



NUOVO INFORMATORE

1-2

GENNAIO / FEBBRAIO 2017
BIMESTRALE DEL CIRCOLO G. DOZZA ATC
BOLOGNA FERRARA

ADDIO A PASCUTTI E WOLFANGO QUEI TALENTI IRRIPETIBILI

L'assessore Lepore:
"Lo sport secondo me"

CONTIENE

Tper FLASH

VOCI DALLA CITTÀ

Lo sport di domani, generatore di cittadinanza

PAROLE SUL BUS

Storie di Angiolina

RICORDI

Ciao Ezio, hai onorato Bologna

SOTTO I PORTICI

La città invisibile

TRASPORTI NEL MONDO

Il metrò più piccolo del mondo: Losanna

TRASPORTI NEL MONDO

Il metrò più piccolo del mondo: Losanna

IL CIRCOLO INFORMA

INSERTO

Il trasporto pubblico a Bologna - ottava parte

INSERTO STACCABILE

T>per flash

LETTURE A BORDO

La verità sul caso Harry Quebert

BUIO IN SALA

Sherlock Jr. vs The Kid

MOSTRE

Tra il Messico ed il mare salato

MEDICINA

Sedentarietà? Stress? Nervosismo? Fai sport!

VITA DA CIRCOLO

Le attività del Circolo Giuseppe Dozza

4 Periodico della "Cooperativa Giuseppe Dozza" a.r.l.
Scritti, foto, disegni e/o qualsiasi altro materiale consegnato per uso redazionale non è restituibile

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

9 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

10 **Direttore responsabile**
Marco Tarozzi

11 **Coordinatore editoriale**
Luca Minelli

11 **Comitato di redazione**
Chiara Nassisi, Davide Capelli, Valentino Bratti, Mirko Grimandi, Alessandro Solazzo, Giorgio Tonelli, Luigi Martino Torri

12 **Segreteria di redazione**
Maria Esmeralda Ballanti

13 **Ricerca iconografica**
Gianni Giordano, Maurizio Ungarelli

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

I-IV **Responsabile pubblicità**
Andrea Bona

17 **Referente polisportiva**
Marco Marsonet

18 **Casa editrice**
Edizioni Aspasia
Bologna - San Giovanni in Persiceto
Sede: Via della Salute, 20 - 40132 Bologna
Iscrizione al Roc n. 10522

19 **Progetto grafico e impaginazione**
Idea Pagina snc - Via Paganino Bonafede, 15 - 40139 Bologna
Tel. 051.6259011 - Fax 051.4998357 - info@ideapagina.it

20 **Foto**
Ezio Pascutti al "Comunale" con Renato Rascel (foto Walter Breveglieri).
Si ringrazia Roberto Mugavero, anima della casa editrice Minerva,
per aver concesso questa immagine

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

Chiuso in tipografia il 2 febbraio 2017
stampato in 3.900 copie



Quei talenti nel cassetto dei nostri sogni...



Foto © Copyright
www.wolfango.net

In quel cassetto ho rovistato tante volte. Per il mestiere che faccio, si finisce spesso in quella sala, davanti a quel dipinto gigantesco. Mi è capitato anche di fare la conta di tutto quello che conteneva, dimenticando oggetti negli angoli della memoria. Le fotografie sparse, il coltello a serramanico, la matita, i rotoli di spago. Il cassetto di Wolfango, Sala Savonuzzi, Palazzo d'Accursio.

Dentro quei gol mi sono perso tante volte, per il mestiere che faccio e non solo. Come fossero sogni, come se quel bianconero potesse diventare all'improvviso colore, suoni, grida festanti, felicità. Erano gol di rapina, d'anticipo, di scaltrezza, di rabbia. Lasciavano qualcosa dentro al cuore. Raccontavano una vita agra, la storia di un ragazzo costretto a crescere in fretta, a cercare nel calcio una rivincita agli sgarbi del destino. Con la maglia del Bologna addosso, per amore e per sempre. I gol di Ezio,

erba dello stadio Comunale, anni Sessanta. Sono volati via, Wolfango Peretti Poggi ed Ezio Pascutti. Uomini generosi e schivi come solo gli artisti veri sanno essere. "Ragazzi dentro" che hanno regalato sé stessi e il loro talento alla città, dove il primo è nato e il secondo ha scelto di vivere per sempre, spenti i riflettori di una vita da campione. Destinati a stupire, come Wolfango quando allestì la sua prima mostra in Santa Lucia a sessant'anni compiuti, un'età in cui molti credono di aver detto e dato tutto, conquistando oltre trentamila persone senza cedere al rito della mondanità e con la sola forza del passaparola. Come Ezio che sbucò da sotto a un mastino come Tarcisio Burgnich in quell'Inter-Bologna del '66, bravo lui e bravo Maurizio Parenti che con uno scatto rese quel gesto immortale. "Ma ne ho fatti tanti migliori di quello", ricordava sorridendo a chiunque lo salutasse il vecchio campione, passeggiando nel suo mondo, quell'incrocio di strade tra Riva Reno, Lame e San Felice.

"Se vorrete cercarmi, mi troverete nei miei quadri", ci ha ricordato Wolfango prima di andarsene. Come Ezio, che ha appoggiato lievemente i suoi gol sull'erba del Dall'Ara, quando ancora non si chiamava così, e nessuno si azzarderà mai a portarceli via. E a noi non resta che continuare a frugare in quell'enorme cassetto, cercando ancora un po' della loro storia, che è la nostra storia, per sentirci meno soli.

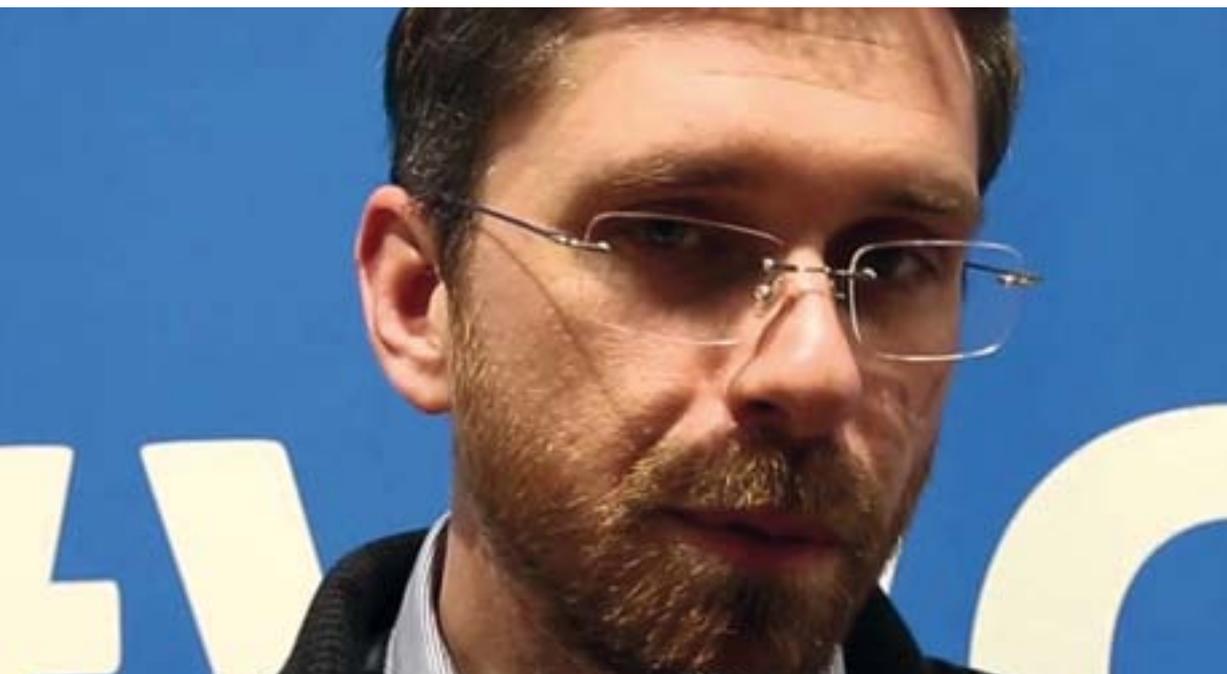
RIPARTIRE, COME PROMESSO

Il bar del Circolo Dozza ha riaperto. Lo scriviamo così, come fosse una semplice notizia, e invece è una promessa mantenuta. "Pronti a ripartire", titolava l'editoriale del numero scorso, l'ultimo del 2016. Tra ostacoli di carattere tecnico e burocratico, la macchina non si è fermata e ha fatto un altro passo, un semplice e importante passo, nella direzione verso cui il Circolo Dozza punta da sempre. Inseguendo progetti di iniziative legate a salute, socializzazione, welfare, e intanto evitando di lasciare dietro di sé una scia di promesse non mantenute. Muovendosi con lealtà, trasparenza, passione, e con quel forte senso di comunità che è parte della sua storia.

di Marco Tarozzi

MATTEO LEPORE

Lo sport di domani, generatore di cittadinanza



L'ultimo grande evento sportivo cittadino, in ordine di tempo, è stato il derby ritrovato, la grande sfida tra Virtus e Fortitudo che ha portato novemila appassionati alla Unipol Arena. Una buona occasione da cui partire per allargare il discorso, analizzare questo entusiasmo che avvolge Bologna, cercare di capire come indirizzarlo insieme a Matteo Lepore, assessore allo sport che ha ben più di un'idea a riguardo.

“Per prima cosa, mi sono divertito un sacco, come tutti quelli che sono venuti a vedere che cosa è questa Città del Basket. Dobbiamo essere orgogliosi di questa fantastica Epifania, e renderci conto delle grandi potenzialità che abbiamo, oltre che della responsabilità che gravano sulle nostre spalle. Perché oggi tutti hanno chiaro e riconoscono che, anche se le due squadre sono in Serie A2, senza Bologna si fa fatica a pensare a un rilancio non solo di Basketcity ma dell'intera pallacanestro italiana”.

Da dove si può pensare di partire, per realizzarlo?

“Intanto bisogna tornare in Serie A, logicamente.

Ma sono fiducioso, le due società stanno lavorando bene e le istituzioni hanno aperto un dialogo positivo con entrambe. Il movimento sportivo va rilanciato partendo dal basso, dai playground a cielo aperto, dalle palestre, dalle piscine e dai parchi in cui si esprime tutta la voglia di movimento della città. Coinvolgendo i giovani, creando partecipazione. Tutta questa forza che vive e straripa dai luoghi di raccolta tradizionali, come abbiamo visto alla Unipol Arena il 6 gennaio, va incanalata e coltivata. Investendo sui luoghi dello sport, facendo promozione, rafforzandone i valori. Qui c'è una magia, qualcosa di speciale che ci indica che la comunità, da questo punto di vista, ha tenuto. Dobbiamo farne tesoro e impegnarci a rafforzarlo, questo incantesimo”.

Una ricchezza che ha radici lontane, nella storia e nella cultura cittadina.

“Bologna è la città che ha il maggior numero di impianti sportivi in regione. Molti sono in condizioni critiche, vanno ristrutturati, ma restano un patrimonio fondamentale, che ha generato un certo tipo di tradizione sviluppando il fenomeno

NUMERI

4mln

La cifra destinata al restyling del PalaDozza dall'amministrazione comunale

83

I centri sportivi attualmente dislocati nel territorio del Comune di Bologna. Ben 36 sono nel quartiere Navile

9

Le palestre comunali a Bologna. Quattro al Navile (Tper, Corticella, Alutto, Fantoni), due a Santo Stefano, una ciascuna a Borgo Panigale-Reno, San Donato-San Vitale e Porto-Saragozza

5

Le piscine presenti sul territorio comunale: Cavina, Longo, Spiraglio, Sterlino e Vandelli



del volontariato. Ora questa dimensione va portata nel futuro: ci attende un cambiamento della popolazione, in una realtà dove bolognesi "si diventerà". E lo sport avrà un ruolo decisivo in quanto generatore di cittadinanza".

Il futuro è già iniziato, portando cambiamenti che vanno studiati, insegnati, gestiti.

"Il campo del volontariato e del terzo settore è profondamente mutato. Oggi le persone sono assillate dal lavoro, lo stesso concetto di tempo libero ha assunto un valore diverso. Anche sotto questo aspetto lo sport, attraverso l'entusiasmo che sa trasmettere, può diventare il linguaggio giusto per aiutarci a comunicare il nostro messaggio".

Ha toccato il problema di un'impiantistica da risistemare. Col precedente mandato si è chiuso, da parte dell'amministrazione, il lavoro di recupero degli impianti d'acqua.

"E infatti questo mandato sarà caratterizzato dall'attenzione agli impianti "di terra". Impegno risorse pari a quelle del mandato precedente, e con la dotazione proveniente dai fondi

In queste pagine, immagini dell'assessore Matteo Lepore. Qui sopra, in alto un momento del derby numero 104 tra Virtus e Fortitudo, svoltosi il 6 gennaio alla Unipol Arena, sotto il progetto di restyling del Dall'Ara ed un'immagine della Dieci Colli.

europei aggiungeremo una cifra di quattro milioni destinati al PalaDozza, un gioiello sul cui recupero ci impegniamo da subito, a partire dal bando per la gestione che arriverà entro la primavera. Poi c'è la questione dello stadio Dall'Ara, che nelle prossime settimane vivrà un'ulteriore fase di sviluppo. Aspettiamo dal Bologna FC 1909 un progetto definitivo, poi saremo pronti a partire, con una visione d'insieme, con un processo per il Piano Strategico dello Sport in cui intendo coinvolgere tutte le realtà che ne hanno titolo e diritto, con tre punti fondamentali su cui discutere: il primo riguarderà gli investimenti pubblici e privati, il secondo i modelli di gestione, il terzo un progetto di inclusione sociale attraverso lo sport che si occuperà anche, non marginalmente, di accessibilità".

C'è anche un'impiantistica "destrutturata" dal potenziale enorme e significativo.

"Oggi, per fortuna, lo sport è anche diventato "di moda": le città hanno tutto l'interesse a promuovere uno sport destrutturato, per alzare il livello del benessere della comunità. Attrezzando parchi e spazi verdi, vitalizzando le periferie, informando, educando quelli che oggi fanno sport da soli, e sono tanti. Bologna da questo punto di vista è molto avanti. Penso ad enti e associazioni che si impegnano in questo senso, e noi come amministrazione facciamo in modo di sostenerli. Nei giorni scorsi, per dire, abbiamo tenuto a battesimo la settima edizione di "Pillole di movimento" accanto a Uisp: un esempio di come l'attività fisica può aiutare i cittadini sulla via del wellness".

Anche i grandi eventi, in questo senso, sono proposte di valorizzazione della città.

"C'è un numero sempre maggiore di manifestazioni sportive di alto livello, e di qualità. Cose che aiutano, in una città che si sta valorizzando come centro turistico e nodo logistico. Bologna è una realtà turistica importante da poco tempo, cinque anni fa non era così. Le grandi manifestazioni vanno dove si trovano buoni impianti e qualità del servizio e dell'accoglienza. Un motivo in più per impegnarci a migliorare. L'impiantistica, l'abbiamo detto, va sistemata e valorizzata, e così anche la nostra capacità di accoglienza: significa crescere nell'organizzazione, nella ricettività, nella padronanza delle lingue estere, nella capacità di considerare un territorio che è città metropolitana, e va oltre i confini puramente urbani, coinvolge una comunità infinitamente più grande".

Il Circolo Dozza mette sul piatto, sul piano dell'impegno, una Dieci Colli che torna nel cuore della città.

"È un gran bell'esempio. Invita a fare sport e valorizza un paesaggio unico: dal centro storico all'Appennino, skyline di una città metropolitana fatta di milioni di persone. E' a questi numeri che dobbiamo guardare, quando ci mettiamo al lavoro su questo settore".

Storia di Angiolina



Ma come sei ancora bella!" dicevano le mie amiche quando tornavo a Renazzo. Quelle che erano ancora al mondo. Le mie amiche vedove, con figli dai capelli bianchi, con nipoti e figli dei nipoti.

"Come sei ancora bella..."

Dietro, però, qualcuna sussurrava: *"Cosa le è servita la sua bellezza? A restare sola, lei che era così bella. Ecco a cosa le è servita la sua bellezza..."*

È vero, io ho vissuto solo per Bòcia. Non per un marito, non per i figli, non per i nipoti. Ma anche senza il sì davanti all'altare, un solo amore, grande grande, io dico che basta per una vita; e ne avanza per quell'altra.

Adesso sono su una sedia a rotelle, non mi muovo più. Ma la testa è lucida e mi ricordo, mi ricordo ancora...

Bòcia era bellissimo. Fra Renazzo e Dodici Morrelli non c'era un moro bello come lui. Aveva un collo forte e lungo, la testa piccola, il ciuffo spavaldo. Quando stringeva la cinghia, pareva vuoto in vita, ma le spalle erano larghe, si aprivano come una fisarmonica, ti proteggevano.

Aveva solo sedici anni, Bòcia, quando ci fidanzammo, ma era già un uomo. Faceva il falegname a bottega. Io ne avevo diciotto e lavoravo in campagna. *"Come siete belli!"* diceva la gente. *"Che fortuna, voi che avete la bellezza!"*

Le feste allora erano davvero delle feste, attese, vissute; e noi andavamo a ballare. Ballavamo il valzer e il tango fino al mattino, io e Bòcia. Spesso gli altri si facevano da parte e stavano a guardarci. Io sono anche stata eletta reginetta, si diceva così allora: era proibito dire miss, il Duce



UNA SERATA AL PUNTO

Il 24 novembre, Maurizio Garuti (autore del racconto che pubblichiamo in questo numero del Nuovo Informatore) è stato il protagonista dell'ultima presentazione del 2016 di "Lecture a Bordo", la rassegna dedicata a scrittori ed editori del nostro territorio che va in scena, con cadenza mensile, alla galleria Il Punto. Lo scrittore ha presentato il suo ultimo romanzo, "Melodramma", edito dalla casa editrice Minerva, presentato dal nostro direttore Marco Tarozzi. L'appuntamento è stato impreziosito dalle letture di brani dell'opera da parte di Patrizia Belluzzi.



In queste pagine il racconto "Storia di Angiolina" di Maurizio Garuti, rappresentato in teatro e mai pubblicato dall'autore.

non voleva. Ero la reginetta di Renazzo e Dodici Morelli. E Bòcia era il mio re.

Ma aveva un carattere, Bòcia. Gli veniva su il nervoso subito. Era uno che se parlavo di traverso mi dava una sberla e mi diceva: "Hai la lingua troppo lunga!"

Ma io non sono mai stata zitta per paura di una sberla. Io gliela davo indietro.

Bòcia era uno che non faceva tante mosse, andava subito lì. Ci metteva un attimo a farti trovare una mano fra le cosce. Ma con me si fermava prima. Sono sempre stata di chiesa, io. E volevo arrivare al matrimonio pura come sono nata.

Lui di sposarsi non ne aveva voglia. "C'è tempo," diceva. E andava in giro, a fare il cascamoto con altre donne. Partiva con la sua moto Guzzi rossa. E quello che non gli davo io, lo cercava da quelle altre. E glielo davano. Bòcia era uno che dove passava lasciava il segno.

Ma una sera venne da me con una faccia tutta tremante: "Scappiamo in America!" mi fa.

"In America?"

"Sì, in America, dai, prepariamo le valigie!" Aveva un'agitazione addosso, una paura. Non gli stava su neanche il suo bel ciuffo.

"Cos'hai fatto, Bòcia?"

"Ho messo incinta una..."

"Hai messo incinta una?"

"Sì, per sbaglio..."

Ma non era questo che lo spaventava.

Lo spaventava il padre di lei, che gli aveva puntato il coltello alla gola, il coltello per sgozzare il maiale: "Se non la sposi, ti apro la pancia e col tó budell a fag dla susezza!"

A Bòcia non venne su il nervoso quella volta: gli venne solo voglia di scappare lontano, più lontano che poteva: "Dai, prendiamo una nave, andiamo in Argentina!"

"No, te la sposi", dissi io.

"Ma io voglio sposare te, quella là io non la voglio".

"No, no, no. Dovetti pensarci prima, Bòcia; adesso te la prendi".

E Bòcia se la prese.

Sono andata in chiesa, al suo matrimonio. Al suo matrimonio con un'altra, dopo tredici anni e mezzo che ero stata la sua promessa. Mi sono intrufolata nelle ultime file, di nascosto. Ma si sono voltati tutti a guardarmi. "C'è l'Angiolina, c'è l'Angiolina!"

C'è stato un gira e prilla per la chiesa. Anche Bòcia s'è voltato.

La gente sussurrava: "Cos'è venuta a fare? Adesso fa una scena, adesso fa una tragedia..."

Sono arrivati anche due carabinieri, qualcuno era corso a chiamarli. Li sentivo alle mie spalle. Mi tenevano d'occhio le mani. "C'ha una pistola nella borsetta!" bisbigliava la gente.

Bòcia, dall'altare, si voltava a guardare me e poi guardava il padre della sposa. "Chissà se ha il coltello sotto la giacca", pensava Bòcia.

In chiesa c'era molta agitazione: chi pensava al coltello sotto la giacca, chi pensava alla pistola nella borsetta, ma tutto è andato liscio, non c'è stata nessuna tragedia. Bòcia s'è sposato, e tutto è finito. Io ero peggio che morta nel cuore, ma ho pregato per la sua felicità...

Altri uomini non ne ho voluti. Più d'uno s'è fatto avanti nel corso degli anni. "Angiolina" mi diceva l'orefice, "sei ancora tanto bella: con me non avrai più da tribolare in campagna..."

"Angiolina" mi diceva il farmacista, "ti farò vivere da signora, avrai una pelliccia nuova a ogni inverno..."

Scusate, non per fare la preziosa: ma a me un uomo basta, per questa e per l'altra vita. Io nel cuore ho Bòcia, solo Bòcia, non c'è posto per nessun altro...

Poi gli anni sono passati e sono andata in pen-

segue a pagina 8

› segue da pagina 7

sione. Con due soldi che avevo messo da parte ho comprato un appartamento, a San Giovanni in Persiceto. E ho chiamato a vivere con me mia sorella vedova, per andare insieme incontro alla vecchiaia: io ormai avevo settantatré anni e lei ottantacinque.

Una domenica pomeriggio mi stavo avviando alla messa vespertina come tutte le domeniche. Ero in piazza a San Giovanni a braccetto con mia sorella. Piano piano salivamo i gradini per entrare in chiesa... Quando sento un rumore. Un rumore nelle orecchie. Ma un rumore più grande nel cuore! È il run run run di una moto Guzzi! Oh, la conoscevo bene la voce di quel motore. Mi volto, c'è Bòcia!

Lui ferma la moto sul cavalletto in Piazza del Popolo a San Giovanni; si toglie il cappello, si solleva gli occhialoni da motociclista. Viene su, in chiesa insieme a noi.

Oh, che messa! Mi tremavano le gambe. Non c'erano pistole, quella volta. Non c'erano carabinieri. Nessuno aveva il coltello sotto la giacca. Ma a me mi tremavano le gambe.

Ho chiesto scusa al Signore, se altri che Gesù Cristo ho avuto nel cuore a quella messa.

Poi Bòcia ci ha accompagnate a casa. Era rimasto vedovo. *"Angiolina, io vorrei tornare a morosa," disse, "ho solo settantadue anni e vorrei ricominciare dove eravamo rimasti..."*

Poi si è rivolto a mia sorella, col cappello in mano; a mia sorella che era come la mamma con i suoi ottantacinque anni. *"Posso avere il suo permesso, signora?"* disse Bòcia.

E lei: *"Ma... così bim bum bam... Bisogna pensarci... Non dico di no, ma sono cose che bisogna andarci piano..."*

Così Bòcia ricominciò a venire a morosa. Veniva il martedì, il giovedì, il sabato. Come una volta. Ma mia sorella non ci lasciava mai un minuto, ci badava perché non stava bene lasciare i fidanzati da soli. Se la domenica andavamo al cinema, veniva anche lei, e stava molto attenta a dove Bòcia metteva le mani. Se vedeva qualche manovra che non le garbava, cominciava a dare dei colpi di tosse, per sgridare.

Bòcia era sempre focoso, non aveva perso il vizio, lui voleva sempre arrivare lì. Una volta che mi ha trovata in casa sola, mi ha stretta al muro. Poi con una mossa mi ha stesa sul sofà: *"Bòcia no, Bòcia no!"* l'ho implorato.

E lui: *"Senti mò, Angiolina: ho fatto la guerra d'Africa, la guerra di Grecia, l'alluvione del '51, la rotta del Reno del '66..."*

Non c'è stato modo di fermarlo.

Quella volta mi ha fatto girare la testa.



L'APPROFONDIMENTO

Chi è Maurizio Garuti

Narratore e autore teatrale. Nato nel 1948 presso Gherghenzano, frazione di San Giorgio di Piano, da una famiglia di mezzadri, ha frequentato il Liceo classico Marco Minghetti, e successivamente conseguito la laurea in lettere moderne all'Università di Bologna. Ha lavorato come dipendente pubblico nella rete bibliotecaria della provincia di Bologna. Da molti anni opera come libero professionista occupandosi di grafica editoriale e soprattutto di scrittura. La sua attività di scrittore spazia dalla narrativa al teatro, dalla satira del linguaggio quotidiano alla memoria orale. Frequenta il genere comico, quello drammatico, il thriller, e a volta li mescola insieme. Le sue storie se le inventa, ma spesso le cerca nella vita reale. È convinto che ogni persona racchiuda un romanzo potenziale: basta ascoltarla. Oltre che al "parlato" della gente, è attento alla scena ambientale in cui essa agisce. Alcuni suoi lavori narrano il paesaggio emiliano. Ha due figli: Marco e Matteo, e vive a San Giovanni in Persiceto.

Fra i suoi scritti, i romanzi *Fantasma di pianura* (2001), *Rimessa in gioco* (2010), *Fuoco e neve* (2012), *Via Barberia 4* (2014), *Due giorni e una notte nella Grande Guerra* (2015), *Il nemico dentro* (2016), *Melodramma* (2016), e quelli ispirati ai paesaggi emiliani come *Il romanzo del Reno* (2004), *La memoria dell'acqua* (2008), *Donne e ricette* (con Fabio Fantuzzi, 2000), *Donne e amori* (con Fabio Fantuzzi, 2001)

Il dramma *La casa dei ferrovieri* ha vinto il Premio Riccione 1982 e il premio IDI 1983 per la migliore commedia italiana dell'anno (poi rappresentata dal Teatro Nuova Edizione, regia di Luigi Gozzi). Il telefilm *Il bambino e l'acqua sporca* ha vinto il premio Vallombrosa TV 1983. Produzione della Terza Rete Rai di Bologna, sceneggiatura di Maurizio Garuti, regia di Sebastiano Giuffrida.

Voleva sposarmi, voleva che andassi a stare con lui...

Poi ha cominciato a venire sempre meno. Era pallido, non aveva più la sua bella cera. *"Cos'hai, Bòcia?"*

"Ho un po' male di traverso..."

Poi non venne più, perché era morto.

Adesso sono qui. Sola, su una sedia. Mi tremano le mani. Ma presto me ne andrò anch'io. Non mi dispiace, però. Bòcia è là che mi aspetta col motore acceso. Vorrei tanto fare un bel giro in paradiso sulla sua moto Guzzi...

> di Marco Tarozzi

Ciao Ezio, hai onorato Bologna

Gira e rigira, si finisce sempre lì. Davanti a quell'immagine in bianco e nero. Dentro c'è la rapidità, la scaltrezza, il guizzo impossibile. Tutto quello che era Ezio Pascutti in campo. E c'è lo sguardo di Tarcisio Burgnich, un po' stupito per quella maglia rossoblù che gli scivola via da sotto, un po' allarmato perché in quell'attimo esatto sa già come andrà a finire. Si finisce sempre lì, incantati davanti alla foto di Maurizio Parenti, lo scatto felice di un Bologna-Inter del '66. Ezio, quando si trattava di ricordarla, vale a dire quasi sempre, era orgoglioso e allo stesso tempo minimizzava.

"E pensare che io ne ho fatti di migliori. E soprattutto ne ho fatti centotrenta, senza tirare lo straccio di un rigore. Se posso dire la mia, per me il più bello è stato il centesimo. Lo segnai contro il Genoa, contro Da Pozzo, una meraviglia. Cross a rientrare dal fondo di Maraschi, io mi tuffai al limite dell'area e infilai il pallone all'incrocio dei pali. Perfetto. Solo che quella volta lì non c'era nessuno a fermare l'attimo. Così, tutti se lo sono dimenticato".

C'è tanto di lui in quell'immagine di Parenti, che la famiglia ha voluto offrire anche prima dell'ultimo viaggio a quelli che sono andati a salutare Ezio Pascutti alla cattedrale di San Pietro. Ci sono i motivi della sua immortalità. E ci sono la sua vita, le sue origini, amici e avversari che hanno lasciato il segno. Infanzia dura, di quelle che temprano. Due fratelli più grandi che la vita allontana da lui. Enea, il maggiore, emigra in Canada quando Ezio ha undici anni. Tornerà in tempo per vederlo calciatore professionista, ma un male vigliacco lo porterà via a nemmeno quarant'anni. Paride invece lo porta via la guerra, o meglio lo riporta a casa che è l'ombra di sé stesso, dopo la prigionia in Germania. Ezio cresce forgiando quel carattere, quella rabbia che riverserà in campo buttandosi tra le gambe dei difensori, senza paura. Il coraggio di chi sa di avere avuto la grande occasione, ma teme che in qualunque momento il sogno possa spezzarsi. Segue fin da bambino, calciando palloni in oratorio, i consigli di Enea. *"Impara a calciare di sinistro, ragazzino, che in Italia dopo Carapellese non*



In alto, Ezio Pascutti festeggia dopo un gol insieme a Bulgarelli e Fogli. Qui sopra, una mitica figurina Panini che raffigura Ezio con la maglia di una vita: quella del Bologna.

è più nata un'ala sinistra degna di questo nome". "Devo tutto a Gipo Viani" raccontava Ezio. "Fu lui a volermi al Bologna. Prima avevo giocato a Pozzuolo, e nel Torviscosa. Mi feci notare perché ero veloce e segnavo a raffica. Qui arrivai nel '54. Non mi sono più mosso".

Né durante la carriera, né dopo. In campo, una vita spesa per i colori rossoblù. E anche qualcos'altro. Le ginocchia, soprattutto: ai tempi, Pascutti diventò un fedelissimo del professor Gui. Cinque operazioni e quella gamba che lo ha poi fatto dannare nella vita dopo il calcio, anche nel rito quotidiano della passeggiata nel suo territorio, rimasto sempre lo stesso. Via Riva Reno, l'indirizzo di sempre, e il centro attraversato tra Marconi, Lame, San Felice. Incroci di sguardi, saluti spontanei. *"Ogni tanto passa uno e mi fa "ciao Ezio". Io rispondo ciao, che altro dovrei fare?".*

Salutava chiunque, Ezio, e salutava Bologna. La sua città. Che gli ha dato, e a cui lui ha dato tanto. Che a volte è entrata in tackle sulla sua esistenza. Che qualche anno fa si ricordò di questo friulano diventato più bolognese di tanti che qui sono nati, premiandolo con la Turrata d'Oro, uno dei premi più prestigiosi assegnati dal Comune. Quel giorno, Ezio si commosse fino alle lacrime.

I giorni felici dello scudetto, quelli amari dell'esclusione dalla Nazionale per un gesto di esasperazione che venne amplificato al massimo volume, e divenne quasi un caso diplomatico. Una bandiera: 294 partite, 130 gol per il suo Bologna. E mai un rigore.

Per tutto questo, per il suo sorriso che passava anche attraverso le tempeste della vita, siamo andati a salutare Ezio Pascutti in cattedrale. Promettendogli che non lo dimenticheremo mai.

› di **Marco Macciantelli**

La città invisibile

Qualche tempo fa, mentre mi recavo in stazione, di buon'ora, presso il semaforo di fronte a Borgo Masini, sul marciapiede, mi è capitato di osservare un anziano, normalmente vestito, in testa un cappello, come in attesa di qualcosa, di qualcuno; poi, non appena scattava il rosso, dal marciapiede si spostava verso la strada, facendo scivolare in basso il cappello tra le mani e porgendolo piano, con leggeri cenni del capo, in direzione dei finestrini delle auto ferme in attesa del verde; senza insistenza, accompagnando il gesto con un leggero sorriso. Non mi era mai capitato di assistere ad una scena del genere. Non sono in grado di stabilire di che nazionalità fosse; poteva essere di un altro comune, di un'altra provincia, di un'altra regione; ma poteva anche essere uno dei nostri anziani. Forse ha scelto quell'orario, presto, per non farsi riconoscere, o magari perché, dopo, aveva qualche altro "ciapino". Si dice "nuova povertà", in parte, perché, in effetti, c'è; in parte perché la "vecchia" risulta meno accattivante sul piano della comunicazione. Non so quale sia l'aggettivo giusto; si potrebbero lasciar da parte le categorie e considerare la persona, per esempio, quella persona, non solo per quel che, in quel momento, chiedeva alla comunità, anche per il messaggio che, con quel suo gesto, le consegnava. Un messaggio che merita di essere ascoltato, raccolto. Quello di una povertà, al contempo, sempre diversa, sempre uguale. Sia chiaro, a scampo di equivoci o dei soliti discorsi demagogici, la rete della solidarietà, a Bologna, offre risposte diffuse a ritmo continuo, non con logica spontaneista, ma con capacità organizzativa e professionalità. In termini di buoni-pasto e posti-letto. Accanto alla città che conosciamo, ce n'è un'altra, invisibile. Spesso riesce ad essere ascoltato chi alza la voce. Chi, invece, avrebbe davvero motivo, talvolta non ha neppure la forza per farlo. C'è un reticolo di piccole azioni quotidiane, intrecciate tra loro, che contribuiscono a sorreggere, o almeno ci provano, chi ha più bisogno. Dalla Caritas - ricordo il direttore Mario Marchi e le sue collaboratrici Maura Fabbri ed Elisabetta Cecchieri - alla Fondazione San Petronio. Dall'Antoniano all'opera Padre Marella. Da Piazza Grande alla cooperativa Arca di Noè di Cadriano. Dalla comunità



Arcobaleno di Quarto Inferiore alla cooperativa Sammartini. Dall'Associazione L'albero di Cirene al Laboratorio Abba/stanza La Rupe. Sino a Villa Pallavicini, dove ogni anno, senza clamore o campagne marketing sul "last minute", in silenzio, viene smistata la più grande quantità di derrate alimentari gratuite nella nostra regione: ben 27 mila quintali di prodotti agricoli, nella massima tracciabilità e trasparenza. Sino alle Cucine popolari del buon Roberto Morgantini. E tanto altro ancora. Una ricerca promossa da Matilde Callari Galli ha mostrato la trasformazione che si è verificata negli ultimi anni e come l'emergenza coinvolga anche il nostro contesto locale. La sussidiarietà sta sempre di più diventando un'organizzazione complessa. Che abbraccia, insieme, vecchie e nuove povertà. C'è un filo che le unisce: deprivazione, solitudine, emarginazione, disoccupazione. Due dati recenti fanno riflettere. Secondo quanto riferisce Paolo Santini, presidente della Fondazione San Petronio, alla mensa della Fraternità, sino al 2009, quando ancora la crisi non aveva dispiegato tutti i suoi effetti, gli utenti, coloro che usufruivano di un pasto come poveri, circa 200 al giorno, al 70% erano persone straniere. Oggi quel 70% riguarda cittadini italiani. L'età media, nel frattempo, è andata progressivamente abbassandosi, da 60 a 45 anni.

Secondo la Fondazione San Petronio, è in costante aumento il numero di cittadini italiani che si ritrovano in stato di povertà e la loro età media si sta progressivamente abbassando.

> di **Giorgio Tonelli**

Il metro' più piccolo del mondo: Losanna

Gli svizzeri non amano le metropolitane. Per le loro città hanno preferito i tram e le filovie, sistemi più consoni ai piccoli centri. Del resto la più popolosa città svizzera, Zurigo, conta solo 372.000 abitanti, meno di Bologna.

C'è però un'eccezione: Losanna. Quarto centro del paese per popolazione (circa 142.000 abitanti), questa città affacciata sul lago Lemano (o lago di Ginevra) ha deciso di andare controcorrente. Dal 1990 essa si è dotata di una linea metropolitana ed oggi ne ha in funzione due e una terza in via di realizzazione che sarà pronta nel 2020. Se è vero che Losanna è la più piccola città del mondo dotata di metropolitana, c'è da chiedersi come hanno fatto i suoi amministratori a ribaltare la concezione di metrò per adattarlo alle esigenze di un così sparuto numero di abitanti!

La città, capitale del Canton Vaud e dell'omonimo distretto, è un importante centro di attività commerciali bancarie e universitarie e, dal 1994, è sede del Comitato Olimpico Internazionale. Date le sue modeste dimensioni si può girare tranquillamente in auto o a piedi anche se è una città ricca di saliscendi (si adagia su tre colli: Cité, Le Bourg e Saint-Laurent).

Sulle sue strade viaggiano da sempre autobus e filobus (lungi e snodati) che dal 1964 hanno sostituito completamente la vecchia rete tramviaria. Oltre a questi, esiste una rete di battelli che la collegano alle altre città lungo le sponde del lago, partendo dal capolinea di Ouchy.

L'azienda che gestisce l'intera rete è la Transports publics de la région Lausannoise, più nota con la sigla TL, che serve i 250.000 abitanti del bacino provinciale composto da 12 comuni. Essa occupa 1100 persone di cui 550 sono conducenti e gestisce 25 linee urbane di superficie, 8 linee extraurbane e le due linee di metropolitana denominate M1 e M2. Queste raggiungono una lunghezza complessiva di 13,7 chilometri per 28 stazioni.

La M1 è una metropolitana leggera progettata a metà anni ottanta e aperta all'esercizio il 24 maggio del 1991; la linea, con 8 chilometri di lunghezza, collega il centro della città con le maggiori università e Renens ed è a binario unico e scartamento normale; solo 3 delle sue 15 stazioni sono sotterranee dato che la linea viaggia principalmente in superficie a raso.

La M2 viene avviata all'esercizio il 18 settembre 2008 dopo un referendum che ne decise la costruzione nel 2002, e attraversa la città da nord a sud. La linea è lunga 5,9 chilometri tutti sotterranei o in trincea e i suoi treni Alstom, 30 metri di lunghezza e dotati di ruote gommate, devono affrontare forti pendenze (fino al 12%). Essa è totalmente automatica e dotata di porte a banchina che si aprono solo quando il convoglio è allineato alla stazione, un po' come per un ascensore. Il binario è doppio per tutta la sua lunghezza (5,9 km) tranne che sotto la stazione ferroviaria per circa 200 metri. Viaggiare sulla M2 è particolarmente divertente per i bambini: posizionandosi nella vettura di testa ci si affaccia sui binari e si ha la sensazione di essere alla guida del convoglio!

Concludiamo con un po' di tariffe: il biglietto orario a Losanna costa 3,60 franchi (3,30 euro) e il giornaliero 9 franchi (8,30 euro) ed è possibile acquistarli anche con il cellulare, mediante un particolare servizio SMS.

Mezzi in servizio a Losanna ed una fermata della M2.



TRANQUILLITÀ ALLA GUIDA? ADERISCI SUBITO ALLE NUOVE PROPOSTE UNIPOLSAI ASSICURAZIONI A TUA DISPOSIZIONE DAL 28 FEBBRAIO 2017

MUOVITI IN SICUREZZA CON LE GARANZIE

- **RITIRO PATENTE DI GUIDA E TUTELA LEGALE**
- **INFORTUNI PROFESSIONALI PER CONDUCENTI DI AUTOBUS CON QUALIFICA OPERATORI D'ESERCIZIO, DURANTE L'ATTIVITÀ DI CONDUCENTI DI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO, COMPRESSE ATTIVITÀ COMPLEMENTARI INERENTI LA LORO MANSIONE**

Se guidare fa ormai parte del quotidiano di noi tutti, è evidente che un lavoro basato sulla guida di un bus aumenta in modo esponenziale le ore passate tutti i giorni al volante.

Conseguenze? La maggior probabilità di incorrere in qualche inconveniente legato alla circolazione stradale. Per questo, da diversi anni molti Conducenti di Autobus, con qualifica aziendale Operatori d'Esercizio, per essere più precisi, Soci del Circolo Giuseppe Dozza, hanno aderito alla polizza "Ritiro Patente" di UnipolSai Assicurazioni, a tutela del loro strumento di lavoro più importante.

- **NUOVA POLIZZA RITIRO PATENTE E TUTELA LEGALE**

Il nuovo Codice della Strada prevede norme più severe e procedure più complesse nei casi in cui la patente venga ritirata o sospesa. Per questo è stato messo a punto un nuovo pacchetto di garanzie assicurative UnipolSai che abbina il rimborso delle spese sostenute dal Conducente di Autobus 'Operatore d'Esercizio per il ritiro della patente a seguito di incidente, alla copertura della Tutela Legale per le relative spese giudiziali e stragiudiziali.

- **INFORTUNI PROFESSIONALI DEL CONDUCENTE CON QUALIFICA OPERATORE D'ESERCIZIO, PER COMPLETARE LE TUTELE**

Completa il pacchetto assicurativo a disposizione degli interessati, una garanzia che tutela il Conducente di Autobus Operatore d'Esercizio durante lo svolgimento dell'attività professionale, intesa come "conducente di trasporto pubblico, comprese le attività complementari inerenti tale mansione". Le garanzie di polizza scattano quando - a seguito di Infortunio - l'Assicurato debba ricorrere a spese sanitarie o nei casi di Invaldità permanente. Nello spazio qui accanto, un riepilogo delle principali garanzie prestate.

- **SEMPLICI MODALITÀ DI ADESIONE**

Dal 28 Febbraio 2017 sarà possibile attivare le tutele previste dalle polizze, sottoscrivendo fin dal mese di Gennaio un apposito modulo a disposizione presso la Segreteria del Circolo Dozza-ATC, oppure presso l'Agenzia Assicoop Bologna di via Ugo Bassi 4 e scegliendo la combinazione preferita.

La Consulente Assicurativa Tina Giudice, cellulare 329-5920881, sarà lieta di fornire ogni approfondimento o chiarimento sulle nuove garanzie.

Muoviti in sicurezza con le proposte UnipolSai Assicurazioni per la tua serenità!

Aderisci subito alla proposta: con 35 euro l'anno, potrai assicurarti per Ritiro Patente e Tutela Legale e con soli 50 euro in più avrai le

garanzie della polizza Infortuni del Conducente. **Insomma, 85 euro l'anno per farti stare meglio tutti i giorni.**

ASSICOOP BOLOGNA Ufficio Commerciale

CONFERMA SUBITO LA TUA ADESIONE ALLA PROPOSTA ASSICURATIVA UNIPOLSAI, RIVOLGITI

- Alla Segreteria del Circolo Dozza oppure
- All'Agenzia Assicoop Bologna, Via Ugo Bassi 4 A-B-C

ORARIO

Dal Lunedì al Venerdì, 9:00-19:00, orario continuato, Sabato, 9:00-13:00

La Consulente Assicurativa Tina Giudice è a tua disposizione per ogni informazione, Cell. 329-5920881

- **PRINCIPALI GARANZIE POLIZZA RITIRO PATENTE**

Garanzia. Copre le spese sostenute dai Conducenti di Autobus, qualifica aziendale Operatori d'Esercizio, a seguito di ritiro o sospensione della patente di guida quale conseguenza diretta ed esclusiva di un incidente da circolazione di "qualsiasi veicolo", nei seguenti principali casi:

- Autoscuola. Corso di Recupero punti patente
Euro 1.000,00 (mille) per evento assicurato senza limite annuo
- Spese per esame di revisione della patente
Euro 1.000,00 (mille) per evento assicurato senza limite annuo
- Rimborso Autoscuola e Zero Punti Carta Qualificazione Conducente
Euro 3.000,00 (tremila) per evento assicurato senza limite annuo

- **PRINCIPALI GARANZIE POLIZZA TUTELA LEGALE**

Massimale. Euro 20.000,00 (ventimila) per evento assicurato senza limite annuo.

Garanzia. Spese giudiziali e stragiudiziali necessarie al conducente per:

- Ottenere risarcimento danni subiti da terzi
- Ricorso contro provvedimento sospensione patente
- Ricorso contro provvedimento decurtazioni di oltre cinque punti patente
- Spese per intervento legale in sede giudiziale sia civile che penale ed in sede stragiudiziale
- Spese peritali, compresi medici ed accertatori

Ritiro Patente e Tutela Legale. Costo annuo complessivo 35 euro

- **POLIZZA INFORTUNI PROFESSIONALI**

Garanzia. La garanzia è prestata per gli infortuni occorsi agli assicurati durante lo svolgimento della loro attività intesa come conducenti di Autobus, qualifica aziendale Operatori d'Esercizio, conducenti di mezzi di trasporto pubblico, compreso attività complementari inerenti la loro mansione.

Rimborso Spese sanitarie da Infortunio. Massimale 2,000 euro, franchigia 55 euro per sinistro

Polizza Infortuni Professionali: costo annuo 50 euro

Abbinamento garanzie costo annuo 85 euro

di Fabio Formentin e del GST Circolo Giuseppe Dozza

OTTAVA PARTE - 01 / Tper

Ferrovie e tranvie della provincia di Bologna

Con una rapida carrellata sulle pagine de "L'Informatore" abbiamo attraversato circa 150 anni del trasporto pubblico della città di Bologna, dagli albori della "Belga", attraverso ATM e ATC, fino all'attuale TPER. Ora ci resta da affrontare il servizio pubblico su ferro che è stato protagonista, per un tempo purtroppo più breve, di una pagina che potremmo definire "gloriosa" (se ciò non apparisse eccessivamente retorico). Tralasciando la rete nazionale, che ha nella stazione centrale di Bologna, se non il primo, uno dei principali nodi ferroviari degli itinerari nord-sud del Paese, conviene approfondire la nascita, lo sviluppo e la fine delle linee secondarie bolognesi, di cui ora rimangono soltanto quelle per Portomaggiore e per Vignola.

LA TRANVIA BOLOGNA-CASALECCHIO E LA FERROVIA CASALECCHIO-VIGNOLA

Nel 1882 l'Amministrazione provinciale di Bologna concede alla ditta Rotondi Almagià la costruzione e l'esercizio della tranvia a vapore Bologna-Vignola.

Essa viene aperta nel 1883 nel tratto urbano fra piazza Malpighi e il Meloncello con uno sviluppo di 6154 m; alla fine dello stesso anno raggiunge Bazzano e solo nel 1886 è prolungata fino a Vignola. La gestione è affidata alla S.A. di Ferrovie e Tramvie dell'Emilia, controllata dalla stessa "Belga" che già esercita il servizio di tram a cavalli del capoluogo. L'acronimo con cui è indicata la nuova linea è naturalmente TBV.

L'officina, il deposito, gli uffici e lo scalo merci sono collocati nella ex Villa Ferlini, dove ora sorge la caserma dei Vigili del Fuoco di viale Aldini. A Casalecchio viene realizzato un raccordo con la stazione posta sulla linea SFAl "Porrettana". La dotazione originaria comprende dodici locomotive tranviarie.

CARATTERISTICHE ORIGINARIE DELLA TRANVIA BOLOGNA-VIGNOLA

Scartamento	Tranviario ordinario
Lunghezza	32,135 km
Raggio minimo di curva	37 m (25 m nel tratto urbano)
Pendenza massima	41 ‰
Velocità massima ammessa	20 ÷ 25 km/h

Nel 1907 la TBV elettrifica il tratto urbano provvedendo all'acquisto di dieci motrici a due assi di costruzione Savigliano su truck Brill 21E dotate di due motori GE58 da 23 CV e numerate 281÷290 (la stazione del servizio a vapore per

Vignola continua a essere allocata a Villa Ferlini). Nel 1927, a seguito del riscatto della rete urbana effettuato dal comune di Bologna, anche TBV lascia la gestione "belga" ed è trasferita all'Amministrazione provinciale.

LOCOMOTIVE A VAPORE TBV NEL 1927

MATRICOLA	NOME	COSTRUTTORE	ANNO	RODIGGIO	NOTE
3	Ceretolo	Krauss	1907	Ct	
5	Ponte Ronca	Henschel	1905	Bt	
12	Vignola	Cerimedo	n.d.	Bt	
14	Casalecchio	Krauss	1907	Ct	
15	Pragatto	Henschel	1909	Ct	
16	Zola	Henschel	1909	Ct	
17	Bazzano	Henschel	1911	Ct	
18	Savignano	Henschel	1911	Ct	
19	Crespellano	Henschel	1912	Ct	
18	Castelfranco	Breda	1912	Ct	Ex SEFTA
19	Giacomo	Breda	1912	Ct	Ex SEFTA

segue a pagina 14 >



In alto, Bologna anni '20, Piazza Malpighi: una composizione tranviaria è in partenza per Casalecchio (Cartolina, collez. Roberto Amori).

Sopra, Ferrovia Casalecchio-Vignola, anni '50: a Casalecchio l'elettromotrice Piaggio sta affrontando il cavalcavia sulla ferrovia Porrettana dove i binari costeggiavano la sede stradale. Sulla destra sono visibili il fascio binari che conduceva al deposito dei rotabili e alcuni carri merce in sosta (Foto: Collez. Storica TPER).



In alto, negli anni '30 il servizio sulla tranvia Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo viene rimodernato con l'immissione in servizio di automotrici diesel, qui ripresa nei dintorni di Malalbergo (Foto: autore sconosciuto, collez. Roberto Amori). Al centro, tranvia Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo: l'automotrice Fiat Aln 56.04 è in sosta alla stazione di Granarolo (Foto Pasquali, Collezione Storica TPER).

Completano la dotazione TBV circa 45 carrozze a due assi, delle quali almeno 30 precedenti il 1900 e costruite da Grondona e Desireux; le restanti, successive al 1900, realizzate dalle Officine Reggiane; analogamente, i numerosi carri merce sono costruiti da Grondona e Reggiane.

LA FERROVIA CASALECCHIO-VIGNOLA

Nel 1938 il tram elettrico provinciale per Casalecchio è soppresso, assorbito dalla linea 18 di ATM. Pochi giorni prima è scomparso anche il "vaporino", rimpiazzato, nel tratto compreso fra Casalecchio e Vignola, da una moderna ferrovia con trazione elettrica 3000 V c.c. Il materiale rotabile viaggiatori comprende (fino alla chiusura) cinque composizioni bloccate motrice - rimorchio pilota in lega leggera, di costruzione CGE Savigliano (classificate M1-M5 e R11-R15), che alla chiusura della linea saranno cedute alla LFI di Arezzo; per i treni merce sono acquistati due locomotori Stanga TIBB (classificati L21-22).

Il servizio viaggiatori risentirà sempre più della concorrenza del traffico privato (ma anche degli autobus della stessa Amministrazione provinciale), soprattutto a causa della "rottura di carico" a Casalecchio fra il treno e il tram 18 (poi filobus 42) e sarà in tal modo sospeso nel 1972.

CARATTERISTICHE DELLA FERROVIA CASALECCHIO-VIGNOLA

Scartamento	ordinario
Lunghezza	24,125 km
Raggio minimo di curva	190 m
Pendenza massima	23 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 30 kg/m
Velocità massima ammessa	70 km/h

LA TRANVIA BOLOGNA-PIEVE DI CENTO-MALALBERGO

L'impresa dell'ing. Lodovico Maglietta, direttore tecnico della "Veneta", ottiene nel 1888 la concessione per la costruzione della TBPM, le due tranvie a vapore che da Bologna collegano Pieve di Cento e Malalbergo; alla gestione subentra subito la S.A. delle Tramvie a Vapore Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo; la stazione di partenza è posta dietro alla chiesa del Sacro Cuore.

CARATTERISTICHE DELLA TRANVIA BOLOGNA-PIEVE DI CENTO

Scartamento	ordinario
Lunghezza	33,750 km
Raggio minimo di curva	100 m
Pendenza massima	8 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 18-27,3 kg/m
Velocità massima ammessa	30 km/h

CARATTERISTICHE DELLA TRANVIA (BOLOGNA)-DOZZA-MALALBERGO

Scartamento	ordinario
Lunghezza	29,825 km
Raggio minimo di curva	105 m
Pendenza massima	11 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 30 kg/m
Velocità massima ammessa	70 km/h

LOCOMOTIVE A VAPORE TBPM

MATRICOLA	NOME	COSTRUTTORE	ANNO	RODIGGIO	NOTE
1	Argile	St-Leonard	1889	Bt	
2	Pieve	St-Leonard	1889	Bt	
3	Minerbio	St-Leonard	1889	Bt	
4	Baricella	St-Leonard	1889	Bt	
5	Malalbergo	St-Leonard	1899	Bt	
6	Galvani	Henschel	1884	B	Usata (1890)
7	Maglietta	Henschel	1884	B	Usata (1890)
8	Cento	Orestein & Koppel	1890	Bt	

Il parco è completato da 17 carrozze a due assi e 74 carri merce. Alla metà degli anni trenta la piccola rete è un po' riammodernata mediante l'immissione in servizio di alcune automotrici diesel.

Nel dopoguerra, nonostante la ricostruzione, appare subito chiara l'inadeguatezza degli impianti: nel 1949 la società recede dal servizio, che comunque procede fra molte difficoltà, e nel 1955 su entrambe le linee subentrano gli autobus dell'APT.

Tper, già 33mila abbonamenti rinnovati on line 'saltando la fila'

Il dato è tra quelli diffusi da Tper sull'utilizzo delle nuove tecnologie e dei sistemi di gestione dei titoli di viaggio nel corso del **convegno nazionale di Club Italia** ospitato dall'azienda bolognese



Tper, nella sua Sala Congressi di via Saliceto, il 21 novembre 2016 ha ospitato il convegno nazionale di Club Italia – dedicato alla “Bigliettazione elettronica e tecnologie della mobilità”. Durante l'appuntamento, le principali aziende italiane del trasporto pubblico locale hanno messo a sistema le rispettive esperienze e realizzazioni confrontandosi anche con gli operatori di tecnologie e sistemi.

“Le tecnologie offrono ormai opportunità e soluzioni fondamentali per lo sviluppo del settore del trasporto pubblico in ottica di migliorare l'organizzazione e soprattutto la qualità dei servizi per l'utenza – ha commentato la presidente e amministratore delegato di Tper, Giuseppina Gualtieri – Proprio perché le opzioni tecnologiche sono molteplici, è importante saperle mettere al servizio di chiare strategie e obiettivi delle aziende e delle politiche di mobilità pubblica. Se ci si muove in questa direzione, incrementando attenzione al cliente ed efficacia complessiva dei sistemi urbani e metropolitani, come dimostrano i casi di successo, i risultati non tardano ad arrivare”.

La presidente di Tper, ha sottolineato la propensione tecnologica di Tper verso sistemi

di pagamento sempre più basati su carte a microchip con validazione di prossimità e di sistemi integrati con l'infomobilità; temi che sono stati sviluppati negli interventi del direttore amministrativo, **Fabio Teti**, e del dirigente del settore Ricerca e sviluppo, **Mirco Armandi**.

Grazie all'introduzione, negli ultimi anni, delle smart card su cui sono “caricati” molti titoli di viaggio Tper, in particolare quelli più fidelizzanti, nell'ultimo anno oltre 10.000 persone hanno effettuato il rinnovo del proprio abbonamento tramite sportelli bancomat, altri 15.400 via web attraverso il sito di Tper e 8.100 sono i dipendenti di aziende ed enti che hanno aderito agli accordi di mobility management che hanno anch'essi fruito di questa opportunità, sempre in modalità remota. In tutto, oltre 33.000 abbonati che hanno evitato trasferimenti e possibili code in biglietteria. La connessione tra sistemi permette vantaggi sia per l'organizzazione dei servizi, sia per l'informazione all'utenza. Il sistema di telecontrollo di una rete su cui circolano oltre 1.200 bus viene gestito dalla centrale operativa di servizio di Tper che fornisce informazioni anche per 185 pannelli elettronici a messaggio variabile presenti alle princi-

SEGUE A PAGINA II >



» SEGUE DA PAGINA I

pali fermate, che da qualche tempo – come già accadeva attraverso le app – indicano anche il prossimo passaggio dei bus con pedana per l'accesso di carrozzine per persone a ridotta mobilità. Tper è stata tra le prime aziende del settore in Italia a rendere disponibili i propri open data: una scelta che ha permesso la creazione delle attuali 11 app gratuite che ricevono oltre 65.000 previsioni al giorno, un numero che va sommato alle 3.000 interrogazioni del sistema via sms Hellobus e ai 13.000 utenti quotidiani del sito internet aziendale.

La migrazione verso la dematerializzazione dei titoli di viaggio ha consentito anche una più agevole gestione delle verifiche a bordo, fronte su cui Tper è particolarmente attiva, dalla campagna "Io vado e non evado" alla rinnovata gestione amministrativa delle multe. Poiché ogni verificatore dispone di un tablet, si è eliminata la parte cartacea, snellendo così le pratiche successive al sanzionamento. I verificatori sono stati dotati anche di terminali POS, che hanno contribuito ad un notevole e positivo impulso all'incasso immediato delle sanzioni a bordo.

La strada intrapresa in campo tecnologico prosegue: il 2017 vedrà sviluppo di progetti, attualmente in corso, relativi alla bigliettazione elettronica.

Nel meeting bolognese si è discusso anche di lotta all'evasione; è stata l'occasione per rendere pubblici i risultati raggiunti da Tper. Nel corso dei suoi primi quattro anni, Tper ha aumentato di circa il 170% i passeggeri controllati, del 278% i verbali elevati, del 446% le ammende direttamente pagate a bordo, del 157% gli incassi da sanzioni. Nel 2015, si è assistito per la prima volta, a fronte di un ulteriore consolidamento dell'aumento dell'attività di verifica (+9,5% di passeggeri controllati), alla flessione dei verbali elevati (-9,8%) e degli incassi da sanzioni (-18%), ad una regolarizzazione sempre maggiore da parte di chi viaggia sui mezzi Tper, vero obiettivo dell'azienda su questo fronte.

Parallelamente si è verificato un sensibile incremento dei titoli venduti e dei ricavi: la vendita di abbonamenti annuali ha segnato un +14,8% in quattro anni, quella degli abbonamenti mensili del 33,4%. Dinamiche importanti e ancor più significative in quanto l'aumento dei ricavi è comune a tutti gli ambiti del servizio, sia quelli urbani (dal 2011 al 2015, a Bologna +18,43%, a Ferrara +25,39%), sia quelli extraurbani (Bologna +28,23%; Ferrara +10,66%).

Questi risultati sono il frutto di un lavoro pianificato e di sinergia fra utilizzo di sistemi informatici, nuove tecnologie, formazione delle risorse umane e, soprattutto, di un riorientamento culturale complessivo dell'azienda nella sua organizzazione e nel fondamentale rapporto con gli utenti.

Il convegno si è concluso con la sessione relativa alla visita dei partecipanti agli impianti di Tper: la centrale di controllo e monitoraggio di tutta la flotta aziendale di bus collegati via GSM/GPRS e TETRA, l'impianto di compressione metano per bus a ricarica rapida, il sistema antievasione dei tornelli installato su tre linee e i nuovi mezzi filoviari Crealis.



Provvedimenti relativi alle linee urbane di Bologna attivi nei TDays e nei giorni festivi a partire da sabato 3 dicembre

A partire da sabato 3 dicembre, per alleggerire il transito veicolare e rendere più scorrevole la circolazione su via Irnerio, **nei TDays e tutti i giorni festivi il percorso delle linee di bus 14 e 19 è modificato in direzione ovest**, verso via della Barca per quanto riguarda il 14, verso Casteldebole per quanto riguarda il 19.

Gli autobus della **linea 14** diretti verso il centro percorreranno via San Vitale, svolteranno all'altezza delle due Torri verso via Castiglione e raggiungeranno via Sant'Isaia attraverso via Farini, via de' Carbonesi e via Barberia.

Gli autobus della **linea 19** arriveranno in centro da via Dante, percorrendo poi le vie Santo Stefano, Farini, de' Carbonesi, Bar-



beria e piazza Malpighi per poi immettersi in via Lame sul percorso abituale. In direzione opposta, le linee 14 (verso Massarenti) e 19 (verso San Lazzaro di Savena) nei TDays e tutti i giorni festivi continueranno a circolare sul percorso Marconi-Mille-Irnerio.

Sempre a decorrere dal 3 dicembre, è stata **soppressa la fermata - che in precedenza era attiva solo nei TDays per le linee 11 e 27 - posta in via Indipendenza 71, nei pressi dell'incrocio Mille-Indipendenza-Irnerio.**

Sostenibilità ambientale ed economica vanno a braccetto nello sviluppo della flotta Tper alimentata a gas naturale:

- a gennaio Tper bandirà una gara su base regionale per nuovi bus a metano
- un ulteriore impianto di rifornimento sarà realizzato a Bologna
- il metano tra le tecnologie della multimodalità ecocompatibile

Un soddisfacente livello della qualità dell'aria nei centri urbani e metropolitani passa anche attraverso le scelte di sostenibilità ambientale compiute dalle aziende che svolgono i servizi di trasporto pubblico; questo il filo conduttore dell'intervento della Presidente e Amministratore Delegato di Tper, **Giuseppina Gualtieri**, al **convegno sul ruolo di metano e gpl nella salvaguardia dell'ambiente, tenutosi il 5 dicembre 2016 nell'ambito del Motor Show.**

E' stata l'occasione per riassumere numeri e strategie ambientali di Tper, che è oggi una delle poche realtà in Italia a gestire sistemi multimodali integrati, tra cui reti di bus, filovie e treni regionali, oltre a servizi complementari alla mobilità pubblica, come il bike e il car sharing.

La responsabilità sociale di un'azienda che opera su scala regionale, si esplica anche attraverso la politica ambientale intrapre-

sa per migliorare la mobilità urbana ed extraurbana, ridurre i consumi da fonti fossili e conseguentemente le emissioni di Co2 e sostanze nocive, contenere la congestione stradale e l'incidentalità, migliorare il confort per chi viaggia, garantendo, infine, un servizio sostenibile per tutti, anche per chi non può permettersi mezzi di spostamento alternativi.

La leva fondamentale di Tper per ridurre gli impatti ambientali della propria flotta del trasporto su gomma si articola su tre direttrici:

- l'impiego di **veicoli a trazione elettrica sulle linee portanti della rete urbana**, testimoniato dai decisi sviluppi, attualmente in corso e in progetto, delle filovie;
- l'utilizzo di **veicoli a metano e ibridi per le linee urbane di complemento e**, sempre di più, **anche per il trasporto suburbano**;
- il ricorso a **nuovi mezzi Euro 6 per i servizi extraurbani**, una parte dei quali alimen-

SEGUE A PAGINA IV >



➤ SEGUE DA PAGINA VII

tata a **metano liquido**, secondo progetti avviati di recente.

Quanto all'utilizzo del metano – tema principe del convegno – è particolarmente significativo il trend di crescita di questa modalità di trazione registrata negli ultimi anni: **il consumo di metano in Tper è aumentato del 44%**, passando da circa 4 milioni di kg del 2011 a poco più di 6 milioni di kg nel 2015; in maniera quasi speculare, per contro, **l'utilizzo del gasolio è diminuito in soli due anni nell'ordine del 30%** (passando dai circa 16 milioni di litri del 2013 ai circa 11 milioni nel 2015).

La scelta del metano è davvero un punto caratterizzante per Tper, che è **la sola azienda di TPL in Italia ad avere tre impianti a ricarica rapida per il rifornimento di metano della propria flotta di bus**: due a Bologna e uno a Ferrara.

Il ricorso massiccio a questo carburante di trazione combina benefici sia sul piano ambientale, per il sensibile abbattimento degli inquinanti in atmosfera, sia su quello della sostenibilità economica, elemento non meno importante in tempi di grande attenzione ad un'oculata gestione delle risorse pubbliche.

Si stima, infatti, che un ulteriore incremento della flotta a metano consentirà di ottenere economie di scala sui costi del rifornimento e su quelli di realizzazione e gestione degli impianti.

Ai 260 bus di Tper a metano in forza oggi, se ne aggiungeranno **presto altri 15**; Tper, infatti, è capofila di una gara che sarà bandita nel mese di gennaio per la fornitura di 24 bus a metano: 15 dei quali, a metano liqui-

do, destinati, appunto, a Tper; 5 a Seta e 4 a Start Romagna, per un investimento complessivo di 4,5 milioni di Euro, di cui 3,45 in capo a Tper.

In considerazione dei nuovi investimenti è in progetto anche la **realizzazione di una nuova stazione di rifornimento a Bologna**, per un impegno di 1,6 milioni di Euro, che accompagnerà lo sviluppo della flotta alimentata a metano liquido negli anni a venire. Inoltre, è in corso la **conversione di 2 mezzi da 12 metri da metano compresso a metano liquido**.

“L'utilizzo di sempre più bus a metano nello sviluppo e nel rinnovo del parco veicolare è uno degli strumenti che Tper mette in campo in ottica ambientale e di sostenibilità economica del sistema complessivo del trasporto pubblico” - ha dichiarato la Presidente Gualtieri nel corso suo intervento.

“Nei progetti di mobilità metropolitana che sono già in corso e in quelli che vedranno la loro realizzazione nei prossimi anni, Tper continuerà a farsi interprete della migliore integrazione tra modalità differenti di trasporto, di concerto con le Istituzioni, in continuità con quanto fatto fino ad ora” - ha, poi, aggiunto la Presidente, ricordando anche gli altri importanti sistemi di trasporto a emissioni zero che sono alla base di importanti progetti di mobilità del territorio. **“La filoviarizzazione di importanti linee - prevista sia dal progetto Crealis, sia da quello di mobilità integrata per l'area metropolitana bolognese - e i massicci investimenti in nuovi elettrotreni per il servizio ferroviario regionale sono gli altri tasselli di una strategia che vede in Tper un attore importante del cambiamento verso una piena compatibilità ambientale su cui si sta procedendo a grandi passi”**.

Come emerso di recente in un confronto tra realtà analoghe del nostro Paese, **già oggi Tper si distingue coprendo il servizio in area urbana per l'85% con mezzi ecocompatibili**: un dato di eccellenza di particolare rilievo per Bologna, città che tra soli sei mesi ospiterà il G7 Ambiente e che si candida a diventare la Capitale Verde d'Europa nel 2019: il raggiungimento di obiettivi ambiziosi passa anche attraverso il trasporto pubblico, che con la sua impronta ecologica può sostenere sfide avvincenti e di grande soddisfazione.



LA TRANVIA BOLOGNA-IMOLA

Nel 1885 la Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche (SV), fondata in Padova nel 1872 dal conte ing. Vincenzo Stefano Breda e nota come "Veneta", attiva la tranvia a vapore Porta Mazzini-San Lazzaro, prolungata a Imola l'anno successivo. Sulla linea sono utilizzate locomotive tranviarie appartenenti ai gruppi SV 150-154 e 170-172, dieci carrozze e tre carri merce.

LOCOMOTIVE A VAPORE TBPM

MATRICOLA	NOME	COSTRUTTORE	ANNO	RODIGGIO	NOTE
150 ex 175	Mira	Henschel	1885	Bt	
151 ex 178	Savena	Henschel	1885	Bt	
152 ex 186	Gaiana	Henschel	1886	Bt	
153 ex 188	Roveri	Henschel	1886	Bt	
154 ex 189	Mezzolara	Henschel	1886	Bt	
170 ex 211	Montagnana	Henschel	1887	Bt	Ex Vicenza-Montagnana
171 ex 212	Noventa	Henschel	1887	Bt	Ex Vicenza-Montagnana
173 ex 213	Ongiano	Henschel	1887	Bt	Ex Vicenza-Montagnana

Per molti anni la tranvia svolge un servizio piuttosto anonimo, finché nel 1935, dopo inutili tentativi di elettrificazione, subentrano gli autobus dell'Amministrazione provinciale sulla linea che poi verrà numerata 101.

LA FERROVIA MASSALOMBARDA-IMOLA-FONTANELICE

Nel 1916 la Santerno Anonima Ferroviaria (SAF) apre all'esercizio la ferrovia collinare Imola-Fontanelice; la dotazione iniziale comprende due locomotive a vapore da 300 Cv, sette carrozze a due assi, una a carrelli e otto carri merce. Nel 1931 la SAF immette in servizio tre automotrici a due assi di costruzione Ganza da 120 CV e nel 1934 inaugura un secondo ramo ferroviario, da Imola a Massalombarda.

Entrambe le linee non vengono riaperte dopo la guerra, perché la SAF preferisce le più economiche autocorriere, mantenendo in servizio solo i raccordi merci con la stazione FS; quando nel servizio imolese subentra APT nel 1972, vengono assorbiti anche i raccordi, che poi passano ad ATC nel 1975 e sopravvivono fino all'inizio degli anni ottanta.

CARATTERISTICHE DELLA FERROVIA IMOLA-FONTANELICE

Scartamento	ordinario
Lunghezza	18,107 km
Raggio minimo di curva	400 m
Pendenza massima	5,6 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 27,6 kg/m
Velocità massima ammessa	50 km/h

CARATTERISTICHE DELLA FERROVIA IMOLA-MASSALOMBARDA

Scartamento	ordinario
Lunghezza	15,569 km
Raggio minimo di curva	150 m
Pendenza massima	10 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 27,3 kg/m
Velocità massima ammessa	40 km/h

LA SOCIETÀ VENETA

La Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche (SV), che nel 1885 ha aperto la tranvia per Imola, nel 1887 inaugura un'opera ben più ambiziosa: le ferrovie Bologna-Budrio-Portomaggiore e Budrio-Medicina; l'anno seguente è completato il breve raccordo con la stazione FS. Non è qui la sede per parlare delle tante locomotive che hanno circolato sulla rete bolognese della "Veneta" (sull'argomento conviene consultare il bel libro di Cornolò).

La stessa "Veneta", fra il 1911 e il 1916 apre un'altra lunga ferrovia tra Copparo-Ferrara-Cento-Decima-Crevalcore-Modena: tale linea non interesserebbe Bologna, se non fosse per la breve diramazione Decima-San Giovanni in Persiceto che, riattivata dopo i danni bellici è chiusa già nel 1947, mentre la Copparo-Ferrara-Modena nel 1956 sarà rimpiazzata dalle autolinee della stessa "Veneta".

CARATTERISTICHE DELLA FERROVIA BOLOGNA-PORTOMAGGIORE

Scartamento	ordinario
Lunghezza	47,186 km
Raggio minimo di curva	350 m
Pendenza massima	10 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 30 kg/m
Velocità massima ammessa	50 km/h

CARATTERISTICHE DELLA FERROVIA BUDRIO-MASSALOMBARDA

Scartamento	ordinario
Lunghezza	26,480 km
Raggio minimo di curva	350 m
Pendenza massima	10 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 30 kg/m
Velocità massima ammessa	50 km/h



Sopra, Bologna 1925: un convoglio della tranvia a vapore Bologna-Imola è in partenza da Porta Mazzini (Foto tratta dal libro "Fuori porta col vaporino Bologna 1877-1977, D.Damiani - ATC").
Sotto, Ferrovia Massalombarda-Imola-Fontanelice: un convoglio è in sosta alla stazione di Imola (1934) (Foto tratta dal libro "Fuori porta col vaporino Bologna 1877-1977, D.Damiani - ATC").

segue a pagina 16 >

› segue da pagina 15



In alto, Stazione Bologna San Vitale, anni '50: panoramica di mezzi diesel della Società Veneta in sosta (Foto: Collez. Storica TPER). Sopra, dal 1967, la Ferrovia Casalecchio-Vignola effettua solamente il servizio merci. Nella foto è visibile una carrellata di locomotive utilizzate per tale servizio, riprese nel 1981 esternamente al deposito di Casalecchio (Foto: Roberto Amori).

CARATTERISTICHE DELLA FERROVIA IMOLA-FONTANELICE

Scartamento	ordinario
Lunghezza	18,107 km
Raggio minimo di curva	400 m
Pendenza massima	5,6 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 27,6 kg/m
Velocità massima ammessa	50 km/h

CARATTERISTICHE DELLA FERROVIA DECIMA-S.GIOVANNI IN PERSICETO

Scartamento	ordinario
Lunghezza	13,298 km
Raggio minimo di curva	250 m
Pendenza massima	5 ‰
Armamento	Rotaie Vignole 27,6 kg/m
Velocità massima ammessa	50 km/h

Nel 1964 anche la diramazione Budrio-Massalombarda è rimpiazzata dagli autobus della "Veneta", che nel 1970 assume la denominazione più snella (e adatta ai tempi) di Società Veneta Autoferrovie (SVA); tuttavia, per agevolare successive cessioni alle aziende pubbliche locali, nel 1981 la SVA crea le Autolinee Ferraresi SpA (Au.Fe) e la Trasporti Romagnoli SpA (Tra.Ro), pur mantenendo la sede legale a Padova.

Nel 1987 Au.Fe passerà effettivamente alla gestione dell'ACFT di Ferrara, ma per la piccola rete bolognese il destino è diverso: nel 1986 è riscattata dallo Stato, che subentra con la Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Bologna-Portomaggiore ed Autoservizi (FBP). Il materiale rotabile di Tra.Ro è il seguente:

- 2 automotrici Fiat del 1972, classificate ADn 603-604, poi ALn 668.001-002 (del 1972);
- 2 automotrici Fiat OMECA del 1979, classificate ADn 607-608, poi ALn 668.003-004 (del 1979);
- 1 automotrice Fiat Savigliano del 1972, classificata ADn 902, poi ALn 663.101 (del 1985);
- 3 rimorciate Stanga, classificate Cd 301-306-307, poi Ln 301-303 (del 1936);
- 3 rimorciate Stanga MAN, classificate Cd 308-310 (del 1936-38), ex automotrici Adn 509-505-503;
- 2 locomotori diesel elettrici OM TIBB, classificati DE 424.01 e 06 (del 1957-58);
- 1 locomotore diesel Ranzi Cummins, classificato Ld 402 (del 1959);
- 1 locomotore diesel MAK, classificato Ld 405 (del 1975).

La gestione commissariale rinnova la linea ferroviaria, mediante nuovi impianti tecnologici, la trazione elettrica, l'attestazione dei treni a Bologna Centrale e l'interramento della vecchia stazione di via Zanolini (con l'eliminazione del problematico passaggio a livello di via San Donato) sul fronte del materiale rotabile vi sono invece limitati potenziamenti:

- 4 automotrici Fiat Savigliano, classificate ALn 663.102-105 (del 1989-91);
- 4 rimorciate pilota Fiat Colleferro, classificate Ln 778.401-404 (del 1989-94).

Nel 2001 FBP, assieme alle altre tre gestioni commissariali della regione (Parma-Suzzara, Suzzara-Ferrara e Padane), costituisce la nuova società Ferrovie Emilia Romagna Srl (FER), che progressivamente assorbe anche le ferrovie "concesse" ad ACT (rete reggiana), ad ATCM (Modena-Sassuolo) e ad ATC (Casalecchio-Vignola). Nel 2012 FER si "sdoppia", mantenendo per sé la gestione della rete ferroviaria regionale e cedendo ad ATC il ramo "esercizio": nasce in tal modo, come è noto, Trasporto Persone Emilia Romagna SpA (Tper), ma il servizio di autolinee che è stato di SVA, Tra.Ro, FBP e FER prende strade diverse, con l'affidamento alle Auto Guidovie Italiane (AGI).

LA NUOVA FERROVIA CASALECCHIO-VIGNOLA

La Casalecchio-Vignola passa da APT ad ATC nel 1975, ma da tempo svolge solo servizio merci. Tuttavia, anche per essa giunge il tempo dell'ammmodernamento, che vede soprattutto il rinnovo dell'armamento e degli impianti di segnalamento e sicurezza; per l'esercizio viaggiatori, aperto nel 2003 fino a Bazzano e l'anno seguente fino a Vignola, la nuova società esercente, denominata Suburbana FBV, ricorre ai treni di FER. Il subentro di FER porta l'elettrificazione e nuovo materiale rotabile di qualità, mentre dal 2012 la gestione è trasferita a Tper.

› di **Maria Esmeralda Ballanti**

La verità sul caso Harry Quebert

Il libro che vi consiglio questo mese non è recentissimo ma alla sua uscita, in Italia nel 2013, è stato un caso editoriale e ritengo meriti di essere letto, o riletto, senza farsi spaventare dalla corposità del volume (779 pagine).

Il giovane autore Joel Dicker, pur essendo uno svizzero francofono, ambienta la storia nella sonnolenta provincia americana del New Hampshire, nella cittadina fittizia di Aurora. Il romanzo inizia con la crisi creativa del giovane Marcus Goldman, giovane scrittore che, dopo un primo libro di grande successo, non riesce a trovare l'ispirazione per scrivere il secondo, per il quale lo stanno pressando il proprio agente e la casa editrice con cui è sotto contratto. Per cercare di superarla si rivolge ad un suo ex insegnante e mentore, Harry Quebert, già autore a sua volta di un libro di enorme successo, *Le origini del male*. Harry lo invita a raggiungerlo nella sua villetta sul mare ad Aurora, dove lui scrisse il suo capolavoro.

Durante questo soggiorno Harry racconta a Marcus che il libro per cui è divenuto famoso, è ispirato ad una sua passione proibita per una ragazza del posto di soli 15 anni, Nora Kellergan, scomparsa misteriosamente più di trent'anni prima proprio nel pieno della loro storia d'amore e mentre lui scriveva il romanzo. Durante dei lavori nel giardino della villetta viene improvvisamente scoperto il cadavere di Nora, sui cui resti viene ritrovata la copia del manoscritto del romanzo di Quebert.

Da qui la situazione precipita, Harry viene arrestato ma si proclama innocente e Marcus, credendogli, decide di cercare di scoprire cosa è successo realmente trent'anni prima e di fare di questa indagine la base per il proprio secondo romanzo, allo scopo di riabilitare l'amico Harry.

L'indagine si svolge tra le strade ed i paesaggi di Aurora e tra le persone della piccola cerchia di Nora, dove man mano che la storia procede si scopre che nessuno è come sembra e che in tanti avrebbero avuto un movente per ucciderla. Nora stessa, nel procedere del racconto e delle scoperte di Marcus, esce dall'aura luminosa del ricordo di Harry per assumere lati più oscuri ed inquietanti.

Se e come Marcus riuscirà a scoprire chi ha ucciso Nora Kellerman lo dovrete scoprire leggendo il libro, che scorrerà via veloce tra continui colpi di scena e ribaltamenti di punti di vista.

Il fascino di questo romanzo è nei diversi piani di lettura che contiene. In primo piano la trama del libro giallo, ben costruita, che permette di seguire lo sviluppo della storia senza annoiare e scorre tra il tempo presente del 2008 ed il 1975, anno della scomparsa di Nora. L'ambiente è la provincia americana, che sotto un'apparente idilliaca serenità nasconde segreti più o meno torbidi, tematiche classiche di molta letteratura e fiction televisiva, da "I peccati di Peyton Place" alle più recenti "Desperate Housewives". Ben delineati i comprimari, con tutti loro bagagli di speranze deluse e piccoli rancori, tra i quali spicca sicuramente il personaggio di Nora, che passa dall'immagine della brava ragazza della porta accanto a caratteristiche che richiamano la Lolita di Nabokov o le giovani protagoniste di "Twin Peaks".

Tra le pagine ritroviamo anche un piccolo manuale su come nasce un libro e su come lo si scrive: ogni capitolo, la cui numerazione scorre curiosamente all'indietro, si apre infatti con i "consigli" su letteratura, vita e sport di Harry a Marcus.

Per entrambi gli scrittori protagonisti del romanzo l'ispirazione nasce dalla propria vita personale, ma l'opera ed il suo successo vengono fortemente condizionate dal pubblico: il romanzo di Harry, osannato come grande della letteratura americana e studiato nelle scuole, viene posto all'indice non tanto quando lui viene incarcerato, ma quando si scopre la sua storia d'amore con una ragazza minorenn.

Per Marcus alle pressioni dei lettori si aggiunge il rapporto complesso con la casa editrice, che non solo pressa per avere il romanzo in tempi rapidi per massimizzare le vendite sfruttando l'onda delle news, ma tenta anche di condizionarne il contenuto, che, sempre per ragioni di mercato, vorrebbe il più scandaloso possibile. Per finire due piccole citazioni dai consigli di Harry a Marcus: "Sai cos'è un editore? E' uno scrittore mancato il cui padre aveva abbastanza soldi da consentirgli di appropriarsi del talento altrui" e "Qualcuno vorrà farti credere che i libri hanno a che fare con le parole, ma è falso: in realtà hanno a che fare con le persone."

Pochi mesi fa Dicker ha dato alle stampe una sorta di spin-off del romanzo: *Il libro dei Baltimore*, in cui Marcus Goldman racconta la storia della sua famiglia, ma eventualmente ne parleremo in una prossima recensione.



LA VERITÀ
SUL CASO
HARRY
QUEBERT

di Joel Dicker

Edizione: Bonpiani

Prezzo: 14,00

› di **Mario Marchi**

Sherlock Jr. vs The Kid

Sherlock Jr. vs The Kid, ovvero “Il monello” (1921) contro “Sherlock Jr.” (1925), che tornano in sala e vengono proiettati in questi giorni al Cinema Lumiere ed in altre sale in tutta Italia.

Charlie Chaplin contro Buster Keaton. È meglio la felicità possibile di Chaplin o il cinema impossibile di Keaton? Due classici della storia del cinema in un doppio programma in versioni restaurate dal laboratorio “L’Immagine ritrovata” della Cineteca di Bologna. Da un lato, il celeberrimo The Kid – Il monello, capolavoro eterno con cui Chaplin, per la prima volta, fece ridere e piangere gli spettatori di tutto il mondo, mescolando farsa e poesia, melodramma e comicità, e raccontando la condizione umana e i suoi sentimenti più profondi attraverso la storia di un bambino abbandonato e di una famiglia reinventata. Dall’altro, uno dei film più incredibili di Keaton, Sherlock Jr. – La palla n° 13, nel quale il geniale comico dall’espressione impassibile è un proiezionista aspirante detective che sogna di entrare e uscire dallo schermo cinematografico in un susseguirsi di gag surreali e irresistibili.

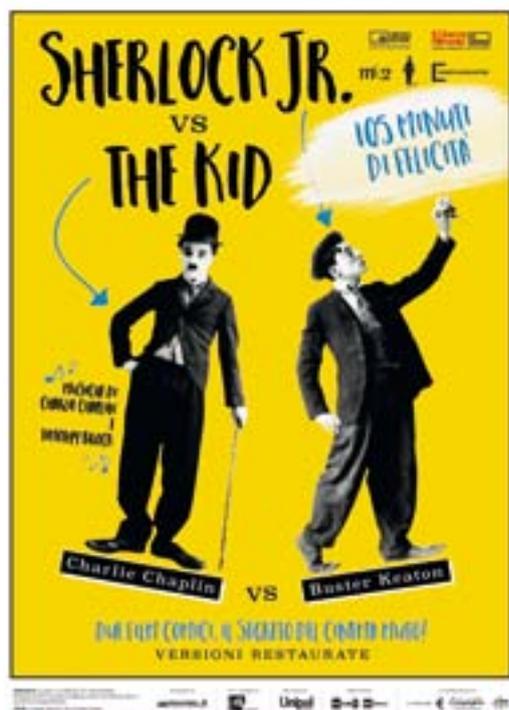
Due capolavori del cinema muto riproposti con una colonna sonora, eseguita dall’Orchestra del Teatro Comunale di Bologna, che presenta per la prima volta al pubblico il recupero della partitura originale di Charlie Chaplin per Il monello. Inedi-

te invece quelle per Sherlock Jr., composte da Timothy Brock, direttore e compositore, che si è occupato anche del recupero di quelle di Chaplin per l’altro film.

Il monello fu il primo vero lungometraggio di Charlie Chaplin, dura 60 minuti, e come recitava la prima didascalia è “un film con un sorriso - e, forse, una lacrima”. La prima del film, il 21 gennaio 1921, radunò migliaia di persone davanti alla Carnegie Hall di New York, e successivamente per mesi fu proiettato in tutti gli Stati Uniti con successo. La colonna sonora dell’epoca era suonata dal vivo da un’orchestra sulla base di una selezione, fatta da Chaplin stesso, di brani di musica classica e contemporanea. La colonna sonora composta da Chaplin è invece del 1971, composta dall’artista già anziano, per la versione rieditata del film e pensata per la proiezione o il passaggio televisivo a 24 fotogrammi al secondo e non per un’esecuzione dal vivo. Il lavoro di Brock è stato quindi quello di adattare la colonna sonora alla versione muta de Il monello, che viene proiettata a 21 fotogrammi al secondo.

Il lungometraggio Sherlock Jr., di 45 minuti, segna invece l’inizio del dibattito, mai sopito, sul surrealismo dei film di Keaton. Il restauro compiuto dalla Cineteca di Bologna e dal suo laboratorio sono la prima parte di un progetto pluriennale, che riguarderà l’intera opera cinematografica di Keaton, dopo il lungo lavoro dedicato a quella di Charlie Chaplin. Un lavoro che richiede anche uno studio approfondito, in quanto i film di Keaton degli anni ’20 tornarono nelle sale all’inizio degli anni ’50, ma rimontati per rivendicare da parte del distributore un diritto sui materiali e riscuotere quindi le quote di noleggio. Timothy Brock, autore delle musiche, alla sua quarta partitura per Keaton ha dichiarato: “La bravura non basta quando si compone per Keaton: bisogna anche saper ridere, e ridere tanto. C’è una scena in questo film che trovo irresistibile e solo dopo una buona dozzina di visioni sono riuscito a soffocare le risate e affrontarla in maniera obiettiva: accompagnare musicalmente delle situazioni comiche richiede una grande lucidità perché a volte si è tentati di lasciarsi trasportare dalla visione. Si narra che una volta, nel 1926, Dmitrij Sostakovic – che è stato anche uno straordinario compositore per il cinema – fu preso da un riso così irrefrenabile mentre accompagnava al piano un film di Chaplin che dovette smettere di suonare e fu licenziato dal direttore del cinema.”

Chi vincerà per gli spettatori di oggi? A voi la risposta



› di **Maria Esmeralda Ballanti**

Tra il Messico ed il mare salato

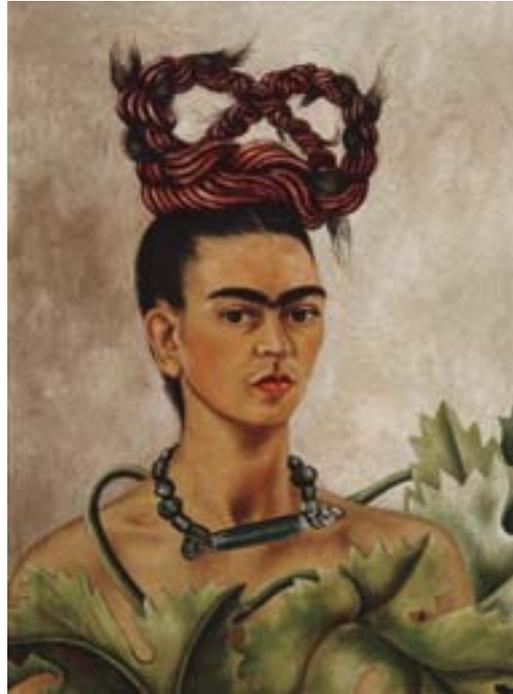
Prosegue la recente felice stagione delle mostre a Bologna, con “La Collezione Gelman: arte messicana del XX secolo – Frida Kahlo, Diego Rivera, Rufino Tamayo, Maria Izquierdo, David Alfaro Siqueiros, Angel Zàrraga” a Palazzo Albergati e “Hugo Pratt e Corto Maltese, 50 anni di viaggi nel mito” al Museo della Storia di Bologna a Palazzo Pepoli.

La Collezione Gelman esposta a Palazzo Albergati comprende non solo opere dei più famosi artisti protagonisti della “Rinascita messicana”, ma anche fotografie, abiti, gioielli, collages, litografie, disegni e filmati, ed alcune creazioni di grandi stilisti come Valentino e Ferrè ispirate a Frida Kahlo. Jacques e Natasha Gelman entrambi emigrati dall’Est Europa, si conoscono e sposano a Città del Messico, dove lui fa fortuna producendo i film comici di Mario Moreno, il Charlie Chaplin messicano. Nel 1943 commissiona a Diego Rivera un ritratto della moglie, esposto, e da questo primo dipinto inizia la raccolta di opere d’arte che ha formato negli anni la grande collezione esposta. Oltre ad opere degli artisti citati nel titolo della mostra, la parte più importante della mostra riguarda Frida Kahlo, il suo eclettismo, la sua vita travagliata, la grande e distruttiva storia d’amore che la legò a Diego Rivera e presenta alcune delle sue opere più famose ed iconiche, come l’Autoritratto con scimmie del 1943.

A Palazzo Albergati (via Saragozza 28 Bologna) fino al 26 marzo 2017, tutti i giorni dalle 10 alle 20. Biglietti: intero con audio guida euro 14,00, ridotto euro 12,00, possessori Card Musei Metropolitan euro 7,00

Palazzo Pepoli ospita invece una grande antologica per celebrare Hugo Pratt ed il suo personaggio più famoso, Corto Maltese, a 50 anni dalla sua prima apparizione nel 1967 in “Una ballata del mare salato” sul primo numero della rivista Sgt. Kirk.

Oltre 400 opere esposte tra disegni, acquerelli e chine, non solo riguardanti le opere con protagonista Corto Maltese, ma anche altri personaggi di Pratt: Anna della Giungla, Ernie Pike e Sgt. Kirk. Pezzo forte della mostra sono le 164 tavole originali de “Una ballata del mare salato”, che, oltre ad essere la storia di esordio del personaggio di Corto Maltese, è divenuta un grande classico di quella che Hugo Pratt stesso definiva letteratura disegnata e



Sopra Autoritratto con treccia di Frida Kahlo 1941, sotto Ritratto di Natasha Gelman, di Diego Rivera 1943, a lato Diego guarda Frida mentre dipinge “Autoritratto al confine”, 1932.

primo esempio di italiano di “graphic novel”.

Un lungo viaggio tra i Mari del Sud, i canali di Venezia ed i vicoli di Samarcanda, pensati non solo per gli appassionati del fumetto, ma anche per le famiglie con iniziative dedicate.

Hugo Pratti ha detto del suo personaggio più famoso: “Corto Maltese non morirà, Corto Maltese se ne andrà perché in un mondo dove tutto è elettronica, è calcolato, tutto è industrializzato, è consumo, non c’è posto per un tipo come Corto Maltese”.

Fino al 19 marzo al Museo della Storia di Bologna – Palazzo Pepoli (via Castiglione 8 Bologna), lunedì chiuso, sabato dalle 10 alle 22, gli altri giorni dalle 10 alle 19. Biglietti: Open euro 13,00, Intero euro 11,00, Ridotto euro 9,00. ridotto speciale euro 8,00



Sedentarietà? Stress? Nervosismo? Fai sport!

Sedentarietà. Stress. Nervosismo. Parole che sempre più ci vengono diagnosticate come causa o conseguenza di varie patologie e che hanno come vittime tutti coloro che svolgono un lavoro sedentario... tipo gli autisti di autobus!!!
 Varie ricerche scientifiche si occupano di valutare la correlazione tra attività fisica e livello di salute, più precisamente tali studi valutano lo sviluppo della coronaropatia tra diverse categorie di lavori (tra cui il nostro) dove i soggetti più attivi fisica-

mente risultano quelli meno colpiti da questo problema. Quindi si potrebbe anche dire che la vita sedentaria è uno dei quattro fattori di rischio coronarico insieme a fumo, ipertensione e ipercolesterolemia. L'inattività fisica abbinata a sedentarietà e cattiva alimentazione fa sì che il rischio di malattie cardiovascolari aumenti sensibilmente. Bisogna quindi fare sport poiché tutti quei fattori precedentemente elencati sono prevenibili (o contenibili).

Quindi chi inizia a fare "movimento" abbandonando l'insana abitudine al bivio da divano viene premiato con risultati straordinari, infatti iniziare a fare un po' di sport può solo allungare e migliorare la vita.

Nessuno, a questo punto, può accampare il più scontato degli alibi: "ormai è troppo tardi!".

L'attività fisica può essere svolta a prescindere dall'età della persona ma, naturalmente in base alle condizioni fisiche ed anagrafiche, deve essere costante, dovrebbe entrare a far parte della nostra quotidianità insieme al mangiar sano.

CONVENZIONE

Ambulatorio Privato Ortodontic

Dal 1 Dicembre è in vigore la convenzione con l'Ambulatorio Privato Ortodontic - Via Masia 36.

Sconti su prestazioni odontoiatriche ed ortodontiche per i soci della medicina integrativa. Per informazioni rivolgersi ai nostri uffici o all'ambulatorio ai seguenti recapiti: Telefono 051.300.060
 mail monica@studiopantaleoni.it sebastiano@studiopantaleoni.it

**CONSULENZE
TECNICHE
ODONTO-PROTESICHE**
all'interno di vari studi
odontoiatrici affiliati

**LABORATORIO
ODONTOTECNICO**

**RIPARAZIONI
IN GIORNATA
DI PROTESI DENTALI**
anche presso strutture,
residenze sanitarie
e case di riposo per
urgenze anche in
giornate festive

**SERVIZIO
A DOMICILIO**
rivolto a persone
anziane o
invalide

**STUDI
ODONTOIATRICI
CONVENZIONATI**

RISPARMIO GARANTITO

CENTRO ESTETICA DENTALE



di Marcello Balletti

Via Zanardi 157/6
40131 Bologna

051 6346122

**PREVENTIVI E
PROGETTAZIONI
GRATUITE**

**SCONTO
10%
PER I SOCI E LETTORI**



www.odontocericcenter.it
info@odontocericcenter.it



**Circolo
G. Dozza**
bologna
ferrara

DOPOLAVORO TPER
Farne parte conviene

 **CONAD**

Supermercati

 **CONAD &**
IPERMERCATO



Buono spendibile dal 1 al 31 marzo 2017



**Circolo
G. Dozza**
bologna
ferrara

DOPOLAVORO TPER
Farne parte conviene

BUONO SCONTO

10%

SU TUTTA LA SPESA

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



Riservato ai possessori
di Carta Insieme

* vedi regolamento sul retro del buono

 **CONAD**
 **CONAD IPERMERCATO**

Buono spendibile dal 1 al 30 aprile 2017



**Circolo
G. Dozza**
bologna
ferrara

DOPOLAVORO TPER
Farne parte conviene

BUONO SCONTO

10%

SU TUTTA LA SPESA

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



Riservato ai possessori
di Carta Insieme

* vedi regolamento sul retro del buono

 **CONAD**
 **CONAD IPERMERCATO**



Circolo
G. Dozza
bologna
ferrara

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



Buono spendibile dal 1 al 31 marzo 2017

Il buono è utilizzabile su tutta la spesa fino ad un massimo di **150 euro** esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri, libri di testo ingressi ai parchi, titoli di viaggio, titoli di sosta, ricariche telefoniche, ottico, Sushi e farmaci. Il buono non è cumulabile con nessun tipo di buono sconto o punti in vigore nel periodo. Valido esclusivamente presso **Conad Ipermercato di Bologna in Vialarga 10** e in tutti i supermercati Conad di Bologna e provincia, Ferrara e provincia.



6 020000 060549

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

Buono spendibile dal 1 al 30 aprile 2017

Il buono è utilizzabile su tutta la spesa fino ad un massimo di **150 euro** esclusi i prodotti in promozione, periodici, quotidiani, libri, libri di testo ingressi ai parchi, titoli di viaggio, titoli di sosta, ricariche telefoniche, ottico, Sushi e farmaci. Il buono non è cumulabile con nessun tipo di buono sconto o punti in vigore nel periodo. Valido esclusivamente presso **Conad Ipermercato di Bologna in Vialarga 10** e in tutti i supermercati Conad di Bologna e provincia, Ferrara e provincia.



6 020000 060556

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

› a cura della **Redazione**

BASKET BRADIPI

Una nuova stagione da vivere insieme

Per la squadra di basket in carrozzina di Bologna "I Bradipi" è cominciata da un po' la stagione 2016/2017, che in qualche modo segna una "nuova era" sia per i ragazzi del campionato Under 22 che per i ragazzi della Serie B. Per quel che concerne i primi, non sarà facile confermarsi la squadra migliore d'Italia nel campionato che prenderà il via il 22 Gennaio, tuttavia con l'esperienza che hanno acquisito i ragazzi più giovani da quelli che ora fanno parte della serie B, unita al lavoro che i ragazzi arrivati da poco stanno facendo con le coach Bedin e Pepoli, potranno mirare a fare un'altra stagione al vertice.

I ragazzi della serie B invece, il loro campionato l'hanno già iniziato da un mese e mezzo. Dopo tre partite, la squadra si trova al quarto posto del proprio girone, che è anche il più difficile. Va detto che quest'anno non



Flavio Insinna, supporter della S.S.Lazio, con i Bradipi.

ci sono ambizioni di play-off (a cui andranno le prime due classificate del girone), l'obiettivo che ha la nuova coach Piccione quest'anno è far crescere la squadra che avendo inserito molti elementi della squadra giovanile, è inesperta.

Segnaliamo orgogliosi che un ragazzo che fa parte di entrambi i gruppi, è stato convocato dalla Nazionale per i Campionati Europei Under 22 che si sono svolti a metà gennaio.

Il presidente Saldutto, il DS Pepoli e tutto lo staff dei Bradipi ringraziano il "Circolo Dozza" per il supporto garantito da anni

allo svolgimento dell'attività.

Un sentito grazie va anche a tutti gli sponsor e soprattutto alla società Dolce che fornisce i furgoni necessari al trasporto delle carrozzine e dei ragazzi per le trasferte.

Per qualsiasi informazione sulla nostra attività, che ha come fine principale fare divertire e stare in compagnia i ragazzi con disabilità, potete venire al "Centro Sportivo Arcoveggio" sito in via Di Corticella 180/4 a Bologna dalle 18:30 alle 22 al martedì e al giovedì, oppure scrivere sul gruppo Facebook "I BRADIPI".

BOXE

Santo Stefano della boxe

Il 26 dicembre scorso allo Sferisterio il tradizionale "Santo Stefano della Boxe", organizzato dalla nostra Pugilistica Tranvieri. Oltre 300 gli spettatori per 7 incontri tra dilettanti, tra i quali due femminili. Vittorie dei nostri Narsud Senia, Anna Sgarzi (premiata anche con il Memorial Tarozzi, Adriano Leoci e Hakim Chebachia (miglior pugile della Tranvieri). Parità per il Neo Pro Antonio Casali ed Alice Ognibene. Bilancio quindi molto positivo, come confermato anche dai maestri Sergio Rosa e Sergio Di Tullio. Nelle foto: una panoramica dello Sferisterio, Hakim Chebachia in azione contro Hermon Arefayne ed Alice Ognibene contro Talisa Badiali.



› di **Dario Deiana**

PODISMO 6° Trofeo Circolo Dozza

Nella giornata del 6 gennaio 2017, il Gruppo Podistico del Circolo Dozza è stato impegnato per il sesto anno consecutivo ad organizzare la manifestazione podistica che si svolge il giorno della Befana.

Una corsa di carattere ludico-motorio con percorsi di varie distanze: dai 10,500 Km per i podisti che prediligono distanze lunghe e impegnative, ai 5,500 Km come alternativa, ai 2,500 Km, la minicamminata, per quelli più tranquilli. La giornata sarà ricordata, oltre che per la bella manifestazione, con più di 1200 presenze, anche per il grande freddo che quest'anno si è fatto sentire più degli anni passati.

Le temperature sono andate dai -6° della mattina presto ad appena sotto lo zero termico a metà mattina. A noi podisti, veri podisti, ci vuole ben altro per fermarci!

Doverosi sono i ringraziamenti: voglio ricordare tutto il personale che ha lavorato per questa manifestazione sportiva, in modo preciso e professionale; dai volontari impegnati lungo il percorso, a tutti quelli che hanno gestito i ristoranti in modo meticoloso e veloce (ragazzi, la cioccolata calda quest'anno era strepitosa!!). Un plauso va ai gruppi podistici del Rondone e della Persicetana, che ci hanno



Alcuni scatti al Trofeo Circolo Dozza.



dato una mano, in aggiunta al nostro personale; inoltre, è stato indispensabile il supporto dei volontari GERT della Protezione Civile, che hanno controllato come sempre in modo scrupoloso la parte del percorso più ostica, mettendo in sicurezza tutti i partecipanti alla gara, bravi!

Un ringraziamento particolare anche alla Cooperativa Murri che ha offerto i premi di partecipazione a tutti gli iscritti alla corsa e il primo premio, un prosciutto, che si è aggiudicato il gruppo della Podistica Anzolese. Complimenti!! Un

grazie di cuore anche a tutti quelli che non ho citato: tutti indispensabili. La polare giornata si è conclusa con un sontuoso pranzo per il personale che ha operato durante la manifestazione, presso la sede della Polisportiva Sanrafel, che ci ha ospitato e che ringrazio vivamente. Un momento questo, che molti aspettavano, per potersi rilassare dopo una giornata altamente impegnativa. Spero di ritrovarvi tutti il prossimo anno, magari più numerosi! Arrivederci al 2018.

Cena dei vent'anni

Il 29 ottobre 2016, il gruppo dei tranvieri scelti del 1 ottobre 1996 si è riunito per festeggiare i 20 anni in azienda. Il ristorante "Il Parco dei Ciliegi" ci ha accolto con un nutrito menu a base di tortelloni, carne alla griglia e dolci vari... durante la serata abbiamo ricordato i vecchi tempi, di quando noi eravamo più giovani e Bologna meno caotica. Un grazie di cuore a tutti quelli che hanno partecipato e arrivederci al prossimo anno!

Andrea Bonora





CALCIO A 7 Memorial Calise

Si è tenuto lo scorso 14 dicembre al Centro Sportivo Torre Verde il 1° Memorial Mario Calise, triangolare di calcio a 7 voluto da un gruppo di colleghi per ricordare l'amico scomparso tre anni prima. Ampia la partecipazione, anche per

lo scopo benefico dell'iniziativa, il cui ricavato è stato utilizzato per acquistare alcuni regali di Natale per i figli di Mario. Nelle foto, il preparitita e le squadre partecipanti, in ordine prima, seconda e terza classificate.



Gruppo assunti nel dicembre 2004.



Cena degli assunti 35 anni fa in azienda

di **Silvano Nerozzi** e **Roberto Fenara**

SCI

Al via la stagione invernale sugli sci

Anche quest'anno, come tradizione, dal 15 al 18 dicembre abbiamo organizzato la prima sciata della stagione, a Ponte di Legno, 1250 mt sul livello del mare, con oltre 100 km di piste, nel grande comprensorio: Ponte di Legno, Temu, Tonale, ghiacciaio Presena a 3000 mt sul livello del mare.

L'Hotel Cristallo, 4 stelle, ci ha offerto un servizio sia alberghiero che logistico davvero di alta qualità. Di seguito riportiamo il resoconto della prima uscita con gli sci ai piedi da parte di Lena Venturi, una delle partecipanti alla gita nonché instancabile sciatrice...

"Mi hanno chiesto... vorresti scrivere due righe a commento delle giornate appena trascorse insieme?

Ebbene è meglio che lo faccia subito prima che i piacevoli ricordi, ancora tangibili, si immergano nelle nebbie sconfiniate dei prossimi giorni pieni di



Sotto: c'è chi scia..., sopra: e chi va per baite...

corse folli verso la conquista del Natale. Ecco... da giovedì 15 a domenica 18 dicembre meta Ponte di Legno-Temu'-Tonale-Presena... luoghi dai nomi importanti noti agli sciatori ed agli appassionati di montagna. Per chi come me non conosceva c'era l'incognita piste... difficoltà... neve... ghiaccio!

I racconti dei compagni di viaggio già rodati su avventure e percorsi immersi in coltri di neve molto più abbondanti che non il paesaggio brullo e secco di una montagna che attende con trepidazione il coprirsi ovunque di quella coltre bianca che ti lascia senza fiato se solo gli occhi si soffermano sulla sommità delle alte vette

ti incuriosiscono e ti spianano la strada per i giorni seguenti.

I cannoni si affannano a sparare, i gatti salgono e scendono per preparare le piste alle feste che incalzano e con il tempo dalla nostra parte, sole e cielo limpido sgombrato da nuvole, affrontiamo pendenze e acrobazie attenti alle pennellate di chi davanti a noi cerca in ogni modo di darti un consiglio, di correggerti paternamente attenti ai minimi passi falsi e augurandosi, come angeli custodi che tutti arrivassimo integri alla meta agognata.

Certo che nessuno di loro avrebbe voluto abbandonare per primo, lasciare sulle piste quell'adrenalina che li ha accompagnati in ogni singolo movimento, in ogni curva, in ogni sguardo rivolto a controllare che tutti fossero ok.

È dura, lo capisco anch'io, quando si va verso il tramonto, quando il cielo comincia a tingersi di rosa e fai fatica a distogliere lo sguardo dal cielo infinito verso le ombre dell'ultima pista, guardi l'ora e pensi che forse ce ne sta un'altra... interroghi il compagno... poi vai... non senza rimpianto.

Il pensiero in un attimo corre a chi ti sta aspettando... la moglie... il marito... gli amici che non erano con te.

E finalmente come liberato ti abbandoni ai racconti del giorno, ascolti, sorridi, pensi che una bella doccia calda, un salto al centro benessere, la cena, il meritato relax sono la giusta conclusione di questi momenti trascorsi qui con amici nuovi o di vecchia data, aspettando solo la prossima volta.

L'incognita sarà solo il luogo ma i valori che accompagnano questa compagnia sono un motivo in più per cercare di farne ancora parte. Nomi quasi leggendari... "il Nero"... "Lillo"... "Robby"... "Paolino"... e tanti altri.

Lena Venturi



Corso di sci ragazzi

Purtroppo per ragioni tecniche e logistiche (assenza di neve e scarsa sicurezza sulle piste) non siamo riusciti ad organizzare il consueto corso di sci per ragazzi dagli 8 ai 16 anni, previsto dal 2 al 6 gennaio 2017.

Ma speriamo che, dopo questa battuta d'arresto, il 2018 sia un anno più propizio.

Prossima iniziativa

ABETONE (PT) 17-18 FEBBRAIO 2017, 36° MEETING DI SCI ALPINO ANCAM Slalom gigante (pista Zeno 3) e il 21° Campionato interregionale Memorial Claudio Sgherri (Pista Zeno 3). Vi aspettiamo numerosi!

Per ulteriori informazioni potrete rivolgervi a Roberto Fenara e Silvano Nerozzi che troverete presso la Sezione sci nelle giornate di lunedì - mercoledì - venerdì dalle 14,30 alle 17, tel. 051231003.

TRAIL RUNNING

lungo la storia

Ultra-Trail® - 125km - 5.100m D+

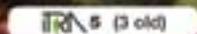
2 GIUGNO 2017

da Bologna a Fiesole (Firenze)

percorrendo la Flaminia Militare antica strada romana



IUTA



Ultra-Trail® Via degli Dei

www.ultratrailviadeglidei.com



Un'esperienza di gusto
senza precedenti



La tecnologia è importante.
Ma ciò che conta davvero è il risultato finale.
Tutta la nostra ricerca e il nostro impegno
per accompagnarvi esattamente qui.
Alla corposità, all'aroma e all'intensità ideali.
All'esperienza di un caffè perfetto.

Scopri di più su www.caffitaly.com