

BUS-pedone un progetto per anziani e disabili

di **Alessandro Minisini**
Consigliere Comunale Di-Margherita



Alessandro Minisini

In una città dove spesso risulta difficile ottenere la condivisione su temi, pur importanti per la collettività, è motivo di soddisfazione constatare come a favore di una fascia svantaggiata e meno fortunata di cittadini si sia invece riusciti a trovare un punto d'incontro e unità d'intenti attorno ad un preciso progetto.

Mi riferisco al Progetto **BUS-pedone**, pensato per facilitare l'utilizzo dei mezzi pubblici alle persone che non possono o, più in generale, hanno difficoltà a muoversi a piedi.

È noto infatti che i centri urbani, in generale, hanno sistemi per la mobilità non sempre comodi per i cittadini e, per molti di questi, addirittura impraticabili. Credo che sia compito di una società civile e giusta far diventare cosa normale e cultura comune il progettare una città senza ostacoli e che abbattere le barriere architettoniche sia perciò un impegno prioritario. Queste sono le motivazioni principali che nel 2003, anno dedicato al disabile, mi hanno spinto a presentare un emendamento, in sede di assestamento del bilancio comunale, con il preciso scopo di realizzare a Trieste un progetto pilota rivolto alle persone con ridotta mobilità.

Tale emendamento, con un impegno di



spesa pari a 25.000 €, pur presentato dal sottoscritto, in qualità di consigliere di opposizione, è stato tuttavia approvato dalla maggioranza del Consiglio. È nato così il progetto BUS-pedone, con l'unico obiettivo di dare una risposta concreta alle persone disabili e, più in generale, a quei cittadini che si trovano temporaneamente in difficoltà a muoversi, prendendo in considerazione una delle possibili risposte al problema: l'uso del mezzo pubblico.

A tale riguardo va ricordato come la Trieste Trasporti già nel 2003 possedeva nella sua flotta 121 autobus dotati di pedana ma, a causa delle barriere architettoniche presenti (marciapiedi non compatibili, ostacoli alle fermate, mancanza di attraversamenti pedonali adeguati, posteggi per disabili ecc...), l'uso di tali mezzi era alla fine precluso alle persone con ridotta mobilità.

Primo atto operativo di questo percorso è stato la costituzione di un tavolo di lavoro coordinato dall'Area Promozione e Protezione Sociale - Servizio Disabili e Anziani del Comune di Trieste, con la presenza di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione del Progetto e precisamente l'Ufficio Strade e Traffico, la Polizia Municipale, l'Anglat (in rappresentanza dei disabili) e la Trieste Trasporti.

Successivamente, mediante un lavoro complesso che ha richiesto tre anni di impegno, si sono individuati in primo luogo i punti della città il cui accesso risultava di maggior interesse collettivo, quindi le linee degli autobus che garantivano il collegamento con i luoghi scelti, ma anche gli interscambi di maggior importanza per lo spostamento in città.

In una seconda fase si è passati alla creazione di nuovi parcheggi per i disabili alle fermate capolinea, con l'obiettivo di consentire ai soggetti interessati di lasciare la propria macchina in periferia e di raggiungere il centro città con il mezzo pubblico; quindi alla riqualificazione di tutte le fermate individuate, con il fine di abbattere ogni possibile barriera architettonica fra il marciapiede e la pedana del bus.

È stato, come si diceva, un lavoro complesso, grazie al quale già da oggi a Trieste le persone che hanno difficoltà a muoversi a piedi possono raggiungere con la propria macchina i capolinea delle linee 6, 9 e 10 ben sapendo che vi troveranno dei parcheggi a loro dedicati e attraversamenti pedonali che permetteranno loro di raggiungere il mezzo pubblico per spostarsi in città utilizzando le "fermate amiche" debitamente contrassegnate e attrezzate. Si tratta di un progetto pilota, unico nel suo genere in Italia, che colloca Trieste all'avanguardia nel campo del sociale come pure del trasporto pubblico accessibile, oggi con 205 bus dotati di pedane, su un totale di 274.

Per il suo miglior funzionamento occorre però l'aiuto di tutti, a cominciare dagli automobilisti che dovranno far attenzione a non posteggiare alle fermate dei bus, anche al di là della sorveglianza svolta dai vigili urbani. Un appello va rivolto anche ai cosiddetti "cittadini normali" che dovranno pazientare un pochino alle "fermate amiche" per dare modo alle persone disabili di poter prendere agevolmente il mezzo pubblico.

A tale riguardo, ferma restando l'assoluta fiducia nel senso civico dei triestini, si è pensato comunque di

avviare un approccio morbido all'iniziativa suggerendone, agli stessi disabili, l'uso più avveduto possibile utilizzando i bus 6, 9 e 10 nelle fasce orarie meno affollate (dalle ore 8.30 alle 11.30 e dalle 14 alle 18). Sono sicuro che davanti a simili tematiche la città si dimostrerà ancora una volta fortemente solidale, rispettosa verso i diversamente abili, collaborando in maniera fattiva affinché questo progetto innovativo possa trovare la sua piena, positiva realizzazione. ■



Curiosità

Tra le interviste condotte alla nostra clientela nel corso della recente indagine di customer satisfaction, sono state raccolte alcune "chicche" che meritano di essere riportate.

Domanda: Qual è la caratteristica che preferisce di Trieste Trasporti?

Risposta (di un intervistato): "Le donne conducenti".

Altra risposta alla stessa domanda, ma di una signora: "I bei autisti giovani...". Curiosa l'affermazione di qualcun altro, che ha invece voluto sottolineare il valore sociale degli incontri e delle amicizie che si vengono a creare sul mezzo pubblico.

Domanda diversa: Qual è l'aspetto che secondo lei sarebbe da migliorare?

Risposta: "L'utenza!".

Altra risposta alla stessa domanda: "I costi dei biglietti con agevolazioni per famiglie, donne in gravidanza, studenti, ... tutti, insomma". Oppure ancora: "Bisognerebbe migliorare il controllo degli altri utenti".

Per finire, alla domanda posta ad una donna, su come valutava la sua sicurezza personale, intesa come borseggi o molestie, l'arzilla signora, interpretando una possibile violazione della sua privacy, ha risposto: "Ma come si permette di chiedermi come valuto le molestie ricevute?".

T for You

intervista a **PAOLO DE GAVARDO**
Segretario Generale
del Consorzio PromoTrieste
di **Ingrid Zorn**

Una breve presentazione del Consorzio PromoTrieste.

Nel 1985 un gruppo di operatori privati triestini ha dato vita a PROMOTRIESTE - Convention Bureau, consorzio senza fini di lucro per la gestione diretta del Palazzo dei Congressi, elemento essenziale per lo sviluppo del comparto congressuale della città. Con la successiva adesione di molti enti pubblici, il Consorzio diventa una realtà ancor più dinamica, nella quale i 45 soci attuali (fra i quali annoveriamo anche TT) collaborano, dedicandosi alla promozione e alla diffusione dell'immagine di Trieste città dei congressi in ambito nazionale e internazionale, coordinando lo svolgimento delle manifestazioni congressuali e turistiche nell'anno, per diventare infine il punto di riferimento per tutti gli eventi aggregativi della città e della regione.

Nell'opera di attrazione del mercato congressuale verso il capoluogo giuliano, il Consorzio offre da sempre compattezza d'immagine, qualità delle strutture e dei servizi, informazioni logistiche e assistenza organizzativa a tutti i livelli. Diciannove anni di impegno e professionalità sono il nostro biglietto da visita. Oltre 2.500 eventi, ospitati e realizzati, sono la nostra esperienza.



Quando è nata l'idea della tessera "T FOR YOU" e in cosa consiste?

La card turistica, realizzata dal Consorzio Promotrieste in collaborazione con la Camera di Commercio, da **14 anni** offre gratuitamente ed agevolazioni ai visitatori che trascorrono un soggiorno a Trieste. La card "T FOR YOU" ha sempre goduto di alcune peculiarità in rapporto alle similari iniziative delle altre parti d'Italia o d'Europa: inizialmente, nei primi anni '90, è stata in assoluto una delle prime "city card" nazionali, mentre oggi - che l'esempio è stato seguito un po' ovunque - risulta una delle più economiche e vantaggiose del continente.

La tessera studiata per i turisti garantisce al fruitore **particolari scontistiche** nelle strutture ricettive, nei negozi, nei ristoranti e presso altre realtà del terziario locale e vede la partecipazione di decine di categorie commerciali ed istituzionali della nostra provincia.

Essa consente, fra le varie opportunità, di fruire gratuitamente sia delle linee di trasporto pubblico che dell'ingresso ai musei civici cittadini.

Come si utilizza la "T FOR YOU" sui mezzi pubblici?

Trieste Trasporti ha aderito già nel 2004 all'iniziativa "T FOR YOU" nel senso di autorizzare l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale ai turisti, non residenti ed alloggiati presso le strutture alberghiere cittadine ed in possesso di un'apposita tessera personalizzata, acquistabile presso l'albergo ospitante. Il documento, valido 24 o 48 ore, è personale e non cedibile e dà diritto a viaggiare liberamente, per un numero di corse illimitato, sui mezzi aziendali per il periodo indicato sul retro della tessera. Il documento va preventivamente compilato a cura della struttura alberghiera con i dati del cliente (nome e cognome, n° seriale della tessera, validità, timbro e firma del punto vendita).

All'atto di un controllo a bordo il titolare della "T FOR YOU" è tenuto a presentare la tessera unitamente ad un documento di riconoscimento.

Il diritto di utilizzo del servizio di trasporto pubblico locale è esteso anche ai minori di anni 10 che accompagnano i titolari della tessera, purché questi, all'atto di un controllo, esibiscano un documento che dimostri l'età del minore (carta d'identità, passaporto, tessera sanitaria, ...).



Paolo de GavarDO

Che risultati ha dato la "T FOR YOU" nel corso degli anni?

Andando a vedere i dati degli ultimi anni, possiamo notare che la card ha riscosso un notevole successo e dalle 1.348 tessere vendute nel 2004 siamo passati alle 2.777 del 2005 e alle 3.027 del 2006.

Ipotesi future di sviluppo.

La card "T FOR YOU" è indubbiamente uno strumento la cui utilità viene riconfermata anno dopo anno dai sempre più numerosi turisti che visitano la nostra provincia. Tale fatto porta inevitabilmente a considerare improponibile una sua eliminazione nel prossimo futuro.

A questo riguardo infatti già per il 2008 è previsto un consistente ampliamento per quanto concerne gli sconti e le gratuità con una concreta presenza di tutto quel comparto agrituristico che sta assumendo in questi ultimi anni, soprattutto sul Carso, un ruolo di grande interesse sia sul piano occupazionale che su quello economico.

È evidente che in un simile contesto risulta sempre più strategicamente importante avere la conferma che, anche per il prossimo anno, la Trieste Trasporti sarà presente nella card "T FOR YOU" rendendo in tal modo possibile per i turisti raggiungere ogni località della provincia con grande comodità evitando lo stress che accompagna l'utilizzo della propria automobile in aree non conosciute. ■

Editoriale

Come promesso! La nostra rivista ha "sei pagine sei" e continua ad essere più bella e gradita. Fa piacere scriverlo, inutile negarlo. Il clima interno si è rasserenato, e non perché andiamo incontro alla bella stagione: accordi importanti siglati grazie al senso di responsabilità di tutti, sentenze del Tribunale che danno ragione all'Azienda e che hanno messo in grande imbarazzo un sindacato "alternativo e conflittuale", un discreto bilancio che premia tanto impegno, ma che non può farci dormire sereni in futuro, ecc. (vedi articolo a fianco).

In questo clima parzialmente tranquillo incombono tuttavia sia la preoccupazione per la ventilata gara unica ferro-gomma-mare, sia il "non" procedere del nuovo piano del traffico triestino.

Sono due problemi basilari dalla cui soluzione, si spera intelligente e meditata, potrebbe dipendere il futuro stesso dell'Azienda. Aspettiamo con ansia concentrandoci soprattutto nella risoluzione dei nostri problemi, confidando, speranzosi, sul buon senso dei politici e degli amministratori.

E se qualcuno può sorridere, riflettendo sul sopraccitato buon senso, fa nulla: noi andiamo avanti per la nostra strada confortati da tanti piccoli o grandi risultati raggiunti, tra i quali spiccano sia i cospicui investimenti sui nuovi autobus ecologici (EEV), che su questo versante collocano l'Azienda al primo posto in Italia, sia dall'elevato gradimento dei nostri clienti (91,34%) relativamente al complessivo servizio svolto dalla Trieste Trasporti.

E, se collegato anche al giudizio positivo sulla Società espresso da autorevoli Enti di ricerca, scusate se è poco!

Pier Giorgio Luccarini
Direttore Generale

Giovedì 24 maggio
in Piazza Unità d'Italia
Presentazione dei modelli di BUS
con motorizzazione EEV



Analisi del bilancio 2006

di **Cosimo Paparo**
Amministratore Delegato

È trascorso un anno da quando, commentando il bilancio 2005 sul nostro **BUS informa**, avevo espresso qualche preoccupazione per l'esercizio 2006.

Purtroppo le previsioni, non positive, si sono avverate ed il bilancio 2006 della nostra Società chiude in utile grazie in particolare al miglioramento delle partite straordinarie e della gestione finanziaria.

- la **gestione caratteristica**, cioè i risultati dei costi e ricavi propri della gestione del trasporto pubblico, rileva una differenza negativa rispetto al 2005;
- il **MOL** (*marginale operativo lordo*) è diminuito di un punto percentuale;
- il **costo per chilometro prodotto** si attesta a circa 4,5 €/km, valore elevato che colloca Trieste Trasporti su una soglia di attenzione rispetto ad altre aree metropolitane.

Il **rapporto ricavi/costi** totali è pari al **28,18%**, ben lontano dall'obiettivo del **35%** preso a riferimento nel Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale. I valori sono riassunti, in migliaia di Euro, nella seguente tabella:

CONTO ECONOMICO	2006	2005	variazione
	€/000	€/000	%
Ricavi della produzione	62.273	61.432	1,4
Costo della produzione	59.998	58.547	2,5
Risultato della gestione caratteristica	2.274	2.885	-21,2
Risultato della gestione finanziaria	884	776	13,9
Risultato della gestione straordinaria	357	202	76,7
Imposte dell'esercizio	(2.596)	(2.988)	-13,1
Utile d'esercizio	920	876	5,0
MARGINE OPERATIVO LORDO	11.652	12.091	
MARGINE OPERATIVO LORDO %	18,71%	19,68%	-1,0

Tali risultati sono riconducibili principalmente ai seguenti fattori:

- i **ricavi dalle vendite** dei titoli di viaggio si incrementano meno delle variazioni tariffarie autorizzate dalla Regione;
- i costi per il **gasolio** si incrementano del 6% e quelli per la manutenzione del 17%;
- il **costo del personale** per le voci salari e stipendi aumenta del 5% a causa principalmente del rinnovo contrattuale e per l'incremento di parametri;
- l'indice di **mancata prestazione** in azienda, pur registrando un lieve miglioramento, permane oltre il 10%;
- la **velocità commerciale** del servizio di TPL rimane invariata rispetto al 2005.

Nel 2006 sono stati assunti 40 dipendenti, confermando Trieste Trasporti quale una delle realtà econo-

omiche e produttive più importanti della Provincia: al 31.12.2006 i dipendenti erano 839 (9 in più rispetto al 2005).

Anche per il 2006 è proseguita l'attività di noleggio di autobus da gran turismo e scuolabus. Trieste Trasporti segue con molta attenzione l'evoluzione di tale mercato, che presenta comunque una contrazione; pertanto non sono previsti investimenti rilevanti in questo settore e si stanno esaminando attentamente le problematiche connesse all'organizzazione del servizio scuolabus in base alle effettive necessità del Comune.

Tra le attività di TT, il servizio marittimo evidenzia una situazione di sofferenza, in particolare per le linee stagionali Barcola-Grignano e Sstiana-Duino-Monfalcone, che non hanno trovato, al momento, negli armatori affidatari del servizio, la disponibilità a proseguire alle condizioni contrattuali predefinite.

Nel corso del 2006 è stato stipulato con AMT un contratto per l'acquisto dell'area Broletto 2 - San Marco, da adibire a deposito e rifornimento della flotta di TPL della Trieste Trasporti. Si prevede di po-

ter concludere i lavori di adattamento dell'area entro il 2008, con l'accorpamento delle operazioni oggi sviluppate nell'area di San Sabba. L'investimento complessivo sarà di circa 6 milioni di euro, e consentirà alla nostra società di consolidare il proprio contenuto patrimoniale.

Il 26 luglio, dopo un anno di lavori per portare a termine la revisione ventennale e la riqualificazione tecnologica dell'impianto funicolare, è ripreso il servizio della linea tranviaria n°2 che, dopo una serie di problematiche iniziali, prosegue regolarmente.

In data 14 dicembre è stata sottoscritta l'intesa per il rinnovo del biennio econo-

mico 2006/2007 del C.C.N.L. autofertranvieri in cui si disponeva l'incremento della retribuzione tabellare al parametro 175 per complessivi 102 € in due tranches, 50 € a decorrere dal 1° dicembre 2006 e 52 € a decorrere dal 1° settembre 2007. Veniva inoltre stabilita la corresponsione di una somma a tantum onnicomprensiva di 600 € fissata al parametro 175, da erogarsi in due tranches con le retribuzioni del mese di febbraio e aprile 2007.

Nel corso dell'esercizio, coerentemente con gli obiettivi previsti dal Piano d'Impresa, è continuato il confronto con le Organizzazioni Sindacali interne che ha portato alla conclusione di una serie di accordi:

- l'Accordo del 25/01/2006, relativo al settore della Manutenzione, tramite il quale è stato ridefinito l'organico e adottata una nuova organizzazione del lavoro nei reparti;
- l'Accordo del 27/03/2006, relativo alle attività degli Assistenti alla Clientela, con una riorganizzazione del servizio del reparto;
- l'Accordo del 24/10/2006, che ha visto la chiusura di un momento di contenzioso con le Organizzazioni Sindacali che aveva portato le parti a vertenza sul tavolo prefettizio; con tale accordo è stato definito il Premio di Risultato per l'anno 2006 anticipandone la chiusura alla fine del 2006, con l'intesa di predisporre, per il 2007, un nuovo impianto di Premio di Risultato per i dipendenti, maggiormente efficace in relazione agli obiettivi aziendali di produttività, qualità e presenza.

Si è proceduto alla stipula di una nuova convenzione per quanto riguarda la medicina del lavoro ai sensi del Dlgs 626/94, con Azienda specializzata del settore, mantenendo presso RFI/Ferrovie dello Stato la materia relativa alla medicina legale (R.D. 148/31 e D.M. 88/99): questo anche nell'ottica del continuo miglioramento relativo alla sicurezza sul lavoro. In merito agli infortuni si evidenzia un'ulteriore diminuzione, del 40% rispetto al 2001, per gravità e per numero.

I TITOLI DI VIAGGIO

L'analisi delle vendite dei titoli di viaggio evidenzia come l'introduzione (avvenuta il 1° luglio 2003) dei biglietti "a tempo" e l'utilizzo improprio del carnet da 10 corse, abbia prodotto, nel 2004 e nel 2005, ricavi inferiori alle percentuali di variazioni tariffarie concesse dalla Regione sulla base dell'indice di inflazione di settore.

Nell'esercizio 2006 si riscontra un miglioramento grazie all'introduzione del biglietto pluricorse e ad una maggiore efficacia dei controlli amministrativi nei confronti degli evasori, stimati ancora nell'ordine dell'8-10% (Tabella 1).

La politica tariffaria in essere privilegia l'acquisto del biglietto singolo, mentre i

RICAVI DA DOCUMENTI DI VIAGGIO						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ricavi TPL (€uro)	15.413.299	16.255.039	16.377.058	16.287.601	16.205.515	16.905.587
Delta %		5,5	0,8	-0,5	-0,5	4,3
Variazioni tariffarie %		3,72	1,32	3,38	2,76	4,80

Tabella 1

clienti fidelizzati, in particolare gli studenti, si orientano prevalentemente sugli abbonamenti annuali e quindicinali.

Il numero dei passeggeri trasportati risulta in diminuzione, a parità di metodo di rilevazione, per un leggero calo demografico, per gli incentivi alla mobilità privata (rottamazioni e carburanti agevolati), per la carenza di corsie privilegiate e per le soste selvagge che rendono più lento e problematico il percorso dei nostri autobus. In ogni caso il numero di passeggeri trasportati (72 milioni) è indicativo dell'efficacia e della capillarità del servizio svolto che, distribuito su un'area di 212 km², dà a Trieste una valenza metropolitana.

LA FLOTTA AUTOBUS DI TT

Nel 2006 sono stati ordinati 31 autobus (di cui 2 ibridi, 6 Euro4 e 23 EEV) e 70 filtri antiparticolato da montare sui mezzi con motorizzazione Euro3, per un investimento complessivo di 6.752.000 €.

L'attuazione del piano pluriennale di rinnovo, definito dalla Regione di concerto con la Provincia, prevede da oggi al 2010 l'acquisto di 128 nuovi autobus, privilegiando la migliore tecnologia disponibile in termini di emissioni.

Significativa al proposito la seguente Tabella 2:

MOTORI	31/12/2005	31/12/2006
EURO1	26	24
EURO2	54	54
EURO3	135	88
IBRIDI DIESEL-ELETTRICI	-	2
EURO3 CRT	56	101
EURO4	-	5
TOTALE	271	274

1 eliminati a marzo 2007 Tabella 2

Gli investimenti per il rinnovo degli autobus consentono di offrire mezzi all'avanguardia nella tecnologia e nel comfort, con una situazione di assoluta eccellenza europea ed una età media di poco superiore ai 4 anni.

Va ricordato che la situazione presentata risente, al 31 dicembre, del ritardo nelle consegne di 24 veicoli con motorizzazione EEV, ritardo motivato proprio dalle esigenze di omologazione di tale tipologia innovativa. In termini ambientali, l'evoluzione della composizione della flotta ha comportato che i chilometri percorsi nel 2006 (13.214.616) sono stati effettuati per il 50% con motori Euro3 e per il 25% con Euro3 + CRT.

SCENARI FUTURI

Sul fronte istituzionale si evidenzia l'attività dell'Assessorato regionale ai Trasporti tesa alla modifica della legge regionale 20 del 1997, alla rielaborazione del Piano Regionale dei Trasporti e alla preparazione di un nuovo capitolato per una gara unica regionale (che integri le modalità di trasporto su gomma, ferro e mare) da espletare nel 2008 con inizio dell'affidamento nel 2011.

Anche la Provincia di Trieste è attiva nella programmazione della mobilità provinciale: dopo l'elaborazione del piano di revisione della rete, condiviso con Trieste Trasporti

e già trasmesso nel 2006 alla Regione, ha attivato uno studio per l'utilizzo di tronchi di Rete Ferroviaria Italiana sulla direttrice Campo Marzio - Zona Industriale - Opicina per un trasporto pubblico su ferro. Ove gli studi in corso diano risultati positivi si presume che detta modalità di trasporto sarà inserita nella prossima gara di TPL con la necessità di una profonda rimodulazione dell'offerta su gomma. Infine, il Comune di Trieste è ancora in fase di analisi del nuovo Piano del Traffico e delle soste, nella cui bozza sono inserite numerose importanti innovazioni per il trasporto pubblico, che potrebbe vedere un significativo incremento delle corsie allo stesso riservate. Purtroppo al momento nulla di concreto è all'orizzonte. Da queste brevi considerazioni, che hanno toccato sia argomenti interni alla società che esterni, emergono per il 2007 e per gli anni successivi scenari tali da comportare notevoli modifiche nelle attività di Trieste Trasporti ed un conseguente impegno ad affrontarle da parte di tutte le componenti aziendali.

Si presentano sfide che tutti noi dobbiamo accettare con lo spirito vincente di una squadra che sa anche essere Gruppo in sinergia piena tra i partner pubblici e privati e in sintonia, sia pure nel rispetto dei ruoli, con le rappresentanze dei lavoratori. ■

Elogi al personale (da segnalazioni pervenute)

Pubblichiamo ulteriori due elogi ricevuti recentemente tramite il nostro URP

SERVIZIO BUS per CARNEVALE

Egregio Direttore, mi permetta di esprimere un sentito ringraziamento per l'attenzione e la sensibilità dimostrate dalla Trieste Trasporti nei confronti del recente Carnevale Muggesano. La efficace gestione del servizio di trasporto pubblico ha infatti contribuito alla perfetta riuscita dell'edizione 2007 del nostro Carnevale.

Con viva cordialità,

Il Sindaco di Muggia
Dott. Nerio Nesladek

RIMBORSO PER EMETTITRICE MALFUNZIONANTE
Egregi Signori, Ho ricevuto in questi giorni la Vs. cortese risposta alla segnalazione effettuata tramite Numero Verde. Devo ringraziarVi per il rapido riscontro alla mia segnalazione.

L'occasione mi è gradita per inviare i più sinceri complimenti per il pregevole servizio che la Trieste Trasporti offre alla cittadinanza.

Cordialmente,

Lettera firmata

Soddisfazione del Cliente

Durante il mese di marzo una società specializzata ha effettuato un'indagine telefonica di customer satisfaction, per monitorare l'opinione che i triestini hanno riguardo ai diversi aspetti del servizio di trasporto pubblico locale.

Tutte le persone contattate, ben 4527, hanno dimostrato una reazione favorevole all'iniziativa. Coloro che non rientrano nel campione hanno comunque riconosciuto nell'attività svolta da Trieste Trasporti lo sforzo compiuto per avvicinarsi alla sua clientela e per migliorare ulteriormente il servizio offerto.

Il servizio, trattandosi di un servizio pubblico, è enormemente sentito e la clientela contattata ha espresso un parere complessivamente positivo nei suoi vari aspetti, ponendo comunque richieste di miglioramento sia della frequenza, soprattutto nelle ore serali e nelle zone periferiche, sia per una migliore coordinazione degli orari delle linee che condividono parte di un tragitto. Inoltre la clientela si dimostra sempre molto attenta al comportamento del personale sia di guida che di controllo.

Invariata rispetto agli anni precedenti le osservazioni dei comuni di Duino, Sgonico, Monrupino, San Dorligo e Muggia, dove gli intervistati hanno espresso un parere favorevole per quanto riguarda il servizio nel comune di Trieste, ma lamentano i collegamenti tra Trieste e la provincia. Proprio a causa di questa scarsità di collegamenti, molti intervistati dichiarano di non utilizzare mai, o quasi mai, il servizio di Trieste Trasporti. Percentuale che è particolarmente evidente a Duino, dove gli utilizzatori, anche se pochi, sono comunque soddisfatti del servizio in relazione alla distanza.

Alla domanda, introdotta quest'anno, se fossero stati notati i nuovi mezzi a motorizzazione con scarso impatto ambientale,

URP - Reclami di Marzo			
Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	39	N.Verde	52
Servizio	26	E-mail	14
Disinformazione	4	Lettera	3
Autobus	2	Ufficio	3
Sicurezza	1	Fax	2
Documenti di viaggio	1	Telefono	1
Illecito Amministrativo	1	TOT. RECLAMI	75
Varie	1	TOT. CONTATTI	1084
% reclami su totale contatti 6,92 %			

la risposta è stata decisamente positiva; gli intervistati hanno espresso parere favorevole sia a livello estetico sia nei confronti dell'impegno di Trieste Trasporti verso l'ambiente. Infatti è stato rilevato anche l'apprezzamento per i nuovi mezzi Euro4 tra le caratteristiche preferite dell'azienda. Questo aspetto si riflette anche nel giudizio complessivo verso Trieste Trasporti che, nel 2007, ha raggiunto il massimo storico rispetto alle indagini degli anni precedenti, attestandosi su 91,35% come percentuale di soddisfazione.

Si continua a registrare un andamento positivo del gradimento da parte della clientela nei confronti della professionalità di coloro che sono a diretto contatto con il pubblico (conducenti, personale di controllo e assistenza, addetti al Numero Verde). Comunque, dal questionario posto, si profila nel complesso un buon grado di soddisfazione da parte della clientela, lasciando spazio a iniziative migliorative, con particolare riguardo alla frequenza, alla rete di collegamenti esistenti e fornendo vari suggerimenti riguardo i titoli di viaggio. Particolare attenzione è rivolta alle tariffe; apprezzata in modo particolare la validità oraria del biglietto. ■

CRAL ACT Trieste Trasporti nuovo Consiglio di Amministrazione

- Presidente **Claudio Argenti**
- Vice Presidente **Stefano Seppi**
- Economista **Guido Giorio**
- Segretario **Gianfranco Cernivani**
- Resp. sede e bar **Enrico Cosetti**
- Turistica **Luciano Bosdachin**
- Ricreativa **Emiliano Poboni**
- Coordinam. Sezioni **Mauro Paoli**
- Resp. furgone **Massimo Furlan**
- Consigliere **Paolo Crisma**
- Claudio Cattonar**

Notizie CRAL

Si sono svolti quest'anno ad Alleghe, precisamente i giorni dal 28 gennaio al 4 febbraio, i Campionati Nazionali Autofertranvieri di sci, organizzati dall'ANCAM, l'Associazione Nazionale Circoli Autofertranvieri - Mobilità. La nostra squadra ha rappresentato il fiore all'occhiello di tutto il campionato, conquistandosi ben tre primi premi. Infatti, oltre a risultare la miglior squadra italiana tra le 12 partecipanti, classificandosi così al primo posto, la formazione triestina ha conseguito il miglior tempo in assoluto grazie alla performance di **Pierpaolo Prinz** (nella foto), per gli amici Peppe, che ha realizzato in 1 minuto, 29 secondi e 59 centesimi, le due manches previste, primeggiando su tutti gli altri partecipanti.



L'ulteriore premio ottenuto è quello di **Vito Braico**, che a settant'anni ha eseguito la sua gara in un tempo record, conquistando il podio per la sua categoria. Dalle classifiche femminili emergono invece **Daniela Lovrecic** e **Alice Poboni**, entrambe classificate al secondo posto per la categoria femminile di appartenenza. Tre le svariate classifiche delle categorie maschili emergono ancora: **Paolo Ghezzi**, **Furio Caparotto**, **Roberto Ferletti**, **Lorenzo Venniro**, **Lorenzo Lepirini** e **Lorenzo Marincich**. A loro, e a tutta la squadra al completo, le nostre migliori congratulazioni.

...

Si svolgerà a **Ponzano Veneto** (TV) sabato 2 giugno il secondo Meeting Autofertranvieri delle 5 discipline sportive: CALCIO A 5, TENNIS, CICLISMO, CORSA PODISTICA e NUOTO.

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

Direttore Responsabile

Pier Giorgio Luccarini

Redazione

Alessandro Antonello, Ivo Barri, 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

La parola alle autorità

PIANO DEL TRAFFICO

Proseguiamo la serie di interviste ai personaggi politici al tema del traffico, dandovi voce ad **Alessandro Perelli** (Segretario provinciale del nuovo PSI) e **Fulvio Sluga** (Vice Presidente di Trieste Trasporti).

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?

Alessandro Perelli - Il patrimonio naturale della città, dal Carso al mare, è sotto gli occhi di tutti e testimonia ampiamente la bellezza di Trieste. Ma se penso alla Ferriera, alla diossina dell'inceneritore, alle polveri sottili del centro, all'inquinamento di Barcola, alle discariche abusive, francamente vedo questo primato in serio pericolo e, in ogni caso, meritevole di ulteriori approfondimenti.

Fulvio Sluga - La qualità della vita dipende da una serie di fattori che vanno dallo storico geografico (che ha impedito sino a qualche anno fa la penetrazione nel nostro territorio della criminalità diffusa), alla cultura dei cittadini, rispettosi come sono delle regole e della buona educazione.

Dal punto di vista ambientale, invece, vedo grandi differenze: ci sono zone di altissimo livello qualitativo ma altre (vedi Ferriera) per le quali l'aggettivo "critiche" è un eufemismo. Poi c'è il problema del traffico che si avvicina per congestione a città maggiori di Trieste e che certamente non va sottovalutato.



Fulvio Sluga

Piani del traffico e della sosta: novità e tempistica?

Alessandro Perelli - Il PUM (piano urbano della mobilità), il PUT (piano urbano del traffico) e il PUP (piano urbano dei parcheggi) sono acronimi che, da diversi anni, aleggiavano nei pensieri dei nostri amministratori e sui media locali ma che

purtroppo non riescono ancora a trovare concretezza attuativa. Eppure sono strumenti di una potenza incredibile per imprimere una svolta epocale alla vivibilità del centro urbanizzato, un potere che va gestito col massimo del consenso, ma alla fine bisogna pure che qualcuno lo eserciti e decida. Nella nostra città, invece, si assiste al comportamento di una Giunta in preda al timor panico di prendere una decisione che potrebbe rivelarsi impopolare e quindi di nocumento al consenso acquisito. Credo che gli amministratori abbiano acquisito tutti gli elementi necessari per prendere una decisione oculata: il parere scientifico dei cattedratici della nostra Università, i pareri dei rappresentanti delle categorie commerciali, produttive e dei servizi coinvolti, i sondaggi dei media, i desiderata delle circoscrizioni, le sensazioni dei gruppi politici. Non resta che assumersi le proprie responsabilità e decidere.

Fulvio Sluga - Purtroppo negli anni si è ragionato più sul particolare che sulla programmazione e sulla pianificazione. Il Piano del traffico, pertanto, ed il conseguente Piano parcheggi sono relegati nei cassetti comunali e stentano ad uscire "allo scoperto" penalizzando tutto il sistema dello sviluppo della città. Un esempio: si parla di pedonalizzare Corso Italia o Piazza della Borsa. Senza entrare nel merito, qualora si attuasse tale progetto, quanto è stato spesso per regolamentare piazza Tommaseo (semafori, aiuole spartitraffico) dovrebbe essere smantellato. Mi si chiede se ci sono novità... direi nessuna se non negative; l'ultima, il cambio di senso di via Cadorna e via Diaz con senso unico a scendere per San Michele - Felice Venezian e corsia bus a salire quindi meno parcheggi per i residenti e, vista la frequenza della linea 24, una pista in discesa libera per le auto private... Il Piano del traffico dovrebbe tener conto del Piano del trasporto pubblico e non far adeguare quest'ultimo agli interessi particolari. Questo ovviamente vale anche per il "piano bus" che deve essere parametrato ai cittadini.

Detto del traffico pensiamo ai parcheggi: tutto è fermo! Si sono ampliati a dismisura i parcheggi a pagamento a rotazione per quelli di superficie e per quelli al coperto si parla di progetti con numeri faraonici che però non partono o se partono si fermano (vedi Park San Giusto).

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

Alessandro Perelli - Il TPL a Trieste, anche leggendo le statistiche nazionali, risulta essere ai primissimi posti nel gradimento degli utenti. In effetti, capillarità della rete (anche se andrebbero potenziati i collegamenti con l'Altipiano), attenzione all'ambiente, sensibilità verso i disabili (gli sforzi dovrebbero essere ancora maggiori) fanno della Trieste Trasporti una società ben inserita nel tessuto urbano ed economico della città. Unico neo, non certo imputabile interamente alla Società, la tariffazione che, in una città la cui popolazione è per notevole percentuale anziana, rappresenta un'onere economico di non poco conto. Di agevolazioni tariffarie dedicate alle categorie più deboli non può farsene carico interamente il gestore del servizio, devono intervenire necessariamente gli enti locali territoriali (Regione, Provincia, Comune), prevedendo adeguamenti dei corrispettivi dedicati a tariffazioni agevolate (per-

sonati, studenti, lavoratori, ecc.) già nel capitolato per il contratto di servizio. A tal proposito appare abnorme la proposta regionale di esperire la prossima gara prevedendo di assegnarla ad un unico operatore nell'ambito della regione FVG. Le specificità delle quattro province difficilmente potrebbero essere omogeneizzate da una regia unica. Infine, senza far demagogia, penso che sarebbe giusto garantire ai lavoratori della Trieste Trasporti un trattamento economico più remunerativo: ciò anche in virtù di contratti nazionali più adeguati.



Alessandro Perelli

Fulvio Sluga - Direi che complessivamente non ci si possa lamentare del servizio tenendo presente soprattutto che è il frutto del primo bando di affidamento del servizio attraverso una gara pubblica e regolato da un capitolato e da norme obbligatoriamente rigide che non consentono interventi modificativi e che obbligano il gestore a seguire tenendo anche ben in evidenza il conto economico. Sicuramente sono possibili miglioramenti che coinvolgono sia la TT, sia la Regione quale stazione appaltante della prossima gara. Per quanto riguarda la TT, sicuramente si dovrà intervenire per migliorare il rapporto con l'utenza individuando forme di promozione sull'uso del servizio pubblico ed anche dei mezzi "alternativi" quale il servizio nave con Muggia tutto l'anno e Grignano e Sistiana nel periodo estivo. Un impegno che la TT deve perseguire è lo sviluppo delle attività del proprio personale per "sgomberare" dagli intrusi le "corsie bus" come prevede il nuovo Codice della Strada. Per quanto riguarda la Regione credo che vada fatta una ricognizione delle linee e dei percorsi esistenti al fine di migliorare l'offerta all'utenza in termini di velocità del trasporto e di copertura del territorio nell'arco delle 18 ore giornaliere (06.00 - 24.00). Un suggerimento: sulla base dei parcheggi al coperto esistenti e di quelli progettati andrebbe pensato un servizio di bus navetta circolare. ■