

NUOVO **informatore**

N. 2 | MARZO / APRILE / MAGGIO 2012
BIMESTRALE DEL CIRCOLO G. DOZZA ATC

BOLOGNA-FERRARA

28° DIECI COLLI 2012

CONTINUA LA TRADIZIONE VINCENTE

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 - € 0,90



(foto a cura della Sezione fotografica del Circolo Dozza ATC)



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

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 27 maggio 2012
stampato in 3.900 copie

N. 2 | MARZO / APRILE / MAGGIO 2012

editoriale	
» RIFLESSIONI E IMPRESSIONI AL CAMBIO TURNO Copiare Vs. Pensare	3
l'intervista	
» NEO-PRESIDENTE T-PER Giuseppina Gualtieri, uno sguardo al futuro	4
mobilità	
» PUBBLICITÀ E CREATIVITÀ Non facciamo influenzare	7
» ITALIA 101: una corsa fra Emilia e Romagna	8
far finta di esser sani	
» ORTOPEDIA Guidare bene per stare meglio	10
ambiente	
» VERSO UN FUTURO PIÙ PULITO Qualità dell'aria, qualità della vita?	11
eticamente	
» CAR E BIKE SHARING Mobilità e ambiente si incontrano	12
inserto staccabile	
» Tper flash	
attualità	
» Tanto lavoro dietro le quinte / Nuove convenzioni stipulate	15
FITeL informa	
» CULTURA Un cortometraggio contro la crisi	16
sotto i portici	
» RICORDI Tonino Guerra artista a tutto tondo	17
dieci colli 2012	
» 28° EDIZIONE DELLA GRAN FONDO Continua la tradizione vincente	18
» BOLOGNA SEZIONE CICLISMO In giro per l'Appennino in bicicletta	21
» BOLOGNA SEZIONE CICLISMO Idice back in mtb	
» BOLOGNA SEZIONE PESCA Tutta la sezione al pranzo sociale	22
» BOLOGNA SEZIONE SCI Abetone: uno slalom super	23
arte e cultura	
» RIMINI CAPOLAVORI DAI MUSEI DEL MONDO	24
A Castel Sismondo va in mostra "da Vermeer a Kandinsky"	
» BOLOGNA ANNA MARIA MACCAFERRI E ROBERTA POLATO	25
Così simili nella ricerca a trasformare la realtà	
letteralmente	
» I DISAGI DEL NUOVO CONTRATTO Lettera aperta ai lavoratori TPER	26
» BONDENO "DISTACCATO" IN PENSIONE Ricordi di una "vita" lavorativa	26
scrittevolmente	
» RACCONTO Il cavaliere / Il menestrello	27

a cura della **REDAZIONE**

W le donne

Nelle pagine di "TPER FLASH" registriamo la presenza di segnalazioni positive ricevute da alcune colleghe. Considerato che in passato, a fronte di un evento simile, qualche collega aveva avanzato critiche neanche tanto velate, ricordiamo a chi vorrà eventualmente intervenire sul tema, che la rubrica "LETTERALMENTE" è a disposizione di tutti.



di DONATO UNGARO

RIFLESSIONI E IMPRESSIONI AL CAMBIO TURNO

Copiare Vs. Pensare

Qualche volta, noi tranvieri, mentre guidiamo, allunghiamo le orecchie per ascoltare i discorsi e le telefonate della gente a bordo; e ne sentiamo davvero delle belle.

Poi, altre volte, i passeggeri ci vengono a chiedere informazioni che finiscono per essere vere e proprie chicche di comicità; così, quando siamo in attesa della "montata", del cambio, ci scambiamo queste impressioni di bordo, facendo nascere divertenti teatrini.

Ma in alcuni casi l'ironia e l'umorismo lasciano il posto a riflessioni da sociologia spicciola, da Bar Sport; a me è capitato nei giorni scorsi, ascoltando i dialoghi tra due ragazzini delle scuole elementari. Al di là dei contenuti dei discorsi, appunto, elementari, un particolare mi ha colpito e ha fatto partire alcune considerazioni: non erano loro a parlare. O meglio, la voce era la loro; ma gli argomenti e i toni, così come le parole, erano tutte veicolate da cartoni animati, pubblicità di giocattoli, brani di film, battute di comici televisivi.

E mi è tornata in mente una cosa che ho letto qualche tempo fa, su Robert Cialdini.

Cialdini è uno psicologo statunitense, ritenuto uno dei massimi esponenti della psicologia sociale, esperto in tecniche di persuasione: sapete come ha fatto a studiare i metodi di persuasione? Ha lavorato "sotto copertura" come venditore di automobili usate, per carpire ai commercianti d'auto americani i segreti del loro mestiere. Alla fine dei suoi studi ha elaborato alcune teorie e tecniche, tra le quali quella del "Piede nella porta" (ottenuta l'adesione a una richiesta modesta, avanzi una richiesta più impegnativa; vincolato dalla prima adesione, l'interlocutore accetta) e quella della "Porta in faccia" (avanzi una richiesta inaccettabile e, al rifiuto della controparte, poni una richiesta più modesta ma ugualmente malvista; l'interlocutore accetterà la seconda, prendendola addirittura come una concessione).

Come mai, ascoltando i due ragazzini, mi

è tornato in mente Cialdini? Per la persuasione operata dalla televisione e per il riscontro sul campo, tanto caro allo studioso americano. Chissà, potremmo invitarlo a farsi un giro sul 19, o sul 27.

Ma torniamo ai ragazzini e al mio ragionamento; mi è venuto naturale accostare il loro modo di atteggiarsi, mentre erano sull'autobus che stavo guidando, a quello che potevo avere io alla loro età. In una cosa era sicuramente diverso; noi eravamo in grado di usare la nostra fantasia. Erano diversi i cartoni animati, che riproducevano animali quali Beep-beep e Whell Coyote, piuttosto che Bugs Bunny, Daffy Duck e Speedy Gonzales. Ricordate il film: "Chi ha incastrato Roger Rabbit?". Ecco, come in quella pellicola, noi avevamo presente che esisteva il mondo della realtà e il mondo della fantasia. Di più, sapevamo usarla quella fantasia; per giocare con il Meccano e con i mattoncini Lego. Ma li vendono anche oggi, il Meccano e le costruzioni Lego, mi potrete rispondere. Certo, ma adesso ne comperi una scatolina piccina piccina, dove hai gli elementi per costruire un singolo "prodotto", accompagnato passo-passo dal foglietto delle istruzioni; come un mobile della Ikea. Noi avevamo a disposizione una valigia di mattoncini e, in due o tre amici, ci impegnavamo a costruire castelli, palazzi, case; e poi, alla fine, bisognava smontare tutto per rimettere i Lego nella valigia.

E i racconti? Erano di carta, con le parole impresse sulle pagine dei libri; le "immagini" ce le mettevamo noi, ognuno con la propria testa: con la propria fantasia. Così, quando andavamo a raccontarci in classe, prima della lezione, la lettura che ci aveva assegnato a casa la maestra, i miei personaggi erano tutti diversi rispetto a quelli che avevano "figurato" i miei compagni. Non era un video-racconto, con il "cervello portato all'ammasso" (parole di Giovannino Guareschi).

Non copiavamo; pensavamo. Non si vedeva la fantasia degli altri, non si delegavano soggetti terzi a pensare per noi; era-

vamo capaci di sognare per conto nostro. Decidevo io se una cosa mi piaceva.

La capacità di creare persuasione, da parte della televisione, è al centro di un dibattito tra catastrofisti, che vedono l'umanità condannata a fare quello che dice la Tv, e coloro che invece ritengono innocente l'elettrodomestico (perché di un elettrodomestico si tratta). Ma da un po' di tempo si sta insinuando il classico ragionamento mediano, un aristotelico "In medio stat virtus": la televisione, o più in generale i mezzi di comunicazione di massa, ci forniscono una sorta di "agenda setting" che noi adottiamo come nostra; ci vengono proposte le priorità a cui noi crediamo di aver pensato autonomamente. I ragazzini sul mio, nostro, autobus pensano di recitare qualcosa di loro; ma invece stanno solo replicando, copiando, scimmiettando qualcosa che hanno visto in televisione: nei cartoni animati giapponesi, dove ci sono ragazzini che giocano a calcio, a pallavolo, che vanno a scuola come loro. Modelli da imitare, per l'appunto.

E noi adulti? Non sempre siamo diversi dai ragazzini. Abbiamo smesso i cartoni animati, ma guardiamo i programmi di intrattenimento, i talk-show politici: l'informazione. E qualche volta discutiamo come i politici a Ballarò o a l'Infedele.

Io, Donato Ungaro, la mattina accendo la televisione su RaiNews24, per essere informato su quello che è successo appena qualche minuto prima in giro per il mondo; per sapere se nel corso della giornata il mio agire sarà o meno mutato da un accadimento politico o amministrativo.

L'informazione è diventata il "libretto di istruzioni" del mio vivere quotidiano; e lo vediamo intorno a noi, anche sull'autobus.

Del resto lo diceva anche il nostro Giuseppe Dozza: "Se vuoi conoscere una città, devi guardarla attraverso i finestrini dei suoi autobus". Forse Dozza non era uno psicologo, come Cialdini; ma era un uomo che sapeva capire i propri concittadini.



di DONATO UNGARO

A TU PER TU CON LA NEO-PRESIDENTE TPER

Giuseppina Gualtieri, uno sguardo al futuro

Lo scorso primo febbraio è nata Tper, la nuova società di trasporto passeggeri dell'Emilia Romagna. A capo della nuova azienda il sindaco di Bologna Virginio Merola, a cui spettava la nomina del presidente, ha nominato Giuseppina Gualtieri, già presidente dell'aeroporto Marconi di Bologna.

E la neo-presidente ha accettato di rilasciare al Nuovo Informatore la sua prima intervista; abbiamo cercato di incentrare le domande sul futuro dell'azienda, che rappresenta il "domani" per tutti coloro che lavorano all'interno di Tper.

Presidente Gualtieri, Tper nasce dalla fusione di Atc e Fer, aziende già leader regionali nei rispettivi "campi" e ambiti; cosa significherà questa unione per le diverse categorie interessate, ovvero cosa cambierà per i cittadini dell'Emilia-Romagna,

per i passeggeri del trasporto pubblico locale e per i dipendenti delle aziende interessate da questa e dalle future unioni?

Semplificando si possono ricordare alcuni

obiettivi della nascita della nuova società. Il processo di aggregazione nasce da un contesto competitivo e normativo che ha portato i soci alla decisione di creare un soggetto industrialmente più forte e in grado di competere in scenari che si presentano sempre più difficili. Per stare al merito specifico della domanda, l'obiettivo è quello di offrire un servizio sempre più adeguato alle esigenze di spostamento delle persone, capace anche di trasferire sul mezzo pubblico quote di mobilità oggi coperte dal trasporto individuale. La sfida difficile è quella di migliorare il servizio pur nelle ben note criticità finanziarie, puntando a più efficienza e qualità in un percorso di complessa integrazione tra ferro e gomma. Questa integrazione e l'unificazione tariffaria sono elementi forti che dovremo realizzare e valorizzare per farci apprezzare dagli utenti che, scegliendoci e sostenendoci, ci aiuteranno a lavorare meglio e a garantire un avanzamento nella qualità ambientale, sia in termini di minori emissioni complessive, sia di un utilizzo più responsabile delle strade e degli spazi urbani. Per il personale so che non sarà strada facile, è un punto delicato di tutte le fusioni, ma credo che ne varrà la pena. Per percorrere al meglio la strada avviata è importante a mio avviso l'impegno di tutti noi che operiamo in TPER, ognuno nel proprio ruolo e mettendo in condivisione le esperienze maturate, un tesoro di competenze su cui si basa la nuova azienda e di cui andare fieri. Ci vorrà tempo e spero che in futuro tutte le persone che lavorano in TPER possano avere l'orgoglio di appartenere ad una azienda importante, sia per il fondamentale servizio svolto, sia come azienda competitiva e solida.

Le province dell'Emilia occidentale si sono già unificate, con l'eccezione di Parma, e anche in Romagna le cose stanno andando nello stesso senso; si può prevedere che, nel giro di poco

tempo, tutta la regione vedrà il trasporto locale gestito da una sola realtà sociale? Se sì, in quanto tempo?

Le aggregazioni tra aziende sono processi ormai avviati e consolidati nella nostra regione e rispondono a logiche di efficienza gestionale e operativa realizzabili attraverso la crescita dimensionale. In questo modo è possibile realizzare quelle economie di scala di gruppo che sono sempre più necessarie, in particolare in momenti storici come quello attuale in cui le risorse a disposizione sono sempre più scarse e, di conseguenza, preziose. Tendere ad unificare le diverse realtà in un unico grande operatore regionale è una concreta ipotesi di lavoro; più difficile dire se e quando questo progetto potrà giungere a completamento. Occorrerà valutare alla prova dei fatti le nuove TPER, SETA e START, tutte compagini societarie che cominciano ora a muovere i primi passi quanto a integrazione dei bacini serviti precedentemente da più aziende. Da questo punto di vista, all'interno di TPER portiamo già l'esperienza-pilota concretizzata dal 2009 con la fusione tra ATC e ACFT, operazione che ha dato risultati positivi che rappresentano un buon viatico per il futuro. Non va poi dimenticato che TPER ha già legami azionari con le altre realtà regionali e un percorso di lavoro operativo comune, tutti elementi propedeutici a una possibile futura integrazione che rimane comunque materia dei singoli azionisti e della volontà dei territori. Con particolare attenzione al segmento ferroviario non va dimenticato che in un orizzonte non molto lontano ci saranno scelte importanti che TPER dovrà fare in relazione alla gara che la Regione ha già annunciato. Un altro elemento da non sottovalutare nelle scelte future è quello delle nuove normative che regolano e regoleranno il settore e la prevista nascita dell'autorità nazionale dei trasporti.





Nell'altra pagina, un'immagine del presidente di Tper Giuseppina Gualtieri. A fianco, con l'assessore comunale Andrea Colombo alla sua sinistra, e l'assessore regionale Alfredo Peri alla sua destra (foto sito LaRepubblicaBologna.it)

Le aziende di trasporto sono, da diversi anni, realtà private a capitale pubblico, con tutti i pro e i contro della gestione "politica" di un'azienda che deve fare i conti con il mercato. Quanto peserà la politica e l'omogeneità di schieramento politico delle diverse giunte, nella gestione di un'eventuale azienda regionale di Tpl?

Quello delle aziende pubbliche e del loro governo è un tema generale molto importante che meriterebbe una attenzione specifica per i tanti temi in campo. Le aziende come la nostra hanno per soci Enti pubblici e territoriali il cui governo è deciso su base elettorale. La politica ha, quindi, una sua importanza sia nei rapporti tra i Soci, sia nello stabilire, appunto, le "politiche" strategiche della mobilità sui territori, che è compito da sempre delle istituzioni; d'altra parte però è fondamentale che un'azienda di trasporti sia in grado di esprimere, attraverso il proprio management, una competenza e una capacità operativa proprie di un soggetto industriale a tutti gli effetti in grado di garantire la propria autonomia nel pieno rispetto dei ruoli. La gestione delle risorse a beneficio dell'utenza e dello sviluppo del servizio è in capo alle aziende che ne portano anche formalmente le responsabilità. Sul percorso di integrazione ulteriore delle aziende non c'è dubbio che le istituzioni locali nelle loro espressioni territoriali avranno un ruolo fondamentale anche perché, come detto prima, le scelte sono in capo agli

azionisti delle singole società.

La razionalizzazione è uno dei cavalli di battaglia dell'attuale governo tecnico guidato dal professor Mario Monti; con l'unificazione Atc-Fer, possiamo dire di aver anticipato i compiti che il "maestro" Monti ci avrebbe assegnato? Secondo lei, altre regioni italiane saranno chiamate a seguire l'esempio dell'Emilia-Romagna, magari a suon di decreti legge?

In effetti l'Emilia-Romagna è stata apripista nel cambiamento di visione in tema di trasporti pubblici. Non solo perché qui, come solo in pochissime altre regioni italiane, sono state da tempo bandite e aggiudicate le gare per l'assegnazione dei servizi, ma anche perché si è fatto uno sforzo importante per superare localismi fine a se stessi, uno sforzo fatto in modo lungimirante se si considerano i recenti provvedimenti normativi del Governo in materia di liberalizzazione, provvedimenti spesso originati da tematiche concorrenziali di stampo europeo. Tornando alla sua domanda, credo che si possa dire che nella nostra regione si sia lavorato con lo sguardo alle esperienze europee che hanno dimostrato da tempo validità e consolidamento di risultati positivi e che oggi presentano sul mercato aziende pubbliche di valenza industriale in grado di operare anche all'estero e nel nostro paese. Altre regioni dovranno certamente affrontare il tema, forse le scelte non saranno le stesse; ad esempio, c'è chi sta pensando a logiche di cessione.

Fino a non troppo tempo fa lei era al vertice di un'altra azienda, la SAB, che si occupa della gestione dell'aeroporto di Bologna; sotto la sua gestione il "Marconi" ha visto un notevole incremento di passeggeri e tutti la indicano come l'artefice del rilancio dello scalo felsineo. Alla luce di questa esperienza, le possiamo chiedere che obiettivi si è fissata per la Tper?

Prima di tutto voglio sottolineare che i risultati raggiunti al Marconi sono frutto di un grande lavoro di squadra, e devo dire con sincerità che questa è la soddisfazione per me più grande. Per il resto si tratta di due esperienze diverse, il settore è diverso, le scelte di governance sono diverse. Nel caso di SAB il piano strategico-industriale è stato il frutto di un lavoro fatto insieme al consiglio e al management dopo il mio insediamento, e poi approvato dai soci; nel caso di TPER io ho assunto la presidenza contestualmente alla nomina del direttore generale Claudio Ferrari, con un piano strategico già approvato. Siamo ora nella fase di ridefinizione operativa del piano che porteremo all'approvazione del consiglio non appena possibile e dopo la chiusura dei bilanci 2011 delle società ATC e FER prima delle fusioni. L'obiettivo primario della mia presidenza è quello di accompagnare questo percorso nel migliore dei modi possibili, nel pieno rispetto dei ruoli assegnati e aiutando il management a raggiungere gli obiettivi posti. Dare attuazione agli obiettivi di cui ho parlato in precedenza è sfida importante e non scontata e auspico che potremo parlarne in futuro con risultati concreti. Non servono i proclami né bastano le buone intenzioni per spostare sul trasporto pubblico quote di mobilità che oggi sono appannaggio del mezzo privato; fare integrazione ferro-gomma è facile da dire ma difficile da realizzare soprattutto in una fase di risorse finanziarie sempre più

SEGUE A PAGINA 6 ➤



SEGUE DA PAGINA 5

ridotte e in presenza di una crisi economica senza precedenti recenti.

Per questo, e ne sono convinta davvero, sarà fondamentale l'impegno di tutti, il mio non mancherà.

Lavoro di squadra e ricerca di un obiettivo condiviso; mi sembrano concetti che possono far tranquillamente parte del bagaglio culturale di un manager moderno. Lei crede che potersi considerare, tra colleghi, "tutti sulla stessa barca", o meglio sullo stesso bus o treno, possa aiutare a condividere obiettivi e risultati? In poche parole, ci possiamo considerare tutti "tranvieri"?

Se mi concede il gioco di parole, la barca è proprio quello che ci manca.... Trasportiamo persone su autobus di ogni tipologia, su filobus e su treni, ma indipendentemente dalle modalità è certo che dobbiamo sentirci tutt'uno, non solo tranvieri, quindi, o solo ferrovieri, diciamo che con la fusione possiamo dirci davvero, compiutamente, "autoferrotranvieri", come ben pochi altri in Italia. Abbiamo le condizioni per fare bene integrando i diversi servizi; fra qualche tempo verificheremo i frutti di un lavoro che sarà complesso, ma altrettanto interessante. Io credo da sempre nell'importanza del lavoro di squadra, consapevole inoltre che i presidenti passano e le aziende devono restare.

I sindacati accusano i vertici aziendali di aver preso una decisione unilaterale, a proposito della data di erogazione degli stipendi, e molti temono che d'ora in poi sarà così su molti altri temi: cosa si devono aspettare d'ora in poi i dipendenti Tper?

La dialettica nei rapporti tra sindacati e aziende giunge talvolta a situazioni complesse e non sono esclusi momenti critici; l'importante è che sempre si riesca ad arrivare a una sintesi condivisa con reciproca soddisfazione delle parti e nel rispetto dei diversi ruoli. Proprio perché rispetto i ruoli non voglio sostituirmi al management della società, ma non guardo al futuro con preoccupazione; sono certa che tanto il management di TPER che è delegato alle relazioni industriali quanto le Organizzazioni Sindacali abbiano la consapevolezza e la competenza per affrontare ogni tema che si porrà, consapevoli che le fusioni sono transi-

zioni difficili in tutte le aziende ma che l'obiettivo comune è di avere un'azienda tra le più grandi in Italia, competitiva e consapevole di operare in un settore in cui le risorse umane rivestono non solo un ruolo importante, ma di primo piano proprio per la natura del servizio.

La definizione generica di "trasporto passeggeri" ha evidentemente occupato lo spazio del vecchio concetto di "trasporto pubblico": è un'osservazione sbagliata, oppure è l'imbocco di un processo di privatizzazione vero e proprio?

Le due definizioni non sono in antitesi: il concetto di "trasporto pubblico" non deve essere considerato vecchio; per contro quella di "trasporto passeggeri" è una declinazione che sposta di più la centralità della mission aziendale sul destinatario del servizio: le persone che trasportiamo ogni giorno per motivi di lavoro, di studio o di svago e non del mero prodotto erogato, misurabile in vetture/km o treni/km, per dirla in termini trasportistici.

Nulla a che fare con il tema della privatizzazione. Non è un punto oggi all'ordine del giorno, una scelta che comunque riguarda le decisioni in capo agli azionisti; direi che oggi siamo impegnati a dimostrare che un'azienda pubblica come la nostra può creare condizioni

favorevoli al miglioramento della mobilità e giocare un ruolo importante nella crescita dei territori serviti. Del resto, come dicevo prima, ci sono importanti imprese italiane e straniere che operano nel nostro paese e sono a capitale pubblico.

Il primo giorno di Tper è stato battezzato da una nevicata senza precedenti, a Bologna e provincia; cosa ha (abbiamo) imparato da quest'esperienza?

Se, secondo tradizione, le nozze bagnate sono fortunate, per quelle tra ATC e FER la nevicata più copiosa degli ultimi 50 anni non può che essere di buon auspicio. Scaramanzie a parte, credo che la nevicata abbia insegnato qualcosa a me e a tutti. Personalmente, come presidente della neonata azienda, mi ha spalancato le porte di un mondo, quello del TPL, che ha evidentemente solide radici di competenza e di organizzazione che lo rendono capace di far fronte a situazioni veramente emergenziali come quella che abbiamo vissuto. I nostri servizi sono stati all'altezza della situazione e, pur tra mille difficoltà, hanno consentito ai cittadini di proseguire nelle attività quotidiane senza interruzioni o, nel caso del ferroviario, cercando di tamponare al meglio responsabilità non nostre. I riconoscimenti pervenuti da più parti lo testimoniano. Anche i giorni successivi alla nevicata, ugualmente impegnativi per le condizioni viarie ancora difficili, hanno indicato e ribadito una cosa a tutti: che il trasporto pubblico è il vero e vitale "apparato circolatorio" delle nostre città e dei nostri territori, per il bene comune è impossibile prescindere, quanto fondamentale farvi affidamento e riservare ad esso le migliori attenzioni.

Un'altra immagine del presidente di Tper Giuseppina Gualtieri





di MAURIZIO DALL'ARA

PUBBLICITÀ E CREATIVITÀ

Non facciamoci influenzare

Si sente parlare spesso di quanto la pubblicità sia in grado di influenzare i nostri comportamenti ed orientare le nostre scelte di consumatori. Solitamente queste campagne sono studiate apposta per “colpire” un determinato target e così alla fine le pubblicità di prodotti analoghi finiscono per assomigliarsi l'una all'altra (profumi, detersivi, automobili).

Di recente sono uscite un paio di campagne pubblicitarie (una per una marca di abbigliamento, l'altra per un'automobile) che, per motivi diversi, hanno suscitato le solite discussioni.

Entrambe sono accomunate dal fatto che non vantano direttamente alcuna caratteristica positiva, né tanto meno esclusiva, del prodotto o della marca che dovrebbero essere oggetto della comunicazione.

La campagna per l'abbigliamento, fra l'altro durata molto poco, ha cavalcato per l'ennesima volta lo scandalo visivo, balzando qua e là tra cronaca, politica e religione (non cito volutamente di quale marchio si tratta, ma ai più attenti non sarà sfuggita e sicuramente la ricorderanno).

La campagna televisiva di una nota marca automobilistica invita invece in modo generico e prepotente a ignorare ogni regola, al contrario di quanto fatto fino ad ora nella propria vita: in sostanza quando si va in auto niente più regole.

Tra l'altro non c'è neanche una foglia di fico a tentare di nascondere il tutto.

C'è, invece, la spaventosa e straziante coincidenza della morte di bambini uccisi sulle strisce pedonali da automobilisti che, in un modo o nell'altro, non hanno rispettato le regole, proprio in concomitanza con la messa in onda dello spot.

Questo del resto non è un caso, dato che il fenomeno si ripete spesso: la probabilità di una coincidenza è molto alta.

L'obiettivo di entrambe le campagne è



Un'esempio di come la pubblicità sia all'interno della vita di tutti i giorni e possa essere motivo di distrazione per gli automobilisti.

chiaro: strillare una cosa – qualsiasi cosa – capace di colpire l'attenzione.

Un maligno potrebbe immaginare che si tratti di un espediente dovuto al fatto che la marca o il prodotto in questione hanno poco di consistente da dire, e allora che si fa?

Si urla e si cerca il colpo a sorpresa.

Ma magari non è neanche così. E, sotto, c'è solo il presupposto che la pubblicità, quando provoca, è moderna. È tosta. E quindi funziona, si fa vedere e fa vendere.

Notate che provocare è molto, molto più facile che far sorridere, o ridere.

Per far sorridere ci vuole acutezza, precisione, sorpresa, eleganza, misura, ritmo. Lo humour è una faccenda delicata da gestire. Una specie di magia.

Per provocare basta dire a caso una cosa cafona, o fuori luogo, o assurda, o tale da urtare la sensibilità del pubblico.

Basta calarsi i pantaloni o esibire uno spacco inguinale della gonna.

È lungo il lavoro dei “centri educativi” (famiglia, scuola, vari centri di aggregazione giovanile) per formare il buon cittadino, anche sulla strada, ma diventa ancor più difficile se i messaggi che si ricevono sono in netto contrasto fra loro.

È comprensibile anche che i privati, per vendere i loro prodotti, usino lo slogan che a loro piace.

Ma è anche vero che le ricadute di alcuni comportamenti “derivati” incidono poi sull'intera collettività.

I costi sociali degli incidenti stradali alla fine li paghiamo tutti noi: solo nel 2010 nella nostra regione il totale supera i 2 miliardi e 600 milioni di euro.

Ogni nuovo messaggio lanciato dovrebbe essere nuovo sì, ma soprattutto utile.

La creatività è tutt'altra cosa.

È sicuramente necessario anche in questo campo cercare di perseguire un minimo di principio etico e non sottostare sempre e a tutti i costi solo a quello del massimo profitto.



di MANNES BERTI

TRASPORTI NEL MONDO

Il 101: una corsa fra Emilia e Romagna

Il 101 è senz'altro una delle principali linee extraurbane della nostra neonata Azienda, non solo in termini di carico e esercizio, ma anche per i territori che attraversa e unisce. Ne tratteremo un profilo dagli albori ai giorni nostri, visto che non tutti sapranno che la sua è una storia ultracentenaria. Come autista mi è facile capire il ruolo di un servizio che dal capoluogo parte fino al centro più importante della provincia. Per chi come me è di origine imolese, la "corriera" per Bologna – come qui viene familiarmente chiamata – è la corriera per antonomasia: il mezzo che, attraverso frazioni e paesi, porta per studio o per lavoro a Bologna. È curioso notare come questa linea costituisca una sorta di cerniera fra l'Emilia e la Romagna e, soprattutto, fra i suoi abitanti: chi non si è mai dilungato, almeno una volta, nell'annosa questione di dove inizi la Romagna e a quale terra appartenga Imola? Al riguardo la querelle è tuttora aperta e, alcuni dicono che il confine sia fra Imola e Castelbolognese, altri presso Toscanella di Dozza Imolese: quale che sia la risposta è chiaro che il confine amministrativo della provincia di Bologna di sicuro non coincide con quello storico, antropologico e linguistico: di sicuro il vescovado di Imola si estende anche a Lugo, in terra di Romagna, a est e fino a Dozza a ovest; di sicuro la vocale e, aperta, emiliana, comincia a chiudersi subito dopo Castel S. Pietro e mi piace immaginare che il nostro autobus possa, a suo modo mitigare, facendole incontrare e trasportandole, persone che fanno parte della stessa terra ma con accenti non solo linguistici, ma anche storici così diversi! Mi piace proporre ancora una volta il trasporto pubblico in una chiave più umana e colloquiale e non per questo meno interessante. Questo viaggio, apparentemente piatto e poco stimolante, si snoda attraverso la via Emilia, la grande strada che dalle nostre parti viene vista come madre, pericolosa e al tempo stesso benigna: una sorta di nastro che da sempre



ti accompagna all'università, al lavoro e da là a casa. Vivere il 101 significa dunque addentrarsi in un gomitolo di vite parallele che si intrecciano senza mai compenetrarsi e che, tuttavia, si toccano condividendo fermate, soste ai semafori, incroci e tutto ciò che possa fungere da punto di riferimento. L'autolinea nel suo aspetto attuale nasce il 24 settembre 1935 quando la provincia di Bologna, sostituendo la tranvia a vapore della società Veneta, di cui era scaduta la concessione, immette in servizio i Fiat 635 e gli autotreni Alfa Romeo 110: questi mezzi che allora venivano chiamati "autocorriere" o "torpedoni", avevano una sufficiente affidabilità, soprattutto in termini di velocità, tale da renderli preferibili al vecchio trenino a vapore. Esso in realtà era un vero e proprio tram a vapore, come tanti ne esistevano in Italia nella prima metà del secolo scorso e che furono in molti casi i veri pionieri del trasporto extraurbano; costruiti soprattutto dalla Breda su licenza tedesca, questi mezzi, di cui si può ammirare un esemplare nel nostro museo aziendale, avevano un aspetto simile ad una scatoletta e la loro andatura buffa e traballante, diede origine a nomignoli simpatici come "mase-neta" (macchinetta) in Veneto, "gamba de legn" e "Carlin den-den" in Lombardia. Da noi li chiamavamo "Brusamaron", perché erano alimentati a legna e poi successiva-

mente con carbon fossile: con esso il tempo di percorrenza si ridusse dalle due ore all'ora e mezza; la tranvia venne inaugurata il 20 giugno 1986 con locomotivette dai nomi propri di Mira, Savena, Gaiana, Mezzolara, Roveri e poi ancora Montagnana, Noventa, Ongiano (perché provenienti dalla Vicenza-Noventa-Montagnana). Interessante notare che il binario sulla via Emilia permetteva una velocità massima ammessa di 20 km/h e che nel 1899 a Imola il capolinea venne spostato dalla porta Leone, nei pressi del Borgo Cassiano, alla zona dell'attuale centro commerciale intermedio. A Bologna la partenza era a porta Mazzini. Da bambino ebbi l'occasione di conoscere due signore che, loro malgrado, ebbero a che fare col tram: la maestra Cinzia che andava "a far scuola" ad Ozzano e che a causa dell'andatura saltellante del mezzo rimediò una fastidiosa vescica alla schiena e la signora Olga che, all'indomani della soppressione del servizio, cadde "come un salame" – furono sue parole – nel buco lasciato dallo smantellamento del binario! L'APT, l'azienda provinciale trasporti, continuò a gestire il servizio fino a quando, unendosi all'urbana ATM, diede origine all'ATC (oggi TPER) a partire dal 1° gennaio 1975. Non è difficile ricordare che negli anni ottanta su questa direttrice la facevano da padrone i Turbocity I Iveco 671.12.24 (gruppi aziendali 431-



Immagini prese da internet su Flickr dall'album di Alefilobus scattate nel 2009.

44i e 472-485) mentre oggi, dopo l'utilizzo degli snodati Van Hool degli anni '90, incontriamo i Mercedes Citaro snodati: sono distribuiti sulle tante corse che, nelle ore di punta, hanno frequenze di tutto rispetto: quasi al pari di una normalissima linea urbana: da Imola, ne abbiamo alle 06.25, 06.30, 06.45, 06.59, 07.00, 07.10, 07.15..! Questi numeri danno l'idea di un servizio capillare e strutturato che, al di là del tecnicismo dei turni, serve un vasto bacino d'utenza che ci impegna nei gruppi esterni di Imola, Castel S. Pietro e anche nel deposito di Due Madonne, senza contare, come puntualizza un collega, una corsa fatta da Vignola e da Cento nonché da Lugo nei mesi estivi. Il 101 è da sempre una linea per

studenti, pendolari, infermieri dell'ospedale Sant'Orsola: sull'autobus sono nati incontri, amicizie e pettegolezzi: i conducenti che prestano servizio abitualmente hanno modo di conoscere questo o quel cliente e non mancano i ricordi di viaggio anche sulla corriera: come quelli di Bruna che, assieme a una collega, partiva prima per una colazione a S. Lazzaro in una nota pasticceria, per poi riprendere il 101 successivo alla volta del policlinico, cui è dedicata la fermata "Albertoni". E poi ancora Nicola che si lamentava di un viaggio a suo dire lunghissimo e lentissimo, ma che preferiva a quello del treno poiché abitava nel quartiere Zolino di Imola: ancora una volta la forza della nostra linea sembra proprio sca-

turare della via Emilia: ancora una volta si apprezza la capacità di entrare nelle zone più abitate e servite della provincia, collegando non solo abitazioni private ma anche scuole, uffici, enti, fabbriche. Una miriade di realtà che sono comunque lontane dalla ferrovia adriatica e da questa solo in parte lambite, toccate, quasi fosse solo una sorta di carezza fugace; e per questo meno interessante della spinta vigorosa che qua la strada, sia pure colle sue storture e contraddizioni, ancora ha; e in questo dinamismo spesso scomposto e disordinato la corriera per Bologna assolve il suo compito con costanza e capillarità, qualità riconosciute anche in occasione dell'ultima eccezionale nevicata, sia pure nelle oggettive difficoltà di quei momenti. Sarebbe interessante capire il futuro di questa linea nel momento in cui verrà inaugurato e completato il servizio ferroviario metropolitano, sui binari della Bologna-Ancona, fino a Imola: si prevede una sempre più proficua integrazione ferro-gomma e, di sicuro, il 101 non mancherà di offrire a TPER grandi potenzialità nella nuova sfida intermodale.

Metti la quinta al tuo stipendio

Con Quintocè fai partire i tuoi progetti

Quintocè è la soluzione di credito dedicata ai lavoratori dipendenti e ai pensionati con rate pari al massimo ad un quinto della mensilità.

**quinto
ce**

**CREDITO
AMICO**

www.rolacinzia.retefiditalia.it

Punto Credito Fiditalia di Bologna:
Agenzia Rola Cinzia - Via Emilia Levante, 150/A - Tel. 051/492597

FIDITALIA



a cura della REDAZIONE

ORTOPEDIA

Guidare bene per stare meglio

Il dottor Alessio Pedrazzini lavora presso l'ospedale Maggiore di Parma, nell'Unità Operativa di Clinica Ortopedica diretta dal proff. Francesco Ceccarelli. È specialista in Ortopedia e Traumatologia, in Idrologia Medica e ha conseguito il Master in Chirurgia della Mano. Insegna nella scuola di Specialità dell'Università di Parma e nei corsi di attività didattica elettiva della Facoltà di Medicina e Chirurgia. Ha eseguito oltre 1.200 interventi chirurgici come primo operatore, partecipando complessivamente a 8.000 interventi. Ha svolto attività umanitaria chirurgica in Bangladesh e in Madagascar. Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web: www.alessiopedrazzini.it



A fianco, il dottor Pedrazzini volontario in Bangladesh in una foto di gruppo con i bambini della missione.

gine a fastidiose tendinopatie o enteropatie chiamate volgarmente gomito del tennista o gomito del golfista, le quali possono poi a cronicizzare. L'utilizzo del volante, e quindi della forza di presa della mano, può poi favorire l'insorgenza della sindrome del tunnel carpale e della rizoartrosi, ossia della artrosi della base del pollice. Per quanto riguarda l'arto inferiore, nel tranviere svolge la sua funzione in scarico, essendo l'autista seduto e la condizione maggiormente frequente è un dolore interno al ginocchio che è una meniscopatia e si esacerba nei movimenti di cambio.

Nella nostra azienda, oltre ai conducenti, esistono anche altre figure come impiegati e manutentori.

La condizione che si manifesta con maggiore frequenza nell'impiegato che utilizza il computer è sicuramente la sindrome del tunnel carpale, che si presenta come formicolio e dolore alle prime tre dita della mano. E' causata da una irritazione del nervo mediano ed è alquanto fastidiosa. Dapprima è solo notturna, ma poi diventa presente anche durante la giornata. Nel caso dei meccanici, in cui la manualità è fondamentale, l'utilizzo continuativo delle articolazioni è correlato all'artrosi della mano e del polso. E' maggiore anche la possibilità di lesione traumatica della mano correlata ad incidente lavorativo.

Cosa fare per prevenire le malattie del lavoro?

Oggi esiste una branca della medicina che si occupa di prevenzione delle malattie e degli infortuni sul lavoro. Per prevenire le patologie da sovraccarico è importante intervallare momenti di riposo e ridurre tutti gli stimoli che possono causare dolore. Importante, poi, non sottovalutare i primi sintomi della malattia in cui generalmente qualsiasi condizione è reversibile. Stiamo studiando proprio per gli autisti che soffrono di mal di schiena, dei tutori che sono solidali al seggiolino. Ma siamo ancora alla fase sperimentale.

Se nella prima uscita della rubrica ci eravamo occupati di alimentazione e turni di guida, ora passiamo agli aspetti "ortopedici" della nostra professione. Lo abbiamo fatto intervistando un chirurgo ortopedico, il dottor Alessio Pedrazzini.

Dottor Pedrazzini, quali sono le problematiche ortopediche cui possono andare incontro i tranvieri nello svolgimento del proprio lavoro?

Ogni lavoro comporta usura, poiché correlato a gesti ripetuti nel tempo. Maggiore è la frequenza della sequenza di ripetizione, maggiore è la possibilità di insorgenza di patologia da sovraccarico funzionale. Nel caso dell'autista, in genere, le problematiche ortopediche sono correlate principalmente alla colonna, e in particolar modo

a quella cervicale e quella lombare. La colonna chiamata rachide presenta delle fisiologiche curve che sono le lordosi e la cifosi. Processi flogistici, che si manifestano nei punti dove è maggiormente mobile la colonna e cioè ai passaggi cervico dorsale e lombosacrale, causano una perdita di queste fisiologiche curve che automantiene la condizione morbosa. Nel corso dell'attività, oltre al sovraccarico funzionale della colonna, è possibile che si manifestino imprevisti lavorativi, come il cosiddetto colpo di frusta, che determina una condizione analoga. L'aria condizionata presente nella vettura, o il finestrino aperto, possono poi causare contratture antalgiche dei muscoli, prevalentemente del collo. Altra condizione è rappresentata dal sovraccarico funzionale del gomito e del polso, che può dare ori-



di **MARCO CERVINO**
RICERCATORE ISAC-CNR

VERSO UN FUTURO PIÙ "PULITO"

Qualità dell'aria, qualità della vita?

Sono di ritorno da una conferenza internazionale, che ha riunito ad Atene (una città enorme ed enormemente inquinata) più di duecento esperti da 50 Paesi del mondo sul tema della qualità dell'aria, e allora vi scrivo di nuovo del rischio per la salute che si corre per via che ci tocca respirare aria inquinata.

Ho presentato alla conferenza un lavoro, svolto in collaborazione con colleghe e colleghi del CNR, circa l'inquinamento prodotto dall'area industriale di Taranto, e in particolare dalla grande acciaieria, capace di riversare sulla città sostanze potenzialmente nocive, quando le condizioni del vento sono sfavorevoli. È in corso un processo presso il tribunale di quella città, e con l'aiuto del lavoro di più commissioni di periti, i giudici stabiliranno le responsabilità a riguardo.

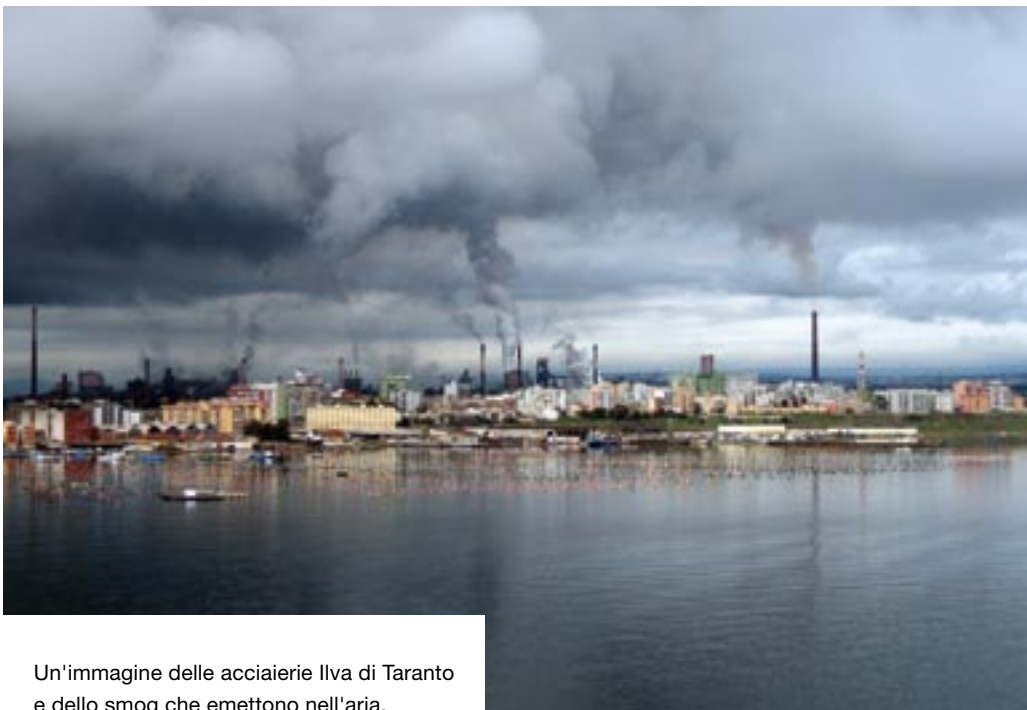
Ma l'utilità di partecipare a conferenze come questa risiede nella possibilità di ascoltare i contributi di tante persone preparate sul tema dell'inquinamento dell'aria in moltissime città del mondo, dove vive e respira la maggioranza dell'umanità. La pessima qualità dell'aria infatti non è solo il problema di poche città che presentano casi particolari come Taranto.

Cosa si può fare? Torno in Italia con la convinzione che non solo non sia emersa "la" soluzione per mantenere pulita l'aria delle città (e qualche volta delle campagne attorno alle città), ma convinto anche che non esista una unica soluzione, ma si debbano adottare misure molteplici e disegnate in modo adeguato per ciascuna area.

Una buona notizia per cominciare: non dappertutto in Europa l'aria è scadente, in Svezia ad esempio. Una collega di quel Paese ci ha presentato come vicino l'obiettivo di portare la concentrazione di polveri respirate da tanti cittadini svedesi attorno a 5 microgrammi per metro cubo d'aria. Un sogno. Da quelle parti si

possono persino preoccupare del peggioramento della qualità dell'aria provocato dall'usura degli pneumatici chiodati invernali e delle salature delle strade (assai più necessarie e frequenti che da noi). Una possibile parte della soluzione del problema, da noi, potrebbe venire dalla

alla conferenza da un collega di un efficace centro di ricerche tecnologiche e ambientali olandese: "normalmente" le regole (incluse nelle direttive europee) che determinano la potabilità dell'acqua (bene prezioso di cui non si parla mai abbastanza) sono tali da poter garantire che,



Un'immagine delle acciaierie Ilva di Taranto e dello smog che emettono nell'aria.

messa in circolazione nei centri urbani di milioni di vetture elettriche e ibride, in progressiva ma rapida sostituzione delle vetture attuali, come ci ha detto un collega italiano che ne ha studiato le ripercussioni ambientali ed energetiche. Come ogni profondo cambiamento tecnologico, va ben studiato in fase di pianificazione, per evitare che la pezza si riveli peggio del buco (ci sono molti esempi nel passato della storia dei rimedi tecnologici ai danni della tecnologia stessa).

Concludo con una osservazione, esposta

in media, nella popolazione che quell'acqua beve, non si **perda** più di un'ora di durata della vita. In altre parole, non si può accettare che per colpa di acqua malsana ci sia più di un decesso prematuro ogni milione di abitanti europei. E per l'aria europea malsana cosa succede, già adesso? Che si perdono in media sei mesi (4.380 ore!) di vita: ma in Pianura Padana le cose sono sei volte peggio della media europea, dunque circa 25.000 volte peggio che per l'acqua.

Quando ci decideremo ad agire per avere aria sana, come l'acqua?

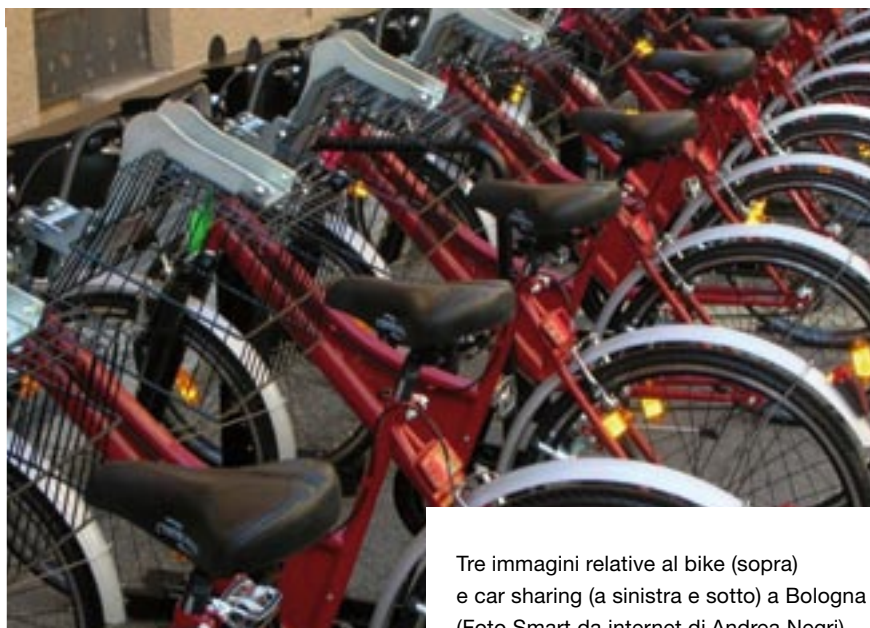


di M. E. BALLANTI

CAR E BIKE SHARING

Mobilità e ambiente si incontrano

Questa volta l'argomento è una convenzione che il Circolo ha appena stipulato, sulla quale vale la pena di spendere qualche parola, anche perché si tratta di un servizio che non so quanto sia conosciuto nel dettaglio. ATC, sì proprio la parte con ancora lo storico nome, ci ha proposto una convenzione per i soci riguardante sia il car sharing che il bike sharing. Cos'è il Car sharing? È un servizio, già da diversi anni esistente in città, che dietro prenotazione, permette di utilizzare un'automobile prelevandola e rilasciandola in alcuni parcheggi prefissati pagando solo l'uso della vettura. Perfetto per chi usa poco l'auto o per chi deve girare in centro città in quanto il mezzo si parcheggia gratuitamente sulle strisce blu, non risen-



Tre immagini relative al bike (sopra) e car sharing (a sinistra e sotto) a Bologna (Foto Smart da internet di Andrea Negri).



te dei blocchi del traffico e può percorrere le preferenziali, superare i varchi Rita, Sirio, girare nella Ztl e nella T. Dai conteggi effettuati da ATC chi utilizza l'auto per meno di 10,000 km l'anno o paga un posto auto più di 120 euro al mese ha convenienza ad utilizzare questo sistema, che tra l'altro libera da tutte le scadenze ed incombenze legate al possesso di un'autovettura. A Bologna le piazzole di sosta delle auto del car sharing sono 17 (vanno prese e riportate lì) e ne esistono alcune anche in alcuni Comuni della provincia (Anzola dell'Emilia, Casalecchio di Reno, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano dell'Emilia, San Giovanni in Persiceto,

San Lazzaro di Savena e Sasso Marconi). È quanto mai evidente che dal punto di vista ecologico l'utilizzo di un'auto condivisa è molto meno impattante di tante auto poco utilizzate. Qualche pecca nel sistema ovviamente esiste: il fatto di dover prendere e riportare l'auto nello stesso stallo per la maggior parte degli stessi (in 3 ed in fase sperimentale è consentita la modalità one way, ovvero di sola andata) e la modalità di utilizzo che la rende forse non troppo

praticabile da persone non abituate a tecnologie attuali. Le vetture disponibili sono Panda, 500, Grande Punto, Alfa Romeo MiTo e Qubo per chi ha necessità di trasporto merci. Le tariffe variano a seconda del tempo, del chilometraggio e dell'orario di utilizzo. Per i soci del Circolo la convenzione prevede la riduzione a 35 euro della quota di iscrizione annuale contro i 100 di quella standard per le persone. Ancora più ecologico, ma soprattutto diffuso in ben 95 comuni in tutta Italia, è invece il bike sharing ovvero il sistema "C'entro in bici" che consente dietro versamento di una cauzione di 10,00 euro di entrare in possesso di una chiave che permette di utilizzare le biciclette poste negli stalli non solo a Bologna (188 bici in 23 postazioni) ma in tutte le città dove il servizio è attivo. A Bologna gli stalli sono in centro città, alla Stazione e vicino ai principali punti di interesse cittadini. Per ogni informazione è possibile contattare ATC allo 051.350552 (lun/mar/gio/ h 9-12 e h 13.30-16; mer/ven/ h 9-12) o via mail caratc@atc.bo.it.

OTTICO

E.LECLERC 
CONAD

**LA QUALITÀ MIGLIORE
AL PREZZO PIÙ BASSO**



SPENDI MENO, VEDI MEGLIO

Buono spendibile dal 2 al 31 maggio 2012


**Circolo
G. Dozza
atc bologna**
Dopolavoro ATC
Farne parte conviene

**BUONO
SCONTO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono sconto

10%

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

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

Buono spendibile dal 1° al 30 giugno 2012


**Circolo
G. Dozza
atc bologna**
Dopolavoro ATC
Farne parte conviene

**BUONO
SCONTO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono sconto

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

E.LECLERC 
CONAD

LA MIGLIOR DIFESA È LA CONVENIENZA



Buono spendibile dal 2 al 31 maggio 2012

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 30 giugno 2012

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



PRESENTIAMO I NUOVI ARRIVATI, I 12 METRI IBRIDI VAN HOOL A330 HYB

SCHEDA TECNICA

MOTORE ENDOTERMICO:	4 tempi diesel ad installazione verticale, sovralimentato.
TIPO:	MAN D0836 LOH – 61
CILINDRATA:	6,871 lt
POTENZE:	184 kW (250 CV)
COPPIA	1000Nm a 1200-1750 giri
ALIMENTAZIONE	Diesel
SERBATOIO	da 200 litri
AUTONOMIA	650 km circa
SCARICO:	Trattamento delle emissioni con sistema CRT. Equipaggiato con sistema di abbattimento emissioni CRT-SMF (filtro di metallo sintetizzato)
Costruttore:	HJS-DES
Modello:	CRT 61 CSMF
Impianto frenante:	Il veicolo è dotato di freni a disco auto ventilati su tutti gli assi.

SCHEDA INFORMATIVA

MARCA VEICOLO:	VAN HOOL
TIPO:	A330 Hyb
LUNGHEZZA:	11,995 metri
LARGHEZZA:	2,55 metri
NUMERO PORTE:	3 di tipo elettriche roto traslanti interne (marca Van Hool)
N° 1 PEDANA TH	di tipo Manuale a ribaltamento (sulla porta centrale)
Posti a sedere: 24; Posti carrozzella: 1; Posti in piedi: 56; Posti di servizio: 1; Totale posti: 82	
Numero posti per passeggeri a ridotta capacità motoria, deambulanti, pari a n°4; Un posto per carrozzella per persone con disabilità	
Nella zona di alloggiamento della carrozzella è stata ricavata una zona di alloggiamento per un passeggero.	
Il veicolo è equipaggiato di un impianto di condizionamento/ riscaldamento SUTRAK suddiviso in due zone, passeggeri e conducente e di un impianto di telecamere per le due porte, centrale e posteriore.	
Retromarcia video assistita. Sospensioni pneumatiche a controllo elettronico. Impianto elettrico di tipo CAN BUS con possibilità di diagnosi a bordo direttamente dal Display del cruscotto autista	
Sistema estinguente di bordo di tipo Amerex. Sistema di Telecontrollo di nuova generazione	

SEGU E A PAGINA 11

Le soluzioni tecnologiche messe in atto da Van Hool per la realizzazione del sistema di trazione con il quale è stato equipaggiato questo modello, New A330 Hyb, fanno di questo veicolo un prodotto fortemente innovativo nella sua categoria. Ciò permette di mantenere fede a quei principi che sono parte della politica adottata negli ultimi anni dalle aziende di trasporti confluite in TPER, caratterizzata dalla ricerca di soluzioni atte a ridurre l'impatto ambientale a garanzia di un servizio sempre in linea con le aspettative dell'utenza e con parametri di sostenibilità virtuosi di livello europeo.

A differenza delle precedenti forniture per la stessa tipologia di trazione, questi due veicoli ibridi sono sprovvisti di batterie per l'accumulo di energia elettrica. Ciò, oltre a garantire una permanenza in servizio non dipendente dall'autonomia dello stato di carica delle batterie - perché inesistenti - contribuisce al contenimento dei costi di manutenzione.

La stessa caratteristica rende più versatile l'eventuale scelta di impiego anche presso quegli impianti di manutenzione di TPER che ad oggi sono ancora sprovvisti di una rete di ricarica dedicata. La sua omologazione lo colloca nella fascia degli ecocompatibili con una classe di emissione EEV, quindi superiore all'euro 4, rispettando la Direttiva 2005/55/CE.

Il veicolo è equipaggiato con un generatore elettrico SIEMENS (1FV5168) azionato dal motore Diesel. L'energia generata viene accumulata dai supercapacitori e restituita nelle fasi di accelerazione attraverso il motore elettrico di trazione (SIEMENS 1PV5138 - 4WS24) in aiuto al motore endotermico con lo scopo di ridurre i consumi e migliorare le performance.

Nella fase di frenatura o decelerazione l'energia prodotta dal generatore viene indirizzata ai supercapacitori per essere accumulata.

Il supercapacitore è una sorta di grande condensatore che ha la caratteristica di accumulare e restituire grandi quantità di energia elettrica in tempi molto brevi.

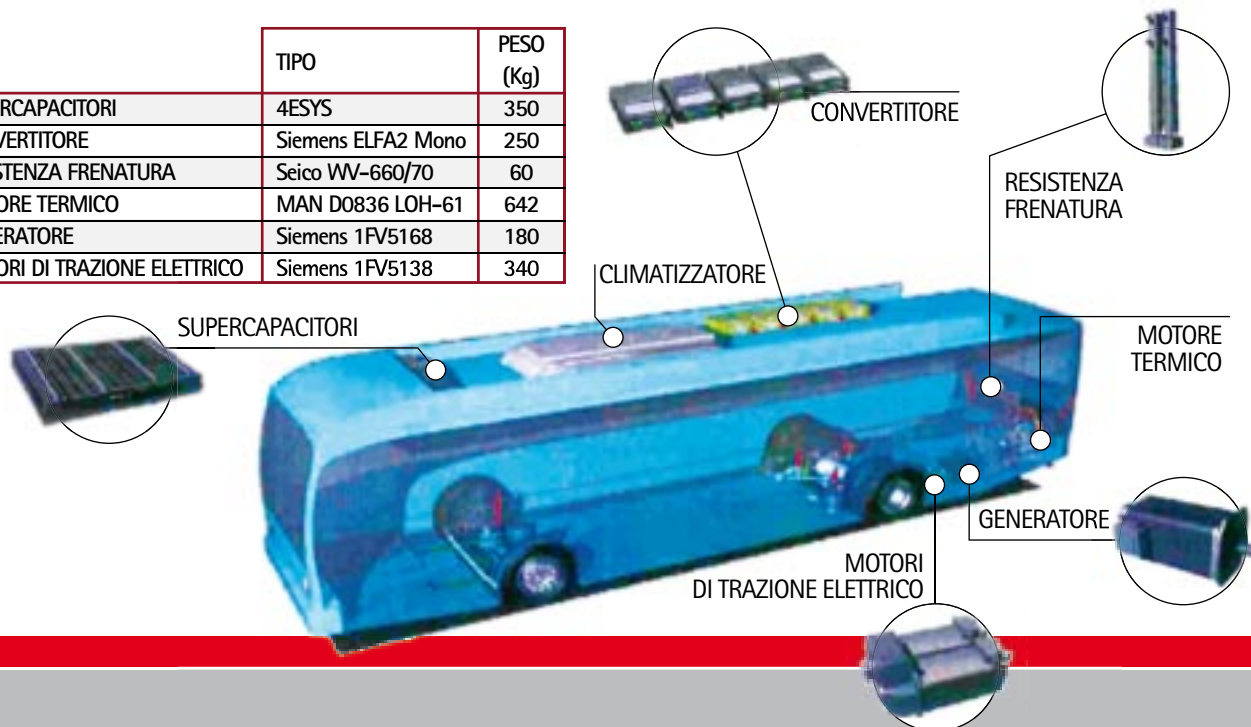
La frenatura del veicolo viene gestita a due livelli attraverso un controllo elettronico.

In una prima fase entra in funzione una frenatura elettrica per mezzo di un rallentatore elettrico. L'energia impiegata in questa fase viene prodotta dal motore elettrico di trazione, il quale durante la fase di frenatura si trasforma da motore di trazione a generatore. Nella seconda fase invece interviene la frenatura pneumatica tradizionale. L'elettronica del sistema di trazione viene gestita dal convertitore tipo SIEMENS ELFA2 M.



DISPOSIZIONE DEI COMPONENTI DI TRAZIONE SUL VEICOLO:

	TIPO	PESO (Kg)
SUPERCAPACITORI	4ESYS	350
CONVERTITORE	Siemens ELFA2 Mono	250
RESISTENZA FRENATURA	Seico WV-660/70	60
MOTORE TERMICO	MAN D0836 LOH-61	642
GENERATORE	Siemens 1FV5168	180
MOTORI DI TRAZIONE ELETTRICO	Siemens 1PV5138	340



LA TUA BICI VA IN TRENO

Al via il trasporto gratuito delle bici su alcune tratte ferroviarie nei giorni festivi



Spostarsi in treno portando con sé la propria bicicletta, per poi scendere – una volta arrivati a destinazione – e pedalare alla scoperta del territorio. E' **"La tua bici va in treno"**, iniziativa della Regione Emilia-Romagna insieme a Tper e Fer, realizzata con le risorse comunitarie del **progetto Inter-Regio-Rail**.

Una proposta eco-sostenibile, salutare e conveniente: **il trasporto delle bici** infatti, che va prenotato on-line, è **gratuito**. Nel corso

del 2012 **"La tua bici va in treno"** verrà applicata su **più tratte ferroviarie** in diversi periodi, **nei giorni festivi**: si parte con la **Bologna-Vignola** (dall'8 aprile al 3 giugno), per poi passare alla **Rimini-Ravenna** (dell'1 luglio al 26 agosto), e proseguire sulla **Suzzara-Ferrara** e **Ferrara-Codigoro** (dal 16 settembre al 7 ottobre). Chi carica la bicicletta sul treno deve essere in possesso di un titolo di viaggio valido; è **necessario** comunque **prenotare il trasporto bici** compilando l'apposita maschera sul sito www.tper.it/bici. Alle comitive di almeno dieci persone con bici al seguito verrà applicato uno sconto del 10% sul prezzo del biglietto.

A partire dall'8 aprile quindi, e fino al 3 giugno, in quattro diversi momenti della giornata (sia per l'andata che per il ritorno), **sulla linea Bologna-Vignola** sarà disponibile, all'interno del treno, un'apposita carrozza per il trasporto bici. Il treno, in partenza da Bologna, fermerà a Casalecchio, Zola Predosa (Centro), Bazzano e Vignola, per poi tornare indietro; sarà possibile quindi salire con la propria bicicletta e, una volta scesi, imboccare le piste ciclabili e i percorsi che portano a Palazzo Albergati a Zola Predosa, all'abbazia di Monteveglio, all'Ecomuseo della Collina e del Vino di Castello di Serravalle, alla Rocca dei Bentivoglio di Bazzano, al Parco dei Sassi di Roccamalatina e alla Festa dei ciliegi in fiore in programma a Vignola dal 31 marzo al 9 aprile.

PUBBLICHIAMO CON PIACERE LE SEGNALAZIONI POSITIVE RICEVUTE

Oltre alla Presidenza e la Direzione anche diversi cittadini hanno ringraziato i lavoratori del personale viaggiante, delle strutture di coordinamento dell'esercizio e dei depositi che, nel periodo di eccezionale maltempo che ha investito il territorio in cui opera l'azienda, nonostante i disagi, hanno assicurato la loro presenza contribuendo a garantire la continuità del servizio alla cittadinanza:

» "Grazie per il servizio che avete continuato a garantire in questi giorni, nonostante l'emergenza neve."

» "Salve, io non prendo mai l'autobus, in questi giorni di condizioni avverse e' stato il mio mezzo di locomozione, volevo ringraziare per il servizio sufficiente che avete dato alla cittadinanza in momento così difficile..."

» "Buongiorno, la presente per farvi i miei sinceri complimenti per essere riusciti, in una condizione evidentemente critica come quella presentatasi in data odierna, a garantire un servizio alla città. "In particolare nella tratta dell'11 B da via Edera (San Lazzaro di Savena loc. Ponticella) fino a P.zza Minghetti (Bologna) l'autista delle 07.03, il mezzo di cui mi sono servito, ha guidato con una perizia e un'attenzione fuori dal comune. Non sono riuscito a farle

i complimenti personalmente per via della confusione, e spero che questa mail possa esserle recapitata."

» "Desidero comunicarvi i miei apprezzamenti per l'autista dell'autobus 96 n. ore 11.15 circa, una signora veramente molto carina e disponibile che ha provveduto ad aiutare i passeggeri con informazioni e si è fermata diverse volte anche alle fermate del 13 agevolando i passeggeri a rientrare a casa in una giornata difficile come questa! Ha atteso persone alla fermata piuttosto che partire lasciando a piedi chi arrivava con fatica (non tutti gli autisti hanno la gentilezza e l'educazione di aspettare).

"Grazie spero sia vostra premura poter far arrivare il mio sincero ringraziamento alla gentilissima autista."

» "Vorrei fare anzi i miei complimenti ai signori autisti delle linee ATC, perché oggi, malgrado le strade pulite un po' alla meno peggio, malgrado mi sia sembrato che i mezzi non montassero pneumatici invernali e sicuramente non le catene e malgrado un'utenza non propriamente lucidissima (ma temo che questo non sia conseguenza delle avverse condizioni meteo) sono riusciti ad erogare comunque un servizio egregio e affidabile, con ritardi accettabili. Senza di loro io non sarei arrivato in ufficio e sarei dovuto tornare a piedi da Cadriano a Borgo Panigale, che,

SEGRE A A PAGINA IV

flash

nonostante sia un uomo giovane e abbastanza allenato, credo sarebbe stata una prova un filo eccessiva anche per le mie resistenti giunture."

» "Dopo una giornata infernale come quella appena trascorsa, passata tra una corriera e l'altra visto che i treni dei pendolari della linea BO-FI sono stati soppressi, sento di dover ringraziare, anche a nome di tutti i colleghi del Polo scolastico Caduti della Direttissima di Castiglione dei Pepoli e della scuola Media di San Benedetto Val di Sambro, gli autisti delle linee 826, 856 ed in particolare della linea 92 direzione Trebbio che, alle 14.48, in una Riovaggio spazzata dalla tormenta, hanno dato la possibilità ad un gruppo di docenti di ritornare a Bologna. Il disagio è stato notevole per tutti quanti ma, piccoli gesti carichi di un buonsenso in via di estinzione, hanno reso meno drammatica e più umana la fine della giornata!! Ancora grazie!"

» "Ho avuto occasione di utilizzare diversi autobus in questo primo giorno di neve: a guidare, casualmente, erano sempre delle signore. Guida e atteggiamento rassicuranti. Grazie."

» "Buon giorno, in giornate così difficili dove tutti criticano, volevo farvi i complimenti, è da anni che ho l'abbonamento annuale, è da anni che prendo i bus e in questo periodo di neve e disagi ho trovato molta disponibilità degli autisti, dei servizi e soprattutto nella gestione degli imprevisti. Sarò una delle poche ma per la piccola esperienza (sulle linee 27, 20, 21, 11, 29) che ho avuto, posso solo farvi i complimenti perché credo non sia stato facile neanche per voi."

» "Vorrei complimentarmi per la professionalità dimostrata dagli autisti in queste giornate difficili. Mercoledì e giovedì era piuttosto impegnativo guidare gli autobus con le strade piene di neve. Io mi sono spostata come d'abitudine sulla linea del 13 + 39 all'andata e 38+ 13 al ritorno e tutto sommato non ho avuto particolari problemi se non il maggiore affollamento sui mezzi. Aggiungo anche che gli autisti si sono dimostrati molto pazienti di fronte all'eccezionale afflusso di utenza poco abituata all'uso del mezzo pubblico e che non fa altro che chiedere informazioni di ogni tipo!!"

» "Desidero complimentarmi con il servizio di trasporti pubblici per l'efficienza e la professionalità dimostrata in questi giorni critici e in particolare ringraziare gli autisti della linea 29B che eroicamente si sono continuamente arrampicati per via San Mamolo

quando era ormai diventata a una stradina di montagna. Grazie a tutti!!!"

» "Salve, vi scrivo per fare i miei ringraziamenti formali ad uno dei Vs autisti (numero di matricola ... che rispondeva al nome di....) che sabato scorso 04/02 nel turno serale sulla linea 25 (numero autobus ...) in maniera estremamente professionale mi ha dato un considerevole aiuto nel riuscire a rientrare a casa mia in una situazione di disagio come quella causata a tutti noi dalla neve. Vi prego di ringraziarlo a nome mio."

» "Vorrei porgere i miei complimenti all'autista in questione la quale con molta efficienza rispondeva gentilmente alle mie domande. Inoltre ringrazio per il buon servizio offertoci in quei giorni di clima pessimo, in quanto alla fermata del bus personalmente non ho mai atteso più di dieci minuti."

... E NON SOLO "NEVE":

» "...vorrei con questo scritto ringraziare la Vs gentilissima (addetta alla gestione dei reclami), che con estrema disponibilità, ha ascoltato le lamentele relative alla grande maleducazione che un Vs dipendente, ha avuto nei miei confronti. La signora di cui sopra ha dimostrato con il proprio comportamento, di avere quelle doti di empatia necessarie affinché il cliente si senta tutelato e soprattutto rassicurato da spiegazioni pertinenti ed esaurienti. Con l'esperienza di cui sopra, ho avuto modo di constatare come nell'azienda suddetta, esistano persone che si rapportano con grande umanità all'utenza ..."

» "Con la presente intendo fare un plauso alle donne autiste ATC/TPER. Non che gli uomini autisti sino meno bravi ma mi preme sottolineare che quando salgo su un bus guidato da una donna il viaggio mi sembra migliore. Sarà la guida, non so, ma a me sembra così. Nello specifico, vorrei esternare per iscritto i complimenti fatti già a voce all'autista della linea 89 del giorno 29 marzo 2012, corsa delle 08:19 a Casalecchio di Reno, direzione Villanova. Alla seconda volta che ho incontrato tale autista e ne ho apprezzato la determinatezza di guida nonostante quella serie incredibili di guidatori che impegnano quotidianamente le carreggiate e che giustamente irritano gli autisti mettendoli costantemente alla prova. In queste due occasioni la Vostra autista ha dato modo di guidare molto bene, con determinatezza ma garbatamente..."

IN BREVE SUL SERVIZIO:

A partire dal mese di **Maggio** saranno effettuati tutti i sabati e le domeniche i **TDAYS** (vie Indipendenza, Ugo Bassi e Rizzoli chiuse al traffico). Il **trasporto pubblico**, nei fine settimana e nei giorni festivi, **verrà deviato** nelle vie d'accesso più vicine alla "T" (**via Irnerio, Mille e Marconi**) e sarà istituita la "**navetta T**" che collegherà il parcheggio Sant'Orsola (via Mazzini) con via San Vitale, le Due Torri e Strada Maggiore. Un caso particolare sarà quello della **linea 13** per la quale si è optato per una "**divisione**" in **due linee radiali**: una con capolinea in Piazza Cavour ed una con capolinea in Lame. Il parcheggio dei taxi di piazza Re Enzo verrà invece spostato – in via definitiva – in piazza Roosevelt. Piazza che ospiterà nuovi stalli per i parcheggi handicap e piazzole per il carico e scarico merci. Le venti strade laterali che confluiscono nella "**T**", **nei fine settimana e nei giorni festivi**, saranno utilizzate per garantire l'accesso a disabili, taxi e clienti degli alberghi per arrivare nel cuore della città.

Tanto lavoro dietro le quinte

Nel numero precedente abbiamo ringraziato gli autisti che hanno affrontato l'emergenza neve, compiendo però una grave dimenticanza di cui ci scusiamo ed alla quale cerchiamo di rimediare in questo numero. È certo giusto ringraziare chi è sulla strada e lavora con indiscussa capacità, ma è necessario anche ringraziare chi c'è dietro e s'impegna in un lavoro più oscuro e non solo nei giorni di neve. Sono stati giorni difficili ed impegnativi anche per loro, perché, nonostante la professionalità e i mezzi a disposizione, i colleghi ci hanno assicurato che in alcuni momenti temevamo di non riuscire a "stare

dietro al lavoro", vista l'eccezionale portata dell'evento. Si spalava il piazzale e arrivati in fondo la parte iniziale era già nuovamente piena... e si ricominciava. L'innevamento delle strade e l'iniziale scarsa pulizia, uniti ai vari scioglimenti e innevamenti successivi, hanno causato un notevole lavoro di montaggio e smontaggio ripetuti di catene. Insomma, non hanno avuto tempo di annoiarsi, ma, al di là che lo abbiano fatto perché pagati per farlo, lo hanno fatto con passione e contenti dei risultati perché, come ci ha detto uno di loro, si lavora anche per la soddisfazione di portare al lavoro e a scuola tutti gli utenti nonostante le "tempeste".



NUOVE CONVENZIONI STIPULATE

■ **Poliambulatorio CENTRO ODONTOIATRICO DR. DIAZZI**, via Matteotti, 23 - Bologna tel. 051/370462

Gratis la prima visita con relative radiografie, sconto del 10% su tutte le prestazioni.

■ **DATA TRADE Apple Premium Reseller Centro Commerciale Officine Minganti**, via della Liberazione, 11 int. 23 - Bologna (BO) tel. 051.5879481. Sconto 4% su tutti i modelli di CPU Apple, 10% su tutti gli accessori Apple, 1,5% su iPad, 15% su Apple Care Protection Plan, 50% di sconto su tutti i prodotti Ideal Case.

■ **MINIFUR Servizi di pulitura**, custodia e riparazioni di pellicce e capi in pelle e camoscio, lavaggio in acqua o secco di articoli di corredo (trapunte, piumoni, tendaggi, coperture di divano o letti imbottiti), giacconi imbottiti in piuma d'oca o tessuti tecnici, tute da sci - Lavaggio in piano ad acqua tappeti - Lavaggio e riceraura Barbour e capi cerati - via Francesco Zanardi 172/17 - Bologna tel. 051 6343260.

Sconto del 15% su tutte le avorazioni (ad esclusione della quota assicurativa per i contratti di custodia estiva e temporanea)

■ **WELLNESS STUDIOS** Pilates-Personal Trainer-Functional via Savenella 1/c Bologna tel. Alice 338.9605348 Federico 340.7174490 www.studio-swellness.it. Sconto 15% su servizio di training Pilates e Funzionale, trattamenti individuali di riequilibrio muscolare e rieducazione posturale (solo Personal Training), recupero funzionale di spalla, ginocchio, caviglia e riabilitazione posturale del rachide lombare e cervicale (solo Personal Training), programmi personalizzati di tonificazione e dimagrimento, ginnastica pre e post parto, percorsi di costruzione muscolare per esigenze più specifiche adatte ad ogni tipo di atleta.

■ **PARAFARMACIA DEL BORGO** via del Borgo di San Pietro, 52/B Bologna tel. 051.4211228. Sconto del 10% su tutti i prodotti con esclusione di quelli in offerta.

■ **AUDIONOVA** Centro Acustico via delle Lame 2/g - via Emilia Levante 1 Bologna - via Saffi 4/6 Budrio - via Garibaldi 44 Casalecchio di Reno - viale

Nardozzi 5 Imola - via Bologna 86 Ferrara. Verifica completa dell'udito gratuita, sconto sugli apparecchi acustici dal 5 al 20% a seconda del tipo dello stesso, sconto 10% sugli accessori - listino completo in segreteria.

■ **TERME DI PORRETTA** Hotel delle Acque & Natural Spa via Roma 5 Porretta Terme tel. 0534.22062. Sconto 15% sui soggiorni alberghieri con esclusione di ponti, festività e mese di agosto - sconto 10% sul listino dei trattamenti termali a pagamento - sconto del 10% sul listino di programmi benessere.

■ **PRIME BOLOGNA CENTRO** Piscina Thermarium Sala Fitness Sala Corsi via Albiroli 5 Bologna tel. 051.18899138. Sconto 20% sugli abbonamenti Open 12 mesi con e senza week end, Open 4 mesi, Diuma 12 mesi senza week and, Serale 12 mesi senza week end, Bisettimanale 12 mesi e 4 mesi, Ridotto mattutino 12 mesi con e senza week end, Ridotto pomeridiano 12 mesi senza week end e Ridotto Lunch 12 mesi senza week - maggiori informazioni presso la Segreteria del Circolo.

■ **LE MILLE E UNA IDEA** idee regalo, oggettistica per feste, palloncini ad elio, maschere e costumi, parrucche, oggetti curiosi per i vostri pensieri via San Felice 153 Bologna. Sconto 10% per gli acquisti superiori ad 1 euro.

■ **VIRGIN ACTIVE** Bologna Città: via della Liberazione 15 Bologna Casalecchio: via Aldo Moro 60 Casalecchio di Reno. Formula Open 12 euro 76,00 Formula Open 3 euro 90,00 - necessaria quota attivazione di euro 19 per Open 12 ed euro 39,00 per Open 3 - Tariffa speciale V-Trainer Experience ad euro 29,00 invece di 35 - Day Spa: sconto 10% su acquisto prodotti e sconto 15% sui percorsi - Training & Massage euro 30,00 invece di euro 37,00 - Sconto 10% sui corsi non inclusi nell'abbonamento.

■ **LOOK IN** calzature sport & dancewear via Vizzani 68/c Bologna tel. 051.9913483. Sconto 10% escluse promozioni e saldi.

■ **DOTT.SSA BENEDETTA SILVANI** Dietista via Borghi Mammo 6° - via Calari 19/2 Bologna tel. 327.3715168. Visita dietologica con valutazione della composizione corporea e consegna dello schema dietetico + 2 controlli ad euro 105,00 invece di 140,00 - visite di controllo successive euro 30,00.

CULTURA

Un cortometraggio contro la crisi

In un momento caratterizzato da una gravissima crisi economica anche la cultura ha risentito dei pesantissimi tagli inflitti dai Governi fino ad oggi succedutisi.

In questo contesto la FITeL ha ritenuto importante dare un valore aggiunto al proprio impegno nella promozione culturale finanziando la produzione del cortometraggio "Uno studente di nome Alessandro".

Le motivazioni che ci hanno indotto a finanziare questo progetto si ritrovano nei titoli di testa del cortometraggio, dove scorrono le immagini che hanno segnato la storia del nostro Paese negli anni di piombo, dal rapimento all'assassinio di Aldo Moro, alla strage di Bologna, all'attentato al Papa, all'omicidio di Guido Rossa, furono quelli gli anni bui del terrorismo che provocarono tante vittime innocenti.

Con il cortometraggio abbiamo voluto far conoscere e ricordare la storia di Alessandro Caravillani, un ragazzo di diciassette anni, che il 5 marzo del 1982 fu brutalmente ucciso durante la rapina commessa da Francesca Mambro e da un commando dei Nar, Nuclei armati rivoluzionari.

Un ragazzo normale che viveva le sue passioni giovanili, come quella per il motocross, e che le ha viste spezzate dalla furia omicida che imperversava in quegli anni.

Abbiamo voluto raccontare questa storia per riannodare i fili della memoria e per affermare con forza che mai più debbano avvenire tragedie simili.

Il cortometraggio, diretto dal regista Enzo De Camillis ed interpretato da Valentina Carnelutti e Giuseppe Maggio, è stato presentato come evento speciale all'Auditorium Parco della Musica in occasione del Roma

Fiction Fest e ha ricevuto tra gli altri il riconoscimento dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali come opera di interesse di cultura nazionale, oltre al patrocinio del Ministero degli Interni e della Associazione Familiari Strage di Bologna.

Ora ci troviamo a combattere una battaglia di libertà contro l'assurda pretesa avanzata dai legali di Francesca Mambro di sequestrare il cortometraggio perché quest'ultima sente lesa la propria immagine. Noi riteniamo che non si possa fermare la verità, che non si possa fermare un'opera culturale che vuole ricordare e raccontare.

Per l'assassinio di Alessandro Caravillani e il ferimento di passanti e poliziotti la Mambro nel 1985 è stata condannata all'ergastolo, il nono della sua vita da terrorista nera, con sentenza divenuta poi definitiva. Francesca Mambro non ha mai voluto collaborare a ricostruire la verità sui gravi atti terroristici per i quali è stata condannata come la strage di Bologna.

Questo ci ha indotto a lanciare un appello, "Liberi di ricordare, liberi di raccontare", (petizione che si può firmare sul sito www.fitel.it) contro il sequestro del cortometraggio che ha già ricevuto migliaia di adesioni tra cui Articolo 21, l'associazione familiari della strage di Bologna, il Sindacato giornalisti cinematografici, l'associazione nazionale degli attori teatrali e tanti altri ancora, tutti uniti per dire no al sequestro e per affermare la volontà di difendere la libertà di espressione culturale, giornalistica e di cronaca e anche perché non si aprano strade che portino a pericolose revisioni storiche e a tentativi di oblio della memoria.

È con grande soddisfazione che ab-

biamo appreso, nel corso dell'iniziativa promossa il 5 marzo scorso per ricordare la figura di Alessandro a trent'anni dalla sua morte, di aver ricevuto, nell'edizione 2012 dei Nastri d'Argento, un Premio speciale per la qualità giornalistica del cortometraggio.

È un premio che dedichiamo a tutte le vittime innocenti del terrorismo attraverso la memoria vogliamo riaffermare la necessità di un impegno civile costante per fare in modo che anni come quelli raccontati dal cortometraggio non tornino mai più.





di MARCO MACCIANTELLI

XXVIII EDIZIONE
GRAN FONDO DIECI COLLI

Contate sull'aiuto dei volontari

Anche quest'anno la FITeL, Federazione Italiana del Tempo Libero promossa da Cgil-Cisl-Uil, non ha fatto mancare il suo appoggio appassionato alla realizzazione della XXVIII edizione della Gran Fondo Dieci Colli organizzata dal circolo ATC Dozza.

Questa straordinaria festa del ciclismo amatoriale che prevede oltre alla Gran Fondo la VI edizione di "Pedalare con gusto" un percorso ciclistico enogastronomico al quale hanno partecipato gli iscritti ai Cral aziendali associati alla FITeL.

Anche quest'anno, nell'ambito della Gran Fondo sarà assegnato ai vincitori un premio FITeL Nazionale.

La FITeL, da parte sua, ha lavorato affinché i propri affiliati appassionati di ciclismo partecipassero in massa a questo importante evento di ciclismo amatoriale che si è svolto il 1° maggio ricorrendosi alla festa del lavoro.

Ripercorrendo il passato della "Dieci Colli", giunta alla XXVIII edizione tornano alla memoria significativi ricordi di un'esperienza intensa, immersa negli ideali che bene si sposano con le finalità della FITeL e del sindacato: la passione per il ciclismo, lo sport più popolare al mondo e l'amore per la libertà, la pace e la giustizia che troviamo racchiusi nella data del 1° maggio.

Ci rallegriamo visto che l'edizione 2012 della Dieci Colli ha mantenuto gli straordinari risultati di partecipazione degli anni passati ed sia stata come sempre un'occasione per i tanti giovani e meno giovani che hanno avuto voglia di bruciare le difficoltà di questa meravigliosa corsa e affrontarla con spirito amatoriale e appassionato.

Come si conviene alle belle storie di sport.

RICORDI

Tonino Guerra artista a tutto tondo

Ho scoperto Tonino Guerra, nato a Santarcangelo di Romagna il 16 marzo 1920, attraverso le parole di Renzo Renzi. Si assomigliavano. Stessa generazione. Stessa terra. L'uno emiliano. L'altro romagnolo. Guerra, il poeta. Un narratore dell'entroterra e del mare. Tra letteratura e cinema. Sceneggiatore di cento film. Anche lui deportato, internato in Germania, durante la Seconda Guerra Mondiale. Nei primi anni '50 si trasferisce a Roma. Resta nella capitale fino al 1984 quando fa ritorno in Romagna. Dopo un breve periodo trascorso nella sua città natale sceglie come dimora Pennabilli, nel Montefeltro. Inizia a comporre versi in lingua romagnola durante la prigionia nel campo di concentramento di Troisdorf in Germania, parte dei quali vengono raccolti nel primo libro "I scarabocchi" del 1946, a firma Antonio Guerra, con la prefazione di Carlo Bo. Segue la raccolta "I bu", con introduzione di Gianfranco Contini. Nella collana "I Gettoni" di Einaudi, curata da Elio Vittorini, pubblica nel '52 il racconto "La storia di Fortunato". Bo, Contini, Vittorini: la cultura letteraria italiana di quegli anni. Le sue prime sceneggiature nascono per i film "Un ettaro di cielo" di Aglauro Casadio, che uscirà nel 1957, e "Uomini e lupi", di Giuseppe De Santis, nel 1956. Da quel momento si dedica all'attività di sceneggiatore con i più importanti registi del nostro tempo. Elio Petri, Franco Indovina, Vittorio De Sica, Damiano Damiani, Mauro Bolognini, Mario Monicelli, Franco Giraldi, Alberto Lattuada, Paolo e Vittorio Taviani, Marco Bellocchio, Francesco Rosi, Federico Fellini, Theo Angelopoulos, Andrej Tarkovskij, Michelangelo Antonioni. Con quest'ultimo firma nel '59 "L'avventura". Ultimo lavoro insieme all'episodio "Il filo pericoloso delle cose" del film Eros" presentato al Festival di Venezia nel 2004. Nel 1973 esce "Amarcord", vincitore del

Premio Oscar, prima sceneggiatura scritta per Federico Fellini, con cui realizzerà anche "E la nave va" nell'83, "Ginger e Fred" nell'85. Ma con Fellini lavora anche alla preparazione delle sceneggiature di "Prova d'orchestra e Casanova". Una produzione vastissima, punteggiata dal conferimento di significativi premi, tra cui il Pirandello. Pubblica con Bompiani, con Rizzoli e dà avvio con "Il miele", nel 1981, alla stagione dei poemi della Maggiori editore di Santarcangelo. Artista a tutto tondo, si dedica alla pittura, alla scultura e all'ideazione artistica realizzando allestimenti, installazioni, mostre, parchi, fontane. Tonino Guerra muore a Santarcangelo di Romagna pochi giorni dopo aver compiuto novantadue anni lo scorso 21 marzo, giorno di primavera. Nel 2010, in occasione dei suoi 90 anni, riceve il David di Donatello alla carriera. Il 10 novembre 2010 viene insignito dall'Università di Bologna del Sigillum Magnum. Un caso unico di localismo cosmopolita. L'esponente della nostra cultura con più rapporti che spaziavano da ovest ad est. Senza chiusure. Per certi versi la nostra regione, storicamente, è il territorio che ha "tenuto insieme" i due lembi, nel passato più lontano, quello "occidentale" e quello "orientale". Cultore del dialetto, sposato con una signora russa. Una voce sottile, suadente, avvolgente. Una voce, sottile, ma ascoltata, analoga, come timbro, a quella di altri conterranei, come Pasolini e Fellini. In un tempo di grida, destinate all'oblio, quelle voci, rimangono. "Bucava" il video, perché aveva qualcosa da dire e sapeva dirlo. Non a caso la sua affabilità era efficacissima nella pubblicità, da ultimo anche a favore dell'Ant. Una voce che ci ha fatto crescere, rivelandoci, la nostra identità, non qui, nel mondo. Quel suo timbro inconfondibile rischia ora di essere sommerso dal rumore di fondo. A maggior ragione ci mancherà.



di MARCO TAROZZI

28° EDIZIONE DELLA GRANFONDO

Continua la tradizione vincente

Aguardarla dall'alto, è da vertigine. Va catalogata davvero come una corsa internazionale, la 28ma Dieci Colli. Tanto che per trovare il primo italiano sul traguardo bisogna arrivare all'altezza del quinto classificato.

E non si tratta di uno sconosciuto, ma di Stefano Nicoletti, uno specialista del genere granfondo. Nell'albo d'oro, però, finisce il russo Alexander Bazhenov, uno che ha una gran bella storia alle spalle. In Italia dal 1998, è esploso cinque anni dopo risultando uno dei più forti in assoluto (quattro vittorie e il secondo posto nella classifica assoluta di Coppa del Mondo nel 2003) tra gli Under 23.

Ha tentato la carta dei professionisti, ma gli è andata male non per colpa sua: nel 2006 la sua squadra, la Naturino, naufragò per motivi economici, e Alexander fu costretto a mettere nell'armadio il grande sogno e vivere un'esistenza da cicloamatore evoluto. In giro per le granfondo a raccogliere successi e quel minimo di gloria che meritava da sempre.

Tanto da piazzarsi secondo, nel 2008, al campionato russo Elite, per poi tornare alle sue piccole grandi classiche d'Italia, immerso nel grande mare dei cicloamatori.

Bazhenov dunque, e subito dietro il polacco Hubert Jacket Kris, vincitore dell'edizione 2011, e "cuore d'oro" Anatoli Chaburka, in fuga per un bel po' di chilometri e ripreso soltanto alle ultime asperità, quando già "vedeva" il traguardo della Unipol Arena.

E ancora Vladislav Borisov, altro bel cicloamatore col passo da professionista.

E quei nomi importanti per completare l'albo d'oro: Claudia Gentili, prima donna al traguardo del percorso lungo, 158 chilometri e trecento metri, Enri-



In questa foto, la vincitrice della granfondo e nella foto grande a fianco, l'arrivo di Bazhenov, vincitore della granfondo maschile edizione 2012.

co Saccomanni e Ilaria Lombardo, entrambi dei Vigili del Fuoco di Genova, protagonisti della "mediofondo".

A guardarla dall'alto è un orgoglio, a scegliere qualunque tipo di angolazione una meraviglia: con oltre 2600 cicloamatori a pedalare sui due percorsi rodati un anno fa ed entrati nel cuore degli appassionati.

Qualcuno, circa trecento, impegnato sul percorso di "Pedalare con Gusto", il cicloraduno enogastronomico giunto ormai alla sesta edizione grazie alla collaborazione con la Regione Emilia Romagna. Azzecatissimo mix tra fatica e piacere.

Sì, è ancora un successo, non solo considerando quelli che attaccano un numero alla bici.

C'è da mettere in conto il gran lavoro dei volontari, oltre cinquecento, più o meno uno ogni cinque partecipanti, un

bel modo per far sentire che il Circolo ATC Dozza, da sempre dietro le quinte dell'evento, non lascia mai soli quelli che gli hanno dato fiducia. Sono cose che fanno inorgoglire, e a ragione, il presidente Luigi Martino Torri, che dopo una lunga militanza lascia il timone di comando ma non questa splendida creatura che ha visto crescere: tra un anno, c'è da scommetterci, sarà ancora qui, mescolato tra quell'esercito di gente che si mette a disposizione perché tutto funzioni alla perfezione.

Perché la Dieci Colli è sua, come di tutti quelli che l'hanno pensata, cresciuta e vissuta con passione e con impegno. È della gente che monta e smonta palco e stand alla Unipol Arena, per mettere in piedi il Villaggio Dieci Colli.

È di chi ci ha sempre creduto e non ha mai fatto un passo indietro, nemmeno quando questa grande kermesse veniva



Nella foto in alto a destra, una foto alla partenza con Tiberio Rabboni (Assessore Agricoltura Regione Emilia Romagna), Luigi Martino Torri (Presidente Circolo G. Dozza ATC) e Salvatore Caronna (Deputato al Parlamento Europeo); più sotto, una foto della consegna della maglia "commemorativa" tra Caronna e Torri e qui a sinistra, il Sindaco di Casalecchio di Reno Simone Gamberini e Luigi Torri.

ancora catalogata alla voce "scommesse da vincere".

E naturalmente è di quel lungo serpente multicolore che ogni anno sfila per interminabili minuti molto presto di mattina, per poi inerparsi su per la collina bolognese e infilarsi in un paesaggio suggestivo e affascinante, parola dei diretti interessati. Dentro quel mucchio allegramente selvaggio ci sono i grandi numeri che hanno reso popolare questa corsa, migrata a Casalecchio di Reno e capace in sole due edizioni nella nuova "casa" di diventarne parte, sentendosi in famiglia e tra amici. Ci sono migliaia di persone che negli anni hanno creduto alla bontà di un progetto, e hanno apprezzato il modo con cui il Circolo Dozza lo realizza. Appassionati che si fidelizzano, che tornano

SEGUE A PAGINA 20



In alto a destra, le colonne portanti dell'organizzazione: "i volontari" intenti a mettere in ordine i premi...
Nelle foto, partendo da sopra a sinistra il vincitore della granfondo della Dieci Colli. Sotto, il podio del percorso mediofondo. In alto a destra, la premiazione delle donne della granfondo e qui a fianco (sempre a destra) il podio completo femminile della mediofondo.



volentieri perché questa terra è la loro terra, questa corsa la loro corsa, questa fatica immensamente appagante. È il popolo della Dieci Colli, non ha tradito nemmeno questa volta e tutti ce lo aspettavamo. E si prepara alla grande festa dei trent'anni, che andrà in scena nel 2014.

Sarà un bel muro da superare. Un modo per legittimare questo ruolo da classica che la Dieci Colli, senza spingere e senza cercare effetti speciali, ha raggiunto rendendosi credibile anno dopo anno, con la forza del lavoro e della passione. Quella pura, quella con la P maiuscola.



di CARMELO SANTAGATI

BOLOGNA SEZIONE CICLISMO

In giro per l'Appennino in bicicletta



Una bella mattina assolata, dopo la tempesta di neve dei giorni scorsi, mi ha invogliato a inforcare la bici e andare a fare un giro presso le nostre strade "appenniniche". Finalmente dopo tanta neve il tepore della Primavera si fa sempre più incalzante. Son partito di buon mattino verso gli Stradelli Guelfi, pochi chilometri tutti in pianura, poco vento anzi un po' a favore da rendere la pedalata più agile e scorrevole, fino a quando ho dovuto lasciarla per immertermi sulla Via Emilia in direzione di Castel San Pietro. Percorsa la via Scania mi diressi verso il Villaggio della Salute nella Valle del Sillaro.

Lasciatomi alle spalle l'abitato del paese, la strada si inoltra in modo ondulado fino al centro benessere, la pedalata cambia ritmo continuamente a causa dei continui sali e scendi, la campagna si riappropria dei propri colori, lasciando il bianco della neve che ancora si intravede, in qualche tratto di strada nascosto al sole.

Tutto attorno è armonioso la natura si manifesta nel suo modo migliore, la fioritura oltre che colorare il paesaggio inonda di profumi il mio prosieguo. Attraversato il ponte sul fiume Sillaro la strada si fa sempre più impegnativa a diventare vera salita verso Sassoleone, dove opto per una sosta nei pressi di un bar. Dopo essermi rifocillato proseguo verso Giugnolo-Piancaldoli, il ciclo computer segnava già 40 km, la strada in salita si ammorbidisce fino a diventare discesa, l'unica strada che attraversa la collina è circondata da vecchie cascine e ruderi agricoli, si intravedono le mucche che pascolano indisturbate, emanando odori pochi piacevoli, ma di sicuro più salutari dello smog cittadino. Pochi gli abitanti che incontro per lo più anziani che, al mio passaggio incuriositi mi guardano e io educatamente saluto! La strada si fa stretta nell'abitato di Piancaldoli, ma una volta lasciato per dirigersi al Passo della Raticosa, un "muro" si presenta al cospetto delle mie ruote.

La strada in ombra non mi fece sudare tanto, però in compenso mise a dura prova il mio carattere sportivo, tanto da farmi intraprendere l'idea di mettere il piede a terra, quando stavo vacillando, l'asso nella manica fu il "25" (pignone) che in accoppiata con il mio

34 anteriore mi aiuta a scalare pure i muri come quello che ho affrontato, lunga e impegnativa la salita, il paesaggio in torno mi distrae dalla fatica, le pale eoliche di Casoni di Romagna alla mia destra e il Sasso di San Zenoni Firenzuola (FI) catturano la mia attenzione essendo luoghi a me familiari avendoli già visti quando feci "la Flaminia Minor" in MTB. La strada ritorna a farsi morbida il muro l'ho superato e la destinazione adesso è il Passo della Raticosa. Arrivato all'incrocio però andai a destra verso Monterenzio, ripromettendomi di ritornarci in seguito, di salita non ne volevo più, affrontavo la larga strada

in discesa con tutti i pignoni che la mia bici possiede, posizionata la catena sul "50x11" a tutto gas affrontavo la discesa, con precisione e attenzione alzando il pedale dove mi curvavo e con le mani basse sul manubrio, pronto a frenare dove ce n'era bisogno. Da lì in poi mi rimaneva di "pestare" sui pedali a tutta, per mantenere alta la media oraria. Il paesaggio è sempre bello ma meno eccitante di quello lasciato in altura, in leggera discesa fino a Ozzano, pochi chilometri ancora e sono a casa, il ciclo computer segnava 113 Km in 4 ore e 21 minuti, quando si dice: una passeggiata di salute!!

Idice back in mtb

Quando si dice: "buona la prima": così è stato il primo raduno dell'anno organizzato dal Circolo G. Dozza Atc che si è svolto il 25 marzo in MTB lungo gli argini del fiume Idice. Nonostante il cambio orario, alle ore 9 puntuali siamo partiti dal capolinea della linea 27B da via Genova. Io insieme a: Luca Trial, Luca Maini, Carlo Leonelli, Simone Osti e Francesco, abbiamo dato spinta sui pedali per andare a visitare e pedalare su uno scorcio d'Appennino a noi molto vicino, appena fuori del parco dei Cedri di San Lazzaro, lungo la ciclabile fino alla Cicogna per poi inoltrarci nel parco fluviale del Mulino Grande. Lasciato l'asfalto il fondo di percorrenza cambia, lo sterrato da qui innanzi sarà la nostra "strada", su e giù lungo l'argine del fiume Idice che tra rami, cespugli e radici emerse, ha costretto ad ognuno di noi a dare il meglio, in fatto di guida e capacità atletiche fino a ricongiungerci sul ponte di legno per una foto. Rimessi in sella abbiamo lasciato il bosco per pedalare sulla strada bianca, con calma e tranquillità abbiamo proseguito fino all'incrocio sulla nazionale per Monterenzio ed esattamente alla località La Noce, pochi metri su asfalto ben allineati e in fila indiana, fino al bivio sulla sinistra in salita per via Vignale. Lasciato il ritmo lento e blando, lo abbiamo sostituito per uno più impegnativo e deciso, arrivati in cima, altra sosta per le

foto. Maini ci ha dovuto abbandonare per esigenze "coniugali", invece noi abbiamo optato per gli "spicchi" le cime delle colline che precedono Montecalderaro, dapprima in discesa, tecnica veloce fino al cospetto del "muro", la salita che ci riporta in quota, in modo ondulado per altri 2 km, ultimo strappo con scommessa: chi avrebbe messo il piede a terra doveva pagare il caffè. Così lungo il percorso di ritorno l'Agriturismo Dulcamara di Ozzano ci venne a favore per altra sosta con caffè e foto. Infine altri pochi Km fino ritornare sul punto di partenza per salutarci e darci appuntamento su Facebook nel gruppo: Sezione Ciclismo e MTB Circolo G. Dozza, o in sede del Circolo per altre escursioni e raduni!! 44 km fatti in buona compagnia, grazie a tutti i partecipanti e arrivederci alla prossima.



BOLOGNA SEZIONE PESCA

Tutta la sezione al pranzo sociale

Carbonchi, Benotti, Tattini (sopranominato il re di Mantova), nella prima serie. Calanca, Nerozzi, Lanzi per quanto riguarda la seconda serie. Poi il campionato in lago con Cevenini, Baiesi e Gallerani ed infine il campionato invernale con Carbonchi e Baiesi mattatori.

nel corso del pranzo sociale che, come tutti gli anni, la sezione pesca organizza a conclusione della attività dell'anno trascorso. Mi piace sottolineare che anche quest'anno l'incontro ha avuto un successo gratificante per chi come noi, gruppo del consiglio organizzatore delle attività, si trova sempre a lottare con una marea di problemi. Non ultimo quello economico che, grazie agli sponsor che ci accompagnano nel "viaggio", anche quest'anno abbiamo risolto senza troppi affanni.

Ed è quindi con tanti ringraziamenti che cito, in ordine di memoria non certo di importanza, il Circolo Dozza, l'ACACIS, l'AVIS provinciale, il nostro sponsor tecnico MAVER, il negozio a cui la nostra sezione fa riferimento e che offre a tutti i simpatizzanti della nostra sezione trattamenti di favore nell'acquisto di materiale per l'attività della pesca Grossi e Pancaldi, la ditta Venturi autospurghi e la cooperativa Ansaloni.

La cronaca della giornata si può sintetizzare con una semplice parola: riuscita. Gli amici di Reggio Emilia e quelli di Firenze ci hanno tenuto compagnia con la loro proverbiale allegria.

Più passa il tempo e più mi rendo conto che la sintonia che si è venuta a creare con i gruppi di pescatori delle altre aziende della mobilità, in servizio attivo o meno, è qualcosa di raro da vivere e respirare profondamente. Perché è qualcosa di saldo

Ma come dimenticare gli amici ex dipendenti con cui è bello chiacchierare dei tempi passati e "di quando c'ero io sì che l'azienda funzionava come si deve". Davanti al cibo buono e al vino generoso è veramente importante guardare in faccia al nostro passato imparando da loro a non complicare il nostro futuro.

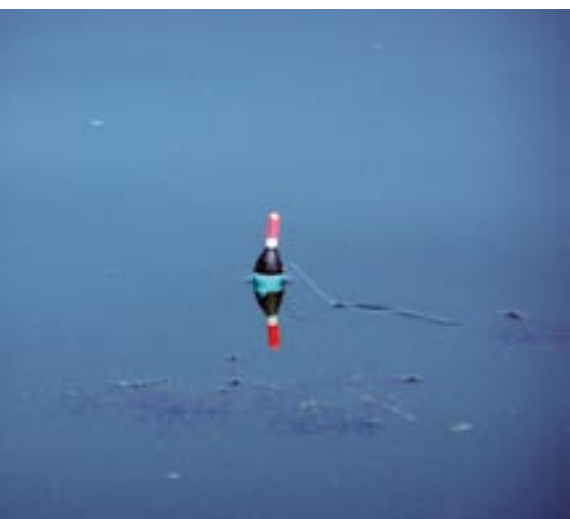
E nel parlare del futuro come dimenticarsi dei bambini che ci hanno tenuto compagnia? Sono state pedine fondamentali per la buona riuscita dell'evento.

A tutti siamo stati felici di consegnare un piccolo regalo chissà, forse nella speranza che, una volta cresciuti, abbiano il desiderio di sconfiggere in una gara di pesca nonni e padri.

E francamente non so proprio più come fare amici colleghi e soci del circolo per dirvi di provare almeno per una volta l'esperienza della nostra compagnia, male che vada mangeremo, berremo e non avremo paura di prenderci in giro solo per il gusto di farsi delle sane risate.

Poi sì, è vero, molti probabilmente vorrebbero vincere. Beh in questo caso rileggete i nomi che ho scritto all'inizio, contro di loro sarà veramente dura.

Chiudo dandovi la notizia che quest'anno il campionato italiano verrà organizzato ed ospitato dalle città di Firenze nelle giornate del 25 e 26 agosto. Che ne dite di provarci anche voi a prendere niente e non lasciare che le figuracce le faccia solo io?



I rispettivi trofei "canna d'oro" che premiano la regolarità nelle varie manifestazioni vinti da Benotti nella prima serie e da Nerozzi nella seconda serie.

Queste sono le manifestazioni e i nomi da ricordare per l'anno di attività 2011. La premiazione è avvenuta domenica 19 febbraio



NUOVO PARCO DEI CILIEGI

da Beppe, Nicola e Robby
dove il palato incontra la tradizione
in un susseguirsi di antichi sapori.

Le specialità: primi piatti, crescentine e tigelle,
carne alla griglia

Via Gessi, 2 - 40069 Zola Predosa (BO)
Tel. 051.75.07.59 - 75.04.12



di **ROBERTO FENARA**

BOLOGNA SEZIONE SCI

Abetone: uno slalom super

Anche per questa stagione sciistica, il 22 febbraio si è svolto il consueto incontro sulle nevi dell'Abetone, località dove il Circolo di Firenze coordinato da Giorgio Tannini ha organizzato una bella gara di slalom gigante sulla pista "Zeno 3". Il nostro Circolo ha partecipato in formazione ridotta causa problemi di salute o di famiglia di alcuni partecipanti, che ci auguriamo siano ormai risolti.

Tornando alla parte agonistica della giornata, eravamo in dieci tra colleghi e pensionati, più un giovane aggregato, pronti al cancelletto di partenza.

Grazie ai piazzamenti nelle singole categorie, il nostro Circolo si è classificato al terzo posto tra quelli delle altre cinque città partecipanti.

Questi i piazzamenti individuali:

SUPER PIONIERI B

2° Claudio Claroni; 6° Romano Vecchi

PIONIERI

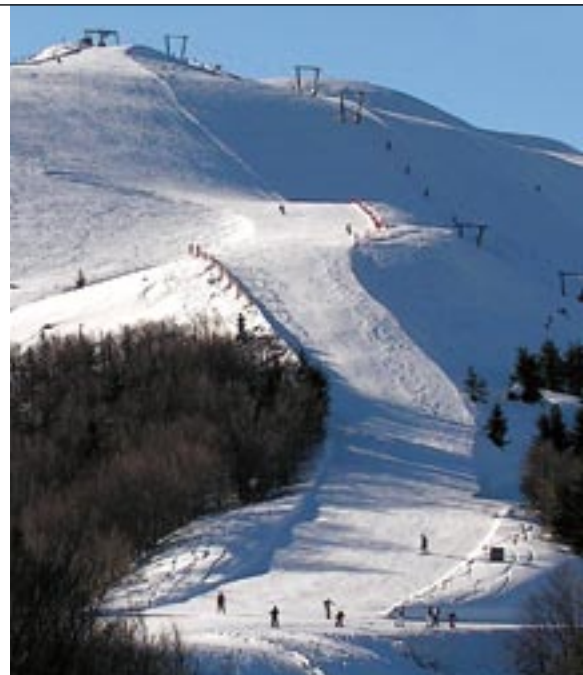
3° Ermes Sinibaldi; 8° Stefano Lenzi;
9° Massimo Mignardi; 17° Andrea Van-
nini.

VETERANI

2° Giampaolo Botti; 6° Andrea Orlan-
di; 8° Roberto Fenara; 16° Gianluca
Teglia

SENIORES

2° Lorenzo Barbieri (che ha sbaragliato
col suo tempo di 40"30 i suoi compagni
di squadra).



La giornata, illuminata da un sole splendido e condita da risate e tanto sci, si è conclusa con la premiazione e, tanto per cambiare, con una magnifica tavola imbandita. Alla prossima!!

POLIAMBULATORIO CENTRO ODONTOIATRICO DOTT. DIAZZI

Direttore Sanitario: Dott. Lucio Diazzi

* IGIENE ORALE PROFESSIONALE *

* SBIANCAMENTO DENTALE *

* ESTETICA DENTALE *

* CHIRURGIA ORALE *

* PARODONTOLOGIA *

Ai Soci e familiari del Circolo G. DOZZA A.T.C.

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

RIMINI CAPOLAVORI DAI MUSEI DEL MONDO

A Castel Sismondo va in mostra “da Vermeer a Kandinsky”

Forse non è sbagliato definire ‘aperta’ la mostra in corso al Castel Sismondo di Rimini. Già con la sola titolazione – Da Vermeer a Kandinsky – Capolavori dai musei del mondo a Rimini – il visitatore è fuorviato. Quei due ‘termini’ non dipingono coordinate temporali precise entro cui racchiudere il nuovo viaggio nel mondo dell’arte proposto da Marco Goldin. Né, supponiamo, intendono offrire l’alfa e l’omega del personalissimo percorso indicato dal curatore. Chi conosce, anche solo in parte, la storia di Linea d’ombra, giunta al suo quindicesimo anno di vita, sa di doversi/potersi accostare a queste esposizioni con un animo differente da quello solitamente necessario in analoghi frangenti. Si pensi solo alle mostre allestite sempre al Castel Sismondo nel 2009 e nel 2010, o a quella tuttora in corso al Palazzo Ducale di Genova. Inutile affrontarle col piglio da erudito o previo ripasso di autorevoli manuali di storia dell’arte. Riteniamo giusta la disposizione a farsi coinvolgere liberamente, quasi a perdersi nei meandri di una storia plurisecolare e pronti, semmai, a cogliere gli aspetti che accomunano periodi e/o singole opere d’arte fra loro lontanissimi nel tempo, senza preconcetti o frenati dall’azzardare considerazioni perché temute banali. Certo non ci nascondiamo il rischio di passare a eccessi opposti, qua-

li il volersi improvvisare critici in forza di un velo inconsistente, scambiato per solida conoscenza. Il sommario del catalogo c’informa subito dei criteri (specifici? generici?) che informano la mostra. Se nel 2009 erano state previste sei sezioni che attraversavano longitudinalmente la storia dell’Arte con la presenza di quadri provenienti dal Museum of Fine Arts di Boston, la mostra di quest’anno ha ristretto a due i punti salienti. Nature e Figure sono gli enormi contenitori all’interno dei quali troviamo rappresentato uno dei possibili itinerari della storia dell’Arte occidentale, condotto secondo i criteri che abbiamo poco sopra enunciato. I saggi del catalogo affrontano singolarmente gli aspetti e le fasi che s’intersecano nella mostra. L’ordine di presentazione delle opere all’interno del testo (prima le Nature, poi le Figure entrambe in sequenza cronologica quasi perfetta) talora non trova rispondenza con la disposizione dei quadri all’interno del castello. Starà, quindi, al visitatore cogliere il senso dell’esposizione al Castel Sismondo, concordare o no con la proposta del curatore - che ha mescolato le carte con la consueta audacia - e rendere feconda la sensazione di smarrimento che riteniamo volutamente indotta. Nella prima sala, ad esempio, sono accostati esempi mirabili dell’arte dei vedutisti veneziani del “Settecento” (del

Canaletto Bacino di San Marco, Venezia, e del Bellotto Veduta di Varsavia) a opere di paesaggio dell’arte inglese, della fine del XVIII secolo o dell’inizio del successivo, con dipinti di Constable e Wright of Derby. Ritroviamo la ‘natura’ inglese nella sala IX: la nebbiosa vertigine in cui Turner sembra perdersi dipingendo Riva degli Schiavoni, Venezia: festa sull’acqua (1845 circa), è comparata al tripudio di luce quasi trattenuta all’interno della conca nel Campo di papaveri vicino a Giverny, dipinto nel 1885 da Monet. Nell’intimità della III sala sono fissati alcuni esempi di ritratti del “Seicento” italiano e spagnolo. La dura sofferenza del volto de Il filosofo (Luca Giordano, 1660 circa) regge perfettamente il raffronto con l’estatico tormento che trasuda dal San Francesco di Francisco de Zurbarán (1640-1645 circa) o con l’ascesi mistica del volto della Maddalena penitente di Jusepe de Ribera (1637). Quasi che l’intransigente consapevolezza ‘laica’ di chi sa di dover accettare l’idea della morte come supremo compito filosofico si sposi con la febbricitante e allucinata religiosità - che derivava forse dallo spirito messianico-sebastianista del vicino Portogallo - desiderosa di andare incontro a quella stessa morte. Attraversando le sale del Castello Malatestiano si ha realmente la sensazione di aprire “uno scrigno di bellezze” - come



31 anni in azienda

Per la trentunesima volta sono a ripetermi piacevolmente, riguardo al solito incontro fra pensionati e non, ed è con il solito entusiasmo che vi invito a partecipare numerosi, pensando che non vengano mai a mancare anche nel futuro questi piacevoli incontri. Grazie a tutti



di MARCO ARA

ricordiamo di avere letto in uno dei brevi scritti introduttivi alla mostra - o che le stesse si snodino come un perfetto manuale di storia dell'arte con le opere vere, però, al posto di quelle fotografate.

Non potendo descriverle tutte in questo scritto vorremmo ancora soffermarci sulla V che vede la presenza di Vermeer con Cristo in casa di Marta e Maria (1654-1655 circa). Una rarità assoluta. Sia per la presenza in sé di un Vermeer in Italia. Sia per l'unicità del tema trattato - quello biblico - nei poco più di trenta quadri oggi attribuiti al pittore di Delft. Peraltro, l'ambientazione domestica della tela la rende in parte assimilabile alle scene di genere, in cui sovente Vermeer ritrae personaggi intenti ad attività varie o in dialogo fra loro, come nel caso presente. Il dualismo espresso fra l'attività materiale e quella spirituale, a tutto vantaggio dell'ultima - secondo il dettame biblico - concorda, poi, con l'atmosfera contemplativa e misteriosa dei soggetti dell'artista olandese. Accanto a Vermeer troviamo El Greco con Fratello Hortensio Félix Paravicino e il Velázquez di Don Baltasar Carlos con una nana. La differenza dei tre soggetti rappresentati nelle tele sembrerebbe concordare - nelle intenzioni del curatore - con la nostra interpretazione di una visione puramente laica del Cristo di Vermeer.

Se l'VIII sala può definirsi il crogiolo più sontuoso della mostra, la fucina in cui il curatore ha più osato nei suoi accostamenti eterogenei alla perenne ricerca di analogie che travalichino secoli, generi o pittori che a stento riusciremmo ad avvicinare (Tintoretto e Bacon, Veronese e Picasso), la X e ultima ci consente, a quel punto, uno sguardo quasi rassicurante soprattutto su come alcuni dei sommi pittori del XX secolo abbiano intravisto strade diverse nel tracciare il confine fra astrazione, realismo e figurazione. Kandinsky, Mondrian e De Stael sono rappresentati rispettivamente da Lago (mirabile esempio di fusione tra una visione onirica della realtà e fantasmagorie astratte e fiabesche), Composizione n. 11 (in cui il senso del "reale" scompare ed è sostituito da una severissima concezione armonico-geometrica dell'esistenza), Ménerbes (intensa introiezione e resa astratta di uno squarcio paesaggistico).

La mostra avrà termine il 3 giugno. Per informazioni telefonare allo 0422 429999.

BOLOGNA ANNA MARIA MACCAFERRI E ROBERTA POLATO

Così simili nella ricerca a trasformare la realtà

Guardando le opere di Anna Maria Maccaferri e di Roberta Polato si evidenziano stili opposti nell'esecuzione dei lavori, mentre emerge un'affinità nella ricerca della trasformazione della realtà.

Anna Maria Maccaferri fissa l'obiettivo sugli aspetti della natura, esprimendo le articolate nervosità delle vibrazioni ondulate delle linee, una sorta di "giardino-interiorizzato".

I lavori eseguiti su tela rappresentano in sintesi gli aspetti delle foglie, degli arbusti della vegetazione, semplificando il paesaggio e traducendolo in ornamento; quasi fosse un processo astrattivo, mentre gli infiniti toni di colore compongono una suggestiva armonia dove l'immagine diviene espressione di sentimenti profondi e elementari, autentici e rigorosi.

La vegetazione è interpretata aldilà del bello Classico-Romantico dove lo spazio diviene anomalo e innaturale.

Per Anna Maria Maccaferri il fare pittura è quell'atto artistico sensibile alle cose da rappresentare per estrarle dal suo contesto e dalle sue conseguenze naturali, cogliendo l'alta poesia di quel mondo assorto e contemplativo della natura per arricchire il processo di pensiero tra sé e il mondo esterno.

Mentre nelle opere di Roberta Polato l'attenzione è rivolta verso immagini di vedute strutturate eseguite con lucida capacità razionale dove il colore e la forma esprimono nel modo più puro i valori essenziali degli elementi costruttivi dello spazio architettonico.

Roberta Polato si libera progressivamente del bagaglio naturalistico per semplificare l'immagine dai suoi elementi naturali, apre una finestra verso uno "spazio-critico" dove si coglie un silenzio meditativo, una lontananza astrale, facendoci pensare a una



In alto un'opera di Anna Maria Maccaferri. Sopra, "i miei libri 2011" un'opera di Roberta Polato.

scomparsa della città in quanto tale.

Il colore tonale accende sensazioni timide dentro zone di confine, griglie e binari, in un dinamismo contemplativo dove appaiono fantasmagoriche geometrie.

Queste opere esprimono nel modo più puro quei valori essenziali degli elementi costruttivi basati sul fondamento di contenuti categorici e rigorosi dei quali Roberta Polato si appropria per una continua e positiva ricerca nel fare pittura.



Le pagine del **Nuovo Informatore** sono a disposizione di chiunque voglia dialogare su questo e altri temi. I messaggi possono essere indirizzati a info@circolodozza.it e non devono superare le tremila battute. La Redazione.

I DISAGI DEL NUOVO CONTRATTO

Lettera aperta ai lavoratori TPER

Come ormai risultano note a tutti i lavoratori le proposte della nuova costituita TPER s.p.a. in merito alla vertenza "RETRIBUZIONI" hanno creato un malumore collettivo di non poco conto. Pertanto avendo assistito ad una delle ultime riunioni tra T>PER e OO.SS. rimango perplesso dell'aria che si è respirata in quella sede in virtù della stessa proposta aziendale presentata.

Dopo gli interventi, sia quelli aziendali che sindacali, non mi sono lasciato sfuggire l'occasione d'intervenire, in qualità di lavoratore dipendente.

Ho annoverato agli esponenti aziendali le difficoltà ed il disagio economico che comporta in primo luogo a coloro i quali vivono di stipendio (**ormai insufficiente causa perdita di potere d'acquisto**) solo per il fatto di spostare la data retributiva per motivi che a noi dipendenti ed alle OO.SS. non è dato sapere (*a sentir loro motivi tecnici*).

Non hanno tenuto conto dei molteplici contratti in essere di ogni lavoratore, (mutui, rate, ecc.) che hanno cadenzato i loro debiti sulla base del mitico 27 di ogni mese.

Di certo alla TPER non comporta nessun disagio il cambiamento di dieci giorni di posticipata paga, considerato che non devono sopravvivere con un salario appena sufficiente, ma con uno stipendio tre o quattro volte maggiore, senza che si accorgono del disagio.

Questa azione unilaterale dove traspare anche una forzatura da parte di T>PER, peraltro illegale sotto il profilo di un *non accordo contrattuale*, dove sia il R.D. 148, sia l'art. 36 della Costituzione, l'art. 2099 del C. C. statuto dei lavoratori, prevedono una concertazione fra le parti.

Appunto la concertazione, il dialogo, avvengono di solito tra due parti e non una, per cui la frustrazione dei lavoratori stava assumendo proporzioni insanabili, creando in ogni singola unità lavorativa, problemi personali,

dovute ad un cambiamento economico sopravvenuto senza preavviso, ma solo imposto.

Alla fine il 12 marzo è avvenuto il fatidico incontro, dove sono state accettate quasi tutte le proposte dei sindacati, infatti all'unanimità hanno firmato la proposta ripresentata dalla TPER, riveduta e corretta.

Ora la proposta è diventata immediatamente esecutiva e legale.

Ciò nonostante rimangono molti dubbi sulla interpretazione della stessa, in quanto alcuni punti presentano anomalie derivanti dalla prima proposta presentata alle OO.SS. il 28 febbraio scorso.

Come ad esempio la stessa retribuzione verrà erogata in due frazioni, fino alla fine del periodo di armonizzazione (di cosa?), datata il 30 novembre p.v. L'art. 26 del R.D.148/31 enuncia: **"In caso di cessione di linee ad altre aziende o FUSIONE di Aziende devono essere osservate le disposizioni dell'Autorità governativa all'atto dell'approvazione della cessione o della FUSIONE del passaggio del personale alla nuova Azienda mantenendo al personale un trattamento non inferiore al precedente e ASSICURANDO I DIRITTI ACQUISITI"**. La retribuzione

è un diritto acquisito.

Per quanto concerne il punto 6 della proposta di accordo firmata, sembra che contrasti con gli art. 15,21, della Costituzione e del decreto legislativo del 30 giugno 2003 n. 196.

Questo punto, obbligherà la TPER ad aumentare l'acconto del 27 di ogni mese, su richiesta del lavoratore, per far fronte alle sue esigenze economiche, derivanti da mutui, rate, finanziamenti ecc.

Tutto ciò, comporterà una invasione della privacy. Per chiudere, l'acconto percepito da ogni singolo lavoratore di 500 euro, è stato concesso senza alcuna concertazione tra le parti, dovrebbe essere invalidato con la debita restituzione con bonifico a favore della TPER.

Le spettanze future bisogna prima guadagnarle e poi spenderle. Io sono e resto un umile lavoratore, ma a salvaguardia dei diritti dovrebbe pensarci il sindacato (X costituzione).

Forse in nome e per conto di un dialogo costruttivo con la nuova Azienda e per il futuro dei dipendenti TPER, ha ritenuto utile e lungimirante, un atteggiamento a dir poco sconcertante. Forse hanno ragione... o no?!!!

Giovanni Russomanno
Dipendente Tper

BONDENO "DISTACCATO" IN PENSIONE

Ricordi di una "vita" lavorativa

Sono trascorsi ben trentacinque anni e sei mesi da quando iniziai a lavorare in quest'azienda che allora si chiamava Amministrazione Provinciale, e dopo pochi mesi divenne ACFT. Ricordo, come fosse ieri, il primo giorno di lavoro, il bigliettotaio che m'insegnò a fare i biglietti manualmente con le pinze, abbandonandomi il secondo giorno a bordo di una corriera piena di studen-

ti, ripensandoci credo che oltre la metà viaggiò gratis.

Normalmente si usa dire "bei tempi quelli". È vero, si era giovani e spensierati e tutto andava bene. C'erano molti ragazzi in corriera e tu che facevi il "bigliettaio", potevi anche divertirti e allacciare nuove amicizie, così la giornata, anche se lunga trascorreva velocemente.



di GIANFRANCO SANDRI

Quando si rientrava la sera molte volte, si trovava il tempo di raccontare le varie situazioni in cui ci si era imbattuti durante il giorno e ci si rideva su. Il distacco di Bondeno era considerato un bel gruppo, piccolo (24 persone) rispetto a Ferrara, ma sicuramente eravamo molto affiatati e ci piaceva stare insieme, organizzando, tutte le volte che era possibile, pranzi, cene e qualche volta anche gite con le famiglie tanto per non dimenticare la "vita della corriera".

Con i passeggeri i rapporti erano abbastanza buoni rispetto a quello che avveniva su altre linee, forse perché gli utenti erano sempre gli stessi e si creava un buon rapporto (salvo qualche rara occasione). Gli anni intanto volano via e cominciano i pensionamenti. Senza rendertene conto ti ritrovi ad essere il più anziano del gruppo.

Arrivano persone nuove e s'integrano bene, ma si perde lo spirito di stare insieme; vengono così a mancare quei momenti d'incontro attorno ad una tavola imbandita che, secondo il mio parere, servivano ad unirci ancora di più. Forse sarà retorica ma tutto questo mio mondo mi mancherà.

Ripenserò agli amici colleghi, al lavoro, anche ai passeggeri, ma la vita continua e ora potrò utilizzare al meglio il mio camper.

I miei ultimi anni di lavoro sono stati segnati da una serie di problemi familiari e questa lettera vuole essere un ringraziamento a tutti i colleghi di Bondeno che non mi hanno mai fatto mancare la loro solidarietà, aiutandomi, con cambi turno e giornate di ferie, ad affrontare con una certa tranquillità i miei personali problemi.

Sapevo che in qualsiasi momento potevo contare su di loro. GRAZIE DI CUORE RAGAZZI.

Un ringraziamento anche ai responsabili e ai dirigenti di Ferrara per la loro disponibilità ad accettare i cambi all'ultimo momento.

Ora quando avrò la possibilità di viaggiare, mi troverete alla guida del mio camper, se vi ricorderete di me, un saluto sarà molto gradito. Con sincera amicizia.

Giuseppe Pirani

ABBIAMO SCOPERTO CHE IL COLLEGA GIANFRANCO SANDRI, OLTRE A PESCARE, SIDILETTA NEL TEMPO LIBERO A COMPORRE POESIE E RACCONTI. COMINCIAMO COL PROPORRE DUE DELLE TANTE CHE CI HA INVIATO.

Il cavaliere

Buongiorno a tutti sono un cavaliere
La chioma al vento, sguardo all'orizzonte
E poco importa che sia re o conte
Il braccio e la mia lama do al potere
Al giusto prezzo metto il mio servizio
E poi che la missione sia gloriosa
Impressionante, dura, tenebrosa
Importa poco, basta ch'abbi inizio
Così mi trovo anche questa volta
Che il mago amico m'ha venduto il braccio
Dicendo, dai è un misero fattaccio
Un piccolo reame si rivolta
Perché la figlia del suo re adorato
Più non si trova da nessuna parte
Nessuno che vi abbia voglia o l'arte
Di compiere la cerca v'è restato
Il tuo cavallo è pronto nel cortile
Le armi già le ho fatte lucidare
A te non resta altro che sperare
Di comportarti bene, non da vile
Che non succeda come l'altre volte
Che lasci nelle mani del destino
Le cose. Dai tu non sei più bambino
Le cime da scalare non son molte
Dovrai lottare forse contro un drago
Magari sopportar qualche ferita
Ma quando la campagna avrai finita
Son certo che di tutto sarai pago

E poi la principessa è molto bella
E questo sarà stimolo ulteriore
Così non trattenere il tuo furore
E salta come un lampo sulla sella
Un solo rito manca perché tutto
Sia pronto e così tu possa andare
Dai vieni, appressati all'altare
E prega, così non sarai distrutto
Il mago adesso alza le sue mani
E dice frasi strane e senza senso
Lo guardo e come sempre del compenso
Non s'è parlato. Chi lo sa domani.....



Il menestrello

Vi narrerò la storia cari amici
Di un prode cavaliere di ventura
Un uomo senza macchia né paura
A cui non dan problema i sacrifici
Le imprese che lo vedono campione
Rimangono scolpite nella storia
Non serve un grande sforzo di memoria
per vivere con me quest'emozione
segnata nel profondo del suo io
da scaramucce lotte e a volte guerre
ha calpestato certo molle terre
i suoi lamenti, un tiepido brusio
che poi brusio.... su, non è corretto
a volte sono grida lancinanti

così che all'avversario che gli sta davanti
gli si congeli il battito nel petto
ma senza dubbio lui è l'uomo adatto
risolvere i problemi è il suo mestiere
non lo vedremo mai soprassedere
fin quando non avrà onorato il patto
e poi c'è un vecchio mago, grande amico
che bene lo protegge e lo consiglia
si dice fosse amico di famiglia
ma altro adesso proprio non vi dico.
Seguitelo con me nelle sue storie
E non cercate qui una morale
Che ognuno lo capisca quanto vale
E se sia degno di sì tante glorie



XXVIII Edizione
GRAN FONDO

Dieci Colli

www.diecicolli.it

Ringraziamo
tutti i partner, gli sponsor,
le istituzioni, gli atleti e gli amici.

Arrivederci al 1 maggio 2013!

