

Linee marittime valutazioni estive

di **Gianfranco Ruggeri**
L'estate sta finendo e, a questo punto, si ritiene opportuno fornire in questa edizione del nostro house-organ alcune informazioni sull'andamento complessivo del servizio marittimo.

Prendendo in considerazione i dati registrati al 31 agosto 2008, si rileva un notevole incremento del servizio.

Sarà per le favorevoli condizioni atmosferiche che hanno consentito la riduzione delle sospensioni del servizio o per le varie iniziative promosse dagli Enti Locali (Regione Friuli Venezia Giulia, Provincia di Trieste e Comune di Muggia), condivise dalla nostra Società e dalle Società armatrici, si evince che la linea Trieste-Muggia ha ottenuto un incremento pari all'8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e che la linea Trieste-Barcola-Grignano ha avuto un incremento del 16%.

Particolare apprezzamento è stato espresso da parte dell'utenza in merito al prolungamento sperimentale della linea Trieste-Barcola-Grignano che, dal 3 agosto al 14 settembre, ha consentito, senza ridurre le corse giornaliere previste per il trasporto passeggeri diretti a Barcola e Grignano, di approdare tre volte al giorno anche al porticciolo di Sistiana. Tale apprezzamento è dimostrato dal fatto che in poco più di un mese sono stati trasportati, nella località citata, circa 1.800 passeggeri.



Altra iniziativa che ha riscosso un rilevante successo è stata quella di prolungare, nei fine settimana del periodo dal 20 giugno al 31 agosto, il servizio sulla linea marittima Trieste-Muggia, aggiungendo due viaggi serali supplementari nelle giornate del venerdì e sabato e tre viaggi supplementari nelle giornate di domenica e festivi, incrementando, di fatto, il numero di passeggeri trasportati di 2.340 unità. Anche quest'anno, grazie ad un proto-



collo d'intesa siglato con la Provincia e valido dal 15 luglio al 15 ottobre, è stato consentito ai portatori di handicap abbonati alle linee urbane di viaggiare

gratuitamente anche sulle motonavi. Concludendo possiamo ritenerci soddisfatti dei risultati ottenuti grazie ai sacrifici economici sostenuti dall'Azienda, alla collaborazione degli Enti Locali, alla qualità delle imbarcazioni ed alla professionalità degli equipaggi impegnati nello svolgimento del servizio e, nonostante il periodo nel quale si sta navigando (in acque un po' torbide), Trieste Trasporti può garantire che si adopererà per fornire alla clientela un sempre miglior servizio rivolto alla cittadinanza ed ai turisti che hanno dimostrato, negli anni, un particolare affetto per il trasporto pubblico marittimo. ■

L'arte in azienda

di **Annalisa Gomez**

LA PITTURA

Continuando il nostro viaggio artistico ci imbattiamo in **Romina Melon**, impiegata di professione ma pittrice per passione. Conosciamola.

Romina ci svela che è sempre stata attratta dal disegno: sin da piccola infatti copiava figure dai cartoni animati oppure si dilettava a disegnare fumetti. Con il passare del tempo però è cresciuto in lei il desiderio di far maturare la sua passione, ma soprattutto di tradurre, attraverso pennellate colorate su una tela grezza, i propri stati d'animo e le proprie emozioni. Decide così, circa due anni fa, di iscriversi alla Scuola del Vedere, fondata dal maestro Danelutti, allievo del grande pittore espressionista Oskar Kokoschka.

Ma quale pittura predilige la nostra artista? Prevalentemente quella figurativa che si ispira all'Impressionismo e all'Espressionismo. Con il primo termine si indica quel movimento artistico, nato in Francia nella seconda metà dell'800, caratterizzato dalle impressioni immediate suscitate nell'artista dalla natura che lo circonda - si pensi ad un paesaggio bucolico di Claude Monet -.

A tutto ciò si contrappone la corrente artistica dell'Espressionismo, nato in Germania nei primi anni del Novecento, che esprime drammaticamente la realtà del periodo, contrassegnata dagli orrori della prima guerra mondiale, e proietta nei quadri gli stati d'animo dell'autore - L'urlo di Edvard Munch ne è un esempio inequivocabile -.

"A scuola - afferma la nostra pittrice - si comincia per gradi, copiando quadri di autori importanti, come Ballo in città (1883) di Pierre-Auguste Renoir, o Papaveri (1873) di Claude Monet. Spesso le lezioni si tengono "en plein air", all'aria aperta, con la guida del maestro, potenziando notevolmente la nostra ispirazione. Per quanto attiene la tecnica pittorica si ricorre all'encausto, ossia una pittura ad olio a base di cera d'api, impiegato molto per il restauro di antichi affreschi, caratterizzato da una maggior durata e da tempi di asciugatura minori. Ultimamente adoperiamo anche i colori acrilici, che si adattano meglio alle grandi superfici, mentre per i particolari ci serviamo dell'encausto o delle tempere".



I quadri scaturiti dalla sua creatività raffigurano scene e soggetti diversi. Il primo in assoluto è il ritratto di una tigre, inizialmente motivato da un sentimento di aggressività, tanto che lo sguardo dell'animale, nella prima versione, era molto più feroce. "Verso la quiete" invece è il titolo di un altro suo quadro, che riproduce una barca a vela in balia dei marosi, contraddistinto da un orizzonte rosa, che metaforicamente denota un periodo sereno dopo uno tempestoso. Nonostante la giovane esperienza, Romina ha preso parte già ad alcune mostre e concorsi e in autunno quest'anno, grazie anche alla collaborazione con Paolo Giorio (vedi **BUS informa** n. 16). Restiamo allora in attesa di vedere le sue nuove creazioni e restarne "impressionati", nell'accezione benevola del termine, ovviamente!



Linea internazionale Trieste-Sežana

Dal 1° settembre è iniziato il servizio sperimentale della linea internazionale TRIESTE - SEŽANA, svolto in pool con la società Avrigo d.d. di Nova Gorica, lungo il percorso: Trieste (autostazione via F. Gioia) - via Ghega - piazza Oberdan - via Coroneo - via F. Severo - via Valerio - Strada nuova per Opicina - Strada per Vienna - Ferneti - Sežana. I titoli di viaggio sono acquistabili in vettura e utilizzabili esclusivamente per il servizio in oggetto. Nessun altro documento di viaggio rilasciato dalla Trieste Trasporti o dall'Avrigo dà diritto ad utilizzare la suddetta linea.

La linea è attiva nei soli giorni feriali (sono esclusi i sabati e le giornate festive italiane e slovene).

Il biglietto si acquista a bordo e costa 1€.



ORARI PARTENZE

SEŽANA	TRIESTE
8:00	8:45
9:30	10:15
11:00	11:45
16:30	15:45
18:00	17:15
19:30	18:45
TRIESTE	SEŽANA

Corse svolte da **AVRIGO D.D.**
Corse svolte da **TRIESTE TRASPORTI**

Notizie CRAL Sezione CICLOTURISMO

di **Stefania de Gavardo**



URP - Reclami di Agosto			
Argomento	N.	Fonte	N.
Comportamento	26	N.Verde	26
Servizio	5	E-mail	6
Disinformazione	4	Ufficio	4
Autobus	3	Lettera	2
		TOT. RECLAMI	38
		TOT. CONTATTI	1.170

% reclami su totale contatti 3,25 %

informazioni utili

Servizio invernale autobus
Dall'8 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).

Servizio Marittimo
Si informa che il trasporto Trieste-Barcola-Grignano terminerà il servizio con il giorno 15 ottobre. Si rammenta inoltre che dallo stesso giorno termina la convenzione sottoscritta con l'Amministrazione Provinciale - Assessorato ai Trasporti, che consente ai possessori di abbonamenti agevolati alla rete urbana e relativi accompagnatori (ex L.R. 20/97 e s.m.i. - art. 20, comma 3), di utilizzare gratuitamente le linee marittime "Trieste-Muggia" e "Trieste-Barcola-Grignano".

Aurora ASSICURAZIONI
DOVE SENTIRSI SERENI

Agenzia AR.GEN.ASSICURAZIONI s.n.c.
Piazza Oberdan, 4 - Trieste
Tel. **040 632672 - 040 369926**
e-mail **10770@age.auroraassicurazioni.it**

Ai dipendenti della Trieste Trasporti condizioni agevolate con trattenuta sullo stipendio

Editoriale

Una delle riforme più significative previste nell'ordinamento giuridico italiano nel corso di questi ultimi anni, riguarda il principio della responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi. Tale principio, introdotto con il decreto legislativo 231/01, prende in esame i reati commessi da amministratori o dipendenti nell'intento di creare un vantaggio economico all'azienda e stimola gli enti stessi, pubblici o privati, ad adottare tutte le misure necessarie ad eliminare tempestivamente le situazioni di rischio.

La Trieste Trasporti, in linea con tali disposizioni normative, ha già provveduto a nominare l'Organismo di Vigilanza, dotato di autonomi poteri di iniziativa, con il compito di monitorare e migliorare il modello organizzativo della Società in collaborazione con le funzioni aziendali.

In questi primi tre mesi di attività sono stati redatti i principali documenti previsti dal decreto, tra cui il Codice Etico, già distribuito a tutti i dipendenti, che contiene i principi generali e le regole comportamentali a cui viene riconosciuto valore etico positivo. Ciascuno dei soggetti interessati è chiamato non solo ad osservare le disposizioni contenute in tale documento ma anche a contribuire in modo propositivo alla sua attuazione.

Inoltre, è stata completata la mappatura dei rischi e delle attività aziendali correlate, propedeutica alla successiva analisi delle procedure esistenti nonché alla definizione di quelle non ancora documentate, individuando così le minacce potenziali presenti in azienda e valutando i livelli di rischio per l'impresa.

Il mantenimento e l'osservanza di questo sistema prevedono l'attuazione, da parte dell'Organismo, di verifiche periodiche delle attività delle aree a rischio, in particolare modo qualora siano individuate significative violazioni delle prescrizioni ovvero quando sopraggiungano mutamenti normativi o organizzativi.

Nella consapevolezza dei valori della nostra azienda, ritengo che i principi esposti nel Codice Etico necessitano della proficua e convinta collaborazione di tutti i lavoratori che, ne sono sicuro, per la gran parte vi si riconoscono perché li hanno già nel proprio DNA personale e familiare, oltre che sociale.

Cosimo Paparo
Amministratore Delegato

La parola alle autorità

IL TRASPORTO REGIONALE

intervista a **RICCARDO RICCARDI**
Assessore regionale alla mobilità, energia ed infrastrutture di trasporto

Lei è stato direttore generale di Autovie Venete. Come si sente oggi nel nuovo ruolo di responsabile delle politiche della mobilità nella nostra Regione?

Sono stato chiamato a guidare le politiche dei trasporti della regione dal Presidente del Friuli Venezia Giulia Renzo Tondo. Metto dunque a disposizione del Presidente e del Governo regionale la mia esperienza, maturata in Autovie Venete: il mio approccio ai problemi dei trasporti e della viabilità in questa regione dunque non può che essere di natura tecnica.

In Friuli Venezia Giulia i problemi sono tanti, come in tutte le altre aree territoriali del Paese, in quanto la mobilità è in costante aumento e, in particolare, la richiesta di qualità del servizio è sempre più considerata. Su questo punto - ritengo - occorre un impegno collettivo, e questo vale per qualsiasi tipo di trasporto, su gomma, ferroviario o marittimo, sia quello pubblico che privato.

Qual è l'importanza dell'autostrada A4 per il nostro territorio e come pensa sia possibile risolvere a breve, anche con soluzioni tampone, il problema della sicurezza su tale arteria?

L'importanza ed il valore strategico dell'autostrada Venezia-Trieste, nella sua duplice funzione turistica ed economica, sono evidenti a tutti. E l'emergenza che questa direttrice sta vivendo, non da oggi, è chiara a tutti quelli che la percorrono, con file interminabili di TIR, rallentamenti continui, incidenti che coinvolgono camion e macchine. Un'emergenza che rischia di amplificarsi se pensiamo che - apertosi il confine con la Slovenia, che di fatto rappresentava un "filtro" per il flusso veicolare dall'Est - dall'inizio del prossimo anno la A4 vivrà l'apertura ad Ovest con l'entrata in esercizio del Passante di Mestre: dunque anche questo secondo "filtro" cadrà, con indubbie ripercussioni sulla mole di mezzi in viaggio.

La decisione del presidente del Consiglio Berlusconi di affidare al Presidente della nostra Regione Renzo Tondo il ruolo di commissario per la A4 non può che aiutare a risolvere in tempi più celeri questo problema ma nel frattempo occor-

re pensare anche a soluzioni in grado di fronteggiare "da subito" l'emergenza, soluzioni che spettano direttamente al presidente-commissario.

Cercheremo di regolare i flussi di traffico dei TIR per periodi più o meno limitati, non solo nei fine settimana pensando ad un'eventuale aumento del pedaggio diurno per i camion, all'incremento dei controlli sulla funzionalità dei mezzi (soprattutto quelli esteri) e sull'idoneità degli autisti, all'aumento dei controlli sui limiti di velocità, le distanze di sicurezza e i divieti di sorpasso. Ricordo peraltro che Autovie Venete già nel 2007 aveva varato un proprio Piano Sicurezza, con estensione del divieto di sorpasso, l'installazione di nuove telecamere di videosorveglianza, il completo rifacimento del sistema di colonnine SOS, la progressiva sostituzione degli spartitraffico sul tratto Quarto d'Altino-Portogruaro (in Veneto), con un costo di quasi 10 milioni di euro, i lavori di asfaltatura della Villesse-Gorizia.



Riccardo Riccardi

Quale ruolo vede per il trasporto marittimo nel quadro generale della nostra Regione?

Questa nostra regione necessariamente deve parlare la lingua dell'intermodalità, cioè dello scambio tra i diversi mezzi di trasporto. Ciò vale per il trasporto merci, facendo passare il più possibile il traffico pesante dalla strada alla rotaia, ed anche per il servizio passeggeri: e se riusciamo,

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

ad esempio, a togliere dalla strada una corriera, un bus in più, ed i loro utenti indirizzarli verso il mezzo navale, sarebbe un piccolo risultato.

Già oggi, peraltro, la Regione è impegnata sui servizi marittimi di linea, sia a livello locale che in proiezione internazionale. Ricordo le linee Trieste-Muggia e Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana (gestite proprio da Trieste Trasporti), accanto alla Trieste-Grado e Marano Lagunare-Lignano ed alla Trieste-Portorose/Pirano-Parenzo/Rovigno, che collegano la città con il litorale sloveno e croato. Io credo che il servizio via mare, che ha trovato il gradimento dell'utenza, possa essere aumentato ed in questo senso agremo con i prossimi contratti di servizio che la Regione andrà a stipulare e che partiranno dal gennaio 2011.

Dal 1° settembre è partito il servizio sperimentale della linea transfrontaliera Trieste-Sesana. Quali ulteriori direttrici vede possibili in un piano di sviluppo regionale?

Grazie al trasferimento di competenze dallo Stato alla Regione, con un decreto legislativo del 2004, l'Amministrazione dei Friuli Venezia Giulia può definire le linee a carattere transfrontaliero e, dunque, con Slovenia ed Austria. Ad oggi sono attivi servizi automobilistici da Trieste, Gorizia e Tarvisio verso Capodistria, Lubiana, Pirano, Isola, Sesana, Kozina, Obrov, Nova Gorica, Kranjska Gora e Villaco. I servizi transfrontalieri potranno essere incrementati, magari con altre destinazioni, se viene verificata l'esistenza di una reale richiesta del territorio.

L'istituzione della nuova linea Trieste-Sesana risponde all'esigenza di incrementare i servizi di trasporto in un'area come quella triestina, caratterizzata anche da un'utenza transfrontaliera particolarmente robusta, fatta da persone che quotidianamente raggiungono Trieste per motivi di lavoro.

Più in generale, comunque, "il progetto" di Trieste per quanto riguarda il servizio di Trasporto Pubblico Locale mi pare possa essere quello della metropolitana leggera, di una metropolitana di superficie che io immagino lungo un asse molto ampio, che parta da Capodistria per raggiungere, attraversando tutta l'area provinciale giuliana, Ronchi dei Legionari e l'aeroporto regionale. Un'utopia? Penso proprio di "no". Anche se ciò non dipenderà solo dalla Regione. ■

Uno alla volta facciamo conoscenza

di Ivo Borri
Manutenzione

In questo numero di **BUS informa** ci occuperemo della **Manutenzione**, uno dei reparti strategici dell'azienda, diretto dall'ing. Roberto Gerin. A coordinare questo reparto ci sono i due colleghi **Sandro Palci** e **Fabio Vidotto** i quali, oltre a collaborare in modo costante, condividono lo stesso ufficio di regia. I loro ruoli, anche se parzialmente interscambiabili, di fatto si differenziano in modo netto: Sandro segue direttamente dal punto di vista tecnico le attività di riparazione e lavorazione, comprese quelle in garanzia, garantendo sempre il corretto numero di veicoli per l'Esercizio e, soprattutto, la loro efficienza e sicurezza, mentre Fabio coordina il magazzino, cura le relazioni con gli altri reparti, nonché con i fornitori e le ditte esterne e, soprattutto, segue le azioni migliorative sui mezzi, i collaudi di fornitura, i rapporti con la Commissione Tecnica sindacale ed il "controllo di gestione e di qualità" della manutenzione. L'organizzazione, come si vede, è molto articolata e riguarda diverse aree (oltre all'officina e al deposito di Broletto ci sono anche i depositi esterni di Prosecco, San Sabba e dell'area portuale San Marco) e coinvolge diversi capi e relativi reparti: **Maurizio Lanteri** (depositi e prestazioni esterne), **Enrico Bordon, Alessandro Breccia** e **Valdo Prodan** (dep. Prosecco), **Luciano Coronica, Franco Grdina, Fabio Sironich** e **Fabio Zamparo** (rimessa Broletto), **Marcello Bembich** (allestimenti), **Eligio Cosina** (motoristi), **Claudio Giurini** (controlli ispettivi), **Fabrizio Pipan** (elettromeccatronici).



«L'attività manutentiva - spiega Vidotto - inizia ancora prima che arrivino i nuovi mezzi, in quanto già in fase di offerta ogni modello di vettura viene analizzato punto per punto, consentendo di schedarne le operazioni periodiche di controllo, grazie anche alla versatilità del software Maximo utilizzato e soprattutto all'occhio esperto dei vari collaboratori i quali, dopo anni di professionalità, possono definire anzitempo le varie operazioni manutentive che andranno a comporre la check list prevista».

«Una volta entrate in servizio - interviene Palci - le vetture vengono sottoposte con regolarità ai seguenti tipi di controllo: **MANUTENZIONI PERIODICHE**, quelle cioè imposte dalla casa costruttrice a determinate scadenze (va detto a riguardo che il gruppo di addetti che cura questi interventi partecipa attivamente all'analisi delle difettosità e contribuisce in modo significativo a migliorare

l'efficienza dei mezzi e la durata degli organi); **CONTROLLI ISPETTIVI**, quelli cioè effettuati nell'intervallo tra due manutenzioni periodiche per anticipare eventuali difettosità latenti (l'elenco di questi controlli aumenta inevitabilmente in base all'esperienza maturata nel corso degli anni); **MANUTENZIONI A CADUTA**, ossia gli interventi di riparazione a fronte di guasti o segnalazioni da parte dei conducenti, per altro molto attenti nel segnalarli. Ci sono inoltre diverse campagne preventive su determinate componenti, tali da evitare grossi disagi in momenti successivi, come ad es. gli interventi sugli impianti di condizionamento. A tale proposito va detto che mentre i primi modelli di autobus erano dotati di impianti applicati, oggi i nuovi mezzi nascono già di serie con questi dispositivi e pertanto l'incidenza di guasti è notevolmente calata. Quella che invece è aumentata è la percentuale di componenti elettroniche che, se da un lato sono in grado di proteggere gli organi meccanici attraverso i sensori, di fatto sono molto soggette a guasti indesiderati e spesso bloccanti dell'intera vettura. Per contro, questo tipo di interventi comporta un tipo di lavoro manufattivo diverso, più tecnologico e quindi più "pulito". A proposito di pulizia, val la pena sottolineare come non solo l'interno delle vetture, ma anche le condotte dell'aria condizionata vengano periodicamente sanificate con gli stessi prodotti in uso nelle sale chirurgiche».

«Negli ultimi anni - riprende Vidotto - sono stati realizzati diversi miglioramenti. Ricordiamo quelli relativi ai sedili guida, alle obliteratrici (soprattutto dopo l'introduzione dei biglietti pluricorse) oppure quelli alle pedane per disabili. Quest'ultima, essendo posizionate sotto l'autobus, sono le più esposte a guasti perché spesso subiscono piccoli urti e, soprattutto, perdono le caratteristiche di impermeabilizzazione che salvaguardano il loro funzionamento. Per quanto riguarda il personale e l'ambiente nel quale opera, in questi anni sono stati effettuati diversi investimenti per rendere l'officina più pulita e funzionale, con l'eliminazione delle fosse (sostituite da ponti sollevatori) e di strutture ingombranti, la cui rimozione ha permesso una movimentazione interna pressoché totale. Particolarmente valida si è rivelata la soluzione di spostare il punto di distribuzione del materiale vicino all'ufficio capi, permettendo sia agli addetti del Magazzino sia ai responsabili dell'Officina di conoscere in tempo reale le esigenze e quindi di ridurre al massimo i tempi di attesa e fermo macchina. Tutti gli operai infine, oltre a disporre personalmente di una completa e valida attrezzatura, hanno una nuova linea di capi di vestiario (rinnovata nel design e nei colori), per i quali è previsto tra l'altro

un servizio scadenzato di pulitura». Da questa veloce, si può intanto cogliere quali siano la consapevolezza ed il livello costante di attenzione da parte degli incaricati della Manutenzione nello svolgimento del proprio lavoro. Vedremo perciò di dare loro ancora spazio nei prossimi numeri del giornale. ■

1968 - 2008 autobus a confronto



FIAT 410 - ANNO 1968

DATI TECNICI
Misure (metri): 11 / 2,5 / 3,19
Peso (Kg): 8.970 / 16.000 (carico)
Carrozzeria: PISTOIESI
Telaio: OMF AU 1511/B
Cilindrata: 11.548 cc
Potenza: 135 kw ca
Posti passeggeri: 96



IRISBUS CITELIS - ANNO 2008

DATI TECNICI
Misure (metri): 12 / 2,5 / 2,96
Peso (Kg): 11.245 / 17.275 (carico)
Carrozzeria e telaio: IRISBUS
Cilindrata: 7.790 cc
Potenza: 213 kw ca
Posti passeggeri: 85

Il piacere di guidare intervista ad un conducente

di Stefania de Gavardo

Mario Savron, classe 1949, conducente della Trieste Trasporti S.p.A. da ben 36 anni... "e se potessi ne rifarei altrettanti!" si racconta durante la nostra breve intervista lunedì 1° settembre poco prima di iniziare il suo turno pomeridiano. È veramente piacevole parlare con una persona così soddisfatta ed entusiasta del proprio lavoro.

Che cosa l'ha spinto alla giovane età di 23 anni a scegliere la professione dell'autista?

Senz'altro il "piacere di guidare", accentuato dal fatto di poter offrire un servizio utile alla popolazione. Negli anni in cui ho iniziato la mia carriera, tra le file della "vecchia" ACEGAT viveva un rapporto gerarchico molto marcato, quasi militare tra colleghi e questa è forse la gran differenza con il rapporto esistente oggi tra superiori e sottoposti. Scambio di opinioni e volontà di risolvere i problemi, uniti ad un dialogo costante, sono all'ordine del giorno e questo ritengo sia fondamentale per il raggiungimento di obiettivi comuni.

In quegli anni c'è stato un periodo di ringiovanimento del personale alla guida ed all'inizio succedeva spesso che i triestini fossero quasi titubanti a salire su mezzi guidati da noi "nuove leve" vista la radicata abitudine di vedere alla guida personale di una certa età.

Nel corso degli anni ci sono state differenze sostanziali nella guida? Quali sono state, a suo parere, le innovazioni più importanti?

Risulta evidente che nel corso degli ultimi 30 anni è avvenuta un'evoluzione pressoché radicale nelle modalità di guida e nel comfort degli autobus. Specialmente dal 2000 in poi, con la nascita della Trieste Trasporti S.p.A., il parco mezzi è stato rinnovato quasi completamente, così che le nuove versioni delle cabine di guida, ricche di strumentazione e dotate dell'aria condizionata (vedi foto a lato), hanno decisamente ridotto le difficoltà del nostro mestiere.

Ricordo i primi tempi, quando d'estate la temperatura in vettura superava i 40°, tra l'afa e le divise rigorosamente con manica lunga, cravatta e abbottonatura obbligatoria al collo, si arrivava "stremati" a fine giornata.

Anche la guida con le marce era chiaramente più difficoltosa ed era di fondamentale importanza l'esperienza nel "sentire" il motore per gestirlo al meglio, specialmente in una città di salì e scendi come Trieste.

Qual è dunque il segreto per arrivare a 36 anni di guida con un entusiasmo così evidente?

Provo una grande soddisfazione a svolgere bene il mio lavoro e a offrire a tutti i passeggeri un viaggio piacevole fino a destinazione. Capita talvolta di dover calmare qualche cliente "troppo esuberante" ed entrare quindi con calma e fermezza nella loro psicologia. Questo, secondo me, fa parte del mio lavoro e spesso sono stato ringraziato per l'intervento. Ricordo in particolare una signora anziana, cliente della linea che solitamente guido, fatta salire fuori fermata. Da quel giorno, finché non è venuta a mancare, ha voluto sempre offrirmi il caffè. Sono episodi che fanno piacere e servono da stimolo per lavorare ancora meglio.



Traffico: quali modifiche ha riscontrato nel corso degli anni?

Sicuramente negli anni '80 c'erano meno motorini in circolazione e purtroppo molto spesso i motociclisti - sarà che guidano un mezzo scattante e di piccole dimensioni - si dimenticano il codice della strada. Solo di recente il rinnovato piano del traffico ha dato una svolta significativa alla scorrevolezza delle strade triestine e ritengo, inoltre, che il lavoro dell'autista potrebbe essere molto agevolato specialmente se gli fosse data la precedenza nella manovra di uscita dalle zone di sosta, usanza consolidata in diversi paesi europei.

Quale consiglio si sentirebbe di dare ad una "nuova leva"?

Calma e fermezza psicologica anzitutto, volontà di capire i problemi dei clienti e cercare di risolverli, ...rispettare per essere rispettati. ■

Trieste... dal finestrino

di Alessandro Antonello

Ci siamo lasciati in piena estate al primo porticciolo di Barcola. Sembrano già bei tempi lontani (ormai abbiamo messo via costumi e sdraio e ripreso i ritmi di sempre), ma visto che fa più fresco e le giornate sono ancora lunghe è il momento ideale per visitare il Castello e il parco di Miramare.

Fino a metà ottobre si può continuare a fare la traversata del Golfo con la motonave Araxi ed entrare nel parco dall'ingresso di Grignano. In ogni caso, durante tutto il resto dell'anno si può prendere il bus 36 fino al bivio di Miramare e poi, facendo una gradevole passeggiata, arrivare fino all'ingresso principale. A coloro che amano camminare, suggeriamo di percorrere i circa 4 chilometri di lungo mare che separano il porticciolo di Barcola dal Castello. Questo tratto inizia con la pineta, dove i bambini possono spassarsela giocando nelle piazzole che si trovano lungo i vialetti, attrezzate con divertenti giochi. Di seguito c'è il bagno Cedas, da poco completamente ristrutturato e, dopo un breve tratto, i famosi **Topolini**, storico bagno dei triestini (1926). Il nome deriva dal fatto che lo stabilimento è formato da un susseguirsi di 10 terrazze dalla caratteristica forma a mezzaluna che ricorda l'orecchio di un topo.

Proseguendo nel percorso troviamo il secondo porticciolo di Barcola e nell'ultimo tratto il Bivio di Miramare, da dove il viale prosegue fino al Castello e inizia la panoramica **strada Costiera** (ss 14). Per la sua bellezza e importanza anche questa strada merita una citazione nella nostra rubrica. Fu costruita fra il 1928 e il 1929 strappandola al costone carsico che arriva quasi a strapiombo sul mare. La roccia calcarea creò non poche difficoltà nell'esecuzione dei lavori e solo con l'utilizzo di una straordinaria quantità di esplosivi fu possibile ricavare la sede stradale e costruire tre gallerie. Le prime due penetrano nel promontorio di Miramare mentre la più famosa, che per la sua conformazione è chiamata galleria naturale, anche se di fatto non lo è, si trova a due terzi del percorso, nei pressi dei Filtri di Aurisina. Attiguo a questa galleria c'è un piccolo parcheggio che è uno dei punti più panoramici di tutta la Costiera. Qui in particolare risalta la bianca roccia calcarea che si tuffa nell'azzurro dell'Adriatico rendendo questo angolo di paesaggio molto suggestivo. Inoltre, essendo



Le strutture dei Topolini

la carreggiata rialzata di una cinquantina di metri rispetto al livello del mare, lo sguardo può spaziare dalle coste dell'Istria e della Croazia fino a Grado e Lignano, e dai monti della Slovenia fino a quelli della Carnia. Alla sera poi, nei periodi propizi alla pesca, oltre allo spettacolo di luci che si estende lungo le coste, fanno un gran bel vedere di sé le lampare dei pescatori che con i loro potenti fari infrangono l'intensa oscurità del mare, creando attorno agli scafi un surreale alone di luce. Per tutta l'estate è possibile ammirare la Costa anche dal mare, grazie al nostro servizio marittimo che da Trieste porta fino alla baia di Sistiana.

Ora possiamo tornare sui nostri passi; abbiamo divagato proprio quando ormai mancava poco all'ingresso del parco e qui ...si ritorna indietro nel tempo. Come abbiamo visto nelle precedenti puntate, l'influenza che la dinastia degli Asburgo ha avuto su Trieste è stata enorme. La costruzione del Castello, con il vastissimo parco che lo circonda (22 ettari), ci prova che oltre per gli interessi commerciali le nostre zone avevano colpito anche per le loro caratteristiche naturalistiche. **Miramare** fu costruito per volere di Massimiliano d'Asburgo che volle crearsi una residenza che rispecchiasse i suoi gusti ed interessi. Egli infatti era una persona sensibile sia alla cultura sia alla natura; fu così che quando divenne contrammiraglio della flotta austriaca decise di



Il Castello di Miramare

insediarsi nella nostra città, assieme alla moglie Carlotta del Belgio. Nel 1855, decise di edificare il castello e di bonificare tutta la zona circostante. Il progetto fu affidato all'architetto Carl Junker e nel 1856 ebbero inizio i lavori che si protrassero per 4 anni.

Nello stesso periodo Massimiliano venne nominato governatore del Lombardo-Veneto dal fratello, l'imperatore Francesco Giuseppe, e pertanto dovette risiedere per un certo periodo anche a Milano. Ciò non gli consentì di seguire come avrebbe voluto il procedere dei lavori ma fece spesso ritorno in città. Ottenne comunque uno splendido risultato: la sua nuova dimora divenne il concentrato di tutte le conoscenze che l'architettura dell'epoca poteva offrire e finalmente il giorno di Natale del 1860 i due sposi poterono prenderne possesso.

L'edificio si sviluppa seguendo il perimetro della punta rocciosa che sporge sul mare, è realizzato in pietra d'Istria ed è costituito da piano terra, mezzanino e primo piano, con una torre merlata che svetta sul punto estremo del promontorio. Al suo interno la struttura è formata da due corpi distinti, separati dal grande scalone centrale. Tutti gli ambienti sono riccamente adornati e, oltre ai sontuosi appartamenti dell'arciduca e dell'arciduchessa, le stanze hanno ognuna una propria storia da raccontare. È impossibile descrivere in poche righe quello che si offre al visitatore che lungo il percorso viene via via coinvolto nella vita e nell'atmosfera di quell'epoca e quindi, se avete l'opportunità di fare una visita, possiamo solo consigliarvi di lasciarvi andare e di provare ad immedesimarvi nei personaggi che hanno vissuto in quelle stanze.

Per concludere non si può non dare qualche indicazione anche per la visita dell'immenso parco. L'interesse per la natura faceva parte dell'animo di Massimiliano d'Asburgo e lo portò all'acquisto di tutto l'aspro promontorio che circondava il Castello proprio con l'intento di trasformarlo in un lussureggiante giardino, dove avrebbero trovato posto anche piante delle specie che l'arciduca portava di ritorno dai suoi lunghi viaggi all'estero. In un primo momento la scelta fu di impiantare delle specie peculiarmente appartenenti alla flora mediterranea ma le condizioni climatiche della nostra zona, la bora e il freddo, non consentirono di raggiungere buoni risultati. Ciò non frenò le ambizioni dell'arciduca che per nostra fortuna perseguì con tenacia il suo obiettivo, lasciandoci in dono una delle aree più pittoresche e caratteristiche di Trieste. ■