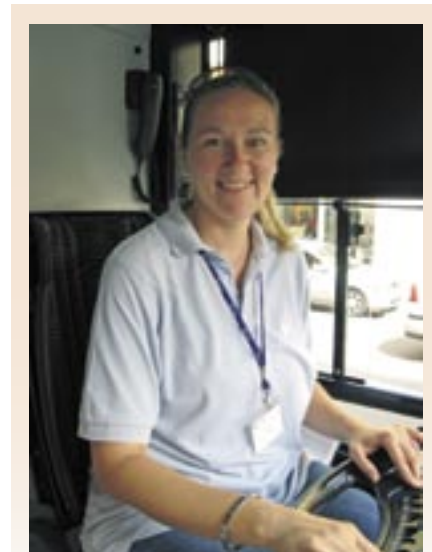


Un po' di rosa tra tanto azzurro (2ª parte)

intervista ad alcune conducenti in servizio sulle linee di Trieste di Ivo Borri

Dopo aver sentito le esperienze di tre colleghe, ciascuna con alle spalle una decina d'anni di servizio a bordo dei mezzi pubblici (vedi **BUS informa** precedente), abbiamo ritenuto opportuno dar voce in questo numero ad altrettante conducenti, prese però tra le assunzioni registrate nell'ultimo periodo, così da completare il quadro di un mestiere prevalentemente maschile, ma che oggi, grazie anche alla tecnologia che rende meno faticosa la guida degli autobus, forse si addice meglio al "gentil sesso", predisposto per sua natura ad una maggior accoglienza della clientela a bordo dei mezzi.

Curiosa la storia di **Ksenija Zotti**, che inizia la sua esperienza lavorativa oltre La Manica, a Londra, in un supermarket attiguo ad un deposito di autobus. Tale vicinanza la induce un bel giorno a tentare la sorte, presentando domanda di assunzione presso l'azienda locale di trasporto. Dopo il superamento del test che, oltre alla prova di guida di un furgone comprendeva anche esercizi di calcolo matematico (*infatti il personale alla guida dei mezzi londinesi rilascia anche i biglietti per la corsa*), in breve tempo ottiene la divisa ed inizia il suo nuovo lavoro come autista lungo le strade della mitica Londra. Anche se inizialmente le vengono assegnati sempre i medesimi percorsi, l'emozione di guidare un "double-decker bus" attorno a Trafalgar Square deve esser stata davvero grande. Non per niente le capita per un perio-



Ksenija Zotti

do di parlare nel sonno, pronunciando più volte la frase che era solita rivolgere a chi saliva in vettura: "Seventy p" (70 pence, il costo di una tratta breve). Per tre anni e mezzo continua a macinare chilometri sulle corsie di sinistra, spesso imbottigliata in un traffico ben più caotico di quello triestino, rimanendo a volte ferma anche per un'ora.

Dopo l'esperienza inglese Ksenija rientra nella nostra città, trovando lavoro dapprima presso un supermarket (*ma allora è un vizio!*), e poi seguendo la trafila del concorso come conducente presso la Trieste Trasporti, dove è stata assunta lo scorso aprile. In questi primi mesi ha potuto riscontrare una buona accoglienza da parte dei colleghi, pronti e disponibili in caso di bisogno, oltre che la cortesia da parte delle persone. Di questo lavoro le piace la dinamicità, che le consente di avere contatti con la gente e la varietà di un mestiere nel quale "ogni corsa è sempre diversa".



Jenny Oretti

La seconda autista che abbiamo intervistato è **Jenny Oretti**, entrata a far parte di TT nel maggio del 2006 dopo aver cercato con determinazione ed insistenza per 3 anni di coronare il suo sogno di diventare un giorno autista. Una passione ereditata molto probabilmente dal nonno, del quale ricorda il fascino per la divisa indossata con tanta fierezza.

Nei primi mesi del suo servizio Jenny ha sofferto più di qualche volta il giudizio gratuito da parte dell'utenza che saliva a bordo. Tale fenomeno lo attribuisce al fatto che, appena assunti, i neo-autisti non indossano ancora la divisa e pertanto la vista di una ragazza mingherlina vestita in borghese alla guida di un autobus, male predispone più di qualche passeggero, spesso portato a squadrarla da capo a piedi dimostrando con lo sguardo la preoccupazione per il tragitto che dovrà sostenere. In uno di questi casi, dopo aver aperto la porta ad un utente in attesa alla fermata, si è sentita perfino rispondere: "preferisco attendere il prossimo autobus". Anche lei conferma che tra colleghi i rapporti sono ottimi, trovando in tutti disponibilità e supporto in caso di bisogno (*forse che gioca un peso determinante l'essere donna?*). Prima di intraprendere questa strada, la sua esperienza lavorativa l'ha

svolta sempre a contatto con la gente, come commessa in un Centro commerciale, abituandosi così, già per tempo, a rinunciare al riposo festivo domenicale garantito. Di fatto questo aspetto non le pesa ma, se sommato ai turni o alle ferie codificate per gruppi di autisti, ne riconosce una certa penalizzazione rispetto ad altri tipi di lavoro.

È un mestiere insomma che deve piacere, e che richiede tanta, ma davvero tanta pazienza, sia per la varietà delle persone trasportate, sia per il fatto di dover spesso iniziare il proprio servizio da una parte della città, per finirlo magari la sera in tutt'altro luogo.

Terza a rilasciare l'intervista è **Silvia Lupo**, arrivata a questo mestiere dopo diverse esperienze lavorative grazie alle quali però è riuscita a focalizzare meglio il suo obiettivo, riuscendo in breve tempo ad ottenere tutte le patenti possibili e coronando così, con una certa determinazione, il suo sogno di diventare autista.

Di carattere socievole, Silvia mantiene tutto il giorno sul suo volto un sorriso che ben predispone chi la incontra ("*mi ciogo 'sto autobus perché l'autista xe coccola*", ha sentito dire qualche volta). Deve essere per questo motivo che molte delle persone che salgono in vettura si avvicinano al suo posto di guida e, ignari dell'invito "SI PREGA DI NON DISTURBARE IL CONDUCENTE", le sottopongono le proprie vicissitudini nella speranza di essere ascoltate. Cosa a cui la nostra collega difficilmente si sottrae, sia per educazione, sia perché sa che in una città come Trieste, dove la percentuale di persone sole è elevata, c'è bisogno anche di queste forme di servizio, a volte fatte solo di silenzio o di un sorriso. Tra i diversi utilizzatori del mezzo pubblico ce ne



Silvia Lupo

sono alcuni però di "particolari", che danno spettacolo in strada e in vettura. Le capita a volte di trasportare Enzo, un assistito del CIM, il quale senza mezzi termini dichiara ogni tanto il suo amore per lei, ricevendo in cambio un semplice sorriso, terapeutico in questi casi e sufficiente a farlo allontanare tranquillo. Da qualche tempo, possedendo anche la patente "E", ha cominciato a guidare gli autobus da 18 metri ("*...ottimi quelli nuovi della Mercedes*"), sempre con una condotta di guida "pulita".

Una cosa che le fa piacere è di vedere dallo specchietto come cambia, durante la corsa, l'atteggiamento di chi sale a bordo: mentre all'inizio sono portati ad aggrapparsi ai sostegni per diffidenza verso la donna alla guida, col passare delle fermate tendono ad assumere una posizione rilassata. E con i colleghi? Tutto bene, sempre solidali e disponibili, in modo particolare tra donne, assieme alle quali poco tempo fa ha trascorso una bellissima serata a cena, in un locale. ■

Aneddoti e storie buffe

"Il mondo è bello perché è vario!" Potrebbe essere questo lo slogan per introdurre gli aneddoti di questa volta.

Primo: alla fermata un uomo sale sull'autobus con in mano una sedia pieghevole. La apre, la sistema in uno spazio libero e vi si siede sopra (e già questo potrebbe bastare). Poi, con tanta naturalezza, inizia a mettersi lo smalto sulle unghie... Ahhhh!

Secondo: siamo al capolinea. Una signora si avvicina alla conducente.
- Scusi, posso chiederle una cosa?
- Certo, mi dica.
- Da che parte dell'autobus devo sedermi per non avere il sole sul viso?
- ...

Terzo: a voce alta, in vettura, nell'ora di punta: «Silvia, vien a casa mia, che femo un fio insieme!»

TFR: una scelta difficile

di Nicola Cattozzo
Direttore Risorse Umane e Organizzazione

Anche in Trieste Trasporti il dato dei lavoratori che hanno destinato il proprio TFR ad un fondo pensione non si è discostato da quello nazionale: poco più del 40% dei dipendenti ha optato per il conferimento del TFR al Fondo Priamo (il fondo del settore autoferrottravvieri).

Le previsioni iniziali, al momento dell'entrata in vigore della nuova normativa sul TFR, erano di una adesione all'opzione Fondo Pensione che andava dal 60 al 70%.

Quello che più stupisce, e anche preoccupa, è che vi è stata una bassa adesione soprattutto da parte di chi ha maggiore interesse ad integrare la propria pensione: i giovani, quelli che sono entrati nel mondo del lavoro da poco.

Secondo i calcoli effettuati sulla base dell'attuale normativa pensionistica, chi andrà in pensione tra 20 anni si ritroverà con una diminuzione del 30/40% della retribuzione ultima percepita. Appare chiaro che avere la possibilità di integrare quanto si riceverà a titolo di pensione diverrà quanto mai necessario per poter mantenere il proprio tenore di vita a livelli dignitosi.

Come si spiega questo fenomeno?

Le cause sono molteplici:

- nonostante le agevolazioni fiscali previste per chi destina il TFR ai fondi, c'è stata una forte diffidenza probabilmente dovuta al fatto che, rispetto ad una materia così "sensibile", le parti sociali ed il governo hanno dato spesso messaggi confusi e contraddittori;
- conseguentemente, stante il fatto che chi destina il TFR al fondo non può più modificare la propria scelta (mentre è possibile il contrario), molti lavoratori hanno preferito "stare alla finestra" e vedere se quanto stabilito oggi non viene modificato nel giro di breve tempo.

Nei prossimi mesi si vedrà se vi sarà una inversione di tendenza che è sicuramente da auspicare: dipenderà molto dalla "stabilità" che verrà data, su questa importantissima materia, da parte di chi ne ha la responsabilità. ■

ALCUNI DATI SULLE SCELTE	
% dichiarazioni esplicite	100%
N° destinazioni TFR all'INPS	465
Iscritti a Priamo al 31/12/06	234
100% del TFR a Priamo	86
comparto bilanciato	73
comparto garantito	13
29.33% a Priamo, residuo a INPS	148
comparto bilanciato *	148
Nuovi iscritti Gen-Giu 2007	104
100% del TFR a Priamo	41
comparto bilanciato	22
comparto garantito	19
29.33% a Priamo, residuo a INPS	63
comparto bilanciato	39
comparto garantito	24
Scelta PIP di tipo assicurativo	16

* La modifica del comparto può essere esercitata dagli aventi diritto, utilizzando la lettera già recapitata dal Fondo Priamo a ciascun interessato.

Considerazioni sui dati

Come si può capire dalla percentuale di dichiarazioni esplicite (*prima riga della tabella*), l'informazione all'interno dell'azienda è stata efficace, non essendosi verificato nessun caso di silenzio-assenso.

La maggior parte dei dipendenti si è documentata per tempo in modo adeguato ed era ben consapevole della propria scelta all'atto della compilazione del modulo.

Altri colleghi hanno preferito rivolgersi in più riprese agli incaricati, per chiedere dei chiarimenti prima di esplicitare la propria scelta (*tra questi, è capitato qualcuno convinto di poter trasferire fin da subito, sul proprio conto corrente, il TFR maturato*).

Decisamente bassa la percentuale di coloro che, avendo la prima occupazione successiva al 28 aprile 1993, hanno inteso aderire al Fondo complementare di categoria "Priamo": solo 26 su 80.

Editoriale

Le ferie rilassanti sono finite da poco ma l'effetto tonificante è svanito il giorno stesso della ripresa. I problemi che avevamo lasciato sulla scrivania con la segreta speranza che, almeno in parte, si risolvessero da soli, li abbiamo ritrovati pari pari al ritorno.

Che soddisfazione sarebbe poter pronunciare, con diverta serenità, quella splendida battuta di Jerome K. Jerome: "Il lavoro mi piace, mi affascina. Potrei starmene seduto per ore a guardarlo". Purtroppo alla Trieste Trasporti per taluno questa battuta non costituisce un simpatico intermezzo ma rappresenta una convinzione radicata o, per meglio dire, un'aspirazione da concretizzare quanto più possibile anche a scapito dei colleghi e della propria dignità.

Per fortuna, questi furbetti del Broletto sono una esigua minoranza anche se, purtroppo, costituiscono una minoranza numerosa e fastidiosa, che mette a disagio colleghi, Azienda (che paga il loro stipendio!) e gli stessi sindacati ai quali i "maniuoli" si rivolgono spesso per invitarli a sostenere i loro piccoli privilegi.

Il sindacato, talvolta, difende questi personaggi i quali invece andrebbero isolati e additati ai più giovani come esempi negativi da non imitare.

L'Azienda vuole, e sottolinea vuole, difendere con forza l'operato e la dignità professionale dei tanti dipendenti che lavorano con onestà, passione e coscienza. Sono la stragrande maggioranza (lo ripeterò sino alla noia in ogni sede!) ed essi vanno aiutati a crescere e a lavorare con ancor più serenità, sicurezza e, perché no, con maggior profitto economico.

Si è voluto impostare un Premio di risultato diverso dal passato, migliorativo, che premi davvero chi vuol lavorare seriamente e con impegno. Si aspettano anche proposte ulteriori che aiutino a rafforzare tale impostazione.

È un altro passo verso un rapporto ancor più costruttivo che l'Azienda vuole (e sottolinea vuole) avere con il sindacato, quello serio, che desidera anch'esso un confronto sereno e onesto, che ricerchi, come cerca di fare l'Azienda, accordi possibili e praticabili, che guardi al domani con una mentalità più moderna e realistica.

Se siamo d'accordo sul fine, allora mettiamoci con convinzione e senza pregiudizi al lavoro.

Pier Giorgio Luccarini
Direttore Generale

Bilancio AMT

intervista a **Rocco Lobianco**
Presidente di AMT SpA
di **Andrea Di Matteo**

Lo scorso 25 giugno è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il bilancio per l'anno 2006 dell'Agenzia per la Mobilità Territoriale di Trieste (AMT).

Si tratta di un consuntivo significativamente migliorato rispetto agli anni precedenti, infatti sono stati registrati una diminuzione dei costi di produzione e contemporaneamente un aumento del valore di produzione.

Il risultato ordinario passa da 270 mila Euro del 2004 ad oltre 1 milione di Euro del 2006, registrando così un MOL (Margine Operativo Lordo) pari al 18,34%.

Dott. Lobianco, quali sono i prossimi obiettivi di AMT SpA?

Negli scorsi mesi si è ultimata l'installazione dei parchimetri nelle aree da noi gestite, operazione portata avanti assieme al Consorzio Cosmo City (società che collabora con AMT nella gestione delle aree di parcheggio, fornendo il personale per la verifica dell'effettuato pagamento della sosta), in modo da risparmiare quasi 500 mila Euro. La presenza dei parchimetri permette la differenziazione delle tariffe: ogni cittadino può pagare la singola sosta oppure può dotarsi di "Euro Park". Si tratta di un apparecchio da esporre al cruscotto del veicolo e da attivare al momento dell'arrivo nell'area di sosta, una sorta di carta prepagata a scalare, che si può ricaricare e permette di pagare solo l'effettivo tempo di sosta.

Inoltre, abbiamo assunto in gestione il parcheggio della Baia di Sistiana dopo quattro anni di assenza (introducendo una tariffazione agevolata per i residenti), il parcheggio di interscambio della pista

ciclabile di via Orlandini e abbiamo attivato uno stallo di sosta presso il comprensorio della Fiera di Montebello. Il rafforzamento del "core business" (obiettivo) è quello di incrementare le offerte della sosta in città: in questa ottica abbiamo preso in gestione il parcheggio di via Locchi di circa 850 posti (di cui 602 destinati alla rotazione) e attualmente stiamo definendo con il Comune di Trieste l'assegnazione del parcheggio di via del Rivo, a San Giacomo, in modo da renderlo agile.



Rocco Lobianco

Fra gli altri progetti c'è anche quello di via del Teatro Romano?

AMT è socio di maggioranza nel progetto che prevede la costruzione del Park San Giusto, sotto l'omonimo colle e con l'ingresso e l'uscita posti in via del Teatro Romano.

Si tratta di patti sociali, stabiliti da determinazioni passate.

Questa opera è importante per tutta la

RICLASSIFICAZIONE CONTO ECONOMICO

	2004	2005	2006
Valore della produzione	3.167.050,14	2.998.015,00	3.409.774,00
Costi della produzione *	3.148.336,77	2.863.903,00	2.784.306,00
Margine Operativo Lordo **	18.713,37	134.112,00	625.468,00
% MOL / Valore della produzione	0,59%	4,47%	18,34%
Risultato Ordinario ***	272.375,00	522.741,00	1.011.607,00
Risultato prima delle imposte ****	310.999,00	2.037.485,00	3.962.828,00
Utile dell'esercizio	11.873,00	1.959.320,00	3.330.118,00

* esclusi ammortamenti e accantonamenti
** al lordo di ammortamenti e accantonamenti

*** comprensivo di proventi e oneri finanziari (include partecipazioni)
**** comprensivo dei proventi e oneri straordinari

zona del centro storico e mi auguro che si possano risolvere i problemi giuridici che sono stati sottovalutati.

Nel 2008 verrà bandita la gara per l'assegnazione del TPL per il decennio 2011 - 2020. Come vive questo momento l'AMT?

Noi siamo soci di maggioranza di Trieste Trasporti con il 60,06 % e nell'ottica della futura gara abbiamo contribuito alla patrimonializzazione della società cedendo l'area di Broletto2 o area portuale.

Questo è un momento delicatissimo per le società di trasporto pubblico. Personalmente sono contrario al gestore unico (ferro-gomma-mare) sotto forma di una SpA regionale, la quale non potrebbe avere le diverse sensibilità per ogni singola realtà locale.

Invece vedrei meglio una società giuridica tipo SCARL, dove ogni azienda locale potrebbe avere la propria autonomia. ■

Nuovi bus 18 metri

Sabato 21 luglio sono entrati in servizio sulle linee 9 e 10 i nuovi autobus Mercedes Benz O 530 GN3 nella versione da 18 metri.

Si tratta di autobus urbani a piano totalmente ribassato, dotati di pedana per disabili e con uno spazio riservato alle carrozzine; inoltre, come tutti i nuovi modelli, dispongono di aria condizionata sia per i passeggeri che per l'autista.

Possono trasportare ben 146 persone, di cui 112 in piedi e 34 sedute.

Inoltre questi veicoli sono equipaggiati con una motorizzazione "Euro4" a basso impatto ambientale.

In questo modo Trieste Trasporti continua a rispettare gli impegni intrapresi nel rinnovo del parco veicoli, avendo un occhio di riguardo soprattutto verso l'ambiente: infatti nel 2007 sono stati acquistati 8 esemplari di questo modello, mentre nel 2008 ne arriveranno ulteriori 6.

A quel punto tutti gli autobus da 18 metri disporranno di pedana e di posto riservato ai diversamente abili.



Uno alla volta facciamo conoscenza

di **Annalisa Gomez**

Ufficio Relazioni con il Pubblico

Presentiamo in questo numero l'Ufficio Relazioni con il Pubblico (di seguito URP), una realtà nata in Italia con il D.Lgs 29/93 che ha previsto l'apertura dell'ufficio in qualsiasi tipo di amministrazione, fornendo uno strumento organizzativo e comunicativo adeguato in risposta alle esigenze dell'utenza.

In particolare all'URP sono assegnate funzioni di organizzazione e gestione delle informazioni sulle attività e i servizi dell'amministrazione di appartenenza, comunicazione esterna con gli utenti, anche on-line, ascolto e misurazione della qualità dei servizi e gestione della comunicazione interna.

Ma addentriamoci ora nella realtà capillare di Trieste Trasporti andando a conoscere la storia e i membri dell'URP, così come ce la presenta uno dei suoi attuali componenti, **Alessandro Antonello**, che fa "gli onori di casa" al posto della responsabile, la dott.ssa **Ingrid Zorn**, attualmente in congedo per maternità e alla quale vanno i nostri più affettuosi auguri per la nascita del suo piccolo Dean.



I colleghi dell'URP

"Tutto ha inizio nel 1996 - ci racconta Antonello - quando ancora l'URP era in fase embrionale, in quanto all'epoca c'era soltanto un numero verde, gestito dall'Ufficio Responsabilità Civile dell'allora Azienda Consorziale Trasporti". Poi, dal 1° settembre dello stesso anno, la dott.ssa Zorn, assieme allo stesso Antonello, comincia ad intraprendere una nuova missione, ossia predisporre ex novo un ufficio relazioni con il pubblico, collocato direttamente in staff con la Direzione Generale. Si inizia con l'intento di far conoscere all'utenza il Numero Verde dell'azienda, attraverso una serie di campagne pubblicitarie che utilizzano come media informativi soprattutto gli autobus, i titoli di viaggio e le pensiline d'attesa alle fermate. L'accrescimento costante della mole di lavoro di questo ufficio ha visto un primo ampliamento dell'organico già nel 1998, con l'arrivo del terzo componente del gruppo **Fabio Tesserini**. Poi, con lo sviluppo delle tecnologie e soprattutto con l'avvento di Internet, l'URP ha avuto la necessità di poter contare su un quarto componente. Nel giro di 10 anni si è arrivati infatti ad implementare il numero annuale dei contatti

con la clientela dai quasi 13.000 del 1997 a circa 22.000 del 2007.

Il numero verde (800-016675) rappresenta sicuramente il mezzo più importante per raccogliere le segnalazioni e le opinioni dell'utenza, ma non è l'unico. All'URP infatti pervengono anche numerose segnalazioni attraverso la mail aziendale, gli utenti che vi si recano personalmente, le lettere recapitate con la corrispondenza giornaliera, i fax e poi, da non sottovalutare, le segnalazioni che appaiono sui quotidiani locali.

Vediamo ora qual è l'iter di una segnalazione dal momento in cui viene recepita dall'URP. "Innanzitutto tutto - prosegue Antonello - si verifica il tipo di comunicazione inoltrata dall'utente; se si è in grado di soddisfarla direttamente si procede all'istante; in caso contrario si predispone una pratica che viene poi trasmessa al reparto di competenza, che ha 15 giorni di tempo per rispondere all'URP. Mentre il meccanismo con l'utenza ha ormai un iter consolidato, quello con i reparti aziendali subisce a volte dei rallentamenti. È un nostro impegno futuro quello di sensibilizzare di più alcune realtà, al fine di ottimizzare il servizio e rispettare le tempistiche previste per la risposta all'utenza, che attualmente sono di 24 giorni lavorativi (la normativa nazionale ne prevede 30) a decorrere dal ricevimento della segnalazione. Essendo l'URP uno dei reparti coinvolti nelle procedure sulla qualità, deve infatti attenersi scrupolosamente ai dettami della certificazione. Le pratiche disciplinari seguono un metodo leggermente diverso. Per responsabilizzare i clienti e non dar credito a contestazioni anonime, viene inviata al recapito del segnalante, con una busta preaffrancata, una copia della pratica che deve essere confermata, sottoscritta e rinviata. Solo da quel momento può partire la procedura disciplinare. Inoltre i nominativi di chi promuove la segnalazione, e dei destinatari a cui è diretta, sono sempre tutelati dalla Privacy e rimangono esclusivamente a conoscenza dell'ufficio competente (URP per i primi e Disciplina per i secondi)".

Ma come sono i rapporti con l'utenza? "I rapporti con le persone sono cordiali - prosegue Antonello - ovviamente con alcune eccezioni. Può capitare di ascoltare una persona alterata, ma ci si impegna sempre a rispondere in modo cortese, anche se gli utenti alle volte mettono la comunicazione sul piano personale e non risulta semplice mantenere la calma. Inoltre, con l'avvento dei cellulari, la gente telefona al Numero Verde in tempo reale e questa immediatezza non sempre permette di calmare i bollenti spiriti. Succede talvolta che le persone siano talmente nervose che scoppiano in un pianto liberatorio e quindi a noi tocca anche il ruolo di anti-stress". Vista la particolarità dell'incarico, per la preparazione e la pazienza richieste, nell'ufficio sono gravitate diverse persone: l'ultimo acquisto è **Giorgia Polli**, arrivata in ufficio a novembre del 2006 e principalmente assegnata al Numero Verde. È a Fabio Tesserini ed a lei che chiediamo quali

sono le richieste più frequenti ricevute telefonicamente. "Se ne sentano di tutti i colori, dalle normali richieste, a quelle più stravaganti, agli scherzi telefonici e non mancano poi gli affezionati del servizio che immancabilmente trovano qualsiasi motivo per fare la loro telefonata di rito, ma si tratta, la maggior parte delle volte, di persone anziane, sole o semplicemente in cerca di amicizia. Alcuni utenti che si presentano in ufficio sono particolarmente simpatici e qualche volta, per ringraziarci del servizio offerto, ci portano anche dei dolcetti, che ci sollevano il morale, soprattutto dopo una giornata lavorativa pesante". "Distribuiamo anche molto materiale informativo - continua Tesserini - soprattutto agli appassionati che desiderano avere delle foto o delle cartoline della nostra realtà aziendale e non mancano neanche i turisti che qualche volta ci chiedono un itinerario consigliato per visitare la città in autobus". Per poter lavorare all'URP c'è bisogno di una predisposizione caratteriale ai rapporti umani e di una formazione continua, sia tramite corsi specifici, sia stando sempre in contatto diretto con i vari reparti aziendali e seguendo tutte le novità che in TT sono quotidiane. Inoltre, è molto importante anche essere al corrente di ciò che accade sul territorio della nostra Provincia perché molto spesso impatta sul servizio offerto dall'azienda. Si tratta insomma di un lavoro molto vario, ma proprio per questo stimolante. Per dar ascolto alla voce dell'utenza agli operatori è richiesta tanta pazienza ed alle volte un pizzico di psicologia, ma è sicuramente gratificante constatare che la maggior parte delle persone che contattate l'ufficio si sente alla fine più informata, tranquilla e soddisfatta. ■

sono le richieste più frequenti ricevute telefonicamente. "Se ne sentano di tutti i colori, dalle normali richieste, a quelle più stravaganti, agli scherzi telefonici e non mancano poi gli affezionati del servizio che immancabilmente trovano qualsiasi motivo per fare la loro telefonata di rito, ma si tratta, la maggior parte delle volte, di persone anziane, sole o semplicemente in cerca di amicizia. Alcuni utenti che si presentano in ufficio sono particolarmente simpatici e qualche volta, per ringraziarci del servizio offerto, ci portano anche dei dolcetti, che ci sollevano il morale, soprattutto dopo una giornata lavorativa pesante". "Distribuiamo anche molto materiale informativo - continua Tesserini - soprattutto agli appassionati che desiderano avere delle foto o delle cartoline della nostra realtà aziendale e non mancano neanche i turisti che qualche volta ci chiedono un itinerario consigliato per visitare la città in autobus". Per poter lavorare all'URP c'è bisogno di una predisposizione caratteriale ai rapporti umani e di una formazione continua, sia tramite corsi specifici, sia stando sempre in contatto diretto con i vari reparti aziendali e seguendo tutte le novità che in TT sono quotidiane. Inoltre, è molto importante anche essere al corrente di ciò che accade sul territorio della nostra Provincia perché molto spesso impatta sul servizio offerto dall'azienda. Si tratta insomma di un lavoro molto vario, ma proprio per questo stimolante. Per dar ascolto alla voce dell'utenza agli operatori è richiesta tanta pazienza ed alle volte un pizzico di psicologia, ma è sicuramente gratificante constatare che la maggior parte delle persone che contattate l'ufficio si sente alla fine più informata, tranquilla e soddisfatta. ■



Foto di gruppo dei motociclisti sul Collio

informazioni utili

Servizio invernale autobus

Dal 10 settembre è in vigore l'orario invernale degli autobus.

I nuovi orari sono disponibili:
• presso l'URP di via dei Lavoratori n°2;
• telefonicamente al Numero Verde **800-016675**;
• sul sito Internet **www.triestetrasporti.it** (alla pagina Linee e Orari).

Abbonamento per studenti universitari

Dal 2007 è stato esteso anche ai giovani universitari, fino ai 26 anni di età, l'abbonamento agevolato per gli studenti valevole dal 1° settembre al 30 giugno.

Servizio Marittimo

Dal 16 settembre è entrato in vigore l'orario invernale della linea Trieste-Muggia. Si ricorda inoltre che con lunedì 15 ottobre terminerà il servizio marittimo stagionale estivo Trieste-Grignano.

URP - Reclami di Agosto			
Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	24	N.Verde	49
Servizio	16	E-mail	11
Disinformazione	11	Ufficio	3
Orari	6	Lettera	2
Autobus	5	Articolo	2
Fermata	2		
Percorsi	2		
Frequenza	1		
TOT. RECLAMI	67	TOT. CONTATTI	1256
% reclami su totale contatti 5,33 %			

BANCA GENERALI
LA BANCA DEI TUOI INVESTIMENTI
PALAZZO PITTERI
PIAZZA DELL'UNITÀ D'ITALIA, 3 TRIESTE
TEL. 040/639001 - 040/660335

Notizie CRAL

MOTOCICLISMO

Diamo spazio in questo numero alla Sezione Motociclismo, che ci presenta le iniziative proposte negli ultimi mesi agli appassionati delle due ruote. A fornirci il materiale è la caposezione **Daniela Lovreic**. "Con una certa regolarità cerchiamo di organizzare degli itinerari, che vengono studiati prima a tavolino e poi verificati personalmente sul posto, così da garantire ai partecipanti la buona riuscita della proposta. Ricordo le tre recenti iniziative:

- 1 Maggio - Collio (34 moto);
- 17 Giugno - Val Pesarina (34 moto);
- 12 Agosto - Austria meridionale: Hollbruck (22 moto).

Le uscite prevedono sempre delle soste intermedie lungo il percorso presso punti di particolare interesse o stazioni di rifornimento. Il raggiungimento della meta corrisponde di fatto alla sosta per il pranzo, a cui si abbina solitamente la visita presso alcune proposte turistiche locali, come ad esempio la Mostra dell'Orologeria Pesarina che raccoglie la testimonianza secolare della produzione orologiaia a Pesariis.



Fin dal 1600, infatti, nelle case del paese si producevano orologi a pendolo di ottima fattura che, restaurati e catalogati, sono ora esposti al pubblico lungo le vie del paese. Nella foto vediamo uno degli esemplari, la cui caratteristica è di avere per "motore" una ruota di mulino in legno perfettamente funzionante, azionata dalla caduta dell'acqua proveniente da una fontana.

informa
Aut. Trib. di Trieste n. 1111 dd. 01/08/05
Direttore Responsabile
Pier Giorgio Luccarini
Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Barri, Andrea Di Matteo, Annalisa Gomez, Gianfranco Ruggieri, 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 - Art. Grafiche - Trieste

Trieste... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

Nella prima puntata di questa nuova rubrica ci siamo soffermati in piazza Libertà dove, cominciando a conoscere le origini e le caratteristiche della Stazione Centrale e di alcuni dei poderosi palazzi che la circondano, ci siamo immersi nella storia della nostra città, a partire dal XVIII secolo: la Trieste degli Asburgo, dei commerci e della multietnicità. Abbiamo visto che tutto ebbe inizio grazie alla sua particolare posizione geografica: "la punta più avanzata del mare Adriatico verso il centro Europa", che dal 1719 fece diventare la città porto franco. A questo punto non ci resta che lasciare alle spalle la Stazione, salire su un bus della linea 8, e iniziare il nostro itinerario andando a scoprire il centro nevralgico di questo sviluppo economico e culturale, le Rive e il Porto. Anche seguendo solo distrattamente la cronaca locale non può sfuggire quanto sia tuttora di fondamentale importanza per il futuro di Trieste il legame con il mare. E tutto ciò che si può vedere sul nostro lungomare testimonia quanto la città abbia potuto espandersi e trarre beneficio da questo indissolubile connubio. Incominciamo quindi da Corso Cavour ed è subito un bell'inizio, con lo splendido palazzo della Banca d'Italia che venne costruito nel 1906 come sede della banca Austro Ungarica. Il progetto fu dell'architetto Müller e dell'ingegner Geiringer, ma venne costruito dall'architetto Giorgio Polli. È interessante sapere che sia il Geiringer, sia il Polli furono due dei progettisti più prolifici di Trieste. Infatti sono loro anche numerosi altri notissimi edifici del tessuto urbano. Di entrambi perciò avremo modo di parlare spesso in questa rubrica. Per il momento anticipiamo solo alcune opere più conosciute del Polli, come la Pescheria (che anche dopo il recente riadattamento mantiene l'originale struttura), l'attuale sede degli istituti Da Vinci/Sandrinelli (che dal 1913 fu la succursale della Scuola Reale Superiore dell'Acquedotto), l'attuale sede dell'istituto Oberdan e il Monte di Pietà (1902).

Dopo questa breve parentesi, riprendiamo il viaggio lungo il corso che fino al 1919 si chiamava via della Stazione. Di seguito prendeva il nome di Riva del Sale, poiché nel prospiciente molo veniva sbarcato il sale che proveniva dalle saline dell'Istria e che poi veniva stoccato in un magazzino posto dietro all'antica Pescheria. Quest'ultima, in attività fino al 1913, sorgeva dove ora c'è il palazzo della Fincantieri, già sede dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, eretto nel 1939 su disegno dell'architetto Olivotto.



La sede della Banca d'Italia

Proseguendo ancora arriviamo in p.zza Duca degli Abruzzi dove troviamo il prestigioso palazzo sede delle Assicurazioni Generali dal 1886. L'edificio fu commissionato all'ingegner Eugenio Geiringer, che lo concepì in uno degli stili più amati di quel periodo e che avevamo già incontrato quando abbiamo parlato del palazzo Economo: il neogreco. L'elegante fabbricato, costruito fronte mare, consentiva la vista dell'intero golfo e del porto, perché all'epoca non erano ancora stati costruiti l'Idroscalo (1931), oggi Capitaneria di Porto, e la Casa del Lavoratore Portuale, edificata nel 1939. Per capire fino in fondo l'eccezionale momento che stava attraversando la nostra città, è importante rilevare che solo delle floridissime prospettive di sviluppo avrebbero potuto far sorgere nella Trieste dell'Ottocento due fra le più importanti compagnie assicuratrici italiane: oltre alle Generali, anche la Riunione Adriatica di Sicurtà.



Il palazzo delle Assicurazioni Generali

Questo crescente sviluppo delle attività commerciali e l'incremento della popolazione resero necessario il potenziamento dei trasporti. Se con gli Asburgo vennero edificate la Stazione Centrale, quella di Campo Marzio e la ferrovia Meridionale, nella Trieste del Novecento venne costruito anche un Idroscalo. Dapprima, 1926, si trattò di un grande hangar galleggiante posto nel bacino d'acqua antistante il teatro Verdi, che però durò per pochissimo tempo poiché a seguito di una mareggiata venne gravemente danneggiato. Poi, nel 1931, venne costruita su progetto dell'architetto Carlo Pollack l'attuale struttura sulla Riva 3 Novembre. Nella stessa area, a fianco del palazzo Geiringer e del Canal Grande, sorse fra il 1925 e il 1928 il primo grattacielo di Trieste, "il grattacielo rosso", progettato dall'architetto Arduino Berlam. Anche in questo caso si deve evidenziare che Ruggero e Arduino Berlam hanno creato importantissime opere, che hanno segnato la storia della città. Vedremo infatti nelle prossime puntate molti dei lavori creati da que-

sta famiglia di architetti: Palazzo Gopcevic, situato sul Canal Grande a fianco del grattacielo rosso, la Sinagoga, il palazzo della RAS e il Faro della Vittoria.

l Berlam sono pertanto entrati a pieno titolo, oltre che nella storia di Trieste, anche in quella dell'architettura europea. Per questa volta ci fermiamo qui; riprenderemo la corsa lungo le Rive nel prossimo numero, perché di cose da vedere ce ne sono ancora tante. ■



Il grattacielo rosso

Elogi al personale (da segnalazioni pervenute)

Inoltre la presente al fine di ringraziare sentitamente la Centrale Radio operativa per il modo impareggiabile con il quale gli addetti si sono comportati con il sottoscritto il giorno 31 luglio 2007, pochi minuti dopo le 16:50, e l'autista della vettura stessa. Avendo scordato sull'autobus della linea 20 - treno 4, vettura 404, destinazione Muggia - una mia cartella di stoffa color crema contenente, tra l'altro, la mia agenda elettronica palmare, ed essendomi accorto pochi minuti dopo esser sceso in piazza Garibaldi, ho chiamato telefonicamente la Centrale operativa, la quale si è messa prontamente in comunicazione radio con il conducente della vettura stessa. Il conducente, altrettanto prontamente, deve aver provveduto a rintracciare la cartella stessa e a custodirla presso il posto di guida, consegnandomela una volta intercettato.

Lettera firmata

Turista, per pochi giorni nella vostra meravigliosa Trieste, nella fretta di prendere il treno per ritornare a Genova, avevo dimenticato su un autobus lo zainetto con gli effetti personali. Quando me ne sono accorta era troppo tardi. Arrivata a Genova ho saputo da mia madre che già vi eravate interessati per rintracciarmi. Oggi, 23 agosto, ho ricevuto lo zainetto tramite pacco assicurato. Sono rimasta commossa della vostra gentilezza e tempestività. Pertanto ringrazio il personale dell'Ulfi. Oggetti Rinvenuti che ha rintracciato il mio numero di telefono dopo essersi messo in contatto con la Biblioteca "Berio" della mia città.

Lettera firmata