

**BOLOGNA-FERRARA**

Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (convertito in legge 27/02/2004 n. 46) Art. 1 Comma 1 D.C.B. Ufficio Bologna - e 0,90

## **LA MEMORIA DEL 2 AGOSTO QUELLA FERITA CHE NON SI RIMARGINA**





Periodico della  
"Cooperativa Giuseppe Dozza" a.r.l.

Scritti, foto, disegni e/o qualsiasi altro  
materiale consegnato per uso redazionale  
non è restituibile

Registrazione presso il Tribunale di Bologna  
n. 6093 del 31/03/1992

Spedizione in Abbonamento Postale  
D.L. 353/2003 (conv. in legge 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 Comma D.C.B. Ufficio di Bologna

DIRETTORE RESPONSABILE  
**Marco Tarozzi**

COORDINATORE EDITORIALE  
Luca Minelli

COMITATO DI REDAZIONE  
Maria Esmeralda Ballanti, Luciano Battistini,  
Davide Capelli, Alessandro Gamberini,  
Mirko Grimandi, Alessandro Solazzo,  
Giorgio Tonelli, Luigi Martino Torri

SEGRETERIA DI REDAZIONE  
Chiara Nassisi

RICERCA ICONOGRAFICA  
Gianni Giordano, Maurizio Ungarelli

REDAZIONE  
Circolo G. Dozza  
Via San Felice, 11/E - 40122 Bologna  
Tel. 051.231003 - Fax 051.222165  
**www.circolodozza.it**  
info@circolodozza.it  
informatore@circolodozza.it

RESPONSABILE PUBBLICITÀ  
Andrea Bona

REFERENTE POLISPORTIVA  
Marco Marsonet

CASA EDITRICE  
Edizioni Aspasia  
Bologna - San Giovanni in Persiceto  
Sede: Via della Salute, 20 - 40132 Bologna  
Iscrizione al Roc n. 10522

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE  
Idea Pagina snc  
Via Paganino Bonafede, 15 - 40139 Bologna  
Tel. 051.6259011 - Fax 051.4998357  
info@ideapagina.it

IN COPERTINA  
*Manifestazione per la Strage del 2 Agosto*  
foto di Gianni Schicchi

STAMPA  
Tipolitografia FD srl  
Via della Salute, 20 - 40132 Bologna  
Tel.: 051.227879 - Fax: 051.220418  
tipolito.fd@telcanet.it  
www.tipolitografiafd.it

Chiuso in tipografia il 00 agosto 2015  
stampato in 3.900 copie

<b>editoriale</b>	
In viaggio con quelli dell'autobus	3
<b>l'intervista</b>	
Valentina Alberti	4
<b>il racconto</b>	
Il giorno che sconvolse Bologna	6
<b>l'evento</b>	
"Diritti in campo", un messaggio da raccogliere	9
<b>sotto i portici</b>	
il desiderio di sapere	10
<b>inserto il trasporto pubblico a Bologna</b>	
Quarta parte / La ricostruzione e la fine del tram	I-IV
<b>inserto staccabile</b>	
<b>T per flash</b>	I-IV
<b>mobilità</b>	
Muoversi a Ravenna	11
<b>vita da circolo</b>	
Da operatore di esercizio di Ferrara a London bus driver	12
<b>vita da circolo</b>	
Le iniziative e le foto dei nostri soci	15
<b>attività polisportiva</b>	
Campionati nazionali mtb e ciclismo su strada	16
<b>botanica del bus</b>	
Gli autobus sul Flegetonte	17
<b>letteralmente</b>	
Ricordate i Menarini Monocar 201 delle prime serie?	18

PER NATASCIA E VALENTINA

## Se saprai starmi vicino

Se saprai starmi vicino,  
e potremo essere diversi,  
se il sole illuminerà entrambi  
senza che le nostre ombre si sovrappongano,  
se riusciremo ad essere "noi" in mezzo al mondo  
e insieme al mondo, piangere, ridere, vivere.

Se ogni giorno sarà scoprire quello che siamo  
e non il ricordo di come eravamo,  
se sapremo darci l'un l'altro  
senza sapere chi sarà il primo e chi l'ultimo  
se il tuo corpo canterà con il mio perché insieme è gioia...

Allora sarà amore  
e non sarà stato vano aspettarsi tanto.

Pablo Neruda  
*Vilanova de Gaia - Porto (Portogallo) - 16 maggio 2015*





# In viaggio con quelli dell'autobus

**F**orse avevo sottovalutato la richiesta. Intendiamoci subito: mi aveva fatto piacere, ma al momento di accettare non avevo fatto i conti con la storia e la gloria. Ovvero col lungo cammino di una rivista nata negli anni Settanta, con oltre quarant'anni di storia alle spalle e che racconta la vita di un circolo che ne ha addirittura il doppio. Dentro queste pagine, per chi avesse voglia di scorrere all'inverso, andando alle origini, c'è il racconto di una piccola grande comunità, radicata nella storia di una città di cui è attrice protagonista. C'è il mondo dei "tranvieri" che hanno portato e portano i bolognesi in giro per Bologna. C'è la loro esistenza che cambia, che evolve, proprio come il mondo dentro e fuori porta che vivono quotidianamente. C'è la loro voglia di incontrarsi e socializzare, anche sulle pagine di un periodico, anche in tempi così "social", di piazze virtuali che spesso si sostituiscono a quelle reali. Tirare le fila di tutto questo, o almeno provarci, è un impegno e un privilegio, una promessa e un piacere.

Cosa cercheremo di raccontare, sulle pagine del Nuovo Informatore? Cose semplici e importanti. La vita del Circolo Dozza come la vede chi ne fa parte, ma anche come viene percepita dalla comunità di cui siamo storicamente partecipi, con questi ottant'anni di vita



intensa al servizio delle persone. Storie nostre, piccole e grandi, comunque importanti. E quelle di chi ha voglia di raccontarci per come ci vede e ci percepisce. Senza filtri. Per dire: Bologna è ormai diventata, indiscutibilmente, anche una città di scrittori, e proprio a loro, dal prossimo numero, chiederemo di parlare di noi, raccontandoci il loro personale rapporto con "quelli degli au-

tobus". Guardarci dentro per guardare fuori. Per aprirci a Bologna, anche attraverso una rivista dove ho trovato un patrimonio di idee e competenze che renderanno più semplice il compito. Uno dei motivi per cui, una volta realizzato cosa significasse prendere il timone del Nuovo Informatore, non ho tempo ne ragione di spaventarmi.

Buona lettura. Insieme.

## Ciao, Tilde!

Da qualche tempo in pensione, era stata il Capo Ufficio Stampa di ATC per 22 lunghi anni, dal 1983 al 2005. Clotilde Pezzi, che troppo presto ci lasciò nel luglio scorso, per tutti era "la Tilde": un'amica, uno spirito libero e, a suo modo, un personaggio.

Le "relazioni pubbliche" erano connaturate in lei: indipendentemente che tu fossi autista, impiegato o dirigente, se entravi dalla porta sempre aperta del suo ufficio, difficilmente ne uscivi senza aver scambiato qualche chiacchiera piacevole, senza aver ascoltato qualche aneddoto curioso dei tanti che lei, con la sua grande umanità e simpatia, raccontava di sé e del suo lavoro, che rappresentava anch'es-



so una parte dinamica della sua quotidianità.

Cercava sempre di infondere il suo brio anche nella scrittura, anche quando si trattava di redigere un semplice comunicato di servizio, e apprezzava particolarmente confrontarsi con persone intelligenti e ironiche che, come lei, sapessero trovare in ogni risvolto della vita un motivo per sorridere.

Amava molto l'Azienda e la sua città d'azione, Bologna, che aveva conosciuto ai tempi degli studi universitari e mai lasciato, pur comunque sempre fiera delle sue radici romagnole.

Resterà di lei un bellissimo ricordo ai tanti colleghi di ATC, oggi Tper, che l'hanno conosciuta e stimata per le sue doti professionali, la generosità ed il sorriso aperto al mondo.

VALENTINA ALBERTI

# Entrai alla Tranvieri e capii subito che ero nel posto giusto

**P**oteva andare diversamente. Forse stata un'altra, a oltrepassare quella porta. Invece, ad entrare nella palestra Tranvieri, quel giorno di cinque anni fa, fu Valentina Alberti. Proprio lei, la ragazza della Bolognina che ha meravigliato il mondo del pugilato italiano, fino a prendersi la medaglia d'argento ai Giochi Europei di Baku, lo scorso giugno. Fino a coltivare sogni olimpici e mondiali. Eppure tutto partì da via Saliceto, e in modo decisamente anomalo.

*"Ti racconto la scena, perché ce l'ho ancora qui davanti agli occhi. Entro e mi ritrovo puntati addosso gli sguardi di una dozzina di ragazzi che si stavano allenando, più quelli degli allenatori. Cala il silenzio, tutti si fermano. Nemmeno una donna, là dentro. Beh, è stata una fortuna: per come sono fatta io, ci avessi trovato una squadra di ragazze pronte ad accogliermi felici e festanti, avrei girato i tacchi. Così, mi sono caricata: è il posto giusto, mi sono detta, e ho rotto il ghiaccio".*

**Lì dentro c'erano soprattutto i maestri. Quelli che hanno costruito la tradizione della Tranvieri, e che sanno riconoscere a colpo d'occhio il talento, anche quando c'è da lavorarci su per sgrezzarlo.**

*"Sergio Rosa è un'istituzione, mica solo a Bologna. Lui mi ha accolto e mi ha dato le motivazioni giuste, da subito. E Sergio Di Tullio, che mi ha presa sotto la sua protezione insegnandomi quella che per me è arte pura, dopo il mio primo combattimento mi disse che quella era la mia strada, e che se avessi mollato sarebbe stato un delitto. L'ho ascoltato e tutto è andato come prevedeva. Devo ringraziarli, quelli della Tranvieri. Perché mi hanno fatto sentire a casa, da subito".*

**Una casa a due passi da casa. Doveva farne poca di strada, Valen-**



**tina, per arrivare alla palestra.** *"Io alla Bolognina ci vivo, è il mio quartiere. La Tranvieri, lì, la conoscono tutti. E' un luogo d'incontro, dal punto di vista sportivo ma anche da quello sociale e culturale. Sapevo che dentro avrei trovato gente che tirava di boxe, non mi aspettavo corsi di fitness. La cosa mi affascinava. Avevo sedici anni, un passato da sportiva praticante. Dieci anni di pallacanestro, tra Fortitudo e Castel San Pietro. E l'inattività mi stava impigrendo. Ho preso la mia borsa e sono andata, senza più fermarmi. Il difficile è stato far capire alla mia famiglia che non andavo esattamente a fare ginnastica. Papà è stato l'ultimo a cui l'ho confessato. Lui pensava che il pugilato fosse quello che si vede nei film di Stallone, era preoccupato. Un po' alla volta gli ho fatto capire che le cose stanno molto diversamente".*

**Tutto è cambiato anche per lei. La Nazionale, gli incontri all'estero, l'ar-**

**gento di Baku e prima, un anno fa, il bronzo alla Nations Cup. Soprattutto, la chiamata dell'Esercito e i lunghi periodi da passare al Centro Nazionale Federale di Assisi. Roba da professionisti, ormai.**

*"A casa ci torno due o tre giorni al mese. Sono cambiate molte cose, ho la fortuna di poter vivere la boxe come un mestiere, oltre che come una passione, ma tanti altri aspetti della mia vita ho dovuto metterli da parte, o in secondo piano. Lo studio, per esempio. L'Università è un progetto in stand by, oggi, e non può essere diversamente. Non combatterò in eterno, otto o nove anni al massimo. C'è anche quel sogno olimpico, che qualche anno fa mi sembrava irraggiungibile e ora molto meno. Ma Rio è "off limits", la mia categoria, i superleggeri, non è prevista. Devo pensare al 2020, a Tokio. Avrò ventisei anni, allora, sarò nel pieno della maturità fisica e mentale".*





Valentina Alberti sul ring con la maglia azzurra (nell'altra pagina), e con la medaglia d'argento sul podio dei Giochi Europei di Baku (qui a lato). In carriera ha disputato 41 incontri, vincendone 26.

**La testa, a dirla tutta, c'è già. Una ragazza di ventun'anni che da cinque si sacrifica per la disciplina che ama è una storia speciale. Certamente da**

**raccontare. Perché se c'è una certezza, nel pugilato, è che non fa regali. Scorciatoie non ne puoi prendere, se vuoi arrivare in alto.**

*“È quello che mi piace di questo sport. Il sacrificio da cui nascono le gratificazioni. Devi essere capace di cogliere l'attimo, soprattutto quando sei tra le corde di un ring. E' allora che devi trovare il ritmo giusto, portare la sfida dalla tua parte. Fare esperienza al centro di Assisi è importante. Quando mi chiedono se ho degli idoli giovanili, degli esempi da seguire, non vado mai troppo indietro nella memoria. Mi sono avvicinata al pugilato perché mi affascinava, ma non ne conoscevo profondamente la storia. Ora mi alleno con le atlete azzurre che hanno aperto la strada di questa disciplina alle donne, credo che siano loro il migliore degli esempi possibili”.*

**Un'idea sull'argomento, comunque, oggi Valentina ce l'ha. Ed è chiara, precisa.**

*“Quando mi chiedono di definire la boxe, uso soltanto tre parole. Testa, gambe, cuore. Le prime ti aiutano a far sbocciare il talento, se ne hai, ma alla fine è col cuore che diventi vincente”.* ➤

## Anna e il senso della boxe: “Valentina? Un esempio”

Stesso passato sportivo di Valentina, il basket e per giunta giocato a Castel San Pietro (dopo anni di nuoto agonistico). Stesse motivazioni (“Ero ferma da un po' e avevo messo su peso”). Addirittura stesso giorno di nascita. Troppe coincidenze, per non innamorarsi della boxe come ha fatto **Anna Sgarzi**, che se non altro quando ha varcato la soglia della Tranvieri ci ha trovato l'apripista.

*“Valentina, appunto. Poi sono arrivate altre ragazze, c'è anche Sara Corazza, un grande talento. Siamo quattro o cinque, adesso, e spesso riusciamo ad allenarci insieme”.*

Anna ci mette impegno, anche se la sua non è una vita da professionista del ring. Alle spalle c'è una vita normale. Lavoro, palestra, corsa a prendere il treno per tornare a Castel San Pietro, dove vive. *“Sto vivendo di corsa, e non lo farei se non amassi questa disciplina. Non paragono i miei sacrifici a*

*quelli, enormi, di Valentina. Non penso alle Olimpiadi, ma credo di impegnarmi parecchio. Quando lavoravo nell'azienda di famiglia, la Cantine Sgarzi, ero spesso all'estero e trovavo comunque il tempo di allenarmi. Ora lavoro alla Rinaldi, in viale Masini, e sono più vicina alla palestra. Che per me è una seconda famiglia. Ci ho trovato dentro persone splendide, maestri di sport ma soprattutto di vita. E il gusto di darmi degli obiettivi: ho combattuto nove volte, vincendo cinque e pareggiando due. Sono in seconda serie e adesso provo a conquistarmi un posto per i campionati italiani”.*

Il risultato più importante Anna l'ha già ottenuto. Capire il senso. *“La boxe è uno stile di vita. Quello che mi ha insegnato il maestro Rosa: tutto questo, dice, vi servirà sul ring ma soprattutto fuori. E anche se non arriverò mai a livelli mondiali, mi sento più ricca dentro anche solo per questo”.*

2 AGOSTO 1980

# Il giorno che sconvolse Bologna

Nel 1980 avevo trent'anni e da cinque facevo parte dell'organico ATC con la qualifica di Conducente di Linea. Ciò che segue riporta solo una piccola parte delle emozioni e delle sensazioni vissute il 2 Agosto 1980 contestualizzate, con tutti i limiti delle capacità descrittive di chi scrive, nel quadro di una normalità che venne improvvisamente stravolta, da allora e per molto tempo a seguire, dall'enormità del dramma indirettamente vissuto e dal conseguente e inevitabile trauma psicologico. Si tratta di istantanee custodite dalla memoria, rese ancora più vivide dal trascorrere del tempo che valorizza i dettagli apparentemente meno importanti, quei particolari che rappresentano tuttavia le sensazioni profonde di quel giorno meglio e più di tante minuziose descrizioni. E poi i colori di quel giorno, più tenui di allora, e l'odore della polvere e il suono delle sirene, in particolare la polvere della pietra arenaria pare di averla ancora nelle narici. E il colore del sangue, scuro, e il bianco delle tovaglie del ristorante utilizzate per comporre tante povere salme. Immagini e sensazioni radicate indelebilmente nella memoria.

Il 2 Agosto 1980 fu perpetrato il più sanguinoso attentato terroristico dalla seconda guerra mondiale in poi, uno spartiacque tra il prima e il dopo. E ciò in ragione del fatto che da quel giorno il terrorismo fu consapevole che non esisteva un limite, un argine alla possibilità di colpire, alla metodologia organizzativa del male, in una parola alla cinica e folle facilità di procurare dolore agli inermi. E fu anche altro: la prova solidale di una città oggi molto diversa, meno generosa di allora.

## MEMORIA: LA PRIGIONE DEI RICORDI

Dueagostomillenovecentottanta, nove del mattino e mi sono appena svegliato. Fame, sete, caldo, un caffè e poi la doc-

cia. Pensiero unico: Raffaella e Riccardo a Monghidoro, nella casetta in mezzo al verde dei castagni, e io nel caldo agostano, su e giù per la via Emilia di sera e fino a notte al volante del bus sulla linea 45. Penso a stasera, a stanotte, magari a fine turno si va a mangiare la pizza tra colleghi e si ride forte, si beve la birra gelata e ci si racconta un po' di cose sul servizio e sulla famiglia, sulle ferie e sulla macchina nuova di B., la Fiat 131 con quattro porte. Che invidia, noi non possiamo, abbiamo il mutuo ancora fresco



di banca, l'appartamento è piccolo, nuovo, ed è nostro al 2 %, la percentuale che rimane lo sarà nei prossimi venticinque anni.

Un altro caffè per carburare la giornata, in bagno Raffaella ha voluto la radio, in effetti fa compagnia e mentre mi rado scorrono le informazioni sul traffico, tutti in coda sulla A14, fabbriche chiuse mentre l'Italia corre in spiaggia. Poi Dalla canta "Anna e Marco". Mette malinconia 'sta canzone. Già non va tanto bene senza

Raffella e il piccolo, ci mancano solo le tristezze del Lucio.

Mancano dieci minuti alle dieci e prenderò servizio questa sera alle diciannove, nove ore di semilibertà mentale da fare scorrere tra lettura giornale, pranzo alla mensa del deposito Zucca con i colleghi, riposo sotto il ventilatore e un po' di tv. La giornata non sarà un granché ma potrebbe anche andare peggio, molto peggio.

"Sei sveglio? Ciao, qui si sta freschi, lì come va?" Io e Raffaella siamo sposati







*Sopra le macerie della stazione, a fianco l'autobus 4030 con i vetri oscurati e l'interno, nella pagina successiva o stesso mezzo esposto oggi alla Collezione Storica ATC.*

da otto anni, ma la sua voce al telefono continua a stupirmi come la prima volta. E' argentina, chiarissima, trasparente. "Qui è un caldo atroce e sono solo le dieci, pensa un po'. Me la vedo nera. Riccardo?" "Riccardo è giù nel bosco con mio padre, sta raccogliendo le fragoline selvatiche. Non lo si tiene più, le fragoline sono il centro del suo mondo, e poi col nonno che gli dà corda, figurati..." "Vabbè abbraccialo, che ci vediamo domani mattina, vengo su verso le dieci

e poi torno giù lunedì mattina presto con il fresco".

E poi ciao ciao, ci risentiamo questa sera, la rassicurante e confortante normalità del parlare tra di noi. Sono le dieci, dai tocca al giornale. I jeans sono quelli chiari che mi ha comprato Raffaella prima delle vacanze, e la maglietta è rossa a tre bottoni. Il ciclomotore è di sotto, nel box, scendo le scale assieme a quello del piano di sopra, non c'è fretta, caldo eh?, ma tu quando vai via e dove vai e quando torni, boh non lo so ma se posso scappo da 'sto forno. E sono le dieci e dieci. Il motorino parte subito, giro la manopola del gas e via in cerca del giornale. Tutto chiuso, serrande severamente abbassate, l'edicola della Dozza è chiusa, ed è chiusa anche quella di Casaralta, proseguo lungo la Ferrarese, si sente solo lo scoppiettio del mio motorino, nessuno in giro. E in Piazza dell'Unità idem come sopra, tutti in ferie, niente giornale.

Vado in stazione, chisseneffrega, ci sarà

il casino delle partenze ma un giornale me lo daranno no? Via Matteotti. Ponte di Galliera.

## NON È UN TUONO

Non è un tuono, e poi c'è il sole che picchia duro, e non è uno scoppio, piuttosto una vibrazione profonda, improvvisa e breve. Istantaneamente giro lo sguardo verso destra, c'è un gran fumo ma non se ne vede esattamente l'origine. Mi fermo, sono sulla sommità del ponte, il fumo si espande oscurando il cielo e ora è tutto grigio ferro attorno a me e ad altri mentre osserviamo quel punto là sotto, a duecento metri da noi.

Scendo dal motorino, lo appoggio alla spalletta e mi avvio verso il fondo del ponte, in viale Pietramellara, senza comprendere minimamente ciò che sta accadendo, voglio andare sul posto, voglio vedere e capire. Solo questo.

## NON C'È TEMPO PER PENSARE

Piazzale Medaglie d'Oro è una bolgia di urla e di richiami. Ci sono persone che piangono, sono insanguinate. Mi trovo sul lato opposto della piazza sotto il portico antistante la stazione. Due donne anziane si sostengono a vicenda al centro di una delle arcate del portico, una delle due è confusa, pronuncia frasi sconnesse che io odo mentre mi avvicino, l'altra è più lucida e presente a se' stessa. Forse sono parenti, o forse addirittura sorelle, magari stavano andando in vacanza, magari a Riccione, magari qualcuno le aspetta e forse bisognerebbe avvertirlo. E mi sorprende a incolonnare mentalmente banalità nel tentativo, chissà, di restituire un accenno di normalità ad una giornata che intuisco che di normale non avrà nulla per molto tempo a venire. Mi chiedono cosa è accaduto, non rispondo, non lo so, e le aiuto come posso a oltrepassare i vetri in frantumi di una delle vetrature dell'albergo vicino. Entriamo e le faccio sedere sulle poltrone dell'atrio.

La polvere è tanta ma là di fronte distinguo abbastanza bene i contorni del dramma, perchè un'ala della stazione non c'è più e al suo posto torreggia un enorme cono di macerie di una oscena regolarità geometrica, una montagna crudelmente

*segue a pagina 8*



segue da pagina 7

svettante sotto la quale si sa che vi sono uomini, donne, bambini e le loro storie interrotte la mattina di questo sabato agostano.

Attraverso il viale. Non so cosa potrò fare e soprattutto cosa mi sentirò di fare, un conto è vedere corpi senza vita in televisione, altro è vederli e verosimilmente doverli toccare realmente. Penso che non ho mai visto una persona morta, penso a mia nonna morta, e a mia madre che impedisce a me bambino di entrare nella camera dove lei è distesa tra i ceri e le preghiere dei parenti. E poi penso che la mia mente sta già cercando un po' di equilibrio e che è per questo che il pensiero sta sconfinando sul terreno dell'irrazionalità, in una sorta di anarchia argomentativa, perchè ora sul piazzale è scoppiato l'inferno, stanno arrivando le ambulanze e i vigili del fuoco e anche se vedo tutto non riesco focalizzare lo sguardo su niente in particolare.

Al centro del piazzale la cabina del personale ATC è in posizione sbilenco, piegata da un lato. Vedo alcuni autisti che nella confusione generale cercano di organizzare qualcosa, qualsiasi cosa possa essere utile a dare una mano. Ci sono tante persone sporche, insanguinate e lacere. Un uomo stringe a sé una borsa da ginnastica mentre urla un nome di donna. Trascorrono i minuti. Non c'è più il rumore del traffico sul viale, tutto fermo, interrotto, ma le sirene, i lamenti dei feriti, i richiami tra i soccorritori forniscono il sonoro al girone infernale che è ora Piazzale Medaglie d'Oro. C'è una donna giovane che mi chiede aiuto piangendo angosciata. Sta cercando Marta, la sua bambina di otto anni. Non so che fare, dove cercare. Mi giro e un poliziotto viene verso di noi, si rivolge alla signora, la sorregge e l'accompagna verso un'auto della polizia ferma sul viale. Un collega, aiutato da un altro a terra che gli fornisce indicazioni, sta muovendo una vettura per allontanarla dal piazzale, poi un'altra e un'altra ancora se ne vanno, mentre altri bus arrivano ora sul viale da est e da ovest. Un controllore li smista e li invia ai depositi, la faccenda è tremendamente seria e per oggi il servizio termina qui. Mi trovo ad un passo dalla fermata che si trova sul viale, si ferma una vettura della linea 33, o almeno così mi pare di leggere; il conducente lo conosco di vista, parla con S., il controllo-



re che questa mattina si trova su questa piazza maledetta. Il collega fa segno di no con la testa, ha l'aria spaventata, S. si volta, mi vede, mi chiama, mi intima di salire al volante mentre dalla porta di salita posteriore alcuni soccorritori depositano sul pianale due teli bianchi rigonfi e annodati alle estremità. Ecco i morti, i poveri miseri resti di due vite umane. Non c'è tempo per pensare, meglio non farlo, il cordoglio verrà poi, ora percorro via Amendola, poi Piazza dei Martiri, via dei Mille, via Imerio e all'istituto di Medicina Legale gli addetti hanno stivali verdi, camici enormi, mascherine e occhiali. Salgono la rampa spingendo lettighe di acciaio, mi fanno aprire la porta posteriore e trasferiscono i corpi sulle lettighe, poi scompaiono in basso da dove sono venuti. Torno in stazione percorrendo viale Berti Pichat e viale Masini, una, due, tre, quattro volte, poi smetto di contare. Un operaio di piazza, uno di quelli che interviene sul territorio quando un bus presenta problemi, con una sega da ferro ha tagliato i montanti verticali che dividono la porta di salita per consentire un più agevole passaggio dei soccorritori, mentre altri, chissà chi, ha provveduto ad applicare dei teli bianchi ai finestrini, io penso a guidare ma l'immagine che mi rimanda lo specchio retrovisore interno, quei poveri fagotti intrisi di sangue adagiati sul fondo della vettura, mi dicono che oggi è accaduto qualcosa di enorme.

Ora al centro del piazzale Medaglie d'Oro è posizionata stabilmente la 4030, al volante c'è un caro amico, ora ci pensa lui al trasporto delle salme, mi diranno poi che resterà disponibile per tutta la notte seguente. Intanto il cono di macerie sta vistosamente diminuendo, c'è l'Esercito con alcune macchine da movimento terra che si muovono con la delicatezza delle farfalle, guidate da uomini in attento ascolto sulle macerie rimanenti. S. mi manda in deposito, ho finito. Porto la vettura sino al tunnel del lavaggio, nessuno a riceverla, scendo seguendo il lato destro del veicolo e vedo tanto sangue sulla piattaforma posteriore. Qui in deposito c'è un silenzio irreale e la Stazione Centrale sembra lontana anni luce.

## NON HO PIÙ LACRIME

“Ma tu come stai? Quassù la televisione è accesa da questa mattina, parlano di una caldaia ma c'è anche chi dice che potrebbe essere una bomba. Ma tu stai davvero bene?”

“Sì sto bene, sto bene, ma è un massacro, i morti sono tanti, non si sa quanti siano ma sono davvero tanti. Ora mi preparo e vado in servizio, poi domani mattina sono lì da voi. Ciao”.

Abbasso la cornetta e rimango fermo davanti al telefono. Un istante e poi i singhiozzi fanno irruzione nel diaframma, ma non riesco a piangere, non ho le lacrime, solo singulti dolorosi ed inutili, asciutti.



RIFLESSIONI SULL'INIZIATIVA A CUI ABBIAMO PARTECIPATO A GIUGNO

# “Diritti in campo”, un messaggio da raccogliere

**P**rima che i ricordi svaniscano vorrei condividere con voi le "cose che mi sono portato a casa"...

**Primo:** il fatto che in tutte le ore che abbiamo giocato, senza arbitri, non vi sia stato un solo alterco o discussione fra chi giocava e fra di noi. Non solo ma alla fine moltissimi ringraziavano per aver organizzato le partite. Il Gioco ha prevalso sulla competizione.

**Secondo:** i volti delle tante persone che sono passate. i ragazzi che, senza far parte di nessuna squadra, si sono giocate tutte le partite possibili... perché gli piace giocare e non avevano niente da fare (beati loro); le ragazze che hanno messo grande impegno ma diversamente dai maschi, più eleganti e "leggere"; i piedi nudi dei richiedenti asilo; il clamoroso gol sbagliato di Roberto; la gentilezza e disponibilità di Francesco e dei ragazzi del Pontelungo; il terzo tempo degli allievi del sabato mattina dove, alla fine della partita, le due squadre si sono mescolate e i ragazzi si sono divertiti più di prima; l'arrivo, come promesso, di Serafino alle quattro in punto (di notte); nonni che ci ringraziano perché hanno potuto giocare con i nipoti; la squadra della parrocchia con una formazione di calciatori "fantastici"; infine i volti che non ce l'hanno fatta a venire... sarà per la prossima volta.

**Terzo:** il tempo che comincia con una grandinata, minaccia pioggia, poi arriva il sole. Un alba a Borgo Panigale. Una stella luminosissima di fianco alla luna alla chiusura della manifestazione.

**Quarto:** il libro con la raccolta delle firme per Arpad Weisz con dediche e pensieri molto belli... quasi un nuovo libro. Quinto: gli sms di Luca che teme che abbiamo mollato, di Giusi che conferma gli spot alla radio, Nicola con la "mezza influenza" e Maurizio che mi scrive che si è divertito molto.

**Sesto:** i ragazzi di HSL, dal loro capitano/allenatore Roberto, che hanno fatto tutto

e bene. Senza di loro la manifestazione sarebbe stata impossibile. Perché è vero che tutti sono stati utili, Francesco, Umberto, Marco, Leonardo, Marina, Roberta, io, ecc... ma di noi si sarebbe potuto fare a meno, di loro no!

**Settimo:** la conferma che il gioco del calcio è più grande del calcio. Prima ci si libera dalla prigione della prestazione e del risultato e prima si scoprirà che coloro che da questo paradigma vengono esclusi sono molto più numerosi di coloro che ne possono far parte. Non solo, a causa di questa esclusione, tutte le relazioni positive che noi abbiamo potuto toccare con mano in questi due giorni, vengono represses se non addirittura negate. Se si gioca assieme poi il dialogo e la relazione diventano più facili. Mi sto interrogando se il futuro non sia quello di andare in tutti i luoghi pubblici dove si può giocare e "organizzare" partite fra chi ne ha voglia o passa di lì... e lo stesso fare nei centri sportivi inventandosi pretesti di qualsiasi tipo per fra giocare tutti ma, come dice Ulivieri, proprio tutti.

**Ottavo:** non abbiamo centrato l'obiettivo in pieno perché? Bastavano 28 giocatori in più! Forse. C'è stato poco tempo! Vero. Va fatto in maggio quando non sono tutti al mare. Probabile. Bisogna attrezzare l'area anche con qualcosa di più ludico e di ristoro. Indiscutibile. Ma c'è qualcosa in più su cui bisogna forse riflettere. Forse si tratta del fatto che se una cosa la fac-

cio io allora mi impegno... se una cosa, comunque giusta, la fa un altro, allora, se va bene, aderisco ma ci pensa poi lui o addirittura "sa di tappo". E via retropensieri sui primi e secondi fini dei promotori, su "ma dove vuole andare a parare" e via verso il peggio. Se mi sbaglio sono solo contento ma se è così bisogna trovare il modo per uscire da questa dimensione dove continuerà a contare solo chi ha



La formazione del Circolo Giuseppe Dozza che ha partecipato a "Diritti in campo".

le risorse economiche e di relazione che contano... un po' come i polli di Renzo di vecchia memoria. Le attuali crisi stanno rimettendo le carte in gioco e si aprono spazi impensabili anche nel mondo dello sport e a Bologna nel rapporto con la città e il Bologna FC. Come si pensa di giocare la partita? Ognuno per se e chi conta decide o lavorando assieme, senza pregiudizi, sul Patto e sulle proposte conseguenti... Ai posteri.

**Nonno:** Comunque, anche se finisse qui, un bella opportunità di incontrare persone con la voglia di fare, competenti, simpatiche e soprattutto giovani. Grazie. ➤



di MARCO MACCIANTELLI



Lo psicoanalista Massimo Recalcati.

IN VISTA DEL NUOVO ANNO SCOLASTICO

# Il desiderio di sapere

Un libro sulla scuola, ma non solo. È “L’ora di lezione. Per un’erotica dell’insegnamento” (Torino, Einaudi, 2014) di Massimo Recalcati. Lì per lì ho pensato ad un titolo furbo, ammiccante. E invece no: corrisponde, coerentemente, al contenuto. Tra idea del sapere, rapporto maestro-allievo, missione educativa, non senza una parte finale, autobiografica, espressa con insolita, avvincente, sincerità. Viene descritto un passaggio d’epoca, sul piano, insieme, epistemologico e didattico. L’allievo non più considerato “testa o bocca vuota (recipiente) da riempire, vite storta da raddrizzare”: ma “soggetto”, “trasportato, attirato, catturato verso un sapere nuovo”. Anzi: il messaggio finale è quello di “amare la stortura della vite”. Affiora la coscienza della crisi di ogni visione incrementale. Secondo la logica ottimistica di una linea continua, progressiva, ascendente. Un’“espansione narcisistica” che appare, invece, definitivamente spezzata. Interessante, l’approccio interpretativo dei tre momenti che Massimo Recalcati (d’ora in avanti M.R.) chiama i grandi “complessi” che avrebbero contrassegnato la storia dell’istituzione: Scuola-Edipo, Scuola-Narciso, Scuola-Telemaco. La prima fondata sulla “potenza della tradizione, sull’autorità del Padre, sulla fedeltà al passato”. Spazzata via dalla contestazione studentesca e dalla modernizzazione. La seconda, quella “del mondo ridotto a immagine del proprio Io”: col prevalere dell’affermazione “cinica di se stessi”. Quindi il tempo di Telemaco: un’inedita confusione generazionale: figli e genitori in una stessa indistinta “melassa”, col contestuale affiorare di una “domanda inedita di padre”. La Scuola-Telemaco, in sostanza, chiamata a restituire valore alla funzione dell’insegnante come figura centrale nel processo di “umanizzazione della vita”. L’impresa formativa, oscillante tra due estremi. Da un lato, il “culto dell’efficienza della prestazione”. Dall’altro, “un edonismo fatuo e senza responsabilità”. Congedato lo “sguardo panottico del sorvegliante che

individua e reprime”, il rischio è quello di una “drammatica evaporazione” della scuola. La quale si può salvare solo come istituzione della “resistenza all’indisciplina dell’iperedonismo”. Contro ogni forma di “disumanizzazione nichilista”. Nell’ambito della letteratura sulla scuola, ricordo il contributo di Noberto Bottani, a partire da “La ricreazione è finita” (Bologna, Il Mulino, 1986). Nel presupposto, in primo luogo, di sottrarre la scuola ad ogni provincialismo, da un lato guardando allo scenario europeo, dall’altro ai segni di una crisi pedagogica, in quanto gnoseologica. Riaffermando, di fronte ad un sistema formativo eterodiretto, la funzione cognitiva della scuola. Poi, in Professoressa addio (Bologna, Il Mulino, 1994), Bottani ha spiegato che se i docenti (europei) presentano un livello culturale medio o basso, ciò è dovuto al fatto che si chiede loro di assolvere mansioni che non sono tanto di natura “conoscitiva”, quanto di ordine “sociale”. Come, giustamente, sottolinea M.R.: “la funzione dell’insegnante non è quella dello psicologo o dello psicoterapeuta”. Non è neppure quella di un “compagno di giochi”. Piuttosto: il carisma di un docente non è altro che il modo con cui “fa vibrare il sapere che trasmette ai suoi allievi”. Quel che resta della scuola, infatti, è “la funzione insostituibile dell’insegnante”. Anche se in presenza di genitori i quali, invece di “sostenere l’azione educativa della Scuola, di fronte al primo ostacolo, preferiscono spianare la strada ai loro figli”. C’è un altro punto essenziale dell’indagine di M.R.: il delicato rapporto maestro-allievo. Per M.R.: “I veri insegnanti non solo quelli che ci hanno riempito la testa con un sapere già costituito”: ma quelli che “hanno fatto nascere domande senza offrire risposte precostituite”. È così che si trova il “proprio stile”. Come diceva il giovane Marcel Proust critico di John Ruskin, le idee del maestro servono all’allievo per sviluppare il proprio io con maggior varietà, come fosse sospinto “da altrui sulla propria strada”. Per M.R.: “L’essenziale dell’inse-

gnamento consiste nel mobilitare il desiderio di sapere”. Di qui “l’erotica dell’insegnamento”. Vale a dire: la capacità del maestro di trasformare “il sapere in un corpo erotico”, in “un oggetto che causa il desiderio”. Al fine di “provocare risvegli”, di “far sentire la forza della parola”. La scuola è soprattutto questo. Mentre, in genere, gli insegnanti sono “oppressi per la maggior parte del tempo da mansioni che esulano” “dal compito specifico dell’insegnamento”. Ma il nodo è qui: in ciò che accade tra il docente e i suoi alunni: in ciò che tra loro “passa” e come passa. L’organizzazione scolastica dovrebbe avere come sua più alta finalità quella di rendere fertile questa relazione. È il punto di approdo della proposta di M.R. Al centro: l’ora di lezione. Un’ora che “può cambiare la vita”. Anche se insegnare può trasformarsi in un’esperienza di solitudine. Col rischio di non essere ascoltati. Spiega M.R.: ogni insegnante “ha parlato ai muri”. È la pedagogia dell’“inciampo”. Non vi è “vocazione all’insegnamento” che non si confronti con il senso del limite. Nella seconda parte M.R. restituisce il senso di una testimonianza autenticamente vissuta. La bocciatura “agli esami (allora esistevano ancora) di seconda elementare”, in quanto “giudicato incapace di apprendere”. E aggiunge: “Quando parlo, cercando di insegnare qualcosa, è sempre a lui che mi rivolgo, al bambino idiota che sono stato”. Poi, più tardi, una seconda, per ragioni politiche. Quindi, l’incontro con la professoressa Giulia, alla quale M.R. dedica pagine belle, intense, di affetto e gratitudine. Con la voglia di un riscatto che lo porta a impegnarsi per il recupero di un anno come privatista, riuscendo “a riprendere in mano la mia vita”, lungo “un viale di tigli di una scuola diroccata di Lodi, in una luce di luglio ancora forte verso sera”. Insomma, non conta solo il contenuto del sapere: “ma la trasmissione dell’amore per il sapere”. Per questo non si può “insegnare ad insegnare”, né “insegnare ad apprendere”. Senza amore per il sapere, non c’è sapere “utile” alla vita. ➤





# IL TRASPORTO PUBBLICO A BOLOGNA

Foto collezione storica Tper

IL DOPOGUERRA E GLI ANNI SESSANTA

QUARTA PARTE

## La ricostruzione e la fine del tram

a cura di **FABIO FORMENTIN**

### IL DECLINO DELLE ROTAIE IN PROVINCIA

I danni inferti dalla guerra ebbero come primo risultato la mancata riapertura di alcune linee ferroviarie in concessione e tranvie extraurbane. Tra le prime ricordiamo la Spilamberto-Bazzano della SEFTA e la Massalombarda-Imola-Fontanelice della SAF, cui si aggiunse nel 1947 la Decima-San Giovanni in Persiceto della "Veneta", che pochi anni più tardi (1956) autosostituì l'intera linea Modena-Decima-Cento-Ferrara-Copparo. Rimasero in esercizio, seppure con impianti e materiale rotabile di scarsa qualità, la Casalecchio-Vignola dell'Amministrazione Provinciale e la Bologna-Budrio-Portomaggiore con diramazione Budrio-Massalombarda della "Veneta" (quest'ultima sarà poi autosostituita nel 1964).

Per quanto riguarda le tranvie, dopo la soppressione della Bologna-Imola nel 1938, fu la volta, nel 1955-57, delle



Dal 1 Dicembre 1948 la linea tranviaria "8 - San Donato" venne prolungata dallo storico capolinea Sant'Egidio su via San Donato sino a Via della Campagna, dove furono costruite le case per i ferrovieri. La strada fiancheggia la linea ferroviaria di cintura proveniente dallo scalo merci di San Donato, all'epoca "Bologna Smistamento"; la casa sulla sinistra è tuttora esistente. Il tram 128, ricostruito dopo la guerra, proveniente da via San Donato transita a fianco di un treno merci dell'epoca (Foto Collezione Storica TPER).

*segue a pagina 11*

*segue da pagina 1*

linee Bologna-Pieve di Cento e Bologna-Malalbergo. Occorre peraltro ricordare che tali linee erano quanto mai obsolete, riguardo sia all'armamento, sia agli impianti di segnalamento, sia soprattutto al materiale rotabile; inoltre, la sede promiscua con quella stradale rendeva l'esercizio sempre più incompatibile con il crescente traffico stradale.

### LA RICOSTRUZIONE DEL SERVIZIO TRANVIARIO E I PRIMI AUTOBUS CITTADINI

Le elezioni amministrative del 1946, con le quali iniziava il suo lungo man-



Il tram 603, appartenente al gruppo 601-608 (motrici articolate a tre assi costruite su progetto dell'ing. Sibona), transita da Piazza di Porta Maggiore, pochi anni prima della soppressione della linea per San Lazzaro (Foto: autore ignoto, Collezione Roberto Amori).



Il tram "a carrelli" 222 è qui ripreso al capolinea della linea "20 - San Lazzaro" nel 1948, in una zona oggi irrimediabilmente. La foto fu scattata nel punto dove attualmente si trova Via della Repubblica. Il capolinea era ad anello, uno dei pochi esistenti nella rete tranviaria bolognese (Foto Collezione Storica TPER).

dato da sindaco Giuseppe Dozza, accompagnarono anche la ricostruzione degli impianti e delle vetture tranviarie, che avvenne sotto la guida del nuovo direttore, ing. Eugenio Sibona. Nonostante la penuria di materie prime (soprattutto il rame e il vetro), in pochi mesi ritornò efficiente la maggior parte delle linee, a eccezione dei tratti periferici per San Ruffillo, Borgo Panigale e Casalecchio, che tardarono ancora per qualche tempo. Furono progettate anche nuove linee, fra cui una filovia che avrebbe dovuto interessare i viali di circosollazione, ancora privi di servizio. Il 31 luglio 1948 il tram della linea 20 arrivò finalmente a San Lazzaro, superando il capolinea del 4 in località Bitone, percorrendo la via Bellaria, un nuo-

vo ponte metallico sul Savena e infine l'attuale via Repubblica. Il 1° dicembre la linea 8, da sempre ferma al sobborgo di Sant'Egidio, fu prolungata su via San Donato fino a via della Campagna. La soppressione del servizio filoviario del periodo bellico portò alla riapertura della tranvia 12. Le linee tranviarie nel 1952 erano le seguenti:  
1-5 Ferrovia-Saragozza;  
2-8 D'Azeglio-Zamboni;  
3 via Monte Grappa-Borgo Panigale;  
4 via Orefici-Mazzini;  
6 piazza Maggiore-Chiesa Nuova;  
7 via Orefici-San Vitale;  
9 via Monte Grappa-Lame;  
10 via Ugo Bassi-Casalta;  
11 via Rizzoli-Stadio;  
12 Ferrovia-SanMichele in Bosco;

13 piazza Maggiore-San Ruffillo;  
14 via Ugo Bassi-Ippodromo;  
15 via Ugo Bassi-Corticella;  
17 via Rizzoli-Funivia;  
18 piazza Malpighi-Casalecchio;  
20 via Orefici-San Lazzaro.

Il 1948 vide anche l'entrata in servizio dei primi dodici autobus urbani bolognesi, del tipo Lancia 3Ro/P3 Garavini, immessi sulle circolari ED-ES. Nel 1950-51 furono acquistati altri 25 autobus (dodici Fiat 640 RNU e tredici Lancia Esatau P, tutti con carrozzeria Garavini), grazie ai quali furono aperte nuove linee:  
F Lavino;  
G Rastignano;  
M Mascarella-Dozza (sostitutiva del tram 16);  
ID-IS Circolari interne;  
OD-OS Circolari est-ovest (dette popolarmente "a otto").

### IL MATERIALE ROTABILE ATM FINO ALLA METÀ DEGLI ANNI CINQUANTA

#### a) Parco tranviario

Dopo la guerra, fu possibile riattivare l'intero parco tranviario, formato dalle motrici a due assi 13-128 e 501, nonché dalle unità a carrelli 201-229 di 13,4 m



# Passeggeri, ricavi, utile: il 2014 supera le aspettative

L'assemblea dei soci ha approvato l'ultimo Bilancio del primo triennio della società

L'Assemblea dei Soci di Tper ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo 2014 della società, la prima nel settore del trasporto pubblico locale in regione per volume d'affari e di servizi. Si è concluso così il mandato del Consiglio d'Amministrazione che ha guidato Tper dalla sua nascita, avvenuta nel febbraio 2012, e che ha operato lungo un triennio segnato sia dalla crisi economica generale, sia dalle manovre di revisione della spesa che hanno sensibilmente ridotto le risorse pubbliche destinate ai trasporti collettivi.

I dati 2014 delineano un trend di crescita delle performance in ogni ambito. I passeggeri paganti sono passati dai 123,4 milioni del 2012, ai 134,4 del 2013, fino ad arrivare ai 141,9 milioni del 2014 (di cui 123,3 nel bacino di Bologna, 13,4 nel bacino di Ferrara e 5,2 nel servizio ferroviario su rete regionale): un trend di crescita che sfiora il 10% in tre anni, un risultato frutto di una fidelizzazione dell'utenza che è una significativa "conquista" aziendale. Gli abbonamenti annuali sono, infatti, aumentati ovunque, passando dai 73.661 del 2012 agli 82.159 del 2014, un balzo dell'11,5% in soli tre anni.

L'aumento dei passeggeri, oltre che dell'accresciuta attenzione al servizio, è anche frutto della lotta all'evasione tariffaria, avviata già negli scorsi anni con la campagna "lo vado e non evado". Nel 2014 sono stati controllati i titoli di viaggio a circa 3 milioni di passeggeri (erano stati oltre 1.900.000 nel 2013 e circa 1.380.000 nel 2012). Nel 2014 Tper ha continuato a registrare un incremento dei ricavi derivanti da vendite

di titoli di viaggio di ulteriori 3,7 milioni di euro (+4,8%) e di incassi da sanzioni di 1,2 milioni rispetto all'anno precedente (+38%).

Il valore della produzione è via via passato dai 218 milioni di euro del 2012, ai 236 del 2013, fino ai 253 milioni del 2014, effetto anche dell'ampliamento delle attività gestite. Dal maggio 2014, infatti, Tper gestisce anche le attività complementari alla mobilità integrata: l'accertamento delle infrazioni, il rilascio dei contrassegni e la gestione del bike sharing e del car sharing. Superate le fasi difficili iniziali, nel 2013 Tper ha raggiunto l'equilibrio economico, poi ulteriormente consolidato nel 2014 con il conseguimento di un utile netto di 2,6 milioni che sarà interamente utilizzato per ripianare le perdite pregresse. Tra i dati economici di spicco si segnala anche un margine operativo lordo, indicativo di un'efficace gestione caratteristica, ancora in crescita rispetto all'anno precedente, quando già era più che raddoppiato rispetto al 2012, raggiungendo i 16 milioni di euro: oggi supera i 22 milioni di euro.

Anche il bilancio 2014, in linea con i precedenti esercizi, è stato redatto con criteri di assoluta prudenza: se da un lato sono stati contabilizzati proventi straordinari per 7,5 milioni, dall'altro sono stati scontati a bilancio accantonamenti e svalutazioni che ammontano complessivamente a 9,6 milioni di euro, a conferma che l'utile finale di 2,6 milioni di euro – dopo ammortamenti al netto di contributi per investimenti di 8,4 milioni – è interamente riconducibile ad un'oculata

SEGUE A PAGINA II >

&lt; SEGUE DA PAGINA I

gestione ordinaria. Anche sul piano impositivo, ci si è sempre attenuti ai principi prudenziali già adottati in passato, sia in materia di cuneo fiscale che di fiscalità differita. Tper opera esclusivamente con mezzi propri; al 31/12/2014 la posizione finanziaria netta era di 46,7 milioni, il patrimonio netto ammonta a 105,3 milioni di euro.

Il risultato di bilancio di Tper – che impiega alle proprie

dipendenze dirette 2.531 persone – è frutto anche di azioni di contenimento dei costi derivanti, in particolare, dalla rimodulazione dei servizi, oltre che da altre componenti, tra cui la diminuzione della spesa per carburanti (-2,5 milioni) - effetto sia di una congiuntura positiva sui prezzi, sia di un efficientamento nell'uso delle flotte e dei servizi e dell'ingresso dei nuovi elettrotreni ETR350 che hanno sostituito altrettanti treni diesel.

## Certificato di eccellenza per Tper

L'Assemblea dei Soci è stata anche occasione di presentare il Certificato di Eccellenza ottenuto da Tper relativamente alle certificazioni di qualità da parte di Certiquality, organismo accreditato per la certificazione dei sistemi di gestione aziendale per la qualità, l'ambiente, la sicurezza e per la certificazione di prodotto.

L'importante riconoscimento viene consegnato ad una selezione di imprese che hanno dimostrato un impegno volontario responsabile nella propria go-

vernance aziendale, avendo raggiunto le tre certificazioni a fronte delle norme internazionali per la qualità (ISO 9001), l'ambiente (ISO 14001) e la salute e sicurezza dei lavoratori (British Standard OHSAS 18001). Tper fa parte di questo virtuoso e ristretto novero di imprese all'avanguardia ed ha recentemente esteso anche all'esercizio ferroviario e alla gestione della sosta, oltre che a quello automobilistico, le relative certificazioni internazionali.

## “Un risultato raggiunto grazie alla condivisione d'intenti”

Pubblichiamo le ultime righe della lettera agli azionisti con cui la Presidente Giuseppina Gualtieri ha ripercorso le tappe principali del primo triennio d'attività di Tper.

“Ora, non è certo mio compito, né sarebbe corretto da parte mia giudicare l'operato del Consiglio d'Amministrazione e dell'Azienda che io stessa presiedo dagli esordi di Tper; mi permetto solo di concludere riportando la dichiarazione pubblica che questo CdA rilasciò nel maggio del 2013, in occasione dell'approvazione della proposta di bilancio 2012, esercizio che segnava – come detto – Il primo bilancio di Tper con una perdita di 8,9 milioni di euro:

*“Non mancano in TPER le esperienze e le competenze professionali per condurre in porto il previsto risanamento dei conti; la società ha una solidità patrimoniale e dimensioni di atti-*

*vità che, se accompagnate dalla condivisione di Enti Locali, Agenzie per la mobilità e rappresentanti dei lavoratori, porteranno anche a risultati positivi di bilancio per un'azienda che ha un ruolo importante a livello regionale nei servizi di mobilità”.*

Sono parole che allora potevano apparire avventate oppure velleitarie, ma che, lette oggi, confermano quanto la fiducia e la consapevolezza fossero ben riposte, tanto che hanno trovato conferma nei fatti e nei numeri.

Così è stato, grazie al lavoro di tante persone e alla condivisione d'intenti da parte di tutti gli Enti interessati alle sorti di questa Azienda e della mobilità pubblica metropolitana e regionale su gomma e su rotaia.

È per questo che oggi voglio ringraziarvi distintamente tutti, di vero cuore”.



## Ecco il primo Bilancio di sostenibilità

Per il primo anno Tper, insieme al Bilancio civilistico, ha predisposto anche il Bilancio di sostenibilità, una rendicontazione che si propone di raccontare, insieme a quelli economici, i risultati ottenuti dalla società per lo sviluppo del territorio e della comunità.

Il documento analizza profilo e identità dell'azienda nata dalla fusione tra il ramo trasporti ATC e FER; la governance e gli stakeholder; il contesto, la strategia e i risultati raggiunti per passare poi ad approfondire i diversi aspetti che fanno della mobilità

pubblica – come recita il titolo del quarto capitolo – un servizio di valore e le componenti di un servizio di qualità.

La rendicontazione prosegue poi approfondendo i progetti attraverso cui Tper contribuisce a “progettare la mobilità di domani” e la sostenibilità ambientale del modo di procedere della società, nonché le persone di Tper, che costituiscono il patrimonio fondamentale dell'azienda, e l'impegno costante per la comunità.

## Bologna festeggia la consegna del primo Crealis Neo

È stato presentato ufficialmente il 10 giugno il primo Crealis Neo, il filobus che farà parte della flotta di 49 veicoli destinati al trasporto pubblico urbano di Bologna. Si tratta del primo importante risultato concreto in seguito all'accordo siglato nel novembre del 2012 tra Tper e Irisbus Italia, oggi sotto il marchio Iveco Bus, per la ripresa del progetto “Trasporto Pubblico a Guida Vincolata”. Sono intervenuti alla cerimonia di presentazione del veicolo, alla presenza delle autorità locali, tra gli altri, Alfredo Altavilla, Chief Operating Officer EMEA FCA; Pierre Lahutte, Iveco Brand President e Giuseppina Gualtieri, Presidente di Tper.

*“Siamo molto orgogliosi di questo risultato e di poter finalmente vedere presto questo veicolo in azione sulle strade della città di Bologna. Iveco Bus e Tper hanno collaborato in questi anni nel rispetto dei propri impegni contrattuali per portare a compimento questo importante progetto per la città”* - ha dichiarato Alfredo Altavilla, Chief Operating Officer EMEA FCA.

*“Accessibilità, flessibilità, design moderno e innovativo concorrono a rendere il Crealis il sistema di trasporto ideale per tutte le città che dedicano attenzione alla qualità della vita dei propri cittadini, come Bologna. Ancora una volta Iveco Bus dimostra il proprio impegno nell'ambito della mobilità urbana sostenibile, ma anche sicura, efficiente e confortevole”* - ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President.



La Presidente di Tper, Giuseppina Gualtieri, ha dichiarato: *“L'arrivo del primo Crealis è l'ulteriore passo avanti di un progetto a cui abbiamo dato una svolta importante con il raggiungimento dell'intesa per nuovi veicoli e con la ripresa di lavori stradali che stanno procedendo in modo deciso. Oggi inizia una nuova fase, che porterà all'arrivo di tutti i 49 Crealis previsti; i nuovi mezzi concretizzano la collaborazione piena tra Tper e l'azienda produttrice, oltre al sostegno delle Istituzioni locali che non è mai mancato in questi anni*

SEGUE A PAGINA IV >

◀ SEGUE DA PAGINA III

di lavoro. Abbiamo raggiunto un risultato positivo e forse non previsto solo qualche anno fa. Alla soddisfazione si unisce così la consapevolezza che essendoci

ancora tanto lavoro da fare non dovranno mancare nei prossimi mesi la determinazione, l'impegno e la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti".

## Design innovativo a emissioni zero

Il Crealis Neo è un veicolo a trazione elettrica dotato di guida ottica, sistema che permette un accostamento di precisione alle banchine di fermata, facilitando l'ingresso dei passeggeri e diminuendo così i tempi di sosta alle fermate. Il design innovativo del veicolo, gli allestimenti interni e le ampie vetrate di cui dispone lo rendono un mezzo di trasporto molto luminoso e piacevole. È dotato di 142 posti in totale, di cui 29 posti a sedere, quattro sedili per persone a mobilità ridotta, un posto per passeggero con disabilità su carrozzina e una zona passeggiata.

I Crealis Neo sono stati concepiti per fornire al conducente un posto di lavoro di alto comfort e di elevate caratteristiche di sicurezza. Il posto di guida in

posizione rialzata consente al conducente di tenere sotto controllo ogni tipo di situazione nell'ambito del traffico urbano. Particolare cura è stata posta agli aspetti di carattere geometrico ed ergonomico, come la disposizione delle apparecchiature e dei comandi, con specifici interventi su tutti i parametri che possono essere causa di vibrazioni e di rumore.

Il veicolo, equipaggiato con un motore elettrico da 280 kW, è dotato di un gruppo ausiliario che permette la marcia anche in mancanza di alimentazione dalla rete aerea; il gruppo ausiliario è composto da un motore Tector 4 Euro VI e un alternatore con una potenza di uscita di 100 kW. Il veicolo è inoltre dotato di quattro porte rototraslanti.

## Bus, novità per agosto

Due novità del servizio di agosto rispetto all'anno scorso:

- la **linea 35** nei giorni feriali dal lunedì al venerdì effettuerà servizio per l'intera giornata e non solo al mattino;
- la **linea 92** in alcuni orari effettuerà una deviazione per il CNR, in sostituzione della linea 87.

### SEGNALAZIONI / 1

**"Grande spessore umano e professionale sul bus 20"**

*"Domenica 7 giugno verso le 10,10 prendo il bus 20... ho il badge in mano per raggiungere l'obliteratrice, uno dei passeggeri richiama il suo cane per farmi passare. Oblitero il titolo di viaggio e il cane che si è alzato per farmi posto mi morde la mano. Io non dico niente. Vado davanti, dall'autista e Le segnalo che sono stata morsi-cata ad una mano. La conducente si offre di andare a parlare con i ragazzi ma Le chiedo di non farlo perché non si sa mai con chi si ha a che fare... La conducente gentilmente avvisa chi di dovere, alla seconda fermata di via Irnerio interviene un operatore che fa scendere i ragazzi con i cani e accessori al seguito. Io raccolgo le loro scuse e con grande gentilezza vengo accompagnata in auto in piazza Malpighi, dove ero diretta. Per prima cosa VORREI: RINGRAZIARE la conducente per il suo comportamento moderato, educato e di grande spessore umano e professionale. RINGRAZIARE il Vs operatore intervenuto per il suo comportamento moderato, educato e di grande spessore umano e professionale".*

### SEGNALAZIONI / 2

**L'autista, il disabile e quell'ombrello regalato**

*"Nel pomeriggio piovoso della giornata di ieri sono stato diretto testimone del seguente episodio, su di un autobus mezzo Tper della linea 25 con a bordo una carrozzina elettrica per disabile con una giovane signora sconosciuta; giunto presso la fermata posta in viale Pietramellara Stazione FS il conducente ha fornito la dovuta assistenza, con messa in funzione dell'apposita pedana per favorirne la discesa. Fin qui nulla di atipico, se non quanto accaduto subito dopo; il conducente, con una gentilezza e premura assolutamente fuori del comune, di propria assoluta spontanea iniziativa ha consegnato il proprio ombrello alla persona disabile che ne era priva, rispondendo alla giovane, stupita e commossa che esitava preoccupandosi per il modo in cui avrebbe potuto restituire l'oggetto, che non avrebbe dovuto darsi premura di ciò. Sono rimasto stupito e colpito, come molti altri passeggeri, per quel gesto, disinteressato e indice di una gentilezza e sensibilità ahimè oggi molto rare..."*



di lunghezza. Riguardo alle costruzioni o ricostruzioni successive, si ebbero i seguenti gruppi:

motrici 11-12: si trattava di due unità allestite nel 1947 con casse di legno su truck Brill 21E preesistenti e due motori GE58; furono numerate secondo la logica "a ritroso" a partire dal n. 65;

motrici 301-307: le prime tre furono costruite secondo una linea del tutto nuova (la stessa delle unità articolate del gruppo 600) su truck Brill 21E e due motori GE58; le unità 304-305 furono costruite solo nel 1957; a completamento della serie, le precedenti motrici 86 e 501 ricevettero numerazione 306-307, mantenendo però la linea "pedana" (nella quale la n.



Il 3 Novembre 1963 si chiuse definitivamente il servizio tranviario a Bologna: cessarono così il servizio le linee 6 Chiesa Nuova e 13 San Ruffillo. In questo giorno i tram a carrelli 210 e 218 effettuarono la loro ultima corsa alla presenza del sindaco Dozza e della autorità cittadine  
(Foto: elaborazione grafica Roberto Amori).

86 era stata ricostruita nel dopoguerra); motrici articolate 601-608: le prime sei furono costruite nel 1949-50 con casse articolate a tre assi di lunghezza 14,4 m e 3625 mm di interasse; i due motori erano di recupero: CGE CT 123 (601), CGE CT 121 (602-604-606), GE 58 (603-605); nel 1953 fu la volta delle unità 607-608, dotate di motori CGE 121.

#### b) Parco automobilistico

Come si è visto, gli autobus entrati in servizio fra il 1948 e il 1951 furono com-



Un Lancia 3RO Garavini ripreso all'interno del Deposito Zucca (Foto Camera, tratta dal libro "Storia dei Trasporti Urbani di Bologna, F. Formentin, P. Rossi - Ed. Calosci Cortona").

pletivamente 37, così suddivisi:

gruppo 2001-2012: erano Lancia 3Ro/P3 Garavini del 1948-49, con motore Lancia da 92 CV, cambio meccanico, lunghezza quasi 10 metri;

gruppo 2013-2024: Fiat 640 RNU Garavini del 1950-51, con motore Fiat 364 da 72 CV, cambio meccanico, lunghezza circa 8 metri;

gruppo 2025-2032: Lancia Esatau P/V10 Garavini del 1950, con motore "a sogliola" Lancia V10 da 122 CV, cambio meccanico con riduttore, lunghezza 11 metri;

gruppo 2033-2035: Lancia Esatau P/V11 Garavini del 1951, con motore da 132 CV;

gruppo 2036-2037: identici al gruppo 2025-2032, avevano in origine numerazione 2023-2024, poi riclassificati nel 1951 dopo l'immissione in servizio degli ultimi due "640", che assunsero numerazione 2023-2024.

#### IL DECLINO DEL SERVIZIO TRANVIARIO E IL RITORNO DEL FILOBUS

Attorno alla metà degli anni cinquanta emerse una serie di problemi del tutto impensabili solo pochi anni prima, all'epoca della ricostruzione post-bellica. All'aumentare del traffico privato e alle mutate esigenze della città si doveva far fronte con una rete tranviaria che, nei suoi impianti principali, risaliva agli ammodernamenti effettuati attorno al 1925, su cui giravano circa 120 esauste vetturette a due assi di 8-9 metri di lunghezza, buona parte delle quali risaliva, pur tenendo conto dei vari ammodernamenti operati, alla dotazione originaria dell "Belga"; solo le 29 vetture a carrelli erano ancora abbastanza "moderne", ma appartenevano pur sempre agli anni trenta. Il desiderio, poi, di ridurre i pesanti oneri di manutenzione delle infrastrutture fecero il resto, e nella seconda metà degli anni cinquanta tutte le vetture a due assi furono tolte dal servizio, assieme ai pochi rimorchi.

Per rimpiazzare il servizio tranviario, fra

il 1955 e il 1958 furono acquistati circa 90 autobus e 38 filobus, dei quali otto a tre assi e tredici snodati.

La seconda fase dello smantellamento si concluse il 3 novembre 1963, quando anche gli ultimi tram a carrelli furono demoliti, mentre la fase della loro sostituzione, ma soprattutto dell'ampliamento della rete, impossibile da realizzarsi con l'esercizio tranviario a causa gli ingenti investimenti necessari, fu attuata fra il 1959 e il 1965, quando entrarono in esercizio altri 33 filobus (di cui 22 snodati) e ben 119 autobus (di cui 14 snodati e 21 "bipiano").

Al termine di queste vicende, la rete autofiloviaria bolognese comprendeva le seguenti linee (le linee 32-33-41-42-43-46 erano filoviarie):

- 1 Circolare notturna;
- 2 Ghisello-Santa Viola;
- 10 Casaralta-Zamboni (sostitutiva dei tram 8 e 10), poi 20 Casaralta-San Donato (1964);
- 18 via Rizzoli-San Donato, poi 19 Zamboni (1964);
- 21 Ferrovia-Funivia (sostitutiva dei tram 1, 5 e 17);
- 22 Piazza Maggiore-Ippodromo (sostitutiva del tram 14), poi 22 Corticella-San Vitale;
- 23 Piazza Maggiore-Arcoveggio (sostitutiva del tram 14);
- 24 Piazza Maggiore-Corticella (sostitutiva del tram 15), poi assorbita dal 22;
- 25 Piazza Maggiore-Dozza (ex M);
- 26 D'Azeglio-Lame (sostitutiva dei tram 2 e 9);
- 27 Piazza Aldrovandi-Croce del Biacco-Roveri
- 28 via Lame-Casteldebole;
- 29 via Lame-Lippo;
- 30 Piazza Cavour-Monte Donato;
- 31 Ferrovia-San Michele in Bosco (sostitutiva del tram 12);
- 32-33 Circolari esterne (ex ED-ES);
- 34-35 Circolari interne (ex ID-IS), poi
- 17 Ferrovia-Università-piazza Tribunali (1964);

segue a pagina IV

*segue da pagina III*

36-37 Circolari est-ovest (ex OD-OS);  
38 Semicircolare periferica;  
39 Piazza Cavour-Foscherara;  
40 vacante  
41 via Lame-Borgo Panigale-Villaggio  
INA (sostitutiva del tram 3);  
42 Piazza Malpighi-Casalecchio (sostitu-  
tiva del tram 18);



Un Lancia Esatau P/V10 Garavini ripreso all'interno del Deposito Zucca (Foto Camera, tratta dal libro "Storia dei Trasporti Urbani di Bologna, F. Formentin, P. Rossi - Ed. Calosci Cortona").



Il Fiat 640 RNU Garavini, del gruppo 2013-2024, transita in Via Di Vittorio nel quartiere Barca in una strada ancora sterrata (Foto Collezione Storica TPER).

43 Piazza Maggiore-Villaggio CEP (so-  
stitutiva del tram 11);  
44 Via Orefici-Mazzini (sostitutiva del  
tram 4);  
45 Via Orefici-San Lazzaro (sostitutiva  
del tram 20);  
46 Piazza Minghetti-San Ruffillo (sosti-  
tutiva dei tram 6 e 13);  
47 Via Orefici-San Vitale (sostitutiva del  
tram 7), poi assorbita dal 22 (1964);  
F Via Lame-Lavino;  
G Piazza Cavour-Carteria di Sesto.

## **IL MATERIALE ROTABILE ATM FINO ALLA METÀ DEGLI ANNI SESSANTA**

### **a) parco filoviario**

gruppo 1141-1148: otto vetture a tre assi  
del tipo Alfa Romeo 140 AF con carroz-  
zeria Menarini e motore Marelli MCT 60  
da 150 CV, del 1955;  
gruppo 1301-1313: tredici filosnodati  
Fiat 2405 con carrozzeria portante Vi-  
berti Monotral CV12 e motore CGE CV  
1230 da 220 CV, del 1958;  
gruppo 1314-1318: si differenziano dai  
precedenti per il motore TIBB GLM  
2304 da 250 CV; 1314-1315 del 1959 e  
1316-1318 del 1960;  
gruppo 1319-1335: 17 filosnodati Fiat

2405 Macchi con motore CGE CV 1230  
da 220 CV, del 1964;  
gruppo 1401-1405: cinque Fiat 2401 FM  
Garavini con motore Marelli MCT 60 da  
150 CV, del 1955;  
gruppo 1406-1407: si differenziano dai  
precedenti per il motore CGE CV 1227  
da 164 CV;  
gruppo 1408-1417: dieci Fiat 2401 FM  
Cansa con motore CGE CV 1227 da 164  
CV, del 1955;  
gruppo 1418-1428: undici Fiat 2411 Me-  
narini con motore CGE CV 1227 da 164  
CV, del 1959.

### **b) parco automobilistico**

gruppo 1001: unico esemplare di OM  
Leoncino, motore 61 CV, entrato in ser-  
vizio nel 1957;  
gruppo 2038-2057: venti Lancia Esatau  
P/V11 Menarini, lunghezza 10,4 m, del  
1955;  
gruppo 2058-2065: si differenziano dai  
precedenti per la maggiore lunghezza (11  
m); sono del 1956;  
gruppo 2301-2314: 14 autosnodati Fiat  
411 UM su carrozzeria portante Viberti  
Monotral CV46, motore Fiat 203 da 180  
CV e cambio elettropneumatico Marelli,  
del 1961;

gruppo 2401-2407: Fiat 401 UM su car-  
rozzeria Cansa, motore Fiat 203 da 150  
CV e cambio elettropneumatico Marelli,  
del 1955;

gruppo 2408-2420: Fiat 411 UM su car-  
rozzeria Cansa, motore Fiat 203 da 150  
CV e cambio elettropneumatico Marelli,  
del 1956 (la vettura n. 2415, gravemen-  
te danneggiata da un incendio, è stata  
ricostruita con carrozzeria Menarini  
mod. 1963);

gruppo 2421-2425: Fiat 411 UM su car-  
rozzeria Menarini, motore Fiat 203 da  
150 CV e cambio elettropneumatico Ma-  
relli, del 1956;

gruppo 2426-2427: come i precedenti,  
ma del 1958;

gruppo 2428-2436: come i precedenti,  
ma del 1960;

gruppo 2437-2446: come i precedenti,  
ma del 1961;

gruppo 2447-2459: come i precedenti,  
ma del 1962;

gruppo 2460-2475: come i precedenti,  
ma del 1963; 2472 dotata di cambio au-  
tomatico Voith Diwabus 200S;

gruppo 2476-2491: Fiat 411/1 Menarini,  
con motore Fiat 203 A da 174 CV e cam-  
bio automatico Voith Diwabus 200S, del  
1965;

gruppo 2501-2510: Fiat 405 su carrozze-  
ria portante Casaro Tubocar U92, motore  
Fiat 203 da 150 CV e cambio meccanico  
con riduttore, del 1955;

gruppo 2601-2605: Fiat 314/1 su carroz-  
zeria Menarini, motore Fiat 213 da 98  
CV e cambio meccanico, del 1962;

gruppo 2701-2702: due prototipi di auto-  
bus bipiano Fiat 412 su carrozzeria Aer-  
fer, motore da 276 CV e cambio elettrop-  
neumatico Marelli, del 1962;

gruppo 2703-2721: come i precedenti,  
ma del 1963-64;

gruppo 3001-3015: quindici vetture Fiat  
410/3 su carrozzeria portante Menarini  
Monocar 1061, con motore Fiat 310 da  
150 CV, cambio elettropneumatico Ma-  
relli, guida centrale e tre porte, del 1961.





di MANNES BERTI

TRASPORTI IN ITALIA

## Muoversi a Ravenna

Forse non tutti sanno che il territorio del Comune di Ravenna è il più grande d'Italia dopo Roma e ricomprende anche tutti i lidi vicini: per noi romagnoli, assieme a Rimini, la città rappresenta una meta e un riferimento non solo artistico, ma anche umano non indifferente, visto che il mare la caratterizza fortemente: andare in riviera significa qui andare dalla pineta di Classe fino a Cervia, passando da luoghi di natura selvaggia "per la pineta in su 'l lito di Chiassi quando' Eolo scilocco fuor discioglie", come diceva Dante, fino a quelle architetture bizantine in cui Eugenio Montale assaporava una "dolce ansietà d'Oriente".

Nel passato Ravenna ha avuto l'onore di essere stata per tre volte capitale: dell'Impero romano d'Occidente, del Regno degli Ostrogoti e dell'Esarcato Bizantino. Infatti nel 476 Odoacre, re degli Eruli, depose Romolo Augustolo e qua si autoproclamò Rex Italiae e patrizio, ossia luogotenente in occidente dell'imperatore d'oriente: da quel momento, come le splendide tessere dei suoi mosaici, la città raccolse, pezzo dopo pezzo, la grande eredità di Roma e, portandola nel medioevo ce la riconsegnò, nonostante le turbolenze di quegli anni bui.

Vale la pena passare per di qua: il mausoleo di Galla Placidia, Sant'Apollinare Nuovo, il mausoleo di Teodorico, San Viale e la splendida Sant'Apollinare in Classe, che nella decorazione del catino absidale sembra racchiudere la potenza del cristianesimo allora nascente nel famoso volto del Cristo. Suggestioni, queste, che da sempre ci accompagnano, fin dai tempi delle nostre prime gite scolastiche e anche oggi.

Dal 1° gennaio 2012 Start Romagna gestisce il trasporto pubblico ravennate, incorporando Atm Ravenna, Avm Forlì Cesena e Tram Rimini e, al pari di Seta per l'Emilia, è l'Azienda leader della Romagna in Tpl.

Il Punto Bus Ravenna si trova in Piazza Farini, all'interno della stazione FS: qui si possono trovare tutte le informazioni sul servizio urbano e extraurbano: il primo si articola sulle linee 1, 2, 3, 4, 5, 8, 18, 30; il secondo su tutte quelle direttrici che portano verso il mare e verso l'interno: mi risulta che un tempo esistesse anche una linea diretta Bologna Ravenna gestita dalla nostra Azienda e che oggi prevede trasbordo a Lugo nelle vesti della 206-296.

Molto utilizzato è il Navetto Mare per Marina di Ravenna e Punta Marina, che permette gratuitamente di raggiungere quelle spiagge dal parcheggio di via Trieste e via Marchesato per tutta l'estate, servito da quest'anno dai nuovi Iveco Citelis giunti anche a Bologna: è molto comodo e soprattutto permette di evitare code stressanti nei momenti di massimo spostamento.

Invece per le zone a bassa frequentazione è attivo il Taxi bus: vere e proprie autovetture a 8 posti che servono lo stabilimento termale di Punta Marina, Porto Fuori, Lido di Dante e Lido Adriano. Start Romagna ha anche in capo la gestione del traghetto che, attraverso il canale Candiano, collega Porto Corsini a Marina di Ravenna: non a caso il nostro contratto si chiama "autoferrofi-



lotranvieri e internavigatori" e forse tutti non sanno che questo servizio è h 24 nelle notti di sabato e domenica e del 14 e 15 agosto per tutto il periodo estivo.

Dal punto di vista storico merita menzione la tranvia a vapore Ravenna Forlì: nata nel 1883, agli albori della primissima fase del trasporto locale extraurbano italiano, quando ancora l'auto-bus doveva essere concepito, il tram, al pari per esempio a quello che da Bologna raggiungeva Imola, collegava i due capoluoghi romagnoli attraverso la rettilinea via Ravegnana: fino al 1930, anno della sua soppressione, il gamba de legn a 20 km/h di velocità massima e con una percorrenza di quasi due ore per 27 km offriva un pionieristico collegamento di cui oggi si è persa purtroppo ogni traccia: come ebbi già modo di ricordare, raccolsi un giorno la testimonianza di una vicina di casa che a Imola utilizzava questo tipo di servizio e posso assicurare che era qualcosa di veramente scomodo ma allo stesso tempo emozionante, così caratterizzato da scossoni e rumore a più non posso con delle locomotive che, di tanto in tanto, davano la sensazione di tirare indietro piuttosto che di procedere in avanti: dolci ricordi di un mondo perduto.

Sfogliando la carta dei servizi si legge simpaticamente che è vietato "viaggiare sui predellini o comunque aggrappati all'esterno delle vetture" e mi piace immaginare che questo avvertimento sia una sorta di retaggio di quei tempi lontani: ma forse è piuttosto la fantasia di chi scrive a concepire una tale immagine.

Anche Tper, al di là del suo ruolo di soggetto aggregatore del servizio regionale, ha una presenza consolidata a Ravenna per quanto concerne il servizio ferroviario: infatti nel periodo estivo gestisce in collaborazione con Trenitalia, come erede delle precedenti gestioni, la famosa "Freccia Orobica": si tratta di un curioso servizio che dal 1970 collega direttamente Bergamo con Pesaro e che interessa due diverse amministrazioni che fanno capo nell'infrastruttura a RFI e FER.. Consiste in una coppia di treni: si parte al mattino da Bergamo e si arriva nel pomeriggio a Pesaro, per poi ritornare in Lombardia alla sera. >

TRA IL PO ED IL RENO

## Da operatore di esercizio di Ferrara a London bus driver

Dopo qualche settimana di servizio invernale 2014-2015, trovo su un gruppo di facebook che tratta di noi autobussieri (Facebus il nome del gruppo), un post di una agenzia inglese che recluta autisti per guidare a Londra i doubledeckers, i famosissimi autobus a due piani che caratterizzano la capitale britannica. Come sempre curioso, ci penso su qualche notte e scelgo il mio numero preferito, ovvero il 14 ottobre, per mandare una mail all'agenzia James&Lewis.

Un presentimento mi fa dire alla Bea, la mia morosa: "Secondo me, domani mi chiamano" e infatti il 15 pomeriggio arriva la telefonata. La chiacchierata si svolge in inglese e questo mi consente, a mia insaputa, di passare il primo test del recruitment.

L'agenzia programma la mia interview per il 24 novembre a Milano, dove incontro Michael della James&Lewis e Mr. Ray della Metroline, una delle cinque aziende che si spartisce l'enorme torta del servizio urbano londinese. Mi sottopongono una prova scritta in inglese non troppo complessa che supero al pelo: sono riuscito a sbagliare 5 cartelli stradali sugli 11 proposti. Anche la prova orale di inglese è appena sufficiente a farli decidere: sono dentro!

Decido di iniziare a marzo e Tper accetta prontamente la mia richiesta di aspettativa, decisione che mi consentirà di iniziare questa esperienza. Parto subito carico come una molla, considerando che ho in tasca un biglietto di sola andata. La sensazione è spiegabile solo con: figata assurda!

Inizio il 2 marzo alla Metroline, il top come condizioni di lavoro e stipendio. Conosco un connazionale, Olindo Espósito che si rivelerà l'uomo chiave della mia avventura britannica.

Comincio il trainer con il primo Steve, validissimo, disponibile e corretto. Proseguo con il secondo Steve, che rivela una tragedia, mi prende subito in antipatia e non c'è storia: licenziamento il 19

marzo. Il morale mi finisce sotto le scarpe, ma il 24 marzo ho il colloquio con Abellio, non proprio il top delle cinque aziende, ma appena sotto! Il giorno dopo ho la conferma: il 28 marzo si comincia di nuovo.

Da Abellio il clima è più familiare e sereno. L'esperienza in Metroline dove sembrava di avere le SS di Hitler al comando, è presto alle spalle, ma sicuramente mi serve a ben figurare qui.

Parto bene, anzi alla Grande! Il trainer Jan è supervalido, disponibile e tranquillo. Dopo soli sette giorni in trainer mi ritiene pronto per andare a deposito! Il 7 aprile si inizia l'affiancamento al Walworth bus garage, dove trovo il mio Menthor, Tony from Barbados.

Dopo soli sei giorni comunico io stesso a Barney, il senior trainer, che sono pronto per andare in linea da solo e il giorno dopo, ovvero il casualissimo 14 aprile, inizio con un turno da solo!

Dopo più di un mese di servizio di linea, posso dire di essere a mio agio, tanto quanto lo ero in Italia con la guida a sinistra. La città è enorme e trafficatissima, quindi l'attenzione deve essere sempre al massimo.

Incredibile a dirsi, i ciclisti londinesi risultano essere molto meno svegli dei ciclisti ferraresi; ho scoperto che i van drivers non sono altro che hoolligan rincitrulliti che quando non sono allo stadio guidano i furgoni, sprezzanti dei danni che creano con le loro manovre spericolate; nota dolente sono i pedoni, furbi come polli da allevamento e svelti come bradipi ubriachi.

Questa Esperienza non sarebbe stata tale se non avessi incontrato sulla Strada Olindo: è stato il primo volto sorridente visto a Londra.

Il classico uomo del sud dal cuore grande, un prezioso aiuto in tutto, a cominciare dalla traduzione delle parole per me difficili, all'aiuto a trovare casa. Dormo infatti in una stanza nella casa di sua suocera, un superattico che mi aspettava



qui a Londra da 25 anni senza che io lo sapessi!

Devo molto anche a Steve Crowby, trainer con mamma di origini italiane che con la più grande calma del mondo mi ha insegnato a guidare dalla "giusta parte della strada" dandomi le indicazioni in italiano: fantastico.

E devo ringraziare anche Steve Oake per avermi fatto licenziare dalla Metroline. Senza di lui ora sarei a guidare in mezzo ai prati di Potters Bar. Invece lavoro da Abellio, una grande famiglia, una macedonia di persone che arrivano da tutti i punti del globo terrestre, tutti disponibili a darmi una mano! E soprattutto passo sopra al ponte di Waterloo! Vicinissimo alla London Eye e con all'orizzonte il Big Ben che si staglia sul Westminster Palace!

Da Londra è tutto, passo e chiudo! Nick Chicken. ➤





**Circolo  
G. Dozza**  
bologna  
ferrara

**DOPOLAVORO TPER**  
Farne parte conviene

 **CONAD**  
*Supermercati*

 **CONAD &  
IPERMERCATO**



Buono spendibile dal 1 al 30 settembre 2015



**DOPOLAVORO TPER**  
Farne parte conviene

**BUONO SCONTO**  
**10%**  
**SU TUTTA LA SPESA**

Su tutta la spesa fino  
ad un massimo di 150€  
Esclusi i prodotti in promozione



Riservato ai possessori  
di Carta Insieme

\* vedi regolamento sul retro del buono

 **CONAD**  
*Supermercati*  
 **CONAD IPERMERCATO**

Buono spendibile dal 1 al 31 ottobre 2015



**DOPOLAVORO TPER**  
Farne parte conviene

**BUONO SCONTO**  
**10%**  
**SU TUTTA LA SPESA**

Su tutta la spesa fino  
ad un massimo di 150€  
Esclusi i prodotti in promozione



Riservato ai possessori  
di Carta Insieme

\* vedi regolamento sul retro del buono

 **CONAD**  
*Supermercati*  
 **CONAD IPERMERCATO**



 **CONAD**  
*Supermercati*

 **CONAD &  
IPERMERCATO**

Buono spendibile dal 1 al 30 settembre 2015

Il buono è utilizzabile su tutta la spesa fino ad un massimo di **150 euro** esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri, libri di testo ingressi ai parchi, titoli di viaggio, titoli di sosta, ricariche telefoniche, ottico e farmaci. Il buono non è cumulabile con nessun tipo di buono sconto o punti in vigore nel periodo. Valido esclusivamente presso

Conad Ipermercato di Bologna in Vialarga 10 e in tutti i supermercati Conad di Bologna e provincia, Ferrara e provincia.



6 020000 060600

 **CONAD**  
*Supermercati*  
 **CONAD IPERMERCATO**

Buono spendibile dal 1 al 31 ottobre 2015

Il buono è utilizzabile su tutta la spesa fino ad un massimo di **150 euro** esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri, libri di testo ingressi ai parchi, titoli di viaggio, titoli di sosta, ricariche telefoniche, ottico e farmaci. Il buono non è cumulabile con nessun tipo di buono sconto o punti in vigore nel periodo. Valido esclusivamente presso

Conad Ipermercato di Bologna in Vialarga 10 e in tutti i supermercati Conad di Bologna e provincia, Ferrara e provincia.



6 020000 060617

 **CONAD**  
*Supermercati*  
 **CONAD IPERMERCATO**





a cura della **REDAZIONE**

## CENA DEL TRANVIERE

**SABATO 7 NOVEMBRE 2015**

LA ORMAI TRADIZIONALE CENA  
PRESSO LA SALA MIMOSA  
DI CREPELLANO  
COSTO PER I SOCI EURO 12,00.

## CALCIO BALILLA



Torneo di calciobalilla del Circolo: foto di gruppo dei partecipanti e la coppia vincitrice Antonino Saija ed Angelo Saraceno.

## 13 ANNI



Cena per i 13 anni in azienda del gruppo "giugno 2002".

## CENA DEI SATANELLI



La cena dei tifosi del Foggia.

## GRUPPO '95



Se vent'anni sembrano molti, il gruppo dei gloriosi part-time assunti nel 1995 e' qui a smentirlo:  
tra le due foto non ci sono praticamente differenze, non è vero? Stessa gioventù, stesso entusiasmo e stesso slancio.  
Dopo un'ottima cena, ci siamo promessi di ritrovarci tutti tra altri vent'anni. Auguri a tutti!



di **BRUNO MARTELLI**

SEZIONE CICLISMO

## Campionati nazionali mtb e ciclismo su strada

**N**el week end del 13 e 14 giugno si sono svolti a Rimini i Campionati Italiani Autoferrotranvieri dei Circoli Ancam di MBT e ciclismo su strada, ai quali la sezione ha partecipato in entrambe le specialità.

Sabato 13 giugno gara di MTB dominata dal nostro Stefano Poli, che si è aggiudicato il titolo di Campione Italiano e di

categoria M40. Brillante la prestazione di tutto il gruppo con Silvestro Cipolletti sul podio 3° assoluto e di categoria M50, il sottoscritto 5° assoluto e 4° di categoria M40 ed infine Stefano Masotti con l'8° posto assoluto e 5° di categoria M50 sui 20 partecipanti totali.

Nella mattinata di domenica si è invece svolta la gara di ciclismo su strada dove

la nostra squadra si è difesa bene. Campione Italiano Marco Pierini di Lucca sui 51 iscritti. I nostri portacolori hanno ottenuto i seguenti piazzamenti: Stefano Poli 6° assoluto e 2° di categoria M40, Andrea Gamberini Andrea 10° assoluto e 5° di categoria M40, Andrea Bubbola 12° assoluto e 6° categoria M40, Mauro Martelli 36° assoluto e 12° di categoria M40, Silvestro Cipolletti 42° assoluto e 13° di categoria M40, Stefano Masotti 43° assoluto e 21° di categoria M50. E cito per ultime, ma sicuramente non per il piazzamento, che è stato ottimo: Elisabetta Folesani Campionessa Italiana e 1° di categoria seguita, possiamo dire a ruota, da Monica Docci Manica seconda assoluto e di categoria. Grazie a queste performance il nostro Circolo si è aggiudicato il terzo posto nel podio della classifica Circoli, preceduto da Lucca e dai campioni di Milano.

Al termine il consueto abbondante pranzo con le premiazioni di rito.

Ricordo a tutti i ciclisti che a dicembre scade il mandato dell'attuale direttivo di sezione, invito quindi chi volesse candidarsi a dare la propria disponibilità. Cito nuovamente tutta la squadra per ringraziarla sia per la partecipazione che per l'ottima prestazione complessiva: Monica Docci, Elisabetta Folesani, Stefano Poli, Andrea Gamberini, Andrea Bubbola, Stefano Masotti, Silvestro Cipolletti, oltre ovviamente al sottoscritto. ➤



**iRiparo** | Bologna

**Hey! Hai rotto  
il cellulare  
o il tablet?**

Portalo da iRiparo per un preventivo gratuito!

iRiparo Bologna • Via delle Lame 34/A • Tel. 051/233194



Offerta esclusiva per i tesserati Circolo G. Dozza

**COUPON  
10€**

sull'acquisto di qualsiasi accessorio  
con una spesa minima di 29€

\*valido fino al 31 dicembre 2015



di CIRA SANTORO

L'ESTATE? PRENDIAMO ESEMPIO DALLE LUCERTOLE

## Gli autobus sul Flegetonte

D'estate in città dovrebbero rimanere solo le lucertole. Sono le uniche che con 40° all'ombra guizzano da una parte all'altra dei marciapiedi felici, con i loro scatti nervosi, le code flessuose e i colori cangianti. Il caldo, non è mica roba da umani, specie quello che si è abbattuto su Bologna qualche settimana fa, denominato dai terroristi del meteo Flegetonte, come il fiume "ardente" che scorre nell'Ade, l'Inferno degli antichi greci. Dante lo descrive nel XII canto dell'Inferno come un fiume di sangue bollente, nel quale predoni e assassini sono immersi in misura diversa a seconda della gravità del peccato commesso. Forse un po' esagerato per una botta di alta pressione un po' fuori dalla norma, ma rende bene l'idea di cos'è stata la città sotto i fumi del caldo. Un inferno in cui gli autobus traghettavano dannati e le fermate erano come argini da cui i condannati al trasbordo scagliavano strali di tutti i tipi a chiunque capitasse a tiro.

Ho letto su un quotidiano cittadino che una signora, appena saliva su un autobus senza aria condizionata facesse una segnalazione a Tper e con un complicato calcolo delle probabilità abbia dimostrato con quale percentuale esatta fosse possibile prendere un autobus con l'aria condizionata funzionante. Una percentuale molto bassa, in verità, e poi, quando succedeva, non è che le cose andassero molto meglio. Dal caldo bollente si poteva passare nel giro di una vidimazione ai ghiacci del polo. Un giorno una signora

scesa dall'11A, pare abbia inveito contro un autista perché aveva le braccia ghiacciate e diceva che, avendo viaggiato da Corticella a Pontevicchio sotto il bocchettone dell'impianto di raffreddamento, le era sicuramente venuto il morbo del Legionario. Altro che segnalazione. Li avrebbe denunciati tutti, li avrebbe.

Ma siccome io viaggio sempre sull'autobus 21 dove l'aria condizionata non c'è quasi mai, posso parlare soprattutto di autobus bollenti. In una delle giornate più calde di Flegetonte è salita sull'autobus 21 una nera brasiliana con un pantaloncino inguinale e una canotta scollata sopra una quinta di reggisenio. È andata dall'autista e ha chiesto: "No há ar condicionado?" L'autista le ha risposto no e lei si è girata impettita e schifata verso il centro del mezzo, considerando la cosa intollerabile. Qualche giorno dopo un uomo anziano alto e forte, è salito in via Mondo seguito da un'acre aura di sudore, si è seduto davanti a me e ha cominciato un lungo monologo: "Non c'è l'aria condizionata. È rotta, ha detto l'autista. Soccia, è tutto rotto. Non c'è mica niente che funziona in questa città. Bisogna andare su a reclamare. Ma io, se vado su, li picchio e allora non ci vado. È meglio...". Una delle mie arzille vecchiette preferite, di cui non conosco il nome, dopo averlo ascoltato pazientemente si è girata verso di lui e gli ha detto: "Ma perché si arrabbia? C'è mio figlio, che è un monaco buddista, che mi dice sempre: mamma, perché ti arrabbi?"

*Non serve a niente. Ti viene il mal di testa, ti fai lo stomaco grasso e la pelle rugosa. Danneggi solo te. E sa cosa gli dico io a mio figlio? T'a razon burdell. Pensi mò che bell'uomo sarebbe lei, se si desse una calmata. Arrivederci". "Arrivederci" ha risposto lui guardandola andare via sculettando nel vestito rosso con la cintura dorata. Poi, quasi a giustificarsi, l'uomo ha sollevato le spalle, mi ha guardato e ha detto "Mo che ci posso fare io se soffro il caldo? Io sto bene solo col freddo" ma ormai la sua reputazione era rovinata. Alla fermata Treves, quando ormai la brasiliana e l'uomo arrabbiato erano scesi, sono rimaste sull'autobus solo tre vecchiette, del tipo tradizionale, sedute in tre posti strategici: due nei posti riservati di destra e sinistra, l'altra dietro la porta di uscita. Ben distanti l'una dall'altra per non farsi calore a vicenda. Avevano tutte un ventaglio aperto nella mano destra e si sventolavano mollemente guardando fuori dal finestrino e ogni tanto i piedi gonfi. Ecco, ho pensato, bisognerebbe fare come loro, o prendere esempio dalle lucertole quando sono al sole. Stare fermi immobili per qualche minuto per poi guizzare velocemente sotto l'ombra di un portico, nel fresco di un androne, su un autobus scottante e tornare all'immobilità senza rancore, nutrendosi della luce del sole e dandosi sollievo con un ventaglio. Il clima in fondo non è che un tempo che passa, dura qualche istante, poi va via, come un autobus davanti alla sua fermata.*

♥ MARENCO DENTAL CLINIC ♥  
 STYLE CONCEPT DENTISTRY  
 CHANGES  
 PROMOTION





Le pagine del Nuovo Informatore sono a disposizione di chiunque voglia dialogare con la redazione e i lettori. I messaggi destinati alla rubrica "Letteralmente: lettere con la mente alla redazione" possono essere inviate a: [informatore@circolodozza.it](mailto:informatore@circolodozza.it) e non devono superare le 3.000 battute.

## Ricordate i Menarini Monocar 201 delle prime serie?

**A** Bologna ce ne sono stati davvero tanti e qualcuno in versione extraurbana lo vediamo girare per Bologna ancora oggi, sebbene minacciati dai nuovi Iveco Crossway recentemente entrati in servizio. Gli ultimi esemplari urbani a 4 porte (noti in azienda come "i Cinquemila") sono stati dismessi nel 2009 ma in ATC ci sono state anche due serie di Menarini 201 suburbani arancioni a 2 porte, una immatricolata nell'anno 1980 (serie 601-630) ed un'altra nel 1984 (serie 639-645). Alcuni di questi mezzi hanno trovato una seconda vita fuori Bologna e di questi la matricola 608 è forse quella che, a 10 anni di distanza dalla sua dismissione dall'allora ATC, gode di migliore salute e non si è nemmeno spostata molto da Bologna, realtà nella quale è stata costruita nel lontano ottobre 1980 e dove ha realizzato oltre un milione di km trasportando, ospitandoli sui suoi comodi sedili imbottiti simili a quelli dei "panzer", intere generazioni di utenti. La 608 ad agosto 2005 è stata acquistata da Federico, un giovane appassionato del Friuli Venezia che, superando alcune disavventure non solo logistiche e cercando di ripristinandolo il più possibile nelle



condizioni di origine, la mantiene ancor oggi in perfetto ordine di marcia. Viste purtroppo le difficoltà crescenti a trovare maestranze competenti ma anche il desiderio di ricostruire, dalle voci di chi su mezzi come questo ci hanno passato tante ore di lavoro sia alla guida che nelle officine, una storia dettagliata del mezzo con aneddoti e consigli, con questo articolo

Federico avrebbe piacere che queste persone, magari ormai in quiescenza o prossime ad esserlo, si mettessero in contatto con lui tramite la redazione del giornale oppure ai seguenti recapiti informatici:  
e-mail: [f\\_hanel@yahoo.it](mailto:f_hanel@yahoo.it);  
facebook: FedericoSeicentotto MenariniMonocar Duecentouno

**Federico Hänel**

### GALLERIA IL PUNTO

## Calendario ultimi mesi 2015

DATA	MOSTRA
<b>Dal 5 settembre al 10 settembre</b>	artista Anna Battaglia
<b>Dal 12 settembre al 24 settembre</b>	artista Lilia Magnani
<b>Dal 26 settembre all'8 ottobre</b>	mostra fotografica
<b>Dal 10 ottobre al 15 ottobre</b>	artista Piero Tacconi
<b>Dal 17 ottobre al 22 ottobre</b>	mostra di beneficenza allievi Maestro Marco Ara
<b>Dal 24 ottobre al 5 novembre</b>	mostra fotografica
<b>Dal 7 novembre al 12 novembre</b>	artista Antonella Colombo
<b>Dal 14 novembre al 19 novembre</b>	artista Luciano Morselli
<b>Dal 21 novembre al 26 novembre</b>	artista Giorgio Bedei
<b>Dal 28 novembre al 3 dicembre</b>	artisti Fusina e Galassi
<b>Dal 5 dicembre al 10 dicembre</b>	artista Mario Modica
<b>Dal 12 dicembre al 17 dicembre</b>	artista Michele Dall'Onzo
<b>Dal 19 dicembre al 24 dicembre</b>	mostra collettiva Fiore - Cuoghi - Mercadante - Aguzzoli - Volpari - Masi
<b>Dal 26 dicembre 2015 al 7 gennaio 2016</b>	artisti Nanni e Logiudice



VIENI A TROVARCI NEI RISTORANTI McDONALD'S® DI:

- **CASTEL MAGGIORE (BO)**
- **CASTENASO (BO)**

PRESENTA LA TESSERA DEL CIRCOLO GIUSEPPE DOZZA  
PER TE UNO SCONTO DEL **10%** SU TUTTI I PRODOTTI\* **McDONALD'S®**.

\* Escluse feste di compleanno. Non cumulabile con altre offerte e promozioni in corso. Iniziativa valida fino al 31/12/2015.

2 McMenu\*

a solo  
**€10,90**



\*McMenu\* con panino a scelta tra: Big Mac®, McChicken®, Crispy McRib®, Chicken McNuggets® x 6, Filet-O-Fish®, Quarter Pounder®. Comportamento grande e biondo B.L.L.

La tua tessera, il tuo nome e indirizzo e il tuo punto di vendita. Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's in corso.

2 McMenu\*  
+ 1 Happy Meal\*

a solo  
**€14,90**



\*McMenu\* con panino a scelta tra: Big Mac®, McChicken®, Crispy McRib®, Chicken McNuggets® x 6, Filet-O-Fish®, Quarter Pounder®. Comportamento grande e biondo B.L.L.

La tua tessera, il tuo nome e indirizzo e il tuo punto di vendita. Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's in corso.

Offerta valida fino al 31/12/15 consegnando questo coupon nei ristoranti McDonald's® di:

- Via Galliera, 24 - Castel Maggiore (BO)
- Via Villanova, 29 - Castenaso (BO)



1 Cappuccino  
+ 1 Brioche

a solo  
**€1,00**



La tua tessera, il tuo nome e indirizzo e il tuo punto di vendita. Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's in corso.

1 Cappuccino  
+ 1 Brioche

a solo  
**€1,00**



La tua tessera, il tuo nome e indirizzo e il tuo punto di vendita. Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's in corso.

Offerta valida fino al 31/12/15 consegnando questo coupon nel ristorante McDonald's® di:

Via Galliera, 24  
Castel Maggiore (BO)



Offerta valida fino al 31/12/15 consegnando questo coupon nel ristorante McDonald's® di:

Via Galliera, 24  
Castel Maggiore (BO)





# UN CAFFÈ PERFETTO IN POCHI SEMPLICI GESTI

Oltre alla linea dedicata di macchine da caffè in capsula, la gamma Caffitaly System vi propone un'ampia varietà di caffè espresso e tante altre gustose bevande calde come Ginseng, Tea, Camomilla, Orzo, Bevanda Bianca e Bevanda al Cacao.

Vieni a trovarci al **Caffitaly System Shop**,  
in Via delle Lame 2A,  
40122 - Bologna  
Tel. 051228996

O visita il sito **[www.caffitaly.com](http://www.caffitaly.com)**

Oppure chiama il **numero verde 800292525**



Scopri il nostro caffè.  
Dimenticherai tutti gli altri.

**Caffitaly**  
system