

BOLOGNA-FERRARA

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

RACE FOR THE CURE PER 17MILA

IL MESSAGGIO DELLE DONNE IN ROSA



L'INTERVISTA A
GIUSEPPINA GUALTIERI

**Il futuro?
Crescere
nel rispetto
delle regole**



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

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

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

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

DIRETTORE RESPONSABILE
Marco Tarozzi

COORDINATORE EDITORIALE
Luca Minelli

COMITATO DI REDAZIONE
Chiara Nassisi, Luciano Battistini,
Davide Capelli, Valentino Bratti,
Mirko Grimandi, Alessandro Solazzo,
Giorgio Tonelli, Luigi Martino Torri

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Maria Esmeralda Ballanti

RICERCA ICONOGRAFICA
Gianni Giordano, Maurizio Ungarelli

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

RESPONSABILE PUBBLICITÀ
Andrea Bona

REFERENTE POLISPORTIVA
Marco Marsonet

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

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

IN COPERTINA
Race of the cure
foto di Gianni Schicchi

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

Chiuso in tipografia il 12 ottobre 2015
stampato in 3.900 copie



› editoriale	
Noi, tra etica e solidarietà	3
› l'intervista	
Giuseppina Gualtieri	4
› l'evento	
Race for the cure, una corsa per 17.000	8
› parole sul bus	
Il mitico 21: storia di un amore fugace	10
› sotto i portici	
Renato Zangheri, il sindaco che sapeva guardare avanti	12
› inserto il trasporto pubblico a Bologna	
Quinta parte / Verso l'ATC	I-IV
› inserto staccabile	
T yper flash	I-IV
› vita da circolo	
GST: Trent'anni di I-Effeuno	17
Gruppo Moto: Una bella avventura	18
› la storia	
L'autobus tra jazz e fumetto	19
› Chefh24	
Empanada de chipirones e Campo Viejo	20
› botanica del bus	
Che effetto farebbe Pasolini alle adolescenti?	23
› mobilità	
I trasporti di Bruxelles	24
› letteralmente	
La vergogna dei poveri	26



di MARCO TAROZZI

Noi, tra etica e solidarietà

Il futuro è iniziato. Ha una strada da seguire, magari non spianata perché nulla è semplice di questi tempi, nemmeno vivere la quotidianità, ma costruita su un progetto e su precise idee di come fare azienda.

Saranno tre anni importanti, quelli che attendono Giuseppina Gualtieri, da poco più di due mesi confermata alla presidenza di Tper, con l'aggiunta della qualifica di Ad. Importanti e delicati, ma consolidati da numeri finalmente positivi, quelli del bilancio consuntivo 2014, una base di partenza che dà respiro e prime certezze. Di questo ha voluto parlarci, il presidente, prendendo ad esempio quei dati non per specchiarsi nel passato ma per raccontare come intende organizzare il domani. Quello che c'è da fare, quello che si potrà fare, quello che si vorrebbe fare, con l'aiuto delle istituzioni locali, che mai è venuto meno, e l'auspicato sostegno di quelle nazionali.

È una storia che ci riguarda, che ci appartiene. Quella di un mondo fatto di quasi tremila persone che partecipano, lottano, vivono il loro mestiere con la dignità che dovrebbe essere patrimonio di ogni mestiere. "Riuscire a fare trasporto pubblico, cercando di investire in qualità e di garantire l'occupazione non è scontato, di questi tempi", spiega Gualtieri. Come dire: non chiamateci eroi, siamo solo gente che cerca di vivere il mondo del lavoro, e i rapporti aziendali, guidata da un senso etico. Solo questo, e non è poco davvero.

SOLIDALI PER SCELTA

La sentiamo pronunciare spesso, questa parola. A volte fuori tempo, o fuori luogo. Per dire: quando paradossalmente solidarizziamo con mondi lontani senza avere attenzione o sensibilità per capire come sta evolvendo il nostro. Quando mostriamo trasporto per cause nobili dai contorni appena intravisti e intanto alziamo muri di incomprensione davanti a quelle che ci sfiorano quotidianamente. Non è il caso, e non a caso, del Circolo Dozza. E c'entrano le radici, la storia, il

modo con cui si è scelto, fin dall'inizio, di vivere dentro la comunità e di essere sul territorio. C'entrano i tempi bui della guerra e di quel primo dopoguerra in cui ci si faceva in quattro per tendere la mano, giorno dopo giorno, scendendo

li", fiore all'occhiello del Circolo, dà a chi lavora quotidianamente pensando al prossimo. Komen Italia, appunto, fin dal 2010. Come Casa Addarii, Africa Milk Project, l'istituto Ignazio Calvi di Finale Emilia, la Fondazione Hospice



in strada e affiancando i più deboli. Molto è rimasto di quell'indirizzo, di quegli insegnamenti di vita. Per questo non ci limitiamo a festeggiare un evento come la "Race for the Cure", ma fin dal suo approdo a Bologna siamo in prima fila nell'organizzazione di una grande festa di sport, vita e speranza. È un impegno lieve, come il sostegno che edizione dopo edizione la "Dieci Col-

Seragnoli, solo per ricordare i nomi di alcuni amici a cui abbiamo scelto di essere, per quanto possibile vicini. È un impegno a cui non verremo mai meno. Che ricordiamo non per attaccarci medaglie al merito, ma soltanto per ricordare una volta di più da dove veniamo, qual è il senso del nostro esistere. E in qualche modo per capire dove stiamo andando. »

GIUSEPPINA GUALTIERI, PRESIDENTE E AD DI TPER,
ILLUSTRA UN PROGETTO DI SVILUPPO CHE PARTE DA BASI SOLIDE

Il futuro? Crescere nel rispetto delle regole

Giuseppina Gualtieri è ripartita nel segno della continuità. Il 31 luglio scorso è stata confermata Presidente, e nominata anche Amministratore Delegato, di Tper. Dentro un Cda ridotto da cinque a tre membri, e accanto a Francesco Badia e Giovanni Neri, affronta un viaggio triennale che ha come obiettivo il rilancio degli investimenti e la qualità del prodotto e dell'offerta. Partendo da alcune certezze e da una parola: continuità.

"Dopo la fusione del 2013, Tper ha già avuto un ruolo di soggetto integratore del sistema del trasporto pubblico regionale e di progressiva industrializzazione del settore. L'obiettivo non può che essere di continuità con il percorso che è stato fatto fin qui anche per volontà dei soci. Da un lato procedendo con questa linea di integrazione e qualificazione dello sviluppo del trasporto pubblico anche nel territorio regionale, dall'altro, essendo un'azienda con tante attività oltre alla mera gestione del trasporto, cercando di portare risultati positivi nei vari campi di attività. L'azienda è comunque impegnata a garantire e migliorare qualità del servizio, efficienza, e compatibilmente con le risorse sempre maggiore innovazione e investimenti. In questo abbiamo concordato con i nostri soci azionisti che il nuovo mandato sarà collegato con la presentazione del nuovo piano industriale triennale, che verrà presentato di qui alla fine dell'anno dopo essere stato discusso dal Cda e con i soci, e che rappresenterà l'attuazione del percorso dei prossimi tre anni".

Il bilancio consuntivo del 2014 torna ad offrire dati positivi. L'utile netto supera i 2,6 milioni, il valore della produzione è a +7,5% e il margine operativo lordo addirittura a +39%. E 141.877.030 passeggeri trasportati significano un 5,51% di cresci-

ta. Si parte da basi solide, insomma.

"Le aziende hanno come primo obiettivo quello di essere sane e in equilibrio, condizione indispensabile anche per quelle pubbliche, a maggior ragione in un momento difficile, di scarsità di risorse, per riuscire da un lato a svolgere al meglio i propri servizi e dall'altro a tutelare l'occupazione. L'aspetto positivo della chiusura del bilancio del 2014 è proprio vedere che Tper è un'azienda sana e solida finanziariamente, tanto che di recente abbiamo potuto acquistare in anticipo rispetto ai finanziamenti pubblici i sette treni che verranno presentati nei prossimi mesi, e parliamo di un investimento di 45 milioni, proprio perché il nostro rating è alla pari con quello delle principali aziende private. Da questo punto di vista, in un momento in cui si parla spesso di aziende pubbliche sull'orlo del collasso o inefficienti, noi possiamo presentarci come una realtà sana, che opera per la crescita del trasporto pubblico in ottica intermodale".

Pochi giorni fa, annunciando lo stanziamento di fondi per il rinnovamento del parco bus entro il 2018, lei ha affermato che "il Governo centrale non potrà non tener conto di realtà che, come la nostra, si sono già strutturate e hanno operato efficacemente raggiungendo parametri di eccellenza". Un appello, un monito o una speranza?

"In questo momento il tema delicato è che anche nel trasporto pubblico, forse un po' più in sordina rispetto ad altri settori, in questi anni sono stati fatti tagli enormi. Questo ha voluto dire che tutte le aziende hanno avuto il dovere di riorganizzarsi, puntare ad obiettivi di efficienza, vedendosi tuttavia togliere sempre qualcosa. Negli ultimi anni, solo sul bacino della gomma, a Bologna e Ferrara abbiamo avuto un taglio di circa dieci milioni all'anno nonostante lo sforzo di



enti locali e Regione che nei nostri territori hanno parzialmente compensato con risorse proprie. Con riferimento, ad esempio, all'acquisto di nuovi mezzi è opportuno ricordare che i finanziamenti che dovrebbero cofinanziare l'impegno delle imprese derivano, per come è strutturato il sistema regolatorio italiano, da stanziamenti nazionali. Risorse non ne sono state stanziate da anni, così i mezzi sono invecchiati fino a raggiungere un'età media di circa 13 anni, con la media europea sotto gli 8. Per il 2015 erano state annunciate risorse poi tagliate in gran parte. Il paradosso è che senza avere la certezza di queste risorse noi non possiamo bandire gare per acquistare mezzi, col nostro co-finanziamento al 50%, si devono attendere i provvedimenti e quin-



La Presidente Tper Giuseppina Gualtieri, sopra alla partenza della Race for the Cure 2015 assieme alla Vice Sindaco Silvia Giannini ed al Presidente di Fiera di Bologna Duccio Campagnoli.



soltanto per Tper, ma anche per le istituzioni che si sono impegnate in questo senso sia a livello regionale che locale”.

Modi per affrontare il futuro senza farsi cogliere impreparati: lotta all’evasione e aggregazione di imprese, temi su cui Tper appare già attrezzata.

“La lotta all’evasione è un tema che sta diventando rilevantissimo a livello nazionale. Noi l’abbiamo già affrontata con successo, lo dicono i numeri. Siamo partiti nel 2012, negli anni seguenti abbiamo aumentato il nostro impegno. Quando si dovrà discutere anche di questo per i riparti di risorse, auspichiamo si tenga conto di chi già ha fatto passi avanti senza attendere che arrivassero vincoli nazionali. Altro tema: anche a livello nazionale si stanno definendo politiche per una necessaria aggregazione delle imprese pubbliche. In Italia le analisi evidenziano che ce ne sono troppe, bisogna razionalizzare e accorpare. Anche

di si rallenta un investimento che sarebbe fondamentale per la qualità del trasporto pubblico, ed il 2015 sta finendo”.

I famigerati “tagli lineari” sono un’altra preoccupazione da esorcizzare...

“Questione nota in altri settori: eventuali risorse potrebbero essere distribuite, invece che in base ai risultati, attraverso il metodo storico dei “riparti lineari”. Della serie: chi ha speso di più, prende

di più. Questo è iniquo, perché chi è più efficientato rischia di essere penalizzato verso chi efficienza non l’ha fatta. In questo periodo a livello nazionale si sta lavorando, e va riconosciuto, ad un modo diverso di assegnare le risorse, pensando a un sistema che finalmente premi chi opera meglio. E questo metodo se applicato in modo chiaro e con criteri ben definiti, per noi sarebbe importante. E intendo non

segue a pagina 7

Dentalia

IL VOSTRO SORRISO IN MANI SICURE

Professionisti dell'odontoiatria
a prezzi **SUPERCONVENIENTI!!**



• QUALITÀ e PROFESSIONALITÀ

• MATERIALI CERTIFICATI

CLINICA DENTALIA

Rijeka / Fiume - Croazia
Tel. **00385 99 416 44 82**

www.dentalia.hr
info@dentalia.hr



Prezzi fino a 65 % piu' bassi rispetto all'Italia !!!!

SCONTO
65%
SCONTO

**PROMOZIONE
SPECIALE** per i nuovi clienti
primo viaggio, prima visita e pranzo...
tutto completamente gratis



LISTINO PREZZI

		SCONTO 15%
Corona ceramica	230	195
Impianto	636	540
Protesi	585	495
Otturazione	42	35
Rimozione tartaro	47	40
Estrazione	42	35
Cura canalare	95	80
Corona provvisoria	24	20
Corona zirconio	400	340
Sbiancamento denti *	178	151
Prima visita	gratis	gratis
Ortopan	25	GRATIS
Moncone	230	195

* per ogni arcata

DENTALIA - CROAZIA | Rijeka / Fiume | Tel. 00385 99 416 44 82 | www.dentalia.hr

Offerta speciale dipendenti T - PER e i loro familiari

Viaggio e radiografia GRATIS !

Viaggi ogni MARTEDI' e SABATO

Visita promozionale di 2 giorni, albergo - TUTTO GRATIS!

Sabato / domenica 16 / 17 Gennaio 2016

segue da pagina 5

in questo Tper, grazie alle politiche territoriali e regionali, è già un risultato evidente: nasce essa stessa da diverse fusioni, rappresenta il soggetto aggregatore di altre realtà territoriali. Tper è infatti già una holding che controlla altre imprese del trasporto in regione ed è azionista di altre società del trasporto pubblico. Tutto chiaramente evidenziato, per chi fosse interessato, sul sito della società, alla sezione aziendale. Di fatto stiamo andando nella direzione di dimensione industriale che ha caratterizzato altri settori della public utility, sempre con l'obiettivo di migliorare il trasporto pubblico".

L'impegno nella lotta all'evasione merita un approfondimento.

"Abbiamo avuto risultati molto importanti da tanti punti di vista. Prima di tutto sul tema del rispetto delle regole. Ci abbiamo investito con un progetto nelle scuole, con la campagna "Io vado e non evado", che ha coinvolto anche i nostri dipendenti in modo volontario. Abbiamo fatto più controlli e più sanzioni e stiamo lavorando sul tema della validazione obbligatoria, non sanzionata al momento perché vogliamo che questa "rivoluzione culturale" possa dare tempo e modo alle persone di capire che certe scelte hanno un'importanza etica, e non sono costrizioni. I numeri sull'aumento dei controlli, da meno di un milione e quattrecentomila nel 2012 a tre milioni nel 2014, fanno capire che lavoro c'è stato dietro, anche di formazione per il personale che fa un mestiere delicato, di insegnamento dei valori attraverso campagne dedicate. Col passare del tempo c'è stato l'effetto di aumentare gli abbonamenti, soprattutto quelli mensili: la gente ha valutato che un abbonamento costa poco ed è meglio regolarizzare piuttosto che incappare in sanzioni per mancanza di titolo di viaggio. Il nostro lavoro è stato apprezzato, lo sappiamo dagli stessi utenti".

La scommessa di trasformare quella che era sentita come una costrizione in gesto etico è riuscita?

"La paura della sanzione è comunque un motore rilevante, ed apprezzato dalla maggioranza dei cittadini utenti. Quello che poi ritengo importante segnalare è che la domanda di trasporto pubblico, laddove il servizio c'è, cresce. Le persone vuoi per fatto culturale, vuoi per comodità, vuoi perché girare con l'auto



La Presidente con il Sindaco Virgino Merola e l'Assessore Andrea Colombo all'inaugurazione della mostra sugli 80 anni del Circolo.

soprattutto nelle aree urbane è costoso ed impegnativo, cominciano ad avere un interesse per il trasporto pubblico come scelta prioritaria di mobilità utile".

La sicurezza. L'autobus è un punto d'incontro della comunità, e come tale soggetto anche a rischi.

"Lavoriamo su due fronti. Il primo è quello dei lavoratori: tutelare il nostro personale è una priorità aziendale non da oggi. Se guardiamo ai dati non abbiamo avuto un peggioramento dal punto di vista statistico, ma ogni caso per noi è importante. Il secondo è quello dei passeggeri: siamo parte attiva su vari fronti; abbiamo rinnovato di recente un protocollo sulla sicurezza in Prefettura, per coordinarci con tutti gli attori del territorio su questo tema e definire azioni mirate. Nel trasporto pubblico, che è lo specchio della società, c'è tutto quello che può capitare in una grande comunità. Per questo restiamo vigili e cerchiamo di tutelare le persone. Abbiamo individuato aree di criticità, attivando per esempio le telecamere, nel rispetto della privacy del cittadino, all'interno dei mezzi nei "Notturnissimi". Non abbassiamo la guardia e continuiamo a lavorare in questa direzione in piena collaborazione e rispetto dei diversi ruoli istituzionali".

Presidente, quali segnali le danno la certezza di camminare sulla strada giusta?

"Tre anni di lavoro che hanno dato risultati positivi non scontati. Tper è l'azienda della mobilità, non solo del trasporto, perché oltre a gestire quella cosa complessa che è il trasporto pubblico è anche il soggetto attuatore dei principali interventi di mobilità a Bologna, gestisce una parte del trasporto ferroviario regionale, ha da un anno la gestione della sosta. E tutto questo è stato fatto con un'attenzione alla correttezza delle relazioni industriali con la quasi totalità di dipendenti a tempo indeterminato. Parliamo di 2800 persone, considerando anche le società controllate, e significa essere una delle principali aziende del territorio. Riuscire a fare trasporto pubblico, cercando di investire in qualità e di garantire l'occupazione, credo non sia scontato, di questi tempi. Merito anche dei nostri soci, enti pubblici che hanno lavorato in questa direzione con mandati chiari e non con altri fini. Dire di avere la certezza di camminare sulla giusta strada sarebbe presuntuoso, viste tutte le incertezze. La convinzione però c'è, ed i risultati in termini economici e di customer satisfaction registrati negli ultimi anni sono fatti concreti. Fatti che derivano dal lavoro di tutti quelli che si impegnano seriamente nel loro lavoro, lo penso davvero senza retorica, da un pizzico di coraggio e dall'assumersi le responsabilità che sono sempre necessarie per fare azienda".

UN SUCCESSO LA MANIFESTAZIONE BENEFICA AI GIARDINI MARGHERITA

Race for the Cure, una corsa per 17.000

Domenica 27 settembre nella splendida cornice dei Giardini Margherita è stato raggiunto il nuovo record di iscritti alla Race for the Cure di Bologna, giunta con questa alla 9ª edizione. Lo scopo benefico della manifestazione del Comitato Regionale Emilia-Romagna della Susan G. Komen Italia, che raccoglie con le quote di iscrizione fondi da destinare alla lotta contro i tumori al seno, ha



avuto l'adesione quest'anno di oltre 17.000 persone provenienti non solo dalla provincia di Bologna, ma da tutta la regione ed oltre. Tante le personalità che si sono iscritte per dare il proprio contributo: dal Sindaco di Bologna Virginio Merola, al campione olimpico Venuste Niyongabo che ha passeggiato assieme a moglie e figlia i 5 chilometri del percorso, all'attore Eraldo Turra che si è gentilmente prestato alle foto con le Donne in Rosa assieme alla Madrina della Race Rosanna Banfi, a Marco Macciantelli ex sindaco di San Lazzaro di Savena e collaboratore del nostro periodico. Presente anche alla partenza ed

alle premiazioni Foody, la mascotte di Expo 2015, a testimonianza del rapporto tra cibo e salute, come ha sottolineato anche in conferenza stampa il Presidente di BolognaFiere Duccio Campagnoli. In aumento anche il numero delle squadre iscritte, con la riconferma della squadra Tper "Puntuali nella prevenzione" capitanata dalla Presidente Giuseppina Gualtieri, presente alla partenza anche in questa edizione. Sempre suggestivo il percorso, variato quest'anno per le chiusure dovute al "cantierone", curato come sempre dal nostro Circolo, che lo ha disegnato e presidiato con i propri volontari, curan-

do poi anche la parte competitiva della gara. Gara competitiva vinta da Lucia Pansardi della Polisportiva Pontelungo per le Donne in Rosa in 27'22"90", Judit Varga della Edera Forlì per le donne, alla quarta vittoria alla Race, in 18'53"42" e Luca Riponi della Francesco Francia per gli uomini che ha chiuso in 17'08"97".

La manifestazione della domenica è stata preceduta, come tutti gli anni, da due giorni di Villaggio della Salute dedicati alla salute, allo sport, al benessere. Oltre 160 le visite gratuite effettuate da medici volontari, di cui 76 senologiche grazie al contributo dell'AOSP



Alcune immagini della Race for The Cure. La manifestazione ha avuto come base i Giardini Margherita, sede di partenza e arrivo, ed è stata un grande successo di partecipazione (foto Schicchi).



S. Orsola-Malpighi e l'U.S.L. di Bologna, presente anche al Villaggio con il progetto Datti una Mossa. Tanti i partecipanti e tanti i volontari, oltre al nostro nutrito gruppetto, che hanno prestato il proprio tempo e soprattutto mai negato un sorriso a chiunque si presentasse per iscriversi o solo chiedere informazioni. I ringraziamenti dovrebbero essere tanti, troppi per elencarli qui, ci limitiamo al Comune di Bologna nel suo complesso per la disponibilità e supporto che viene sempre dato anche a noi che ci occupiamo delle "strade", a Tper che dà sempre visibilità alla Race sui mezzi e sul proprio sito ed

infine ai nostri impagabili volontari che si sono prodigati prima, durante e dopo la manifestazione. Chiudiamo con la grande soddisfazione espressa dalle parole della Presidente del Comitato Emilia-Romagna della Komen, Carla Faralli "Ancora una volta Bologna ha risposto con grande generosità all'invito della Komen. Abbiamo superato le 17.000 presenze e quindi raggiunto ampiamente l'obiettivo che ci eravamo fissati. Da domani siamo già pronti per il prossimo anno quando la Race compirà 10 anni". Quindi appuntamento al 25 settembre 2016, obiettivo... 20.000!

di **SABRINA LEONELLI**

I RACCONTI DEGLI SCRITTORI BOLOGNESI

Il mitico 21: storia di un amore fugace

Poteva essere una relazione dura-
tura la nostra. Sedimentarsi, cre-
scere fino a quell'unicità di intenti
e mete che rende ineguagliabile una sto-
ria.

Poteva... facile con il senno di poi. D'altra
parte, è così che in retrospettiva si osser-
va ciò che sarebbe potuto essere e non è

potere con lei sulle brevi distanze, come
il tragitto tra San Donato – ieri molto più
periferia di oggi – e il centro storico, pre-
cisamente, via Broccaindosso: una man-
ciata di passi dal cuore pulsante di Bo-
logna, sul selciato o dentro il respiro dei
suoi portici, che scorrevano dalle ampie
vetrate di quel remoto bus, negli sguar-

nelle giornate di primavera, quando sen-
ti già nell'aria l'odore inedito della vita
che ti attende: libertà dentro vacanze da
inventare, inconsapevolmente spinta a
vivere quelle imminenti avventure che
forgeranno per sempre il tuo essere fu-
turo, quando un anno scolastico sta per
richiudersi in sé, accartocciato come la



Quella città che scrive

Bologna ama scrivere. E raccontarsi, sotto forma di giallo, di romanzo sto-
rico, di racconto. Andare alla ricerca di sé, fuggire lontano da sé, cammina-
re senza mèta, rivoltarsi e ritrovarsi.

Bologna ha i suoi scrittori, non solo "i suoi orchestrali". Sono tanti, sanno
scrivere e creare atmosfere, sanno lavorare con le parole.

E chissà, magari hanno una storia da raccontare che li lega a un autobus.
Perché capita spesso, che un autobus viaggiando da una parte all'altra
della città diventi un baule pieno di storie. Basta aprire. E maneggiare con
cura certi tesori.

Abbiamo provato a chiedere ad alcuni dei nostri scrittori di raccontarci le
loro storie legate al bus. Iniziamo il viaggio da questo numero.

Non sappiamo dove ci porterà, ma speriamo e in fondo crediamo che pos-
sa essere nuovo, piacevole, colorato. Buona lettura.

stato, ciò che poteva accadere se non ci
fosse stato altro. E nel mio caso era sta-
ta una spumeggiante virgola blu a sba-
ragliare ogni mezzo concorrente, anche
sulle grandi distanze – come fu nell'esta-
te dell'86, quando ci lanciammo assieme
alla volta della Sardegna, con quel convi-
tato di pietra, che era il casco, entrato in
vigore proprio in quei mesi, offuscando
l'idea di vicinanza affettiva ancora pri-
ma che strumentale, che si concretizzava
nello scompigliarsi dei capelli al vento,
dall'inserimento della seconda marcia in
poi, mentre impavida ti lanciavi alla con-
quista del mondo, perché a diciott'anni è
così che anche il più piccolo tragitto in
vespa si prefigura nelle nostre prospet-
tive. Fguriamoci, quindi, chi poteva com-

di appannati di sonno e già assorti dalla
routine di quel giorno.

Il traffico di allora non era ancora l'imbu-
to conglobato di oggi, i viali di circonval-
lazione più disposti a farsi corteggiare e
lambire dalla morbidezza delle gomme,
ma la vespa aveva sempre il suo perché.
Remoto, come l'amore che poteva es-
serci tra noi, se la mia Et3, compra-
ta usata – e in virtù di ciò, oggi, moto
d'epoca – non mi avesse portato con una
naturalezza disarmante a rinunciare alla
sua attesa alla fermata di via Mondo,
impacchettata dalla nebbia, amara com-
pagna della mia bella città, sciupata di
umidità, per via della pioggia non trop-
po assillante, ma imminente in certe
mattinate d'inverno, o assoluta di luce

nota della spesa quando la si è già fatta,
in una età che brucia le ore come fiam-
miferi e sbarra la strada alla più picco-
la reminiscenza di esperienza, annullata
nella finitezza del suo stesso passato.
Si chiamava 21, se ricordo bene, era si-
gnorile nella sua figura tutto sommato
imponente rispetto alle auto di piccola
taglia di allora. 131 e 124 rottamati da
poco, sporadiche Fiat Regata, Alfa Ro-
meo, qualche maggiolino, dai colori
strampalati a sottolinearne originalità di
forme e provenienza, tondeggianti, che
se il retro fosse stato tratteggiato di piz-
zo, come un perizoma nella scriminatura
centrale, avrebbe mostrato uno splendi-
do sedere. Ma anche cinquecento, mini,
utilitarie sfreccianti nella vita di tutti



le due torri, dedicandosi con devozione agli altri passeggeri.

Chissà cosa pensava quando a fine giornata faceva ritorno al deposito di via del Terrapieno, quanto poteva sentirsi appagato di quelle tante anime portate a scuola e al lavoro, con una modica spesa e nel rispetto di quel tacito accordo tra la città e i suoi abitanti, fatto di mutuo aiuto, solidarietà, odori respingenti e accoglienti, voci, respiri, racconti e sbadigli, che si respirava a bordo del mitico 21 e dei suoi tanti colleghi, quando scivolavano purpurei come sangue nelle arterie della città. Chissà se erano consapevoli che inscenavano ogni giorno quel microcosmo di sogni e propositi che amavano

giorni, leggiadre di parcheggi facilmente rintracciabili, frivole di assenza di linee blu, con annessi e onerosi connessi compresi.

Lo vedevi, all'angolo con via Calindri, che bucava l'inizio di via Mondo, proveniente da via Andreini, dopo che aveva già caricato un po' di passeggeri, quando in tutto il suo splendore giungeva ad accoglierti. Trovarsi ancora in quell'angolo era l'allarme di un cronico ritardo, con il fiato corto con cui saresti saltato in corsa sulla pensilina, dicendo tra te: "Ce l'ho fatta anche questa volta, se rispetta la velocità consueta riesco a evitare la reclusione della prima ora nello stanzino buio del preside e faccio la mia parca figura già seduta al banco, con astucci e libri in bella vista prima che arrivi la prof di latino".

Ma l'affanno era anche la consapevolezza che in quel breve tragitto dovevi riaffermare almeno il senso di quelle quattro materie che, non sapevi bene perché, ti eri scordata appena uscita da scuola il giorno prima, quando eri stata così presa da altro, come conquistare quel biondino della terza C che tanto ti piaceva o racimolare quelle diecimila lire che ti servivano per comprare la bella maglietta di Fiorucci che avevi visto nella vetrina del negozio di via Clavature, quel giorno che avevi fatto 'fuga', e che faceva tanto 'sanazza', - nel gergo di allora - che non sapevi se desiderare il protrarsi di quel tempo per ripassare o sperare in un arrivo veloce per fiondarti in aula e non pensarci più.

Chi è Sabrina Leonelli

Ha una laurea in materie letterarie ed è responsabile del servizio Biblioteca e cultura del Comune di Granarolo dell'Emilia.

Giornalista freelance, insegnante, ha ricoperto diversi incarichi per enti pubblici e privati.

Alex sta dormendo, edito da Pendragon nel 2013, è stato il suo primo romanzo.

Nel 2015, sempre con Pendragon è uscito anche il secondo: **La casa abitata dal vento**. La storia di un gruppo di amiche che si ritrovano dopo anni in una ricorrenza triste e danno vita ad un'intricata indagine al femminile che porta a galla i segreti di un piccolo, insospettabile borgo montano.



Fatto sta che lui, il tuo 21, cullandoti e assecondando la tua frenesia di diventare grande, ti accompagnava discreto e silente nella tua crescita, scivolando tra palazzoni anni '70, giardinetti puntellati da un po' di tempo da scintillanti siringhe della morte, che in quei brulli fazzoletti di prato popolare mostravano fiere una supremazia di presenze.

Via Galeotti, viale della Repubblica, il ponte di San Donato, i viali, fino alla svolta su via San Vitale, e alla prima fermata eri arrivato. Lui ormai lo sapeva e nemmeno importava che ti aggrappassi al campanello che già ti aveva scaricato zelante; e ripartiva, dopo avere verificato che non corressi pericoli e che i tuoi piedi fossero ben saldi sotto il portico, verso

inglobare in sé, come una bolla di vita rappresa, e che si riversava alle fermate, dove dilagava nella vita vera, che ogni bus aveva saputo fermare come una istantanea, fissando i momenti migliori di ogni esistenza.

Questo era stato il mio rapporto fluido con il 21, prima che una audace vespetta dalla sella bianca e il cruscotto nero - perché di soldi mica ne avevi tanti e il meccanico ti ci metteva sopra ciò che rimediava in officina - galvanizzasse i miei pensieri, finendo ogni mattina per scivolargli a fianco, anticipandolo per guadagnare tempo, non prima di avergli lanciato una strizzata d'occhio e riconoscendoci, esserci scambiati un formale ma profondo saluto. ➤

RICORDO DI RENATO ZANGHERI

Il sindaco che sapeva guardare avanti

Intellettuale, professore universitario, amministratore, dirigente politico, capogruppo alla Camera. Renato Zangheri (Rimini, 8 aprile 1925 - Imola, 6 agosto 2015), come pochi altri, interprete, credibile, di un'idea alta del fare cultura, del fare politica, del fare amministrazione. Proprio per il prestigio *super partes* di cui godeva veniva coinvolto come presidente nei congressi del

ha portato al MAMBO. Come sindaco (dal 29 luglio 1970 al 29 aprile 1983) ha saputo affermare, con largo anticipo, il valore dell'autonomia, non rivendicata, espressa: sin nell'orientare, autorevolmente, la scelta del segretario generale in un tempo in cui era il Ministero degli Interni a decidere. Dopo il periodo della ricostruzione di Giuseppe Dozza, l'impulso dato alle infrastrutture da parte di

Guido Fanti, l'amministrazione di Renato Zangheri è stata alla base dello sviluppo dei servizi sociali ed educativi, dando vita ad un esempio di welfare comunitario che poi nel tempo è cresciuto in relazione ad una domanda sociale in trasformazione. E' stato il suo tratto distintivo, la cifra della sua amministrazione. Arrivando sino alla discussa sperimentazione del bus gratis per tut-

non ha mai mancato di restituire i tratti critici. Per i suoi interventi preparava bigliettini, a mano, con una scrittura leggera, sottile, che poi leggeva piano, con un filo di voce. Sapeva partecipare ad un'assemblea di lavoratori o di studenti, e, al contempo, intrecciare relazioni con figure rappresentative, sul fronte cattolico, come padre Michele Casali (animatore del Centro San Domenico) o, su quello laico, come l'avv. Mario Cagli (l'unico bolognese a collaborare alla pagina dei commenti di "Repubblica" sin dalla sua fondazione). Raramente si è verificato, come nel caso di Renato Zangheri, un incontro così intenso tra riflessione e azione politico-amministrativa. Ha voluto finire i suoi giorni in famiglia, nella città di Andrea Costa, nel punto di incontro tra Rimini, dov'era nato, e Bologna, tornando, non solo metaforicamente, al socialismo delle origini. A proposito del quale vorrei fare un cenno al suo lavoro di storico. In particolare, ricordando la partecipazione alla *Storia del marxismo* (curata, tra gli altri, da Eric Hobsbawm). Alla fine del saggio *Tra crisi del capitalismo e nuovo socialismo in Occidente* è un capitolo intitolato *La crisi dello Stato sociale e il problema della democrazia*, nel quale, nel 1982, Renato Zangheri, toccando argomenti allora inediti, scriveva: "Sono necessari in questa situazione metodi di direzione elastici, capaci di autocorrezione, processi gradualisti di cambiamento, forme di autogestione". Aggiungendo: "è necessario pensare a un sistema politico di democrazia aperta", ad "un maggior potere di enti e associazioni autonomi, sorti dalla società civile o ad essa collegati, pubblici e privati, una maggiore capacità di autorganizzazione della società", sino allo "scioglimento del rapporto di identificazione Stato-partito". Parole con le quali mostrava di avere ben chiaro il presagio delle nuove sfide. ➤



Renato Zangheri sul palco insieme al presidente della Repubblica Sandro Pertini alla manifestazione svoltasi dopo la strage del 2 agosto 1980.

partito di cui è stato membro anche solo come iscritto e che ha accompagnato nel cambiamento intrapreso. Nel trigesimo della scomparsa lo ha commemorato, a palazzo d'Accursio, il Presidente emerito della Repubblica Giorgio Napolitano. Prima e dopo molti altri commenti e ritratti. Per parte mia vorrei richiamare l'attenzione su tre cose. Come assessore alla Cultura, dal 1959, Renato Zangheri seppe coinvolgere i giovani di allora, in una Bologna animata dallo spirito critico, nella Commissione Cinema, propedeutica alla futura Cineteca. Gettò le basi per un cammino che, dalla GAM,

ti. L'idea: che tra i compiti del Comune fosse l'occhio rivolto alle persone più disagiate. Nacquero scuole dell'infanzia in tutti i quartieri, dove prima non c'erano. Anni non semplici: la strage dell'Italicus nel 1974, quella del 2 agosto 1980 alla stazione. Nell'iconografia civile del Paese rimarrà indelebile la mano di Sandro Pertini posata, in modo affettuoso e solidale, sul leggio, mentre Renato Zangheri pronuncia il suo discorso, durante la commemorazione delle vittime, di fronte ad una piazza ferita, ma determinata a non piegarsi al terrorismo. Visse il travaglio del '77, con una riflessione di cui



IL TRASPORTO PUBBLICO A BOLOGNA

Foto Collezione Storica Tper

Gli anni Settanta

QUINTA PARTE

VERSO L'ATC



Un Lancia Esatau P Menarini sta percorrendo Via Santo Stefano in direzione Carteria di Sesto. (Foto Formentin-Rossi, tratta dal libro "Storia dei Trasporti Urbani di Bologna, F. Formentin, P. Rossi - Ed. Calosci Cortona")

a cura di **FABIO FORMENTIN**

DALL'AZIENDA TRANVIARIA ALL'AZIENDA TRASPORTI

Archiviato nel 1963 il servizio tranviario e completata nel 1965 l'immissione in servizio degli autobus e dei filobus sostitutivi (all'epoca i filobus circolanti erano 71 e gli autobus 200, tenendo conto della radiazione dei vecchi Lancia 3Ro), l'ATM, che a partire dal 26 gennaio 1967 cambiò la propria denominazione in Azienda Trasporti Municipali, si dedicò ad alcuni potenziamenti della rete. Nel 1966, con l'utilizzo dei vecchi Tubocar, furono istituite le linee collinari 3 e 4 Panoramica Paderno e Panoramica Casaglia; nel 1967 il 26 fu prolungato a via Roncizio e nel 1968 il 39 raggiunse la Ponticella. Sempre del 1968 fu la nuova linea 18 Quartiere Barca, lungo le vie della Grada, Sabotino, Tolmino, Berretta Rossa e Certosa (oggi in parte modificate); successivamente il 18 fu prolungato alla stazione e in seguito alla Fiera. Furono anche gli anni delle prime riforme

segue a pagina 11



Nel 1966 l'ATM istituisce due linee denominate "panoramiche" che collegano il centro della città con il Parco Cavaioni, all'epoca meta di pellegrinaggi nelle domeniche estive dei Bolognesi che non potevano recarsi al mare. Al Parco Cavaioni è ripreso un Fiat 314 Menarini sulla linea 3 (Foto: Collezione Storica TPER).

segue da pagina 1

radicali al regime della circolazione nel centro storico: senso unico nelle vie Ugo Bassi, Rizzoli e Indipendenza, pedonalizzazione di piazza maggiore e del pri-

mo tratto di via D'Azeglio.

Nel 1969 fu istituita la nuova linea 16 Ospedale Maggiore-Quartiere Murri; dalla modifica delle linee 25, 26, 38 e 39 nacquero altre quattro linee: 12 Dozza-D'Azeglio; 13 Ponticella-Lame; 38-39 Circolari periferiche. Nuove linee circolari 14 e 15 collegarono, tramite la Tangenziale, il Villaggio INA di Borgo Panigale con la zona industriale di Croce Coperta.

GLI ANNI SETTANTA

A partire dal 1970, quando Renato Zangheri divenne sindaco di Bologna, ci si cominciò a porre il tema di un consorzio che unificasse l'ATM con l'azienda provinciale APT, ma si giunse anche alla convinzione che, nonostante il progressivo aumento del deficit, fosse opportuno rendere gratuito il servizio e di farne ricadere il costo sull'intera collettività, nella speranza, fra l'altro, che ciò potesse indurre molti cittadini a rinunciare all'auto privata. In tal modo, dal 1° aprile 1973, in alcune fasce dell'orario di punta si poté viaggiare gratis sull'intera rete urbana bolognese. Sempre in quegli anni, a Bo-



L'autobus a due piani risale Via dell'Indipendenza nei primi anni '60 quando il centro storico di Bologna non conosceva ancora le limitazioni al traffico (Foto: Collezione Storica TPER).



Rara immagine dell'esemplare unico di Om Leoncino, presente nel parco mezzi ATM. Qui è ripreso all'interno del Deposito Battindarno (Foto: Roberto Amori).

L'Assemblea dei Soci approva il nuovo Statuto e nomina i nuovi organi societari di Tper

Nel corso dell'Assemblea dei Soci di Tper che si è svolta il 31 luglio scorso gli azionisti hanno approvato il nuovo Statuto della Società, in conformità del quale sono stati nominati i nuovi organi societari sulla base di liste presentate unitariamente da Comune di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Città Metropolitana di Bologna.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione di Tper SpA - che resterà in carica per i prossimi tre esercizi - è composto da:

- **Giuseppina Gualtieri** - *Presidente*
- **Francesco Badia** - *Consigliere*
- **Giovanni Neri** - *Consigliere*

Il Collegio Sindacale della Società è composto da:

- **Sergio Graziosi** - *Presidente*
- **Davide Cetti** - *Sindaco effettivo*
- **Monica Manzini** - *Sindaco effettivo*
- **Romana Romoli** - *Sindaco supplente*
- **Piero Landi** - *Sindaco supplente*

“Si apre un nuovo mandato amministrativo per Tper – ha dichiarato la presidente Gualtieri – dopo i primi tre anni di impegno e di risultati per i quali vorrei ancora ringraziare il Consiglio d'Amministrazione uscente, il management, nonché tutti coloro che vi hanno contribuito con la competenza e la passione che, sono cer-

ta, continueranno ad essere la guida per l'importante lavoro a cui è chiamata l'Azienda su più fronti”.

“Da settembre – ha proseguito la Presidente – il nuovo CdA darà priorità all'elaborazione del prossimo piano industriale triennale che, con la costante condivisione degli Enti proprietari, dovrà porsi come tema rilevante il rilancio degli investimenti, anche nell'ottica del continuo miglioramento qualitativo dei servizi che è un obiettivo primario per Tper”.

“Voglio ringraziare i Soci per la fiducia accordatami in maniera concorde, in un'unità d'intenti che non è mai mancata in questi anni e che rappresenta sempre la miglior condizione per il conseguimento di ogni risultato”.

Nella sua prima seduta Il Consiglio d'Amministrazione ha proceduto poi alle nomine che fanno capo alle funzioni operative di vertice della Società. Come da indicazione espressa dagli Azionisti all'atto delle designazione del nuovo *board*, la **Presidente Giuseppina Gualtieri assume anche la carica di Amministratore Delegato**. Il Consiglio d'Amministrazione ha anche nominato l'**ing. Paolo Paolillo Direttore della Società** e il **Dott. Fabio Teti Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo**. Entrambi ricoprivano già ruoli dirigenziali nella Società.

SEGUE A PAGINA II >

< SEGUE DA PAGINA I

Abbonamenti, Tper propone “Salta la fila”

Sono sempre di più le persone che per i propri spostamenti quotidiani su bus e treni Tper si affidano all'abbonamento annuale, sfruttandone la praticità di utilizzo, l'assoluta convenienza e il prezzo bloccato per un anno. Tra i vantaggi, inoltre, la possibilità pagare l'abbonamento in tre rate e le agevolazioni in termini di sconti per giovani e anziani e per chi fa dell'abbonamento una scelta comune e condivisa da più componenti del nucleo familiare.

Tper - che è la più grande realtà del settore dei trasporti pubblici della nostra regione - conta oggi **oltre 82.000 abbonati annuali**, una vera e propria città in movimento che valorizza il lavoro quotidiano dell'Azienda, teso ad offrire un servizio sempre migliore.

Ai fedelissimi abbonati, aumentati percentualmente dell'11,5% in soli tre anni, e a tutti coloro che per la prima volta vorranno far parte di questo virtuoso gruppo sempre più vasto è dedicato il *claim* che Tper ha lanciato per la propria campagna abbonamenti: “Salta la fila”.

Le code agli sportelli, infatti, oggi si possono evi-

tare in tanti modi: non solo recandosi per tempo in biglietteria senza aspettare gli ultimi giorni utili, considerato che l'inizio della validità degli abbonamenti annuali personali può decorrere, a scelta del cliente, da uno qualsiasi dei 30 giorni successivi all'acquisto, ma anche affidandosi a soluzioni di grande praticità, fruibili anche da casa o a uno sportello bancomat.

Sul piano della comodità, infatti, l'abbonamento annuale, che è caricato su tessera a microchip “Mi Muovo”, oltre a permettere 365 giorni di viaggi in città spendendo meno di un caffè al giorno, offre un ulteriore vantaggio per chi lo possiede: se non rientra in casi particolari, tra cui l'acquisto rateizzato o lo sconto famiglia, è rinnovabile – oltre che alle biglietterie – anche presso gli sportelli bancomat di Unicredit e Carisbo oppure online sul sito web di Tper, alla pagina www.tper.it/abbonati, senza costi aggiuntivi.

Sempre attraverso il sito, non solo si può rinnovare un abbonamento già in essere, ma anche sottoscriverne uno nuovo: da ferragosto agli inizi di settembre oltre 2400 utenti hanno sottoscritto

Le agevolazioni per chi si abbona

Ai titolari di abbonamento annuale l'Azienda riserva vantaggi anche in tema di acquisti, cultura, tempo libero, divertimento e utilità quotidiana; promozioni esclusive garantite dai partner commerciali e istituzionali che hanno accettato di unirsi in sinergia a Tper.

La Multisala The Space Cinema riconosce sconti sui film in programma, così come le Librerie

Coop, Coin e Comet per quanto concerne gli acquisti e CityRedBus per i viaggi sul bus turistico scoperto e sul trenino San Luca Express. Altrettanto vantaggiose sono le agevolazioni e le riduzioni sugli ingressi offerte da numerosi enti culturali della nostra regione, quali Cineteca di Bologna, Biografilm e Future Film Festival, i Teatri Comunali di Bologna e Ferrara, i teatri Celebra-

o rinnovato il loro abbonamento on-line, attraverso il sito Tper.

In ogni caso per supportare gli utenti che intendono ricorrere alle biglietterie, soprattutto per quelle casistiche che necessariamente richiedono l'acquisto di persona (rateizzazioni, sconti

famiglia) e per ridurre i possibili disagi, L'Azienda oltre a potenziare il servizio, ha messo in campo nel periodo clou della campagna abbonamenti negli orari di maggiore afflusso, un supporto informativo con personale dedicato che ha dato indicazioni utili sugli abbonamenti e sulle possibilità alternative di rinnovo.

Abbonamenti, Bologna F.C. e Tper fanno squadra

Come ogni anno decine di migliaia di persone sono state chiamate da Tper a garantirsi la convenienza di 365 giorni di viaggi in città sui mezzi di trasporto pubblico spendendo meno di un caffè al giorno. Una campagna abbonamenti che quest'anno si è intrecciata con quella del neopromosso Bologna, che ha chiamato i propri tifosi a rinnovare la fedeltà ai colori rossoblu.

Le due realtà bolognesi hanno deciso, infatti, di co-promuovere le campagne abbonamenti. Il 16 settembre tra tutti coloro che hanno sottoscritto o rinnovato un abbonamento annuale Tper (con scadenza successiva al 15/10/2015)



zioni, Europauditorium e Duse, le esposizioni di tutte le sedi dell'Istituzione Bologna Musei, Musica Insieme, l'associazione culturale Jazz Club Ferrara e il Bologna Jazz Festival. Inoltre, in ambito sportivo, quest'anno gli abbonati annuali Tper avranno anche l'opportunità di poter vincere abbonamenti e biglietti per le partite casalinghe del Bologna F.C. 1909, grazie alla nuova sinergia

tra la società calcistica e l'azienda di trasporti. In più, per incentivare l'uso combinato dei mezzi pubblici collettivi e del car sharing, due modalità di spostamento ad alta compatibilità ambientale, chi è abbonato a Tper non paga la quota d'iscrizione al servizio "Io Guido", ma solo il costo relativo al tempo d'impiego delle vetture e ai chilometri percorsi.

SEGUE A PAGINA IV >

< SEGUE DA PAGINA III

sono stati estratti 20 vincitori di altrettanti abbonamenti per il Settore Distinti al campionato 2015/2016 del Bologna F.C. 1909.

Inoltre, a partire da mese di ottobre e per tutta la durata del campionato, la collaborazione prevede che Tper metta in palio, con estrazioni

mensili, biglietti per lo stadio riservati ai propri abbonati annuali. L'iniziativa rientra tra i tanti vantaggi e promozioni riservati agli abbonati annuali Tper.

Non mancheranno, poi, nel corso dell'anno, anche altre sorprese a favore di chi ama il Bologna e il trasporto pubblico.

“Porte aperte”, Tper fa il tutto esaurito

Nella mattinata di sabato 19 settembre, in occasione della Settimana europea della Mobilità sostenibile, Tper ha organizzato una visita guidata gratuita, su prenotazione, alla propria Centrale Operativa di servizio di via di Saliceto e al deposito dei bus di via Ferrarese. In meno di quattro giorni le prenotazioni on line avevano raggiunto il numero massimo di posti disponibili. Un risultato che testimonia l'attenzione e il legame crescente tra l'azienda e la città.

La visita guidata, della durata di circa due ore, ha permesso di aprire un'interessante finestra su aspetti poco conosciuti del lavoro articolato e complesso che sta dietro al quotidiano servizio dei bus di Tper. Un insolito “dietro le quinte” in cui è stato possibile, ad esempio, conoscere come vengono gestite le emergenze in caso di eventi particolari del servi-

zio, tra cui le deviazioni temporanee di percorso o la sostituzione di un bus in linea, oppure vedere dove vanno a “dormire” di notte gli autobus, dove vengono riparati e puliti, e scoprire come e in quanto tempo avviene il rifornimento di un pieno di metano. Il tutto, guidati da dirigenti e tecnici dell'Azienda pronti a rispondere a tutte le domande e alle curiosità dei presenti.

La visita rientrava tra le iniziative previste a Bologna nel corso della Settimana europea della Mobilità sostenibile ed è stata un'occasione per tutti i cittadini interessati, adulti e bambini, per approfondire la conoscenza dei servizi che utilizzano ogni giorno e del complesso mondo del trasporto pubblico locale. Tper conta di poter riproporre presto altre analoghe occasioni di visita.



Bologna comparvero le prime donne autiste. Con il 1970, inoltre, fu inaugurata la nuova livrea degli autobus, gialla e rossa. Per quanto riguardava la rete, il 31 fu prolungato oltre l'Arcoveggio, fino al Sostegnazzo; il 22 fu prolungato lungo via Bentini e in zona San Vitale sia lungo via Mattei fino a via Bassa dei Sassi, sia su via Larga fino alla zona industriale Cerodolo e successivamente con una diramazione fino a via Vetulonia al Fossolo. Scomparvero le circolari 36 e 37, sostituite da due diametrali 10 e 11; la navetta 23 sostituì le linee radiali 28 e 29. In generale, le altre linee aperte in quegli anni furono:

24 Beverara-Foscherara;
25 Ferrovia-Fossolo;
34 Piazza Cavour-Sabbionio;
40 via Rizzoli-Filanda;
47 Z.I. Bargellino;
48 via Orefici-Bolognina.

DISMISSIONI E AMMODERNAMENTO DEL PARCO

La seconda metà degli anni sessanta fu un periodo avaro di nuove acquisizioni di autobus, in quanto entrarono in servizio solo piccoli lotti di mezzi usati. Si dovette attendere il 1969 perché trovasse l'avvio una fase di profondo potenziamento e rinnovo del parco con 321 nuovi mezzi: 127 autobus nel 1969-72 (di cui 106 Fiat

410 A) e ben 194 nel 1973-74 (tutti Fiat 421 A e 421 AL). Nella seconda metà degli anni sessanta fu radiato l'intero gruppo dei più vecchi Esatau (2025-2037), cui si aggiunse il 2060. Fra il 1970 e il 1974 fu la volta dei "640", dei Lancia Esatau Menarini (le vetture dal 2044 al 2050 furono cedute all'ATAM di Perugia), dei Tubocar (il 2510 fu ceduto all'APT che lo inserì nel parco imolese con il numero 2), dei "401" e del 2454. Tra i filobus, nello stesso periodo scomparvero tutti i "140" e alcuni "2401" (1408-1409-1410-1412). Venne avviata anche una fase di ricolori-



Siamo nel 1963, un Fiat 411 Viberti monotrail snodato transita da Via Rizzoli in direzione San Lazzaro
(Foto: Elaborazione grafica di Roberto Amori da filmato ATM).

A sinistra, in Piazza Re Enzo troviamo una grande varietà di mezzi ATM: in primo piano è possibile riconoscere un Fiat 401UM Canso, seguito da un Fiat 405 Casaro Tubocar ed infine un Fiat 409 Menarini Monocar 1101/2 (Foto: Roberto Amori). Sopra, l'imponente chiesa di San Petronio fa da sfondo ad una coppia di Fiat 411 Menarini ripresi in Piazza Maggiore nel 1971 (Foto: Roberto Amori). Sotto, la vettura 1148, uno degli 8 esemplari di filobus Alfa Romeo 140AF Menarini, transita in via Porrettana in direzione Casalecchio (Foto: Elaborazione grafica di Roberto Amori da filmato ATM).



segue a pagina IV



Il filobus Fiat 2401 Cansa, in servizio sulla linea 43, sta effettuando la fermata di Piazza Re Enzo (Foto: Roberto Amori).



All'interno del capannone del Deposito Battindarno riposa un filobus Fiat 2405 Viberti. Sulla destra, con matricola 1141, si riconosce il filobus Alfa Romeo 140AF Menarini (Foto: Roberto Amori).



Un filosnodato Fiat 2405 Macchi è qui ripreso al capolinea di Piazza Minghetti sulla linea 46 (Foto Collezione Storica TPER) (Foto: Roberto Amori).

segue da pagina III

tura di parte delle vetture verdi, che per la verità procedette più stentatamente che in altre città, tanto che alla fine risultarono nella nuova livrea solo le vetture 1311-1313-2476-2478-2481-2484-2489-



I bipiani all'interno del deposito Battindarno costituivano una eccezione, essendo stati assegnati, per tutta la durata della loro carriera, al deposito Zucca che, fino a metà degli anni '70, era anche considerato il deposito principale. Il Deposito Battindarno però, era sede dell'officina revisione motori: ecco che allora tutti i mezzi che necessitavano di questo intervento manutentivo, venivano portati in questo nuovo (all'epoca) deposito. Nella foto si riconosce anche, sulla destra, un Lancia Esatau P Garavini e sullo sfondo un filobus Fiat 2405 Viberti (Foto Collezione Storica TPER).

2491-3003-3004-3005-3007-3009-3010-3012-3015-3020-3024-3025. Ben più radicale fu invece l'intervento di ammodernamento dei filobus dei gruppi 1418-1428 e 1429-1435 (il 1428 fu solo riverniciato in giallo-rosso).

IL MATERIALE ROTABILE ATM FINO AL 1975

a) PARCO FILOVIARIO USATO (1968)

gruppo 1429-1432: Fiat 2411 Cansa con motore CGE CV 1225T da 140 CV, del 1960-61, acquistate usate da ACAP Padova (ex gruppo 75-78);
gruppo 1433-1435: come precedente, ma motore CGE CV 1218B da 125 CV, del 1959, acquistate usate da ACAP Padova (ex gruppo 72-74).

B) PARCO AUTOMOBILISTICO USATO DEL 1966-67

gruppo 2722-2725: autobus bipiano Fiat 412 su carrozzeria Aerfer, motore da 276 CV e cambio elettropneumatico Marelli, del 1962, acquistati usati nel 1967 da SITA (1777-1778-1779-1784);
gruppo 3016-3025: dieci vetture Fiat 410/4/2 Cansa, con motore Fiat 310 da 176 CV, cambio elettropneumatico Marelli, guida centrale, del 1963, acquistate usate da ATA di Biella nel 1966.

B) PARCO AUTOMOBILISTICO DELLA FASE DI RINNOVO 1969-74

gruppo 2726-2734: nove autobus bipiano Fiat 412 su carrozzeria Aerfer, motore da 276 CV e cambio elettropneumatico Marelli, del 1970-71 (solo la 2734 del 1971), in colore giallo-rosso;
gruppo 2801-2812: dodici Fiat 409 su carrozzeria portante Menarini Monocar 1101/2, motore orizzontale Fiat 220H da 153 CV, cambio automatico ZF, del 1969; furono i primi autobus ATM con guida a sinistra;
gruppo 2813-2822: dieci Fiat 409 A su carrozzeria portante Menarini Monocar 1231, motore orizzontale Fiat 8200.12 da 194 CV, cambio automatico SRM, del 1973, in colore giallo-rosso;
gruppo 3026-3055: trenta vetture Fiat 410 A Menarini, con motore Fiat 310 H da 176 CV, cambio automatico Voith D 501, guida a sinistra, del 1969; ancora con livrea verde;
gruppo 3056-3082: 28 vetture come le precedenti, ma del 1970, in colore giallo-rosso;
gruppo 3083-3131: 49 vetture come le precedenti, ma del 1971-72, in colore giallo-rosso;
gruppo 4001-4070: 70 Fiat 421 A Menarini, motore anteriore Fiat 8210.12 da 225 CV, cambio automatico SRM, del 1973, in colore giallo-rosso;
gruppo 4071-4184: 114 Fiat 421 AL Menarini, di 12 metri, motore anteriore Fiat 8210.12 da 225 CV, cambio automatico SRM, del 1973-74, in colore giallo-rosso.



di PETER LUPO

GRUPPO STUDIO TRASPORTI

Trent'anni di I-Effeuno

Anche nel 2015 il GST rinnova l'annuale appuntamento con il BusDay: quest'anno ha visto come protagonista l'Iveco I-EffeUno ex ATC Bologna (poi Tper) matricola 434 classe 1985 ora di proprietà della società Ricci Bus di Bagnara di Romagna che durante la giornata è stata condotta dall'amico e autista Michael Dall'Olio.

Un grazie particolare va ovviamente a Ricci Bus che ci ha permesso anche quest'anno di svolgere un'iniziativa importante per tutti quelli che volevano rendere omaggio a un mezzo che per 30 anni ha viaggiato nella provincia di Bologna. È bellissimo vedere come

il noleggio. Devo dire che personalmente è stata un'esperienza molto stimolante e costruttiva che mi ha dato davvero tanta soddisfazione. Dopo un sopralluogo per i punti foto assieme a Massimiliano Cantoni e alla traccia oraria fatta assieme a Mauro Malaguti abbiamo potuto dire che il BusDay 2015 sarebbe stato davvero bello e carico! La mattina la partenza è stata alle 10.30 dall'autostazione di Imola, direzione Conselice facendo il percorso della linea 152 (Imola-Lugo via Selice) fino a Fruges per poi arrivare a Conselice come 296. Foto ricordo a Conselice poi direzione Campotto, capolinea della linea 154. E ora? Diretti

Rio dove c'è il tempo per rifocillarsi in un baretto locale. Il nostro giro procede poi verso Fontanelice dove prendiamo il percorso della linea 142 Imola-Piancaldoli, la strada tortuosa e gli scorci paesaggistici su un mezzo di 30 anni hanno regalato forti emozioni ai passeggeri. Inversione nel paese tipicamente montanaro di Piancaldoli e poi partenza alla volta di Castel San Pietro Terme dove, dopo qualche scatto, abbiamo accompagnato alla stazione FS alcuni passeggeri. Noi già abbastanza stanchi e provati dalla giornata frenetica abbiamo comunque fatto un veloce ingresso regresso nella località di Poggio Grande a 5 minuti da



Il Gruppo Studio Trasporti all'appuntamento col Bus Day: il "prescelto" è l'Iveco I-EffeUno del 1985.

un'azienda di trasporto pubblico abbia così a cuore certe iniziative importati per coloro che cercano di tenere viva la cultura del trasporto pubblico.

Quest'anno per la prima volta io, Peter Lupo, mi sono messo in gioco organizzando nei dettagli il giro, in particolare il percorso che avremmo effettuato durante

verso a Imola con qualche sosta foto in località Spazzate Sassatelli, Sesto Imolese e Sasso Morelli. Arrivati a Imola una bella sosta per riempire la pancia e qualche chiacchiera dove il tema principale era l'autobus ma... non solo! Ore 13.30 tutti a bordo, si parte verso i monti, bella sosta a Borgo Tossignano e a Castel Del

Castel San Pietro così da avere una foto ricordo anche lì nella caratteristica fermata, poi diretti a Imola senza fermate intermedie per riportare la 434 a casa nel suo deposito. È giunta l'ora di prenotare la fermata e di scendere dalla porta posteriore, il viaggio per oggi è finito... ci vediamo il prossimo anno! ➤



di MIRKO GRIMANDI

GRUPPO MOTO

Una bella avventura!

Anche quest'anno le escursioni in moto del nostro gruppo sono agli sgoccioli, dall'1 al 6 Settembre, si è compiuta la consueta "vacanza lunga". In andata abbiamo toccato il lago di Caldonazzo, sosta pranzo, poi, la strada del vino, fra vigne e meleti, fino a Caldaro. Sosta al lago, poi la sempre trafficata statale della Val Venosta, fino all'Hotel Aquila Nera a Montechiaro, un piccolo paese con bella vista sui monti. Le previsioni allarmano, tutti i giorni pioggia! Nonostante ciò siamo sempre partiti, a volte già in tenuta da acqua, ma comunque "on the road".

Prima escursione sullo Stelvio, tornanti umidi, e al passo le nuvole cancellano il panorama. Pioggia fino a Bormio, sole e ancora pioggia fino a Livigno. Sosta pranzo: stendiamo ad asciugare gli antiacqua. Sole mentre seguiamo il lago di Livigno, poi un tunnel a pagamento ci porta in Svizzera. Il Passo del Fuorn, molto bello, e la discesa in val Monastero, visita a Mustair all'Abbazia romanica e ritorno in albergo.

Seconda escursione con meteo variabile, il passo Resia, poi Austria e la strada a pagamento "KaunerGletscherStrasse". Una bella strada che sale per ampi tornanti fino al ghiacciaio a 2750 m. Sosta pranzo, poi prendiamo la cabinovia. Fa freddo, ma ci divertiamo con la neve caduta nella notte facendo a pallate. Il panorama è molto bello ma nuvole nere si addensano e ci conviene scendere. Sosta a Curon dove un campanile sporge dall'acqua del lago. In hotel ci raggiungono Valter e Gea.

Terza escursione, al mattino il cielo è quasi totalmente sgombro. Si parte, destinazione Passo Giovo e Vipiteno dove ci raggiungeranno Marco e Daniela, partiti in mattinata da Bologna. Al passo, scendiamo verso Vipiteno. Dopo il pranzo si prosegue per Passo Pennes e val Sarentino, percorrendo una stupenda e lunga strada, che alla fine punta in basso veloce, passando sotto alla roccetta sormontata da Castel Roncolo. Sosta al Giardino Forst, e dopo un bel

boccalone di "bionda spumeggiante", si riparte. Ci ritroviamo tutti in albergo a cena.

Quarta escursione con pioggerella a tratti, destinazione Svizzera, i passi dell'Engadina. Frontiera con l'Austria si segue per S. Moritz, per una strada che scende con ampi tornanti fino a Martina, confine Svizzero. Piove ancora, la

tutta, fino a fino a Mustair ed al confine. È una strada stupenda che sale ampia sul bordo di una montagna con in basso la valle raggiunge il passo, il Fuorn. Arriviamo in albergo in concomitanza con l'arrivo di Roberto e Marina, che ci hanno raggiunto anche solo per due giorni e per tornare a casa con noi. Partiamo dopo i saluti alle gentilissime ra-



Il gruppo Moto del nostro circolo in posa sul lago di Caldaro.

sequenza dei paesi ordinati, i prati, il bosco, in lontananza si vede anche il caratteristico trenino rosso, l'inconfondibile paesaggio svizzero. Deviamo verso il Fluelapass. Si sale nel bosco poi iniziano i tornanti, e ricomincia a piovere, anzi... sulla visiera del casco appaiono delle stelline, nevica!.. Arriviamo al passo (2383m) sotto il nevischio che già attacca sull'erba.

Torniamo indietro fino a Zernez, nel cuore del Parco Nazionale Svizzero. Qui si pranza, al ristorante. Poi via verso S. Moritz, passeggiata e ritorno per la strada del Offenpass che percorriamo

gazze dell'albergo e a tutta la famiglia Pingerra, c'è un bel sole e dopo il passo Palade raggiungiamo Molveno. Pranzo e passeggiata in riva al lago, poi via per la strada del Monte Bondone, che, con ampie curve aperte e veloci ci porta in cima. Sosta, poi giù per i tornanti in serpentina fino a Trento. Autostrada, fino all'Area di Servizio Secchia per i saluti.

Bilancio finale positivo, tutto sommato anche il meteo ci ha danneggiato poco. La compagnia è stata ottima, molto affiatata ed allegra. Una bella avventura! Pronti per le prossime? ➤

di **GIANNI GHERARDI**

UNA INIZIATIVA ORIGINALE... IN GIRO PER LA CITTÀ

L'autobus tra jazz e fumetto

Salire sul nostro solito autobus che ci porta al lavoro o allo studio, ma trovarlo diverso: all'esterno con delle livree particolari ricche di fotografie di personaggi che ci sembrano strani, e dentro un 'mondo' in cui alle pareti non ci sono le solite pubblicità o gli avvisi anti-portoghesi, ma le illustrazioni di una graphic novel creata da un nome di spicco del fumetto come Vanna Vinci, ed una colonna sonora in tema.

Sono i due autobus del jazz in circolazione (ogni giorno una linea diversa) allestiti da Tper, Bologna Jazz Festival e Gruppo Hera, per presentare alla città la decima edizione di una rassegna che è diventata il punto di riferimento autunnale per la musica afroamericana, il grande jazz. Dal 24 ottobre al 26 novembre, tra Bologna e Ferrara, il Bjf presenterà grandi concerti, sia nei teatri (Teatro Comunale, Arena Del Sole, Duse, Auditorium Unipo e il teatro Abbado) che nei locali (Bravo Caffè, Take Five, Cantina Bentivoglio e Torrione jazz club) per un intrigante tavolo sonoro ricca sia di giganti di questi musica che di emergenti.

Così all'esterno dei bus vediamo le foto dei protagonisti del festival virate in giallo su fondo nero, dentro le illustrazioni create appositamente da Vanna Vinci, che ha accolto con entusiasmo la proposta di disegnare i ritratti originali dei dieci artisti di punta del festival, con il tocco della sua personale creatività.

Ecco allora da Brad Mehldau a Ron Carter, Enrico Rava, Kenny Garrett, Terence Blanchard, Mark Turner, i gruppi James Farm di Joshua Redman, Volcan di Gonzalo Rubalcaba, Children of the Light (il trio Perez-Patitucci-Blade) e il duo Courvoisier-Feldman. Tutti rappresentati con il classico tratto del suo pennarello nero che con pochi dettagli ne coglie i caratteri.

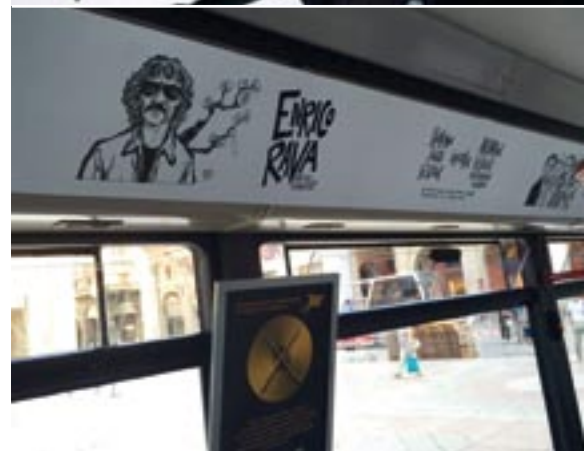
L'iniziativa è il frutto della collaborazione tra Bjf e BOIBul (Festival internazionale del fumetto), oltre ad Hera, da anni partner di entrambe le manifestazioni. Vanna Vinci è una delle più importanti fumettiste italiane, nata a Cagliari, che vive e

lavora tra Milano e Bologna. Ha esordito nel fumetto nel 1989 sulla rivista 'Fumo di China' e da allora ha pubblicato le sue storie a fumetti in Italia, Francia, Spagna, per importanti editori (Bao Publishing, Dargaud, Rizzoli Lizard, Hachette, Planeteta, Kappa Edizioni, Kodansha di Tokyo).

Oltre che come autrice, lavora anche come illustratrice e in questa veste ha pubblicato per gli editori Einaudi Ragazzi, Mondadori Ragazzi, Fabbri, Giunti, Battello a Vapore.

Ha collaborato con le riviste 'Linus', 'Io Donna', 'Dolcincasa' e con le pagine di cultura dell'Unità. Per la Bonelli Editore ha disegnato due numeri della serie regolare di 'Legs', ha realizzato tre piccoli albi di 'May' allegati ad altrettanti numeri della stessa serie e nel 2010 ha scritto e disegnato 32 pagine a colori per il Dylan Dog Color Fest.

Tra i riconoscimenti ottenuti, è stata premiata con lo Yellow Kid nel 1999 come miglior disegnatore di fumetti e nel 2005 il Gran Guinigi nel 2005. Nel 2001 il suo libro 'L'età salvaggia' ha vinto il premio Romics come miglior opera di scuola europea. Ha insegnato fumetto all'Accademia delle Belle Arti di Bologna e all'Isia di Urbino. Nel 2011, in occasione del BilBOIBul, le è stata dedicata una mostra personale al Museo Archeologico. ➤



SEZIONE SCI

Il programma della stagione

LIVIGNO PRIMA NEVE

9-12 dicembre 2015

CORSO DI AVVIAMENTO ALLO SCI PER RAGAZZE/I

2-6 gennaio 2016

Riservato a ragazze/i dagli 8 ai 14 anni principianti e non accompagnati. In collaborazione con Uisp Lega Sci.

CAMPIONATO NAZIONALE DI SCI AUTOFERROTRANVIERI

GARA INTERREGIONALE

DI SCI AUTOFERROTRANVIERI

Abetone 24 febbraio 2016

Possibilità di viaggio in pullman

A breve i programmi completi. Per informazioni Roberto Fenara e Silvano Nerozzi
Lunedì mercoledì e venerdì
dalle 14.30 alle 17.00
Tel. 051.231003

LO CHEF CONSIGLIA

Empanada de chipirones

Con il rimpianto per i profumi ed i sapori dell'estate ormai alle spalle, mi piace portare nelle vostre cucine una delle tantissime gustose ed elaborate ricette culinarie della cultura spagnola e più precisamente della "Cocina Gallega" cucina Galiziana.

Ricordando la gente genuina di questa regione di Spagna che si dedica alla cucina con amore e tradizione, vi parlo dell'empanada de chipirones, una preparazione piuttosto elaborata, ma dal risultato entusiasmante, ricca di sapore, profumo deciso che invade la casa "e anche la tromba delle scale", dall'aspetto rustico e genuino... non lesinate sulle porzioni i vostri ospiti vi chiederanno sicuramente il bis!

INGREDIENTI RIPIENO

1 e 1/2 kg di seppie
5 cipolle
3 peperoni rossi o verdi
un pizzico di zafferano
sale

IMPASTO

1 kg di farina 00
40 g di lievito
2 uova
2 1/2 acqua
olio
sale

PROCEDIMENTO

In una ciotola, mescolare acqua tiepida, lievito e sale, aggiungere la farina e le uova e impastare, versare un po' di olio e lasciare riposare per 15 minuti, coprendolo con un panno.

PER IL RIPIENO

In una padella mettere l'olio e mezza cipolla tritata poi aggiungere i peperoni, quando la cipolla è ben dorata, aggiungere i calamari già puliti, lo zafferano e il sale.

Stendere la pasta con un rullo, poi pennellate una teglia con l'olio.

Posizionare la metà della pasta nella teglia e versare il ripieno, coprire con il



restante dell'impasto e sigillare accuratamente i bordi. Fare un po' di pressione con le dita per eliminare eventuale gonfiore.

Mettere in forno a 200° t° C per 10 minuti.

IL TOCCO

Potete decorare i bordi dell'empanada con i rebbi di una forchetta o con una rondella tagliapasta.

Francesco Viceré

Chef & Sommelier per www.chefh24.it



IL SOMMELIER ABBINA

Campo Viejo

Alcuni direbbero: ma come sul pesce vino rosso? Ebbene sì, in alcuni casi non c'è regola che tenga, l'empanada ha un sapore davvero ricco, intenso, difficile da bilanciare, per questo ho scelto lui...

Nel 1959 José Ortiguela, con il suo carattere pionieristico decise di fondare Campo Viejo, nel cuore di Rioja a sud di Bilbao, Spagna del nord.

Da allora l'azienda produce vini espressivi e pieni di carattere. La varietà: Tempranillo, Graciano e Mazuelo. Dall'aspetto

rosso rubino con riflessi dorati, possiede l'aroma inebriante della frutta a bacca nera, chiodi di garofano, pepe e vaniglia. Equilibrato, potente ed elegante.

In fine l'invecchiamento in barrique di 18 mesi dona quel che serve a questo vino per meritare apprezzamenti a livello mondiale.

Servitelo a 16/17° C... e vi raccomando, mai da soli! Stappare un Rioja è un'emozione da condividere!

Francesco Viceré

Chef & Sommelier per www.chefh24.it



**Circolo
G. Dozza**
bologna
ferrara

DOPOLAVORO TPER
Farne parte conviene

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



Buono spendibile dal 1 al 30 novembre 2015



DOPOLAVORO TPER
Farne parte conviene

BUONO SCONTO
10%
SU TUTTA LA SPESA

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



Riservato ai possessori
di Carta Insieme

* vedi regolamento sul retro del buono

 **CONAD**
 **CONAD IPERMERCATO**

Buono spendibile dal 1 al 31 dicembre 2015



DOPOLAVORO TPER
Farne parte conviene

BUONO SCONTO
10%
SU TUTTA LA SPESA

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



Riservato ai possessori
di Carta Insieme

* vedi regolamento sul retro del buono

 **CONAD**
 **CONAD IPERMERCATO**



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



Buono spendibile dal 1 al 30 novembre 2015

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

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



6 020000 060624

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

Buono spendibile dal 1 al 31 dicembre 2015

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

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



6 020000 060631

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



di CIRA SANTORO

UNO STRANO PRIMO GIORNO DI SCUOLA

Che effetto farebbe Pasolini alle adolescenti?

Il 15 settembre è ricominciata la scuola e alla fermata dell'autobus 21 ho incontrato una mamma con due ragazze al loro primo anno di scuola superiore. Una era cioccittina con i boccoli biondi artificiali, l'altra aveva i capelli blu. La prima era vestita come sua nonna, la seconda come Madonna ai tempi di Like a Virgin, una era truccata e depilata come Marlen Dietrich, ma con i brufoli, l'altra aveva solo un rossetto marrone sui denti poco lavati, una aveva le unghie rosso giungla, l'altra aveva un piercing sulle labbra che secondo me, da come parlava, un po' male le faceva. La mamma era una bolognese DOC. La sua sc avrebbe fatto invidia a ognuna delle arzille vecchiette di San Donato: "Scolta, voi potete prendere quello delle scette e dodici o anche quello delle scei e quarantadue" dice alle due ragazze appena arrivata alla fermata dell'autobus "e poi adesso vediamo le distanze".

Sembra che queste due ragazze non siano mai uscite dal quartiere. In piazza dell'Unità dicono che si sono perse, davanti alla stazione si stupiscono, in Piazza dei Martiri guardano verso la sala giochi e salutano idealmente la mamma della puffa, che lì in quel negozio pare faccia la cassiera. Intanto raccontano di come hanno scelto la scuola: scartati licei linguistici, scienze sociali e istituti tecnici, la scuola dove si studia meno ha avuto l'onore di ospitarle per ben nove mesi, poi si vedrà.

Anche la mamma ha fatto la stessa scuola e anche se adesso è disoccupata, sceta bene uguale. Anzi, ammette che le donne che vanno a lavorare tutti i giorni scion delle poverette. In Sant'Isaia si preparano per scendere: la fata turchina dice che il viaggio è abbastanza lungo e quindi può dormire sul bus, riccioli d'oro dice che si può dormire anche a scuola. Evviva l'entusiasmo del primo giorno di scuola.

Da oggi, 15 settembre, sugli autobus di Bologna, come su quelli del mondo intero, torneranno a viaggiare questi strani esseri femminili dai dodici ai diciassette anni che chiamano adolescenti e che per tanti versi sono simili alle vecchiette. Parlano ininterrottamente, dicono più o meno tutto quello che gli passa per la testa, si lavano poco, si truccano molto, sono più interessate all'oggi che al domani. Del passato, data l'età, non ne hanno nessuna contezza. Amano talmente tanto la loro ignoranza da farsene un vanto e se vedono qualcuno aprire un libro si danno di gomito per segnalare la stranezza. Sugli autobus di periferia si può misurare, tra le altre cose, anche la temperatura della scuola italiana osservando i suoi studenti, anzi le sue studentesse, meno anonime dei maschi e più disponibili a mettere in piazza i loro affari di cuore, di cervello e di pancia. Il fatto che la mamma le abbia accompagnate fino alla fermata della scuola potrebbe essere un buon segno: ma mi chiedo come sia possibile che due

ragazze con le unghie rosso sangue e il piercing sul muso non sappiano arrivare da San Donato a Sant'Isaia, non conoscano le strade del centro e facciano quel viaggio come se fosse una deportazione. E allora mi chiedo, se non conoscono Piazza dell'Unità, pensa cosa ne sanno della Bologna dei musei, dei teatri, dei cinema, delle biblioteche. Immagino niente. Neanche il sospetto che esista, quella Bologna lì. Come portarle fuori da quella traiettoria che hanno stancamente disegnato stamattina e sin dalla loro infanzia? Come trasformare il pascolo scolastico, a cui sono destinate, in un'opportunità? Come deviare questo viaggio?

Mentre le guardavo immerse nella loro beata ignoranza ho pensato a Pasolini e ho immaginato che al posto dell'annuncio sui borseggiatori nell'autobus ci fosse la sua voce. Le ho viste tirare su gli occhi, guardare in aria, chiedersi chi è che parla, cosa dice e cosa vuole quella voce lì, così diversa nel ritmo, nel timbro, nelle parole dalle voci di tutti i giorni. Le ho viste illuminarsi, essere sul punto di ridere ma poi trattenersi e abbassare gli occhi e la voce. Ma era solo un sogno. Poi tutto è tornato come prima anche se mi è rimasto il dubbio che forse, una piccola emozione d'arte a sorpresa, sugli autobus, sveglierebbe loro e le loro coetanee da quel torpore che le ha rese, nonostante l'età, i capelli blu e le unghie da tigre, già così spente e prevedibili. >

♥ MARENCO DENTAL CLINIC ♥
 STYLE CONCEPT DENTISTRY
 CHANGES
 PROMOTION



di MANNES BERTI

UN'ATTENZIONE SPECIALE AL TRASPORTO PUBBLICO

I trasporti di Bruxelles

Quando, durante la prima guerra mondiale, ufficiali inglesi scambiarono per francesi i soldati belgi che mangiavano patatine fritte si cominciò, almeno così si narra, a parlare di french fries: questo equivoco, se da un lato fa sorridere, dall'altro descrive pienamente la natura ibrida e a tratti multiforme di Bruxelles. Capitale del Belgio e sede delle più importanti istituzioni europee, con un dialetto curioso, mescolanza di francese, fiammingo e vallone, la città si presenta come un insieme di realtà ora eleganti, ora degradate.

Molto ricca è l'offerta del trasporto pubblico che, manco a dirlo, gode qui una peculiarità che ha pari in poche altre città al mondo: se si esclude il filobus, che qui non è più presente, possiamo trovare autobus, metro, tram e "prémétro". Il prémétro altro non è se non un tram che, dopo avere circolato a raso sulle strade cittadine, va sotto terra fino a raggiungere la metropolitana di tipo tradizionale: infatti negli anni '60/'70, invece di sopprimere la rete tranviaria, la municipalità locale decise di integrarla ed affiancarla al nascente métro, anche in considerazione della vasta pedonalizzazione del centro storico allora prevista gradatamente. Così le rotaie scomparvero senza morire dalle vie più interne e, se si esclude la Rue Royale, dove su un doppio binario sfrecciano i modernissimi tram Bombardier Flexity Outlook delle linee 92 e 93, oggi il centro storico è facilmente fruibile a piedi ed è servito dalla metropolitana tradizionale. Le stazioni sono contrassegnate da un M bianca su fondo blu e le linee più importanti sono la diametrale 1A nord ovest- sud est e la 1B nord est- sud ovest con un tratto centrale in comune nella zona della Gare Centrale; la 2 è una sorta di circolare che segue le "Petit Ring" e la rete si compone di 6 linee. Quanto ai tram, con le peculiarità appena descritte, troviamo più di 30 linee nelle ore di punta che, con molteplici punti di intersezione e di scambio, servono le zone

semicentrali e periferiche, anche in considerazione del fatto che direttrici un tempo suburbane sono oggi a pieno titolo urbane e perfettamente integrate nella mobilità cittadina: le linee possono presentarsi o in sede promiscua o in sede propria, nelle variati dei binari nell'erba e nell'asfalto con sistemi di separazione dal traffico privato.

Molto estesa è anche la rete degli autobus, qui rappresentati dai modelli della Van Hool e della Mercedes, 12, 15, 18 metri, a due, tre assi e snodati. La loro livrea è quella attualmente in uso pres-

so l'azienda STIB, grigia e arancio, con qualche punta multicolore nei mezzi più moderni adibiti a pubblicità: si contano un centinaio di linee e, nel centro storico, anche loro sono rare.

Il servizio è attivo dalle 6 del mattino alle 24, fermo restando che nei weekend ci sono anche servizi notturni.

La bigliettazione, a zone, sembra oggi vivere una fase di passaggio come quella bolognese, per quanto riguarda la tipologia dei titoli di viaggio: accanto alle corse singole dei titoli cartacei con banda magnetica, troviamo la car-



Immagini del trasporto pubblico a Bruxelles.

ta ricaricabile "MOBIB BASIC" che permette di servirsi dei mezzi in modo flessibile e agevole, visto che la ricarica può essere effettuata non solo presso le biglietterie, ma anche presso postazioni automatiche.

Esiste anche il biglietto giornaliero e, cito testualmente, "la carte doit être validée systématiquement aux zones de contrôle en station ou, en surface, à chaque montée dans un véhicule et doit être présenté à toute réquisition des agents STIB"; una corsa dura 60 minuti.

Gli appassionati di mezzi pubblici non

possono non fare una capatina al Museo del tram: questo, oltre a un vasto spazio espositivo statico con mezzi funzionanti, offre la possibilità, soprattutto il sabato e la domenica, di fare un tour per le strade con tram d'epoca al prezzo di 10 euro. Il museo è interamente gestito da appassionati e presenta un retro-shop con curiosità e editoria specializzata.

Non nascondo che la visita nella capitale belga mi abbia trasmesso molte suggestioni e consiglio a tutti di imitarmi. ➤



AGGIORNAMENTO CONVENZIONI 2015

● **AIRAM POLIAMBULATORIO SPECIALISTICO PRIVATO** Via Lame, 165 - Trebbio di Reno (BO) - Tel. 051.705818-702188. www.centromedicoairam.it www.dottormega.it - Terapia fisica e riabilitativa, visite specialistiche, analisi cliniche, esami diagnostici, medicina estetica, odontoiatria. Sconto 10% sulle tariffe per i soci.

● **RED BRICK** Cucina alla griglia birreria vineria Via Frassinago 2/C - Bologna - Tel. 051.580950. www.redbrickristorante.it
Sconto del 10% a pranzo su tutti i piatti del menù dal lunedì al venerdì a presentazione tessera.

● **IRIPARO** Via delle Lame 34/A - Bologna - Tel. 051.233194 - Bologna.centro@iriparo.com - Riparazioni smartphone o tablet, assistenza software e trasferimento dati tra dispositivi, vendita accessori.
Per i soci del Circolo servizio **PRIORITY** (riparazione in un giorno con costo supplementare euro 15,00) al costo di quello **STANDARD**, ove non sia possibile sconto del 10% su tutti gli interventi di riparazione e assistenza rispetto al listino al pubblico.

● **CITY RED BUS** www.cityredbus.com - Tel. 051.379452
Per i soci a presentazione tessera:
Ticket giornaliero del City Tour con Open Bus per la città di Bologna euro 11,00 anziché 13,00. Ticket giornaliero trenino San Luca Express euro 8,00 anziché 11,00
"EXPO-DAYS", date e programma sul sito, euro 66,00 (anziché 69,00) per il viaggio + ticket expo; per i bambini 4-13 anni, ticket

ridotto di euro 42,00 (anziché 45,00); bambini 0-3 anni euro 30,00 se occupano un posto a sedere, altrimenti gratuito - Iscrizione in una delle date già calendarizzate, SOLO per trasporto bus e SENZA ticket expo: euro 42,00 (anziché 45,00).

"STRADA DEI MOTORI E DEI SAPORI", nelle date e programma sul sito, euro 45,00 (anziché 48,00); per i ragazzi 6-18 anni ticket ridotto di euro 23,00 (anziché 25,00); bambini 0-5 anni euro 13,00 (anziché 15,00) se occupano un posto a sedere, altrimenti gratuito.

Noleggio ad uso esclusivo di un open bus per una festa di compleanno, un matrimonio, una festa di laurea 10% di sconto (costo medio di listino euro 400,00).

● **CLIMA3 Snc** manutenzione e montaggio caldaie a gas e climatizzatori - Tel. 051.0285717 - Fax 051.0313450 - Cell. 370.3174067 - climatre.bologna@yahoo.it
Pulizia caldaia 48,00 euro iva compresa - pulizia caldaia con analisi combustione e bollino calore pulito 84,00 euro iva compresa

● **STORE 1931 bijoux** Le Petite Diamant Noir e Saponi naturali della Saponeria Artigiana Via Castiglione 54/A Bologna
Sconto 10% a presentazione tessera

● **STUDIUM** Piazza Roosevelt 4 - interno 19 - Bologna - Tel. 349.2116942. Corsi di yoga, seminari crescita personale, corsi di musica.
Tariffario riservato ai soci del Circolo a disposizione in segreteria.

di **FABBRIS CESARE**

GRUPPO CATTOLICO

Santa Messa per i dipendenti Tper 2015

Giovedì 5 novembre ore 17,30 il parroco Don Davide Baraldi presiederà l'Eucarestia in memoria dei colleghi scomparsi nell'anno presso la saletta corsi Circolo di via S.Felice 11.

Ricordare Angelo, Fabrizio, Flavio, Francesco, Francesco, Gianfranco, Gianfranco, Gino, Loris, Manuela, Marco, Nerio, Romano, è onorare chi per tanti anni ha condiviso il nostro lavoro e tempo libero.

IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ È ANCHE UN PROBLEMA “POLITICO”

La vergogna dei poveri

Com'è noto il trasporto pubblico locale si sostiene prioritariamente tramite compensazioni economiche pubbliche di derivazione regionale e comunale. In base alla legislazione di settore, gli introiti tariffari provenienti dalla vendita di biglietti e abbonamenti dovrebbero coprire il restante 35% dei costi. Nel perdurante contesto di crisi economica che stiamo attraversando, segnato da una gravissima scarsità di risorse pubbliche in tutti i comparti economici del Paese, è prevedibile che le aziende

zo di quello stimato su base nazionale. TPER, grazie a una campagna organica di controllo, informazione e sensibilizzazione degli utenti, ha aumentato in quattro anni del 169% il numero di passeggeri controllati e del 157% gli incassi da sanzioni, riducendo di 1,1 punti percentuali il tasso di evasione dal 2012. Si è generato inoltre un aumento dei ricavi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio per oltre 7 milioni di euro. Recentemente è stata avviata su alcune linee la sperimentazione dei “tornelli mobili”, dai quali ci si attende una ulteriore riduzione dell'evasione (al di sotto del 2%).

L'impiego dei tornelli è finalizzato a suscitare riprovazione sociale nei confronti degli evasori, si basa cioè sulla vergogna o l'umiliazione pubblica di chi non timbra e viene quindi segnalato all'attenzione tutti con una luce rossa lampeggiante: “più di un controllore, spesso fa lo sguardo indignato dei passeggeri onesti”, ha dichiarato alla stampa un responsabile aziendale del progetto.

La stigmatizzazione negativa degli evasori agirebbe quindi come forza dissuasiva o di controllo preventivo.

Gli evasori vengono frequentemente etichettati come “furbi” o “portoghesi”, nella considerazione comune prevale cioè l'idea di un comportamento opportunistico, egoistico e sfruttatorio (problema del free rider), agito a danno di un bene comune.

L'evasione rappresenta certamente un problema di natura redistributiva (l'atto di evadere comporta inevitabilmente un'iniquità sociale e una redistribuzione della ricchezza a favore di un soggetto che compie un'azione illecita) ma la descrizione di questo problema non può prescindere da un tentativo di comprensione delle cause che lo determinano.

La ricerca nazionale promossa dall'associazione datoriale ASSTRA ci dice che il 40% circa degli evasori è disoccupato: per quasi un evasore su due l'evasione probabilmente non è una scelta ma una

necessità imposta dalla povertà! Non stupisce che il tasso di riscossione delle sanzioni elevate a Bologna non superi il 50% (in molte altre città non si arriva al 20%), pur in presenza di importi relativamente bassi.

Gli altri due gruppi più consistenti di evasori sono gli studenti (13%) e le casalinghe (8%), utenti che non dispongono di un reddito diretto o non ne dispongono affatto. Infine, la propensione ad evadere è massima prima dei 30 anni, si dimezza tra i 30 e i 55 anni e scende ad un terzo dopo i 55 anni.

Questa prima descrizione statistica, che sarebbe interessante approfondire nel contesto specifico della nostra Regione e della nostra Città, dovrebbe suggerire almeno un dubbio: forse non abbiamo a che fare solo con un problema declinabile nei termini onestà/disonestà, correttezza/scorrettezza, o con una scelta individuale basata su un'analisi economica razionale di costi e benefici, ma con un più grave e urgente problema di accesso al servizio per quote sempre più importanti di utenti economicamente in difficoltà.

Scrivo bene Cira Santoro sull'ultimo numero del Nuovo Informatore: “la povertà sta diventando la vera passeggera dei trasporti pubblici di Bologna. E per la prima volta ci soffia sul collo”.

In un Paese in cui il 20% dei lavoratori è a rischio povertà (la fascia di povertà relativa è al 13%) e un giovane su due è disoccupato, il tema del diritto alla mobilità andrebbe posto con maggior forza in sede politica, e lì risolto, evitando di calare l'accetta della repressione indiscriminata sulle teste dei più deboli e vulnerabili.

Proprio perché il trasporto pubblico locale, al pari della scuola pubblica o della sanità pubblica, è un bene comune o una community, come lo definisce giustamente TPER, i primi a potervi accedere dovrebbero essere coloro che non possono permettersi di pagare il ticket.

E se ne vergognano.

Vincenzo Fanari



di TPL concentrino sempre maggiori attenzioni verso elementi di ricavo generati autonomamente: l'evasione tariffaria può costituire un serbatoio appetibile al quale attingere per reintegrare le risorse mancanti.

Il tasso di evasione tariffaria medio nazionale si aggira intorno al 20% e la perdita annua di introiti per le aziende di TPL è quantificabile in circa 450 milioni di euro, l'equivalente economico di 18.000 autobus nuovi o di due rinnovi contrattuali. Il tasso di evasione dichiarato da TPER è assai meno allarmante: si attesta intorno al 7%, un ter-



VIENI A TROVARCI NEI RISTORANTI McDONALD'S® DI:

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

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

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

2 McMenu*

a solo
€10,90



McMenu con panino a scelta tra: Big Mac®, McChicken®, Crispy McRib®, Chicken McNuggets® x 6, Filet O'Fish®, Quarter Pounder®. Con patatine grandi e bibita 0,33L.

La tessera giustifica il 10% di sconto su tutti i prodotti McDonald's®.
Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's® in corso.

2 McMenu*
+ 1 Happy Meal*

a solo
€14,90



McMenu con panino a scelta tra: Big Mac®, McChicken®, Crispy McRib®, Chicken McNuggets® x 6, Filet O'Fish®, Quarter Pounder®. Con patatine grandi e bibita 0,33L.

La tessera giustifica il 10% di sconto su tutti i prodotti McDonald's®.
Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's® in corso.

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

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



1 Cappuccino
+ 1 Brioche

a solo
€1,00



La tessera giustifica il 10% di sconto su tutti i prodotti McDonald's®.
Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's® in corso.

1 Cappuccino
+ 1 Brioche

a solo
€1,00



La tessera giustifica il 10% di sconto su tutti i prodotti McDonald's®.
Non cumulabile con altre offerte, sconti e promozioni McDonald's® in corso.

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

Via Galliera, 24
Castel Maggiore (BO)



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

Via Galliera, 24
Castel Maggiore (BO)



UN CAFFÈ PERFETTO IN POCHI SEMPLICI GESTI

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

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

O visita il sito **www.caffitaly.com**

Oppure chiama il **numero verde 800292525**



Scopri il nostro caffè.
Dimenticherai tutti gli altri.

Caffitaly
system