



1945 - 2005

60

ANNI DELLA
COOPERATIVA TRASPORTI
DI RIOLO TERME





Presentazione

La cooperativa Trasporti di Riolo Terme è nata nel secolo scorso, sulle rovine di un conflitto che ha segnato, per l'Italia, un momento di svolta democratica e ricostruzione industriale.

In questi 60 anni, la cooperativa ha accompagnato, trasportandolo, lo sviluppo del territorio: un'esperienza aperta ad una società che vedeva nella mobilità la chiave fondamentale della sua crescita.

Le strade hanno sempre rappresentato, fin dall'antichità, momenti di scambio commerciale, conoscenza e incontro fra diverse culture.

La possibilità per « Riolo Bagni », allora il paese si chiamava così, di avere una cooperativa che, fatto unico, operava anche al di fuori del territorio, trasportando le merci e le persone, unendo collina e pianura, borghi e città, è stata prezioso motore di sviluppo e crescita nel passaggio sino ai giorni nostri.

Passati sessant'anni si può dire come quella cooperativa guardasse al futuro, cogliendo opportunità che altri, in luoghi maggiormente strategici, non hanno saputo intuire. Una specificità capace di unire la tradizione all'innovazione, conservando quell'impegno solidaristico e proiettandolo nelle dinamiche di una società post-industriale.

La Cooperativa Trasporti Riolo conserva le radici forti della cooperazione, la solidarietà e il legame con la propria terra, ma, quasi « messa in movimento » dai propri mezzi, dal loro crescere nelle dimensioni e nell'adeguarsi ai nuovi bisogni, prosegue senza incertezze, accumulando chilometri ed innovazione, esperienza e cambiamento. Sono i tratti distintivi della cooperazione, in grado di accompagnare e sostenere lo sviluppo economico, cercando di arrivare in « orario » e di offrire servizi sempre migliori.

Come sono cambiati gli autobus! Dai primi 3 RO con le panche di legno agli ultimi granturismo con il navigatore satellitare, eppure la missione è la stessa, l'impegno non è cambiato; anzi ha trovato nuove sfide, difficoltà non meno aspre delle buche sulle strade bianche degli anni 50'.

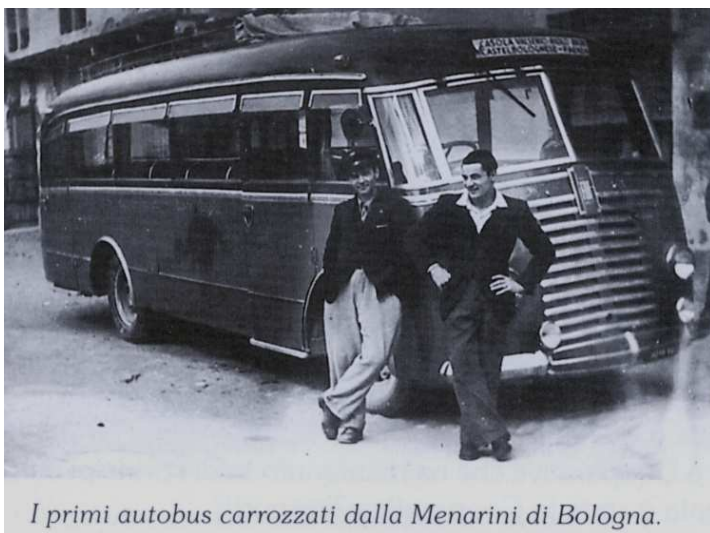
La cooperativa in questi sessant'anni è riuscita a trasportare, con i sogni degli studenti, anche quel prezioso capitale che passa da una generazione all'altra: valore aggiunto delle imprese cooperative, sostenute da migliaia di soci, consumatori e imprenditori collettivi.

Giovanni Monti

Presidente Legaccop Ravenna



Autocarro Lancia 3 RO acquistato nel 1953.



I primi autobus carrozzati dalla Menarini di Bologna.



Dopo la guerra: cooperativismo

Come poteva apparire Riolo Terme all'alba della liberazione, nell'aprile del 1945? Dopo l'occupazione da parte degli eserciti della Germania nazista, in ritirata a ribasso della "Linea Gotica", l'orrore delle brigate nere che opprimevano la popolazione, la sosta di quattro mesi del fronte sul fiume Senio, l'intero paese ed il suo territorio offrivano un triste spettacolo di rovina, desolazione e povertà.

Gli edifici rasi al suolo, lesionati o diroccati, mine e bombe inesplose nei campi e lungo le strade, le comunicazioni interrotte, oltre alla fame ed alla morte di tanti cittadini, potevano portare l'intera comunità ad una rassegnazione improduttiva.

Invece è proprio dalle rovine e dal dolore che nasce lo spirito di ricostruzione e il coraggio di "ripartire". Rinasce con la forma che più di ogni altra rispecchia la voglia di ricominciare, mettendo in comune la forza delle proprie braccia, le pietre delle case distrutte, il tempo ed il lavoro di ognuno: il cooperativismo. Lo spirito romagnolo, la fede in valori semplici ma fondamentali come il lavoro e l'uguaglianza, sono gli ingredienti che portano, solo tre mesi dopo la fine del conflitto, alla costituzione con atto notarile firmato il 16 agosto 1945, della Cooperativa Trasporti di Riolo dei Bagni (oggi Riolo Terme).

Nasceva dal niente, ma con la volontà di tutti di risollevarne l'attività economica del paese, riprendendo le comunicazioni con le altre città e il trasporto di cose e persone. Ecco come racconta le origini delle Cooperative riolesi Almiero Cavina, direttore e segretario amministrativo della Cooperativa Trasporti dal 1945 al 1965, con molteplici incarichi ricoperti nelle cooperative riolesi, la voce più autorevole per spiegare gli intenti e lo spirito di quei momenti.





Riolo Bagni nell'immediato dopoguerra entrava in una fase in cui tutto era pubblico e nulla era fuori dal "collettivo". Dalla produzione dell'energia elettrica alla coltivazione e vendita di prodotti agricoli ed alimentari, dal negozio di carne a quello di legna e carbone, dai lavori agricoli, edili, dei servizi, allo svago e alla ristorazione, ogni cosa apparteneva ad enti e associazioni a carattere cooperativo. Queste associazioni sono riportabili a quattro categorie oltre alla già esistente cooperativa Agricola, datata 1919. La prima fu la Cooperativa Trasporti che aveva come scopo principale il servizio di trasporto di persone e cose con a capo Antonio Poggi, suo primo presidente. Per gestire il commercio in ogni sua forma (sia all'ingrosso che al dettaglio) venne costituita la Cooperativa di Produzione e Consumo con a capo Nestore Piani. La Cooperativa Muratori, Cementisti ed affini, invece, si prefiggeva lo scopo di realizzare attività edili, stradali, ecc. ed era rappresentata da Giovanni Pasini. Quarta espressione della forza lavoro di quel periodo così tumultuoso ed importante, fu la Cooperativa Operai e Braccianti, per la conduzione di terreni agricoli nonché la partecipazione ad appalti industriali, suo primo presidente fu Guido Fossa, sostituito poi da Giovanni Solaroli.

Infine si ricostruì il tessuto sociale della Cooperativa Agricola, fondata nel 1919, il cui scopo era quello di realizzare servizi per l'agricoltura: aratura, trebbiatura, ed attività collaterali, primo presidente del dopo guerra fu Paolo Cavina. Tutte le Cooperative per alcuni anni furono strettamente collegate tra loro per mezzo di un Comitato di Coordinamento, presieduto da Angelo Morini, sindaco di Riolo dall'8 agosto 1945, già esponente di prestigio della Resistenza ed animatore infaticabile e promotore di sviluppo delle attività economiche, dalle marcate finalità sociali, per la ripresa dell'intera Comunità rioliese.





La Cooperativa Trasporti Riolo Terme

Una diligenza ed una coppia di cavalli, questo il primo mezzo di trasporto che riaprì le vie della comunicazione in quel lontano 1945 tra Riolo, la stazione ferroviaria di Castel Bolognese e la città di Faenza. Poco tempo dopo arrivò anche il primo mezzo meccanico, un autocarro OM 35 residuo bellico sul quale furono fissate due panche di legno con accesso tramite una scaletta esterna, ancora un mezzo di fortuna. Venne poi acquistato un autobus FIAT 507 dalla carrozzeria Barbi di Mirandola (20 posti), ma tant'era la voglia di progredire, che ogni mezzo poteva servire allo scopo, riaprendo le vie di comunicazione e risollemando l'economia.

Da annotare che dopo la breve parentesi della ferrovia privata, che fino al dicembre 1933 collegava Castelbolognese a Riolo, il servizio fu effettuato da un autobus della Ditta Buzzi e Montevicchi, mentre da Riolo a Casola vi era già in linea un autobus della Ditta Dall'Osso. La nascita di una cooperativa di trasporto, al servizio della popolazione e dello sviluppo economico, veniva salutata come l'effettiva spinta verso la rinascita del territorio della vallata del Senio.

Inizia, nel 1946, la costruzione del primo garage della Cooperativa utilizzando le pietre ed i mattoni del Grand Hotel delle Terme regina Margherita, raso al suolo dai tedeschi.

Nel garage trovano posto, ad un anno di distanza altri due autobus FIAT 626, ricevuti dall'OARE dell'esercito, grazie all'interessamento del Gen. Arturo Scattini, ripristinati dalle officine Menarini che richiesero, allora, la cifra di 1.960.000 lire per adeguarli al servizio civile.

Un investimento che portava la Cooperativa ad essere non solo l'orgoglio del paese, ma dell'intera vallata.





L'anno 1947 resta impresso nella memoria dei fondatori come un periodo difficile; mentre gli sforzi economici delle cooperative erano rivolti alla costruzione del molino, uno dei nuovi autobus FIAT 626 OARE, con l'intera banda musicale di Casola Valsenio, usciva di strada: il bilancio fu di 34 persone ferite, oltre alla distruzione completa del mezzo.

Oltre alla perdita dell'autobus, la cooperativa dovette contribuire al risarcimento dei feriti, per qualche milione di lire e noleggiare dalla SAF di Imola un autobus 55 SPA da immettere nel servizio di linea. Nel giro di circa tre mesi fu possibile l'acquisto di un FIAT 626 nuovo per l'interessamento di Angelo Morini che prese contatto con un suo compagno, conosciuto nelle carceri fasciste, Battista Santhià, nel frattempo diventato esponente della direzione FIAT a Torino.

Le difficoltà servirono ad unire ancor più saldamente tutti i soci che s'impegnarono in prima persona a reinvestire per continuare e migliorare l'attività iniziata.

Renato Cortecchia assunse la presidenza nel maggio 1948, sostituito per un breve periodo da Stefano Matulli (maggio 1952); nell'aprile 1954 ritroviamo presidente, Renato Cortecchia.

In quegli anni, con lo sviluppo economico, le cooperative, nate per la volontà dei cittadini, videro modificare il loro assetto sociale ed economico. Nate per sopperire alla mancanza dell'imprenditoria privata, con il ritorno del benessere, alcuni operatori diventarono artigiani e imprenditori, subentrando in alcune attività avviate dalle cooperative.

Racconta Almiero Cavina: "La prima a lasciar spazio all'impresa privata, nel 1951, fu la Cooperativa Operai Braccianti Agricoli che, pur avendo raggiunto una certa tranquillità economica e finanziaria, specie dopo gli appalti dei lavori di sterro della variante di Borgo Rivola e della strada Casola – Zattaglia, decise di "chiudere" con pareggio di bilancio. La Coop Consumo, nonostante un avviato negozio di alimentari ed il nuovissimo, moderno molino con commercio di cereali, ha dapprima ceduto l'attività molitoria, il fabbricato e la licenza, per poi cessare definitivamente l'attività.





La Cooperativa Muratori, dopo circa vent'anni di attività, partecipando ad appalti pubblici e privati di ottimo livello ed il conseguente miglioramento qualitativo e quantitativo delle maestranze, confluisce nella Rescoop, e, successivamente in ITER (Impresa Edile Cooperativa a carattere nazionale). Anche la Cooperativa Agricola, che pure rivendicava un lungo e tranquillo passato, in seguito alla meccanizzazione di massa nella campagna ed alla scarsità di terreni agricoli in proprietà, dopo un tentativo di riconversione produttiva nei settori zootecnico e commerciale, cessa l'attività.

L'unica Cooperativa che ha mantenuto saldi i principi in forza ai quali era stata fondata è la Cooperativa Trasporti.







Lo sviluppo della Cooperativa Trasporti

Il criterio fondamentale al quale si sono ispirati gli amministratori di questa Cooperativa, è stato sempre quello di orientarsi, di volta in volta, verso i settori dalle migliori prospettive di sviluppo. Inizialmente il trasporto di cose e di persone procedeva in due parallele direzioni di sviluppo, nella vallata del Senio e oltre.

Per i trasporti di merci si passava dai “birocci” di ormai antica memoria, all’acquisto di due automezzi usati: un 18 BL e un 3 RO, per acquistare successivamente due autotreni e due cisternati per il trasporto dei liquidi. Fino al 1975 questa attività è stata prevalente per lo sviluppo della Cooperativa grazie al buon rendimento dei camion. Infatti, mentre gli 11 autobus a disposizione nel 1970 realizzavano 550 mila chilometri all’anno, i 5 camion della Cooperativa percorrevano, nello stesso arco di tempo, 600 mila chilometri, grazie anche al trasporto del gesso all’ANIC di Ravenna.

Un’altra data importante per il settore fu il 1958 quando, per la prima volta nel movimento cooperativo, si realizzò la collaborazione col settore privato, creando una società a responsabilità limitata, la Cava Pietralunga (sulla destra del torrente Sintria), della quale la cooperativa Trasporti era socia di maggioranza.

Scopo di questa società era l’estrazione e la vendita di roccia calcarea e soprattutto la fornitura di questo materiale per la costruzione dell’avanporto di Ravenna, un successo che portava il movimento cooperativo riolese ad un’ottica industriale regionale, ottenendo riconoscimenti e il prestigio per aver contribuito ad un progetto d’importanza nazionale.

La società Cava Pietralunga, esaurito il materiale calcareo, ha poi spostato il proprio cantiere sul fiume Senio per l’estrazione e frantumazione di inerti (ghiaia, sabbia, ecc.).



Nel 1973 la Cooperativa ha ceduto la propria partecipazione, passando la proprietà al Gruppo Autotrasportatori Riolesi confluiti poi nella Coop. Trasporti Faenza, CTF. In seguito, dal 1980 al 1984, la Cooperativa ha ridotto gradualmente la propria attività di trasporto merci a favore dello sviluppo del trasporto pubblico di linea e turistico.

Il trasporto delle persone è stato sempre fondamentale per il territorio, non solo perché permetteva la mobilità giornaliera da un paese all'altro, principalmente verso Faenza, centro di scambi commerciali ed economici della vallata, ma soprattutto perché alla stazione ferroviaria di Castelbolognese arrivavano coloro che sceglievano Riolo per le cure termali: il collegamento rappresentava occasione di sviluppo per tutte le attività economiche legate al turismo.

Per questo motivo il “parco macchine” è sempre stato ampliato con nuovi modelli: partendo nel 1946 con un FIAT 507 e due FIAT 626, nel 1947 un altro FIAT 626, questa volta nuovo, nel 1950 un FIAT 680, autobus, già adeguato al trasporto su lunga percorrenza di linea e al servizio turistico. Nel 1954 i pulman divennero cinque e l'anno dopo fu acquistato il modello “Leoncino”, un piccolo bus che venne utilizzato per collegare il centro di Riolo allo stabilimento termale, attività svolta in precedenza dai singoli albergatori che trasportavano i clienti con mezzi propri.

Nel frattempo aumentano le linee e i collegamenti: con gli autobus della Cooperativa si raggiunge il polo chimico e l'ANIC di Ravenna, la storica linea di Faenza, il percorso verso Imola, Lugo e nel 1965 viene acquistata la linea Marradi – Faenza comprensiva di due autobus, che viene poi ristretta nel suo percorso a Fognano. La funzione di sviluppo apportata dalla Cooperativa è di importanza fondamentale: è grazie agli autobus ed alle linee che si sono ampliate le opportunità di lavoro (verso l'ANIC di Ravenna e verso le stazioni ferroviarie) con il pendolarismo. Si è permesso ai giovani di accedere alle scuole superiori di Faenza e Imola, vicine ma allo stesso tempo lontane, prive di un collegamento diretto (prima della guerra i pochissimi giovani che si diplomavano facevano il percorso in bicicletta).



C'è stata poi la nascita e lo sviluppo dell'Istituto Alberghiero che, grazie anche alla Cooperativa Trasporti, conta oggi oltre 550 studenti.

Non va dimenticata la spinta al turismo, settore vitale per la vita del paese, dal dopoguerra in poi collegato quotidianamente con le ferrovie, con linee stagionali e con pullman turistici.

Dal maggio 1965 fino al 1981 la Presidenza della Cooperativa Trasporti passa a Renato Morini, che racconta i diversi passi che hanno portato la Cooperativa ai giorni nostri: "Ho vissuto un bel periodo durante lo sviluppo della Cava Pietralunga ed ero presente anche quando venne acquistata nel 1968, la prima licenza per il turismo. Questa è stata forse la scintilla che ha portato alla realizzazione di tante idee rivolte al turismo.

Lo sviluppo continuo e l'acquisto di nuovi mezzi ha portato al bisogno di maggiore spazio gestibile e nel 1978, con un'operazione immobiliare, è stata ceduta l'area del centro operativo e garage della Cooperativa al Comune (attuale zona stazione bus e ufficio postale) e successivamente costruita, in parte degli 11 mila mq. di terreno in proprietà, una sede adeguata alle esigenze aziendali, inaugurata nel 1980, nella zona artigianale".

A Renato Morini succedette nel dicembre 1981 Angelo Ponzi, che restò in carica fino al 1994. In tredici anni, con l'avvento della legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali, l'istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi d'esercizio e per gli investimenti nel settore (Legge n. 151) si ha la svolta propulsiva nel settore del trasporto con il riconoscimento da parte dello Stato della funzione primaria e sociale del trasporto persone.

Negli anni '80 l'attività della Cooperativa cresce, sia in numero di chilometri percorsi, che in licenze di noleggio con conducente, e come parco autobus, considerando che la stessa legge permette l'acquisto dei mezzi aziendali per il trasporto pubblico con contributi sugli investimenti. Così la Cooperativa arriva ad essere, nella regione, la più grande azienda privata di trasporto pubblico in concessione.

Le attività procedono regolarmente, pur nelle difficoltà del settore, fino al



1988, anno in cui il contributo regionale in conto esercizio non è più sufficiente a coprire i disavanzi, nonostante tutti i parametri indicassero nella Cooperativa l'azienda con il miglior rapporto costi – ricavi – efficienza e produttività, in ambito regionale.

E' a questo punto che subentra nuovamente un momento di difficoltà per l'azienda, e, ancora una volta, tutti i soci si stringono attorno alla Cooperativa, con sacrifici personali, come l'autosospensione della retribuzione per parecchi mesi e il lavoro straordinario, e consentono all'azienda ed ai suoi dirigenti di illustrare alla Regione le difficoltà presenti, sostenuti dagli amministratori locali che hanno ben chiara la funzione fondamentale di questa azienda di trasporto.

La Giunta Regionale, in particolare l'assessore ai trasporti Vittorio Pieri, ha dimostrato grande sensibilità, approfondendo il problema ed evidenziando la macroscopica contraddizione: l'azienda più efficiente rischiava di chiudere perché i contributi in conto esercizio venivano da sempre erogati in base al costo storico e non in base a parametri economici.

Questo interessamento ha portato ad una rivisitazione dei criteri e delle metodologie per la ripartizione dei contributi, raggiungendo, come risultato, la diminuzione del divario fra quanto erogato alle aziende pubbliche e quanto alle private.

Nei primi anni 90, superate le difficoltà, la Cooperativa Trasporti si apre ad un periodo di profonde trasformazioni, si insedia un nuovo gruppo dirigente, si avviano significativi investimenti in autobus, sistemi informatici, attrezzature dell'officina e ampliamento della rimessa nella sede di Riolo Terme. Nel 1994 viene nominato presidente Sergio Righini a seguito del collocamento a riposo di Angelo Ponzi.

Il presidente Righini nel corso del 2005 è stato insignito della riconoscenza "XXVII premio fedeltà al lavoro e progresso economico" promossa dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Ravenna, a dimostrazione dell'attività svolta nella cooperativa nel corso degli anni.

Contestualmente, per effetto del turn over, vengono assunti nuovi dipendenti:



il ricambio generazionale porta rinnovati stimoli e giovane linfa sociale, fondamentale per sostenere lo sviluppo che, negli anni seguenti, porta la cooperativa ad aumentare il numero medio di soci e dipendenti, che nel 1991 era di 20 unità, agli attuali 33 addetti.

Significativo è l'investimento effettuato nel 1998, con l'acquisizione del ramo di azienda dall'Autoemme di Faenza che effettuava trasporto pubblico nella provincia di Forlì, del personale (6 unità) e degli autobus necessari al servizio, proiettando la Cooperativa all'esterno del suo tradizionale bacino di traffico, una condizione che successivamente favorirà la partecipazione della stessa, assieme al consorzio CO.ER.BUS di Lugo, nel 1999, ad una delle prime società miste pubblico-private in ambito regionale promossa dall'Azienda pubblica di Forlì ATR, i cui dirigenti con lungimiranza avevano compreso le potenzialità e le economie che le aziende private potevano portare ad un settore da sempre in sofferenza nel reperimento delle risorse.

La controllata Agenzia Viaggi veniva poi ceduta al gruppo Cooperativo COFRA di Faenza, socio di riferimento della Agenzia Viaggi Faventia Tourist con l'acquisizione nella stessa, di una partecipazione minoritaria e consentendo all'azienda di concentrarsi nel suo core business: il trasporto persone su gomma

Le relazioni intraprese dalla cooperativa alla fine degli anni 90 con gli altri operatori privati sono state favorite dai primi segnali di possibile liberalizzazione del settore del trasporto pubblico locale, in particolare il decreto legislativo n. 422 del 97 (Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale) e la successiva legge regionale n. 30 del 98 (Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale) fondamentale inoltre il ruolo assunto nell'occasione dalle associazioni di categoria Lega delle Cooperative, Confcooperative, CNA, Confartigianato e ANAV, che ha favorito il dialogo ed il confronto tra le aziende e le Istituzioni fino alla individuazione di una strategia in comune che ha prodotto importantissimi risultati: citiamo per tutti il convegno svolto a Riolo Terme nel Giugno 2003. La massiccia partecipazione delle aziende di



trasporto persone e la sensibilità delle istituzioni regionali ha fatto sì che molti suggerimenti e indicazioni venissero recepite con la modifica alla legge Regionale n. 30.

Dal 2000 la sede della Coop. Trasporti è anche la sede regionale dell'associazione ANAV, la più rappresentativa a livello nazionale del settore trasporto persone di cui è presidente regionale Diego Garavini, direttore della Cooperativa dal 1992 .

Il rapporto con le aziende pubbliche, nel frattempo diventate giuridicamente della Società per Azioni, è proseguito proficuamente e nel 2001 è stato possibile, anche in provincia di Ravenna, costituire la società METE S.p.a. che si è dimostrata nel tempo tra le più equilibrate nel rapporto pubblico privato, in quanto pur con il controllo da parte dell'azienda pubblica ATM di Ravenna, mantiene un rapporto costruttivo con le aziende private che esprimono il consigliere delegato nella persona di Diego Garavini.

L'attività della cooperativa non si è distinta solamente nel campo delle relazioni esterne e societarie, ma con costanza è proseguita la crescita interna, con l'acquisto di nuovi autobus di linea e turismo sempre più moderni e rispondenti alle normative ambientali. Nel corso del 2002 ha ottenuto la certificazione di qualità ISO 9001:2000 per la qualità certificata.

A seguito di ciò la Cooperativa Trasporti può vantare un importante risultato: il parco autobus in uso per il servizio di trasporto pubblico ha un'età media di 7 anni, a fronte di un dato regionale medio di 11 anni. Si può quindi affermare che la premessa per un ulteriore sviluppo della cooperativa sia nelle relazioni societarie che per investimenti è un dato di fatto, e sarà compito del gruppo dirigente e dei soci impegnarsi in tale senso per poter riportare, anche in un prossimo anniversario, una serie di risultati ancora più significativi di quanto fatto finora, onde mantener vivo lo spirito che dal 1945 è stato capace di passare di generazione in generazione.



Elenco soci

Poggi Carlo	Mainetti Carlo	Malavolti Bonardo
Dalmonte Giuseppe	Dalmonte Alfredo	Cavina Giulio
Gamberini Livio	Cavina Almiero	Spada Domenico
Cenni Giuseppe	Mongardi Arrigo	Galassi Marina
Villa Guglielmo	Muccinelli Giulio	Visani Luciano
Mongardi Mario	Dalmonte Franco	Cantagalli Francesco
Poggi Antonio	Righini Vittorio	Mainetti Roberto
Neri Luigi	Stivari Antonio	Marri Davide
Poggi Ugo	Dardozzi Giuseppe	Cattani Vittoriano
Giordani Giuseppe	Cavina Luigi	Cardelli Pierangelo
Tomba Leonardo	Ponzi Angelo	Coralli Mauro
Mongardi Felice	Garavini Adolfo Dino	Garavini Diego
Carpino Domenico	Lama Vincenzo	Rivola Davide
Poggi Ivo	Dardozzi Franco	Mongardi Marco
Matulli Stefano	Marri Ermanno	Cavina Mansueto
Lombardi Guerrino	Trincassi Bruno	Capelli Enea
Lanzoni Angelo	Albonetti Carlo	Timoncini Giuseppe
Rivola Pasquino	Morini Bruno	Taroni Luciano
Baldisserri Giuseppe	Samori Elio	Albonetti Emanuele
Bertuzzi Giuseppe	Visani Armando	Santandrea Paolo
Muccinelli Filippo	Laghi Angelo	Zanotti Mauro
Lanzoni Elmo	Piancastelli Dario	Mengoli Marco
Galli Antonio	Rivola Mario	Alpi Alberto
Muccinelli Giuseppe	Beltrandi Renata	Mercatali Riccardo
Marchi Oscar	Camurani Piero	Serafini Giuliano
Mongardi Francesco	Roncassaglia Romolo	Gubellini Christian
Dalmonte Pasquale	Zaccarini Lorenzo	Galeotti Marco
Morini Renato	Rivola Flavio	Fanti Massimo
Cortecchia Renato	Righini Sergio	Barbieri Stefano
Ponzi Pio	Albonetti Franco	Dotti Maurizio



Un ringraziamento particolare alla
Evobus Italia S.p.A.
che ha partecipato
con un contributo economico
alla realizzazione
di questa manifestazione

Stampa Tipolito Eleni - Riolo Terme



Cooperativa Trasporti di Riolo Terme - Società Cooperativa a r. l.
Via Miglioli, 1 48025 Riolo Terme (Ra) - Tel 0546 71028 - Fax 0546 71911
www.cooptraspriolo.191.it - E-mail: cooptra@libero.it