

N. 4 | LUGLIO / AGOSTO 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



GESTIONE DELLA SOSTA

INTERVISTA A CLAUDIO CLARONI PRESIDENTE ATC SPA

Foto presa al sito internet di Radio Città Fujiko - Notizie - Bologna



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,
Aurelio Bonori, Davide Capelli,
Mirko Grimandi, Marco Marsonet
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. 051.625.90.11 - Fax 051.499.83.57
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 31 luglio 2012
stampato in 3.900 copie

>	editoriale	
	COME ELABORARE UNA PERDITA Sorella morte	3
>	l'intervista	
	INTERVISTA A CLAUDIO CLARONI Firmato l'accordo sul servizio piano sosta	4
>	far finta di esser sani	
	CHIRURGO SPECIALISTA IN UROLOGIA Cercasi un bagno disperatamente!	6
>	mobilità	
	UNA GUIDA PIU' SICURA 2. PARTE Accorgimenti utili per una tecnica sicura	8
	TRASPORTI NEL MONDO Parma	10
>	sotto i portici	
	UOMO E TRACCIA CHE HA SEGNATO LA STORIA Ricordo di Mario Magi	15
>	vita da circolo	
	BOLOGNA BUS DAY Il Gruppo Studi Trasporti si muove... ovviamente in bus	16
	TERREMOTO La solidarietà del "comité di Parigi"	18
	TERREMOTO Tper insieme agli artisti al concerto per l'Emilia	19
	PARIGI FESTA DELL'ESTATE Comité Regie d'Entreprise della Ratp di Parigi, da 65 anni al servizio dei Soci	20
	BOLOGNA MEETING NAZIONALE TIRO Piattelli e piadine	21
	BOLOGNA 6/7/1982 A.T.M.-6/7/2012 I.N.P.S. Ritrovarsi... quarant'anni dopo	22
>	scrittevolmente	
	BOLOGNA DAL LIBRO DI OTTORINO BARTOLINI L'Inno di Goffredo Mameli	23

NUOVE CONVENZIONI STIPULATE

■ **Centro Revisioni Borgo** Revisioni auto/moto, bollini blu, agenzia pratiche auto - via Persicetana Vecchia 5 - Bologna - Tel. 051.729433. *Revisione ad euro 65,50 per i soci tutto compreso (autoveicoli, ciclomotori, motoveicoli) invece di euro 75,50.*

■ **Centro Didattico L'Isola della Conoscenza** Lezioni e ripetizioni individuali per studenti medie e superiori - recupero debiti scolastici - preparazione esami universitari - lingue straniere - doposcuola - via Monaldo Calari 6/2 - Bologna - Tel. 051.4123799. *Sconto 5% sul prezzo di listino per pacchetti da 5 ore di lezione per ripetizioni scolastiche scuole superiori e medie, recupero debiti scolastici e preparazione esami universitari - sconto 5% sui corsi di lingue straniere di gruppo per ogni età - tariffario disponibile in segreteria.*

■ **Studio Odontoiatrico Dott.ssa Francesca Mattioli** Via de' Giudei 6 - Bologna - Tel. 051.229284. *Prima visita e igiene orale completa euro 60,00 - sconto 15% sul prezzo di listino (disponibile in Segreteria) per tutte le altre prestazioni.*

■ **Erboristeria L'ERBOLARIO** Via Ugo Bassi 10L - Bologna - Tel. 051.227495. *Sconto 10% sui prodotti L'Erbolario ed Erbamea.*

■ **Policlinico Dentistico Impiantologico SMILE** a Sapjane in Croazia a soli 48 km. da Trieste, numero verde 800.170993. *Sconto 15% sui prezzi di listino ed ulteriore sconto del 10% per pagamenti effettuati in concomitanza alle prestazioni (listino disponibile in segreteria). Possibilità viaggi in giornata (costo convenzionato euro 75,00 comprensivo del pranzo), per gruppi possibilità di soggiorno in Hotel 4 stelle a mezza pensione ad Abazzia (Opatija). Per info consultare il sito www.dentista-croazia-smile.com*

■ **GUCCINI ARREDAMENTI** Via della Barca 8 - Bologna - Tel. 051.435023.

■ **GUCCINI MATERASSI** Via Marzabotto 1/d - Bologna - Tel. 051.383113. *Sconto del 5% oltre alle normali condizioni di vendita, progettazione gratuita, controllo misure, trasporto e montaggio eseguiti da falegnami esperti*

■ **THE DIGITAL WORLD** Assistenza Hardware e Software - via Borgonuovo 9/b - Bologna - Tel. 051.0956355 - 392.6838524. *Sconto 10% sul listino prezzi (listino disponibile in segreteria).*

■ **POLIAMBULATORIO SAN CAMILLO** Via Marconi 47 - Bologna - Tel. 051.6435711 - www.poliambulatoriosancamillo.it. - Angiologia - Cardiologia - Chirurgia generale - Dermatologia - Dietologia - Ecografia - Ginecologia/Ostetricia - Neurologia - Oculistica - Odontoiatria ed Implantologia - Otorinolaringoiatria - Ortopedia - Urologia - Metabolismo osseo - Fisiatria/Fisioterapia - Laboratorio analisi - Radiologia. *Tariffe scontate riservate ai soci - listino disponibile in segreteria - possibilità prenotazioni on line*



di DONATO UNGARO

COME ELABORARE UNA PERDITA

Sorella morte

A lle volte *Sorella Morte* ci passa vicino; e ci strappa un familiare, un amico, un conoscente: un collega. È un po' come se prendesse anche un pezzo di noi stessi, un parte di noi.

Ci accorgiamo improvvisamente che ci manca qualcosa: una voce cara entrando in un luogo, un sorriso salutandoci per strada, una parola al cambio in guida.

E inizia così il lungo e penoso percorso di elaborazione di un lutto; ma cosa dobbiamo "elaborare", veramente? La mancanza fisica e corporale di una persona, della cui esistenza eravamo certi e che davamo per scontata? Oppure, l'elaborazione del lutto è un dialogo con noi stessi?

Probabilmente è giusta la seconda ipotesi, perché la prima è un dato di fatto contro il quale, purtroppo, non possiamo nulla.

E allora; cosa cerchiamo in noi stessi? Se fosse un lavoro di accettazione e metabolizzazione di un senso di colpa? per ciò che non abbiamo fatto, nei confronti di quella persona che improvvisamente ci è venuta a mancare.

Per una conoscenza che avrebbe potuto diventare un'amicizia; ma non ne abbiamo avuto il tempo.

Per un interesse di cui solo ora, dopo la morte della persona in questione, siamo venuti a conoscenza; se l'avessimo saputo prima, magari avremmo potuto condividere esperienze e conoscenze.

Per un saluto un po' troppo frettoloso, come se qualcuno avesse potuto prevedere l'evento.

Ma chi può prevedere l'arrivo della morte?

Rabby El'azar, un rabbino ebreo, diceva: "pentiti un giorno prima di morire". Ma i suoi discepoli gli obbiettavano: "in che modo l'uomo può conoscere quando morirà?". La risposta del maestro era: "Tanto più! Pentiti oggi e il tuo pentimento ti varrà per tutta la vita".

Non sappiamo la data della nostra morte e nemmeno quella degli altri; e per questo esistono cose che non dovremmo rimandare a domani, perché forse il domani

non è contemplato nel nostro e nell'altrui futuro. Ma noi non lo possiamo sapere.

Anzi, pensiamo ad altro e ripudiamo la morte, come se non facesse parte della nostra vita; e non abbiamo più né la voglia né il coraggio di recitare le parole di San Francesco: "*Laudato si' mi' Signore per sora nostra morte corporale, da la quale nullu homo vivente pò skappare*".

E se fosse questo il passaggio chiave? Ovvero, la "morte corporale" slegata dalla morte spirituale. Una morte corporale che pesa sugli altri prima che su noi stessi, che ci rende responsabili per tutta la vita del nostro comportamento, perché è in base a quello che saremo ricordati da chi resta.

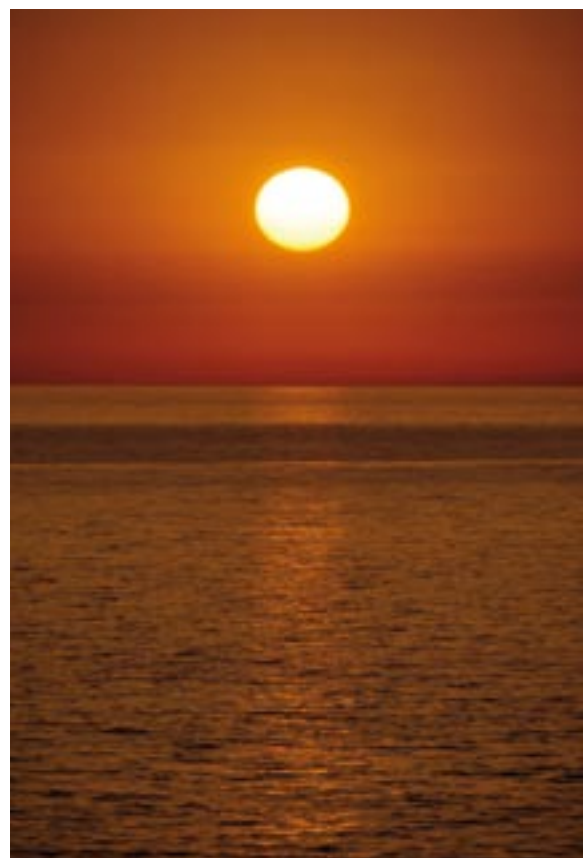
Ecco allora che si vive ogni attimo della propria vita non tanto come una serie di momenti fini a se stessi, ma per creare negli altri un ricordo di noi che così riuscirà a prevalicare la morte; anzi, se saremo riusciti a farci amare, trasformerà la nostra morte corporale nell'immortalità spirituale.

Ci accorgiamo di questo poderoso passaggio quando, trovandoci in situazioni difficili, ci domandiamo: "come si sarebbe comportato *Lui o Lei?*", mettendo al posto del generico *Lui o Lei* il nome e il volto della persona alla quale non possiamo più fare domande, alla quale non possiamo più chiedere consigli.

È nell'imitazione delle persone che sono state per noi un esempio, ovvero veri e propri maestri di vita, che concretizziamo la nostra stima in loro; che perpetuiamo il loro ricordo; che cristallizziamo il nostro amore.

Sorella Morte fa meno paura, se riusciamo a credere non tanto in un qualsiasi Dio, ma nella forza dell'amore verso il prossimo, verso le persone che ci sono vicine e anche verso le persone che, almeno apparentemente, ci appaiono un po' più lontane.

L'immortalità dei nostri cari nasce nel nostro cuore e nei nostri pensieri, nei ricordi e nella stima, nell'insegnamento che traiamo dal confronto con le differenze che



ci hanno unito in vita e che suggellano il legame in morte.

La nostra stessa immortalità nasce da piccole azioni intangibile che compiamo tutti i giorni, senza sapere se i nostri giorni sono o meno giunti al termine.

Siate pronti, con la cintura ai fianchi e le lucerne accese. Come i servi non sanno quando il loro padrone rientrerà dal ricevimento di nozze, come un uomo non può sapere quando entreranno i ladri nella sua casa, così noi non conosciamo l'ora della nostra morte.

Essere pronti, a vivere per sempre nel ricordo di un sorriso regalato, di una parola scambiata con affetto, di un segno dato per risollevarlo una persona.

Ci vuole coraggio, certamente, ad accettare la morte; ma ci vuole più coraggio ad affrontare la vita in un fare di indifferenza e di egoismo.



di DONATO UNGARO

INTERVISTA A CLAUDIO CLARONI, PRESIDENTE DI ATC SPA

Firmato l'accordo in Comune sul servizio piano sosta

LA GESTIONE DELLA SOSTA PER UNA CITTÀ PUÒ RAPPRESENTARE UN PROBLEMA; MA ANCHE UNA RISORSA. A BOLOGNA PROPRIO IN QUESTI GIORNI ALCUNE NOVITÀ HANNO INTERESSATO QUESTO SETTORE E A QUESTO PROPOSITO NE ABBIAMO PARLATO CON CLAUDIO CLARONI, PRESIDENTE DI ATC SPA.

Presidente Claroni, innanzitutto cosa significa "gestione della sosta" a Bologna?

La gestione della sosta, particolarmente quella su strada, è una componente fondamentale del governo della mobilità urbana, tanto più se si considera che le auto, mediamente, sono ferme per il 90% della loro "vita". Esiste, quindi, un enorme problema di utilizzo di spazi urbani sempre più scarsi e pertanto, preziosi, di rispetto della disciplina che consenta il regolare flusso del traffico, in particolare di quello dei mezzi pubblici, e, più in generale, della possibilità di vivere in una città ordinata e rispettosa dell'ambiente.

Con la nascita della mobilità di massa, si è posta dunque l'esigenza di regolamentare la sosta dei veicoli, dando anche un prezzo al bene "strada pubblica", tanto più prezioso, come si diceva prima, quanto più "scarso" diventava.

A Bologna, sin dagli anni '70 iniziò una politica del traffico, prima in Italia, fortemente innovativa (corsie riservate, aree pedonali, nuovi autobus), poi negli anni '80 si iniziò a regolamentare la sosta, introducendo anche il pagamento, in alcune zone della città: via Riva Reno, piazza Roosevelt, gli immediati dintorni degli Ospedali, fino a definire, con il Piano del Traffico approvato nel 1996, il primo Piano della Sosta della città.

Da quel momento Atc è diventata il gestore sia della sosta su strada sia di alcuni parcheggi cosiddetti d'interscambio, destinati cioè allo scambio modale tra mezzo pub-

blico e privato. Oggi Atc SpA, nata dalla scissione dello scorso febbraio del ramo d'azienda del trasporto pubblico, gestisce, sulla base della prosecuzione della gestione affidata alla società fino, appunto, dal 1996, circa 29.000 posti auto a pagamento e sei parcheggi pubblici.

Quali sono le problematiche del cosiddetto piano sosta, per una città come Bologna?

Il Piano della Sosta a Bologna copre, praticamente, la parte più centrale della città e la cosiddetta Corona Semicentrale, cioè la parte della città immediatamente esterna ai viali di circonvallazione, con un sistema di tariffe orari e di abbonamenti che si incrementa mano a mano che ci si avvicina al cuore della città, fino a raggiungere, nelle zone di maggior pregio urbanistico e commerciale, la tariffa di 2,40 Euro l'ora. In queste aree sono inoltre presenti stalli di sosta su cui pagano anche i residenti, esentati dal pagamento nei settori e zone di residenza, e in cui non è possibile usare gli abbonamenti, proprio al fine di favorire la massima rotazione della sosta sugli stalli stessi, "moltiplicandone" così la disponibilità e aumentando quindi l'offerta di sosta per tempi brevi. Chi gestisce la sosta deve fornire a cittadini, innanzitutto le informazioni necessarie sulle regole da rispettare, deve realizzare le segnaletica stradale orizzontale e verticale, deve mettere a disposizione, controllare e mantenere gli strumenti di pagamento della sosta (parcometri, grattini, abbonamenti, autoparchimetri, ecc.) e, ultimo, ma



non per ultimo, deve garantire il rispetto della regolamentazione della sosta controllandone le violazioni, soprattutto a tutela di coloro, e sono la maggioranza, che rispettano le prescrizioni del Codice della Strada e dell'Amministrazione. Tanto per dare un'idea, i parcometri installati e attualmente funzionanti sono circa 800, ma pensiamo di installarne altri 150 di ultima generazione, con l'obiettivo di rendere sempre più agevole non solo il pagamento della sosta, per il quale pensiamo anche al pagamento via cellulare, ormai in fase di avanzata realizzazione, ma anche di rendere possibile la fruibilità di altri servizi, sia per la mobilità (pagamento dei ticket d'accesso, pagamento delle sanzioni, orari e linee del trasporto pubblico, cantieri

stradali e altro), sia di carattere più generale (informazioni istituzionali, turistiche, ecc..)

Atc Sosta è stata scorporata lo scorso febbraio dalla neonata Tper; e in città sono nati dibattiti e prese di posizione su questo tema. Lei cosa si sente di dire su questa "scissione"?

In realtà, come si diceva prima, Atc è la società cosiddetta scissa, la parte scorporata

prio lavoro. Con questo accordo però, io credo si possano ricostruire quel senso di appartenenza e di coinvolgimento pieno che sono alla base oltre che del dovere anche del piacere per la propria attività. Penso che i lavoratori della sosta possano sentirsi orgogliosi di poter contribuire al rispetto delle regole di convivenza civile grazie al loro apporto per una mobilità che faccia vivere meglio ed in modo più sano

della mobilità del Comune di Bologna ed i propri dipendenti che possono avere vissuto negli ultimi anni la sensazione di un certo abbandono o disimpegno sull'innovazione dei propri servizi, hanno l'occasione, con la firma di questo accordo e con una legislazione in movimento, di potere scommettere sul proprio futuro basandosi principalmente sul proprio impegno e sui risultati del proprio lavoro.

In Tper sta nascendo un gruppo di dipendenti per il controllo della sosta regolamentata sulle aree del Piano Sosta non a pagamento (residenti, stalli riservati ai disabili, piazzole di carico e scarico merci, delle corsie riservate al trasporto pubblico e delle fermate degli autobus); quali sono state le questioni normative che vi hanno tolto la "giurisdizione" su questi settori d'intervento?

L'attività degli accertatori Atc è definita in base a molti riferimenti normativi il più importante dei quali è l'Articolo 17, commi 132 e 133 della Legge 15.5.1997, n. 127 (c.d. "Bassanini Bis")

In particolare, i commi 132 e 133 dell'art. 17 della Legge 15.5.1997 n. 127 hanno conferito al Sindaco la facoltà di nominare persone che possono accertare violazioni in materia di "sosta" e di "circolazione e sosta sulle corsie riservate".

La Legge prevede che gli accertatori della sosta possano essere dipendenti Comunali, dipendenti di Enti o imprese oppure possano essere dipendenti di Aziende esercenti il trasporto pubblico di persone.

Solo in quest'ultimo caso gli accertatori della sosta e della circolazione e sosta sulle corsie riservate si identificano negli addetti del "personale ispettivo", dipendente dalle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone, ai quali, nell'ambito del territorio comunale, sono attribuite le funzioni di accertamento delle violazioni in materia di sosta e sulle corsie riservate. Con la scissione, il personale di Atc non esercitando più il Tpl ha perduto i poteri sanzionatori sulle corsie riservate e alle fermate, ma ha conservato quelli sulle aree blu a pagamento e con adeguati aggiornamenti amministrativi e normativi potrebbe agevolmente riacquisire quelli inerenti tutte le aree di sosta e non solo le "striscie blu", consentendo di fornire all'amministrazione comunale un controllo completo di tutte le aree di sosta.



riguarda il ramo d'azienda del TPL e dei servizi a questo collegati. Il processo di separazione della sosta prefigurato nel 2009, dopo diverse vicissitudini si è concluso il 1 febbraio del 2012, con l'atto di scissione. Io sono uscito da Atc tre anni prima del 2009.

Una domanda secca e molto diretta: cosa si devono aspettare i dipendenti Atc Sosta dal futuro, anche alla luce dell'accordo appena firmato in Comune e sul rispetto della "clausola sociale"?

L'accordo di pochi giorni fa è stata la dimostrazione di un grande senso di responsabilità e di saggezza da parte dell'istituzione e dei rappresentanti dei lavoratori e può avere aperto, a mio avviso, una pagina nuova molto positiva per Atc Sosta e per la città.

Lavorare in un clima di rivendicazione e di incertezza del proprio futuro non agevola certo l'ambiente di lavoro anche se ad ogni dipendente è sempre doverosamente richiesto l'espletamento migliore del pro-

la città. Io ho sempre pensato che lavorare per i servizi collettivi sia un privilegio e gestire la sosta è un servizio per i cittadini. Si diceva prima del rapporto anche temporale fra la politica del traffico e quella della sosta. Ebbene le città più avanzate nel mondo dopo anni di politiche sul traffico e sul trasporto pubblico cioè sui veicoli "in movimento", hanno incentrato con rigore il loro impegno anche sui veicoli "fermi", investendo sull'informazione, sulle tecnologie, sul controllo rigoroso e sulle sanzioni per chi non rispetta le regole. A Londra, a Vienna e in tantissime altre città ad una gestione avanzata del trasporto pubblico si affiancano così politiche della sosta e dei parcheggi rigorosissime che agevolano di conseguenza tutti gli spostamenti e di questo anche noi italiani quando ci troviamo lì ne apprezziamo i risultati.

Ebbene l'Atc avendo la gestione della sosta e anche di altri servizi di mobilità alternativi come il Car Sharing può dare un forte sostegno ed impulso alla politica

a cura del **DOCT. MICHELE POTENZONI**

MEDICO CHIRURGO SPECIALISTA IN UROLOGIA

Cercasi un bagno disperatamente!!!!

IL DOCT. MICHELE POTENZONI LAVORA PRESSO L'OSPEDALE DI VAIO (FIDENZA) PARMA. HA COMPLETATO LA SPECIALITÀ IN UROLOGIA PRESSO IL SAN RAFFAELE DI MILANO HSR. È MEMBRO DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI UROLOGIA (SIU), DELLA SOCIETÀ EUROPEA DI UROLOGIA (EAU) E DELLA ASSOCIAZIONE UROLOGI OSPEDALIERI ITALIANA (AURO). CERTIFICAZIONI INTERNAZIONALI: "UROLOGY RESEARCH FELLOWSHIP" PRESSO IL "MEMORIAL SLOAN KETTERING CANCER CENTER" MSKCC DI NEW YORK, ECFMG BOARD CERTIFIED E EUROPEAN BOARD OF UROLOGY EBU BOARD CERTIFIED.

Accidenti no!! ancora rosso!! No!! Che traffico.... diavolo... 'sta volta me la faccio addosso!". Beh, penso che sia un pensiero passato per la mente di parecchi lettori. I disturbi urinari rappresentano un vero e proprio "cruccio" per chi ne è affetto. Non di rado questi problemi peggiorano la qualità della vita dei pazienti a tal punto da rappresentare dei veri e propri tormenti che riducono la capacità lavorativa e ridimensionano la sfera delle attività sociali delle persone. Possiamo circoscrivere questi disturbi a sintomi legati alla difficoltà ad urinare e all'incapacità di trattenere l'urina. Muoversi pensando, o meglio essendo ossessionati, dall'aver un bagno nelle vicinanze non è una condizione tanto rara in questi soggetti. È noto che alcune situazioni ambientali o "cattive abitudini" possono accentuare una condizione patologica già presente e scatenare in alcuni casi veri e propri quadri acuti. Sicuramente alcune persone, per motivi legati alla loro attività lavorativa o abitudini, corrono il rischio di esserne maggiormente interessate e, in quest'ambito, i conducenti di mezzi pubblici o autisti in generale, per le peculiarità del loro lavoro, rappresentano una categoria

che conosce molto bene questo tipo di problemi.

Per questo la relazione fra problemi urologici e conducenti è il risultato della commistione tra elevati livelli di stress, regime alimentare non sempre corretto, aspetto posturale forzato in una posizione seduta e statica per lunghi periodi.

In quest'ambito capire le cause di questi disturbi, insieme ad alcuni suggerimenti di buone abitudini quotidiane, riducono questi sintomi che sotto un acronimo anglosassone sono stati ribattezzati come LUTS (Lower urinary tract symptoms).

Per quanto concerne lo "stress", rappresentante una costante nella vita quotidiana delle persone, questo è maggiormente presente quando si compie un lavoro ad alto fattore "stressogeno" quale quello del conducente.

Lo stress o le situazioni di ansia si associano a un aumento dei livelli di adrenalina e di ormoni che, oltre ad aumentare il livello di attenzione e di vigilanza, hanno un'azione ben nota sull'apparato urinario e in particolare sulla giunzione fra prostata e vescica, favorendo il ristagno dell'urina o di insorgenza di "urgenza", cioè dovere urinare una volta superata una soglia



critica. Basti pensare all'antico detto: "Se la è fatta sotto dalla paura". Inoltre vi è una scarsa attenzione nei confronti delle proprie sensazioni fisiche: non ascoltando i segnali del nostro organismo siamo portati a trattenere le urine oltre il dovuto.

Questo, nel lungo periodo, comporta una tendenza della vescica a sovradi-stendersi, a svuotarsi male o non completamente e quindi, alla necessità di andare in bagno più frequentemente.

Tali situazioni possono creare un "circolo vizioso" di urgenza e impellenza a dover urinare che, in situazioni particolari come turni prolungati, mancanza di servizi igienici nelle vicinanze oppure ritardi legati al traffico congestionato, rappresentano un vero e proprio tormento per l'autista. Non è raro vedere nelle piazzole di sosta nelle autostrade per-



sone intente a “espletare”, come dire, bisogni fisiologici di necessità in luoghi non propriamente appropriati!!

La “sindrome da garage”, l’urgenza di dover correre in bagno per urinare quando si ritorna a casa e si mette la chiave nella toppa del garage, sembra cadere proprio a fagiolo nel nostro caso. Tale impellenza a dover urinare, se sistematica e ripetitiva, può rappresentare il primo campanello d’allarme di un problema di cattivo svuotamento vescicale o di una vescica da sforzo “iperattiva”.

Trattenere lo stimolo oltre i limiti, necessità spesso imposta da esigenze sociali, è una cattiva abitudine che, se mantenuta, crea e può accentuare i disturbi della dinamica minzionale.

Una corretta idratazione è sicuramente un punto da non trascurare: spesso i nostri pazienti ci chiedono quale sia una corretta idratazione “...dottore ma quanto devo bere al giorno?”... In realtà, a parte alcuni casi particolari, per una corretta idratazione si intende l’introduzione di una quantità di liquidi uguale a quella persa durante la giornata.

L’ambiente lavorativo spesso gioca un ruolo importante: lavorando frequentemente a elevate temperature nei mesi estivi o in ambienti con una cattiva

climatizzazione, la quantità di liquidi persi giornalmente può superare tranquillamente il litro e mezzo.

Inoltre la posizione forzata in cui gli autisti di mezzi pubblici sono di necessità obbligati, non aiuta neanche la prostata.

Durante stati infiammatori, come prostatiti o cistiti, una delle prime condizioni che si riscontra è un aumento di afflusso di sangue nelle zone congeste. La stasi in posizione seduta accentua il ristagno venoso a livello della vescica, della prostata e del retto.

Tutto questo indubbiamente può peggiorare una situazione antecedente o può inasprire una condizione fino a quel momento asintomatica. Venendo alla parte pratica: è possibile tramite piccoli accorgimenti migliorare la situazione e ridurre o prevenire dei disturbi.

Trattandosi di problematiche di tipo “funzionale”, la prevenzione gioca indubbiamente un ruolo chiave. Riconosciute e diagnosticate per tempo, e quindi trattate correttamente, queste problematiche urologiche possono essere curate o tenute sotto controllo.

I consigli che si possono dare sono suggerimenti, più che vere e proprie ricette o terapie mediche. In questo am-

bito la prevenzione si pone come punto fondamentale.

La cosa più importante è concedersi e prendersi un secondo di tempo in più per ascoltarsi, nel senso di sentire le sensazioni del proprio corpo.

Evitare una lunga permanenza in posizione seduta, oltre il dovuto, fare magari qualche esercizio fisico, anche banale, come piegamenti sulle gambe (squat) fra una corsa e un’altra può essere molto utile.

Una breve passeggiata, anche attorno all’autobus, giusto per sgranchirsi le gambe una volta arrivati al capolinea, è un piccolo accorgimento che può ridurre la stasi e la congestione pelvica, oltre a rilassare la testa e ridurre il livello di stress.

L’alimentazione non influenza direttamente la prostata, la vescica o i disturbi minzionatori tuttavia, notoriamente, alcuni alimenti accentuano i disturbi, peraltro già presenti, tanto da renderli poco tollerabili come ad esempio è noto che assumere caffè, birra, bere vini bianchi o mangiare cibi molto piccanti e speziati accentuano la percezione di questi sintomi.

Una buona idratazione certamente rappresenta la prima medicina a basso costo e ad alta efficacia.

Bere una giusta quantità di acqua in rapporto alle condizioni ambientali e cercare di farsi un proprio schema mentale orario, proprio come gli orari del bus, su quanto e quando bere, sono un buon metodo per mantenere una idratazione regolare.

Infine dobbiamo ricordare che la prostata, facendo parte dell’apparto genitale, può determinare una serie di sintomi nella sfera sessuale tipo eiaculazione precoce, eiaculazione dolorosa, presenza di sangue nello sperma saltuaria disfunzione erettile collegate alla infiammazione della ghiandola prostatica.

Da ultimo ma, non meno importante, è quello di affrontare i problemi e non trascurare quei segnali che il nostro corpo ci invia e rivolgersi al proprio medico di famiglia per parlare di alcuni sintomi che potrebbero rappresentare i primi campanelli d’allarme delle problematiche urologiche.



a cura di MAURIZIO DALL'ARA

UNA GUIDA PIÙ SICURA - SECONDA PARTE

Accorgimenti utili per una tecnica sicura

In questo numero termineremo di analizzare tutte le operazioni che occorre fare **prima** di avviare la propria auto, accorgimenti utili per una tecnica più sicura alla guida.

Una volta regolati gli specchietti, come visto nel numero precedente, è importante curare la **posizione delle mani**.

Queste devono innanzitutto afferrare saldamente il volante, con impugnatura impostata sulla posizione delle ore 9 e 15.

Mani e braccia non devono essere rigide, ma morbide e reattive, bisogna cioè non "aggrapparsi" al volante, modalità che impedisce di compiere bene manovre efficaci.

Se per qualche motivo si sposta una delle mani dalla posizione standard corretta, ogni manovra da compiere con alta velocità di esecuzione subirà per forza un ritardo.

La posizione delle 9 e 15 garantisce inoltre la massima sensibilità e precisione di manovra anche nelle curve, che si possono percorrere così senza mai staccare le mani dal volante.

Anche il **movimento dei piedi** deve essere coordinato; quello destro si sposta fra freno ed acceleratore ruotando sul tallone, quello sinistro agisce solo sulla frizione e dopo il rilascio non deve rimanere sul pedale ma spostarsi sul poggiapiede, se c'è, o sul passaruota; questa posizione permette di esercitare la spinta necessaria per mantenere l'equilibrio del corpo in caso di forza centrifuga elevata.

Inoltre, in caso di scarto improvviso per evitare un ostacolo, per garantire la giusta mobilità e velocità di rotazione alle braccia, il corpo deve essere ancorato il più possibile al sedile: questo è possibile se la gamba sinistra esercita una grande forza spingendo il piede sul passaruota.

Questo movimento, unito alla cintura di

sicurezza, sarà sufficiente a vincolare il bacino al sedile, evitando pericolosi scivolamenti laterali.

Siamo arrivati dunque alla **cintura di sicurezza**, il sistema di protezione che, se non viene usato, vanifica un po' tutto quello di cui abbiamo detto fino ad ora. La cintura di sicurezza va regolata in modo da fasciare completamente la clavicola, evitando che si appoggi sul collo, quando l'attacco superiore è troppo alto, o che scivoli dalla spalla quando è troppo basso.

Una volta allacciata si deve verificare che sia ben distesa e non arrotolata in alcun punto.

Le vetture oggi offrono la possibilità di regolare l'altezza dell'attacco superiore, così da rendere confortevole ed efficace l'azione del sistema di ritenuta.

Durante la stagione invernale e comunque quando si indossano capi di abbigliamento ingombranti è bene – una volta agganciata la cintura – tirarla, per farla aderire il più possibile al corpo, evitando che i vestiti facciano da cuscinetto, rendendo meno efficace o ritardando l'azione di trattenimento in caso di urto.

L'**uso della cintura** è più che mai **indispensabile** considerato che tutte le vetture ormai sono dotate di air bag: se il corpo, proiettato in avanti dall'urto, non fosse trattenuto dalla cintura, l'azione del pallone salvavita invece di proteggere, potrebbe causare gravi lesioni.

Per quanto riguarda il **poggiatesta**, la posizione corretta richiede che la nuca appoggi sulla parte centrale.

Per trovare la giusta posizione è bene affidarsi al manuale d'uso dell'auto, che offre le informazioni specifiche per ogni modello.

Per terminare tutta la fase delle operazioni preliminari torniamo nuovamente sul concetto di **dove vada indirizzato lo sguardo mentre si guida**.

Il corretto utilizzo dello sguardo durante la guida è un aspetto che viene spesso sottovalutato, invece è un fattore di grande rilevanza per la sicurezza.

Bisogna avere uno sguardo il più lontano e "allargato" possibile perché in questo modo si possono vedere in anticipo eventuali altri veicoli che andremo ad incrociare, cercando inoltre di valutarne la velocità o le intenzioni di movimento, giocando d'anticipo su possibili manovre errate o pericolosa da parte di questi.

Così come in una svolta a destra è bene non concentrare lo sguardo nella prospettiva centrale, ma rivolgere lo sguardo all'interno della curva in modo da poter analizzare in anticipo la traiettoria della stessa, la presenza di ostacoli o pedoni, rendersi conto di eventuali carenze dell'infrastruttura (buche, avvallamenti).

Quante frenate avremmo potuto evitare sollevando in anticipo gli occhi e guardando più lontano?

Un bravo guidatore dovrebbe farlo sempre, in modo da poter effettuare interventi dolci, graduali e progressivi, che saranno molto apprezzati anche dai vostri passeggeri, meno "sbalottati".

In poche parole si deve cercare di porre in essere la **guida difensiva**, detta anche **guida anticipante** o **percettiva**, che consiste in una "forma mentis" che ha come obiettivo ridurre gli incidenti stradali anticipando le situazioni pericolose, prevenendo le situazioni potenzialmente avverse oppure gli errori degli altri conducenti o dei pedoni.

Con questo concetto si concludono le operazioni preliminari all'avvio della nostra auto e dal prossimo numero potremo cominciare ad affrontare tutte quelle situazioni, normali o di emergenza, che abitualmente ci troviamo di fronte quando si guida in città o fuori dai centri abitati.

InvestiCerto VI

CAPITALE GARANTITO,
RENDIMENTO SICURO.

PROGRAMMA INVESTIMENTO

InvestiCerto VI tutela il tuo investimento e **consolida il rendimento maturato**. In questo modo il capitale può solo crescere. Hai la garanzia di un **rendimento minimo che cresce con un valore medio annuo*** del:

2,60% al termine del 1° anno	2,80% al termine del 5° anno
2,65% al termine del 2° anno	2,875% al termine del 6° anno
2,70% al termine del 3° anno	3,00% al termine del 7° anno
2,75% al termine del 4° anno	

Chiedi informazioni presso la tua **agenzia Unipol Assicurazioni**.

*Avvertenza: il minimo garantito è consolidato alla settima ricorrenza annua e, prima di tale data, in caso di decesso o di riscatto. A partire dall'8° anno e fino al 15° il minimo garantito è pari all'1%. Per gli anni successivi non è garantita una rivalutazione annua minima, salvo diversa comunicazione da parte della Società.

Messaggio pubblicitario. Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo da richiedere in agenzia, agli intermediari autorizzati e consultabile sul sito internet www.unipolassicurazioni.it

Unipol
ASSICURAZIONI

Unipol
GRUPPO

ASSICOOP
Bologna

AGENZIA GENERALE

Via San Felice, 11

Centro Servizi Telefonico 051 2818888

www.assicoopbologna.it



di MANNES BERTI

TRASPORTI NEL MONDO

Ritorno a Parma

Spesso i luoghi più cari entrano nella nostra mente, rimanendoci tutta la vita. Spesso il destino sembra riportarci in quei luoghi, quasi per non dimenticare. Quale sia la causa di queste dinamiche non è dato sapere: sono i cosiddetti viaggi della memoria che nel corso del tempo costruiscono il nostro bagaglio esistenziale.

Conobbi Parma nella primavera del 1986 e, di sicuro, agli occhi di un bambino appassionato di trasporti, apparvero come fiammanti i filobus moderni dalla livrea arancio che allora era frequente in tutta Italia; l'occasione mi fu data dalla gita scolastica di prima media. Nonostante il trascorrere degli anni ho ben chiari molti momenti di quella giornata fin dal nostro arrivo in città: era ancora presente il bilfilare filoviario della soppressa linea 2 in via San Leonardo e, passandoci sotto, un mio compagno di classe esclamò, causando l'ilarità di un papà ferroviere che ci accompagnava, "alziamo il pantografo!".

Di sicuro un filobus non ha alcun pantografo sul tetto tuttavia, al di là dell'evento in sé, è interessante notare che il mio compagno di classe, nonostante l'età, riusciva a capire nettamente che a Parma non c'erano solo autobus; sicuramente lui, come me, era un bambino interessato anche ad aspetti diversi dal calcio o dalla televisione e che, di sicuro, già allora potevano apparire sdruciti e poco inattuali: stavamo infatti vivendo forse gli anni più prosperi della nostra storia e già era chiaro che l'edonismo e l'individualismo di quegli anni valorizzava di più belle automobili rispetto a mezzi di trasporto pubblici; eppure un amico parmigiano mi ha detto che da piccolo, una volta, si fece aiutare dal padre a disegnare uno di quei filobus che vedeva passare per la strada.

Infatti quella del filobus a Parma è una presenza da sempre molto forte e, senza dubbio, questo interessante mezzo ha rappresentato più dell'autobus il secondo dopoguerra in città; e ciò a tal punto che, ancora oggi, le persone più anziane usano la parola filobus anche per indicare l'autobus, mentre quelli più giovani, quando prendono le linee 1, 3,



Il filobus Menarini 201LU TIBB in servizio a Parma.

4 e 5 ben sono coscienti di utilizzare linee filoviarie come allo stesso modo sanno che, per esempio, la 2 o la 8 sono esercite con autobus; lo stesso non accade di certo da noi a Bologna: sfido tutti i colleghi a smentirmi nel momento in cui dico che non sarà mai capitato a nessuno di noi di sentire su un nostro filobus una persona dire al cellulare di essere su un filobus! Qui si usa la parola autobus: abusata e quantomai generica! Fra l'altro, a supporto di questa affermazione, una volta una signora russa, salendo sul 33, mi chiese se fosse necessario un biglietto diverso da quello per gli autobus, perché si trovava su... un filobus!

A Milano, città con tutte le tipologie di trasporto pubblico, si usa la parola generica "mezzi", ma si distinguono nettamente i tram dai filobus e dagli autobus: anche questa è educazione al trasporto pubblico.

Chissà, forse qualcosa cambierà anche a Bologna se avrà seguito il progetto che porterebbe, in un prossimo futuro, alla filoviarizzazione delle principali linee urbane.

Ritornare a Parma significa per me, partendo ancora una volta da un fatto personale, non solo illustrare la situazione del trasporto pubblico in questa città, ma anche tratteggiarne gli aspetti più interessanti, magari legati ad alcuni ricordi sul campo: in effetti, in quel lontano 1986, non avrei mai pensato

che nel 2007 sarei stato assunto nell'azienda dei trasporti pubblici locali; la Tep. Mi vennero subito in mente, fatte le debite proporzioni e con tono sommesso, i cosiddetti "nostoi", ossia quei viaggi di ritorno da Troia che gli antichi poemi greci (detti appunto Nostoi) tratteggiarono, il più famoso di quali è l'Odissea.

Ora, al di là dell'arduo collegamento letterario, è chiaro che ognuno di noi porta in sé un proprio percorso, un cammino fatto di progetti e casualità e, se è vero che la parola nostalgia contiene in sé il concetto del ritornare, è chiaro che Parma per me significa anche ritornare alle origini: alle origini della mia passione per il trasporto di persone e proprio questa città mi ha dato l'opportunità di trasportare persone in una azienda di proprietà pubblica, dopo una breve esperienza in una cooperativa privata.

Per me fu una bella sfida partecipare e superare la selezione e, di sicuro, non ebbi alcuna esitazione a lasciare Bologna dove poi tornai a distanza di un anno, dopo aver superato la selezione in Atc; della città verdiana mi colpì innanzitutto l'aspetto pulito e ordinato, nonché la vitalità del centro storico che, a differenza di quello felsineo (caratterizzato quest'ultimo da numerosi negozi di multinazionali e piccoli spacci gestiti da stranieri), presentava ancora nu-

Buono spendibile dal 1 al 30 settembre 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 30 settembre 2012



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

300



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

**PUNTI
OMAGGIO**

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 ottobre 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 ottobre 2012



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

300



RISERVATO AI POSSESSORI
DI CARTA INSIEME

* vedi regolamento sul retro del buono

**PUNTI
OMAGGIO**

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 30 settembre 2012

Il buono è utilizzabile su tutta la spesa fino ad un massimo di **150 euro** esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri, ingressi ai parchi, titoli di viaggio, titoli di sosta, ricariche telefoniche, ottico e farmaci.

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

 Circolo
G. Dozza
atc bologna



L'IPERMERCATO CHE DIFENDE LA TUA SPESA

E.LECLERC 
CONAD

Buono spendibile dal 1 al 30 settembre 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 ottobre 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 ottobre 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



Particolare modello filobus VAN HOLL EXQUICITY.

merose botteghe gestite da famiglie italiane che portavano avanti il lavoro ereditato dai padri: sono i punti vendita delle eccellenze culinarie locali: gli insaccati, partendo dal crudo, senza dimenticare il culatello, fino al parmigiano reggiano. E il centro storico mantiene ancora un aspetto familiare, quasi paesano quando, al mercoledì e al sabato, decine e decine di biciclette invadono per andare al mercato le anguste vie Mazzini, D'Azeglio e Garibaldi, creando non pochi grattacapi a noi autisti! Non avendo la patente filoviaria venni collocato nella residenza di servizio cosiddetta "Parma misti", la "11": essa prevede l'esercizio urbano automobilistico integrato con quello suburbano che qui chiamano "prolungamenti": capita cioè che una linea urbana come la 12, dopo aver raggiunto un capolinea urbano, preveda una corsa verso l'altro capolinea urbano, per poi tornare dalla parte opposta da cui poi parte alla volta del capolinea fuori città, in un altro paese della provincia: in questo caso Langhirano. Sicuramente una simile strutturazione del servizio se da un lato risulta vincente in termini di razionalizzazione dei costi (si evita infatti di utilizzare un servizio extraurbano *ad hoc*), dall'altro impone all'autista non solo la normale capacità di mantenere il più possibilmente l'orario nella tratta urbana, ma anche quella di prevedere, cosa più difficile, un certo margine di percorrenza regolare anche nella tratta fuori città e si sa, in un'epoca in cui il trasporto pubblico deve fare i conti con la sostenibilità economica, è chiaro che la cosa non è sempre facile!

Ricordo che per la mia inesperienza, a cui si aggiunse qualche rosso, un giorno mi trovavo ancora prima di Torrechiara (fra Parma e Langhirano), all'ora in cui già sarei dovuto essere al capolinea! Ancora sorrido a distanza di anni nel ricordare i commenti non certo benevoli dei ragazzini che tornavano da scuola e le imprecazione dei privati che a Langhirano dovevano attendere la coincidenza da Parma! Certo è che, in quella occasione non mi soccorse più di tanto l'antica regola per cui nel servizio di linea il ritardo è sempre ammesso! Un'altra volta però, quasi a riparazione, ricordo che feci un extraurbano puro (e non un suburbano cioè un urbano prolungato), ossia la linea per Busseto in perfetto orario: ebbi il tempo di sedermi anche al bar del paese e di fare un giro per il centro con una certa tranquillità; in effetti la mia esperienza in Tep fu soprattutto una esperienza fuori la città (a differenza di quanto avviene oggi a Bologna): ricordo con rammarico il fatto che per avere la patente filoviaria dovevo aspettare una lunga lista di attesa in cui venivo sempre superato da coloro che avevano meno di 32 anni assunti con contratto di formazione, appunto più improntato all'acquisizione di percorsi formativi ulteriori rispetto la guida di un autobus. Di sicuro col tempo anche a Parma sarei diventato filoviario, ma ammetto che per un autista appassionato di filobus non poterli guidare, è abbastanza deludente! *Sed lex, dura lex!*

Quindi è chiaro che i miei ricordi più vivi sono legati alla provincia parmense e a tutti quei borghi che fanno da cornice alla città: Carignano, Corcagnano, Panocchia, Alberi, Vigatto, Lesignano, Traversetolo, Basilicanova... realtà dagli antichi sapori e dall'aspetto rurale: le stalle colle mucche da latte, i fienili, i depositi di letame: qua e là splendidi castelli e antichi palazzi ingentiliscono un paesaggio campestre altrimenti preminentemente agricolo, ma non per questo meno nobile.

Non a caso il trasporto pubblico qui sembra essere parmense ancor prima che parmigiano: Tep significa infatti Tranvie elettriche parmensi e già il fatto che si fosse deciso per l'aggettivo "parmense" al posto di "parmigiano" è indicativo che anche i trasporti hanno tratto una loro determinazione dalla campagna: è chiaro che allora esistevano linee che collegavano la città al forese e questa traeva da quello aspetti tipici e unici non solo dal punto di vista culinario, ma anche

dal punto di vista antropologico: infatti, nonostante un certo modo di essere parmigiano snobbi a volte tutto ciò che è parmense, è gradevolmente chiara la fusione che qui esiste fra la città e la campagna. Parma si presenta come una città vestita da paese o come un paese oramai città in cui gli abitanti fanno tutto di tutti e dove il quotidiano più diffuso, "La Gazzetta", riserva ampio risalto alla cronaca non solo del capoluogo ma anche e soprattutto alla provincia; le linee tranviarie per Langhirano e Busseto, per esempio, costituirono i primi collegamenti validi con la campagna e con loro molte persone conobbero l'antica capitale di Maria Luigia per la prima volta.

Dopo la seconda guerra mondiale l'azienda decise di mantenere il vecchio nome glorioso e anche ai tempi delle municipalizzate avvenne lo stesso con TEP atc; con la soppressione della rete tranviaria urbana la città si vestì di nuovo con tre linee filoviarie che, intersecandosi, servivano le direttrici principali della città. La 1 stazione fs - Villetta, la 2 San Leonardo - ponte Dattaro e la 3 Crocetta - San Lazzaro; ben presto il filobus entrò a far parte della quotidianità dei parmigiani che coi nuovi mezzi silenziosi e scattanti dimenticarono i vecchi traballanti tram. Poco a poco il filobus divenne il vero protagonista dei trasporti cittadini, l'unica presenza almeno fino agli anni Sessanta quando nacquero le prime autolinee urbane per le zone di nuova costruzione: legati al filobus ricordo di avere sentito e letto numerosi aneddoti: come quando un filobus in via d'Azeglio scarrucolando incastrò un'asta in una finestra spaventando a morte chi era in casa; come quando un collega alla Crocetta proseguì diritto verso San Pancrazio, trovandosi poi senza fili, corrente e soprattutto piantato in via Emilia! Ma si sa, era quasi l'ora di pranzo e la pancia chiamava!

Quella del filobus era allora una vita tranquilla e regolare e la 1 venne prolungata oltre la Villetta fino all'attuale capolinea meridionale di strada Farnese; unico punto dolente fu la soppressione della linea 2 nel 1972 quando, al pari di ciò che avvenne altrove, la si prolungò come autolinea sopprimendone l'esercizio filoviario. Qui l'autobus sostituì il filobus verso il nuovo quartiere Montanara e, nel corso degli anni successivi, con la pedonalizzazione della direttrice Farini-Cavour, venne smantellato



SEGUE DA PAGINA 13

il bifilare che comunque venne sfruttato per scuola guida fino a quegli anni; in questo caso la città seguì la tendenza principale di tutte le città italiane. La crisi delle municipalizzate le portava a scegliere investimenti meno onerosi, sia pure a breve medio termine rispetto a quelli più strutturati. È chiaro che un filobus può vivere fino a trenta anni a

Mauri, mentre in Emilia arrivarono i cosiddetti "Contattori", i dieci Menarini LU 201 TIBB (021-030), alcuni dei quali ancora in servizio oggi, impegnati sulle linee 1 e 3 questi mezzi allora innovativi si affiancarono dapprima ai vecchi Cansa e Fiat (altri vecchi Menarini erano già stati accantonati perché le loro apparecchiature elettriche

Chopper, (gli Inverter sono dotati anche di motogeneratore diesel). Negli anni '90 altre città, come Bologna, ripristinarono il filobus e qui arrivarono al nuovo millennio con quattro linee sempre in esercizio (tranne i festivi e nel periodo estivo, durante il quale si fanno lavori stradali e alla rete); una grande prova di attaccamento al mezzo elettrico si ebbe qualche tempo fa quando venne costruita la nuova rotonda di barriera Bixio. Solo la linea 1, essendo più direttamente interessata ai lavori, venne esercitata con autobus, mentre le altre utilizzarono il mezzo elettrico. La linea 5 aveva sempre filobus Inverter, mentre la 3 e la 4 alternavano Inverter a autobus visto che i contattori e i chopper non potevano utilizzare la marcia autonoma, non essendo dotati di motogeneratore; la stessa cosa si è ripetuta con il più recente riassetto filoviario di piazzale Corridoni.

Nello scorso maggio sono tornato a Parma, accolto da tre amici colleghi, uno dei quali diventato addetto all'esercizio: ho visitato la nuova sezione filoviaria del deposito aziendale e visto la vettura di presentazione dei nuovi nove filobus 18m Van Holl Exquicity che dal prossimo autunno saranno impegnati sulla linea 5, la più utilizzata in città (circa 11.000 passeggeri al giorno). Dall'aspetto e dall'elettronica innovativi questi mezzi (dotati di supercapacitori in grado di ridurre del 25% l'energia utilizzata), confermano Parma come città più che mai fedele al mezzo ecologico, senza contare la due giorni europea sul filobus avutasi in quel periodo: fulcro dell'evento è stato il Progetto Trolley, finanziato dall'Unione Europea, con l'intento di promuovere la conoscenza e l'utilizzo del mezzo elettrico: nulla di più gratificante per chi da sempre si è impegnato nella promozione e mantenimento di un mezzo che, dopo aver rischiato l'estinzione in Italia, conosce oggi una rinnovata vitalità in termini di ecosostenibilità e qualità dei vettori impegnati nell'esercizio.

Accanto a Parma, unica città italiana a usufruire di questa opportunità, troviamo partner come Lipsia, Danzica e Salisburgo a riprova di come non manchino le possibilità, in Europa, per puntare alla qualità del trasporto pubblico, non solo in termini di servizio alla clientela, così importante oggi, ma anche in termini di qualità delle scelte tecnologiche impiegate.



differenza di un autobus che dopo dieci presenta acciacchi; se a questo poi si aggiunge che la Fiat preferì sviluppare il motore endotermico, è facile capire che nella penisola l'autobus prese ben presto il sopravvento su altri mezzi più costosi; con buona pace dei bilanci delle amministrazioni comunali che, smantellandoli, non dovevano più impegnare capitali per il mantenimento degli impianti fissi. Ben presto tutte le nostre città si riempirono di rumorosi e inquinanti autobus e sono nella memoria di tutti quelle immagini caotiche e quasi asfissianti dell'Italia del boom: frotte di automobili incolonnate in ogni dove e corsie preferenziali quasi inesistenti; eppure in questa decadenza, proprio quando tutto sembrava perduto (ricordiamo che a Bologna la rete filoviaria venne gradatamente soppressa fra il 1977 e il 1982), alcune città credettero nel mezzo elettrico: costoso ma più economico nel tempo; le commesse di nuovi filobus da parte di Parma, Cremona e Rimini (sul finire degli anni '70) diedero un impulso in senso contrario; nelle altre due si optò per i Volvo carrozzati

tendevano a surriscaldarsi spesso), per poi essere affiancati nel 1986 ai loro dieci fratelli di seconda serie, i cosiddetti Chopper, dal tipo di apparecchiature elettriche, quando venne filoviarizzata la linea 4 via Mordacci - via Parigi; questi mezzi vanno dalla 031 alla 040.

Avvenne allora la svolta più incisiva, indicativa della fiducia di TEP nel filobus: la costruzione della nuova filovia la 4 appunto, in un periodo dove per esempio Milano stava tagliando alcune linee! Nel panorama degli anni '80 Parma è veramente un interessante *unicum*! Anche Ancona in quegli anni si attrezzò con Contattori e Chopper, ma la svolta ebbe anche un altro momento nel decennio successivo: nel 1995 venne infine filoviarizzata la linea 5 via Chiavari - via Orazio, la più usata, per la quale furono acquistati i Man Cam Bussotto KIEPE carrozzati Autodromo, chiamati Inverter sempre per il sistema di apparecchiature elettriche (dalla 041 alla 054): quindi Parma vanta l'evoluzione dei filobus in Italia: dal contattore all'inverter, passando per il



di MARCO MACCIANTELLI

UOMO E TRACCIA CHE HA SEGNA TO LA STORIA

Ricordo di Mario Maragi

Qualche anno fa, ristorante bolognese, grande tavolata a ferro di cavallo, pranzo dei soci della *Famèja Bulgnèisa*. La presidente, Giovanna Bonani, che ha avuto la bontà di invitarmi, assegna i posti ed io mi ritrovo a fianco di un signore che non conosco.

Silenzioso, mi accoglie con un sorriso. Ci stringiamo la mano. Prima rullando sulla pista di qualche frase di circostanza, poi prendendo il volo sul comune interesse per il nostro territorio, s'avvia una conversazione fitta, densa, scandita dall'avvicinarsi delle portate. Non ricordo più le parole, ma conservo ancora una forte impressione del tono, assolutamente affabile, soave. Am-

miro le persone che sanno farsi ascoltare parlando sottovoce. La voce di Maragi, in certi momenti, era un soffio, impercettibile, incalzante. Il discorso scivolò su Castel San Pietro, in ordine alla sua responsabilità nell'Ospedale civile e ai cambiamenti intervenuti nel corso del secondo dopoguerra su una delle più importanti stazioni termali della nostra regione. Poi il Consorzio provinciale di pubblica lettura, che tanta parte ha avuto nella vicenda dell'impegno per la cultura della Provincia di Bologna. Poi la Deputazione di storia patria. Quindi l'esperienza presso la Banca del Monte e il ruolo di Maragi nella *Famèja Bulgnèisa*, anche come presidente. La cosa che più mi colpi

fu l'intreccio dei suoi interessi, mai disgiunti dalla partecipazione alla vita della comunità, con una disponibilità sia culturale, sia politica. Mario Maragi apparteneva a quella genia di persone educate all'impegno, ove l'impegno è dedizione alle istituzioni, servizio, riflessione, tenace lavoro, in una ricerca mai esaurita una volta per tutte. Ci ripromettemmo di rivederci. Accadde di nuovo una sera, in piazza, d'estate. Mi è rimasto il rimpianto di non aver più avuto occasioni di incontro con lui. La *Famèja Bulgnèisa* può ben essere fiera di averlo avuto tra le sue fila per tanti anni, sin dal lontano 1961, e, poi, presidente, per più di dieci anni. Una traccia che ha segnato una storia.

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: centrodrdiazzi@alice.it
www.centroodontoiatricodrdiazzi.it



di MAURO MALAGUTI e MASSIMILIANO CANTONI

BOLOGNA BUS DAY

Il Gruppo Studio Trasporti si muove... ovviamente in bus !!!

Anche il 2012 ha visto in essere il BUS DAY, organizzato come sempre dal Gruppo Studio Trasporti del Circolo "G. Dozza". Originariamente i nostri si erano già preparati per festeggiare i trent'anni delle "linee azzurre" utilizzando la ex-ATC 608 (modello CMB 201 LS) con la quale si sarebbe rivissuto il percorso originale della linea 93 (Baricella-Granarolo-Calderino). Ma il destino ha voluto che a 48 ore dalla partenza la 608 non fosse a nostra disposizione. E allora... Via! verso una nuova avventura con l'OM Tigrotto restaurato, guidato e gestito dall'amico Gianluca Ravaioli (che ringraziamo per la cortesia!) con il quale abbiamo improvvisato e rivissuto i percorsi delle vecchie linee che si facevano con bus piccoli negli anni 60/70. Prima tappa, partendo dall'autostazione con il cartello COMPLETO (perché in effetti questa era la reale situazione), verso Monte Donato ripercorrendo il tragitto della vecchia linea 30 che dal centro storico raggiungeva l'alta località. Poi salita verso Roncrio rivivendo la vecchia linea 12, poi sostituita dall'attuale 29 e da successive modifiche. Non è mancato il foto confronto: il "passato" impersonato dal nostro OM e il "presente" con gli attuali Ale' che nei festivi calcano il percorso verso Roncrio.

Dopo abbondante libagione a base di tigelle e crescentine, il gruppo ha rivissuto i fasti delle circolari panoramiche collinari (le vecchie linee estive 3 e 4 transanti nei pressi di Paderno con capolinea al Parco Cavaioni. La pioggia finale non ha impedito di far conoscere alle nuove generazioni il percorso della vecchia linea 2, nota come "corsetta" originariamente effettuata dall'OM Leoncino matricola 1001. Infine, gran finale presso l'Ospedale Maggiore, dove la gente guardava incredula il modello storico che ci ha fatto trascorrere una divertente e interessante domenica.

Qualche giorno dopo, instancabili e un po' increduli, siamo stati ospiti di un



programma televisivo su Nuova Rete, in diretta in prima serata (con la conduzione di chi scrive questo articolo). L'ingresso è stato unico a bordo di un OM Tigrotto urbano proveniente sempre dalla collezione di Gianluca. Durante il programma abbiamo anche avuto modo di parlare della Collezione Storica di via Bigari, vedendo alcune immagini portate da Davide Damiani, per la cui presenza ringraziamo la direzione Tper. Parlando della nostra passione sul Trasporto Pubblico e sui mezzi utilizzati, abbiamo fatto crescere gli ascolti del programma, mettendo anche alla visione il vecchio bigliettaio impersonato da Romano Vecchi. Una bella esperienza che ci ha fatto conoscere anche a chi non sa chi siamo.

Il GST ha deciso di fare il bis domenica 17 giugno con una trasferta a Rimini per un tour con il FIAT 370 matricola aziendale 731 di TPER Rimini (ex FER).

L'occasione infatti si presentava interes-



sante per diversi motivi: il FIAT 370 è sempre un mezzo di sicuro gradimento ai cultori del settore, documentare la presenza di FER in Romagna (il gruppo delle autolinee riminesi ex FER ora TPER dovrebbe a breve confluire in START Romagna), assaggiare un anticipo di estate, percorrere una linea ex ferroviaria quale la Rimini-Novafeltria (con diverse vesti-



Nella pagina a fianco, l'OM Tigrotto restaurato affiancato a un moderno bus e, sotto, parcheggiato a Porta San Mamolo. A sinistra il Fiat 370 matricola 731 T-Per Rimini al confine di... San Marino e, sotto, la foto di gruppo di tutti i partecipanti alla giornata organizzata dal GST.



gia ancora presenti), ma soprattutto viaggiare su pezzo unico ed “internazionale”. Infatti il 731 sfoggia una sgargiante livrea rossa ministeriale dovuta alla natura della sdane) di Rimini: alla linea Rimini-Novafeltria, sostitutiva della ferrovia, nel corso degli anni si sono aggiunti, oltre a diversi prolungamenti e diramazioni, uno sconfinamento in territorio della Repubblica di San Marino che fanno classificare la linea come “internazionale” e poi, dal 2000, un po’ meno pomposamente come “transfrontaliera”: di qui la colorazione rossa

internazionale di alcuni mezzi di cui il nostro 731 è l’ultimo superstite. Alla perfetta riuscita dell’escursione hanno senz’altro contribuito la bellezza delle zone attraversate (molti dei comuni dell’alta Val Marecchia sono tra l’altro entrati a far parte da pochi anni della nostra regione a seguito di referendum), l’ampia sosta pranzo e la guida perfetta di Gianluca (TPER RN) che, oltre ad assecondare alla perfezione le richieste di soste foto, ha condotto il 731 con un polso da gran turismo.

E non si sta con le mani in mano: il cantiere del GST è aperto per un probabile ultimo giro degli INBUS di Start Romagna (ex-Tram, ex-Atam) in quel di Rimini a settembre. E dallo stesso mese, ogni secondo martedì del mese ci trovate alle 21 presso il Circolo Dozza a guardare, ammirare foto di ieri e oggi, confrontarci e scambiarci informazioni. Passione, divertimento, coinvolgimento: ogni nuovo appassionato sia il benvenuto!!!



di MARIA ESMERALDA BALLANTI

TERREMOTO IN EMILIA-ROMAGNA

La solidarietà del “comité di Parigi”

“Cosa possiamo fare?": questa è stata la domanda che Jean Michel Hurault, presidente del Comité della Ratp di Parigi, ha fatto ad Aurelio Bonori quando si sono visti ai primi di giugno in occasione della Festa d'Estate a Fontenay Les Briis. Si riferiva ad aiuti da portare alle persone colpite dal sisma, del quale avevano avuto ampie notizie anche in Francia e che sapevano aveva epicentro vicino a Bologna e Ferrara.

Cosa hanno fatto: pochi giorni prima della messa in stampa del giornale Jean Michel, accompagnato da Gerard Luboz, è venuto a Bologna con un furgone carico di beni di prima necessità. Dopo un breve incontro con il Direttore di Tper Claudio Ferrari, il materiale è stato consegnato direttamente al sindaco di Crevalcore Claudio Brogna per la tendopoli del paese. Erano presenti alla consegna anche il vice-presidente

della Provincia Giacomo Venturi ed alcuni componenti il direttivo del Circolo, che li ha poi anche seguiti nella visita alla tendopoli ed alla zona rossa del paese.

Caschetti in testa e con il sindaco Brogna a raccontare commosso i danni subiti da Crevalcore, si sono addentrati nella via centrale del paese, ancora chiusa in quanto quasi tutti gli edifici che la affiancano sono tutt'ora inagibili. La Porta Bologna, il Municipio, la Chiesa di San Silvestro, il Teatro, la caserma dei Carabinieri sono ancora in piedi, ma le crepe che segnano i muri evidenziano che i danni sono ben superiori a quanto si potrebbe vedere dall'esterno.

Il sindaco ha spiegato che la riapertura del corso principale di Crevalcore stava iniziando proprio in quei giorni, in quanto si è dovuto attendere che lo sciame sismico rallentasse in modo significativo.

Usciti dalla zona rossa da Porta Bologna,

di fronte alla tenda che funge da postazione provvisoria per i Carabinieri ed alle scuole inagibili (a settembre i 1.200 ragazzi coinvolti utilizzeranno delle strutture provvisorie per le lezioni), il presidente del Comité ha detto commosso di essere rimasto molto colpito, in quanto il vedere di persona quanto accaduto e la situazione reale è ben diverso dalle fotografie. Al momento dei saluti presso la sede provvisoria del Comune il sindaco Brogna ha detto che si trattava di un arrivederci, in quanto inviterà il presidente del Comité a Crevalcore tra due anni, quando conta di poter fare una grande festa per il completamento dei lavori di ripristino degli edifici danneggiati.

Uno dei motti del Comité Ratp di Parigi è “*le sens de la solidarité*”, crediamo che lo sia davvero anche nei fatti. Grazie ai colleghi di Parigi da tutti noi per quanto hanno fatto da parte di tutto il Circolo Dozza!



Nelle foto in alto Jean Michel Hurault accompagnato da Gerard Luboz (del Comité della Ratp di Parigi) insieme ad alcuni componenti del direttivo del Circolo, consegnano al sindaco di Crevalcore Claudio Brogna e al vice presidente della Provincia Giacomo Venturi in due foto di gruppo.

A destra, scaricano i beni di prima necessità raccolti portati da Jean Michel Hurault e Gerard Luboz (del Comité della Ratp di Parigi).





a cura della REDAZIONE

TERREMOTO IN EMILIA-ROMAGNA

Tper insieme agli artisti al concerto per l'Emilia

Non è facile parlare di solidarietà e nemmeno farla nel modo giusto. Proprio in occasione del grande concerto di giugno allo Stadio Dall'Ara è stata su tutti i giornali la polemica scatenata da un famoso rocker emiliano che ha ritenuto di non partecipare di persona all'evento, perché ritiene che la beneficenza debba essere fatta in silenzio e senza farsene vanto.

Sul secondo punto siamo assolutamente d'accordo, ma riteniamo invece che a volte il buon esempio possa essere di sprone per gli altri.

Nel caso poi di un'associazione quale è il Circolo è anche doveroso dar con-

to, soprattutto ai propri soci, di come si opera. Partendo proprio dal concerto, nel quale siamo stati coinvolti con Tper dagli organizzatori, siamo orgogliosi di aver trovato oltre una decina di autisti tra componenti il Consiglio Direttivo e Responsabili di Sezione che, gratuitamente ed oltre il proprio turno di lavoro, si sono resi disponibili per guidare i bus di servizio all'uscita dal concerto.

Non è stata lanciata, come sapete, una raccolta fondi del Circolo. Questo perché abbiamo ritenuto giusto lasciare spazio a quella promossa da Sindacati e Confindustria, a cui Tper e Atc hanno

aderito. Invitiamo invece tutti i pensionati ad inviare qualcosa sul conto corrente della Regione o ad aderire ad una delle tante raccolte avviate sul territorio.

Dal punto di vista materiale siamo invece intervenuti nell'emergenza dei primi giorni di giugno inviando tutto quanto poteva essere utile o di conforto agli sfollati delle tendopoli svuotando i magazzini del Circolo e della Dieci Colli e consegnando il tutto alla Protezione Civile dell'Emilia Romagna. Con il nostro supporto è stato anche possibile l'intervento dei colleghi della Ratp di Parigi di cui parliamo in altra parte del giornale.

L'importante, riteniamo, è non fermarsi. La ricostruzione sarà lunga: ci sono scuole, ospedali, edifici pubblici da ricostruire o rimettere in sesto. Per questo il nostro impegno sarà quello, in autunno, di fare iniziative perché il fiume della solidarietà non si fermi.

Ve ne daremo puntualmente conto, per invitarvi ad aderire o per raccontarvi cosa abbiamo fatto, e non per averne merito, ma perché anche voi non dimentichiate e continuate a sostenere chi ne ha bisogno.



Concerto per l'Emilia
Bologna 25 giugno 2012
Stadio Dall'Ara

- * PAOLO BELLI
- * SAMUELE BERSANI
- * LUCA CARBONI
- * CATERINA CASELLI
- * CESARE CREMONINI
- * ANDREA GRIMINELLI
- * FRANCESCO GUCCINI
- * LUCIANO LIGABUE
- * ANDREA MINGARDI
- * MODENA CITY RAMBLERS ... CISCO
- * NEK
- * NOMADI
- * LAURA PAUSINI
- * STADIO
- * ZUCCHERO

Info: 051.460099.004778 www.concertoperl'emilia.com



di AURELIO BONORI

PARIGI FESTA DELL'ESTATE

Comité Regie d'Entreprise della Ratp di Parigi, da 65 anni al servizio dei Soci

Lo scorso 2 giugno il Comité Regie d'Entreprise della Ratp di Parigi ha festeggiato i 65 anni di attività all'interno della loro annuale Festa dell'Estate. Nato nel 1947, grazie anche alla legislazione vigente in Francia, ha negli anni allargato il proprio campo di attività in modo estensivo per dare sempre più servizi ai propri soci: gestione delle mense aziendali, strutture per le vacanze estive e

nelle pause scolastiche dei figli dei dipendenti, strutture per le vacanze delle famiglie oltre ad attività culturali e sportive. Tutto questo era ampiamente rappresentato e proposto ad adulti e ragazzi nella bellissima cornice del parco del castello di Fontenay Les Briis, dal Comité gestito alle porte di Parigi, dove complice una bellissima giornata di sole, sono arrivate oltre 10.000 persone per fare sport, acqui-

stare o vendere al mercatino dell'usato, godersi i concerti proposti gratuitamente fino a notte inoltrata e soprattutto stare insieme.

Una festa grandiosa ed allegra, che ha confermato alla piccola delegazione italiana presente ed al sottoscritto che ne faceva parte, quanto si possa fare a favore dei propri soci in un concetto di Welfare allargato avendone i giusti mezzi.

Al presidente Jean Michel Hurault del Comité ed a tutti i suoi colleghi i nostri complimenti per il traguardo raggiunto e soprattutto un sentito ringraziamento per averci consentito di vivere con loro questa bellissima esperienza.





di MAURO ZUFFI

BOLOGNA MEETING NAZIONALE TIRO

Piattelli e piadine

Stavolta i nostri sono in quel di Rimini, città famosa per il passato romano, la grande storia d'amore tra Paolo e Francesca, la piadina e forse anche per i nostri piattelli...

Nei giorni dal 15 al 17 giugno, con un clima a dir poco africano, sui campi di tiro di Vergano, si svolge il 49° Meeting Nazionale ANCAM di tiro al piattello.

Ottima la "location" alberghiera, a tiro di schioppo dai campi, che durante tutta la gara risultavano all'altezza della situazione, neanche l'ombra di un guasto o inconveniente. Un grande direttore d'orchestra, il coordinatore Campoli, fa sì che tutto scorra senza intoppi o contestazioni, anche qui niente di nuovo.

Largo ai giovani nella categoria Master D2, con Paolo L. che conclude 12°. Salto nella Master D1, per vedere Remo S. aprire con un 13 per poi recuperare e concludere 9°. La seconda invece vede un Tonino B. penalizzato da anni di inattività nonché da dolori alla spalla "giusta", si ritrova 14°, lui non è abituato a queste cose! E finalmente la più combattuta, la 3° categoria, qui Beppe C. deve accontentarsi di rimanere nel gruppo, nessuno regala niente e nonostante la grinta non emerge. Mauro Z. invece, rottama il nuovo utensile, rispolvera il vecchio ferro da tiro e si aggiudica il 6° posto. Domenica l'ora di pranzo vede la nostra città scalare clamorosamente la classifica fino alla 3° posizione grazie

a una grande prestazione della squadra trainata da quella vecchia faina di Paolo L. Qualche variazione la troviamo il prossimo anno per quello che riguarda le categorie, ma in fondo non ci preoccupiamo più di tanto, noi tratteremo i nostri piattelli come sempre. Ineccepibile il funzionamento del motore ANCAM, come sempre tutto alla grande! Unica mancanza quella degli amici e colleghi di Ferrara, purtroppo, forse a causa del sisma, non erano presenti, ci è mancato un po' di no. Per la prossima edizione si prospetta la candidatura della città di Olbia, la Sardegna ha già visto i nostri all'opera... fu un'edizione generosa, chissà. Come sempre vinca il migliore. Noi, chi se no?



Gruppo Viaggi e Turismo

Ciao a tutti, desideriamo informarvi che è attivo il blog del
Gruppo Viaggi e Turismo
 per essere sempre aggiornati sulle convenzioni e le offerte per i soci.
www.viaggiturismoe.blogspot.it



**GRUPPO VIAGGI
 E TURISMO E... BLOG**

Per informazioni vieni al
Gruppo Viaggi e Turismo

Lunedì e Mercoledì dalle 9,30 alle 12,30 e dalle 14,00 alle 17,00
 oppure contattaci qui:

Tel. 051 231003 mail: viaggiturismo@circolodozza.it

Alessandro Turrini 328 0038798

Luca Minelli 338 2412330



a cura della REDAZIONE

BOLOGNA 6 GIUGNO 1972 A.T.M. - 6 GIUGNO 2012 I.N.P.S.

Ritrovarsi... quarant'anni dopo

Nel lontano 6 giugno 1972 alle ore 8,30 presso l'aula dell'autostazione, 79 baldi giovani futuri autisti vengono accolti dal Dott. Mario Sica (capo del personale A.T.M) che porge i saluti dell'azienda, il delegato del consiglio di fabbrica il Mario Anderlini, che porge i saluti dei sindacati. Oggi 6 giugno 2012 presso un ristorante dei colli bolognesi alle ore 20,30, 21 baldi vecchietti pensionati, alcuni in compagnia della relativa consorte, vengono accolti dal collega (organizzatore della bellissima serata) Renzo Ronchetti e Nadia, a base di vino pignoletto, e stuzzichini vari. Alla fine della serata, dopo abbondanti libagioni, ci siamo scambiati la promessa di festeggiare i prossimi 45 anni, Signore permettendo? Un grazie di cuore a nome di tutti all'amico collega Renzo Ronchetti detto il ciav... per l'organizzazione della bellissima serata.



LA COMPAGNIA TEATRALE DEL CIRCOLO "DOZZA" SOLOPOSTINPIEDI

Presenta

"IL SETTIMO SI RIPOSÒ"

di Samy Fayad

COMMEDIA STRABRILLANTISSIMA

Vi aspettiamo:

17 NOVEMBRE 2012**ORE 21,00**

Presso il

**TEATRO PARROCCHIALE
DI "SANTA MARIA"**

Piazza Carducci

Baricella

*(parcheggio vicino e grande)**(Biglietti in prevendita
e vendita direttamente in teatro)***15 DICEMBRE 2012****ORE 21,00**

Presso il

**TEATRO
DEI CIRCOLI**

Via San Felice, 11

Bologna

*(Sirio spento dopo le 20,00)**(Ingresso libero,
offerta...??... se vi va!!!)*

**NON MANCATE!!!
DIVERTIMENTO ASSICURATO!!!**



di OTTORINO BARTOLINI

RIPORTIAMO IL CAPITOLO DAL LIBRO 150° DELL'UNITÀ D'ITALIA (1861-2011)

L'inno di Goffredo Mameli

Il nostro valente collaboratore Ottorino Bartolini, già consigliere comunale, deputato e assessore regionale, ha dato in passato prova di padronanza non comune in diversi ambiti amministrativi e culturali, pubblicando numerosi "quaderni" nei quali aveva modo di trattare argomenti tra i più disparati. Tra gli altri, alcuni suoi titoli: *Giuseppe Stalin ieri e oggi, nel cinquantesimo della morte* (2004), *Rodolfo Valentino nel suo tempo cinematografico e politico* (2005), *Gabriele D'Annunzio, la Romagna e i romagnoli* (2007). Da pochi mesi è uscito un'altra fatica del nostro Bartolini, dal titolo: *Il 150° dell'Unità d'Italia* (1861-2011), per i tipi della Società Editrice "Il Ponte Vecchio". In quest'ultimo "quaderno" Bartolini tratta due argomenti per i quali ha avuto modo di intrattenere interessante corrispondenza con il Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, e il Presidente della Camera, Gianfranco Fini.

Il cammino del nostro Tricolore è stato lungo, difficile, quanto lungo e drammatico è stato il percorso dell'Italia fino all'Unità del 1861 e ancora prima dai giorni di quel Congresso di Vienna del 1815 che dopo la Waterloo di Napoleone Bonaparte decise la sistemazione degli Stati europei compresa l'Italia alla quale si negò la libertà e l'indipendenza.

Divisa in 10 Stati, con la restaurazione dei vecchi regnanti, con il Lombardo-Veneto in mano agli austriaci, con ribellioni, tentativi armati, moto rivoluzionari, tentativi di riforme, aperture e dure chiusure della Chiesa con la fuga a Gaeta di Papa Pio IX, si giunge alle votazioni per eleggere l'Assemblea Costituente e il 9 febbraio 1849 alla proclamazione della Repubblica Romana, alla soppressione del potere temporale e all'insediamento dei triumviri Mazzini, Saffi e Armellini.

Con Giuseppe Garibaldi tanti giovani combatteranno e moriranno in difesa di Roma e della Repubblica Romana nello scontro armato contro i Francesi guidati dal generale Oudinot. Fra i giovani che caddero, ferito a morte, sul Gianicolo nell'eroico tentativo dell'ultima resistenza, c'era anche il giovane Goffredo Mameli (1827-1849) che due anni prima, nel 1847, aveva scritto l'Inno "Fratelli d'Italia" poi musicato da Michele Novaro a Torino nel settembre 1847.

A differenza della Bandiera Tricolore, l'Inno di Mameli che con forza spronava i giovani italiani a dare anche la vita per l'Unità d'Italia (Siam pronti alla morte, siam pronti alla morte; Italia chiamò) non è mai stato riconosciuto e ritenuto "l'Inno Ufficiale d'Italia".

Durante il ventennio del fascismo, ufficiali e in auge erano la Marcia Reale (Viva il Re, Viva il Re ecc. ecc.), l'inno fascista Allarmi, Allarmi! Siam fascisti, l'Inno a Roma (Sole che sorgi libero giocondo... Tu non vedrai nessuna cosa al mondo, Maggio di Roma), fatti cantare ai giovani nei saggi ginnici con Giovinezza (Giovinezza, Giovinezza, primavera di bellezza ecc. ecc.).

L'Inno di Mameli Fratelli d'Italia nel mio libro della IV Classe Elementare, del 1942, a pag. 130, era ridotto da cinque a due strofe, e così modificato: I bimbi d'Italia si chiaman Balilla; Il suon di ogni squilla i vespri suonò.

L'Inno di Mameli non è ufficiale, è in uso "provvisoriamente" da quando, a liberazione avvenuta il 25 aprile 1945, nel primo Governo della Repubblica sostituì la Marcia Reale, inno della Casa Savoia.

Venne poi adottato dal primo Governo De Gasperi nel febbraio 1946; non venne inserito nella nostra Costituzione dall'Assemblea Costituente che entrò in vigore il 1° gennaio 1948, cioè due anni dopo, all'Art. 12 (ultimo dei Prin-

cipi fondamentali) recita: "La Bandiera della Repubblica è il Tricolore Italiano; Verde, bianco e rosso, a tre bande verticali di uguali dimensioni".

Dell'Inno di Mameli, del Canto degli italiani, nella nostra Costituzione, nessuna traccia.

Negli incontri ai quali sono stato invitato a relazionare, prendere la parola, a dare il mio contributo nel corso di questo 150°, ho sempre colto l'occasione per mettere in evidenza questa perdurante anomalia alla quale non si è voluto porre rimedio dal 1948 a oggi.

Ho ripetutamente detto ed evidenziato, con mie prese di posizione inoltrate a chi di competenza a tutti i livelli, che se nel 150° l'Inno di Mameli non è considerato fuori tempo e in contraddizione, per quel suo ripetuto richiamo al ritornello "Siam pronti alla morte, Siam pronti alla morte, Italia chiamò" con la nostra Costituzione per quanto essa recita all'art. 11, è giusto che l'Inno sia inserito nella nostra Costituzione all'art. 12 a fianco della nostra Bandiera Tricolore.

Il 150° si è concluso senza che nulla sia stato fatto al riguardo, allora trasformo la mia presa di posizione in un appello al Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, perché, prima di lasciare la sua meritevole Presidenza della Repubblica, porti l'Inno nella nostra Costituzione a fianco della Bandiera Tricolore, all'Art. 12.

Del resto la comunità Europea ha riconosciuto e inserito, fianco a fianco, la sua Bandiera e l'Inno alla Gioia di Ludwig Van Beethoven, che nei momenti solenni si alzano e vengono cantati contemporaneamente.

Sarebbe bello se nelle manifestazioni di qualunque genere, mentre si alza la Bandiera Tricolore, si cantasse l'Inno Nazionale e il Canto degli Italiani di Goffredo Mameli, Fratelli d'Italia, assicurandogli la stessa dignità costituzionale dell'alzabandiera.

Rosanna Banfi e Maria Grazia Cucinotta
madrine della Race



TRE GIORNI DI
SALUTE, SPORT
E BENESSERE

per la lotta ai tumori del seno

Bologna 28-29-30 settembre 2012

6^a edizione Giardini Margherita

Domenica - partenza ore 10

Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica e con il patrocinio di



COMUNE DI CASALECCHIO DI RENO
COMUNE DI MEDICINA

COMUNE DI MONZUNO
COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
COMUNE DI SAN LAZZARO DI SAVENA

COMUNE DI SASSO MARCONI
COMUNE DI ZOLA PREDOSA

in collaborazione con



SPONSOR NAZIONALE

Johnson & Johnson

Ti aspettiamo al Villaggio Race
già venerdì 28 e sabato 29
settembre

...e domenica
30 settembre
tutti insieme
ai nastri di partenza!

MEDIA SPONSOR

RADIOBRUNO

Rai News



metro

DIVA
UNIVERSAL

SPONSOR DONNE IN ROSA

Neutrogena

PARTNER UFFICIALE



INTERNAZIONALI
BNL D'ITALIA

FORNITORE UFFICIALE

Lete

info e iscrizioni

Susan G. Komen Italia

Comitato Regionale Emilia Romagna

c/o U.O. Anatomia Patologica Ospedale Bellaria

Via Altura, 3 - 40139 Bologna

Tel. 051.6225976 bologna.race@komen.it

cc bancario Banca del Fucino

IBAN IT74 C031 24032020 0000 0231 229

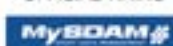
cc postale n° 85950038

C.F. 06073831007 per donazione 5x1000

www.raceforthe cure.it

www.facebook.com/komenitalia

OFFICIAL TIMING



ORGANIZZAZIONE
TECNICA



atc Bologna