oltre ottocento dipendenti. Ci saranno sempre le persone preconcepite, gli intolleranti, il politico «quaquaraqua», quelli che della denigrazione altrui fanno uno spregevole uso quotidiano.

Ma la TT è più forte di tutto questo, lo sta dimostrando con i fatti ed il conforto della stragrande maggioranza dei nostri clienti ci stimola e ci permette di continuare ad essere ottimisti.

Pier Giorgio Luccarini
Direttore Generale

Nuovi autobus ecologici

di **Cosimo Paparo**
Amministratore Delegato

Nella splendida cornice di piazza dell'Unità d'Italia la Trieste Trasporti S.p.A. ha esposto al pubblico, giovedì 21 dicembre, un lotto di autobus urbani ecologici di nuova acquisizione (sei Mercedes Citaro da 12 metri). Erano presenti il Vescovo Mons. Eugenio Ravignani (che ha impartito una breve benedizione), il Sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, l'Assessore ai Trasporti della Provincia di Trieste Ondina Barduzzi e gli Assessori comunali Maurizio Bucci e Paolo Rovis.

In questo periodo è poi in consegna un ulteriore lotto di autobus, dotati di motorizzazioni diesel EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle), ossia ecologicamente avanzate e con emissioni inferiori a quelle degli Euro5 ed a quanto stabilito dalle normative vigenti.

Tutti i nuovi autobus sono facilmente riconoscibili dai colori che richiamano quelli del marchio aziendale (due gradazioni di blu).



I Mercedes Citaro esposti in piazza Unità

Con l'arrivo di questi mezzi si va completando il rinnovo del parco previsto per il 2006 (la consegna ha subito un lieve ritardo legato a problematiche di omologazione, da parte dei costruttori, di questi veicoli particolarmente avanzati).

I nuovi autobus sono in tutto 31 (cinque da 9 metri, diciassette da 10,80 metri, sette da 12 metri e due ibridi diesel-elettrici), per un investimento di 7.800.000 euro. Il costante rinnovo del parco mezzi (età media 4,5



Irisbus Europolis - diesel EEV

anni), la dotazione di filtri antiparticolato su ben 70 autobus Euro3 già in esercizio e l'adozione del gasolio a basso tenore di zolfo per tutta la flotta, riducono ulteriormente le emissioni in atmosfera del trasporto pubblico a Trieste.

Va infine ricordato che già nel 2003 circa il 50% dei chilometri prodotti dall'azienda di trasporti veniva svolto con mezzi dotati di motorizzazione Euro3, che nel 2005 sono stati eliminati tutti gli autobus con motori Euro0 (seconda città in Italia dopo Milano) e che entro il primo semestre di quest'anno, con l'arrivo dei nuovi lotti acquisiti, verranno alienati anche tutti i bus Euro1.

PIANO DI RINNOVO FLOTTA

Per gli anni dal 2006 al 2010 la modifica contrattuale stipulata con la Provincia di Trieste, a seguito della delibera della Giunta Regionale n° 1148 del 26/11/2005, prevede un piano di rinnovo del parco autobus così strutturato:

- 2006** ■ 29 autobus (6 Euro4 e 23 EEV);
 - 70 filtri antiparticolato per Euro3;
 - 2 bus ibridi elettrici sperimentali.
 - 2007** ■ 33 autobus (Euro4 o superiore).
 - 2008** ■ 33 autobus (Euro4 o superiore).
 - 2009** ■ 33 autobus (Euro5 o superiore).
 - 2010** ■ 29 autobus (Euro5 o superiore).
- Complessivamente nel decennio del Contratto di Servizio (2001 - 2010) la TT avrà acquistato 348 nuovi bus. ■

EVOLUZIONE DELLA FLOTTA

	2002	2003	2004	2005	2006
FLOTTA BUS TPL	269	269	269	270	274
ETÀ MEDIA	5,5	4,8	5,3	4,1	4,5
MOTORI EURO 3	99	132	135	135	65
EURO 3 CON FILTRI ANTIPARTICOLATO	-	-	30	56	126
EURO 4	-	-	-	-	6
IBRIDI DIESEL-ELETTRICI	-	-	-	-	2
EEV (ENHANCED ENVIRONMENTAL VEHICLE)	-	-	-	-	23
DOTATI DI PEDANA	89	121	140	176	205
ARIA CONDIZIONATA CONDUCENTE	58%	70%	80%	90%	100%
ARIA CONDIZIONATA INTEGRALE	24%	37%	47%	58%	69%

La parola alle autorità

PIANO DEL TRAFFICO

Proseguiamo la serie di interviste ai personaggi politici locali sul tema del traffico, dando voce ai due Consiglieri Comunali capi gruppo **Maurizio Ferrara** (Dipiazza per Trieste) e **Roberto Decarli** (Cittadini per Trieste).

Trieste viene giudicata come una delle città italiane più vivibili, anche dal punto di vista ambientale: secondo il Suo parere, quali le cause positive di questo primato?

Maurizio Ferrara - Il notevole patrimonio boschivo e la bellezza del nostro golfo sono esaltati da tutti i turisti che ci visitano. A tale proposito vorrei ricordare che, proprio a tutela delle alberature cittadine, ho voluto dotare la Città del primo regolamento sul verde pubblico, documento unico in tutta la Regione. Trieste, inoltre, ha un validissimo sistema di monitoraggio dell'inquinamento ed il recente piano di azione comunale sta incominciando a dare i primi risultati. Senza dimenticare, per onestà, l'aiuto dell'amata bora, che spesso ci regala un cielo azzurro inimitabile in tutto il Triveneto. Rimane la Ferrera. I dati che avevo acquisito in passato, secondo il mio modesto punto di vista, dovevano imporre alla Regione scelte più incisive. Avevo chiesto visite mediche per i lavoratori e per gli abitanti di Servola. Tutto sembra finito nel nulla. A mio parere solo un'alternativa occupazionale porterà alla chiusura dello stabilimento trasformando Servola in un'oasi residenziale. Speriamo non sia troppo tardi per la salute.



Roberto Decarli

Roberto Decarli - Credo che Trieste si differenzi da gran parte delle altre città per i suoi ritmi di vita meno frenetici e anche per le sue peculiarità naturali; il mare e il Carso sono gli elementi che hanno contribuito a rendere qualitativamente vivibile questa città e che hanno influenzato non solo il carattere dei triestini ma anche di coloro che, pur nativi di altre città e di altri paesi, vi risiedono. Da questo punto

di vista credo che Trieste possa essere considerata una città vivibile. Non ritengo invece del tutto realistico e attendibile riferirsi alle graduatorie che danno la nostra città ai primi posti in termini di vivibilità anche dal punto di vista ambientale. Il termine "vivibilità" oggi si è arricchito di nuovi e più profondi significati: lavoro (possibilmente non precario), casa, capacità di spesa, assistenza all'infanzia e agli anziani, trasporti pubblici, aree verdi, cultura, svago. Se tutto questo non viene garantito e fruito in modo equilibrato e quindi non viene percepito, è utopico vantarsi di essere ai primi posti della graduatoria sulla vivibilità delle città. Le indagini statistiche e le conseguenti classifiche possono dare interessanti indicazioni ma spesso non corrispondono alle opinioni dei cittadini, che poi sono quelli che verificano, ogni giorno ed in ogni circostanza della vita quotidiana, la bontà di tali giudizi. Faccio un esempio: si parla continuamente e forse in modo esagerato della ristrutturazione delle rive; è stato un intervento apprezzabile che va riconosciuto ma allo stesso tempo a cento metri di distanza, nella zona del centro storico, i residenti si stanno ribellando per l'invivibilità della zona dovuta agli schiamazzi notturni e alla mancanza di igiene pubblica. Purtroppo oggi Trieste è anche questo.

Piani del traffico e della sosta: novità e tempestiva?

Maurizio Ferrara - Come ex assessore al traffico dovrei avvalermi della facoltà di non rispondere per rispetto di chi mi ha sostituito. Sono rimasto alla bozza che avevo resa pubblica anche alla Trieste Trasporti. Ricordo il convinto apprezzamento per il coraggioso documento che, prevedendo l'aumento delle corsie preferenziali, favoriva finalmente il trasporto pubblico. Consentitemi una battuta: basterebbe sanzionare le soste abusive nelle più importanti corsie di scorrimento per avere da subito un piccolo piano del traffico. Pensate a Piazza Goldoni, via Ginnastica, via Carducci, via Battisti, via Coroneo. Oppure: perché non predisporre ulteriori parcheggi per motocicli laddove esiste il divieto di sosta? Quanto fatto in via Timeus ed in Largo Barriera ha dato esiti sostanzialmente positivi.

Roberto Decarli - Dire che la situazione è confusa è perfino superfluo. La città, le categorie economiche, la TT in primis ma anche la AMT, attendono da tempo un confronto con l'amministrazione comunale per capire gli indirizzi e i progetti relativi alla mobilità veicolare e ai parcheggi. Sentiamo spesso parlare di ampliamento delle zone pedonali, di corsie preferenziali per i mezzi pubblici, di abbattimento delle barriere architettoniche, tutta una serie di interventi che potrebbero certamente migliorare la situazione della mobilità ... ma ne sentiamo solo parlare. Purtroppo il tempo passa e si continua nell'incertezza più totale: la presentazione dei piani viene continuamente rinviata, allo stesso tempo la situazione ambientale per quanto riguarda le polveri sottili (PM10) si aggrava, il traffico è sempre più caotico e l'inquinamento acustico, realmente percepito, è tra i più alti dei capoluoghi di provincia. È ovvio che un traffico veicolare non regolamentato e gestito in modo estemporaneo, come sta accadendo oggi, non aiuta il trasporto pubblico, sia in termini di velocità dei mezzi, sia dal punto di vista ambientale ma anche, cosa molto importante, dal punto di vista economico.

Come giudica il trasporto pubblico locale nella nostra realtà? Quali miglioramenti suggerirebbe?

Maurizio Ferrara - Considero il trasporto pubblico locale uno dei migliori a livello nazionale anche se l'attuale carenza di corsie preferenziali provoca forti disagi agli autisti. I triestini dovrebbero sempre ringraziare questi lavoratori per la pazienza e la professionalità

con cui svolgono le loro difficili mansioni. Apprezzo la scelta della Trieste Trasporti di continuare ad investire sui nuovi mezzi ecologici ed auspico un maggior utilizzo di autobus dotati di pedane per consentire ai molti anziani e ai disabili di muoversi con il minor rischio possibile.



Maurizio Ferrara

Roberto Decarli - Il trasporto pubblico ha bisogno di maggiore attenzione soprattutto per la particolare conformazione del territorio di Trieste e delle sue periferie. Credo però che il servizio funzioni abbastanza bene e copra con la sua rete l'intero territorio ed è significativo il fatto che ciò sia riconosciuto dagli utenti. Certo, può essere ancora migliorato, ad esempio verificando le frequenze nelle tratte lunghe centro/periferia. Il parco mezzi è di buon livello e a quanto sembra riesce a soddisfare adeguatamente le necessità degli utenti, anche se all'interno degli ultimi bus lo spazio è piuttosto esiguo; ci saranno sicuramente delle esigenze tecniche ma è una cosa che ho notato. Vorrei inoltre sottolineare la capacità degli autisti che, con estrema perizia e pazienza nei confronti degli utenti, conducono questi enormi mezzi e riescono a districarsi nel caos del traffico cittadino e in alcune strade della periferia che sono di difficile percorrenza anche per veicoli standard. Infine vorrei solo ricordare di dedicare un'attenzione particolare ai disabili e agli anziani che non devono essere visti come un "problema" ma un elemento normale della società che, come tale, deve essere considerato. ■

Aneddoti

L'introduzione dei nuovi autobus con i colori aziendali ha ingenerato anche alcuni simpatici equivoci tra i nostri concittadini. La scritta "EURO 4", riportata in grande evidenza sulla parte alta delle fiancate, ha infatti indotto alcuni utenti, in attesa alla fermata, a chiedere con una certa preoccupazione all'autista se il costo del biglietto per usufruire di tale mezzo innovativo fosse davvero di "4 Euro". Perché in tal caso - parole testuali - avrebbero atteso volentieri l'autobus successivo.



Uno alla volta facciamo conoscenza

INFORMATICA E TECNOLOGIA

Presentiamo in questo numero il settore dell'**Informatica e Tecnologia**, una delle unità strategiche di TT sotto la diretta responsabilità dell'AD **Cosimo Paparo**, composta a sua volta dal **SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE**, il **SISTEMA INFORMATIVO DI ESERCIZIO** e le **INFRASTRUTTURE E HARDWARE**.

SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE

Più che lecita la domanda che molti, immaginiamo, si pongono: cos'è esattamente un Sistema Informativo Aziendale? Ce lo spiega **Corrado Sfecci**, la "memoria storica" del reparto, il quale ci racconta anche l'origine e l'evoluzione che ha avuto l'informatica, sorta inizialmente nell'ambito ACEGAT, sviluppatasi successivamente in ACT e giunta infine in Trieste Trasporti.

«La scissione di ACEGAT, avvenuta nel 1977, determinò l'esigenza di creare delle nuove strutture nella neo-istituita ACT. Tra queste risultava anche il CED, Centro Elaborazione Dati, il cui organico venne costituito attraverso le assunzioni di nuovo personale. Primo tra tutti l'ing. **Roberto Gerin**, attuale Direttore di Esercizio e responsabile ad interim di tutta la parte informatica e tecnologica dell'azienda, al quale fu affidato l'arduo compito di mettere insieme una struttura nuova pezzo dopo pezzo. La tecnologia utilizzata all'epoca non prevedeva ancora il personal computer, per cui i dati da gestire (dalle giornaliere, alle paghe, alle fatture contabili, tanto per citarne alcuni) venivano inseriti su schede perforate, inizialmente di cartone, in seguito sostituite da floppy disk da 8". L'elaborazione dei dati avveniva successivamente tramite una grande unità centrale che apparteneva all'ACEGA, con la quale si dialogava attraverso pochi video-terminali che risiedevano in una stanza del CED e venivano utilizzati a turno. Più tardi, ACT acquistò un proprio elaboratore, procedendo contemporaneamente ed in modo graduale e progressivo al cablaggio dell'intera azienda, fino ad arrivare a connettere al sistema informatico almeno un video-terminale in ogni unità lavorativa. Molte delle procedure utilizzate in quel periodo erano frutto del lavoro di programmazione dei tecnici del CED che scrivevano i programmi ex-novo o modificavano altri già esistenti, adattandoli alle necessità dei reparti. Si riuscì così a gestire il fabbisogno informatico in azienda fino agli ultimi anni del ventesimo secolo, vale a dire fino a quando si dovette per tempo far fronte al famigerato "millennium bug", che determinò il cambio dei sistemi informatici finora utilizzati, portando ACT ad acquistare all'esterno alcune procedure necessarie al proseguimento dell'attività dei vari settori aziendali, quali ad

esempio *SmartStream per la gestione logistico-contabile, Maximo per la gestione della manutenzione, Ascot e Winrap per le gestioni paghe e presenze*».

Come accade ancor oggi, anche quella volta i programmi acquistati all'esterno necessitarono di un'opera di adattamento "sartoriale" per soddisfare le esigenze interne. Questo, per esempio, è uno dei compiti di cui si è occupato e si occupa tuttora **Eddy Babich**, il quale ha sviluppato tra l'altro la personalizzazione della procedura per la gestione della manutenzione, crescendo in tal modo la propria professionalità, fino a diventare oggi un programmatore di alto livello.



I colleghi del settore informatico con l'Amm. Delegato

SISTEMA INFORMATIVO DI ESERCIZIO

Facciamo adesso un ulteriore passo, verso il mondo meno noto del Sistema Informativo d'Esercizio, dove sigle come TSpm, AVM, Chiosco Informativo (Totem) posso risultare ancor più ostiche ai lettori. Coordinatore del reparto è l'ing. **Paolo Rondini**, coadiuvato da una squadra di menti esperte che sanno districarsi nel mondo della programmazione, per trasformare concetti ed esigenze degli utenti in strumenti di lavoro affidabili. Il gruppo di sviluppo del sistema TSpm (Transport Scheduling Planning and Management), composto dall'ing. **Andrea Zez** e **Walter Gulli**, si occupa principalmente della realizzazione e manutenzione di applicazioni dedicate alla programmazione del servizio di trasporto pubblico ed alla gestione e consuntivazione dello stesso. Tali applicazioni, sviluppate coerentemente allo standard europeo Transmodel con un sistema progettato e realizzato internamente (framework) - aspetto questo che rappresenta un vero fiore all'occhiello per TT -, vengono ritenute di importanza strategica per l'azienda per gestire in tempo reale le informazioni necessarie alla gestione del servizio.

Lo stesso framework è servito come base per varie applicazioni interne, quali Protocollo, Pratiche Disciplinari, Ufficio Relazioni con il Pubblico, Call Center autisti, oltre al Servizio Cartografico con cui si integra la parte relativa al sistema di monitoraggio della flotta via radio/telefonia mobile - sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring) - curata da **Pierluigi Tumia** e **Fabrizio Godinich**. Questo sistema consente tramite un computer di bordo presente su ciascun autobus di dialogare con la centrale operativa per comunicare tutta una serie di informazioni, tra cui la posizione esatta del mezzo, utile oggi per la gestione delle percorrenze e delle deviazioni e un domani per informare l'utenza su tempi di attesa alla fermata. Infine è in fase di realizzazione il Chiosco Informativo, una sorta di monolito che contiene un sistema interattivo, attraverso il quale sarà possibile al personale viaggiante inoltrare richieste, ottenere informazioni

su turni, ferie, compensativi, vestiario, ecc., ed effettuare cambi turno. Le stesse funzionalità saranno disponibili anche tramite qualunque postazione connessa alla rete internet.

INFRASTRUTTURE E HARDWARE

Il Sistema Informativo Aziendale, come anche il Sistema Informativo di Esercizio, per poter funzionare correttamente hanno bisogno di un terzo reparto cardine in azienda: le Infrastrutture e Hardware, che fornisce il supporto informatico, generico e specifico, per la gestione organizzativa ed amministrativa aziendale e di cui fanno parte **Marino Tironi** e l'ing. **Daniele Varin**. Il primo, approdato al CED nel 1986 ed attuale responsabile del reparto, ci spiega che le attività svolte sono svariate e comprendono sia la gestione delle strutture e degli apparati di una rete divenuta ormai capillare, sia la gestione dei server (16 al momento!) con relativi sistemi operativi e software applicativi a cui accedono i PC presenti in azienda, sia le valutazioni sulle esigenze e sugli obiettivi da realizzare per l'efficienza ottimale dei servizi informatizzati. «Ci occupiamo - continua Tironi - anche della predisposizione dei requisiti tecnici propedeutici alle gare per la fornitura del materiale hardware necessario, nonché della successiva installazione e gestione di tutte le apparecchiature hardware e del software di base. Offriamo inoltre assistenza agli utenti, amministrando i servizi connessi alla rete (posta elettronica, web server internet e intranet) monitorandone gli accessi, gestiamo le periferiche, quali le stampanti di rete, curiamo le chiamate di assistenza per interventi da effettuare su hardware ed infine ci occupiamo anche del software della centrale telefonica recentemente installata».

Se per TT il settore informatico è divenuto ormai così strategico da non poterne far a meno, è altrettanto vero che è indispensabile un costante aggiornamento sulle novità tecniche dei componenti hardware, sulle nuove tecnologie e sui nuovi prodotti, legati ad un mondo che è in continua evoluzione e che in pochi anni ha fatto passi da gigante, consentendo che le informazioni e le conoscenze fossero messe a disposizione di tutti attraverso metodologie di accesso diversificate, crescendo così il valore della comunicazione, ormai diventata universale. ■



Elogi al personale (da segnalazioni pervenute)

Pubblichiamo ulteriori due elogi ricevuti recentemente tramite il nostro Ufficio Relazioni con il Pubblico. Fa sicuramente piacere notare che ci sono persone che apprezzano il lavoro svolto quotidianamente dal personale della Trieste Trasporti.

Oggi, 4 dicembre alle 12.25, ho visto arrivare da lontano una delle vetture della linea 15 (la n. 1070). Benché si trovasse ad una distanza dalla fermata doppia della mia, procedeva molto più velocemente e vi sarebbe arrivata sensibilmente prima. Ho sperato che alla fermata, che non vedevo perché situata dietro l'angolo di una casa, si trovassero utenti in attesa in modo da prolungare la sosta per il tempo che mi era necessario a raggiungere la vettura. Girato l'angolo vidi che non c'era nessuno, né alcuno era sceso, ma la vettura era là ad attendere: l'autista, avendo notato il mio affrettarmi, aveva atteso il mio arrivo.

Doveva essere "uno di quei strani tipi" che ritengono che il loro stipendio derivi dal trasporto degli utenti, mentre secondo altri basta spostare una vettura dal punto A al punto B. Credo che una società funzionerebbe meglio se alle persone che fanno bene il proprio lavoro fosse riconosciuto questo merito.

Sperando, anche se con scarsa convinzione, che questo avvenga, vi ho segnalato il fatto.

E-mail firmata

...

La presente per segnalare a codesta direzione il civilissimo e lodevole comportamento della conducente dell'autobus n° 793 proveniente da P.le Irneri, transitato ieri, 5 dicembre, alle ore 14.37, fermata Hotel Savoia.

Ha atteso che io, impossibilitato ad essere frettoloso, percorressi la decina di metri che mi separava dall'automezzo consentendomi, perciò, di utilizzarlo.

Il tempo perduto? 4 - 5 secondi, che comunque non hanno pregiudicato il servizio in quanto il primo semaforo incontrato è stato "verde".

Che tale comportamento sia di esempio ai colleghi della sconosciuta indicata.

Un tanto per un dovere civile.

Lettera firmata



Nel 25° Campionato Italiano di Slalom Gigante, svoltosi ad Alleghe dal 1 al 4 febbraio, il CRAL aziendale ha vinto il titolo iridato a squadre e quello individuale, con il collega **Pierpaolo Prinz**.

URP - Reclami di Gennaio

Argomento	N.	Fonte	N.
Servizio	43	N.Verde	97
Comportamento	40	E-mail	6
Disinformazione	10	Lettera	5
Frequenza	5	Ufficio	3
Autobus	4	Articolo	1
Oggetti rinvenuti	3		
Documenti di viaggio	2	TOT. RECLAMI	112
Illecito Amministrativo	2	TOT. CONTATTI	2215
Orari	1	% reclami su totale contatti	
Fermata	1	5,06 %	
Deviazione	1		

Premi Fedeltà al lavoro 2006

Durante una cerimonia ufficiale tenutasi giovedì 14 dicembre, il Presidente della Camera di Commercio, Antonio Paoletti, ha premiato venticinque tra imprenditori e lavoratori che nel corso degli anni si sono distinti per il loro impegno a vantaggio della collettività provinciale.

Siamo orgogliosi di poter annunciare che fra i vincitori di questa edizione del Premio Fedeltà al lavoro e Progresso economico ci sono ben due rappresentanti della Trieste Trasporti.

ROBERTO GERIN - attuale Direttore di Esercizio, ha iniziato il suo rapporto di lavoro con l'allora A.C.T. nel 1979 come capo tecnico. Da quel momento, nel corso di ventisette anni, ha avuto modo di mettere a profitto le sue capacità e le sue esperienze, oltre alla sua preparazione universitaria di ingegnere, fino a raggiungere nel 1994 la qualifica dirigenziale.

GIUSEPPE SCARPA - assunto il 30 luglio 1979, ha cominciato la sua attività nell'azienda come conducente di linea. Nel corso degli anni è quindi passato a mansioni amministrative, fino a raggiungere la qualifica, tuttora ricoperta, di capo unità amministrativa tecnica. Una carriera svolta con costanza e impegno, che gli sono valsi oggi l'assegnazione del riconoscimento. Congratulazioni a entrambi!

Concorso fotografico Arriva

Grande soddisfazione in TT per l'assegnazione del primo premio al collega **Ivo Borri**, vincitore dell'edizione di Gennaio del CONCORSO FOTOGRAFICO indetto dalla società **Arriva plc** e riservato ai soli dipendenti delle aziende di trasporto che operano a livello europeo e fanno parte del medesimo gruppo internazionale. La foto è stata scattata a Trieste durante le recenti festività natalizie e, come richiesto dal bando esposto in azienda, coglie un particolare legato al mondo del trasporto pubblico. Complimenti! (Grazie! - nda)



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

Direttore Responsabile
Pier Giorgio Luccarini

Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Annalisa Gomezel,
Gianfranco Ruggeri, Ingrid Zorn

Recapiti
Via dei Lavoratori, 2 - 34144 Trieste
Tel. 040 779.5201 / 5352
Fax 040 779.5225
e-mail: urp@triestetrasporti.it

Stampa: STELLA srl - Arti Grafiche - Trieste



Aurora
ASSICURAZIONI
DOVE SENTIRSI SERENI

Agenzia
AR.GEN.ASSICURAZIONI s.n.c.
Via XXX Ottobre, 8 - Trieste
Tel. **040 632672 - 040 369926**
e-mail 10770@age.auroraassicurazioni.it



Aurora
ASSICURAZIONI
DOVE SENTIRSI SERENI

**Ai dipendenti della Trieste Trasporti
condizioni agevolate con trattenuta sullo stipendio**