

N. 5 | SETTEMBRE / OTTOBRE 2012
BIMESTRALE DEL CIRCOLO G. DOZZA ATC

NUOVO **informatore**

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 - € 0,90

SESTA EDIZIONE DELLA "RACE FOR THE CURE"

BOLOGNA CORRE CONTRO IL TUMORE AL SENO

**ALL'INTERNO
INTERVISTA
CON IL SINDACO
DI REGGIO EMILIA,
GRAZIANO DELRIO**



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 15 ottobre 2012
stampato in 3.900 copie

Foto di copertina a cura
dell'Ufficio stampa di Susan Komen Italia

N. 5 | SETTEMBRE / OTTOBRE 2012

editoriale	
› Fiat Lux	3
l'intervista	
› COL SINDACO DI REGGIO EMILIA E PRESIDENTE ANCI Due Chiacchiere con Graziano Delrio	4
race for the cure	
› CONTRO IL TUMORE AL SENO Undicimila focchi rosa per la Race 2012	6
vita da circolo	
› CIRCOLO GIUSEPPE DOZZA Riunione del Consiglio Direttivo	7
eticamente	
› VIABILITÀ Passante nord, cui prodest?	8
mobilità	
› GUIDA PIU SICURA, LE CURVE Impostarle correttamente per evitare insidie	9
› TRASPORTI NEL MONDO Modena: una piccola città dal grande passato	10
sotto i portici	
› COOPERAZIONE COME IMPRESA DEGLI INDIVIDUI Cultura della cooperazione e valore della persona	12
inserto staccabile	
› T)per flash	-IV
› at'c SOSTA flash	13
far finta d'esser sani	
› I lavoratori più stressati del mondo? Gli autisti di autobus!	14
ricordo	
› L'AVVOCATO GIANFRANCO MANTOVANI Il ricordo "dell'Avvocato del Circolo" dell'ex Direttore del nostro giornale	16
vita da circolo	
› SEZ. PESCA Bologna meeting nazionale pesca, una gara per lungimiranti	17
› SEZ. CICLISMO L'Italia ha la sua Randonnée 1.001 miglia	18
› SEZ. VOLLEY Il volle del Dozza fa tris...	19
› SEZ. SCI Il programma delle attività	20
scrittevolmente	
› RACCONTO Natura viva	21
letteralmente	
› Il fascino... dell'arancione	21

CONVENZIONI 2012/2013

■ **POLIAMBULATORIO SAN PETRONIO** via Speranza 52/54 Bologna tel. 051.6190312
- Fisioterapia e Fisiatria, Risonanza magnetica arti, Ecografia, Agopuntura, Ortopedia
- Sconto 15% sulle tariffe (listino disponibile in segreteria).

■ **CONFABITARE** Associazione Proprietari Immobiliari via Marconi 6/2 Bologna tel. 051.238645 - Riduzione quota associativa annuale del 50% - informazioni sui servizi e consulenze erogati presso la Segreteria del Circolo.

■ **INCANTO FLOREALE** di Claudia Collaro, tel. 333 6235031, info@incantoflo reale.it, www.incantoflo reale.it. Ulteriore sconto 10% sui prezzi già altamente concorrenziali per quanto riguarda allestimenti floreali per matrimoni e ogni altro tipo di evento. Inoltre consegna gratuita nel comune di Bologna, Calderara di Reno, Casalecchio di Reno, Zola Predosa per la spedizione di omaggi floreali di importo minimo 30,00 euro.

■ **CENTRO SALUTE ORALE** via Emilia Ponente 129 Bologna tel. 051.0393082 www.centrosaluteorale.it - Sconto 8% su tutte le prestazioni - Servizio di Family Dentistry - Corsia preferenziale nelle prenotazioni e nello studio, eliminando le attese e le file - Apertura dedicata durante la pausa pranzo e nella giornata di sabato - Kit igiene orale in omaggio - Possibilità di pagamento dilazionato a tasso agevolato tramite finanziamento - Accesso gratuito a corsi di prevenzione infantile e per la terza età - Preparazione e monitoraggio per donne in gravidanza - Mantenimento orale per mamme, neonati e lattanti - Accesso alle attività dello studio (vernissage, presentazioni, eventi vari) - Inserimento nella mailing list per costanti aggiornamenti, approfondimenti e accesso a corsi online e in studio realizzati dai professionisti del Centro.



di DONATO UNGARO



Fiat Lux...

Carrozzeria Om, Fiat, Carrozzeria Renzo Orlandi, Menarini, Officine Padane, Carrozzeria Luigi Dalla Via, Cansa, Autodromo, Carrozzerie Varesine, Bianchi, Lancia Veicoli Industriali, Inbus, Alfa Romeo, Cacciamali, Iveco, Portesi, Carrozzeria Barbi.

Ecco un breve e sicuramente non esaustivo elenco degli storici costruttori di autobus e relative carrozzerie del Belpaese.

Come si può vedere, alcune sono case automobilistiche che si occupavano della costruzione totale di autobus; altre sono carrozzerie che allestiscono veicoli su telaio e meccanica di altri costruttori.

Ma cosa caratterizza questo elenco? Il fatto che molte aziende siano state inglobate in un'unica realtà produttiva italiana, anzi italo francese: Irisbus.

Irisbus è nata nel 1999, dalla fusione dei settori autobus di Fiat e Renault; la sede principale dell'azienda è a Lione, in Francia, mentre la produzione è in Italia, a Flumeri Valle Ufita, provincia di Avellino.

Oggi le cose sono un po' cambiate, nel senso che il gruppo Fiat è rimasto l'unica realtà societaria di Irisbus. Ma sono anche cambiate perché, da un anno a questa parte, dallo stabilimento campano non escono più autobus, in quanto Fiat ha spostato la produzione ad Annonay, in Francia.

Ma cosa è successo al trasporto pubblico locale dalla fine della Seconda Guerra Mondiale a oggi? In molti casi i bombardamenti che hanno lasciato macerie e disastri nei centri urbani, hanno interessato anche linee ferroviarie e tramviarie: molte linee dei "trenini" sub-urbani che prima del conflitto erano presenti in molte città italiane non sono state più riattivate, preferendo al loro posto la corriera, che permetteva un esercizio più economico, dal punto di vista strutturale. Niente rotaie e nessuna linea elettrica in rame, ma solo un autobus che girava "liberamente" su strade che comunque dovevano essere ricostruite.

Stessa cosa per il trasporto merci, che ha visto il camion prevalere sul treno e sul trasporto marittimo; tutto è stato costruito e realizzato su quella logica: le merci e le persone possono circolare liberamente, senza infrastrutture, in qualunque luogo. Grazie

ai camion e agli autobus; discorso a parte il traffico privato.

Tutta la nostra società è stata fatta crescere intorno a questi principi, che sembravano incrollabili.

E Fiat chiaramente faceva la parte del leone in tutto questo teatro di crescita nazionale.

Non solo vi era il sostegno politico della società torinese, con un'autarchia di fatto dei prodotti Fiat (si pensi che ancora negli Ottanta e Novanta, in Lombardia, le aziende che volevano esercitare linee pubbliche dovevano avere nel proprio parco mezzi veicoli italiani: e quindi Fiat), ma anche economico, con Mirafiori e le altre fabbriche del gruppo che hanno beneficiato di periodi di cassa integrazione senza pari, con l'Inps che di fatto pagava una parte degli stipendi agli operai. E che dire degli incentivi statali erogati fino a qualche anno fa, per acquistare automobili nuove?

Intanto, le case automobilistiche italiane sono piano piano, passate tutte sotto il controllo della famiglia Agnelli: Lancia, la 'pubblica' Alfa Romeo dell'Iri, la Ferrari.

Oggi Fiat, o Fabbrica Italia che dir si voglia, è l'unico soggetto che costruisce macchine e autobus; ma al primo accenno di crisi nel campo automobilistico Marchionne ha varcato l'Atlantico, in 'soccorso' della Chrysler mentre, al primo accenno di taglio ai finanziamenti per il trasporto pubblico locale, Irisbus ha chiuso i battenti.

Ma è questa l'imprenditoria italiana? È questa la condizione nella quale vogliono produrre e fare impresa gli industriali italiani? Con soldi e sostegno pubblico; e basta?

Beppe Grillo (sic!) in un recente comizio, a Parma, ha detto che in Italia dovremmo sostituire ventimila autobus perché troppo inquinanti; ebbene, oggi come oggi, quei ventimila autobus, le relative tecniche ed innovazioni, noi dovremmo andarle a comprare all'estero, dopo aver allagato di soldi pubblici le casse della Fiat.

La nostra vita è invasa da questa mentalità, il nostro lavoro di tranvieri è pervaso di queste logiche; Marchionne è stato additato come un maestro, come un apripista con i suoi contratti sindacali che di fatto erano anti-sindacali.

Acquisire aziende con soldi pubblici, per

poi imporre condizioni disumane ai lavoratori (che pagando tasse e contributi finanziari di fatto progetti che li escludono dal processo produttivo e sociale del loro stesso lavoro) e cercare di costringere lo Stato a intervenire, per sostenere un'azienda ritenuta strategica sul piano nazionale, è qualcosa di scellerato; a cui solo una classe politica e imprenditoriale scellerata può credere.

Fiat, la famiglia Agnelli, Marchionne hanno debiti di riconoscenza politici, economici e sociali immensi nei confronti del nostro Paese; nei confronti della nostra vita e del nostro lavoro.

Se la Fiat facesse veramente luce su questi e altri aspetti, e parlasse finalmente con chiarezza sulle proprie intenzioni industriali e sociali, allora potremmo sentirci coinvolti in un qualcosa chiamato Fabbrica Italia.

Invece, adesso come adesso, il sentore relativo a Fabbrica Italia è non quello di un'impresa che produce automobili o autobus, ma disoccupati, cassa-integrati, persone a cui è negata la dignità, sotto-occupati, lavoratori reintegrati a cui è negato il diritto di tornare a lavorare: e soprattutto esempi di cattive relazioni sindacali e umane.

E pensare che proprio a poche decine di chilometri da Torino l'industria italiana aveva avuto un esempio eccezionale di imprenditoria, che aveva collocato il nostro Paese davanti agli Usa, in campo informatico. Era l'esempio di Adriano Olivetti, mecenate e imprenditore che ha posto la "sua" Olivetti al centro di un progetto sociale e territoriale eccezionale; ma che è stato destinato dalla politica cieca, muta e sorda (con la complicità diretta della Fiat) al fallimento.

Ma il fallimento di Olivetti non è stato solo un disastro societario; è stato un disastro sociale: e politico. E sulle macerie di Olivetti ecco troneggiare altre logiche, antisociali. Ma non valeva la pena ascoltare Adriano Olivetti, invece che i presunti maghi in pullover *bluette*?

COL SINDACO DI REGGIO EMILIA E PRESIDENTE ANCI

Due chiacchiere con Graziano Delrio

I trasporti regionali sono, già da parecchio tempo, in evidente fermento; oltre alle unificazioni che hanno riguardato le province di Bologna e Ferrara, con la più recente aggregazione di Fer e la nascita di Tper, le altre aziende di trasporto pubblico locale hanno intrapreso percorsi di unificazione che hanno portato alla nascita di Seta nell'Emilia occidentale e di Start per quanto riguarda la Romagna. Facile immaginare quale potrebbe essere uno dei prossimi passi; e ne abbiamo parlato con il sindaco di Reggio Emilia, Graziano Delrio, il quale è anche presidente dell'Anci, l'Associazione Nazionale Comuni Italiani.

Sindaco Delrio, si parla con sempre maggior frequenza del varo di un'unica azienda regionale per il trasporto pubblico locale, automobilistico e ferroviario; qual'è il suo pensiero, circa una fusione tra le attuali aziende "provinciali"?

La nascita di Seta e delle altre grandi aziende è un passo necessario per ammodernare il sistema di trasporto pubblico. Tra le motivazioni vi è certamente quella della razionalizzazione dei costi e della capacità di investimento, ma a mio parere la ragione fondamentale è quella di offrire ai cittadini un servizio di trasporto pubblico sempre più integrato, tra città e città, tra urbano ed extraurbano e soprattutto tra gomma e ferro. Questi processi di fusione sono il naturale compendio alla nascita del biglietto unificato "mi nuovo".

Reggio Emilia ha vissuto l'esperienza della nascita di Seta e sembra qualche mal di pancia sia emerso, nelle prime fasi del passaggio da Act alla nuova realtà che mette insieme Modena, Reggio Emilia e Piacenza;



come ha vissuto questo momento la politica reggiana?

Le difficoltà ci sono state e immagino che altre ci saranno. Le aziende sono organismi complessi e per superare le differenze organizzative, contrattuali e di metodo di lavoro ci vuole tempo.



Diverso sarebbe se fosse una grande azienda che ne incorpora una più piccola, ma nel nostro caso si tratta della fusione di tre realtà di eguale esperienza e di dimensione simile. Noi comunque sosterremo tutti gli sforzi che tendano a rendere rapidamente omogenee le tre parti che oggi compongono l'azienda.

Proprio sulle rive del Crostolo, alcune problematiche hanno riguardato i rapporti tra i "vecchi" dipendenti, sia di Act che delle imprese che hanno in subappalto alcune linee, e l'azienda interprovinciale; ma la politica, mi sembra di capire, non è stata a guardare.

Sono due situazioni diverse. I lavoratori di Seta provenienti da Act e da Atcm hanno l'esigenza di definire un contratto e una organizzazione del lavoro nuova e in questo ci sono state e ci saranno forse tensioni gestibili, che dovremo affrontare insieme. Quando invece queste tensioni sono frutto di un approccio asimmetrico dell'azienda tra i lavoratori di Modena e Reggio la cosa è difficilmente giustificabile e può rendere necessario anche l'inter-

vento dei rappresentanti reggiani della proprietà. Nel caso invece dei problemi legati alle imprese subaffidatarie la questione è più ampia. In questo caso lo sforzo deve essere quello di garantire la qualità dei servizi affidati, sia nei confronti dei cittadini, sia nei confronti dei lavoratori. I meccanismi di subaffidamento devono essere gestiti con estremo rigore.

Al momento Parma è rimasta fuori dalle aggregazioni; lei che è un "vicino di casa" del sindaco Pizzarotti, come pensa che si muoverà la Città Ducale?

Difficile dirlo. Certamente l'Amministrazione di

Parma afferma una grande attenzione al trasporto pubblico, quindi immagino saprà valutare con lo spirito giusto l'opportunità derivante da una gestione aziendale comune.

Oltre che sindaco di Reggio Emilia lei è presidente dell'Anci, l'associazione dei comuni italiani; da questo punto di vista, come pensa sia possibile fronteggiare i tagli che il governo centrale ha programmato per il trasporto pubblico locale?

Come sindaci consideriamo il trasporto pubblico un servizio che attiene al Welfare, perché consente la mobilità a tutti i cittadini con costi calmierati. Un buon servizio di trasporto pubblico è fondamentale nel garantire il funzionamento non solo della mobilità, ma di tutta una città, riguarda la qualità di vita delle persone, delle famiglie, delle imprese, del sistema pubblico e privato, riguarda la salute pubblica perché è una scelta sostenibile. Purtroppo il nostro Paese sconta ritardi fortissimi, sia dal punto di vista strutturale, sia organizzativo, sia culturale nel senso che non è mai stato davvero

considerato per l'importanza che riveste nella nostra vita.

Il trasporto pubblico locale è già stato pesantemente sacrificato nel luglio 2011 dal Governo Berlusconi, con un taglio del 30% che portò inevitabilmente ad una riduzione dei servizi. Difficile pensare che si riesca a intervenire ancora, eppure sarà così.

La riflessione sul trasporto pubblico farà parte del pacchetto di argomenti sul tavolo. La spending review di fatto è un'operazione di tagli lineari che, al contrario di quanto atteso, va addirittura a punire chi ha ridotto le spese per i servizi. Visto che come sindaci abbiamo presentato molte proposte per ridurre davvero gli sprechi e premiare le scelte virtuose, vogliamo insistere perché sia questa la direzione.

A Reggio Emilia sta nascendo la stazione mediopadana sulla linea Alta Velocità, ma i pendolari subiscono invece gravi disagi sui treni a loro riservati. E Moretti ha minacciato di voler tagliare i treni delle linee secondarie; ma qual'è il futuro della ferrovia in Italia e in particolare in Emilia Romagna?

L'alta velocità deve essere una occasione per far crescere e non per deprimere il trasporto regionale dedicato ai pendolari. Il trasporto regionale è il vero motore del territorio. L'Italia non è un Paese in cui l'attività produttiva è concentrata nelle grandi conurbazioni, al contrario è distribuita in cento città e in altrettanti territori, legati tra loro da filiere corte, ma collocate in reti più lunghe: da sola l'alta velocità sarebbe un fallimento. Per questo anche la stazione Mediopadana nasce collegata alla rete ferroviaria regionale, prevede una metropolitana di superficie, e nel contempo si rivolge a un'area vasta che deve comunque essere interconnessa in modo efficiente. Mi auguro che il percorso intrapreso sull'organizzazione amministrativa delle Province con l'obiettivo di produrre risparmi ed efficacia, sia utile a superare confini e a fare entrare i territori in una logica di rete anche su questo tema.



a cura della REDAZIONE

MANIFESTAZIONE CONTRO IL TUMORE AL SENO

Undicimila fiocchi rosa per la Race 2012

Con un netto aumento rispetto alla passata edizione, sono stati circa 11.000 i partecipanti alla "Race for the Cure – tre giorni di salute, sport e benessere", l'ormai classica manifestazio-

Komen Italia e Carla Faralli, Responsabile del Comitato Emilia Romagna Susan G. Komen Italia. La corsa, svoltasi sotto un cielo a tratti grigio, è stata come sempre un momento di condivisione, principale spi-



ne per la lotta ai tumori del seno organizzata dalla "Susan G. Komen Italia" e giunta con questa alla sesta edizione bolognese. Fra il foltissimo pubblico, di corridori, sostenitori e volontari, anche molti volti noti della città (così tanti che sicuramente non li scriveremo tutti): il Sindaco Virginio Merola, il presidente di BolognaFiere Duccio Campagnoli, gli assessori Luca Rizzo Nervo e Marilena Pillati, il Rettore dell'Alma Mater Ivano Dionigi, la Presidente Tper Giuseppina Gualtieri (Presidente Tper). Rosanna Banfi, storica testimonial delle donne in rosa, ovvero le donne che hanno debellato il tumore al seno, ha portato il suo saluto e incoraggiamento a tutte le donne presenti. E poi naturalmente Riccardo Masetti, Presidente della Susan G.

rito di Komen, dove solo dalla solidarietà può nascere la forza. Sotto il profilo agonistico, la gara è stata vinta da Tommaso Meriggi con il tempo di 16'20". Prima classificata tra le donne, Flavia Aleotti (18'51") con Laura Turpini (24'19") che è stata la più veloce tra le Donne in Rosa. Da sottolineare anche la prestazione di Mauro Giusti, atleta disabile in carrozzella, che grazie all'aiuto del suo amico Fulvio ha percorso i 5km in circa 19 minuti. Prima della corsa e della passeggiata, i visitatori del Villaggio ai Giardini Margherita hanno potuto partecipare per due giorni alle attività del "Villaggio della Salute". Tra le iniziative in programma, laboratori della prevenzione sui tumori del seno, rivolti in particolare a gruppi sele-

zionati di donne che non accedono agli ordinari programmi di screening senologici per motivi sociali, economici e culturali. Grazie a queste iniziative sono state offerte oltre 100 prestazioni tra mammografie ed ecografie, che hanno permesso di individuare 2 casi di tumore del seno e 1 caso sospetto. Inoltre, visite dermatologiche di prevenzione del melanoma, incontri con esperti sui corretti stili di vita e corner informativi sui progetti di screening della Regione Emilia-Romagna e la tutela sul lavoro delle donne operate. Il nostro Circolo e la nostra Polisportiva erano come solito impegnati nella gestione della gara e delle iscrizioni degli atleti competitivi il cui numero si è notevolmente incrementato. Un doveroso ringrazia-



Fotografie a cura
della sezione fotografica Circolo Dozza



mento va, oltre ai tanti cittadini che hanno scelto di aderire ed essere presenti, ai tanti volontari della Komen ed ai nostri, guidati dall'onnipresente Roberto Ferendele, che hanno permesso che anche questa domenica potesse essere una giornata di festa.

CIRCOLO GIUSEPPE DOZZA

Comunicato del Consiglio Direttivo



NELLE RIUNIONI DEL CONSIGLIO DIRETTIVO DEL CIRCOLO DOZZA TENUTESI IL 28/08 E 27/09 SI È DISCUSO IN MANIERA APPROFONDATA DELLA DISDETTA DATA DA CONCERTA DIVISIONE ELIOR AL BAR DEI CIRCOLI E SI È DELIBERATO DI PUBBLICARE IL COMUNICATO SOTTO RIPORTATO (I VERBALI POSSONO ESSERE CONSULTATI PRESSO LA BACHECA DEL CIRCOLO O RICHIESTI DAI SOCI ALLA SEGRETERIA).

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DEL CIRCOLO DOZZA, PER CONTRASTARE LE VOCI CHE SI SONO DIFFUSE IN QUESTI GIORNI, CI TIENE A RIBADIRE CHE LA DISDETTA DEL CONTRATTO DI GESTIONE DEL BAR DEI CIRCOLI **È STATA DATA DA CONCERTA DIVISIONE ELIOR SRL** E CHE TALE INIZIATIVA HA RAPPRESENTATO PER IL CIRCOLO NON SOLO UN DANNO ECONOMICO, MA ANCHE UN DANNO D'IMMAGINE NEI CONFRONTI DEI PROPRI SOCI, ALCUNI DEI QUALI HANNO ATTRIBUITO **ERRONEAMENTE** LA RESPONSABILITÀ DELLA CHIUSURA AL CIRCOLO STESSO.

CI PREME, QUINDI, INFORMARVI CHE IL CIRCOLO DOZZA SI STA ADOPERANDO CON GRANDE IMPEGNO PER CONSENTIRE LA RIAPERTURA DEI LOCALI PER IL 22 OTTOBRE P.V., CERCANDO DI RIDURRE AL MINIMO I DISAGI PER SOCI E COLLEGHI E CHE SI È CERCATO, SEMPRE CON LO SCOPO DI CREARE MENO DISAGI POSSIBILI, DI POTENZIARE MAGGIORMENTE IL SERVIZIO DI DISTRIBUZIONE DELLE APPOSITE MACCHINE EROGATRICI PRESENTI NEI LOCALI DEL CIRCOLO.

PUR COMPRENDENDO LA GRAVITÀ DEL DISSERVIZIO, IL PERIODO DI CHIUSURA INDICATO È QUELLO NECESSARIO A CONSENTIRE DI CONCLUDERE LA TRATTATIVA TRA IL SINDACATO DEI LAVORATORI COINVOLTI E CONCERTA PER GARANTIRE IL MANTENIMENTO DEI POSTI DI LAVORO MESSI A RISCHIO DALLA DISDETTA DI CONCERTA DEL CONTRATTO DI GESTIONE.

CERTI DELLA VOSTRA COLLABORAZIONE, VI RICORDIAMO CHE I DIRIGENTI DEL CIRCOLO DOZZA SONO SEMPRE DISPONIBILI AD INCONTRARE CHIUNQUE ABBA BISOGNO DI ULTERIORI CHIARIMENTI ED INFORMAZIONI ANCHE SU ALTRE QUESTIONI.



di M.E. BALLANT



VIABILITÀ

Passante nord, cui prodest?

Al momento in cui andremo in stampa ed in cui leggerete queste righe, forse quanto scrivo sarà superato, però come redazione crediamo sia importante comunque dare notizia della querelle relativa al Passante Nord autostradale, che potrebbe interessare molti comuni della cinta bolognese.

Partendo da un passato piuttosto recente, tutti ricorderete le polemiche nate intorno al progetto: un anello di circa 40 km progettato con lo scopo di alleggerire il nodo di Bologna, progetto poi bloccato dall'Unione Europea.

Il fatto è che Autostrade per contratto deve reinvestire in opere autostradali parte dei propri proventi, quindi il Passante è risorto, come l'araba fenice, con un progetto diverso e più corto, ma ovviamente molto più limitrofo a Bologna. Le motivazioni adottate sono ancora una volta l'alleggerimento del traffico sul nodo cittadino e lo sviluppo che questa opera potrebbe portare sul territorio.

Rispetto però al primo progetto, nel frattempo il nodo autostradale di Bologna si è notevolmente snellito: l'apertura dell'Uscita Fiera e la realizzazione della terza corsia lo rendono molto più fluido di prima. Nell'ultimo periodo inoltre la crisi ha cominciato ad erodere il parco macchine circolante e l'utilizzo delle stesse.

I dati attuali di traffico danno un quadro interessante: giornalmente in media transitano sulla tangenziale 90.000 mezzi e 70.000 sull'autostrada di Bologna, di questi il 55% è diretto a Bologna, il restante 45% verso altre destinazioni. Quindi se anche tutti i mezzi circolanti in autostrada utilizzassero il Passante si tratterebbe di un alleggerimento di circa 32.000 mezzi su 160.000. Non poco, ma siamo poi sicuri che tutti utilizzerebbero un percorso più lungo di 17 km quando la tangenziale diventebbe di 5 corsie per senso di marcia? Occorre inoltre considerare che il Passante sarebbe a due corsie, quindi creerebbe probabilmente un

imbuto in ingresso in situazioni di traffico intenso.

E la tangenziale? Intanto per costringere il traffico di passaggio a non utilizzarla (e per garantire ad Autostrade le risorse necessarie al suo mantenimento) potrebbe diventare a pagamento. Inoltre la cosiddetta "banalizzazione" del tratto autostradale interno, per contenere i costi, non comporterebbe l'eliminazione dei guardrail esistenti, ma solo la creazione di due (due!) innesti a raso per passare dalle corsie interne a quelle esterne e viceversa... Per non far pagare il pedaggio occorrerebbe declassare il tutto passandolo alla Provincia, aggravando in modo non indifferente le già scarse risorse destinate alla manutenzione stradale.

La scadenza per la firma dell'accordo è il prossimo 30 novembre, quindi da settembre in avanti c'è stata un'accelerazione dell'iter. Però non tutti i Comuni interessati sono d'accordo su questo progetto e sono nate spontaneamente raccolte firme contrarie. Il motivo è che il percorso più corto è notevolmente più impattante su territori densamente popolati: nei comuni di Granarolo, Castenaso e Castelmaggiore passerebbe all'interno della fascia abitativa e soprattutto in sopraelevata per contenere i costi. L'impatto ambientale sarebbe importante, infatti Arpa ha dato parere negativo, parere che però non è vincolante. Anche Legambiente si è schierata nettamente contro sia il vecchio che il nuovo progetto, forte anche delle svariate normative esistenti su territorio, emissioni ecc.

Favorevoli la Provincia di Bologna e l'Associazione Industriali che lo ritengono strategico, ma l'Assessore Regionale Peri sta manifestando molte perplessità.

Come detto sta nascendo un importante movimento spontaneo di cittadini contrari all'opera ed esiste dalla presentazione del primo progetto un Comitato per l'alternativa al Passante Nord che sostiene che i fondi destinati a questo progetto potrebbero essere diversamente e meglio utilizzati.

7 COMUNI ATTRAVERSATI

Zola Predosa
Bologna
Calderara di Reno
Argelato
Castel Maggiore
Granarolo dell'Emilia
Castenaso
San Lazzaro di Savena

3 NUOVI CASELLI AUTOSTRADALI

Bargellino
Calderara di Reno
Granarolo dell'Emilia

Ad esempio creando un braccio autostradale diretto per l'Interporto, che potrebbe evitare l'attuale transito di camion sulla Trasversale di Pianura.

Come cittadina il progetto mi lascia francamente molto perplessa, sia per l'impatto sul territorio che per la reale utilità dello stesso. La contingenza economica negativa attuale sta modificando i nostri stili di vita in modo estremamente accelerato, si sta andando verso un sempre minore utilizzo delle automobili, come la crisi del settore sta ponendo in evidenza. Si sta già investendo pesantemente sull'Alta Velocità e per la diminuzione dei costi dovuti alle compagnie low cost sempre più persone utilizzano l'aereo anche per spostamenti nazionali.

Non credo sia inoltre da sottovalutare anche l'attuale momento nazionale, in cui l'opinione pubblica chiede e pretende sempre più raziocinio nelle scelte economiche e di investimento.

Lascio come sempre ad ognuno di voi trarre le proprie conclusioni, personalmente mi auguro che non si scelga di accettare (nuovamente) un'opera dubbia per l'emergenza di non perdere dei fondi, ma si valuti la reale utilità e beneficio del tutto, ascoltando tutte le voci interessate.



di MAURIZIO DALL'ARA

UNA GUIDA PIÙ SICURA - LE CURVE

Impostarle correttamente per evitare insidie

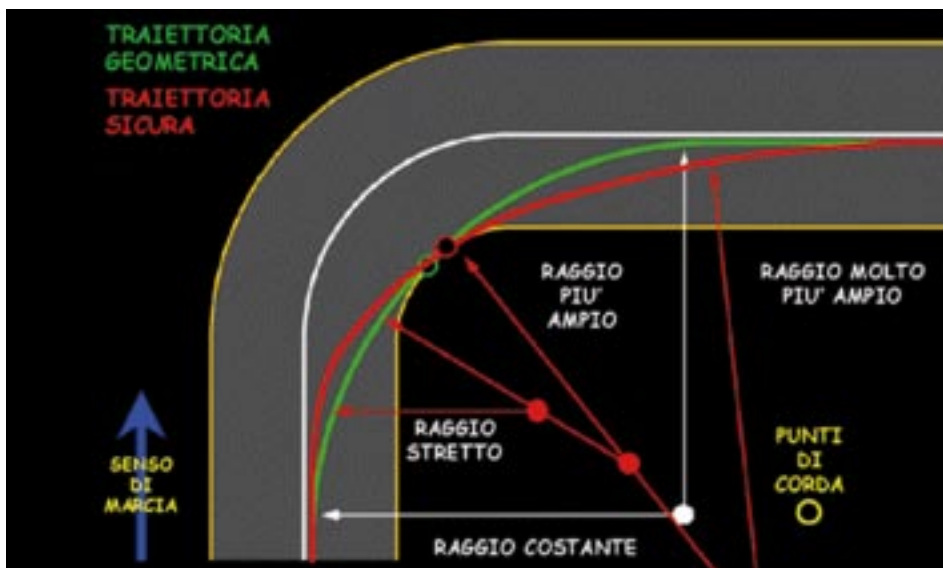
Da questo numero in poi cominceremo ad analizzare una serie di situazioni che abitualmente ci troviamo di fronte mentre si guida un'auto, cercando di mettere in evidenza quelli che sono i comportamenti più corretti per una guida migliore. La prima di queste situazioni è come affrontare una curva. È bene avere subito ben presente che la manovra, anche se viene eseguita in modo istintivo e continuo, si compone di tre fasi: l'ingresso, la percorrenza della traiettoria e l'uscita, in ognuna delle quali ci sono comportamenti diversi da mettere in pratica.

Prima di entrare nel dettaglio tecnico è bene introdurre il concetto di punto di corda, la cui comprensione è fondamentale per l'impostazione corretta di qualsiasi tipo di curva. Il punto di corda è quello nel quale la traiettoria ottimale percorsa dal veicolo è più vicina al bordo della strada nelle curve a destra, o alla mezzzeria in quelle a sinistra; in entrambi i casi è il punto, passato il quale, si inizia a riallineare il volante per uscire dalla curva e in cui comincia la fase di accelerazione. Ogni curva è diversa da un'altra per tipologia, raggio, ampiezza della carreggiata, pendenze, fondo stradale e condizioni di aderenza, dettate anche dalle diverse situazioni meteorologiche.

Tutte le curve hanno la loro traiettoria ottimale; se conosciamo una curva perché l'abbiamo già percorsa altre volte la faremo quasi "in automatico".

Quando si percorrono invece strade sconosciute è consigliabile posticipare il più possibile l'ingresso in curva, ritardando quindi il raggiungimento del punto di corda; l'impostazione richiede che il veicolo sia tenuto il più possibile all'esterno della curva, pur rimanendo all'interno della propria corsia di marcia, come si può vedere nell'immagine.

Questo consente al guidatore di avere un maggior angolo di visuale, in modo da percepire prima l'andamento della curva ed eventuali ostacoli.



Consente inoltre di frenare in condizioni ottimali, cioè prima che intervengano i trasferimenti di carico laterali.

La frenata deve essere effettuata con le ruote ancora diritte. È bene frenare a fondo nei primi metri e alleggerire progressivamente al termine dell'azione frenante (è un po' l'esatto contrario di ciò che accade di solito). In fase di percorrenza della traiettoria la velocità deve essere costante. Una volta terminata la curva e si intravede il rettilineo, se le condizioni di traffico lo consentono, si torna ad allargare la traiettoria sino al limite esterno della corsia, accelerando quanto basta per mantenere una velocità costante finché le ruote non sono perfettamente allineate: solo in questo momento si può premere con sicurezza l'acceleratore. Se invece dopo una curva ne dobbiamo affrontare subito un'altra, occorre mantenere una velocità costante e prepararsi ad affrontarla ricordando che la traiettoria in uscita dalla prima dovrà questa volta essere impostata in modo da facilitare il più possibile l'ingresso nella seconda. Un errore frequente è quello di entrare in curva troppo velocemente, cosa che determina un'uscita dalla

stessa poco corretta; al contrario, è preferibile ridurre la velocità d'ingresso, in modo da ottenere così un perfetto inserimento. Il percorrere una curva richiede sempre molta attenzione.

Infatti lo spostamento laterale dei pesi o "carichi" rendono il comportamento del nostro mezzo più precario, a cui si somma in maniera decisa la condizione di aderenza (presenza di ghiaia, bagnato, neve, ghiaccio). I progressi tecnologici e la notevole efficienza dei sistemi elettronici di sicurezza attiva rendono le nostre automobili più stabili. In particolare l'ESP (Electronic stability program), che interviene sulla regolazione automatica e separata dei freni, del motore e della trasmissione, impedisce le perdite di stabilità della vettura. Nonostante questi aiuti, è comunque sempre compito dell'automobilista essere pronto ad affrontare situazioni impreviste, come un ostacolo (un veicolo fermo, una buca, sconnessioni), che lo costringono ad uno scarto improvviso o a una secca frenata. Questo ragionamento è valido soprattutto all'interno di un centro urbano, dove le possibili insidie sono molto più numerose che fuori città.

TRASPORTI NEL MONDO

Modena: una piccola città dal grande passato

Se si osserva con attenzione una piantina topografica precedente la Seconda Guerra Mondiale, si capisce che Modena era al centro di una fitta rete di trasporti locali su ferro che oggi, in tema di intermodalità, avrebbero grande attualità: dal capoluogo si irradiavano, poi autosostituite, tranvie e ferrovie che ai nostri tempi potrebbero costituire una valida alternativa in sede propria al traffico privato. In una prospettiva di integrazione fra l'auto-bus e il treno (basti ricordare l'impegno profuso in questo senso dalla nostra Tper), anche Modena, il cui trasporto è oggi affidato a SETA, avrebbe potuto offrire (e offre nei limiti della residua rete) ottimi collegamenti.

Può sembrare incredibile ma da Modena si partiva su ferro per Sassuolo, Mirandola, Finale, Ferrara (passando per Cento) e poi ancora per Maranello; da Castelfranco per Bazzano e la linea per Vignola si raccordava là a quella per Bologna! Modena si configurava così come una piccola capitale emiliana in tema di tpl ante litteram e lo sviluppo locale passava anche per quei binari oggi in gran parte scomparsi e rimpianti.

E' di questi giorni la destinazione dei fondi ex metrò di Bologna al servizio metropolitano di superficie e alla rete filoviaria e questo nuovo favor verso il trasporto collettivo riguarda un po' tutte le realtà più evolute.

La storia del servizio urbano di Modena va un po' di pari passo con quella del servizio extraurbano e i primati fuori porta avevano un richiamo anche sotto la Ghirlandina: infatti fu di grande auspicio la cinepresa di Carlo Lizzani quel 22 gennaio 1950 quando immortalò la prima uscita dei nuovi filobus (che



avevano sostituito il tram) dal deposito di viale Sigonio: anche qui, come in altre città di piccole dimensioni, la ricostruzione del trasporto pubblico preferì la gomma alla rotaia e, almeno in un primo tempo, con trazione elettrica.

Poco a poco nacquero le linee 3/ dal centro a San Faustino, la 5 dal Buon Pastore a San Cataldo, la 4 per Crocetta poi fra San Lazzaro e la Madonnina e le cosiddette "linee interstazionali": la 1 e la 2; con questo altisonante ag-

gettivo (interstazionale) da sempre in città si indica il collegamento diretto fra le due stazioni: la "grande" delle Ferrovie dello Stato (oggi Trenitalia) e la "piccola" prima della SEFTA, poi dell' Atcm e oggi stazione della superstita linea Fer per Sassuolo, il cui servizio è gestito da Tper; questi due termini familiari sono entrati a far parte del lessico di tutti i modenesi ed è sempre il caso di puntualizzarlo anche se da qualche anno il trenino da Sassuolo



Uno dei filosnodati
MAN NGT AUTODROMO
BUSOTTO204F del 2000
(dal numero aziendale 25 al 34)
in esercizio a Modena
sulla linea 7



Purtroppo questi numeri da primato si assottigliarono ben presto: infatti in città si preferì collegare i nuovi quartieri con linee di autobus, allora ritenuti più flessibili e versatili del filobus; nel forese, invece, spinti anche dall'incalzare della motorizzazione privata, a poco a poco sparirono tutte le rotaie, considerate rami secchi, e si salvò solo quella di Sassuolo: anche per Modena gli anni Ottanta trascorsero in sordina, quasi sospesi fra il ricordo di tanto passato e l'attesa di un futuro dai tratti incerti: nel corso di quel periodo ricordo bene le vecchie sferraglianti elettromotrici del 1932 per Sassuolo e di linee filoviarie rimanevano in esercizio solo la 6/ e la 7, sia pure a fatica e con continui stop al sabato pomeriggio e alla domenica, a causa delle pedonalizzazioni del centro storico; interessante notare (e questo esempio potrebbe essere valido in futuro per i nostri T-days) come la pedonalità prevalente non venne vista a Modena come in opposizione agli impianti fissi filoviari, ma come integrazione agli stessi; o meglio: come opportunità di sviluppo degli stessi: non a caso, dalla metà degli anni '90 si piazzarono circa venti chilometri fra percorsi alternativi, scambi e incroci filoviari per consentire l'esercizio elettrico anche nei momenti di chiusura del centro storico, attraverso altre strade alternative a quelle centrali. A questo proposito mi sembra simpatico ricordare che, come molti appassionati hanno già rilevato, la nostra linea 13, erede delle vecchie 46 e 41 possiede anelli di ritorno che le permetterebbero la trazione elettrica anche nei T-days: attraverso Garibaldi - XII giugno - viali nel ramo sud e Riva di Reno -

Marconi nel ramo ovest: vedremo cosa accadrà, se avrà luogo il progetto di filoviarizzazione delle principali direttrici bolognesi.

Molto positiva fu poi la costruzione di altre due linee filoviarie: la 11 Zodiaco - Sant'Anna e la 6, via Forlì - Uffici comunali; intanto la 7 venne estesa ai suoi estremi e oggi collega via Gramsci, a nord, dietro la stazione Fs, a policlinico/Gottardi (all'interno dei padiglioni ospedalieri), a est, verso Bologna; invece la 6 e la 11 seguono un andamento nord - sud.

Dal primo gennaio 2012, con lo slogan "lasciati trasportare", il servizio è gestito da SETA (Società Emiliana Trasporti Autofiloviari), la cui proprietà è pubblica al 58%, privata nel restante fra cui ricordiamo Tper e RAPT dev. SETA gestisce anche il trasporto pubblico a Piacenza e a Reggio Emilia. Attualmente la città consta di una decina di linee urbane di autobus (comprese le tre elettriche) e i mezzi filoviari utilizzati sono gli IVECO-SOCIMI 12 m del 1986 (dalla 11 alla 24: risultano radiate la 11, la 14 e la 15), i filosnodati MAN NGT AUTODROMO BUSOTTO204F del 2000 (dalla 25 alla 34) e i nuovi 12m MAN NEOPLAN ELECTROLINER (dalla 01 alla 05), entrati in servizio fra il 2008 e il 2009.

Quindi, se si esclude qualche interruzione nel corso dei decenni passati, Modena è una delle poche città italiane ad avere sempre tenuto attivi i propri impianti fissi e, a ricordo dei tempi trascorsi, è stato preservato il FIAT CANSA CGE 2411 del 1959 che fino agli anni '80 veniva utilizzato come addestramento conducenti.

supera la stazione piccola per attestarsi nella grande, per favorire un maggior interscambio con la rete nazionale. Seguirono la 6 da Sacca a Buon Pastore e la 7, la principale, dalla stazione grande al policlinico: si configurava così una rete di tutto rispetto che faceva di Modena una delle meglio servite del Paese, in quegli anni del boom, almeno in termini di offerta, se si annovera la città fra le medio-piccole della vasta provincia italiana.



di MARCO MACCIANTELLI

COOPERAZIONE COME IMPRESA DEGLI INDIVIDUI

Cultura della cooperazione e valore della persona

La cooperazione è una peculiare forma di impresa. Nel legame con finalità di tipo sociale è un carattere che la colloca in una sfera significativa per lo sviluppo della comunità, nazionale e locale. Da qualche anno, giustamente, si insiste sul riconoscimento dei limiti dell'intervento pubblico e, nello stesso tempo, sui rischi di una visione economica troppo circoscritta al mercato. Si cerca, in tal modo, di valorizzare una sfera di produttività che sta tra lo Stato e il mercato e che qualcuno ha denominato, proprio per questo, "terzo settore". Qualcosa che non può garantire il primo e che non è in grado di promuovere il secondo. La stessa idea di Stato, peraltro, che sappiamo, è da vent'anni sottoposta, nel nostro Paese, ad una forte rivisitazione critica, nel senso di una ripresa di quella concezione di responsabilità pubblica, più articolata e pluralistica, di cui parla la stessa Costituzione del 1° gennaio del 1948: accanto allo Stato, le Regioni e gli Enti locali, con la riformulazione, nel 2001, del Titolo V della Costituzione che ha consentito di dispiegare meglio lo spirito, caratteristico del nostro contesto civile e amministrativo, del regionalismo e dell'autonomismo. Anche il mercato si presta a non poche, controverse discussioni. Il mercato da solo non basta, va inquadrato, orientato e piegato alle ragioni della vita delle persone, con le loro esigenze, i loro bisogni, i loro diritti. Il mercato senza regole e rispetto della persone è una giungla. Mercato, economia di mercato, stanno a significare: rilievo dell'iniziativa privata, importanza dell'intrapresa, dell'invenzione di prodotti sempre nuovi a disposizione del miglioramento delle condizioni materiali di esistenza. Stanno a significare anche che un'impresa, in primo luogo, deve reggersi sulle proprie gambe, in virtù di ciò che offre al consumatore e che, senza ricerca, senza innovazione, senza ideazione continua di novità valide, una certa esperienza produttiva rischia di inaridirsi. Mercato significa anche far quadrare i conti, nell'incontro tra la domanda e l'offerta. Tutto questo è evidente, ragionevole, ma va temperato anche con altro: con il rispetto del lavoro, con la valorizzazione delle persone, sia nella loro funzione produttiva, sia nel loro funzio-

ne di consumatori. Fatto sta che la società complessa, verso la quale siamo da tempo orientati, sviluppa forme nuove di economia nelle quali l'idea di socialità ha una finalità sempre più spiccata. Un intento altruistico induce soggetti diversi ad unirsi e ad impegnarsi per soddisfare bisogni collettivi (attraverso la produzione di beni e servizi) che né il mercato, né l'azione pubblica riescono a soddisfare. In questo senso lo spirito cooperativo non è qualcosa di desueto o di anacronistico. Anzi: è una forma del produrre che ben si colloca nell'intrapresa nuova, oltre il mercato, verso dimensioni economiche più ricche di socialità. Nonostante alcune deprecabili degenerazioni, che pure ci sono state e che vanno superate, la cooperazione continua ad esercitare un ruolo tutt'altro che secondario.

Il lavoratore delle cooperative (il socio-lavoratore) è una delle tipologie riemergenti dallo stesso sviluppo postindustriale. In questo senso bisognerebbe guardare alla cooperazione come ad una delle modalità di un'economia avanzata e matura. Oltrepasando, senza smarrirlo, il legame con quelle origini, fertili soprattutto nel nostro contesto territoriale, che risalgono alla metà ormai di due secoli fa, in stretto rapporto con le idee del solidarismo, socialista e cattolico, insieme ad impulsi liberali e mazziniani. La stessa dimensione di solidarietà territoriale assume una funzione nelle strategie coalizionali oggi necessarie per vincere le sfide competitive. Il nostro territorio continua ad esprimere importanti ragioni per guardare con attenzione alle nuove forme del lavoro, anche a causa della crisi, e per riconoscere una tradizione cooperativa tuttora capace di dar vita a fertili conseguenze. La cooperazione, in qualunque campo si cimenti, dall'agricoltura al consumo all'abitazione, è in primo luogo un'impresa che produce potenti effetti anche sul piano della coesione sociale. Con riflessi particolarmente interessanti, oggi, nell'ambito dei servizi, ma anche in quello delle politiche immateriali delle nuove imprese del "tempo di vita" liberato dal lavoro. Qui è un tratto di modernità e di emancipazione, valori entrambi che meritano di essere riaffermati in una nuova

cultura del lavoro. La cooperazione è dunque un'impresa, ma è un'impresa che parte sapendo che non si può fare a meno degli altri. L'idea del socio-imprenditore ha molto a che fare con la situazione di uno sviluppo economico che punta sulle risorse individuali purché inserite in un sistema ove tutto si tiene dal punto di vista delle relazioni sociali e istituzionali. La figura del socio-produttore è a suo modo metafora di una forma dello sviluppo che in parte ci attende e che riguarda la nostra regione non meno del nostro Paese, o un'Europa, anche del lavoro, alla quale partecipiamo con conseguenze che saranno sempre più forti sul nostro contesto nazionale. Rileggiamo l'art. 2 della nostra Costituzione: "La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità, e richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale". Qui è detto tutto. Nell'articolo 2 è il riconoscimento dell'associazionismo, economico e soprattutto sociale. Esiste oggi l'esigenza di un ammodernamento del modo di funzionare del pubblico. Esiste anche una via non statale al perseguimento di finalità collettive, e, in quanto collettive, è opportuno ripetere, assimilabili a finalità pubbliche. Qui si colloca anche la cooperazione: capace di corrispondere alle ragioni della persona almeno per due diversi motivi.

Poiché essa tende a svilupparsi sulla base del ruolo attivo del socio-cooperatore e perché le realizzazioni a cui si dedica dovrebbero sempre avere di mira il valore di un "servizio" alla società, agli altri, considerando gli altri non sono come meri destinatari di offerte economiche o commerciali, ma anche come persone, dotate di valori e di diritti. La stessa dottrina giuridica già da tempo ha chiarito che lo Stato non è più misura esclusiva e ineccepibile di ciò che è pubblico e che una pubblica funzione può essere assunta da soggetti diversi, anche privati, in forme pluralistiche. In questo senso la cooperazione può assolvere, nel fare impresa, a due compiti complementari: non perdere di vista il valore della persona, presidiare sensibilità che hanno a che fare col bene collettivo.

TPER, LA NUOVA SOCIETÀ DI TRASPORTO PUBBLICO, PRESENTA LA PRIMA CAMPAGNA ABBONAMENTI TRENO+BUS



Con la ripresa delle attività produttive e l'avvio dell'anno scolastico, hanno fatto la loro comparsa da alcuni giorni su bus e pensiline le locandine della campagna abbonamenti ai mezzi pubblici del nostro territorio che per la prima volta porta le insegne di Tper, la società nata il 1° febbraio scorso dalla fusione dei rami trasporti di ATC e FER.

Con la sua semplice *headline*, la campagna riprende il tema del motto dei moschettieri, che riassume in sé gli elementi fondanti della società nata per integrare i servizi locali su ferro e gomma, bus e treni (*quindi "Una per tutto"*), e la conseguente maggiore comodità d'utilizzo, grazie ad un unico titolo di viaggio (*da qui "Tutti con uno"*) per le due possibilità di trasporto che oggi Tper può offrire, in particolare nei bacini provinciali di Bologna e Ferrara, dove effettua i servizi di bus urbani ed extraurbani e l'esercizio ferroviario delle linee Bologna-Portomaggiore, Bologna-Vignola, Ferrara-Suzzara e Ferrara-Codigoro.

"Oggi, con la nascita di Tper, nel rispetto dei confini delle aree urbane o della tariffazione a zone in ambito extraurbano, nei territori che serviamo, chi si abbona può utilizzare indifferentemente i nostri bus, le nostre corriere o i nostri treni – ha dichiarato il Direttore Generale di Tper, Claudio Ferrari – È un passo importante verso quella piena intermodalità che la nostra Regione persegue lavorando da tempo con tutti i soggetti coinvolti

nella mobilità pubblica, con una visione d'avanguardia in campo nazionale".

Il poter fruire di due servizi integrati da uno stesso gestore è un vantaggio in più che va a sommarsi a quelli consueti per chi si abbona per un anno intero, quali la **praticità di utilizzo** e l'**assoluta convenienza della scelta**.

In tema di convenienza e di attenzione ai bilanci delle famiglie, vale la pena di ricordare che l'abbonamento annuale al trasporto pubblico garantisce sempre di più la **massima economicità in rapporto ai livelli – mai raggiunti prima d'ora – dei prezzi dei carburanti**. Solo a titolo di esempio, un abbonamento personale ordinario per l'area Urbana di Bologna (300 euro), che permette al suo titolare di circolare tutti i giorni per un intero anno, costa solo poco più di 3 pieni di benzina di un'auto di media cilindrata; dieci anni fa costava 260 euro, a quei tempi l'equivalente di quasi 5 pieni di benzina.

Tra i vantaggi si aggiungono anche la **possibilità pagare l'abbonamento in tre rate e le agevolazioni in termini di sconti - previste sia a Bologna e che a Ferrara – per giovani e anziani e per chi fa dell'abbonamento una scelta comune e condivisa da più componenti del nucleo familiare**.

Anche sul piano della comodità, l'abbonamento annuale, che è "caricato" su tessera a microchip, offre un vantaggio per chi lo possiede: è, infatti, **rinnovabile** – oltre che

SEGUE A PAGINA 11

alle biglietterie – anche presso gli sportelli bancomat di Unicredit e Carisbo e da quest’anno anche attraverso il sito web di Tper, nella sezione dedicata all’acquisto e al rinnovo online.

Tper, che è la sesta azienda di trasporti pubblici in Italia e la più grande della nostra regione per numeri e volumi di servizio, conta già oggi più di 72.000 abbonati annuali, a cui vanno aggiunti gli oltre 20.000 abbonamenti gratuiti garantiti dal Comune di Bologna ai bambini residenti di età compresa tra i 4 e i 10 anni.

“Per il trasporto pubblico sono dati senz’altro importanti” – ha dichiarato la Presidente di Tper, Giuseppina Gualtieri – *“Si tratta di numeri che la nostra nuova azienda intende ulteriormente incrementare, consolidando una tendenza positiva in atto, in direzione della salvaguardia dell’ambiente e di una crescente vivibilità delle aree che serviamo. Siamo consapevoli di svolgere un servizio molto importante per i cittadini, che è un perno fondamentale della rete dei collegamenti del nostro territorio”*.

Anche per questo, agli abbonati annuali l’Azienda ha riservato pratiche opportunità anche in tema di acquisti, cultura, tempo libero, divertimento e utilità quotidiana;

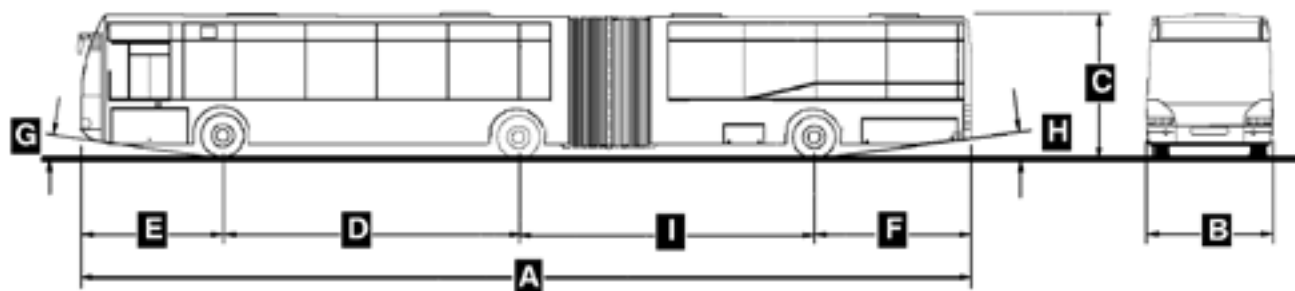
promozioni esclusive garantite dai numerosi partner commerciali e istituzionali di primo piano che hanno accettato di unirsi a Tper in questa sua prima campagna abbonamenti, per offrire una sinergia concreta di utili vantaggi a chi si abbona per un intero anno.

Vodafone riconosce agli abbonati annuali Tper un bonus di traffico telefonico omaggio, Ikea un buono spesa per acquisti effettuati in più mesi, la Multisala The Space Cinema sconti su tutti film in programma; sconti sono garantiti da Camst per le consumazioni presso i propri ristoranti, dalle Librerie Coop e da Comet per gli acquisti. Sono previsti sconti dal CityRedBus per i viaggi sul bus turistico scoperto e da ATC per utilizzare il car sharing a Bologna, combinando in questo modo modalità di spostamento ad alta compatibilità ambientale. Altrettanto vantaggiose sono le agevolazioni offerte dai numerosi enti della nostra regione che primeggiano in ambito culturale, quali Cineteca di Bologna, Biografilm Festival, Teatro Comunale di Bologna, MamBo, Museo Morandi, Museo per la Memoria di Ustica, Ferrara Arte e Fondazione Arturo Toscanini.

Tutte le informazioni relative agli abbonamenti, sono consultabili sul sito di Tper, al link: www.tper.it/abbonati.

Novità sul parco mezzi

Entrano in servizio due Neoplan 18 m Centroliner Urbani a 4 porte (sliding doors)



00.11.02 Dimensioni del veicolo (in mm)

LUNGHEZZA TOTALE	A	17990
LARGHEZZA TOTALE	B	2500*
ALTEZZA TOTALE	C	2950
EMETTITRICI:	D	5980
MOTORE:	E	2650
COLORE ESTERNO BUS:	F	3370
CRONO:	G	7°
TIPO CRONO:	H	7°
FRENI:	I	5990

*senza specchietto esterno

Ecco le caratteristiche tecniche:

ESTINTORE AUTOMATICO:	NO
Pedana TH:	MANUALE su PORTA 2
ARIA CONDIZIONATA:	INTEGRALE, modello Konvekta
EMETTITRICI:	DUE
MOTORE:	MAN D2866 LOH26 verticale, 6 cilindri in linea
COLORE ESTERNO BUS:	BIANCO
CRONO:	Sì
TIPO CRONO:	Analogico, KIENZLE 1318.24.09.01 monodisco
FRENI:	DISCO
POSIZIONE TUBO SCARICO:	BASSO POST. SX
SEDILI:	VELLUTO
TELECAMERA POSTO GUIDA:	Sì
INDICATORI PERCORSO:	AESYS LED
ANNUNCIO FONICO INTERNO/ESTERNO:	Sì
MISURA PNEUMATICI:	275/70R 22.5
CAMBIO:	ZF 5HP600
CRT:	Sì
MISURE E MASSE PER ASSE	totale 28.000, 1-7200, 2-10.000, 3-11500

24 settembre 2012

Una giornata memorabile, l'ultima volta che era passato dalla Barca un filobus era il 1979, 33 anni fa!



SEQUE A PAGINA IV



in breve sul servizio

- > A **Bologna**, partire dal 15 settembre, nasce una **nuova navetta** per il centro storico nei Tdays, si chiamerà **T2** ed il suo percorso sarà: Piazza Maggiore - Carbonesi - Barberia - Piazza Malpighi - via Testoni - via Portanova - Piazza Roosevelt - Ugo Bassi - Marconi - Mille - Indipendenza - Augusto Righi - Piazza Verdi - via Petroni - San Vitale - Due Torri - Castiglione - Minghetti - Piazza Maggiore. Avrà frequenza di 16 minuti e svolgerà servizio nei sabati non festivi e nelle 4 giornate festive "negozi aperti" che si svolgeranno nel mese di dicembre.
- > Ad **Imola**, a seguito della ristrutturazione della rete e su richiesta del comune, saranno effettuate alcune modifiche marginali ai servizi.
- > Nasce la linea la 531 che collega, negli orari scolastici, **San Giovanni in Persiceto** con l'istituto Lazzaro Spallanzani di Castelfranco, e viene soppressa la linea 530 (zona industriale di San Giovanni in Persiceto).
- > Viene istituita, su richiesta del comune di **Ozzano** che ne copre i costi, la linea 130 che collegherà, con un totale di 9 corse, la stazione di Ozzano con la Facoltà di veterinaria.
- > Sarà effettuata una **revisione** di alcuni orari e percorsi sulle linee della direttrice 700, sulla 806 ed 808 a causa di una modifica degli orari di uscita degli istituti Montessori di Porretta e Fantini di Vergato, e dell'impossibilità di accedere, in quanto in fase di risistemazione, all'area di sosta dinanzi alla chiesa di Riola. Non essendo più possibili ingressi e uscite dalla vecchia Porrettana al piazzale della chiesa, sono state modificate alcune corse, cercando sempre di salvaguardare l'efficacia del servizio, in quanto le coincidenze non sono più possibili.

sul personale

- > Una utente abituale della linea 686 ringrazia gli autisti del gruppo di Tolè "per la loro eterna pazienza e gentilezza"
- > "La presente per ringraziare la vostra conducente ... per la gentilezza e cortesia dimostrata il giorno 30 maggio. Mi trovavo sulla linea 13 con direzione periferia, scendendo alla fermata Ducati mi accorgevo di aver perduto il mio cellulare. Immediatamente telefonavo al mio numero e la signora ... rispondeva comunicandomi che un signore le aveva portato il mio telefono, Ci mettevamo d'accordo per la riconsegna che avveniva dopo poco. Davvero ringrazio Tper e in particolare la sig. ra per la disponibilità dimostrata, comportamento che mi ha permesso di evitare tutti quei problemi collegati alla perdita del cellulare..."
- > "Vorrei positivamente segnalare l'autista ... che si è distinta oggi, sabato 30/06/12 per aver aspettato mia moglie che cercava di raggiungere la fermata di corsa..."
- > "Con la presente voglio ringraziare l'azienda TPER per la formazione dei propri operatori, in questo caso specifico l'operatore del call center matricola per la gentilezza e la sua preparazione alle mie richieste sulla linea 331. Elementi così vanno elogiati per la pazienza che hanno verso noi cittadini."
- > "Buongiorno, qualche giorno fa ho dimenticato sul bus linea 37 direzione stazione centrale una borsa con il mio PC, ho telefonato al call center Tper e ho avuto la preziosa assistenza dell'operatrice che mi ha permesso di recuperare il tutto in meno di un'ora. Con questa mail intendo esprimere il mio grazie per la collaborazione e la comprensione, a lei, all'autista e alla persona che ha consegnato la borsa all'autista. GRAZIE MILLE!!!!!"



ATC alla 11^ Settimana Europea della Mobilità Sostenibile: muoversi nella giusta direzione.

ATC ha aderito alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, la manifestazione che da molti anni promuove le modalità di trasporto alternative all'auto privata.

Dal 16 al 23 settembre in diverse città italiane e di altri Paesi europei si sono tenuti eventi per far conoscere idee ed eccellenze nel campo della mobilità.

ATC ha partecipato alle giornate finali della

manifestazione, il 22 e 23 settembre, con uno stand in Piazza Maggiore, a Bologna, che ha rappresentato un punto di incontro e di accoglienza per i cittadini, per un confronto sui servizi offerti, per illustrare le ultime novità introdotte da ATC e per presentare alcune anticipazioni su soluzioni e progetti innovativi per la mobilità.

Lo stand ha visto una lusinghiera affluenza di

visitatori, che hanno potuto osservare i video e i materiali realizzati per presentare le innovazioni di ATC.

I cittadini, inoltre, hanno potuto approfittare della promozione speciale per la Settimana della Mobilità, e cioè la possibilità di iscriversi usufruendo della riduzione del 50% sulla quota annuale, per diventare clienti di lo Guido Car Sharing.

Car Sharing

Nel corso del 2012 è stato dato nuovo impulso al Car Sharing, e gli investimenti continueranno nei prossimi mesi, per fornire un servizio sempre più capillare ed efficace. Il numero dei parcheggi in cui si possono ritirare i veicoli car sharing aumenterà entro il 2012, passando dagli attuali 30 a 41 (33 a Bologna e 8 in provincia), per garantire a sempre più cittadini la possibilità di accedere al servizio.

Anche per quanto riguarda i veicoli a disposizione degli utenti, la

flotta è stata potenziata sia dal punto di vista quantitativo che sotto l'aspetto della varietà di modelli.

Tutte le auto del circuito lo Guido Car Sharing sono scelte con l'obiettivo di abbattere le emis-



sioni inquinanti, e rispondono ai più elevati standard di sostenibilità ambientale. A breve ATC inserirà nuove vetture nella flotta del car sharing. Sono in arrivo 10 nuovi mezzi del tipo: Fiat Grande Punto metano, Fiat Panda metano, Alfa Romeo Mito gpl, Lancia Ypsilon 5 porte gpl e un veicolo ibrido modello Toyota Auris.

Le prossime vetture ad entrare in flotta saranno 4 o 5 auto elettriche, la nuovissima Fiat 500 L e il Fiat Qubo 7 posti a metano. L'obiettivo è quello di raggiungere le 60 unità complessive.



Isola della mobilità

L'idea di isola della mobilità è quella di creare punti di interscambio tra auto privata e mezzi di trasporto ecologici, posizionando piattaforme coperte nei punti nevralgici della città e nei parcheggi di interscambio per ospitare postazioni per biciclette o veicoli elettrici, con cui raggiungere la destinazione finale.

Nuovi sistemi di pagamento della sosta

ATC intende proporre modalità sempre più flessibili ed efficaci per effettuare il pagamento della sosta su strada. Di particolare interesse sarà la possibilità di pagare la sosta tramite soluzioni di Mobile Ticketing.

Nuovo parcometro

Lo stand di Piazza Maggiore ha ospitato anche il nuovo parcometro Strada, progettato per permettere oltre al pagamento fast pay, già attivo, i pagamenti più evoluti, ad esempio con carta di credito. Inoltre il parcometro è in grado di offrire l'accesso ad altri servizi quali l'emissione degli abbonamenti della sosta, il pagamento dell'accesso occasionale all'area ZTL, la ricarica degli abbonamenti del trasporto pubblico, l'emissione dei biglietti dell'autobus, il pagamento delle sanzioni.





a cura della REDAZIONE

GUIDARE UN AUTOBUS È IL LAVORO PIÙ STRESSANTE DEL MONDO

I lavoratori più stressati del mondo? Gli autisti di autobus!

QUESTO MESE PUBBLICHIAMO UN ARTICOLO DELLA ADNKRONOS, APPARSO GIÀ UN ANNO FA SUL SITO ISTITUZIONALE DELL'INAIL, L'ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNIO SUL LAVORO. NON È NOSTRA INTENZIONE FARE ALLARMISMO, PERALTRO INGIUSTIFICATO, MA PIUTTOSTO VORREMO SUSCITARE UNA RIFLESSIONE IN TUTTI I COLLEGHI, I QUALI CONOSCONO BENE ALCUNE DELLE SITUAZIONI ELENcate NELL'ARTICOLO. SE È VERO CHE PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE, È ALTRETTANTO VERO CHE CONOSCERE È MEGLIO CHE IGNORARE: O FAR FINTA DI IGNORARE. CHE È ANCORA PEGGIO.

Sono diversi gli studi internazionali che attribuiscono a questa professione il triste primato del maggior logorio psicologico. Le cause: la paura continua di essere aggrediti da passeggeri sempre più impazienti e irascibili (se non violenti) e una vita passata nel traffico, tra ingorghi, colpi di clacson e pirati della strada.

A certificare questa notizia solo in apparenza bizzarra sono stati uno studio condotto da un'autorevole rivista scientifica come il Journal of Occupational Health Psychology e una ricerca inglese che ha preso in rassegna circa un centinaio di mestieri.

Ad assegnare, alla fine, al conducente di bus lo scettro del più logorato psicologicamente non è stata tanto la routine dei percorsi compiuti quotidianamente, quanto le caratteristiche di una professione, di per sé, tutt'altro che sicura. Anzi, al contrario, potenzialmente esposta a rischi continui.

Tra i pericoli quotidiani nei quali, infatti, è più facile che incappi ogni giorno chi

manovra questo genere di mezzi figurano passeggeri poco pazienti, anziani irascibili o, addirittura, malviventi in agguato e pronti senza esitazione a passare alle mani: uno scenario di "ansia costante" che vede gli appartenenti alla categoria manifestare la perenne preoccupazione di essere colpiti, malmenati o bistrattati durante il turno di lavoro. Insomma: se caos, traffico, smog e incidenti stradali già da soli non favoriscono di certo uno stile di vita lavorativa piacevole, le aggressioni - verbali e fisiche - lo peggiorano ulteriormente.

L'ambiente di lavoro un ricettacolo di ansia. Turisti, gente che sale e che scende, fermate pedonali sempre affollatissime, taxi e colleghi intenti a superarsi tra di loro, pirati della strada: l'autobus è un ricettacolo di stress e i conducenti sono le prime persone esposte a questo rischio. In particolare, entrambi gli studi attribuiscono a questo lavoro una particolare patologia: la paura del prossimo.

A "fare la differenza", dunque, rispetto alle altre professioni ci sarebbe il terrore

di essere aggrediti durante il turno o il dover fare i conti con passeggeri poco comprensivi e pronti alla lite. Ad aumentare il livello di stress subentrerebbero, poi, i rumori stradali, il traffico e gli orari spesso massacranti.

Ultima fermata: la sala operatoria. Il confronto con altri impieghi sembrerebbe confermare questo triste primato non solo sul piano della salute mentale, ma anche su quella fisica. Recentemente la Cornell University (Usa) ha stilato, infatti, una graduatoria riguardante i lavoratori maggiormente sottoposti ad attacchi di cuore e malattie gastrointestinali. Anche in questo caso i conducenti di autobus hanno raggiunto i primi posti in classifica. E neanche i pompieri - fino a qualche anno fa considerati tra i lavoratori più a rischio per le difficili condizioni lavorative - sono riusciti a superarli.

A seguire pompieri, tassisti e chirurghi. Se il lavoratore più stressato è l'autista d'autobus, non se la passano molto meglio pompieri, tassisti e chirurghi. Per i primi la fonte di logoramento sarebbero i turni massacranti, gli interventi all'insegna delle più svariate condizioni atmosferiche e l'obbligo di prendere decisioni immediate. Per i tassisti, invece, sono gli orari "sballati" - tra notti e weekend passati alla guida - le condizioni igieniche pessime e il pericolo di caricare malintenzionati. Solo una quarta posizione, infine, per i chirurghi, per quanto affaticati da orari incerti, da decisioni da prendere in modo tempestivo e dal dover prestare un'estrema attenzione a ogni dettaglio durante interventi lunghi e faticosi.

BOLOGNA REVISIONE

Verbale Lega Cooperative

Come previsto dalle vigenti normative, informiamo i Soci del fatto che la Cooperativa Giuseppe Dozza A.T.C. è stata sottoposta, con esito positivo e rilascio dell'apposita certificazione, alla periodica revisione da parte della Lega delle Cooperative e che il verbale è disponibile alla visione in sede

FESTA ISCRITTI AL CIRCOLO DOZZA

La Polisportiva ACACIS (Circolo Giuseppe Dozza) organizza "La festa dello sport 2012"



SABATO 15-12-2012 ALLE ORE 20 PRSSO LA "SALA MIMOSA" LOCALITÀ CREPELLANO

- Cena con bis di primi (Tortellini in brodo tagliatelle al ragù)
- Grigliata mista di carne ai ferri
- Contorni (patate fritte Insalata mista)
- Dolce semifreddo
- Acqua, Vino, Caffè e Digestivo

Prenotazioni in segreteria Circolo (Chiara) con 10 euro di caparra

INGRESSO

Intero euro 25,00 ridotti ragazzi fino a 12 anni euro 15,00

Durante la serata premiazioni sezioni sportive con riconoscimenti particolari
Speciale sul ventennale torneo di calcetto aziendale Pergamena a ricordo

PER INFORMAZIONI MARCO MARSONET CELL. 333 4301179

Allieterà la serata il duo vocale "Maurizio e Michela" musica piano bar,
anni 60, latino, Hit e Karaoke una superfesta!!

Infine premi a sorpresa con ricavato pro terremotati Emilia

VI ASPETTIAMO NUMEROSI!!!

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 ATC
prima visita GRATUITA e SCONTO del 10%
su tutte le prestazioni.*

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

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



di PRIMO MINGOZZI

L'AVVOCATO GIANFRANCO MANTOVANI NON È PIÙ TRA NOI

Il ricordo “dell’Avvocato del Circolo” dell’ex Direttore del nostro giornale

Tracciare un breve ricordo di un caro amico che ci ha lasciati è sempre difficile. La dominante agisce sulla sfera dei sentimenti e c'è sempre il pericolo di non essere obiettivi.

Ma la figura di Gianfranco Mantovani era talmente gioviale e comunicativa, che anche per una circostanza così dolorosa, ci semplifica il compito.

L'avvocato Mantovani è stato per molti anni l'avvocato, il legale, il consigliere dei tranvieri. Sempre presente nei giorni d'appuntamento e quando c'era bisogno del suo contributo.

L'ha fatto con le singole persone e l'ha fatto per il Circolo Dozza nei momenti di difficoltà.

Un professionista preparato, arricchito da una solida cultura umanistica che poteva permettersi di esibire, nonostante l'età, le buone letture della sua formazione. Detto così si precisa il profilo di una persona buona e tollerante disposta ad aiutare il prossimo.

Era schivo da qualsiasi esibizionismo e capace di mettere a proprio agio chiunque incontrava. La sua caratteristica nel dialogo era di essere duttile sapendo essere diretto e comprensibile, ma

ricorrendo anche a qualche accenno di dialetto petroniano, di cui aveva destrezza.

Questi tratti descritti, che abbiamo voluto sintetizzare, facevano dell'avvocato un amico, un confidente, tant'è che aveva sempre clienti da soddisfare con i propri saggi consigli e la sua contagiosa umiltà.

Ricordi personali? Tanti. L'avevo scelto come mio legale per la soluzione di un mio problema personale, e prima che la malattia lo colpisse era riuscito a concludere l'iter.

In tanti anni di lavoro al Circolo Dozza, avevo occasioni continue d'incontrarlo per perdersi piacevolmente sulle vicende del mondo, per constatarne le rispettive posizioni. Nella complessiva intesa che raggiungevamo, Mantovani si differenziava per l'ottimismo che lo caratterizzava perché sostenuto da una cultura che io non avevo.

Tante volte, sempre con cordialità, mi rimproverava per il tono dei miei “auguri” in occasione delle festività, che lui giudicava come messaggi senza via d'uscita. “Ti fai prendere troppo la mano dagli eventi: ricordati, – dopo un

raccolto ce n'è un altro –, così diceva il vecchio Cervi dopo che gli avevano ucciso i figli durante la guerra.”

Era severo, ma con speranza, sempre.

Oggi che non c'è più, lo saluto vedendolo sereno sulla sua bicicletta in mezzo al traffico: la bici era il mezzo più veloce per i suoi impegni con il Circolo Dozza, per arrivare ai Giardini Margherita, dove era sempre presente alla Dieci Colli ed alla serie di iniziative che hanno consolidato il legame tra il Circolo Dozza e la città.

In questi eventi, stava in disparte ed osservava compiaciuto l'ammirevole lavoro organizzativo del Circolo di un attivismo che con il tempo ha forse perduto un po' di vigore, ma che continua ad essere un punto fermo della sua ragion d'essere e grazie al quale ha realizzato e realizza, nella sua lunga storia, molti momenti ed eventi degni di nota. Addio caro avvocato Mantovani, addio Gianfranco.

Di te c'era ancora bisogno ma, purtroppo, a questo evento non c'è rimedio. La tua scomparsa ha reso più povero il Circolo e tutti noi e lascia un vuoto nei nostri cuori difficilmente colmabile.

BOLOGNA A SEZIONE GRUPPO CATTOLICO TPER/ ATC

Santa messa del Circolo Dozza

Mercoledì 7 novembre alle ore 17,30
nella saletta Circolo Dozza in via San felice, 11/E,
sarà celebrata la Santa Messa,
in ricordo di tutti i colleghi defunti.

Vi invitiamo a partecipare per solidarietà con le famiglie.

Il Gruppo Cattolico ATC.



di GIANFRANCO SANDRI

SEZIONE PESCA

Bologna meeting nazionale pesca, una gara per lungimiranti

Ventisei agosto 2012, Firenze: gara del campionato italiano di pesca organizzato dall'ANCAM.

Già al venerdì i pescatori si ritrovano per scambiarsi opinioni e consigli sulle tecniche di pesca. Il caldo e il sole sono opprimenti, in questa lunga estate che sembra non finire più.

I colleghi di Firenze si mettono a disposizione e ci scortano dall'albergo al campo gara, che è situato all'interno del parco delle Cascine. E per fortuna, dato che tutto intorno è fiorita la zona pedonale e solo grazie a permessi speciali possiamo accedervi!

L'Arno scorre tranquillo e indifferente e regala catture "divertenti": carpe enormi (bravo chi riesce a salparle), pesci gatto americani, siluri, carassi... Poi sì, c'è anche l'alborella, e tutti studiano il modo di evitare il fastidio di questo piccolo pesce

zia a soffiare impetuoso. Si aprono gli ombrelloni e dopo circa 3 mesi senza pioggia alle nove e mezza si scatena l'uragano su Firenze. E tutto quello che nei giorni precedenti avevi sperimentato diventa inutile: perché con il vento forte non riesci a pescare con la canna lunga, perché con la pioggia violenta si aprono le paratie delle acque di scolo che riversano nel fiume mesi di polvere accumulata sulle strade. E i pesci scompaiono. Così chi si era attrezzato per pescare la vituperata alborella ora gongola, ed alla fine saranno proprio quei pescatori lungimiranti ad aver trovato la soluzione giusta.

Neanche quest'anno il nostro Circolo ottiene un risultato da sottolineare: la prima squadra si classifica al decimo posto. Vince Reggio Emilia, seguita da Firenze e Milano.

Però è giusto ricordare i nostri pescatori che hanno ottenuto un buon risultato individuale: Sammarchi, Benni, Gualandi, Nobili e Casarini.

Al momento in cui scrivo non si sa ancora dove si svolgerà il campionato il prossimo anno cioè se sarà organizzato dal circolo di Milano o se sarà Bologna l'incaricata.



che aggredisce tutte le esche che vengono provate.

E quando la sera si torna all'albergo ognuno è sicuro di aver risolto il problema. Sorrisi di circostanza nascondono la sicurezza del "stavolta ti asfalto".

Al sabato si visita il centro storico di Firenze nella classica gita che il circolo coorganizzatore prepara per chi è arrivato con la famiglia o semplicemente per chi ritiene di dover rilassare la mente il giorno prima della gara.

Intanto però iniziano a girare voci allarmanti su un probabile repentino peggioramento della situazione atmosferica. Ma vuoi proprio che siamo così sfortunati e che tutto ciò debba succedere proprio durante la gara? Qualcuno precisa: "Tranquilli, le previsioni mettono pioggia dopo l'una!"

Comunque la domenica mattina si esce scaramanticamente preparati al peggio, ombrellone e abiti impermeabili vengono caricati in auto. E alle otto e mezza comincia la gara. Qualcuno riesce a prendere qualche pesce di una dimensione accettabile, qualcuno lo invidia. Poi da nord si avvicina il buio, il vento ini-

CAMBIA STILE!

In punta di piedi

Negozio specializzato nella vendita di articoli per la danza

accessori
 body e scarpette
 costumistica per spettacoli
 abbigliamento per il tempo libero
 la palestra e
 l'hip hop

Convenzioni con le scuole di danza

Via Castello 2
 Sasso Marconi • Bo

tel. 051 841009
 cel. 3484713564
 fabianalopez@hotmail.it

seguici su: In Punta Di Piedi



di LUCIANO BATTISTINI

SEZIONE CICLISMO

L'Italia ha la sua Randonnée 1.001 miglia

Anche l'Italia ha la sua *Randonnée*, ed è la più dura d'Europa: la 1001 Miglia ce la racconta Loredano Comastri, un amico affezionato della Dieci Colli. Ha gareggiato ad numero indefinito di eventi: gran fondo ciclistiche, gare di biathlon, di triathlon e altro ancora; ha pedalato e vissuto questa nuova esperienza da vero campione. La bici è stata sua compagna ideale per affrontare questa avventura ricca di fatica, nuove scoperte, nuove culture e soddisfazioni. A volte i numeri dicono più delle parole e la 1.001 Miglia lo dimostra: 1.622 chilometri percorsi, 1.674 metri di dislivello totale, 7 regioni e 21 provincie attraversate, 138 ore il tempo massimo concesso ai 330 ciclisti iscritti di cui 21 donne, con 32 Nazioni rappresentate e provenienti da tutto il mondo.

Ma le vere emozioni e sensazioni non provengono dai numeri, ma bensì dal pedalare attraverso i borghi, le campagne e i variopinti paesaggi della nostra bella Italia. Loredano, ha pedalato per 108 ore consecutive, riposando e sonnecchiando davvero poco, ed è arrivato 37° assoluto alla sua non più giovane età, in giornate torride che con un caldo esagerato di giorno e con poca escursione termica durante la notte hanno reso la sfida ancora più difficoltosa.

Era questo il suo traguardo più ambito dell'anno 2012, l'aveva promesso a se stesso e al suo Presidente, nonché collaboratore della Dieci Colli e del Poker, le gran fondo della nostra Sezione Ciclismo. Il Ristorante "Nuovo Parco dei Ciliegi", con Beppe e Roberto Guidotti, ha sostenuto e incoraggiato l'uomo di ferro Loredano Comastri. Partito alle 21.02 da Nerviano in provincia di Milano il 16 agosto e proseguendo per Dicomano, con passaggio dopo 540 chilometri il 17 agosto alle ore 14.07, arrivato a Bolsena il 18 agosto al chilometri 871, risaliva verso nord a Castelnuovo dopo 1.110 chilometri il giorno 19 agosto, poi Casella Ligure 1480 chilometri percorsi: era il 20 agosto ore 22.20, e proseguendo nella notte per far ritorno a Nerviano Milano alle ore

09.27 del 21 agosto 2012. Ha percorso e terminato questa avventura dopo 1.622 chilometri con relativi controlli e vari punti di ristoro, dormitori, luoghi ben organizzati e ben programmati dagli organizzatori della 4ª edizione della 1.001 Miglia. Comastri ci dice che l'ansia in attesa della partenza è stata molto difficile da gestire, ma non solo: la selezione per arrivare a partecipare all'evento ha richiesto una preparazione straordinaria. Una volta partito ha dovuto fare i conti con il proprio corpo e la mente, valutare la giusta andatura e i compagni di viaggio, per affrontare nel migliore dei modi la distanza, il caldo, il sonno, la stanchezza, la giusta alimentazione, i liquidi per non rimanere disidratati e subire i crampi, tutti elementi utili per rifornire il nostro corpo nel modo giusto, ed in questo ha avuto la fortuna di pedalare con una studentessa che sta laureandosi nel settore, unitamente alle persone che incontrava sul percorso insieme alle famiglie ed agli organizzatori, veri sostenitori che dava-

no una intensità emotiva tale da indurre a proseguire per raggiungere il traguardo. Per terminare il racconto, Loredano dice che, quando arrivi agli ultimi 100 chilometri ed hai già passato e superato varie crisi e difficoltà, ti senti davvero ricco, con un gran senso di benessere, per aver compiuto un'impresa che vale per te stesso e che puoi raccontare ai tuoi amici ciclisti e non, con i quali hai condiviso i piaceri di questo meraviglioso sport della bicicletta.

Alla mia richiesta per terminare questa intervista "la rifaresti ancora la 1001 Miglia?" risponde: "Ora dico no, ma forse perché sono passati solo pochi giorni dalla grande fatica, sofferenza, sudore, disagi, fame, sonno, sete e altro che non ho ancora dimenticato e perché 1622 chilometri in *Randonnée* lasciano il segno, sia nell'animo che nel cuore. Grazie Loredano Comastri! i migliori auguri e complimenti da tutti gli amici della Dieci Colli in attesa di vederti alla nostra Gran Fondo il 1 maggio 2013.





di GIUSEPPE TARTAGLIA

ANCORA PRIMI AL TORNEO DELLA FESTA DELL'UNITÀ

Il volley del Dozza fa tris...



Ancora una volta, la squadra del volley del Circolo Dozza esce vittoriosa dal torneo della Festa Dell'Unità, e così per il terzo anno consecutivo inizia la stagione alzando una coppa sul gradino più alto del podio.

Quindi, dopo il successo del 2010 e quello del 2011, arriva il TRIS con questo successo del 2012, per la gioia di tutti gli atleti e dei nostri sostenitori che ci seguono sempre con molto affetto.

Ma tornando indietro di qualche mese, dobbiamo ricordare ancora il primo posto nella stagione regolare del campionato **CSI Eccellenza**, che ci permette di partecipare alla fase regionale di categoria che si terrà da febbraio ad aprile del 2013; una bella esperienza che già quest'anno abbiamo

avuto modo di fare e dove ci siamo presi anche delle belle soddisfazioni.

Dopo la prima giornata della fase regionale che si è tenuta nella nostra palestra, siamo andati a giocare prima a Sassuolo, dopo qualche settimana a Piacenza e infine a Modena, portando a casa un buon 4° posto su un totale di 12 squadre, e oltre a confrontarci sul campo da gioco con gente nuova, non ci siamo tirati indietro neanche quando ci hanno proposto di assaporare le prelibatezze del luogo, e devo dire che a tavola ci siamo difesi benissimo.

Da maggio in poi, finita la stagione indoor, abbiamo iniziato a girare per i vari tornei all'aperto e così oltre a quelli soliti che facciamo fuori dai confini regionali e nazionali ci sono anche diversi tornei lo-

cali dove partecipiamo, in particolare il torneo di Granarolo che si tiene sempre da metà giugno a metà luglio, dove anche quest'anno siamo riusciti a battere la concorrenza e strappare per il secondo anno consecutivo (il terzo in 4 anni) un grande successo.

Infine, per festeggiare la ricorrenza del trentennale dell'unione tra il **Circolo dei Dipendenti Comunali** e il **Circolo Dozza**, sono stati organizzati incontri sportivi in varie discipline e, per quanto riguarda il volley, il nettamente superiore **Circolo Dozza**, si è aggiudicato il derby del 27 settembre, con un secco 3 a 0, con i parziali di 25-15, 25-19, 25-16.

Facciamo un in bocca al lupo alla squadra per la stagione che è appena iniziata...



TAGLIARE LUNGO IL TRATTEGGIO



BOLOGNA SEZIONE TEATRO

Festa della Befana

Il Circolo Dozza - Sezione Teatro anche quest'anno organizza l'ormai tradizionale **Festa della Befana** per tutti i figli dei soci. Il pomeriggio del **6 gennaio 2013 alle ore 16,00**, nella Sala dei Circoli in Via San Felice 11. Come sempre allietteremo i nostri piccoli ospiti con uno spettacolo, un po' di merenda e..... una dolce sorpresa da portare a casa! Non mancate!! Sarà un'occasione di divertimento da condividere con i vostri figli!!

Solopostinpièdi

Per meglio organizzare la festa, vi chiediamo di far pervenire alla segreteria del Circolo questo tagliando, compilato, entro il 16 Dicembre 2012. Grazie.

A cura di **SILVANO NEROZZI** e **ROBERTO FENARA**

SEZIONE SCI

Programma delle attività

13-16 DICEMBRE 2012: PRIMA NEVE

Località e costi da definire

2-6 GENNAIO 2013: CORSO SCI PER SOLO RAGAZZI

Età: 8-16 anni / nostri accompagnatori

20-27 GENNAIO 2013 POZZA DI FASSA: MEETING NAZIONALE ANCAM

Settimana

24-27 GENNAIO 2013

Week-end, possibilità di viaggio in pullman min. 30-35 partecipanti a breve i costi dell'iniziativa

MERCOLEDÌ 20 FEBBRAIO 2013: XVIII CAMPIONATO INTERREGIONALE DI SLALOM GIGANTE

Abetone

Possibilità di viaggio in pullman al prezzo di:

- 25,00 euro per gli atleti, comprensivo di iscrizione gara
- 15,00 euro per gli aggregati

**Per informazioni dettagliate: rivolgersi alla Sezione Sci
Lunedì, mercoledì e venerdì dalle 14,30 alle 17,30
Referenti: Silvano Nerozzi e Roberto Fenara**

di **MARCO MARSONET**

SEZIONE CICLISMO

Campionato Nazionale Ancam di Ciclismo

Domenica 16 settembre 2012 si è disputato a Bologna il 40° meeting nazionale autoferrotranvieri di ciclismo, organizzato dall'Ancam. Presenti alla competizione i Circoli di Bologna, Ancona, Venezia, Milano, Lucca e La Spezia.

Circa 60 atleti si sono presentati al nastro di partenza della gara, che si è articolata su di un circuito di 9,2 km da percorrere 6 volte e situato nei pressi del Parco Nord, con iscrizioni e punzonatura all'interno del padiglione della Uisp presso la Festa provinciale dell'Unità.

La morfologia del paesaggio obbliga ad un percorso completamente pianeggiante, fatta

eccezione per un cavalcavia di un centinaio di metri, di conseguenza l'andatura del gruppo è stata molto elevata, per cui a circa metà del percorso si è verificata una fuga di 14 corridori, andata poi a buon fine segnando così la corsa. Le classifiche hanno visto vincitore il Circolo di Lucca ed il loro atleta Marco Pierini primo classificato. Ottimo il piazzamento al secondo posto assoluto del nostro Stefano Poli, seguito da Andrea Cacciari 5°, Roberto Dall'Alpi ed Ermes Sinibaldi rispettivamente 11° e 12°, l'insostituibile Walter Diegoli 14°, Stefano Masotti 22°, Paolo Morini 25°, Luciano Battistini 27° ed Andrea Bubola 40°, Al termine della compe-

tizione tutti i partecipanti ed accompagnatori si sono ritrovati per il pranzo al ristorante della Festa "I castelli", apprezzando non poco il pantagruelico menù proposto dai bravissimi cuochi. Il risultato finale della manifestazione premia ancora una volta l'organizzazione Ancam, che ringrazia doverosamente il Circolo Dozza ATC e la sua Sezione Ciclismo nelle persone di Luigi Martino Torri, Bruno Martelli e Francesco Lipparini per la riuscita dell'evento e Luigi Menegatti per il supporto nella gestione della gara e delle classifiche. Infine un doveroso ringraziamento ai tutti i nostri ciclisti per aver partecipato e complimenti per i notevoli risultati ottenuti.



di CARMINE LAMPARELLI



VORREI VIVERE SU UN'ISOLA DESERTA... O NO?

Natura viva

Una brezza marina rendeva l'aria di un fresco pungente, il fruscio tra le foglie era simile al tentativo di un bambino di emettere il suo primo fischio con le labbra ed il cinguettio degli uccelli sembrava incoraggiare che ciò accadesse.

Il sole si affacciava all'orizzonte un po' come se si volesse sporgere da un ostacolo, ne mostrava la parte superiore ed appariva come una cupola di una chiesa antica.

Il cielo era cosparso di colori, dal rosso porpora al viola passando da svariate sfumature, le nuvole erano contornate da un giallo paglierino, il tutto sembrava casuale senza una logica, ma pian piano le nuvole assumevano forme più definite, come in un cartone animato, con personaggi buffi e strani prendevano corpo scene comiche e divertenti. Anche il sole sembrava voler partecipare a quell'evento e, nella sua corsa verso l'alto, assumeva la forma di trottola, poi di clessidra ed infine quella di palloncino gonfiato, di quelli usati nei parchi giochi, e solo dopo essersi divertito ad imitare le figure del cartone animato del cielo assumeva la sua figura naturale con tutto lo splendore che gli compete. Uccelli marini sembravano non accorgersene del quadro surrealista all'orizzonte, presi da una competizione per un bottino maggiore, gabbiani, marangoni dal ciuffo, cormorani ed infine la berta maggiore rom-

pevano il silenzio momentaneo per l'arrivo di un branco di sardine. Al banchetto vollero aggiungersi un gruppo di delfini e alcune foche monache che, dividendosi il bottino coi volatili, contribuivano presto al ritorno di pace e tranquillità. Gli uccelli sparirono in un istante, i granchi si rintanarono, il silenzio riprese corpo aiutato dal mare appiattitosi, tutto era immobile come se il tempo si fosse fermato. Il sole cominciava a far sentire la sua forza, il suo calore, e mentre la roccia ai lati del piccolo golfo assumeva il colore di rosso fuoco, anche la sabbia iniziava ad ardere e ad infuocarsi. La piccola spiaggia era protetta da ginepri e cipressi che, nella loro corsa verso il mare, venivano ostacolati dalla sabbia mischiata a sassolini; sembravano intrappolati, o protetti, da una vasta pineta alle loro spalle che, come sentinelle dritte sull'attenti, sembravano voler fare da guardia al monte con le sue innumerevoli grotte. Alcuni aerei iniziarono a tracciare linee rette e sottili dividendo il cielo in tante forme geometriche diverse, tanto da sembrare un puzzle appena compiuto. Il bianco appena tracciato pian piano si dissolse lasciando l'azzurro libero di esprimersi in tutte le sue tonalità. In brevissimo tempo tornò la serenità nel golfo, la pace e l'armonia tra piante, animali e cosmo, il rispetto dei ruoli di ogni singolo elemento che componeva l'isola. E allora, da cosa

dipendeva il mio turbamento? Perché non riuscivo ad entrare in sintonia con ciò che mi circondava? Lo scoprii osservando la mia ombra riflessa sulla sabbia: il mio corpo si allungava per oltre due metri coprendo tre tane di granchi, alle mie spalle tante distrutte dalle mie orme, due cicche di sigaretta ai miei piedi e una bottiglia di plastica poco distante mi fecero capire che io rompevo quell'armonia, quell'incastro tra i diversi elementi di una natura viva, che io ero il tumore che pian piano spegne la luce della terra, che un uomo non può entrare in sintonia con la natura senza imporsi dei limiti. Potevo iniziare con lo smettere di fumare, è una cosa facile da fare; potevo andare a prendere l'acqua direttamente alla sorgente sul monte, faticoso, ma non difficile; procurarmi il cibo necessario per sopravvivere anche questa sembrava un'impresa fattibile. Ma io sarei capace di darmi dei limiti? Sarei in grado di rinunciare alle mie comodità? Forse era possibile darsi dei limiti e rinunciare a tutte le comodità di una vita civilizzata, ma il pensiero che mi opprimeva era se fossi stato in grado di stabilire un'armonia con gli elementi esistenti, se già la sola presenza di un essere estraneo mai esistito in quello ambiente non rompesse l'equilibrio formatosi in secoli di storia. Presi a sedermi, a riflettere per convenire ad un'unica soluzione: andare via dall'isola.

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.

Il fascino ... dell'arancione

Anvedi... È il gigante arancione "linea 93"!! Gli attenti conducenti riescono a mantenere la calma anche in situazioni limitate!

Bravi gli autisti TPER SpA del gruppo "Baricella-Mondonuovo" che tutti i giorni portano a termine con scrupolosità e impegno il loro lavoro, né perdono il sorriso

un particolare e una qualità anche di questa vita. Ringrazio Occhi di Ghiaccio, l'ho nominato così per i suoi occhi azzurri!! per la Sua cortesia e determinazione guarda sempre avanti!! Auguro un buon lavoro a Luca, l'autista TPER SpA del gruppo "Baricella-Mondonuovo".

Alice

**30 NOVEMBRE
1-2 DICEMBRE
2012**

MERCATINI A INNSBRUCK

PROGRAMMA

30 NOVEMBRE

Ritrovo ore 8,00 parcheggio Certosa nord
Partenza ore 8,30
Arrivo a Hall e pranzo in locale tipico con menu 3 portate; visita individuale della città di Hall;
Visita del mercatino di Hall, eventuale visita della zecca di Hall;
Sistemazione in albergo a Watten e cena.

1 DICEMBRE

Visita dei Monto di Cristallo Swarovski, proseguimento per Innsbruck e visita del centro città, al termine pranzo presso locale tipico con menu a tre portate;
Pomeriggio visita dei mercatini di Innsbruck.

2 DICEMBRE

Dopo la prima colazione partenza per Fulpmes e visita guidata dei presepi, pranzo in locale tipico nelle vicinanze.
Partenza per Bologna.



QUOTA EURO 265,00

LA QUOTA COMPRENDE

Due giorni in mezza pensione in Hotel ****
Pranzi ove indicato nel programma
Le visite a: **Mondi di Cristallo Swarovski**
Presepi Fulpmes

Viaggio in pulmann GT assicurazione medico-bagagli
Supplemento singola 15,00 euro a notte

LA QUOTA NON COMPRENDE

Tutto ciò che non è previsto nella voce "la quota comprende"
I pasti sono da intendersi bevande escluse
L'iniziativa verrà effettuata con un minimo di 35 persone

**PRENOTAZIONE E ACCONTO EURO 100,00
ENTRO IL 25 OTTOBRE 2012, SALDO ENTRO IL 15 NOVEMBRE**

PER INFORMAZIONI

Circolo G. Dozza ATC - Via San Felice 11/E Bologna, Tel. 051/231003
lunedì e mercoledì dalle 9,30 alle 12,30 e dalle 14,00 alle 17,00
oppure mail a: viaggieturismo@circolodozza.it

ORGANIZZAZIONE TECNICA SUGAR VIAGGI - ARCI VIAGGI S.r.l.

Via Riva Reno, 77/A - 40121 Bologna - Tel. 051/232124 - Fax 051/221755 - www.sugarviaggi.it

CONVENZIONI TEATRI 2012/2013

■ **TEATRO DUSE** via Castellata 7 Bologna - tel. Biglietteria 051.231836 www.teatrodusebologna.it - Riduzione (applicazione tariffa "Ridotto") su abbonamenti e biglietti sul cartellone della stagione, con la sola esclusione della recita del 31.12.2012 e degli spettacoli non organizzati dal Teatro Duse.

■ **TEATRO EUROPAUDITORIUM** piazza Costituzione 4 Bologna - tel. 051.372540 www.teatroeuropa.it - Sconto 10% su abbonamenti e singoli biglietti dietro presentazione tessera associativa (1 biglietto e/o abbonamento per tessera) con l'esclusione delle rappresentazioni nelle serate del sabato ed alcuni spettacoli fuori convenzioni.

■ **TEATRO DEHON** via Libia 59 Bologna - tel. 051.342934 www.teatrodehon.it - Riduzione 10-15% su abbonamenti e biglietti spettacoli con esclusione di alcuni spettacoli fuori convenzione - Ab-

bonamento Salvateatro per 5 spettacoli (elenco in segreteria) ad euro 25,00 - Abbonamento Oro a 10 spettacoli (elenco in segreteria) - Sottoscrivendo entrambi gli abbonamenti sconto su quello Oro (euro 150,00 invece di 170,00) - Possibilità per chi acquista un abbonamento di usufruire di due biglietti a riduzione.

■ **ITC TEATRO DI SAN LAZZARO** Compagnia Teatro dell'Argine via Rimembranze 26 San Lazzaro di Savena (BO) - tel. 051.6271604 www.itcteatro.it - Prezzo ridotto (da 14 a 10 euro) su tutti gli spettacoli della stagione.

■ **ARENA DEL SOLE** - NUOVA SCENA via Indipendenza 44 Bologna tel. Biglietteria 051.2910910 www.arenadelsole.it - Riduzione 20% su abbonamenti e biglietti - per la prenotazione rivolgersi alla segreteria del Circolo.

Buono spendibile dal 2 al 30 novembre 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

10%

SU TUTTA LA SPESA FINO
AD UN MASSIMO DI 150€

ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC
CONAD

Buono spendibile dal 2 al 30 novembre 2012



Circolo
G. Dozza
atc bologna

Dopolavoro ATC

Farne parte conviene

300

**PUNTI
OMAGGIO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

SU UNA SPESA
MINIMA DI 30€

ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC
CONAD

Buono spendibile dal 1° al 31 dicembre 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

10%

SU TUTTA LA SPESA FINO
AD UN MASSIMO DI 150€

ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC
CONAD

Buono spendibile dal 1° al 31 dicembre 2012



Circolo
G. Dozza
atc bologna

Dopolavoro ATC

Farne parte conviene

300

**PUNTI
OMAGGIO**



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

SU UNA SPESA
MINIMA DI 30€

ESCLUSI I PRODOTTI IN PROMOZIONE

L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC
CONAD

Buono spendibile dal 2 al 30 novembre 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 2 al 30 novembre 2012

Il buono è utilizzabile su una spesa minima di **30 euro** esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri, ingressi ai parchi, titoli di viaggio, titoli di sosta, ricariche telefoniche, ottico e farmaci.

Il buono non è cumulabile con nessun tipo di buono sconto o punti in vigore nel periodo.

 Circolo
G. Dozza
atc bologna



L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1° al 31 dicembre 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 31 dicembre 2012

Il buono è utilizzabile su una spesa minima di **30 euro** esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri, ingressi ai parchi, titoli di viaggio, titoli di sosta, ricariche telefoniche, ottico e farmaci.

Il buono non è cumulabile con nessun tipo di buono sconto o punti in vigore nel periodo.

 Circolo
G. Dozza
atc bologna



L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD