

BOLOGNA-FERRARA

DIECI COLLI 2013

Ventinue edizioni tra sport e passione



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

Periodico della
"Cooperativa Giuseppe Dozza A.T.C." 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
Donato Ungaro

COORDINATORE EDITORIALE
Luigi Martino Torri

COMITATO DI REDAZIONE
Maria Esmeralda Ballanti, Luciano Battistini,
Giancarlo Cacciari, Mirko Grimandi,
Primo Mingozi e Giorgio Tonelli

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Chiara Nassisi

RICERCA ICONOGRAFICA
Gianni Giordano, Maurizio Ungarelli

REDAZIONE
Circolo G. Dozza A.T.C.
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
Chiara Nassisi

CASA EDITRICE
Edizioni Aspasia
Bologna - San Giovanni in Persiceto
Sede: Via San Felice, 18 (BO)
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
FOTOSTUDIO5

STAMPA
Tipolitografia FD srl
Via San Felice, 18/A - 40122 Bologna
Tel.: 051.227879 - Fax: 051.220418
tipolito.fd@telcanet.it
www.tipolitografiafd.it

Chiuso in tipografia il 12 giugno 2013
stampato in 3.900 copie

editoriale	
Per non dare tutto per scontato	3
l'intervista	
Camillo Ranza	4
mobilità	
Sicurezza stradale nell'Unione Europea	6
mobilità	
Scandinavia, Danimarca e Norvegia (2. parte)	7
sotto i portici	
La lunga strada del piano traffico	8
gruppo studio trasporti	
L'ultimo saluto ai filobus Menarini 220	9
assemblea generale	
Mobilità integrata Emilia-Romagna: una realtà su cui contare	10
inserto staccabile	
T per flash	I-IV
inserto staccabile	
atC flash	13



dieci colli 2013	
Sempre più Dieci Colli	15
vita da circolo	
Ricordi: ciao Mauri, grande autista di montagna	19
250° anniversario del Teatro Comunale di Bologna	20
Gruppo emergenza radio territoriale Onlus	20
arte e cultura	
Le tele di Giuseppe Boaretto in mostra alla galleria "Il Punto"	21
letteralmente	
Le cooperative allungano le mani sul trasporto pubblico locale	22
Le conseguenze dello sciopero selvaggio	23

Dott.ssa **CHIARA MONTAGUTI**

Sportello d'Ascolto Tper presso Circolo G. Dozza, Bologna

Per non dare tutto per scontato...

Visti gli ultimi avvenimenti che stanno caratterizzando la vita professionale degli autisti, mi sento di chiedere a tutti di prendersi un attimo per riflettere su quanto sta succedendo nel "piccolo" mondo Tper, se ciò non sia altro che uno spaccato di quanto, molto più ad ampio raggio, sta avvenendo nella società di oggi. Per questo motivo mi rivolgo all'Azienda, agli autisti ma anche all'utenza, a tutti coloro che ricoprono questi ruoli sociali ma che prima di tutto sono persone.

Mi rivolgo a tutti perché ogni azione fatta da una delle "parti" non può certo essere considerata solo a un livello individuale, esiste infatti uno schema relazionale "dirigenza - autisti - utenza" nel quale gli uni non possono considerarsi separati dagli altri, le relazioni, proprio perché tali, non esistono senza una presenza plurima di attori, dove ognuno ha delle reazioni emotive e delle conseguenze pratiche rispetto non solo a ciò che agisce lui stesso, ma anche a ciò che agiscono gli altri. Mi concentrerò personalmente sulla posizione scomoda, ma anche e soprattutto fondamentale per l'Azienda, degli autisti, poiché a loro rivolgo il mio lavoro e loro sono coloro che stanno vivendo le decisioni di altri, trovandosi in una posizione a tratti passiva da cui stanno evidentemente, e aggiungerei in maniera sana, tentando di uscire.

L'impressione è quella che ci sia una tendenza a non considerare gli autisti in quanto persone, che ci si scordi di chi c'è dietro al volante e sotto alla divisa, dando per scontato però allo stesso tempo che ci sia la loro presenza e la loro professionalità... nonostante tutto. Come è possibile pretendere questi impegni personali (dovuti e necessari) quando le persone non vengono viste e ascoltate? Quando non vengono presi in considerazione i loro bisogni legittimi? Sappiamo bene come l'Azienda e il Servizio stesso senza di loro non esistano, ma soprattutto senza il loro benessere lavorativo non si possa raggiungere un buon funzionamento. È stato necessario che loro stessi si spendessero (anche a loro di-

scapito) nel ricordarci non la loro presenza ma la loro esistenza in qualità di uomini e donne e non solo di autisti.

Mi sento di inserire gli autisti in una posizione nella quale stanno evidentemente subendo da più fronti degli attacchi ai loro bisogni. Ciò che riguarda le azioni aggressive dell'utenza è sotto ai nostri occhi quotidianamente, per tutti noi che viaggiamo comodamente in autobus. Essere tutti i giorni, e spesso gratuitamente, attaccati è sicuramente fonte di stress ma non solo per le offese ricevute, anche per le reazioni che l'autista è tenuto a mantenere di fronte a certi "personaggi gratuitamente aggressivi", quando la voglia sottostante è quella dettata dall'istinto di difendersi.

Tutto il personale a contatto con il pubblico: Nei rapporti con il cittadino dimostra disponibilità e non ne ostacola l'esercizio dei diritti risponde alle richieste di informazioni con cortesia evita le discussioni mantenendo sempre un atteggiamento corretto e disponibile si astiene da comportamenti non consoni al ruolo che gli è affidato per lo svolgimento del servizio pubblico o che contrastino con le disposizioni aziendali.

(Carta della Mobilità Tper 2013)

Credo che l'emozione che principalmente gli autisti di oggi si trovano a sperimentare sia quella di sentirsi imprigionati in una richiesta di passività, paradossale nel contemporaneo essere sempre in azione alla guida. Com'è possibile richiedere un ruolo così discordante a delle persone? ... sono loro alla guida del mezzo, sono loro il punto di riferimento a bordo, sono loro che diamo per scontati, sono loro che rappresentano l'Azienda. Eppure sono loro a non trovare sempre il mezzo in ordine per assicurare il servizio senza intoppi, sono loro che non possono reagire alle offese e sono loro che non sempre vedono delle soluzioni concrete per migliorare le loro condizioni professionali.

Tutte le polemiche sentite rispetto agli ulti-

mi avvenimenti sono in parte comprensibili sulla scia di una prima reazione emotiva (soprattutto quelle dell'utenza che incontra indubbiamente delle difficoltà inaspettate nel non trovare quello che viene dato per scontato), ma se ci fermiamo a riflettere a mente un po' più lucida, come possiamo pretendere che non ci sia stata una reazione al vissuto di impotenza inevitabile nel momento in cui subisci delle decisioni che avranno delle conseguenze (non da poco) sulla tua vita e ogni tua parola spesa prima non ha avuto alcun riscontro?

Ecco che possiamo identificarci nel grande vissuto di impotenza che stanno sperimentando gli autisti nella gestione della propria professione e quindi della propria vita, nel sentirsi degli oggetti piuttosto che dei soggetti con l'angoscia, la rabbia, la frustrazione che ne derivano. Da queste emozioni chiunque di noi ricerca un qualcosa che possa difenderlo, che gli permetta di padroneggiare l'angoscia e convertire la passività in attività trasformando il senso di impotenza e vulnerabilità in azione, a prescindere da quanto possano essere negative le conseguenze che ne potrebbero derivare.

"Le risorse umane sono la risorsa più preziosa ed indispensabile per il funzionamento dell'impresa. La motivazione la professionalità dei "Destinatari" sono fattori determinanti per la realizzazione degli obiettivi TPER S.p.A."

(Politiche del Personale - Gestione delle risorse umane nel Codice Etico Tper)

Ecco allora che, come in tutte le cose che ci riguardano appartenenti alle nostre vite, la motivazione è l'energia che ci permette di farle al meglio.

Certo non tutti gli autisti sono i "buoni" e non tutti gli altri sono i "cattivi", ma è necessario che ognuno, me compresa, cerchi di collaborare al meglio nel proprio "ruolo" per il "piccolo" mondo Tper per poter mantenere al meglio un Servizio così importante e caro a tutti gli attori, nessuno escluso.



di DONATO UNGARO

A TU PER TU CON CAMILLO RANZA



Da Milano a Bologna (passando da Piacenza) per “fare” TPL

Che Autoguidovie sia entrata nella società TPB, acronimo di Trasporto Pubblico Bologna, con l'intenzione di contribuire alla gestione del servizio di trasporto passeggeri del bacino felsineo, è oramai un dato di fatto; con il suo cinque per cento, la società di Milano – a cui si affiancano le cooperative con il dieci per cento e Tper con il rimanente ottantacinque per cento – non può più essere considerata una subconcessionaria, ma una società che esercita un servizio “proprio” all'interno di una compagine societaria ben definita.

Ma chi o cosa è Autoguidovie? L'abbiamo chiesto a Camillo Ranza, presidente dell'azienda meneghina ma con origini piacentine. Ranza è il nipote del fondatore di Autoguidovie, quell'Alberto Laviosa che nel 1908 diede vita alla “Autotrasporti Alberto Laviosa Piacenza”, la quale con venticinque torpedoni collegava Piacenza a Genova, Milano e Cremona. Oggi, a più di un secolo di distanza, Autoguidovie tenta il ritorno “di quà da Po”, tornando a gestire autolinee in Emilia Romagna.

Presidente Ranza, Autoguidovie è una realtà in espansione e Bologna è entrata nell'interesse dell'azienda da lei presieduta: qual'è la vostra politica su Bologna ma anche in altre realtà emiliane?

Noi siamo emiliani, a tutti gli effetti; siamo nati a Piacenza e ci siamo trasferiti solo recentemente a Milano in quanto, nel corso degli anni, avevamo spostato il nostro interesse verso il capoluogo lombardo. Oggi, con i nostri 660 dipendenti, siamo la più grande realtà imprenditoriale privata di trasporto pubblico locale, in un mercato dove le grandi aziende sono prevalentemente pubbliche o a partecipazione pubblica. Bologna per noi rappresenta un importante ritorno in terra emiliana; e l'opportunità ci affascina e ci sprona a nuove sfide. Del resto, noi eravamo già a Reggio

Emilia e anche ora, dopo la nascita di Seta, abbiamo una piccola ma importante percentuale societaria in quella realtà, a cui dobbiamo aggiungere il 5 per cento in Tpb, la società Trasporto Pubblico Bologna che ci vede soci con le cooperative e con Tper; proprio in quanto soci di Tpb, ci tengo a dire che non siamo sub-affidatari ma soci assegnatari delle linee che gestiamo direttamente. Ma non c'è solo l'Emilia Romagna nel nostro interesse; Autoguidovie gestisce linee anche a Milano, a Monza e in Brianza, a Cremona, a Bergamo. E poi abbiamo una collaborazione con BusItalia per la Toscana, dove a breve si terrà una gara per la gestione del trasporto pubblico locale su gomma dell'intera regione.

In un momento in cui le aziende e le amministrazioni pubbliche si lamentano per i tagli da parte dello Stato, voi vi espandete; come mai?

Noi vorremmo scardinare una logica che si è dimostrata fallimentare; Autoguidovie vuole puntare sui passeggeri e non più sui chilometri commerciali. Del resto, il mercato è composto dai chilometri o dai passeggeri? Dal territorio o dalle persone trasportate? Non si può continuare a stabilire linee e orari, sperando solo che la gente salga a bordo degli autobus. Bisogna iniziare a pensare in modo diverso; serve razionalizzare il servizio, d'accordo, ma per concentrare le risorse e per concretizzare i fini desiderati. Compresi quelli sociali e ambientali. Non da ultimo, si può sostenere che più passeggeri significa più biglietti; e di conseguenza si può iniziare e dire più biglietti, meno contributi statali. Che senso ha vedere un autobus magari di 18 metri con a bordo 20 persone? Per coprire quel costo si deve per forza di cose sperare nei contributi; ma non è una logica che può reggere a lungo termine, come stanno dimostrando i fatti.

Ma non c'è il rischio, razionalizzando il servizio, di perdere anche quei 20 passeggeri?

In Italia siamo in mezzo a due realtà estreme; pensi a Londra, dove per entrare in città, in auto, bisogna pagare cifre importanti, come in molte altre città del Nord Europa. In quelle realtà l'auto privata l'hanno dimenticata. In altre zone del mondo, invece, e penso ai paesi svantaggiati come il Messico, l'auto privata non esiste e tutti si muovono coi mezzi pubblici. L'Italia è in mezzo a questi estremismi; e le vie di mezzo sono sempre le peggiori. Troppo spesso vediamo file di Suv che bloccano i mezzi pubblici in entrata a Milano, ad esempio. Pensi a 500 mila auto che tutte le mattine varcano le porte milanesi; se convincessimo 100 mila automobilisti a usare i mezzi pubblici la velocità commerciale ci guadagnerebbe e il trasporto pubblico sarebbe più vantaggioso rispetto a quello privato. Alla fine i Suv che intasano Milano parcheggiando dove capita non vengono sanzionati, e gli autobus vanno sempre più piano e si svuotano di persone; e chi rimane a bordo del mezzo pubblico? Per il 40 per cento sono studenti, mentre il 30 per cento sono cittadini extracomunitari; ed entrambi, la maggioranza di coloro che usano il trasporto pubblico, non votano. Invece gli automobilisti votano, avendo quindi un peso nelle decisioni dei politici; è la politica che deve smetterla di sostenere solo a parole il trasporto pubblico e deve mettere in atto tutto quanto è in suo potere per sostenere davvero questo tipo di trasporto. Anche e soprattutto trovando il modo di togliere dalla strada gli ostacoli che determinano una riduzione della velocità commerciale degli autobus; solo così i 20 passeggeri possono diventare 40 e poi 60. Ma se gli autobus continuano a restare in coda dietro ai Suv ecco che allora sì, perderemo anche i 20 passeggeri.



Ma molti di coloro che viaggiano con gli autobus non pagano il biglietto; questo non può essere un problema che condiziona quanto lei ha finora sostenuto?

Non nego che il contesto dell'evasione è drammatico. Con il nuovo contratto nazionale che si va delineando l'autista avrà qualche possibilità in più di fronteggiare questa grave problematica, ma purtroppo aumenteranno anche i rischi. Auspichiamo che ogni soggetto inserito nella "catena" sia chiamato a fare il proprio dovere; noi installeremo le telecamere a bordo degli autobus e le forze dell'ordine, che lo stanno già facendo, ci devono sostenere nella lotta all'evasione. Sono due passi importanti, ma serve una svolta nella mentalità delle persone. Qualcuno ipotizza, ogni tanto, il ritorno all'agente doppio, al bigliettaio per dirla in italiano; ma è troppo costoso.

Sul sito di Autoguidovie, fino a poco tempo fa, c'era un avviso che riguardava l'assunzione di autisti dotati di patente DE; era per la prospettata dismissione da parte di Tper di una parte del deposito di Imola?

Con molta sincerità; non so niente di questa dismissione. Saremmo certamente interessati, ma non c'è stato detto niente. L'avviso a cui fa riferimento è legato al fatto che Autoguidovie vorrebbe aumentare l'attuale dotazione organica su Bologna, che attualmente è di 27 conducenti a cui si aggiunge un capo-movimento; ma al momento siamo fermi, da questo punto di vista. Noi siamo privati e non abbiamo soci che possano ripianare il nostro bilancio economico; i nostri conti devono andare a posto da soli. Siamo però convinti, proprio perché siamo una realtà privata, che serva più concorrenza anche nel settore del TPL; lo vediamo in realtà dove già operiamo e garantiamo un servizio tale per cui i passeggeri preferiscono i nostri autobus, a quelli di altri opera-

tori. Non è da meno l'esempio di Italo, che ha costretto Trenitalia a rivedere la propria offerta per tenere il passo del nuovo gestore dei treni ad alta velocità. Purtroppo nel trasporto locale la concorrenza non c'è: chi vince una gara ha il monopolio del servizio e il passeggero non può scegliere. Le gare vengono fatte sul territorio, ma non vengono pensate 'per' il territorio.

Sempre in riferimento a quell'avviso, a fronte di richieste per un'elevata professionalità, mi pare di ricordare che non prevedesse l'ingresso con un contratto a tempo indeterminato?

In Autoguidovie non si entra subito con un contratto a tempo indeterminato; prevediamo normalmente un contratto di inserimento per i primi tre anni, a cui segue la trasformazione in tempo indeterminato per il 90 per cento degli autisti. È un lavoro delicato, che ha risvolti sociali importanti e vogliamo capire per bene con chi abbiamo a che fare; le responsabilità, sia del cliente ma anche dell'azienda che affida un mezzo e i passeggeri al proprio dipendente, sono molto alte. Noi spendiamo 600mila euro all'anno per la formazione dei nostri seicento autisti e per noi ogni autista non confermato è un nostro fallimento. Da sottolineare che applichiamo, oltre al contratto nazionale Anav, una serie di contratti aziendali legati ai bacini di esercizio che sono molto capillari e corposi.

Quindi il contenimento dei costi della manodopera non rientra nella vostra visione?

Abbiamo investito circa tre milioni di euro, su Bologna ed è chiaro che ci aspettiamo un rientro economico; e saremmo disponibili a investire altri sette milioni di euro, in 35 nuovi autobus, se si potessero aumentare i nostri servizi. Ma il contenimento dei costi relativi alla manodopera non rientra nei nostri piani strategici; basti pensare che noi veniamo

a Bologna con la manodopera e con la nostra organizzazione, con i nostri mezzi. Non forniamo solo la manodopera, come fanno al momento invece le cooperative, le quali a fronte di un'organizzazione che continua a rimanere in capo al "pubblico" ora forniscono solo la manodopera. È chiaro che in un sistema del genere, che io personalmente ritengo fallimentare, l'unico elemento che può determinare un risparmio è anche l'unico elemento che viene messo in campo: la manodopera, per l'appunto. Le stesse cooperative lo hanno capito da tempo.

L'ultima domanda riguarda la gestione della sosta, a Bologna; a breve dovrebbe andare "a gara" il servizio per la gestione dei parcheggi e delle così dette righe blu; Autoguidovie può avere interessi, in questo campo?

Il servizio di gestione dei parcheggi, soprattutto parcheggi scambiatori, è intimamente collegato al trasporto pubblico di passeggeri; una sosta gestita davvero bene avvantaggia innegabilmente il buon funzionamento del trasporto pubblico. Certo che ci può interessare entrare in questo ambito; sentiremo a questo proposito gli amici bolognesi di Tper. Noi saremmo disponibile a una gestione di questo servizio, magari affiancati da altri soggetti. Del resto è questo il nostro spirito, ovvero gestire il trasporto locale con una visione sistemica, globale, che veda la collaborazione tra pubblico e privato; è lo spirito del Decreto Burlando del 1997. Le manovre di tagli indiscriminati hanno prodotto gravi danni, a cui ci dobbiamo opporre; razionalizzare non deve equivalere a tagliare servizi, ma gestirli bene. La logica, se vogliamo riassumerla con uno slogan, deve essere più passeggeri con meno contributi pubblici; ma bisogna essere capaci di portare avanti un discorso del genere. Noi di Autoguidovie crediamo di essere all'altezza di questo obiettivo. ➤



di MAURIZIO DALL'ARA

LE VITTIME IN STRADA DIMINuite AL 9% NEL 2012

Sicurezza stradale nell'Unione Europea

In base ai nuovi dati pubblicati dalla Commissione europea, lo scorso anno si è registrato il minor numero di vittime della strada nei paesi dell'Unione da quando sono stati raccolti i primi dati.

Secondo il Vicepresidente e Commissario per i trasporti, l'estone Siim Kallas, il 2012 è stato un anno fondamentale per la sicurezza stradale europea, con il minor numero di vittime della strada mai registrato.

Una diminuzione del 9% significa che l'anno scorso sono state salvate 3.000 vite.

È molto incoraggiante vedere questo genere di risultati, anche se ancora oggi 75 persone perdono ogni giorno la vita sulle strade europee e vanno quindi evitati i trionfalismi.

Le vittime della strada rappresentano in realtà solo la punta dell'iceberg dato che, per ciascuna di queste, sulle strade europee si contano dieci feriti gravi che subiscono lesioni al cervello o alla spina dorsale.

È necessaria anche una strategia per ridurre il numero di lesioni gravi causate dagli incidenti stradali.

Le statistiche dei singoli paesi indicano che il numero delle vittime della strada varia sensibilmente.

I paesi con il minor numero di vittime della strada restano il Regno Unito, la Svezia, i Paesi Bassi e la Danimarca, con circa 30 decessi per milione di abitanti.

Rispetto ai dati deludenti del 2011, anno in cui la mortalità sulle strade è diminuita solo del 2%, il calo del 9% registrato nel 2012 indica che vi è un rinnovato impegno da parte degli Stati membri a conseguire l'obiettivo di dimezzare le vittime della strada tra il 2010 e il 2020.

Il dato più preoccupante delle statistiche relative alla sicurezza stradale del 2011 è stato il considerevole aumento percentuale delle vittime appartenenti a gruppi vulnerabili, quali pedoni, motociclisti e anziani, nonostante una complessiva riduzione degli incidenti stradali.

PER LA SICUREZZA STRADALE 2011-2020

Il programma europeo di azione per la sicurezza stradale 2011-2020 presenta progetti di elevato livello intesi a dimezzare il numero di morti sulle strade europee nei prossimi dieci anni.

Vi figurano proposte ambiziose che hanno l'obiettivo di conseguire miglioramenti per quanto concerne i veicoli, le infrastrutture e il comportamento degli utenti della strada.

Tra le principali iniziative recenti si annoverano:

- una nuova patente di guida dell'UE a partire dal gennaio 2013, che prevede norme più restrittive in materia di accesso dei giovani ai motocicli più potenti;
- piani di attuazione nazionali, presentati dagli Stati membri, che offrono un ricco repertorio di buone pratiche;
- norme di attuazione transfrontaliere per contrastare le violazioni del codice della strada commesse all'estero (guida in stato di ebbrezza, superamento dei limiti di velocità, ecc.) in vigore dal novembre 2012;
- sviluppo di una strategia in materia di lesioni.

VERSO UNA STRATEGIA IN MATERIA DI LESIONI CAUSATE DAGLI INCIDENTI STRADALI: IL CONTESTO ATTUALE

In base alle stime, in Europa per ogni vittima della strada si contano dieci feriti gravi e 40 feriti meno gravi.

Un fattore chiave che ha permesso di affrontare con successo il problema degli incidenti mortali è stato l'approccio basato sui risultati adottato in due consecutive strategie decennali dell'UE per la sicurezza stradale. I risultati potrebbero migliorare se si applicasse un approccio analogo agli incidenti stradali gravi ma non mortali.

Gli attuali dati sulle lesioni gravi sono purtroppo stime di carattere generale. Vi sono problemi di comunicazione inesatta e insufficiente riguardo alle lesioni gravi e i dati non sono comparabili all'interno dell'UE. Per questi motivi la Commissione europea

ha pubblicato un documento relativo alle *lesioni gravi causate dagli incidenti stradali* che delinea le prossime tappe verso una strategia globale dell'UE in materia, e nello specifico:

- una definizione comune delle lesioni gravi (applicabile dal 2013);
- un metodo che consenta agli Stati membri di migliorare la raccolta dei dati relativi agli incidenti stradali gravi (prima comunicazione di dati basata su metodi di raccolta comparabili a livello dell'UE e sulla nuova definizione nel 2014);
- il principio dell'adozione di un obiettivo a livello dell'UE per la riduzione delle lesioni gravi causate da incidenti stradali (ad esempio per il periodo 2015-2020).

Un grande passo in avanti è stato compiuto già nel 2012 con l'istituzione di un sistema a livello dell'UE per la definizione delle lesioni gravi causate da incidenti stradali.

QUALI SONO GLI ASPETTI GIÀ NOTI DELLE LESIONI GRAVI?

Le stime attuali consentono di stabilire che:

- ogni anno nell'UE circa 250.000 persone rimangono gravemente ferite in incidenti stradali, a fronte di 28.000 decessi causati dagli incidenti stradali del 2012;

- sebbene il numero delle vittime della strada sia diminuito del 43% nell'ultimo decennio, il numero di feriti gravi è diminuito solo del 36%;

- le lesioni più comuni a seguito di gravi incidenti stradali sono i traumi a livello cerebrale e cranico, seguite dalle lesioni alle gambe e alla colonna vertebrale;

- gli utenti più vulnerabili della strada, come pedoni, ciclisti, motociclisti o utenti di specifiche fasce di età, ad esempio gli anziani, sono particolarmente colpiti da gravi lesioni a seguito di incidenti stradali.

Per chi volesse approfondire l'argomento, segnaliamo il sito relativo:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/serious_injuries/index_en.htm



di MANNES BERTI

UN LUNGO VIAGGIO 2. PARTE

Scandinavia, Danimarca e Norvegia

Lasciamo la capitale svedese col treno super veloce e, attraverso il nuovo ponte Oresund, giungiamo in Danimarca a Copenaghen: con più di 500.000 abitanti la capitale, che significa "porto dei mercanti", si presenta tollerante e accogliente. Ci sono innumerevoli piste ciclabili con apposita segnaletica dedicata dove si possono utilizzare bici a noleggio. La rete dei gialli autobus è molto ampia: Mercedes e Neoplan. All'interno le fermate sono annunciate dall'autista tramite un microfono e i biglietti possono essere acquistati anche in vettura solo con moneta. Ho notato che si scende dalle porte posteriori. Il 23 aprile 1972 l'ultimo tram di Copenaghen abbandonava la città, infatti in tutto il Paese, come altrove, si diffuse l'idea erronea per la quale il tram ostacolasse il passaggio delle automobili private e, improvvisamente, dal giorno successivo in città cominciarono a circolare autobus a volontà. Questa iniziativa provocò le reiterate proteste di gran parte degli abitanti per cui si decise di costruire un vero e proprio museo dinamico con deposito, officina e circuito funzionante, nel quale far circolare i tram a futura memoria a testimonianza di momenti dolorosi del passato, come le sottrazioni forzate di vetture fatte dall'inva-

sore nazista durante l'occupazione. Senza dubbio è molto riduttivo relegare il tram ad un ruolo puramente museale, visto che oggi lo si sta reintroducendo in tante città occidentali, ma di sicuro meglio così che dimenticare un sistema sì costoso nel breve termine, ma economico nel lungo periodo, al di là degli indiscussi vantaggi ecologici e di esercizio. A Copenaghen si è optato poi per la metropolitana sotterranea qui chiamata Metro, che è il vero fiore all'occhiello della capitale danese. Le linee sono due, la verde e la gialla, e collegano la città all'aeroporto. Anche qui, come a Stoccolma, le stazioni hanno un aspetto luminoso e moderno e prevale spesso l'acciaio e il vetro. La caratteristica peculiare dei convogli è quella di non avere conducenti, grazie a un sistema automatico di gestione computerizzato, dotato di vari sistemi di sicurezza e integrati dalla presenza di personale con funzione di informazione e controllo biglietti. Nelle aree di superficie la metro utilizza anche il sedime di una linea ferroviaria dismessa nel passato. La metropolitana in senso stretto è affiancata da un servizio metropolitano ferroviario chiamato S-Tog, con funzione integrativa e suburbana. Credo che questo esempio dovrebbe far riflettere i politici italiani di



come gli investimenti sul trasporto pubblico paghino e attirino sempre più clientela! Lasciamo Copenaghen in un freddo pomeriggio di agosto e ci imbarchiamo sulla nave postale diretta, attraverso i fiordi, verso la Norvegia, dove faremo tappa a Oslo. La capitale norvegese si presenta senz'altro più raccolta e discreta delle altre due e il suo aspetto ci ricorda un po' una cittadina di montagna. La rete del trasporto pubblico è articolata in una fitta rete di autobus, da linee tranviarie, dalla metropolitana e da linee ferroviarie suburbane; qui il tram ha un ruolo principe nel centro storico e tutte le linee toccano i punti principali, dal porto fino alla collina su cui domina la residenza dei sovrani. Le vetture sono moderne e silenziose e gli impianti appaiono ben tenuti. Da fare è di sicuro una capatina col tram nella cosiddetta "Beverly Hills" di Oslo, a Holmenkollen, un elegante quartiere collinare famoso per il trampolino per le gare di salto con gli sci; da lassù si gode un panorama mozzafiato sulla città e sul mare. Per tutti questi spostamenti può essere utile, al pari di tante altre città, un biglietto integrato: qui la Oslo Pass che permette non solo l'uso gratuito del mezzo pubblico, ma anche l'accesso a gran parte dei musei cittadini.





di MARCO MACCIANTELLI

SI È CONCLUSO IL PERIODO DI PIANIFICAZIONE

La lunga strada del piano traffico

Il Piano della sosta a San Lazzaro conclude un lungo periodo di pianificazione: dal Piano strutturale comunale (Psc) al Piano operativo comunale (Poc), dal Piano energetico al Piano generale del traffico urbano (Ptgu). Non si tratta di “fare cassa” perché le eventuali risorse ulteriori sono destinate a investimenti a favore dei parcheggi e della viabilità. Un'amministrazione pubblica ha il dovere di valorizzare il patrimonio pubblico anche da questo punto di vista. È il Piano di una comunità che è parte dell'area urbana bolognese, sull'asta della via Emilia, in un punto di connessione tra collina e pianura, con l'esigenza di meglio

sosta davanti ai negozi significa favorire l'accessibilità agli stessi in modo da avvicinare la domanda all'offerta. Soprattutto in una realtà contrassegnata non da grandi strutture di vendita, che dispongono di ampi parcheggi, ma da un vero e proprio centro commerciale naturale - con tre poli, capoluogo, Ponticella e Idice - vale a dire da un esteso reticolo commerciale di vicinato, circa 350 negozi che, essendo sulla strada, è giusto possano fruire di posti auto, sottoposti, durante il giorno, ad un certo ricambio. I provvedimenti di un'istituzione locale, oggi, per quanto è possibile, devono servire le ragioni della crescita. E insieme della sostenibilità. Il Piano della sosta va inserito in una visione di questo tipo, puntando sul trasporto pubblico: dalla stazione dell'Sfm all'intermodalità col bus, sino alle piste ciclabili, al car sharing, al car pooling, al bike sharing, sino alle risorse investite per un maggiore collegamento con le frazioni, e, nel nostro caso, sino al taxi a chiamata per località più decentrate come il Trappolone, lembo di territorio, in San Lazzaro, al confine con Bologna e Pianoro, vicino a Rastignano. Si tratta di un primo stralcio sperimentale che potrà essere rivisto in riferimento ai risultati e a eventuali criticità. I parchimetri: quelli precedenti non erano più adeguati, perché obsoleti: ne sono stati acquistati di più innovativi, computerizzati, in modo da innalzare la qualità e la funzionalità dello stesso arredo urbano. Negli ultimi anni, per quanto si è potuto, si operato per incrementare i posti auto, per riqualificarli, dalla Ponticella sino a via Jussi alta, alla riqualificazione indotta dal Crealis Neo, come davanti allo stadio Kennedy e alla piscina. Presto a Idice. Ricordo, tra l'altro, il progetto di nuovo parcheggio a servizio della stazione Sfm, quello sotterraneo attualmente in costruzione in via Gramsci a due passi da piazza Bracci. Il solo capoluogo di San Lazzaro offre, oggi, cir-

ca quasi 1000 posti auto liberi su strada. Solo una parte con disco orario e/o tariffazione della sosta. Tariffa oraria inalterata: 1,10 Euro/ora, dalle 9 alle 18,30 dal lunedì al sabato, per la sosta beve fino a 20 minuti, 10 centesimi. Tariffa ridotta del 50% per auto ecologiche, metano e gpl. Su ogni parcometro vi è un pulsante premendo il quale sul display cambia il piano tariffario. La tariffa agevolata "Auto Eco" prevede la riduzione del 50% e quindi sul display compare 0,55 E/ora. Nell'ambito della concertazione con la Rappresentanza sindacale unitaria (Rsu), si è voluto garantire una migliore accessibilità al luogo di lavoro da parte di chi opera nel e per il Comune di San Lazzaro, con iniziative di gestione della domanda proprie del Mobility Management, al fine di consentire ai dipendenti un approdo meno impattante attraverso il trasporto pubblico, in coerenza con gli obiettivi del decreto Ronchi "Mobilità sostenibile nelle aree urbane". Sempre di più occorre offrire valide alternative all'uso dell'auto. È buona cosa che un Comune possa esercitare, in questo senso, una funzione educativa, favorendo le buone pratiche. Al fine di trasferire quote di mobilità dal mezzo privato a quello pubblico, si è in tal modo inteso incentivare l'utilizzo di abbonamenti Tper nell'ambito del piano spostamenti casa-lavoro. È come con le "quote": si parte da una soglia, in questo caso i dipendenti comunali, ma questo non esclude di procedere anche con altre categorie di lavoratori. Ciò dipenderà dalla disponibilità dei loro Enti di appartenenza a convenire opportuni accordi, sempre nell'ambito dell'approvazione di piani di spostamento casa-lavoro. Contestualmente si sta già impostando un secondo stralcio del Piano della sosta, volto a considerare le questioni emerse nell'avvio della sperimentazione, anche al fine di meglio individuare un'adeguata griglia di esenzioni per i residenti. ➤



distinguere il traffico locale da quello di transito e di attraversamento. Si tratta di rivisitare le esigenze tenendo conto di tre aspetti: i residenti, gli operatori economici e commerciali, i cosiddetti “utilizzatori”, cioè quella utenza (i city users, come spiegano i sociologi urbani), che “usano” una comunità come un parcheggio scambiatore. Tutti auspicano la crescita: rendere più fluida, meno continuativa, la

GRUPPO STUDIO TRASPORTI

L'ultimo saluto ai filobus Menarini 220



Il 20 aprile 1990 sulla linea 13 entrarono in servizio 20 nuovi filobus. Infatti ATC decise di ripristinare le tratte abbandonate da anni di bifilare fortunatamente mantenute, filoviarizzando anche le circolari 32, 33 (attualmente la lunga linea 14). Si trattava di veicoli di lunghezza 12 metri: 10 Menarini con matricole 001-010 e 10 Breda 011-020, storiche aziende in seguito accorpate. Mezzi altamente innovativi in quanto rispetto al passato erano i primi a prevedere un aggancio in linea e un abbassamento delle aste completamente automatici, non necessitando quindi di una discesa dell'autista per le operazioni. Erano inoltre i primi ad avere una marcia autonoma, per potersi muovere indipendentemente dall'alimentazione della linea aerea. Addirittura trimodali, infatti oltre al motore elettrico di trazione e al generatore diesel erano presenti anche batterie che ne permettevano lo spostamento in casi d'emergenza, per liberare incroci e all'interno dei depositi. Caratteristici i Breda con l'insolita livrea



grigia per la carrozzeria in alluminio, più resistente al tempo.

Venerdì 8 marzo 2013 è stato l'ultimo giorno in linea dei veicoli in regolare esercizio, probabilmente saranno venduti per proseguire il loro servizio in un'altra città filoviarizzata considerato anche l'ottimo stato e la buona manutenzione. Rimangono nel parco Tper solo veicoli di 18 metri, seguendo così l'orientamento

aziendale che prevede l'utilizzo di filobus su tutte le principali linee portanti e quindi con veicoli snodati ad alta capacità. Infatti oltre agli attuali 46 mezzi è stato recentemente confermato un ordine per i prossimi 2 anni di ben 49 veicoli di nuova concezione Irisbus Crealis Neo, ai quali si aggiungeranno ulteriori filosnodati già previsti rinnovando considerevolmente la flotta in chiave ecologica. >

17 MAGGIO 2013: ASSEMBLEA GENERALE CASSA COOPERATIVA DIPENDENTI S.P.

Mobilità integrata Emilia Romagna: una realtà su cui contare

È un appuntamento ricorrente che rispetta le leggi vigenti in materia. Ma è anche l'occasione per rinnovare il senso di appartenenza ad una comunità solidale, uno dei fondamenti statutari della Cooperativa. E anche quest'anno la folta partecipazione ha rappresentato il gradito corollario ad un anno sociale che nonostante le difficoltà connesse all'inevitabile crisi, ai tanti problemi del settore autoferrotranviario, e al sentimento di ineluttabile sfiducia e smarrimento che talvolta ci opprime, si presenta complessivamente con il saldo positivo. Positivo in tutti i sensi: economico, finanziario e sociale.

L'Assemblea del 17 Maggio ha avuto inizio, come sempre, con la tradizionale consegna dei Premi Studio: Valentina Bianchini e Fabrizio Nardini, figli rispettivamente dei Soci Elisabetta Sabatini e Virgilio Nardini, hanno meritato l'assegnazione dei premi con i complimenti di tutto il Consiglio di Amministrazione.

A seguire la relazione del Presidente Andrea Bottazzi con l'esposizione dei dati

relativi all'esercizio 2012, un bilancio con utile di 65.841 euro (dei quali 31.783 sono stati utilizzati per rivalutare il capitale sociale di noi soci e il rimanente è finito tutto in fondi di riserva, di totale controllo di Cassacoop) per assicurare futuro certo e con l'aumento dei crediti vs. la clientela (colleghi ed ex colleghi), mentre lo Stato Patrimoniale si presenta pressoché costante. Una nota positiva è poi rappresentata dalla diminuzione dei costi di gestione, mentre il corpo sociale è passato da 1.075 del 2007 a 1.327 Soci, nel 2012, con ulteriore previsione di incremento per quanto riguarda i dipendenti ex FER in futuro. Le passività: a breve sono coperte dalle attività, ed è aumentato anche il capitale netto, mentre il rapporto tra patrimonio e attività per quanto riguarda il medio/lungo periodo si attesta sul 20 %, segnale evidente di buona salute finanziaria (negli istituti bancari, esemplarmente, tale valore si attesta generalmente sul 14 % per le Banche del credito cooperativo e il 10% le altre più famose). È vero, per molti di noi quelli sin-

teticamente sopra riportati sono dati aridi, qualche volta difficilmente comprensibili, ma nella loro essenzialità sono l'immagine più fedele e onesta della corretta gestione di una struttura di servizio interna che molti, all'esterno della nostra realtà aziendale, ci invidiano.

I lavori assembleari hanno poi contemplato il rinnovo delle cariche sociali con l'aumento del numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione che passa da 13 a 16 al fine di poter suddividere il lavoro volontario dei consiglieri di amministrazione e costruire i consiglieri del futuro. In conclusione, un altro anno sociale che si chiude positivamente. Ma anche un anno denso di ansie per tanti, di incertezze e di difficoltà generali che ci inducono alla prudenza operativa e alla sobrietà gestionale, nella speranza che qualche segnale di auspicabile ripresa riporti un po' di fiducia nel domani, in particolare fra coloro che oggi avvertono sulla propria pelle il morso dell'indigenza, della mancanza di lavoro, e di un futuro denso di incertezze. ➤

2013 CONVENZIONI

■ **CAF ANMIL** L.go Caduti del Lavoro 6 Bologna - Tel. 051.521104 Tel.C.da della Rosa 48 Ferrara tel. 0532.1863990. *Sconto 50% sulle tariffe per compilazione mod. 730, Unico, calcolo IMU, successioni con e senza immobili - gratuiti mod. 730 correttamente compilato con documentazione e mod. RED/ISE/ISEE.*

■ **Studio Dentistico Dott.ssa LAURA STABILE** Via Matteotti 32/A, Bologna Tel. 051.7167911. Prima visita e ortopanoramica (per uso interno) gratuite - *Sconto del 10% su tutte le prestazioni ad eccezione dell'Igiene ad un costo competitivo di 50 euro. Tutti i pazienti che risulteranno "Bocca Sana", esenti quindi da interventi da effettuare dopo la prima igiene, o che si porteranno nella condizione di essere una cosiddetta bocca sana, saranno premiati con il controllo e l'igiene semestrale gratuiti.*

■ **EDAMUS Bar** Caffetteria e aperitivi - Pizzeria al Taglio - Paninoteca P.za Malpighi 8 D/E (fermata Malpighi) Bologna. Dal lunedì al sabato dalle 7:30 alle 23:00 Domenica dalle 10:00 alle 22:00. Specialità: Pizza in teglia con impasto alla romana - Panzerotti farciti al forno - Focacce farcite - Rotoli di pizza farciti - Panini con affettati e formaggi regionali - Rustici e torte salate. Ogni sera dalle 19 l'Aperipizza: Cocktail, calici di vino e spritz a soli 5 euro con buffet di pizza a volontà... *Sconto 10% per i soci.*

■ **Agriturismo I FONDACCI azienda agricola** - agriturismo - ospitalità: quattro camere di cui una attrezzata per diversamente abili - cucina tradizionale con prodotti nostrani - Via Orelia 38 loc. Fondazzi Grizzana Morandi (BO) Tel. 051.918721 www.ifondacci.it Sconto 5% su ristorazione ed ospitalità. *Quotazioni particolari per gruppi.*

■ **BORGHESE Ristorante d'Autore** P.za Malpighi 14 Bologna - Tel. 051.221554. *Dal 1 maggio al 31 agosto sconto 20% sui menù alla carta invece del 10%.*

■ **APA di Angela Tassinari Srl** Studio di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto Via Fossolo 5/a Bologna - Tel. 051.399806. *Sconto 15,00 euro su trasferimento proprietà e radiazioni auto - sconto 5,00 euro su rinnovo e duplicati patenti - sconto 10,00 euro su richiesta targhe ciclomotori.*

■ **DOTT.SSA MARIAGRAZIA DE MARTINO** Consulente in Salute e Sicurezza sul lavoro - Redazione manuali H.A.C.C.P. del settore alimentare e Documenti di Valutazione dei Rischi (anche con Procedura Standardizzata) - Tel. 328.3957103. *Ottima qualità a prezzi modici.*

■ **BICICLETTE BY VALENTINI** Via A. Gramsci 35 Castel Maggiore (BO) - Tel. 051.711854. *Sconto 10% su acquisto di tutte le tipologie di biciclette, accessori, ricambi, abbigliamento e riparazioni.*

■ **FENAPI Federazione Nazionale Autonoma Piccoli Imprenditori Bologna** Centro Via G. Marconi 18 - Bologna resp. Rag. Brucchieri Lucio - Cell. 342.9452833. *Sottoscrivendo la tessera annuale al costo riservato di 40,00 euro valida per tutto il nucleo familiare: assistenza fiscale per compilazione ed elaborazione mod. 730/2013, mod ISEE-ISE-ISEU-ISPEU, dichiarazione RED, Imu 2013, mod. F24 imposte ed imu, ravvedimenti operosi, mod Unico PF gratuiti.*

■ **ORO IN EURO** Via Marco Emilio Lepido 11/D - Via Massarenti 458 - Via Zanardi 6/F Bologna; Servizio Comprò Oro: su vendita di gioielleria usata, in Oro e/o Argento pagamento immediato in contanti di un corrispettivo maggiorato 1 euro rispetto alla valore di giornata dell'oro (London Gold Fixing) - Outlet dei Preziosi: *su acquisto gioielli nuovi sconto ulteriore del 5% - Gioielli usati: ulteriore sconto del 5% sul prezzo indicato in vetrina.*

Buono spendibile dal 1 al 31 luglio 2013



**BUONO
SCONTO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

10%

SU TUTTA LA SPESA FINO
AD UN MASSIMO DI 150€
ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 31 luglio 2013



**300 PUNTI
OMAGGIO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

SU UNA SPESA
MINIMA DI 30€
ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 31 agosto 2013



**BUONO
SCONTO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

10%

SU TUTTA LA SPESA FINO
AD UN MASSIMO DI 150€
ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 31 agosto 2013



**300 PUNTI
OMAGGIO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

SU UNA SPESA
MINIMA DI 30€
ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 31 luglio 2013

Il buono è utilizzabile su tutta la spesa fino ad un massimo di **150 euro**
esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri,
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.

 Circolo
G. Dozza
atc bologna



L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 31 luglio 2013

Il buono è utilizzabile su una spesa minima di **30 euro**
esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri,
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.

 Circolo
G. Dozza
atc bologna



L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 31 agosto 2013

Il buono è utilizzabile su tutta la spesa fino ad un massimo di **150 euro**
esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri,
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.

 Circolo
G. Dozza
atc bologna



L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 31 agosto 2013

Il buono è utilizzabile su una spesa minima di **30 euro**
esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri,
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.

 Circolo
G. Dozza
atc bologna



L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Il Futuro è adesso

Martedì 14 maggio 2013 è stato presentato nel corso di una conferenza stampa tenutasi al Savoia Hotel Regency di Bologna un sistema mobile ticketing per i mezzi pubblici basato su tecnologia NFC.

Insomma quello che sembrava essere un progetto futuristico sta diventando una realtà del presente.

Il nuovo sistema, presentato dalla Presidente di **TPER**, *Giuseppina Gualtieri*, dall'Amministratore Unico di ANM, *Renzo Brunetti*, dal Presidente di **START**, *Sergio Amadori*, dal Responsabile dei Progetti Innovativi di **TELECOM ITALIA**, *Alfonso Mariconda*, e dall'Amministratore Delegato di **TSP**, *Francesco Orlandini*, prende avvio anche dalle indicazioni del Ministero dei Trasporti contenute nell'Agenda Digitale che prevedono la diffusione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale.

La piattaforma di "mobile ticketing" che consenta a tutti i cittadini in possesso di uno smartphone di ultima generazione di acquistare e validare il biglietto direttamente con il proprio cellulare.

La tecnologia su cui si basa questo sistema è detta NFC (Near Field Communication) SIM-based e prevede due componenti-chiave: SIM telefoniche di nuova generazione che permettono di ospitare in massima sicurezza applicazioni di terze parti e, nella fattispecie dei trasporti, di caricare i titoli di viaggio una volta acquistati, di conservarli in un'area protetta da tentativi di frode fino al momento dell'effettivo utilizzo, quando verranno resi disponibili per la validazione; una tecnologia "di prossimità" che consente di effettuare la validazione dei biglietti semplicemente avvicinando il cellulare alle macchinette obliterate dei bus o delle metropolitane.

La tecnologia NFC sta diventando sempre di più uno standard nelle transazioni contactless e le stime indicano che entro il 2015 oltre il 50% degli smartphone venduti saranno provvisti di tale tecnologia.

In particolare, la piattaforma di "mobile ticketing"

NFC SIM-based che verrà realizzata da Telecom Italia e SIA (tramite la controllata TSP) in collaborazione con le aziende di trasporto, garantirà la piena interoperabilità a livello di operatori mobili e a livello di aziende di trasporto secondo gli standard GSMA (l'associazione internazionale degli operatori mobili) e UITP (l'associazione internazionale dei trasporti pubblici). La piattaforma sarà inoltre aperta all'adesione di altre aziende di trasporto pubblico locale e di altri operatori mobili.

L'infrastruttura del Gruppo SIA consentirà agli utenti di acquistare, ricaricare e utilizzare i titoli di viaggio direttamente tramite gli smartphone: questa nuova modalità si affianca all'attuale servizio di ricarica dei titoli di viaggio disponibile attraverso gli ATM e l'home-banking di diversi istituti di credito. SIA ha realizzato per prima in Italia un hub per servizi NFC che ospita già alcuni progetti pilota di pagamenti contactless tramite cellulare e ora si estende anche al settore trasporti, favorendo sempre più l'interoperabilità tra operatori mobili, banche, imprese e altri service provider.

Le aziende di trasporto garantiranno l'integrazione con i propri sistemi di bigliettazione elettronica, la fornitura dei titoli di viaggio elettronici e la validazione automatica sulla propria infrastruttura di obliterate e tornelli NFC.

Questa nuova modalità di bigliettazione semplificherà il processo di approvvigionamento del titolo di viaggio da parte dei clienti non solo per la facilità di acquisto, che diventa "ovunque" e "sempre" (always on), ma anche per la possibilità di farlo in città diverse dalla propria senza doverne conoscere il sistema tariffario o la localizzazione di punti vendita. Inoltre, questo sistema garantisce la piena compatibilità con i sistemi di bigliettazione elettronici già attivi e l'interoperabilità tra aziende di trasporto e aree geografiche diverse. Si conta di partire con la sperimentazione entro la fine del 2013.

SEGUE A PAGINA II >

◀ SEGUE DA PAGINA I

1



L'utente scarica l'App Trasporti Nazionali sul proprio smartphone

Acquista un carnet di titoli di viaggio valido in tutte le città raggiunte dal progetto



2

3



Seleziona la città dove intende utilizzare il servizio di trasporto



L'utente sale sul bus o accede ai gates della metropolitana e convalida il biglietto semplicemente avvicinando il telefono al validatore.



4

E sempre nell'ambito tecnologico e informatico nasce *MiMuovoSmartCity* la nuova piattaforma di Infomobilità che consente di ricevere informazioni su tutto ciò che riguarda la mobilità privata e pubblica della città di Bologna. Sarà, infatti, possibile consultare in tempo reale orari e percorsi dei mezzi pubblici, limitazioni e problemi al traffico, piste ciclabili, disponibilità di parcheggi, avvisi e lavori pubblici, tutto in un'unica "web app". TPER è tra i soggetti che hanno contribuito alla nascita di MiMuovoSmartCity; che

è stata realizzata dal Comune di Bologna, dalla Regione Emilia-Romagna, e da Engineering Ingegneria Informatica, all'interno del progetto SMARTiP, finanziato dalla commissione europea nell'ambito del programma CIP (Competitiveness Innovation Program). L'obiettivo di MiMuovoSmartCity è quello di aggregare all'interno di una piattaforma web diversi servizi di infomobilità della città di Bologna, permettendo al cittadino di trovare in un unico portale, compatibile anche con lo smartphone, le infor-

mazioni utili per muoversi.

Vediamo alcune delle informazioni che possono essere fruite attraverso due differenti canali un portale web per computer e un portale mobile compatibile con i più diffusi smartphone e tablet digitando l'indirizzo del sito web www.mimuovo.comune.bologna.it:

Fermate, linee e bus in tempo reale: il portale mostra sulla mappa le fermate degli autobus di Bologna e provincia, e per ognuna riporta in tempo reale l'orario di arrivo degli autobus, attraverso un tracciamento GPS degli stessi. Viene inoltre indicato l'esercizio pubblico più vicino alla fermata dove poter acquistare i biglietti. (Questo servizio è fornito in collaborazione con TPER).

Traffico in tempo reale: attraverso il sistema di monitoraggio del traffico veicolare Cesium si visualizza lo stato del traffico (aggiornato ogni 5 minuti) delle principali vie di Bologna. Differenti colori indicano il livello di congestione delle strade.

Parcheggi e disponibilità in tempo reale: si visualizzano i principali parcheggi pubblici di Bologna con l'indicazione, in tempo reale, dei posti liberi, ed informazioni riguardanti le tariffe e i servizi disponibili. Sono inoltre indicate le posizioni dei parchimetri.

Problemi alla circolazione: il portale segnala i principali problemi alla circolazione cittadina come cantieri per lavori in corso, restringimenti di carreggiata e congestioni di traffico.

Piste ciclabili: sulla mappa viene visualizzata la rete di pi-

ste ciclabili di Bologna indicando la tipologia dei vari percorsi (es. pedonale ciclabile, promiscuo veicolare etc.), le rastrelliere ed i noleggi.

Telecamere Rita e Sirio: vengono mostrate le posizioni delle telecamere Sirio e Rita per il controllo degli accessi (ZTL, centro storico, corsie preferenziali, ecc.).

Luoghi accessibili: MiMuovoSmartCity mostra informazioni sul livello di accessibilità dei luoghi pubblici (es. locali, uffici, ecc.). Le informazioni sono fornite dai cittadini in collaborazione con il portale "Liberi di Muoversi".

Strade Pulite: nel portale è possibile ricercare i giorni e gli orari di pulizia notturna delle strade del centro storico di Bologna. Il Servizio è fornito da "Gruppo Hera".



È partita la seconda fase della campagna "Io vado e non evado"

Lunedì 27 maggio è partita la seconda edizione di **"Io vado e non evado"**, la campagna di sensibilizzazione sulle regole per un corretto utilizzo del mezzo pubblico, che comprende le norme relative ai titoli di viaggio e il contrasto dell'evasione.

La campagna - che vede il coinvolgimento attivo su base volontaria di tutto il personale aziendale di TPER senza distinzione di qualifica, compreso quello dirigenziale, impiegatizio e d'officina - si svilupperà a Bologna su due settimane, **dal 27 maggio al 7 giugno**; ogni giorno verranno formate squadre di 4 addetti in gilet giallo, composte da due verificatori di titoli di viaggio e due colleghi di supporto, che favoriranno, come è risultato dalla prima esperienza, la velocità e l'efficacia dell'attività di verifica. La nuova fase di visibilità dell'intervento si affianca al normale e intensificato controllo sempre attivo nel corso di questi ultimi mesi. L'obiettivo è quello di dare continuità alla lotta all'evasione, di richiamare con garbo e semplicità l'attenzione dell'utenza alla corretta fruizione del servi-

zio e alla collaborazione con gli autisti e i controllori.

La nuova versione della campagna, è **focalizzata proprio sull'azione di verifica** e sulle conseguenze, anche



SEGUE A PAGINA IV >

◀ SEGUE DA PAGINA III

penali, che possono insorgere per il passeggero in caso di comportamenti non legittimi durante i controlli.

La prima esperienza di *"Io vado e non evado"*, intrapresa a fine novembre 2012, ha dato **riscontri molto positivi in termini di contenimento dell'evasione e soprattutto – come si auspicava – sul versante delle vendite di titoli di viaggio**. Come riportato nel grafico, a seguito della precedente campagna, secondo i metodi consolidati di rilevazione, a Bologna in ambito urbano, **la percentuale di passeggeri non paganti è scesa, dall'8,51% di ottobre, al 6,64% di dicembre, tendenza confermata anche nel gennaio 2013, con un dato che ulteriormente scende al 6,08%.**

Parallelamente, si riscontra una **maggiore vendita di biglietti**. Nel mese di dicembre 2012, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, le vendite di **biglietti in vettura sono aumentate del 2,1%**, altrettanto quelle dei

biglietti acquistati in prevendita (+2,6%) e ancora maggiormente quelle dei **citypass (+3,4%)**.

Si tratta di una dinamica positiva che si accompagna ad uno spostamento dell'utenza verso le soluzioni che risultano più convenienti e fidelizzanti.

Nel corso dell'intero 2012 i dati relativi ai titoli cumulativi confermano questo trend virtuoso: oltre alle vendite dei **citypass, aumentati su base annua del 3,6%**, emerge netta la performance degli **abbonamenti urbani, mensili e annuali, che insieme fanno segnare complessivamente un +4,82%.**

Le due novità che caratterizzano questa edizione di *"Io vado e non evado"* saranno la produzione di **materiale informativo tradotto anche in lingua inglese e l'estensione delle modalità della campagna anche al bacino di Ferrara**, sempre per due settimane a partire da lunedì 27 maggio.

Una "bussola" che ci orienta

È stata pubblicata la carta delle mobilità 2013.

Una sorta di bussola che orienta il comportamento da tenere sia per chi guida un mezzo pubblico sia per chi ne usufruisce. E diventa importante in un'azienda che conta circa 2500 dipendenti e che offre 37.845.413 km tra urbano ed extraurbano trasportando 108.577.700 avere delle regole condivise per un migliore svolgimento del servizio e il raggiungimento di quel livello di qualità che TPER sta perseguendo da anni.

In particolare, anche in relazione ai reclami e agli ultimi avvenimenti riportati dalle cronache e, per quanto riguarda specificatamente il viaggio, il conducente:

- *non utilizza per motivi personali telefoni ed altri apparecchi con o senza auricolare;*
- *in presenza di passeggeri in attesa, anche in mancanza di segnali specifici, rallenta in modo da poter effettuare la fermata in sicurezza anche nel caso in cui l'intenzione di salire a bordo venga manifestata all'ultimo momento;*

- *agevola la salita dei passeggeri aprendo tutte le porte d'entrata del bus;*

- *fornisce il proprio numero di matricola quando gli viene richiesto;*

- *spegne il motore del mezzo durante le soste ai capolinea;*

- *utilizza correttamente i dispositivi e gli impianti di bordo (aria condizionata, pedana di accesso per le carrozzelle etc. etc.).*

È utile ricordare inoltre che tramite la parte C del modello di bordo o, ancor più tempestivamente attraverso il Servizio Messaggi Tperonline presente nella Intranet, è possibile interagire con le varie funzioni aziendali sempre in un'ottica di miglioramento del servizio scrivendo in maniera circostanziata il problema o l'eventuale suggerimento. Spesso vengono scritte in questa parte anche anomalie tecniche del mezzo che invece per essere efficacemente risolte devono esser riportate nella parte D.

Dicono... (bene) di noi!!!

Una signora ringrazia due verificatori per l'aiuto offertole nel salire sul mezzo essendo lei in difficoltà per le borse pesanti che stava portando con sé.

Un particolare ringraziamento agli autisti della 686 per aver dimostrato in tante occasioni fermezza e coraggio come nello spegnimento di un incendio accaduto ad una macchina parcheggiata.

"Infiniti ringraziamenti" vanno all'operatore d'esercizio che ha ritrovato una borsetta smarrita sull'autobus e portata in cabina Lama per la riconsegna alla proprietaria.

Ed infine perviene un ringraziamento e la signora scrive testualmente *"di rado ho incontrato persone così gentili e che risolvono velocemente i problemi. Oggi sono felice di pagare mensilmente il mio abbonamento"*.

Nuova applicazione per gli smartphone degli utenti di Io Guido Car Sharing

Gli utenti del servizio Io Guido Car Sharing di Bologna, gestito da ATC, possono ora contare su un'ulteriore possibilità di accedere alle informazioni e di effettuare le prenotazioni.

Già da tempo, infatti, era possibile interagire col servizio tramite il call center ed il sito internet. ICS, il consorzio dei gestori dei servizi di car sharing presenti in varie città d'Italia di cui anche ATC fa parte, ha appositamente sviluppato, con il partner tecnico TRS, un nuovo software destinato ai

clienti del car sharing che usano cellulari "smartphone".

Questa applicazione utilizza le caratteristiche di questi telefoni, quali la connessione internet, la localizzazione tramite GPS, la fotocamera, e così via, per offrire servizi ancora più intuitivi, flessibili ed efficaci.

Per raggiungere la maggior parte degli utilizzatori di smartphone, l'applicazione ("app") è stata realizzata per telefoni Android ed è disponibile da marzo 2013, mentre per gli iPhone è disponibile da maggio 2013.



Prenotazione

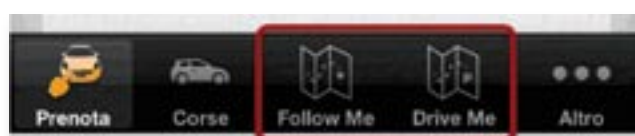
L'utente può cercare il parcheggio di suo interesse in maniera interattiva, su mappa o scorrendo una lista; sfruttando la funzionalità di localizzazione del telefono la ricerca può essere ulteriormente agevolata. Una volta individuato il parcheggio, è possibile scegliere tra le auto disponibili. Anche la schermata per l'inserimento degli orari di inizio e fine della prenotazione è molto semplice e veloce.

Drive me e Follow me

Per agevolare l'utilizzatore, l'applicazione sfrutta le funzionalità di navigazione del cellulare per suggerire i migliori percorsi per accedere al servizio.

La funzione DRIVE ME indicherà il percorso per arrivare al parcheggio prescelto. La funzione FOLLOW ME, invece, consente di memorizzare le coordinate dove viene parcheggiata la vettura durante le tappe intermedie di una

corsa, e di ritrovare facilmente la strada per andare a riprenderla.



SEGUE A PAGINA 14 ➤

◀ SEGUE DA PAGINA 13

Realtà aumentata

Con questo sistema lo Guido Car Sharing fa la propria incursione nel mondo della cosiddetta realtà aumentata, perché utilizza la tecnologia per integrare lo spazio fisico in cui ci si trova con informazioni aggiuntive ricavate, appunto, da dispositivi innovativi e sistemi di gestione dati.

In questo caso, selezionando la funzionalità REALTÀ AUMENTATA, è possibile localizzare in linea d'aria il parcheggio più vicino alla propria posizione.



Il Car Sharing va verso Est

Prosegue il piano per garantire una sempre più capillare copertura della città, che in questa fase riguarda la parte Est di Bologna.

lo Guido Car sharing ha attivato un nuovo parcheggio, in via Mainoldi: la postazione si trova in prossimità del centro commerciale di via Emilia Levante vicino al Pontevecchio.

Il prossimo parcheggio sarà in via Po, proprio per potenziare il servizio nella parte orientale della città.

Inaugurato il nuovo parcheggio "Bitone"

Ad aprile 2013 ha aperto il nuovo parcheggio "Bitone" in via Emilia Levante, in prossimità dell'incrocio con le vie Lenin e Po. La sua gestione è in carico ad ATC, per conto del Comune.

Il parcheggio "Bitone", ad alto livello di automazione e dotato di un moderno impianto di videosorveglianza, è stato realizzato per potenziare l'offerta di posti auto in una zona di Bologna caratterizzata da un'alta densità di popolazione. E' destinato solo ad abbonati e dispone di 84 posti coperti al piano terra e di 76 posti al primo piano.

Un terzo dei posti sono già stati occupati, e altri cittadini stanno contattando ATC perché interessati ad utilizzare la struttura per la propria auto.





di MARCO TAROZZI

VENTINOVESIMA EDIZIONE DELLA GRANFONDO

Sempre più Dieci Colli



La faccenda si fa decisamente importante. Non che non lo fosse già, per quelli che ci si impegnano tutti i giorni dell'anno, ma adesso tocca pensare davvero in grande. Chiudere questa edizione della "Dieci Colli" significa cominciare già a ragionare in termini di anniversario. Perché il prossimo appuntamento, Primo Maggio 2014, sarà quello dei trent'anni, e sono poche le grandi manifestazioni sportive di livello nazionale che possono raccontare una storia così lunga.

Pochissime, poi, nel mondo del ciclismo amatoriale. Anzi, soltanto due: la Nove Colli di Cesenatico, madre di tutte le granfondo, e la creatura del Circolo Dozza che nacque qualche anno dopo proprio ispirandosi alla grande kermesse romagnola.

Intanto, se questa edizione numero 29 doveva essere un banco di prova, c'è da essere ottimisti. A suo modo, anche stavolta è stata una corsa da record: non assoluto, ma è un fatto che da quando la carovana

della "Dieci Colli" si è trasferita a Casalecchio, pagando ovviamente all'inizio un piccolo conto alla novità, i numeri hanno ripreso a crescere velocemente.

E quest'anno, al terzo ritrovo consecutivo davanti alla Unipol Arena, il colpo d'occhio è stato quello dei giorni più belli. Quota tremila di nuovo sfiorata, contando i 2.300 della grande corsa, divisi tra il percorso lungo di 155 chilometri e

SEGUE A PAGINA 16 >



A sinistra, foto con l'arrivo per mano del percorso lungo femminile tra Gentili Claudia (a sinistra) e Bandini Monica terza e seconda all'arrivo. Sopra invece l'arrivo del vincitore del percorso lungo maschile Nikandrov Dmitri. Sotto a sinistra troviamo nell'ordine: il vice presidente del Circolo Alessandro Gamberini con la presidente di Tper Giuseppina Gualtieri e il responsabile organizzativo Martino Torri. Foto a fianco, sempre con Gamberini e Torri, troviamo il sindaco di Casalecchio Simone Gamberini e l'ex patron Virtus Basket Claudio Sabatini.



SEGUE DA PAGINA 15

quello medio di 83, e le tante centinaia di cicloturisti che hanno optato, la mattina stessa del 1° maggio, per il cicloraduno enogastronomico "Pedalare con Gusto", diventato ormai una classica nella classica, grazie anche al supporto sempre convinto ed entusiasta della Regione Emilia Romagna, sensibile all'idea che un territorio possa essere valorizzato attraverso il movimento sportivo e le eccellenze che le sue aziende agrituristiche possono mettere in campo.

Alla fine, anche questa nuova terra casalecchiese sta diventando familiare al popolo della "Dieci Colli". Sarà l'idea di partire da via Fausto Coppi, strada che più

evocativa non si può per chi ama la bicicletta, sarà la forza di un percorso e di una collina pieni di suggestioni. L'hanno pensata bene questa corsa, quelli del Circolo. Uscendo da un inverno che aveva messo in allarme, ma non ha mai tolto il sorriso perché comunque le iscrizioni fioccarono, a dispetto del meteo. E anche questo è un segnale d'affetto che moltiplica le forze. Tante in campo anche quest'anno: quelle degli organizzatori, al solito, e quelle degli oltre trecento volontari che hanno messo il percorso in sicurezza per i tanti appassionati che l'hanno scelto e affrontato. A cominciare dai primi della fila, quelli che hanno davvero volato. Mai

SEGUE A PAGINA 18





Sopra, a sinistra, il podio del percorso lungo maschile: Nikandrov Dmitri sul gradino più alto, secondo Nicoletti Stefano e terzo Cipolletta Francesco. Sempre in alto, ma a destra, il podio del percorso lungo femminile: Rinaldi Ilaria sul gradino più alto, secondo Bandini Monica e terzo Gentili Claudia. Qui a destra troviamo invece il podio del percorso medio maschile Borgese Stefano sul gradino più alto, secondo Grazia Massimiliano e terzo Pareschi Alessio. Ed infine in basso a destra il podio del percorso medio femminile: Ciuffini Chiara sul gradino più alto, secondo Lombardo Ilaria e terzo Piancastelli Patrizia. Sotto in basso la macchina apertura corse gentilmente offerta da Auto Santerno Service.





Nelle foto in questa pagina, alcuni momenti della Dieci Colli 2013 con i concorrenti impegnati nelle salite del percorso della manifestazione sportiva.

◀ **SEGUE DA PAGINA 17**

come quest'anno si è viaggiato forte: lo dice la media dei vincitori, a partire dai 37.40 chilometri all'ora del russo Dimitri Nikandrov, trentatré primavere sulle spalle, ex professionista che ha messo radici in Abruzzo da una quindicina d'anni, diventato uno specialista delle granfondo italiane. Mentre nella mediofondo si è addirittura superata la media dei quaranta all'ora. Ilaria Rinaldi, Stefano Borgese e Chiara Ciuffini sono gli altri nomi che vanno ad iscriversi nell'albo d'oro di una



grande corsa che non dimentica i suoi primattori ma ci tiene a rendere protagonisti tutti quelli che passano sotto il suo traguardo, non conta il crono né la posizione in classifica. Essere tanti, essere appassionati è la chiave. Magari, esserci anche per dare un sostegno al partner etico, che questa volta era l'Associazione Volontari

Pro Handicappati di Finale Emilia, duramente colpita dal terremoto che poco più di un anno fa ha messo in ginocchio la terra d'Emilia. Significa anche questo essere alla Dieci Colli il Primo Maggio di ogni anno. Significa crederci. Il prossimo sarà il trentesimo di fila. Una ragione in più per non mancare. ▶

**Today
Tomorrow
Toyota**

Auto Santerno Service
ASSISTENZA UFFICIALE E RICAMBI
Tel. 051.6259657 - 051.6259500



Auto Santerno Due
MULTIBRAND
Vendita Nuovo ed Usato

Tel. 051.6259661
Via Emilia, 292 - SAN LAZZARO DI SAVENA (BO)

ASSISTENZA E VENDITA APERTI ANCHE IL SABATO MATTINA



a cura della REDAZIONE

Ciao Mauri, grande autista di montagna

Il 7 di aprile è stato per tutti noi un giorno molto triste, infatti, in brevissimo tempo, una grave malattia ha portato via il nostro caro amico e collega Maurizio Garuti. Iccio per alcuni, Mauri per altri, che dal 1980 faceva parte della nostra azienda ed era distante solo qualche mese dall'agognato traguardo della pensione. È stato sicuramente un modello di semplicità, umiltà, comprensione e simpatia. Queste doti importanti, unite ad una forte passione e serietà per la sua mansione, gli hanno altresì permesso di compiere il suo lavoro più che trentennale senza aver mai ricevuto reclami o contestazioni. Nelle "nostre" zone, in misura maggiore rispetto ad altre realtà, tutto ciò ha contribuito a coltivare un rapporto fraterno con generazioni di passeggeri, che lungo il viaggio dalla montagna al fondovalle, da bambini sono

diventati studenti, lavoratori poi pensionati. Proprio gli studenti, a lui molto affezionati, nel giorno del suo ultimo saluto hanno scritto questo pensiero, che vogliamo condividere con tutti voi, per capire quanto può essere positiva la costruzione di un sano e duraturo rapporto di amicizia, o comunque cordiale, tra autista e passeggeri.

Chi ti ricorderà sempre, con stima.

Ciao Mauri, i ricordi di questi anni riaffiorano: ogni volta che pensiamo al tuo sorriso, alla tua allegria e a tutte le volte che ci hai fatto divertire. Ultimamente speravamo in un tuo ritorno perché sentivamo troppo la tua mancanza e ogni giorno che passerà la sentiremo ancora di più. Per noi sei stato e sarai sempre un grande esempio da seguire, pronto in qualsiasi momento ad aiu-

tarci a superare gli ostacoli con il sorriso sulle labbra. Non ci sono parole per descrivere il vuoto che hai lasciato nei

nostri cuori, ma cercheremo di colmarlo con il tuo esemplare ricordo. Il cielo scuro delle nostre notti diventerà più luminoso perché si è aggiunta questa stella speciale... Non si perdono coloro che amiamo, perché li amiamo in colui che non si può perdere mai. D'ora in poi tutte le volte che saliremo in corriera ci verrà in mente il tuo modo di essere. In conclusione ti ringraziamo per tutto ciò che hai fatto e ancora una volta ti gridiamo **"Vai, Mauri!"** Ti vogliamo tanto bene, **Ciao grande autista!**

I tuoi ragazzi di Vidiciatico



Maurizio "Mauri" Garuti

POLIAMBULATORIO CENTRO ODONTOIATRICO DOTT. DIAZZI

*** IGIENE ORALE PROFESSIONALE ***
*** SBIANCAMENTO DENTALE ***
*** ESTETICA DENTALE ***
*** CHIRURGIA ORALE ***
*** PARODONTOLOGIA ***

Direttore Sanitario: *Dott. Lucio Diazzi*

**Ai Soci e familiari del Circolo G. DOZZA ATC
prima visita GRATUITA e SCONTO del 10%
su tutte le prestazioni.**

*** IMPLANTOLOGIA ***
*** ORTODONZIA ***
*** CONSERVATIVA ***
*** ENDODONZIA ***
*** PROTESI DENTARIA ***

Via Matteotti, 23 - 40129 BOLOGNA - Tel. 051 370462 - Fax 051 6316357 - E-mail: centrodrdiazzi@alice.it
www.centroodontoiatricodrdiazzi.it

di **ANDREA BONA** e **DINO VACCARI**

SEZIONE FILATELICA

250° anniversario del Teatro Comunale di Bologna



In occasione dell'uscita del francobollo relativo al 250° anniversario del Teatro comunale qui sotto riprodotto, abbiamo pensato di informare i lettori su alcuni aspetti storici e alcune curiosità sul Teatro medesimo. Il Teatro costruito su progetto dell'Architetto Antonio Galli Bibbiena, fu inaugurato nel 1763 con l'opera "Il trionfo di Clelia" del tedesco C.W. Gluch, musicata su libretto di Metastasio. È fra i più antichi teatri lirici d'Italia ancora attivi, secondo solo al Teatro San Carlo di Napoli, inaugurato due anni prima, ma risulta il primo come

teatro pubblico poiché è nato per volontà della cittadinanza. All'interno, oltre che al profondo palcoscenico e alla platea, troviamo 99 palchi stile rococo' distinti su quattro ordini e il loggione. I palchi sono diversamente decorati tra loro, secondo i gusti delle famiglie che contribuirono privatamente al finanziamento dell'opera. Gli interventi interni fatti nel corso del XIX secolo, non hanno influito sui volumi e le proporzioni mantenendo così un'acustica perfetta per merito della sua pianta originaria a campana. Grazie a un enorme marchingegno costruito nel

1815, il pavimento della platea poteva essere sollevato sino al palcoscenico, creando così un unico salone per le feste. Tale uso terminò nel 1931. La facciata del Teatro fu portata a termine solo nel 1836. Confrontando le immagini delle due cartoline qui riprodotte, si possono vedere i due "volti" della facciata. La prima cartolina è datata 1910/15 (a sinistra), la seconda ha viaggiato nel 1937. Vi informiamo che l'orario estivo sarà martedì e giovedì dalle 15,00 alle 17,00. ➤



Gruppo Emergenza Radio Territoriale Onlus

Gentile Amico/a e/o Collega, possiamo essere tutti utili prestando un poco del ns. tempo libero, valorizzando noi stessi, diventando Operatori di Protezione Civile!! L'Associazione G.E.R.T., che opera in prevalenza in questo settore, è una struttura Onlus ed i propri aderenti hanno la possibilità di partecipare ai Corsi di Specializzazione in ambito di Protezione Civile. Attualmente, in collaborazione con il Circolo Dozza, stiamo cercando di formare un gruppo "speciale" di Volontari in possesso di patenti BE, CE e DE al servizio del Dipartimento di Protezione Civile per la condotta dei mezzi di emergenza che necessitano di autisti con questi requisiti.

Per maggiori informazioni puoi contattare i colleghi:

- Salvatore ROSANO (339/1625072 - 338/4249654).
- Antonella PASQUALINO (346/3272763).



Se desideri ricevere maggiori dettagli sulla struttura ed attività dell'Associazione puoi inviare una e-mail di richiesta a: gert@gert-bo-it Non esitare, contribuisci anche Tu per offrire un servizio migliore alla collettività.



di LUCIANO BATTISTINI

BOLOGNA: MOSTRA DI GIUSEPPE BOARETTO ALLA GALLERIA "IL PUNTO"

Forme e colori, sacro e profano nelle grandi tele di un giovane artista di 85 anni!

Anche in un piccolo spazio come la nostra galleria "Il Punto" può essere ospitato un grande artista.

Nel mese di maggio alla galleria Il Punto dove la vetrina e le pareti erano ricoperte da straordinarie opere d'arte ed echi incantati di versi poetici del maestro **Giuseppe Boaretto**, diffondendo estrema positività al luogo.

Questa iniziativa si è potuta realizzare grazie alla collaborazione di GianPaola Degli Esposti e l'assessore alla cultura del comune di Monzuno dott. Ermanno Pavesi e la straordinaria presenza del Prof. Mario Nanni artista bolognese con la Dott. ssa Elisa Mazzagardi ha presentato l'evento itinerante prima a Monzuno terra di noti artisti, poi alla galleria il punto, nel centro di Bologna.

Chi è Giuseppe Boaretto? scrive di lui la critica d'arte Elisa Mazzagardi. Un pittore espressionista. I suoi quadri vivaci, intimi, sono simboli, pensieri tratti dal racconto della vita di un uomo. Perché abbiamo tanta fretta di esprimere giudizi di stile se proprio loro portano in sé la verità ultima: "il Mistero"?

Ha esposto in Europa, America, Asia... visitato paesi, incontrato artisti fra i quali il maestro veneziano Emilio Vedova e il fotografo Francese Henri Cartier Bresson. Ho avuto la fortuna di trascorrere alcune ore in galleria al Punto con lui e durante il dialogo potevo immergermi nelle sue tele dai colori forti ma naturali quasi come essere nel suo atelier, ho incontrato finalmente molti giovani ex colleghi e numerosi passanti che transitavano da via San Felice i quali non potendo essere indifferenti alla vetrina del punto che esponeva due opere contrastanti: sacro e profano, ovvero la Maddalena/ fondo schiena e il Cristo nel Vento.

Due rossi intensi ma due entità unite.

Le persone entravano attratte

Gli chiedo perché questo titolo? Amore e Infinito, mi risponde con parole profonde: esprimendo riflessioni come dipingere la tela del quadro, dell'Anima e della

Vita con colori primari segno di infinito. Giuseppe Boaretto autodidatta scrive attraverso i colori e mentre scrive dipinge. Sulla tela dipinta, solcata da pochi segni, gioca colori primari, prende forma L'Amore, sul retro didascalico e filosofico delle parole racchiude, quasi in un haiku, di pochi tocchi la riflessione che lo ha guidato. Due sole parole ricorrenti: Amore e Infinito.

Nel suo percorso artistico Boaretto mi racconta con occhi lucidi i tanti momenti che ha trascorso nello studio di Emilio Vedova luogo difficile e frequentato solo su invito.

Diceva Vedova: Tu Boaretto attraverso il colore scrivi e spesso la notte ti penso e sono sicuro che tu sarai uno dei grandi, la tua pittura sarà capita da pochi ma ti basteranno perché è una pittura spontanea che arriva dalle sensazioni del cuore e mette in luce la tua personalità, semplice ma incisiva. fulcro della creazione è la Donna, principio primo da cui discende la vita. I suoi profili, la morbidezza delle sue carni, diventano la chiave di violino attraverso cui il pittore, poeta si accosta all'espressione, la donna è lo strumento della creazione, è il mezzo di espressione è l'incarnazione dell'esperienza.

Anche il fotografo Henri Cartier Bresson ha avuto parole di elogio per Giuseppe Boaretto definendolo con un'espressione di proposità dell'Amore e del pensiero. Un'altra curiosità; perché non incornicia le sue opere?

Mi risponde che è come mettere una tela in un recinto, mentre l'arte non ha recinti né confini, ma diventa immensità. Come Adamo e Eva nel giardino terrestre hanno un limite, l'Anima non ha un limite, anche l'Amore in cornice non è più Amore.

Infatti Quando è Amore è spiegabile quando non è Amore è inspiegabile o indefinito.

Così anche il colore non è mai definito infatti i fiori hanno tutti i colori in armonia come la musica.



Due pitture dell'artista

Giuseppe Boaretto: in alto, "way" e qui sopra, "Desiderio di cielo".

Termino questo incontro con l'artista Giuseppe Boaretto nel suo breve ma intenso viaggio in terra Emiliana invitato a Monzuno dal Maestro Mario Nanni e conclusosi alla galleria Il Punto, ma sicuramente il suo percorso e il suo viaggio continua perché la sua ricerca la sua arte e la sua poesia si fondano in un'unica incandescente fusione di riflessione sulla natura del sentimento Divino e della Donna. Invito quindi amici, soci, e quanti vorranno rivedere le sue opere ad effettuare un viaggio alle terme di Montegrotto c/o l'Hotel Mille Pini dove ad accogliervi con tanta ospitalità ci sarà la sua famiglia e dove si può trascorrere un piacevole soggiorno di salute e benessere e incontrare il maestro Giuseppe Boaretto. ➤



Le cooperative allungano le mani sul trasporto pubblico locale

Coop pronte a far muovere i bolognesi", si legge nel numero di Marzo/Aprile 2013 de **Il Nuovo Informatore**, il bimestrale del Circolo G. Dozza ATC. Sul tema si era già espresso il direttore generale di Tper e l'assessore regionale ai trasporti. Ora, se mi è concesso, vorrei provare a rappresentare qui la voce di un semplice lavoratore associato, con la convinta pretesa di ben interpretare un sentimento diffuso e un racconto comune a molti colleghi. Sono sicuro che questa rivista, che è anche mia, saprà ospitare una voce critica.

Ebbene, a pagina 4 e 5 troviamo l'intervista a Gianpiero Calzolari, il "Numero Uno" di Legacoop Bologna, come viene definito.

Cosa dice Gianpiero Calzolari? Vale la pena riprendere le sue parole: "Lasciateci gestire il TPL di Bologna e vi garantiremo il 30% di risparmio".

E come sarà possibile? Vi chiederete voi.

Semplice: "grazie ad una maggiore elasticità e flessibilità organizzativa" e grazie ad una diffusa "rete di artigiani soci delle cooperative che mettono a disposizione mezzi, personale e competenze adeguate".

Sì, avete capito bene! Con le coop la collettività risparmia, perchè sono meglio organizzate del Pubblico. Mica perchè sfruttano di più i lavoratori e applicano contratti da fame garantendosi appalti al massimo ribasso! No!... Macché...

"I risparmi" – spiega il Presidente – "non sono dovuti ad una compressione dei costi del lavoro, ma ad una maggiore efficienza che le cooperative possono garantire".

Per quanto prevenuto, vi confesso, e sospettoso io sia, non riesco a credere che queste parole siano ispirate solo da malafede e mi viene la voglia di andare a parlare con uno dei tanti lavoratori che Egli rappresenta, per chiedergli quanto guadagna e come lavora (e poi fare il confronto).

La verità – lo sapete – è che le cooperative si stanno mangiando il welfare cit-

tadino, perchè beneficiarie delle politiche liberiste e austeritarie che l'Europa delle banche ci sta imponendo. Lo stato retrocede, strozzato dagli interessi sul debito, e le amministrazioni locali che non possono assumere e non possono spendere vendono sul mercato i nostri diritti di cittadinanza: la scuola, la sanità, la cultura, le pensioni e sì, anche i trasporti!

Le cooperative allungano le mani sul piatto comune e a farne le spese sono i lavoratori e i nostri diritti di cittadinanza.

"L'interesse", continua Calzolari, "non è quello di massimizzare i profitti, ma di dare un buon lavoro ai soci e ai dipendenti": ascoltiamo esterrefatti queste parole che suonano quasi irreali in una città, come la nostra, dominata dall'ombra minacciosa e imminente del nuovo grattacielo Unipol. La torre più alta di Bologna, eretta dai nuovi padroni della finanza per ricordare a tutti chi comanda.

La cosa scandalosa non è che il Presidente di Legacoop dica queste cose (fa il suo lavoro) ma che il giornale dei lavoratori di un'azienda di proprietà pubblica possa ospitare una pubblicità così servile, prestando il fianco ad una evidente politica di espansione nel settore

da parte delle coop.

La minaccia contenuta in quella intervista promozionale ci appare oggi ancora più evidente, proprio mentre fuori dai cancelli di Tper i lavoratori e le lavoratrici della Copertone protestano per difendere i loro diritti e la loro dignità da uno scandalo "cooperativistico" di cui non hanno alcuna responsabilità.

Chissà cosa pensano quei lavoratori – nostri colleghi – della "maggiore efficienza che le cooperative possono garantire".

Non c'è un solo lavoratore di ATC che non tema oggi di "finire sotto una cooperativa", come si dice in via Magenta con un'eloquente espressione: "sotto" una cooperativa.

Le cooperative sono questa nostra paura: sono la pistola fumante in mano al Partito Democratico che governa Bologna e in mano ai sindacati che troppo spesso hanno taciuto dinnanzi allo scempio che si stava perpetrando.

Qualche anno fa, un amico sindacalista mi ha detto: "una volta i più forti lottavano così da far venire fuori anche i più deboli. Oggi tutti ti dicono: cosa ti lamenti? Pensa ai deboli! Loro cosa dovrebbero dire? Non ti vergogni?".

No, non mi vergogno.

Vincenzo Fanari

La stagione calda 2013 dell'arancione!!!

Un saluto a tutti gli autisti Tper SpA della linea 93 "gruppo Baricella-Mondonuovo" che dopo un anno di duro lavoro e impegno non resta che... beh! Augurare Buone Vacanze!!!

Alice





Le conseguenze dello sciopero selvaggio

L'adesione totale dei lavoratori alla giornata di protesta del 14 marzo 2013, sembra che abbia portato l'attenzione dei media a capirne le cause, coinvolgendo finalmente la Regione. Infatti l'intervento del Prefetto, ha scosso non poco il Palazzo, invitandolo ad un confronto serio e concreto sui problemi che il TPL sta attraversando. Sembrerebbe che la latitanza istituzionale regionale, sia terminata, ed oggi finalmente sia disponibile ad una concertazione programmatica con le oo.ss. aziendali. Attraverso l'impegno del Sig. Prefetto Tranfaglia Angelo, i lavoratori hanno chiesto ed ottenuto la garanzia di una serie di incontri tra Regione Provincia, Comune e di SRM, sul dibattito del rispetto di Accordi di garanzia sottoscritti. Fin qui tutto normale, lo sciopero ha ottenuto ciò che sperava, ossia un'attenzione da parte delle Istituzioni, in modo

responsabile. Ora spetta ai dirigenti sindacali insieme alla dirigenza Tper, di cercare soluzioni ai tanti problemi, che anch'essa ha contribuito a fare esplodere la rabbia dei lavoratori Tper. Hanno l'occasione di riparare ad una concertazione che non c'è mai stata, da quando la nuova dirigenza Tper si è insediata in Via Saliceto, che ha proposto in modo arrogante e dittatoriale, la loro logica amministrativa. Il futuro aziendale, dipende da una coesione sindacale, che finora c'è stata solo sulla carta, ma mai in concreto. Oggi hanno la possibilità di dimostrare la compattezza sindacale, mettendo da parte l'incoerenza e la confusione di reazioni e protagonismi, ma lottare per un unico bene comune, quello dei lavoratori. Tutti siamo consapevoli che l'attuale momento di crisi economica del Paese impone una razionalizzazione di spre-

chi a 360°, ma deve essere ridistribuita ed armonizzata non solo sulle categorie produttive del mondo del lavoro, ma anche e soprattutto su quelle che amministrano il lavoro.

È pura ipocrisia fare spendig review sempre e solo sulla classe operaia, ed i molti accordi precedentemente firmati dimostrano di fatto che la classe dirigente Tper ha commesso imperdonabili errori di presunzione, dovute forse ad una incompetenza manageriale di titolarità. Molti lavoratori si chiedono il perché di un comportamento unilaterale aziendale, su scelte che riguardano il loro futuro, senza neanche essere minimamente considerati.

Ci si chiede il perché di una dismissione di linee e depositi (Silla ed Imola) a favore di aziende private concorrenziali; ci si chiede il perché non si applichi una costruttiva politica per il personale inidoneo, con conseguente ricollocazione aziendale; ci si chiede perché il **Direttore Ferrari** chieda continuamente un aumento di produttività sull'aumento del nastro orario degli autisti? Non gli basta lo **straordinario** a cui sono sottoposti i lavoratori per riuscire ad arrivare con dignità a fine mese? Non gli basta la **negazione** di diritti sacrosanti e normati sui mancati **congedi, ferie, assunzioni** del personale? Inoltre ci si chiede come mai i cedolini paga ogni mese presentano incongruenze economiche? È mai possibile che bisogna rivolgersi ad un commercialista per controllare l'ordine della busta paga? Si potrebbe andare ad oltranza, ma preferisco fermarmi qui.

A tal proposito, consiglieri la dirigenza a dare le giuste risposte ai lavoratori in pubblica assemblea, ma siamo consapevoli che è come chiedere che la manna venga giù dal cielo.

In ultima analisi i lavoratori Tper tengono alta l'attenzione facendo proprio il verbale sottoscritto in Prefettura nella serata del 14 marzo, dove Tper riconosce che le questioni sollevate sono alla base di uno stato di disagio fortemente avvertito da parte dei lavoratori, che ha prodotto una vera e propria situazione di tensione tra gli stessi particolarmente grave sfociata negli avvenimenti odierni. Appunto lo sciopero selvaggio.

G. Russomanno

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**

Oppure chiama il **numero verde 800292525**



Scopri il nostro caffè.
Dimenticherai tutti gli altri.

Caffitaly
system