L'Amministrazione Ferroviaria
dal 1974

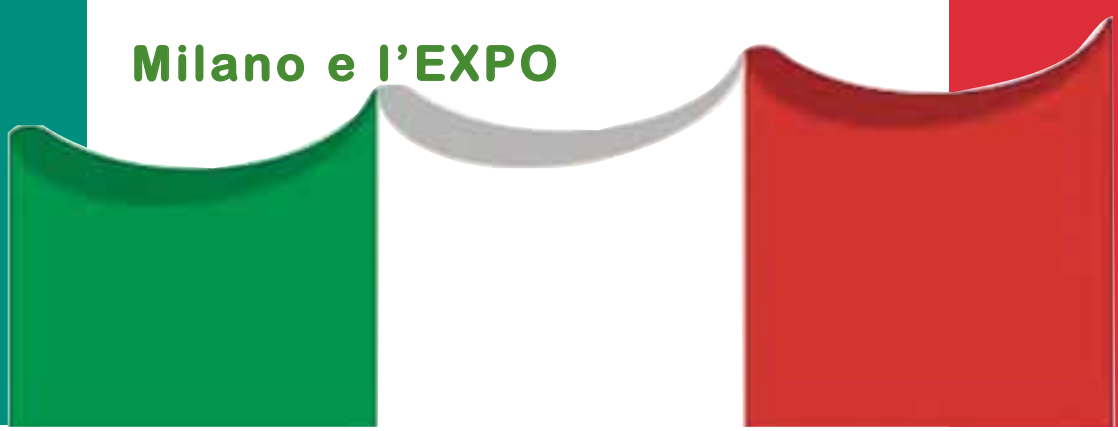
Marzo/Aprile/Maggio 2015
n.3/4/5

Concorso artistico "Prendo il treno e vengo da te": i vincitori

Il Polo museale ATAC

2015: l'anno del Made in Italy

Milano e l'EXPO



THE EXTRAORDINARY
ITALIAN TASTE

Collegati alla pagina Facebook
del CAFI "**Redazione Cafi**"

www.cafi2000.it
www.af-cafi.it

Rivista "AF - L'Amministrazio Ferroviaria"

Anno XLI • Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale DL 353/2003 - conv. in L. n. 46 del 27/02/2004 - Art.1, comma 1 DCB - ROMA
MENSILE DI FORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE DEL PERSONALE FERROVIARIO
Edito dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano • CAFI Associazione NO PROFIT con personalità giuridica (n. 12/2001)
Iscritta al Registro Nazionale della Stampa n. 7397 ed a quello degli Operatori della Comunicazione (n. 6114/01)
Prezzo di una copia Euro 5,00 • Prezzo dell'abbonamento Euro 60,00

Associarsi al CAFI al costo di 60 € annui (5 € al mese) - Vantaggi:

L' associazione al CAFI dà diritto:

- all'abbonamento gratuito alla rivista "L'Amministrazione Ferroviaria" con invio al domicilio privato;
- a ricevere gratuitamente, con l'invio al domicilio privato, l'agenda annuale del CAFI;
- allo sconto del 50% sul prezzo di copertina su tutti i testi editi a cura del Collegio.

Modalità di associazione (per i ferrovieri in servizio)

Compilare la sottostante delega di trattenuta a ruolo e inviarla all'indirizzo e-mail **afcafi@tin.it** oppure inviarla tramite fax al numero **06.4881634**

Il sottoscritto..... CID.....

Profilo/Qualifica.....

SOCIETÀ FS .....

IMPIANTO .....

DOMICILIO PRIVATO Via/P.zza.....

n.....CAP.....CITTÁ.....PROV.....

Telefono privato.....

E-MAIL personale.....

E-MAIL FS .....

CHIEDE:

che gli venga trattenuto l'importo annuo di euro 60,00 da suddividere in quote mensili di **Euro 5,00 al Cod. 831**, relativo all'**associazione al CAFI.**

- I dati forniti saranno custoditi ai sensi del D.lgs 196/2003 ed utilizzati esclusivamente per le finalità richieste.
- Eventuali revoche decorrono dal 1° gennaio successivo alla data di presentazione.

Data .....

Firma .....

Tutti, anche i non ferrovieri possono associarsi con pagamento diretto secondo le modalità PAY PAL disponibili sul portale www.cafi2000.it, oppure con versamento sul c/c postale n. 54311006 intestato a "L'Amministrazione Ferroviaria" via G. Giolitti, 46 - 00185 Roma

Per i soci CAFI saranno presto disponibili convenzioni

Rivista mensile di istruzione, formazione ed aggiornamento professionale, edita dal C.A.F.I.
Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano
Roma, via Giolitti 46, 00185 - Iscrizione al ROC n. 6114/01
Una copia: Euro 5,00 – Abbonamento annuo: Euro 60,00 – Associazione al CAFI: Euro 60,00
I versamenti relativi agli abbonamenti ed ai numeri arretrati debbono essere effettuati sul c/c postale n. 54311006 intestato a: L'Amministrazione Ferroviaria via Giolitti, 46 - 00185 Roma.
L'abbonamento decorre dal 1° del mese successivo alla data del versamento.

- Il contenuto degli articoli pubblicati rispecchia le tesi dell'autore, che risponde altresì dell'esattezza delle leggi, opere, date ed avvenimenti citati.
- La pubblicazione, anche parziale, di articoli, foto e grafici è consentita solo se preventivamente autorizzata dal Direttore responsabile de «L'Amministrazione Ferroviaria» ed accompagnata dalla citazione della fonte.
- I manoscritti, anche se non pubblicati, non saranno restituiti.

Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 15272 del 16 Novembre 1973

Direzione, amministrazione:
C.A.F.I.
v. Giolitti, 46 - 00185 • Roma
Tel e fax 06.4881634
afcafi@tin.it

Stampa:
Tipografia
D'Auria Printing SpA - AP

• • • • • •

Direttore Responsabile
Alessandro Bonforti

Vice Direttore responsabile
Antonino Cannatà,
Antonio Nigro

Segreteria redazionale
Alessia Nigro
Tel. Fax 06.4881634
E-mail redazione:
afcafi@tin.it

A questo numero hanno collaborato:

Alessandra Berti
Francesco D'Alessandro
Antonio D'Angelo
Caterina Isabella
Laura Marinelli
Giovanni Saccà
Pietro Spirito
Vincenzo Tuscano

Composizione e impaginazione:
Alessia Nigro

Progetto grafico e sua realizzazione:
Cosimo Marino Curianò

Variazioni di indirizzo o di riferimenti per la spedizione di "**L'Amministrazione Ferroviaria**" ai Soci CAFI e articoli per la pubblicazione su AF dovranno essere inviati al seguente indirizzo:
afcafi@tin.it
tel. 06.4881634

Siti Internet:
www.cafi2000.it
www.af-cafi.it

Prodotti agricoli e alimentari italiani: il marchio unico di protezione adesso c'è!

L'editoriale
di Alessandro Bonforti
Presidente C.A.F.I.

Senza passare per nazionalisti od antieuropei, bisogna dirci con sincerità che ogni azione intrapresa a salvaguardia, tutela e sviluppo dei nostri prodotti nazionali, sia manifatturieri che d'ingegno, non può che farci un immenso piacere.

E' per questo che nel presente numero della nostra rivista AF, vogliamo dedicare un ampio spazio all'Expo di Milano.

L'Expo di Milano, come tanti hanno già detto, rappresenta un'occasione, che si colloca oltretutto nel momento giusto, per esprimere la voglia e la concreta possibilità di rilancio e forse addirittura di rinascita del nostro Paese e della nostra economia.

Abbiamo avuto modo di pubblicare alla fine dello scorso anno, la bellissima intervista rilasciataci dal Presidente del TCI, Dottor Franco Iseppi. In questa intervista, il Presidente evidenziava come, arte, buon cibo e bellezze artistiche, risultassero ai suoi dati, le risorse vincenti che muovono le persone, quindi anche i treni, permettendo al prodotto turistico "Italia" di competere su un mercato che si è enormemente dilatato. Infatti alla nostra cara Europa, si sono aggiunte mete turistiche inusitate in oriente, specialmente in Cina ed in altri continenti. Cosicché quel nuovo turismo che si è generato in Paesi emergenti, non subisce più solo l'attrattiva del turismo Classico, ma si rivolge anche a destinazioni a loro interne. Ebbene, l'Italia, anche con la deliziosa qualità delle proprie proposte alimentari è in grado di fronteggiare l'immensa e storica cucina cinese essendo così attrattiva, e si spera per tanto ancora competitiva.

Quindi ben venga l'Expo, della quale in questo numero di AF presenteremo ampi ed interessanti servizi. Ed all'Expo ed al nuovo marchio è dedicata la nostra copertina. Ma vorremmo anche evidenziare un più generale quadro di rilancio del Made in Italy che non è solo agro alimentare ma che riguarda anche l'ingegno italiano, che ahimè i nostri giovani per poter manifestare sono costretti ad emigrare, anche se c'è chi comincia a poter contare su misure di valorizzazione nazionale per recuperare queste nostre risorse.

Ora, per quanto riguarda i prodotti agro alimentari, una importante novità è costituita dall'introduzione del nuovo marchio unico. Lo ha presentato ad Expo Milano 2015 il Ministero delle Politiche Agricole in collaborazione con il Ministero dello Sviluppo Economico e dall'ICE (Istituto Commercio Estero) per promuovere i prodotti italiani dell'agro alimentare sotto un'unica bandiera e per contrastare i prodotti contraffatti, il cosiddetto *"italian sounding"* (i prodotti che per il nome presentato, sembrano tipici prodotti Italiani ma in realtà non lo sono). Un logo che verrà utilizzato in occasione delle fiere internazionali, in attività di promozione all'interno dei punti vendita della grande distribuzione estera, nelle campagne di comunicazione e promozione in Tv, sui media tradizionali, su Internet e sui social media. Un segno unico utile per veicolare un'idea unitaria del Made in Italy dalle caratteristiche originali e dalle qualità distintive. Nelle fiere, ad esempio, servirà a caratterizzare in modo univoco l'area espositiva del cibo e del vino dedicata all'Italia . Il marchio viene immediatamente utilizzato all'interno del Padiglione del Vino e del Padiglione del Cibo a Expo, proprio per cogliere l'occasione unica di visibilità offerta dall'evento di Milano.

Si tratta in sostanza di un'operazione di sistema paese, che consentirà all'Italia di recuperare terreno rispetto a Paesi concorrenti che già adottano marchi di questo tipo con successo. Così si punta a rafforzare le azioni realizzate da enti pubblici o aziende private sui mercati esteri, come ad esempio Stati Uniti, Canada, Brasile, Russia, India, Cina, Europa, Turchia e Australia.

Il segno unico è rappresentato da una bandiera italiana con tre onde che richiamano il concetto di crescita e di sviluppo e dalla scritta *"The extraordinary italian taste"*.

Segue a pag. 11

12

18

23

33

37

39

40

Sommario

1 **Editoriale**
Prodotti agricoli e alimentari italiani: il marchio unico di protezione adesso c'è!
di Alessandro Bonforti

4 **Media e Trasporti**
Stampa, web, radio e TV
di Antonio D'Angelo

8 **Regione Lombardia**
Rassegna stampa ed eventi locali
a cura di Alessandra Berti

12 **Il Servizio Ferroviario Regionale in Lombardia**
di Giovanni Saccà

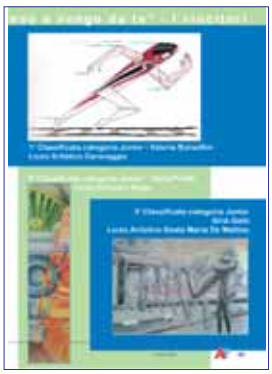
18 **Il sistema del trasporto pubblico locale tra riforme e regressione**
di Pietro Spirito

23 **2015: l'anno del *Made in Italy*. Piano Straordinario per il rilancio internazionale dell'Italia**
Documento estratto dal sito internet www.sviluppoeconomico.gov.it

33 **La democrazia sindacale tra autonomia e legislazione**
di Francesco D'Alessandro

37 **"Prendo il treno e vengo da te"**
di Alessandro Bonforti

39 **Il Polo Museale ATAC**
Testo estratto dal sito www.atac.roma.it



40 **Il Polo Museale tra acquarelli e spettacoli**
di Caterina Isabella

42 "Prendo il treno e vengo da te" I vincitori - 1ª classificata Categoria Artisti - Liliana Consoli

43 "Prendo il treno e vengo da te" I vincitori - 1ª classificata Categoria Soci - Maria Paola Mirale

44 "Prendo il treno e vengo da te" I vincitori - 2ª classificata Categoria Soci - Lucia La Torre

45 "Prendo il treno e vengo da te" I vincitori della Categoria Junior

46 "Prendo il treno e vengo da te" Le menzioni speciali

49 Gli Istituti artistici che hanno partecipato al Concorso

51 Categoria Junior - Alcuni Professori e studenti spiegano le fasi del processo creativo

55 **Expo Milano 2015. Padiglione Italia**
di Vincenzo Tuscano

59 **L'era del treno. La storia della stazione di Bolzano. La mostra rinnovata**
a cura di Alessandra M. per CTTAA

60 **Milano *non solo Expo*: alla scoperta di Leonardo**
di Laura Marinelli

TERZA DI COPERTINA **HDI ASSICURAZIONI**
QUARTA DI COPERTINA **PATAMU**

di Antonio D'Angelo

Media e trasporti:

stampa, web, radio e TV

Direttiva Recast, IV pacchetto: siamo tutti europei?

Spazio unico europeo per il trasporto ferroviario

Multe e scorrettezze

Frecciarossa 1000 al via

Direttiva Recast, IV pacchetto: siamo tutti europei?

Il mito dice che Zeus dovette rapire Europa, fare una lunga traversata, trasformarsi prima in toro e poi in aquila per ottenere che cedesse alle sue brame: insomma, anche il re degli dèi impiegò un bel pò di tempo e dovette seguire una lunga trafila per raggiungere il suo scopo. Con queste premesse, non c'è da meravigliarsi che la neonata (perchè in fondo questo è, rispetto ai tempi lunghi della storia) Unione Europea si prenda i suoi tempi per "maturare" (e mai verbo risultò più appropriato) alcune decisioni. Gli ultimi esempi sono la questione dei migranti e la Grecia, ma in materia ferroviaria - ad esempio - si potrebbe scrivere una piccola enciclopedia. Provate un pò a seguire queste date: la direttiva 440 "relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" è del 1991 e porta ancora la classificazione CEE, cioè Comunità economica europea; già nel 1991 la direttiva indicava tra i criteri guida per il rilancio delle ferrovie la "separazione contabile o costituzione di imprese separate per la gestione della rete e dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto". La direttiva 440 fu recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 146/1999, otto anni dopo. Nel 2001, l'Unione Europea pubblica (per volontà soprattutto del commissario ai Trasporti Loyola De Palacio) il primo "Libro Bianco" dove si mette sotto accusa l'inarrestabile declino cui sembra condannata la modalità ferroviaria nei paesi del continente se non vengono presi provvedimenti "urgenti" di unificazione delle reti e di liberalizzazione dei mercati. Nel 2011, vede la luce il secondo Libro Bianco UE con un titolo già significativo: "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse", con orizzonte addirittura al

2050. Nel frattempo, comunque, a Bruxelles non si batteva la fiacca: erano stati, infatti, il primo, il secondo e terzo "pacchetto" ferroviario per dettare nuove norme comunitarie e tentare di mettere ordine nella selva di regolamenti nazionali, sistemi di circolazione, autorizzazioni di sicurezza e via dicendo che compongono il variegato quadro delle ferrovie europee. Ma, a quel punto, le norme erano diventate talmente tante che si è sentita l'esigenza di mettere un pò d'ordine e di "rifondere" le varie normative in un'unica direttiva; nasce così la "Direttiva Recast" (rifusione in inglese), su cui si lavora per alcuni anni ma che poi vede la luce il 14 dicembre 2012 (dir. 2012/34/UE), con obbligo di recepimento dai vari paesi entro il 16 giugno 2015 (e tre anni sono sempre meno di otto). Ma il quadro non sarebbe completo se non si ricordasse che all'orizzonte si staglia il problema ben più complesso dell'approvazione del "IV pacchetto ferroviario", che dovrebbe essere la sorta di "summa" che chiude tutto il cerchio con provvedimenti tipo la liberalizzazione in tutti i paesi del trasporto passeggeri, l'obbligo di gare per l'affidamento dei servizi di trasporto locale, un'unica Agenzia per la sicurezza a livello che concede un'omologazione valida per tutti i paesi per il materiale ferroviario e altre bazzecole di questo tipo. Aggiungiamo che, mentre la direttiva "recast" doveva essere recepita nel nostro ordinamento (e vedremo le questioni che questo ha trascinato con sè), il IV pacchetto entra in vigore da subito una volta passato sotto le forche caudine della "trilogy" dell'Unione, vale a dire Commissione Trasporti, Consiglio europeo e Parlamento europeo. Si può comprendere come la battaglia (poichè di autentica battaglia) per dilazionare i tempi sia in corso sia nei vari passaggi tra Bruxelles e Strasburgo, sia per le date di entrata in vigore dei provvedimenti (per la liberalizzazione del mercato passeggeri, la prima data sembrava il 2019, ora forse diventerà - se va bene - il 2022, mentre per il TPL si rischia di arrivare al 2032). Negare la complessità dei problemi sarebbe impossibile e anche ignorare che in fondo l'Europa questa è, un non-continente che neanche a Zeus riesce a dare risposte in tempi rapidi.....

"Spazio unico europeo per il trasporto ferroviario": questo il titolo del capitolo dedicato alla "direttiva recast" nel comunicato del Consiglio dei ministri dell'11 giugno, dedicato per la maggior parte ai provvedimenti per gli enti territoriali. Probabilmente (anzi, più che probabilmente), la notizia sarebbe stata destinata ad essere ignorata dai giornali, se non fosse stato per la reazione di NTV-Nuovo Trasporto Viaggiatori, particolarmente critica su alcuni punti delle decisioni del governo. Sul **Sole 24 Ore** del 13 giugno, Celestina Dominelli spiega, nell'articolo intitolato "Ntv, attacco al governo: Limita la concorrenza", come stanno le cose: "Ntv va all'attacco del governo sul decreto legislativo, licenziato giovedì dal Consiglio dei ministri, che recepisce la direttiva Ue sullo spazio unico ferroviario europeo. A suscitare la presa di posizione della società guidata da Flavio Cattaneo - è 'il drastico ridimensionamento' del ruolo dell'Authority dei trasporti", scrive la Dominelli, che aggiunge che i consiglieri della società dei treni Italo hanno

deciso di mettere nero su bianco "lo sconcerto e la forte preoccupazione" per la decisione assunta dall'esecutivo che "ha in vari punti contravvenuto allo spirito della norma comunitaria che è quella di favorire il più possibile la concorrenza nel settore del trasporto ferroviario". La giornalista scrive che "lo schema di decreto legislativo è al momento al vaglio di Bruxelles per il disco verde definitivo e Ntv si prepara a dare battaglia proprio davanti alla Commissione europea sul provvedimento: 'un passo indietro sulla strada delle liberalizzazioni' che, secondo la società, 'metterebbe a rischio l'occupazione di quasi mille persone'." La Dominelli spiega che "i rilievi di Ntv si appuntano soprattutto su tre passaggi del decreto approvato giovedì dal Cdm, a cominciare dalla previsione di una possibile extratassa sul costo del pedaggio per l'accesso all'Alta velocità al fine di assicurare la copertura degli oneri per il servizio universale del trasporto ferroviario. Una leva che, se azionata in modo significativo, potrebbe impattare, e non poco, sui piani di rilancio della società dei treni Italo. Ntv contesta però anche il ridimensionamento dei poteri dell'Authority dei trasporti anche rispetto a questo tassello che, documento alla mano, viene fissato con decreto del ministero dei Trasporti d'intesa con quello dell'Economia «sentita l'Autorità». Con il potere d'intervento di quest'ultima che, lamenta poi Ntv, sarebbe pesantemente condizionato anche laddove si prevede che eventuali maggiorazioni per l'alta velocità possano essere stabiliti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria (Rfi), agganciandoli a progetti che ne migliorino l'efficienza, senza che ci sia alcun vaglio da parte dell'Autorità. Su quest'ultimo aspetto, per la verità - continua la Dominelli -, si era soffermato anche il numero uno dell'Authority, Andrea Camanzi, nel corso di una delle audizioni previste dall'iter parlamentare del provvedimento, sottolineando che lo schema di Dlgs contraddiceva l'articolo 37 del decreto Salva-Italia che attribuiva appunto al regolatore il compito di definire i criteri per la fissazione dei pedaggi". La giornalista mette in rilievo altre contraddizioni del decreto e, in relazione al capitolo delle sanzioni che l'Authority dei Trasporti può comminare, spiega che il nodo che impensierisce i vertici di NTV "sarebbe rappresentato - e anche su questo non è mancata la sottolineatura di Camanzi in Parlamento - dalla previsione di una disciplina sanzionatoria profondamente diversa da quanto fissato altrove (dalle autostrade al trasporto pubblico locale) nella legge istitutiva delle Autorità (la 481 del 1995): per i treni, infatti, le sanzioni, in caso di violazioni della disciplina sull'accesso e sull'uso dell'infrastruttura ferroviaria, possono arrivare fino a un massimo dell'1% del fatturato della società "punita" e comunque non al di sopra di 1 milione di euro, anziché l'attuale massimale del 10% del fatturato che scatta negli altri settori."

scritto da Giorgio Santilli e pubblicato sulla prima del **Sole 24 Ore** di martedì 16 giugno con il titolo "Alta velocità, se la multa incentiva la scorrettezza". Scrive Santilli: "A pensare male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca. Lo diceva Giulio Andreotti e la massima sembra perfetta per l'evoluzione in salsa di controriforma che sta avendo la normativa sulla regolazione e sulla concorrenza nel settore ferroviario. Proprio quando

l'Autorità per la regolazione nel settore dei trasporti guidata da Andrea Camanzi ha avviato una procedura sanzionatoria verso Rete ferroviaria italiana del gruppo Fs che potrebbe portare a una maximulta fino a 934 milioni per aver violato le regole sulla parità di accesso alla rete a svantaggio di Ntv, ecco entrare nel decreto legislativo che recepisce le direttive Recast sulle liberalizzazioni ferroviarie una norma che fissa un tetto di un milione di euro alle multe delle Autorità nel settore. Tutti i protagonisti di governo (il Ministero per le Infrastrutture, ma soprattutto il Ministero dell'Economia azionista delle Fs che ha giocato il ruolo decisivo) negheranno che ci sia un collegamento sfacciatamente diretto fra le due vicende, ma pensare male è quasi inevitabile. Si dirà forse che c'entrano le privatizzazioni delle Fs ma intanto il mercato e la concorrenza - valori incommensurabilmente più importanti dell'incasso derivante da privatizzazioni - prendono una botta da cui forse non si riprenderanno più.", scrive Santilli, che spiega poi che "il 'pensare male' va oltre la specifica multona che le Fs rischiano dall'Autorità, cioè oltre il singolo specifico caso che pure ha fatto scuola". Il giornalista rileva poi che il procedimento sanzionatorio è ancora in corso e l'esito non è scontato, ma anche se non si arriva alla sanzione ci sarà la dimostrazione che la minaccia ha avuto il suo effetto. Invece, scrive ancora Santilli, non si può eludere "che, più in generale, il comma 14 dell'articolo 37 del decreto legislativo varato dal governo spunta le armi dell'Autorità di regolazione. Lo fa, con una 'specialità' che rafforza i pensieri maligni, limitando il risibile tetto sanzionatorio al solo settore ferroviario. Per autostrade e aeroporti non ci saranno tetti. Se aggiungiamo che le due commissioni Trasporti di Camera e Senato avevano chiesto una correzione della norma e che nel provvedimento c'è almeno un'altra norma che riduce fortemente i poteri regolatori dell'Autorità (quella che prevede un parere del Mef e del Mit sui criteri per la fissazione dei canoni di accesso alla infrastruttura ferroviaria e in generale e per l'Alta velocità), ecco che la controriforma è servita. O almeno il messaggio che la concorrenza va bene farla finché non dà fastidio ai vecchi monopolisti controllati dallo Stato.", conclude l'articolo.

vo di Trenitalia, sono entrati in servizio sei nuovi convogli del supertreno delle FS. I Frecciarossa 1000 effettueranno otto collegamenti giornalieri no-stop tra Roma e Milano, sette di questi avranno come partenza o destinazione Torino, quattro invece Napoli. Anche se progettato per viaggiare a 400 chilometri orari, il Frecciarossa 1000 viaggia per ora a 300 km/h. I titoli di **Repubblica** al viaggio inaugurale: "Frecciarossa 1000, il bolide sui binari in servizio dal 14 giugno", sottotitoli: "L'ad Elia spetta la certificazione, prevista per dicembre, per salire da 300 a 350 km/h di massima. Con queste medie Roma e Milano saranno più vicine: se oggi il tempo minimo tra le due metropoli è di 2 ore e 55 minuti, dal 2016 sarà di 2 ore e 20 minuti, 35 in meno".

Regione Lombardia

Rassegna stampa ed eventi locali

a cura di Alessandra Berti

Fiera Milano, è il luogo che per sei mesi, dal 1 maggio fino al 31 ottobre ospiterà il sito espositivo di Expo Milano 2015 situato a nord-ovest di Milano.
L'area espositiva è facilmente raggiungibile dalla città e da qualsiasi località italiana ed internazionale grazie alla sviluppata rete di collegamenti terrestri e aerei di cui gode il capoluogo lombardo. In particolare, per gestire il flusso di visitatori sono state apportate numerose migliorie per quanto riguarda il trasporto su rotaia.

(FONTE TRENITALIA) Il Gruppo FS Italiane e Rete Ferroviaria Italiana hanno attivato, appositamente per l'Esposizione Universale, un intenso programma di finanziamento per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della rete lombarda, con un investimento complessivo di 90 milioni di euro (di cui 5 milioni di euro sono stati destinati per il miglioramento della stazione dell'Esposizione Universale, Rho Fiera Expo Milano 2015).
Si è intervenuti attraverso la diversificazione dei flussi di traffico con linee ferroviarie dedicate, migliorando e incrementando la capacità di traffico con l'introduzione di sistemi di ultima generazione per il controllo e gestione del traffico ferroviario.
Gli interventi in corso di ultimazione sono tutti rivolti a vantaggio del trasporto pendolare, e interessano maggiormente il nodo ferroviario di Milano e la riqualificazione delle stazioni.
Il **nodo di Milano** è stato potenziato e rinnovato con tecnologie di gestione e controllo, nello specifico è stata incrementata la frequenza dei treni. La società di trasporto di Expo 2015, Official Global Rail Carrier, durante i sei mesi dell'esposizione universale potenzierà i collegamenti; 236 corse al giorno per un'offerta complessiva di 130 mila posti al giorno tra collegamenti nazionali e internazionali. E' stato effettuato il prolungamento del collegamento Chiasso-Milano Porta Nuova fino a Rho Fiera Milano Expo 2015 e potenziata con cadenza ogni 30 minuti la linea ferroviaria per l'aeroporto internazionale di Milano Malpensa.
Gli interventi di potenziamento del progetto *500 stazioni* per il **miglioramento delle stazioni** in termini di qualità, decoro e accessibilità del servizio hanno interessato 18 stazioni dell'area metropolitana di Milano, apportando miglioramenti alla manutenzione dell'infrastruttura e ai sistemi audio e video per l'informazione dei viaggiatori. Nelle stazioni sono state eliminate barriere architettoniche, apportati interventi per l'innalzamento dei marciapiedi e interventi di manutenzione straordinaria; è stata anche creata una segnaletica *ad hoc* per agevolare i viaggiatori e indi-

rizzarli verso i treni che collegano all'area dell'Esposizione Universale. Inoltre, da maggio, è stato installato il **WIFI STATION**, portale virtuale che il Gruppo FS Italiane mette a disposizione di viaggiatori, operatori economici e imprese ferroviarie. L'obiettivo è quello di migliorare l'esperienza degli utilizzatori del trasporto, ponendo il "cliente al centro".

Il WIFI STATION è un servizio di wi-fi intelligente, oltre a svolgere il classico servizio di wi-fi che consente l'accesso alle rete internet, funziona anche come canale di comunicazione diretto con i viaggiatori, in quanto fornisce diversi canali di informazioni servizi e notizie attraverso: accesso a internet, informazioni multilingua, visualizzazione degli orari treni e dei punti di interesse previsioni meteo e condivisione di notizie o eventi. L'utilizzo del nuovo portale è molto facile, basta registrarsi sul sito *wifi-station.it* e una volta compilato il form si riceveranno le credenziali per l'accesso. Dopo la prima settimana di funzionamento di wifi station ci sono stati oltre 3.500 utenti registrati e 50 mila visite al portale.

MERCATO METROPOLITANO DI MILANO PORTA GENOVA
(www.mercatometropolitano.it)

Il mercato si trova nell'area di 15.000 mq dell'ex scalo merci ferroviario nel quartiere di Porta Genova. Il progetto del mercato metropolitano è stato pensato per offrire un nuovo modello d'acquisto sostenibile con prodotti freschi e di qualità a prezzi di mercato, direttamente dal produttore al consumatore.

Un *Farmer Market* di eccellenze italiane in zona Navigli è aperto per tutto il periodo dell'Expo. Nel polo gastronomico è possibile trovare prodotti tipici regionali, il meglio dell'orto-frutta italiana, street food, ma anche cultura e intrattenimento attraverso formazione, corsi e fiere sul cibo.

La zona coperta del mercato metropolitano è destinata ad ospitare banchi del fresco e botteghe del cibo da consumare sul posto, mentre nello spazio esterno del mercato trovano posto banchi di frutta e verdura, piccoli negozi indipendenti, street food e prodotti tipici di consorzi DOP, IGP, ma anche orti urbani e piante aromatiche. Dopo l'apertura di prova il 30 aprile, il mercato metropolitano funziona a pieno regime dal 6 maggio, giornata dell'inaugurazione.

Il Mercato metropolitano rappresenta un nuovo modo di sostenere e lanciare i prodotti del *"made in Italy"*. Si sta già lavorando per portare il format all'estero, per far conoscere la ricchezza della filiera agro-alimentare italiana, ad ottobre il mercato metropolitano si sposterà in Giappone.

Segue da pagina 1

Prodotti agricoli e alimentari italiani: il marchio unico di protezione adesso c'è!

L'editoriale
di Alessandro Bonforti
Presidente C.A.F.I.

Dice Maurizio Martina, Ministro delle politiche agricole: «Il nostro obiettivo è essere al fianco delle imprese che in questi anni hanno messo in campo energie, capacità di fare, passione, aziende che hanno consentito all'Italia di registrare una crescita del 70% dell'export agro alimentare negli ultimi 10 anni. Abbiamo chiuso il 2014 con 34,4 miliardi di euro, nel primo trimestre del 2015 siamo a oltre 8,7 miliardi di euro e il nostro obiettivo è arrivare a 36 miliardi a fine anno. Anche sfruttando bene l'Esposizione Universale di Milano possiamo farcela e puntare all'obiettivo di quota 50 miliardi di export nel 2020».

Le azioni del piano straordinario di internazionalizzazione del Made in Italy che il Governo intende promuovere:

1) Iniziative straordinarie di formazione e informazione sulle opportunità offerte dai mercati esteri alle imprese in particolare piccole e medie.
2) Supporto alle più rilevanti manifestazioni fieristiche italiane di livello internazionale con progetto *«Expo is now!»* e potenziamento dei grandi eventi fieristici.
3) Sostegno all'utilizzo dell'e-commerce da parte delle Pmi.
4) Realizzazione di tipologie promozionali innovative per l'acquisizione e la fidelizzazione della domanda dei mercati esteri.
5) Voucher temporary export manager per rafforzamento organizzativo delle start up nonché delle micro, piccole e medie imprese.
6) Roadshow e azioni per l'attrazione degli investimenti esteri in Italia.

<u>Prendo il treno e vengo da te</u>

In questo numero di AF troverete anche gli articoli relativi al bellissimo concorso artistico nazionale lanciato dal CAFI, con il patrocinio di FONDAZIONE FS, ROMA CAPITALE, DLF DOPO-LAVORO FERROVIARIO e con la sponsorizzazione di HDI Assicurazioni. Il concorso ha visto la partecipazione di numerosi artisti giudicati da una prestigiosa giuria, composta da: Ing. Luigi Cantamessa, Direttore della Fondazione FS Italiane; Prof. Paolo Ferruzzi, Architetto – Scenografo - Regista, già Ordinario Cattedra di Scenografia; Prof. Gerardo Lo Russo, Ordinario Cattedra Tecniche Grafiche Speciali e già Direttore Accademia Belle Arti di Roma; Dott.ssa Tiziana Todi, titolare presso Galleria Vittoria via Margutta di Roma.

Nella categoria "Senior", sono stati presentati più di 70 dipinti da molte regioni d'Italia. E molti di questi erano soci CAFI. Nella categoria Junior abbiamo visto la partecipazione di tre licei artistici (a dire il vero solo romani, ma la prossima volta ci aspettiamo risposte anche dal resto dell'ITALIA) con una presenza complessiva di 140 ragazzi. I lavori dei ragazzi sono stati meravigliosamente commoventi oltre che fantasiosi e ben realizzati. E' finalmente un canale che si apre concretamente per mettere il CAFI a contatto con i giovani. Abbiamo iniziato con l'Arte perchè come dice il presidente Iseppi del TCI, è fra le prime motivazioni a viaggiare su un treno. Continueremo a settembre con nuove iniziative che il CAFI rivolgerà a ragazzi del settore alberghiero, turistico e della logistica per le merci.

Un'ultima considerazione; ringraziamo il contributo dei corrispondenti territoriali della Direzione Centrale Media, che ogni mese ci permettono di essere aggiornati sulle iniziative di Trenitalia. Questo mese la Dr.ssa Cristina Riacà. In questo modo possiamo mensilmente assolvere al nostro impegno di essere di supporto, sia pure indiretto, alla grande storica ed articolata struttura, che è costituita da Ferrovie dello Stato Italiane e che con la propria presenza è di sostegno all'economia di tutto il Paese.

Buona lettura!

Il Servizio Ferroviario Regionale in Lombardia

di Giovanni Saccà

Nel rispetto del processo di Liberalizzazione ferroviaria europea[1], avviato con l'emanazione della direttiva 440/1991 (recepita in Italia con il D.lgs 146/99), il servizio ferroviario regionale in Lombardia è un sistema di trasporto, come nel resto dell'Italia, che utilizza linee di proprietà statale e linee di proprietà regionale, queste ultime in precedenza definite concesse, in quanto gestite da società private in regime di concessione. Il servizio di trasporto ferroviario regionale, svolto su tali linee, è di competenza esclusiva della regione che li affida, in base a Contratti di servizio, a imprese ferroviarie.
La rete ferroviaria regionale lombarda si suddivide a sua volta in regionale, suburbana e metropolitana.

Fig. 1 – Rete Ferroviaria Regionale[3]

Le diverse reti di trasporto sono ben distinte e sono riconoscibili all'esterno delle stazioni e delle varie fermate grazie a specifici cartelli luminosi che indicano R, S o M, facilitando così notevolmente l'interscambio fra i sistemi.
La rete ferroviaria regionale lombarda conta su oltre 1920 km di linea, 37 direttrici e 427 stazioni[2] di cui 95 fungono da interscambio. Su di essa attualmente circolano circa 1500 treni al giorno, che trasportano circa 650.000 passeggeri, percorrendo circa 34,6 milioni di treni/km all'anno. Per tali servizi la Regione Lombardia corrisponde alle imprese ferroviarie un corrispettivo di circa 360 milioni di euro l'anno.

1 http://it.wikipedia.org/wiki/Liberalizzazione_ferroviaria
2 http://www.trasporti.regione.lombardia.it/
3 http://www.trenord.it/media/1439329/mappalineer_01pmag2015.pdf.pdf

La rete ferroviaria statale è gestita da RFI S.p.A.[4], del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., competente per quanto riguarda la manutenzione e la sicurezza degli impianti, la vendita delle tracce di circolazione e l'esercizio delle stazioni ferroviarie afferenti alle linee.

Le ferrovie regionali sono in gestione a FerrovieNord[5] e sono le strade ferrate un tempo in concessione alle Ferrovie Nord Milano (ora holding proprietaria di FN):

- Brescia-Iseo-Edolo;
- Milano-Saronno;
- Milano-Asso;
- Rovato-Bornato;
- Saronno-Como;
- Saronno-Laveno;

Novara–Seregno.

Nel mantovano, si trovano due linee ferroviarie di proprietà dell'Emilia-Romagna, la Parma-Suzzara e la Suzzara-Ferrara, entrambe gestite da Ferrovie Emilia Romagna.

La tratta da Pino a Luino della Cadenazzo-Luino è gestita dalle Ferrovie Federali Svizzere e possiede sistemi di segnalamento e protezione differenti dal resto della rete.

La rete Metropolitana, i tram, gli autobus e i filobus di Milano sono gestiti dalla Società ATM (sigla di Azienda Trasporti Milanesi) S.p.A. che è di proprietà del Comune di Milano. La metropolitana di Milano ha cominciato i suoi servizi nel 1964 e oggi, con 4 linee denominate M1, M2, M3 e M5, è la più estesa d'Italia[6].

A Brescia, il 2 marzo 2013, è entrata in funzione una metropolitana leggera automatica, che attraversa tutta la città da sud-est a nord[7], realizzata e gestita dalla Società del Comune di Brescia "Brescia Mobilità".

La Rete Ferroviaria della Lombardia ha come baricentro naturale Milano.

Il fulcro del servizio ferroviario lombardo è il "passante ferroviario"[8], che è una linea ferroviaria che congiunge le linee provenienti da nord-ovest (le statali Milano-Torino, Milano-Domodossola e le regionali gestite delle FerrovieNord) con quelle provenienti da est e sud-est (per Genova, Bologna e Venezia), passando prevalentemente sotto il centro urbano della città di Milano. Il passante[9] è percorso dalle linee suburbane S1, S2, S5, S6, S13 e S14, con una frequenza massima, nel tratto comune Lancetti-Porta Vittoria, di un treno ogni 5 minuti. La stazione in cui è possibile l'interscambio con il maggior numero di linee è Milano Porta Garibaldi, comprensiva della parte sotterranea, dove si incontrano nove linee su dodici.

Il tracciato del passante riproduce in sotterraneo in parte quello che era stato il primo tracciato ferroviario ottocentesco, abbandonato con la riorganizzazione del 1931[10]. Il limite maggiore di questa scelta è la mancanza di un interscambio diretto tra "Passante ferroviario" e la Stazione di Milano Centrale.

---

4 http://www.rfi.it/
5 http://www.ferrovienord.it/
6 http://it.wikipedia.org/wiki/Metropolitana_di_Milano
7 http://it.wikipedia.org/wiki/Metropolitana_di_Brescia
8 http://www.rfi.it/cms-file/allegati/rfi/Passante-Milano.pdf
9 http://it.wikipedia.org/wiki/Passante_ferroviario_di_Milano
10 http://www.miol.it/STAGNIWEB/mi800.htm

I servizi ferroviari di trasporto pubblico svolti in Lombardia sono suddivisibili in tre tipologie:

1. **trasporto a lunga percorrenza**, effettuato dagli operatori ferroviari allo scopo di connettere le grandi città fra loro:
   a) Trenitalia S.p.A.[11], del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., con convogli di tipo Intercity, Eurocity, Frecciabianca, Frecciargento e Frecciarossa
   b) Nuovo Trasporto Viaggiatori[12] (NTV) con treni AGV Italo
   c) Alcune Società ferroviarie europee per le relazioni internazionali[13]
2. **trasporto regionale**, svolto da diverse società sulla base di contratti di servizio stipulati con la regione che ne sovvenziona in parte i costi e determina le tariffe;
3. **servizio suburbano**: si tratta di un sottoinsieme del trasporto regionale il quale intende garantire delle corse cadenzate fra Milano, i centri della sua area metropolitana e altre importanti città vicine come Saronno, Mariano Comense, Varese, Novara, Treviglio, Lodi e Lecco.

I servizi regionali e quelli suburbani sono svolti da Trenord[14] sia sulle linee statali sia su quelle regionali[15]. Per la S5 fu indetta una gara d'appalto che ne assegnò l'esercizio ad un'Associazione Temporanea d'Imprese (ATI) comprendente Trenitalia, LeNord e ATM, che subentrò a Trenitalia il 1° luglio 2008. Nel maggio 2011, con la fusione tra la Divisione Regionale Passeggeri di Trenitalia e LeNord, l'ATI è ora composta da Trenord e da ATM.

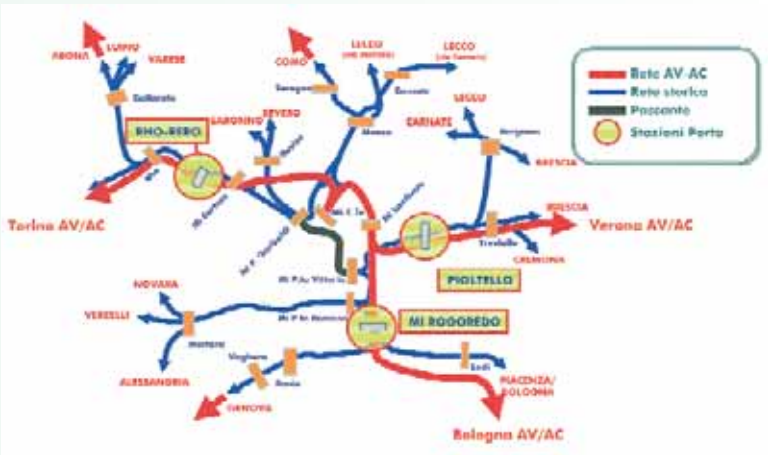


Fig. 2 – Schema di integrazione tra la rete ferroviaria regionale e la rete AV-AC

Trenord attualmente garantisce:

Con le LINEE R [servizio Regionale]

- Un treno ogni 60' o 120' e fermate in tutte le stazioni esterne all'area suburbana; viaggiano, indicativamente, a partire dalle 6.00 del mattino e fino alle 21.00.
- 36 linee, 1.100 corse nel giorno feriale, circa 224.000 viaggiatori.

[11] http://www.trenitalia.com/
[12] http://it.wikipedia.org/wiki/Nuovo_Trasporto_Viaggiatori e http://www.ntvspa.it/
[13] http://www.railfaneurope.net/frameset.html
[14] http://www.trenord.it/it/circolazione-e-linee/le-linee.aspx
[15] http://it.wikipedia.org/wiki/Trasporti_della_Lombardia

Con le LINEE RV [servizio RegioVeloce]

- Servizi cadenzati con un treno ogni 60' o 120' e fermate nelle principali stazioni. Viaggiano, indicativamente, a partire dalle 5.30 del mattino e fino alle 22.30.
- 10 linee, 415 corse nel giorno feriale, circa 165.000 viaggiatori.

Con le linee S [servizio Suburbano]

- Servizi cadenzati ogni 30 minuti, tutto l'anno, sette giorni su sette, dalle 06 alle 24 - si diramano dal centro di Milano per un raggio di oltre 30 km fino a Novara, Varese, Saronno, Como, Mariano Comense, Camnago-Lentate, Lecco, Seregno, Treviglio, Lodi, Albairate, Rho con moltissime fermate intermedie[16].

Il servizio suburbano a Milano nasce a dicembre 2004, con l'apertura del "passante ferroviario" su Pioltello. Le linee S, la cui denominazione è chiaramente ripresa dalle S-Bahn tedesche, dove S sta per Schnell, cioè ferrovia (urbana) veloce. Trenord attualmente svolge anche il servizio aeroportuale **MALPENSA EXPRESS**[17] che collega il TERMINAL 1 dell'Aeroporto Internazionale di Malpensa con le principali stazioni ferroviarie di Milano:

- Milano Cadorna
- Milano Centrale
- Milano Porta Garibaldi

Tale servizio è svolto tramite 51 corse da/per Milano Centrale [con fermata anche a Milano Porta Garibaldi] e 78 da/per Milano Cadorna (di cui 36 dirette, con un tempo di percorrenza di 29 minuti), per un totale di 129 corse al giorno, dalle 4.28 alle 0.28.

I treni utilizzati sono moderni elettrotreni Coradia, dotati di bagagliai negli spazi tra gli scompartimenti, pianale ribassato per facilitare l'accesso in carrozza e sistema di diffusione sonora con annunci in lingua italiana e inglese.

Le stazioni e le fermate ferroviarie della Lombardia stanno cambiando volto, grazie all'accordo sottoscritto da Regione Lombardia, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), FERROVIENORD e Anci Lombardia per la presentazione di progetti e proposte per riqualificare e migliorare 256 stazioni lombarde.

L'accordo, noto come "Stazione in Comune", prevede l'affidamento agli Enti Locali o a soggetti da loro designati degli immobili e delle aree di stazione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e FERROVIENORD per svolgere attività sociali, istituzionali e di pubblico interesse.

Gli Enti locali che esprimono interesse per l'uso e la gestione degli immobili e delle aree ferroviarie, per attività destinate alla clientela ferroviaria e alla cittadinanza, possono garantire attività quali la manutenzione e il decoro degli immobili; la pulizia delle aree ferroviarie aperte ai viaggiatori; l'apertura e chiusura delle sale d'attesa, servizi igienici in base agli orari concordati con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e FERROVIENORD; la gestione e sorveglianza sul regolare esercizio di ascensori e montascale e telecamere a circuito chiuso per la sicurezza dei viaggiatori e per la prevenzione di atti vandalici, servizi di accompagnamento per persone con disabilità e altro.

[16] http://www.msrmilano.com/ > RETE E LINEE > MAPPE E SCHEMI
[17] http://www.trenord.it/media/1135896/mappa_sinottica_mxp_a4.pdf

Le domande di partecipazione e le relative iniziative vengono valutate dall'azienda ferroviaria competente che stipula apposito atto, contratto di comodato d'uso gratuito o convenzione, per le iniziative valutate positivamente.

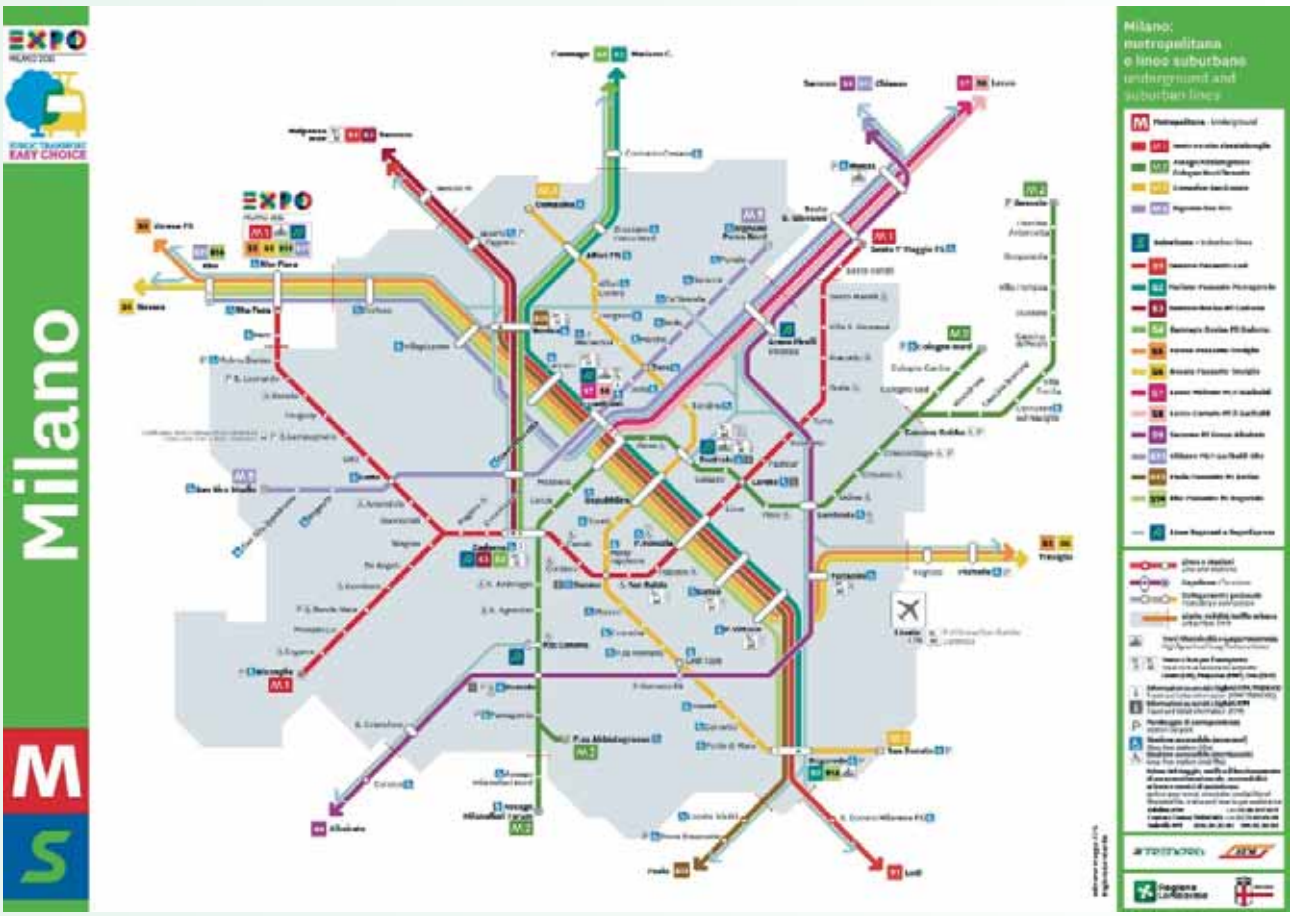


Fig. 2 – Rete Suburbana e Metropolitana di Milano[18]

Come noto a Milano quest'anno dal 1 maggio al 31 ottobre 2015 con orario continuato dalle 10: 00 alle 23:00 si svolge l'Esposizione Universale dedicata all'alimentazione e alla nutrizione[19]. Tale evento si svolge presso il polo fieristico di Rho-Fiera a nord-ovest di Milano, che è raggiungibile con i mezzi pubblici, scendendo alla fermata Rho Fiera Milano Expo 2015 a cui si può arrivare con la metropolitana, le suburbane, i treni regionali e i treni ad Alta Velocità[20]. Per semplificare i viaggi in Lombardia con treni, autobus, metropolitane, tram e gli altri servizi di trasporto pubblico è stato creato il sito "MUOVERSI IN LOMBARDIA - orario online dei trasporti pubblici" http://www.muoversi.regione.lombardia.it/planner/, che è realizza-

[18] http://www.atm.it/it/ViaggiaConNoi/PublishingImages/schema_rete_metro.jpg
[19] http://www.expo2015.org/it/cos-e
[20] http://www.expo2015.org/it/esplora/sito-espositivo/come-raggiungere-il-sito-espositivo

to in collaborazione con i gestori dei trasporti che forniscono orari aggiornati.
Il completamento di molte nuove infrastrutture (Passante, Milano-Treviglio, Milano-Lecco, rete AC) e l'estensione del servizio suburbano su tutte le direttrici che convergono su Milano miglioreranno ulteriormente la mobilità ferroviaria in Lombardia.
L'obiettivo è semplice e ambizioso: offrire una risposta adeguata alla crescente domanda di mobilità pubblica dei cittadini, garantendo a chi si muove ogni giorno per studio o per lavoro più qualità, più comfort, più puntualità, più informazione.

Possibili future riorganizzazioni

Le Ferrovie Nord Milano (FNM) sono la seconda più importante compagnia ferroviaria italiana dopo Trenitalia e operano prevalentemente in Lombardia, Ticino e Piemonte. Dal 2006 sono quotate alla Borsa di Milano come FNM Spa, holding il cui capitale azionario è detenuto per il 57,57% dalla Regione Lombardia e per il 14,5% dalle Ferrovie dello Stato, per il 3,078% da Aurelia S.p.A. mentre il restante flottante è in mano a privati[21].
Da alcuni anni si continua a discutere del progetto di fusione/aggregazione tra Atm (la società dei trasporti pubblici milanesi controllata al 100% dal Comune di Milano) e Trenord (società controllata da Trenitalia e Ferrovie Nord Milano/Regione Lombardia). Differenti vedute politiche hanno sinora impedito di attuare il progetto. L'attuale amministrazione della Regione Lombardia punta a creare una mega holding in grado di partecipare a gare bandite da altre regioni, in modo da poter gestire il servizio nella macro-regione del Nord. L'idea sarebbe quella di usare come strumento operativo FNM, all'interno della quale potrebbe confluire Atm; poi il nuovo soggetto dovrebbe essere pariteticamente controllato dal Comune di Milano e dalla Regione Lombardia. Si tratterebbe di seguire l'esempio già praticato in altre città europee, come Londra e Berlino. Questo sistema apporterebbe risorse finanziarie fresche al trasporto milanese, che in questo momento è appesantito dagli ammortamenti dell'investimento per la realizzazione della metro 5.
Esistono anche dubbi di tipo sindacale: i 9mila dipendenti di Atm, con la fusione, dovrebbero passare al contratto ben più oneroso dei 4mila dipendenti di FNM, e il costo del lavoro sarebbe probabilmente troppo alto da sostenere. Partendo da quest'ultima considerazione, e avanzando anche molti dubbi sull'opportunità di gestire servizi locali in altre regioni, il Comune di Milano punta invece prima ad integrare il servizio e poi a valutare con cautela fusioni societarie.
A seguito dell'istituzione della città Metropolitana di Milano si stanno studiando modelli più complessi, come quelli realizzati, ad esempio, a Parigi.

[21] http://it.wikipedia.org/wiki/Gruppo_FNM

Il sistema del trasporto pubblico locale tra riforme e regressione

di Pietro Spirito
Docente incaricato di Economia dei Trasporti presso la Facoltà di Economia dell'Università di Tor Vergata

Al trasporto pubblico locale, come anche ad altri campi della vita economica e sociale del nostro Paese, serve volare basso, fare proposte semplici ed immediatamente attuabili, per riportare in carreggiata una condizione strutturale di deficit competitivo che trascina il Paese verso il basso da almeno due decenni. Il quadro istituzionale del settore è ancora contraddittorio ed incerto: è ancora in attesa di essere approvato dal Consiglio dei Ministri il disegno di legge di riforma che è stato annunziato ormai un anno fa, e che ancora gira tra i tavoli dei diversi Ministeri.
Non è tempo di grandi riforme, anche perché spesso questi obiettivi ambiziosi nascondono spesso una irrefrenabile volontà gattopardesca di lasciare tutto nello stato comatoso in cui siamo. Solo dopo essere tornati sulla carreggiata, allora si potrà riprendere un ragionamento serio sulle riforme strutturali che servono.
Abbiamo smarrito l'alfabeto, e pensiamo di comporre la Divina Commedia. Questo divario tra realtà ed immaginazione deve essere colmato con azioni correttive davvero urgenti ed improrogabili.
Vediamo quali sono le misure minime ed immediate che possono servire ad effettuare una operazione di salvataggio per il trasporto pubblico locale. I fronti sui quali occorre agire sono:

- il ripristino della razionalità economica;
- l'ordinato funzionamento dell'assetto istituzionale;
- un regime efficace di contratti di servizio
- l'applicazione dei costi standard.

Il ripristino della razionalità economica

I dati strutturali del settore fotografano un assetto radicalmente divergente dai minimi requisiti di razionalità economica: grado di copertura dei costi operativi con i ricavi da mercato abissalmente lontano dalle medie internazionali, indici di produttività sideralmente distanti da valori adeguati rispetto alle perdite economiche delle aziende, stock di indebitamento che grava con oneri finanziari pesanti sulla precaria condizione dei conti economici. Il default è dietro l'angolo, ed in alcuni casi si è già realizzato.
Serve una radicale ed urgente cura da cavallo per il risanamento, che non può non cominciare dall'esempio delle classi dirigenti, per avere quella credibilità che è presupposto per realizzare il cambiamento.
E allora, va introdotto un austero e rigoroso *salary cap* nelle retribuzioni di dirigenti e quadri delle aziende del settore, con un contestuale ridimensionamento nella consistenza dei quartieri generali di aziende che hanno ingrossato la "testa" indebolendo le gambe del servizio.
La remunerazione variabile dei dirigenti deve essere inoltre collegata, differentemente da quanto avviene oggi, alla performance negli indici di qualità fissati dai contratti di servizio: è un non senso applicare penali alle aziende se non si raggiungono questi parametri, in quanto tale misura, per le imprese pubbliche, si traduce solo in una partita di giro, poichè aumenta perdite economiche che poi devono essere ripianate dall'azioni-

sta pubblico.
Invece, al mancato raggiungimento degli obiettivi deve corrispondere una mancata assegnazione della retribuzione variabile ai dirigenti. Tale elemento costituisce anche, peraltro, un incentivo concreto ad operare mettendo al centro il servizio e la soddisfazione dei bisogni della clientela.
Molto c'è da disboscare nella selva dei contratti di fornitura. Rendite di posizione, prezzi superiori ai valori di mercato, monopoli bilaterali che peggiorano la qualità delle prestazioni erogate rappresentano un solido sottobosco di interessi, particolarmente rilevante per un settore nel quale molte attività, precedentemente gestite direttamente da imprese, sono state poste in outsourcing, in particolare nel ciclo delle manutenzioni.
Questo blocco, cementato spesso da protezioni politiche, costituisce un retrobottega ingombrante, di cui si parla poco, salvo nelle rare cronache giudiziarie quando scoppia uno scandalo.
Un atteggiamento rigoroso da parte delle classi dirigenti, verso se stesse e verso i fornitori, abilita ad operare contestualmente in direzione di una politica di efficienza applicata all'intero settore.

Per i lavoratori del settore non si tratta di ridurre i salari, ma invece di aumentare la produttività a parità di salario. A Berlino, non a Pechino o ad Ankara, un lavoratore dell'azienda del trasporto pubblico, la BVG (posseduta al 100% dalla Municipalità) lavora 40 ore settimanali, mentre la società controllata dalla stessa BGV (Berlin Transport), che opera il 35% dei servizi di superficie, ha un regime di orario settimanale pari a 42 ore. Sono questi gli spread intollerabili che hanno determinato l'arretramento competitivo dell'Italia rispetto alla Germania, altro che i mercati finanziari.
Nessuno immagina di introdurre ritmi di lavoro di chapliniana memoria, o di imporre condizioni vessatorie. Ma, per salvare posti di lavoro che altrimenti andranno perduti, serve semplicemente introdurre regole europee di organizzazione del lavoro nel settore del trasporto pubblico locale. Nulla di più e nulla di meno.
Certo, tassi di assenteismo come quelli che si registrano nel settore sono termometro di inciviltà e di assenza di senso di responsabilità verso i cittadini, oltretutto in anni di gravissima crisi economica che richiederebbe invece un sussulto di spirito civico. E inve-

ce, nella ultima tornata elettorale, lo spirito civico dei dipendenti di diverse aziende del trasporto pubblico si è tradotto in una massiccia adesione alla chiamata per essere scrutatori o rappresentanti di lista, lasciando a piedi i cittadini.

L'ordinato funzionamento dell'assetto istituzionale

Il settore del trasporto locale, come tanti altri comparti della vita economica e sociale del nostro Paese, è caratterizzato da un modello organizzativo che ricorda il principio di funzionamento che era attribuito, con falso storico, alla Real Marina di Francesco II delle Due Sicilie: «All'ordine "facite ammuina" tutti chilli che stanno a prora, vann' a poppa e chill che stann' a poppa vann' a prora; chilli che stann' a dritta vann' a sinistra e chilli che stanno a sinistra vann' a dritta; tutti chilli che stanno abbascio vann' coppa e chili che stanno 'ncoppa vann' abbascio; chi nun tiene nient'a ffa, s'aremeni a 'cca e a 'lla». Non credo vi sia bisogno di traduzione.

Insomma, ognuno interpreta il mestiere dell'altro: l'azionista è committente, il committente è proprietario, il gestore è regolatore, i sindacati sono gestori, i fornitori sono uffici acquisti, gli uffici acquisti sono uffici legali, i regolatori e gli uffici legali non esistono. Intanto, mentre i clienti si lamentano di incrementi nel prezzo del biglietto non giustificati da un miglioramento nella qualità del servizio, diversi di loro non pagano, applicando alla lettera uno slogan sessantottino (l'autobus si prende ma non si paga).

E' evidente che in questa confusione si annidano le ragioni profonde di un disagio e di una fuga dalla responsabilità, che poi determina i disastri ai quali assistiamo. E dei disastri, poi, nessuno è davvero responsabilità, perché non si riesce mai ad attribuire la paternità delle decisioni assunte, che scaturiscono invece come risultante di un parallelogramma oscuro di forze, quello che davvero governa le sorti del trasporto pubblico.

Tornare ad interpretare ciascuno il proprio ruolo nel rispetto dei compiti degli altri soggetti costituisce un elemento fondativo per la ricostruzione di una *governance* efficace, nella interazione necessaria tra ambiente istituzionale, struttura proprietaria, management, sindacati, fornitori, clienti. Senza un ritorno all'ordinato funzionamento della dinamica istituzionale, aziendale e sociale, è davvero impossibile operare programmi razionali di recupero della razionalità perduta.

Un regime efficace di contratti di servizio

Si sono perduti decenni in una discussione ideologica sui modelli di configurazione del

mercato, tra spinte alla liberalizzazione e conservazione dei monopoli. Nulla intanto si è fatto, se non riempire scaffali di dotte disquisizioni sul tema. Ma parallelamente nulla si è fatto neanche sul fronte della redazione ed applicazione di contratti di servizio pubblico tra committente e gestori che siano orientati verso meccanismi di efficienza e di razionalità, con incentivi adeguati a promuovere quegli stimoli al miglioramento, che sono la ragione per la quale si sottoscrivono accordi di tale natura in giro per il mondo.

Si sono anzi moltiplicati casi di anomalia grave, che hanno intorbidito ulteriormente una situazione già confusa. Prendiamo il caso di Roma. Nella Capitale operano due gestori, Atac e Roma Tpl, le cui attività sono regolate da due distinti contratti di servizio, strutturati secondo un modello contrattuale concettualmente differente:

mentre nel caso di Atac si applica un contratto *net cost*, vale a dire con l'azienda pubblica che incassa anche gli introiti dei ricavi da mercato, per Roma Tpl, l'azienda privata che opera più del 25% del servizio di superficie (nella mancata conoscenza di molti, facilitata dal mantenimento del logo di Atac sui bus in servizio da parte della stessa Roma Tpl), si applica un contratto *gross cost*, con la remunerazione dei costi di produzione senza l'incasso di introiti da mercato.

Questo elemento rende non comparabile la remunerazione delle due aziende, mentre un normale principio di razionalità economica indurrebbe invece a favorire tutti gli elementi di comparabilità tra i due gestori, in modo tale da favorire decisioni razionali di allocazione delle risorse pubbliche da parte del committente, per spendere in modo più efficace le scarse e decrescenti disponibilità finanziarie delle amministrazioni territoriali.

Standardizzare i contratti di servizio, definire regole di comparabilità, adottare costi standard sono questioni fondamentali per stabilire quei meccanismi di benchmark indispensabili a favorire e diffondere le migliori pratiche, in un settore che invece dispone di pochissime informazioni economiche trasparenti. Qualche passo in avanti si comincia a fare, sia pure in una direzione incerta: l'Autorità di Regolazione dei trasporti ha recentemente approvato un documento per la standardizzazione dei criteri per le future gare nel settore. Molti sono i punti sui quali è possibile concordare, ma molte restano le zone d'ombra da chiarire e da specificare. Roma Capitale ha inviato un documento di osservazioni alla decisione di ART nel processo di consultazione che si sta svolgendo..

L'*open data* rappresenta un'altra premessa dirimente per qualsiasi tentativo di modernizzazione. E, per favorire una maggiore

trasparenza, accanto al contratto di servizio andrebbe anche sottoscritto tra committente ed erogatori un contratto di programma, per rendere separati i trasferimenti necessari ai piani di mantenimento in efficienza e di ammodernamento delle reti e delle flotte per il trasporto pubblico.
Oggi, questi valori economici, quando sono disponibili, sono annegati nei corrispettivi di parte corrente, impedendo così una rendicontazione delle risorse effettivamente poi spese per la manutenzione straordinaria e lo sviluppo delle infrastrutture.
Einaudianamente, serve conoscere per deliberare. Anche per questo sarebbe urgente dare attuazione alla legge che ha istituito, ormai più di un anno fa, l'Autorità dei Trasporti.

L'applicazione dei costi standard

Della introduzione dei costi standard nei servizi di utilità collettiva si discute in Italia ormai da decenni. Sono fioriti studi, analisi, proposte, riferimenti normativi, ma non si è mossa paglia. Ora è davvero il caso di uscire dalle secche di discussioni oziose, per passare alla applicazione di minimi principi di razionalità che possono concretamente supportare un processo di recupero della efficienza e della efficacia nella gestione.
Serve innanzitutto una ordinata raccolta delle informazioni sui bilanci delle aziende erogatrici dei servizi, secondo principi di contabilità regolatoria i cui indirizzi sostanziali sono già dettati dall'allegato del Regolamento della Unione Europea 1370 del 2007, che disciplina l'attività del trasporto pubblico.
A valle di questo processo di sistematica classificazione delle informazioni economiche, possono essere definiti, in un percorso che sarà certamente caratterizzato da affinamenti successivi, i costi standard applicabili, distinguendo le variabili endogene, che sono direttamente nel perimetro di governo delle imprese erogatrici, dalle variabili esogene, come la velocità commerciale, che dipendono dalle scelte effettuate dalla politica urbana della mobilità.
La bozza di nuovo contratto di servizio, ora all'esame del Consiglio Comunale di Roma Capitale, risponde ai criteri fissati dal legislatore, ma mai sinora applicati, partendo dalla determinazione dei costi e dei corrispettivi standard, e legando strettamente questi valori ad un processo di efficientamento che necessariamente deve essere condotto dalle imprese pubbliche per giungere al momento della competizione (entro il 2019) in condizioni di affrontare il confronto concorrenziale con la possibilità di stare sul mercato.
Servono anche politiche di accompagnamento nella mobilità. Il PGTU approvato recentemente da Roma Capitale costituisce uno strumento opportuno per migliorare l'efficienza del sistema della mobilità. Nel medio periodo è previsto un rafforzamento del trasporto pubblico ed una regolazione più efficace della mobilità privata.
La convergenza tra obiettivi di efficienza aziendale e strumenti di miglioramento della fluidità del traffico costituisce uno degli elementi di fondo che servono a determinare quel processo di miglioramento del trasporto pubblico che tutti dicono di voler praticare a parole, ma che poi viene negato nei comportamenti concreti degli attori economici.
E' giunto il tempo di cominciare un percorso effettivo di cambiamento.

2015: l'anno del *Made in Italy*

Piano Straordinario per il rilancio internazionale dell'Italia

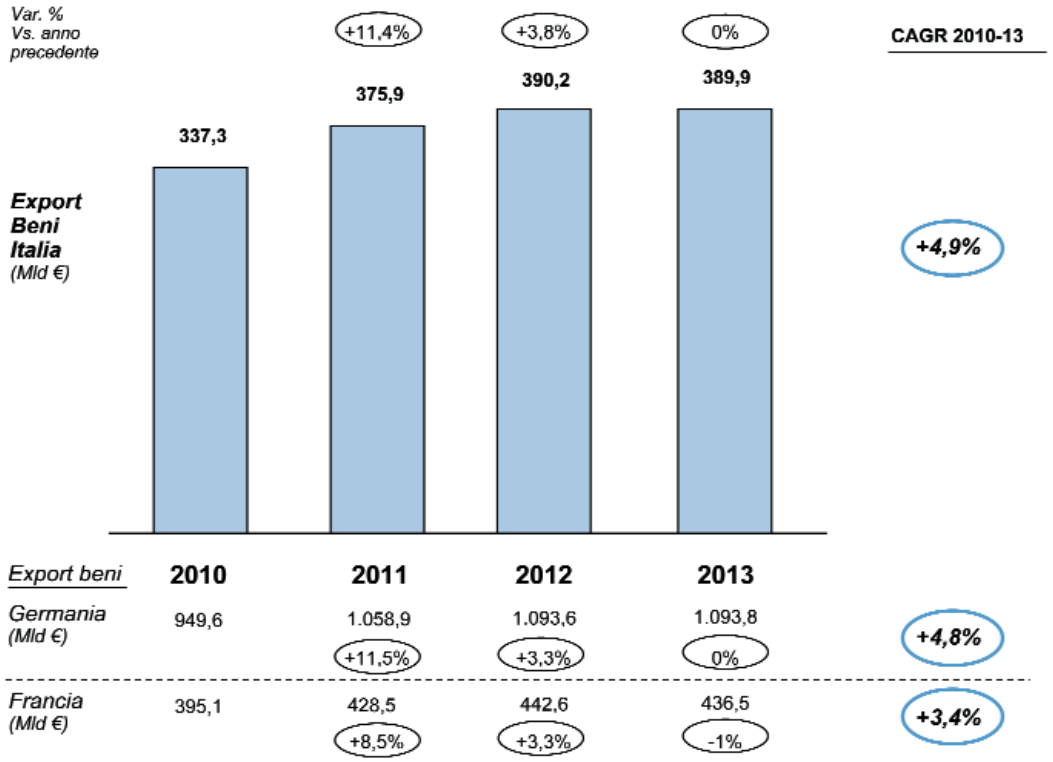
Documento estratto dal sito internet www.sviluppoeconomico.gov.it

MISSION

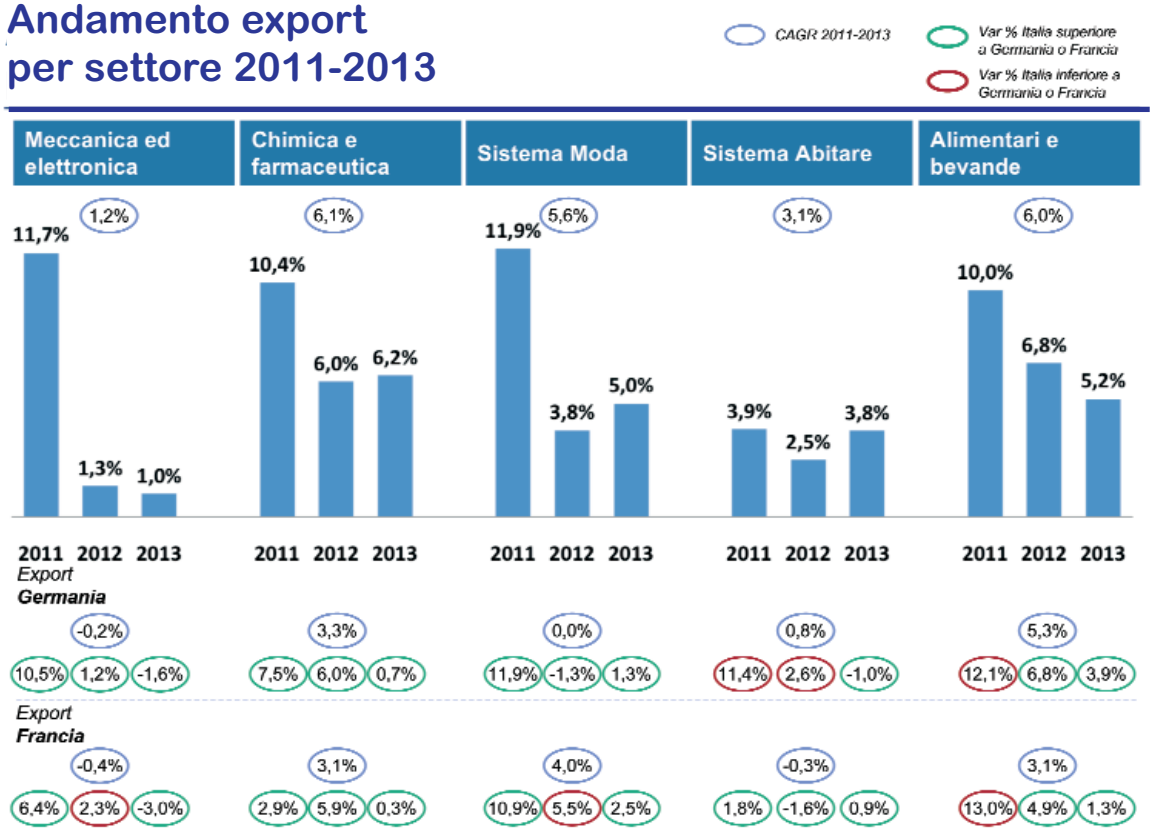
- Cogliere l'opportunità offerta dall'Expo per fare del 2015 l'anno del rilancio internazionale dell'Italia attraverso un:
  - Piano straordinario (il più grande mai fatto in termini di risorse) sul 'Made in Italy' con iniziative in Italia e all'estero
  - Accelerazione dei percorsi di internazionalizzazione in entrata (+ investimenti e + turismo) e in uscita (+ export)
- Agganciare definitivamente l'Italia al boom della classe media mondiale (dividendo della globalizzazione)
- Portare più imprese ad esportare

THE EXTRAORDINARY ITALIAN TASTE

Export Italia di beni: evoluzione 2010-2013

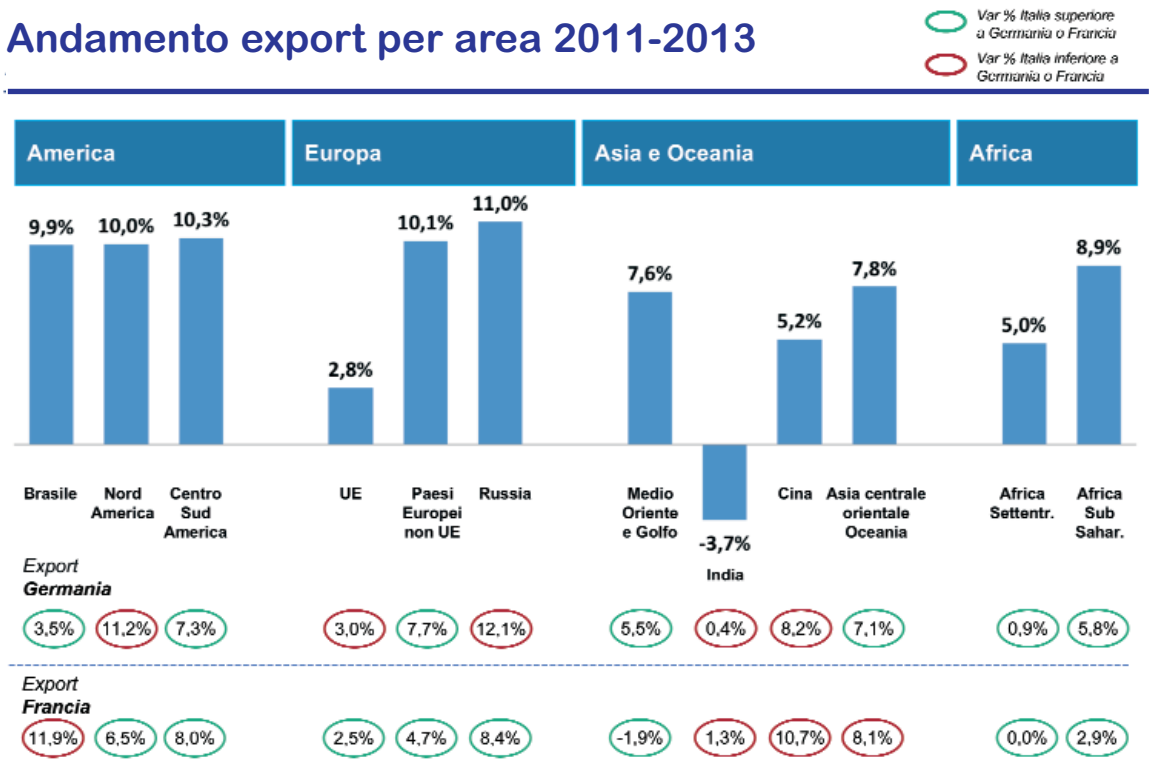


Andamento export per settore 2011-2013



Fonte: elaborazioni su dati Eurostat – Commercio Estero

Andamento export per area 2011-2013



Media aritmetica delle variazioni annuali nel periodo 2011-2013.

Fonte: elaborazioni su dati Eurostat – Commercio Estero

Punti di forza e debolezza dell'Italia internazionale

Punti di forza

- 2^ economia manifatturiera d'Europa e tra le prime 5 per surplus manifatturiero
- Negli ultimi anni l'Export cresce più di Francia e Germania
- Crescente domanda globale per il Made in Italy (macchine, moda, abitare, food & beverage, ad es. beverage +8% vs. '12)
- Nuovi settori emergenti e dinamici (aerospazio, biomed, ad es. farmaceutico +14% vs. '12)
- Italia tornata nel radar degli investitori stranieri (dopo 9 anni nuovamente nel Confidence Index degli investitori internazionali)

Punti di debolezza

- Posizionamento mercati non ottimale: esposizione verso aree a rischio e scarsa presenza in aree ad alto potenziale
- Troppo poche imprese stabilmente esportatrici sul potenziale (di circa 70.000)
- Export Italiano/PIL al 30% vs. Germania al 49% (2013)
- Scarsi investimenti in promozione e poco concentrati rispetto ai nostri competitors
- Le PMI hanno un livello insufficiente di preparazione manageriale al mercato globale
- Unico paese avanzato senza una struttura dedicata specificamente all'attrazione degli investimenti

Piano straordinario Made in Italy: obiettivi

Obiettivi		Key figures	
1	Cogliere le nuove opportunità legate alla crescita della domanda globale e all'incremento della classe media	+800 mln (tot 1,800)	Classe media modiale nei prossimi 15 anni
2	Favorire le PMI nell'accesso ai mercati internazionali	+22K	imprese esportatrici aggiuntive
3	Espandere la presenza nei paesi in cui il potenziale è maggiore	+50 mld $	export aggiuntivo al 2016 *
4	Attrarre capitali di crescita /buyers e investimenti stranieri e italiani (resho-ring)	+20 mld $	di flussi aggiuntivi di investimento in Italia **

* Su 5 paesi avanzati e 30 mercati emergenti: studio Prometeia per Cabina di Regia 2014

** Dato stimato come la differenza fra la media Italia degli ultimi 10 anni vs. paesi direttamente confrontabili per livello di industrializzazione, caratteristiche del tessuto produttivo, dimensioni

Export: il potenziale

Variazione Export in Milioni di Euro, Flussi 2013, Percento

Metodo

Mercati strategici	Settori	Ipotesi
• Scelta dei mercati per crescita domanda e posizionamento italiano • Clusterizzazione per grado di sviluppo e rischio	• Individuazione dei settori via indicatori di specializzazione • Analisi performance e scelta concorrenti benchmark	• **Mercati di presidio** (paesi con quota elevata): difesa posizionamento alla crescita del mercato • **Mercati d'attacco** (paesi con spazio di crescita per la quota); performance in linea con il miglior concorrente fra i 15 fornitori più simili

Previsione

+50.5€ Mld

al 2016

Risultati

Maturi da valorizzare			Economie emergenti			Nuove opportunità		
Mondo			✓ Cina	8 933	(+92,5)	• Nigeria	603	(+75.7)
✓ Stati Uniti	9 176	(+34.9)	✓ Messico	1 852	(+58,9)	• Iran	487	(+46.8)
✓ Giappone	1 872	(+31.6)	✓ Turchia	1 565	(+19,0)	• Marocco	399	(+30.5)
• Corea	1 821	(+52.0)	• Brasile	1 477	(+29,8)	• Qatar	322	(+32.1)
✓ Canada	1 666	(+55.5)	✓ Emirati Arabi	1 431	(+30.0)	• Etiopia	222	(+81.7)
• Polonia	1 460	(+16.2)	✓ Indonesia	1 251	(+116.9)	• Angola	196	(+58.1)
• Australia	1 288	(+34.5)	✓ Malesia	1 166	(+111.3)	• Ghana	186	(+83.5)
Europa			✓ Arabia Saudita	1 124	(+31.4)	✓ Mozambico	42	(+74.9)
• Germania	4 246	(+9.2)	• India	1 064	(+37.8)			
• Francia	1 730	(+4.2)	✓ Vietnam	886	(+134.8)			
• Regno Unito	814	(+4.2)	✓ Singapore	805	(+43.6)			
• Spagna	728	(+4 4)	• Filippine	563	(+135 4)			
			✓ Kazakistan	426	(+59.0)			
			• Perù	294	(+65.0)			
			• Colombia	279	(+46.5)			
25€ Mld (+14%)			**23€ Mld (+52%)**			**2.5€ Mld (+49%)**		

NB ✓ *Paesi già interessati da missioni di sistema*

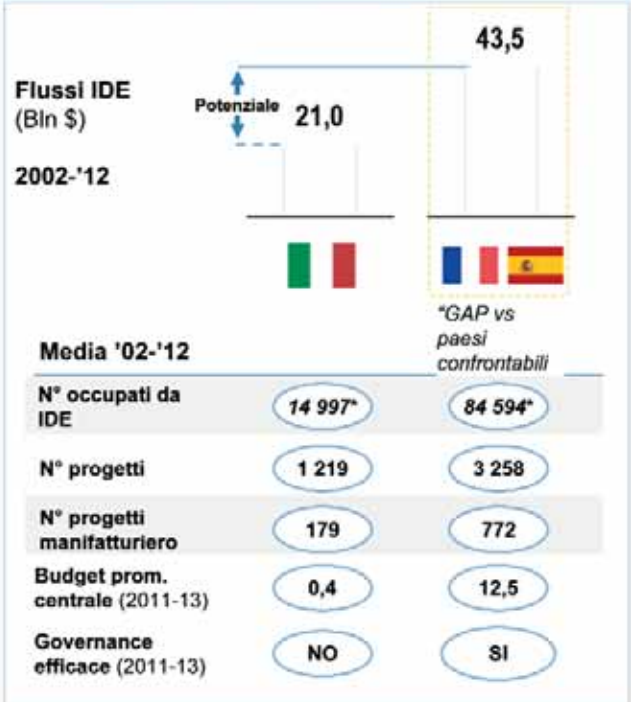
Fonte: Studio Prometeia su potenziale di mercato

Attrazione investimenti: il potenziale

L'Italia nei radar degli investitori…

Per la prima volta **dopo 9 anni** l'Italia è **rientrata** nelle **prime 25 posizioni** della classifica del ***Confidence Index*** **degli investitori internazionali** ricoprendo il ventesimo posto

… con un grande potenziale da aggredire



* *Stima bassa – dati molto parziali (fDi Markets – calcoli OCO Global)*

Fonte: UNCTAD World Investment Report 2013

Piano Straordinario Made in Italy: azioni e strumenti

Azioni

5 azioni in Italia	5 azioni all'estero
Potenziamento grandi eventi in Italia	Piano GDO
Voucher Temporary Export Manager	Piano speciale mercati d'Attacco (es. USA)
Formazione Export Manager	Piano "Road to Expo"
Roadshow per le PMI	Piano comunicazione contro *Italian Sounding*
Piattaforma E-Commerce per le PMI	Roadshow attrazione investimenti

Strumenti

2 iniziative
Modernizzazione ICE Agenzia
Accorpamento strutture dedicate all'attrazione degli investimenti

Le 5 azioni in Italia

Iniziativa	Descrizione	Stanziamento
Potenziamento grandi eventi in Italia	**Rafforzamento** su scala globale, anche utilizzando il volano dell'Expo, dei **15 principali eventi fieristici** in cui l'Italia è già leader riconosciuto, ma spesso sotto attacco da competitors internazionali, sul modello realizzato per Pitti. Gli eventi comprendono, ad esempio: Salone Nautico, EMO, MARMOMACC, Salone del Mobile, Vinitaly, Tuttofood, Milano Unica,, Panoramico/Altagamma	✓ 30Mio€
Voucher Temporary Export Manager	I voucher consentono alle PMI di **accedere a management specializzato nell'export a costi ridotti**. Singoli voucher da 10.000 euro consentono di coprire una platea di 2.500 imprese	25Mio€
Formazione di Temporary Export Manager	Il piano prevede di **formare fino a 2.000 manager** in co-finanziamento con le Regioni Un singolo export manager temporaneo è in grado di seguire fino a 8-9 aziende.	✓ 2Mio€
Roadshow per le PMI	Iniziativa di **formazione sui territori** e **servizio customizzato** per ogni azienda che vuole iniziare a esportare. Le **prime 4 tappe** hanno visto la partecipazione di **1.400 aziende** con il **95% di livello di soddisfazione**	✓ 4Mio€
Piattaforma E-Commerce per le PMI	**Potenziamento** degli strumenti a disposizione della digitalizzazione delle PMI per favorire l'accesso alle piattaforme digitali; attenzione strategica alla **proprietà dei dati e all'accesso al mercato digitale**	<1Mio€
	Totale	**62Mio€**

NB ✓ Le iniziative segnate sono già state testate su scala ridotta durante l'anno in corso (vedi allegati)

Le 5 azioni all'estero

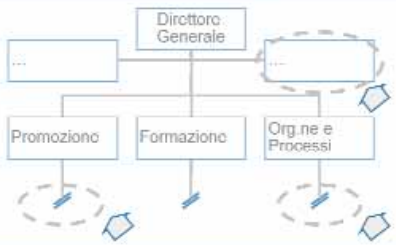
Iniziativa	Descrizione	Stanziamento
Piano GDO	Prevede **accordi** con la grande distribuzione per **inserire a scaffale** più prodotti del *Made in Italy*. In particolare l'obiettivo è di inserire **marchi di qualità** appartenenti ad **aziende di piccole dimensioni**	✓ 25Mio€
Piano speciale mercati d'attacco	**In vista** della **chiusura** recente o prossima di nuovi **accordi di libero scambio**, o al **carattere strategico** di alcune aree in crescita, è necessario prevedere dei **"Piani Speciali"** per **aggredire quei mercati** e sfruttare le nuove opportunità per le aziende italiane. Su questi paesi, oltre alle **azioni di promozione** identificate dai Piani Speciali saranno attivate anche **Missioni settoriali di imprenditori a guida politica**	✓ 18Mio€
Piano "Road to Expo"	Ha l'obiettivo di **concretizzare la ricaduta commerciale** dell'**Expo** nei settori dell'**agroindustria** e di tutti i settori industriali ad essa legati attraverso il proseguimento della collaborazione con le **5 principali fiere** italiane dei rispettivi comparti	✓ 2Mio€
Piano comunicazione contro *Italian Sounding*	Con il *Ministero dell'Agricoltura*, si introdurrà un **marchio internazionale** "***Italian original***" (nome provvisorio) che corrisponde alle nostre DOC/DOP e IGP/IGT. **La diffusione internazionale** di questo nuovo marchio attraverso un piano di *advertising* consentirà la **riconoscibilità** dei prodotti italiani **dalle numerose imitazioni**	18Mio€
Roadshow attrazione investimenti e accorpamento in un unica struttura delle competenze sul tema	Le risorse saranno necessarie alla prima raccolta e sistematizzazione (per settore/tipologia) delle opportunità di investimento in Italia; la creazione di un Database degli investitori internazionali; la formazione del personale e **l'organizzazione in raccordo con le Ambasciate d'Italia** del **primo roadshow globale "Invest in Italy" che tocchi le prime 20 piazze finanziarie mondiali**	5Mio€
	Totale	**68Mio€**

NB ✓ Le iniziative segnate sono già state testate su scala ridotta durante l'anno in corso

Gli strumenti: miglioramento *governance* dell'ICE - Agenzia

Riduzione costi di funzionamento

Efficientamento struttura/ processi



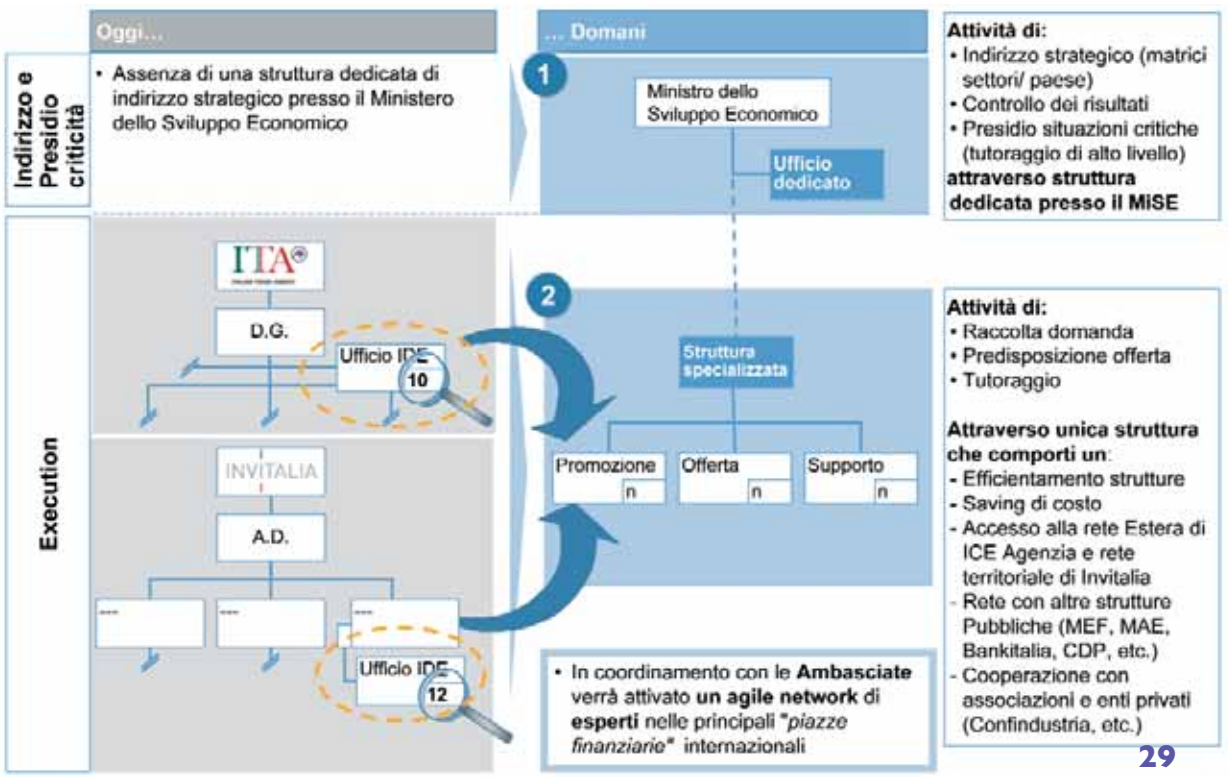
Deliverables

- Razionalizzazione della **spesa** intervenendo sugli **acquisti** (attualmente polverizzati su diversi centri di costo e non pianificati)
- Ricorso all'**outsourcing** delle attività che si prestano a tale procedura (a basso VA)
- **Dismissione asset immobiliari** cedibili
- **Razionalizzazione** degli **Uffici della Rete Estera**
- **Revisione** della **indennità di sede estera**

- Spostamento delle **Risorse umane** dal **back office al front end** *(flessibilizzazione)*
- **Eliminazione ridondanze** di processo trasversali alla struttura
- Declinazione dei **processi in ottica di risultato** (*customer driven*)
- Revisione processo di **Pianif.ne e Controllo di gestione**
- Revisione dei **processi di acquisto**
- **Dematerializzazione** dei flussi di info. e rendicontazione
- Revisione **requisiti di assegnazione** e **criteri** per la **rimozione da incarichi di sede estera**

Piano presentato da Ice Agenzia il *16 giugno 2014*

Gli strumenti: One-Stop-Shop per Investitori Stranieri



I test già compiuti

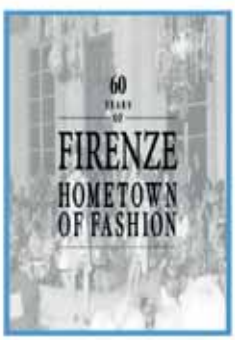
Processo di supporto all'internazionalizzazione

MAE-MISE	MISE-Associazioni	ICE Agenzia - MAE	MAE- MISE
Cabina di Regia: • Regioni • Associazioni e Camere • MIPAF • MIBAC • MEF • CdP	• Decisione su allocazione delle risorse con le 20 principali Associazioni di settore e di rappresentanza • Identificazione KPI • Declinazione distribuzione delle risorse	Attuazione di: • Iniziative mercati • Progetti speciali • Supporto ai progetti con associazioni • Supporto istituzionale sui mercati Organizzazione e Realizzazione di: • Missioni di sistema	• Verifiche puntuali di Customer Satisfaction sulle singole iniziative • Una volta l'anno analisi di Customer Satisfaction complessive e benchmarking su ICE-Simest-SACE • Follow-up visite coordinato da Capo Missione Diplomatico-Consolare
• Mercati focus • Obiettivi • Attività • Progetti speciali • Ruoli			
Indirizzi	**Attività**	**Implementazione**	**Verifica**

Potenziamento grandi eventi in Italia: il test Pitti

Il test Pitti

- Molti Paesi mobilitano **ingenti risorse su strumenti promozionali** mirati a "minacciare il primato italiano", spesso sovrapponendosi ai nostri tradizionali appuntamenti internazionali: il «caso» Pitti è un esempio di questa accresciuta competizione.
- E' apparso quindi fondamentale concentrare le risorse nei settori che presentano un chiaro **vantaggio competitivo** dell'industria nazionale.
- Il «modello Pitti» è l'esempio di un'iniziativa straordinaria che unisce innovazione, cultura e tradizione. In dettaglio sono state **attivate - sulla base** di una attenta e **rigorosa selezione dei desiderata delle imprese** - forti **azioni di**:
  - **Comunicazione** (sui media nazionali e internazionali);
  - **piano di ospitalità per buyer in *incoming***;
  - **eventi speciali** (ad es. **4 sfilate di campioni della moda** *born in Florence*, rappresentazione scenica dello stile italiano in strutture museali fiorentine, ecc.).
- Lo stanziamento pubblico ammonta a **2 mio €** e coprirà le spese organizzative, gestite dal team di Pitti Immagine in coordinamento con il Comune di Firenze, le Soprintendenze e i team delle case di moda: affitto spazi e opere di sistemazione/ripristino, gestione infrastrutture, trasporti, catalogo/presentazione per ospiti, ecc.



Piano GDO: il test Karstadt

Obiettivo

L'obiettivo è quello di prevedere **accordi** con la grande distribuzione per **inserire a scaffale** più prodotti del *Made in Italy*. In particolare l'obiettivo è di inserire **marchi di qualità** appartenenti ad **aziende di piccole dimensioni**

Il test KARSTADT

ICE ha firmato nel settembre scorso un **contratto con la GDO tedesca** stabilendo di intervenire con un **finanziamento di 2,1 mio di €** per una campagna promozionale da realizzare nei tre GGMM Premium della catena (Ka.De.We. di Berlino, Oberpollinger di Monaco; Alsterhaus di Amburgo)

A fronte dell'impegno pubblico italiano, **Karstadt, oltre ad effettuare acquisti di prodotti italiani, per assicurare alla promozione la massima pubblicità**, svilupperà un composito piano marketing, **investendo a tale scopo 3,5mio €.**

I prodotti oggetto della promozione sono quelli relativi al total look (abbigliamento maschile e femminile, borse, scarpe, accessori), i complementi d'arredo, gli articoli da regalo, la cosmesi, i vini e i prodotti alimentari.

Le aziende italiane coinvolte sono. *368, di cui nuovi fornitori: 70 (19%)*

Il Piano Comunicazione

La **campagna STUDIO ITALIA** presenterà le eccellenze italiane di cui il logo rappresenta l'immagine grafica. Gli strumenti che saranno utilizzati sono:

PROMOZIONE SU RIVISTE E STAMPA E CAMPAGNA DI ILLUMINAZIONE A BERLINO, AMBURGO E MONACO (Rivista del KADEWE, principali riviste di moda e quotidiani nazionali)

COOPERAZIONE CON FIAT
15 Fiat 500 saranno utilizzate per gli eventi di inaugurazione e la promozione nelle città

PROMOZIONE INSTORE
In aggiunta agli eventi di inaugurazione della campagna, ci saranno aree dedicate ai prodotti italiani a partire dall'ingresso (con una mostra sul Made in Italy) fino agli stand presenti nei 4 segmenti merceologici

DEGUSTAZIONI
Sono previste 3 degustazioni presso i Grandi magazzini di Berlino, Monaco e Amburgo

Piani speciali strategici: il test USA

Supportare PMI Italiane in un mercato ad alto potenziale

Mercato ad altissimo potenziale sfruttato solo parzialmente
- USA rappresentano il più grande mercato il largo consumo mondiale, e costituiscono il principale mercato per l'export italiano fuori da UE
- Negli ultimi 4-5 anni, l'export italiano di prodotti finiti agroalimentari e fashion verso gli USA ha continuato a crescere, facendo guadagnare all'Italia quote di mercato nei confronti dei concorrenti europei

TTIP in corso di negoziazione darà una forte spinta agli scambi
- Riduzione delle tariffe di import-export
- Abbattimento delle barriere doganali per tutte le categorie merceologiche, in misura potenzialmente variabile
- Armonizzazione delle norme di omologazione

Complessità del mercato e approccio poco strutturato

Mercato complesso ed evoluto che necessita di un approccio maggiormente strutturato per sfruttare appieno il potenziale:
- Limitata distribuzione dei prodotti italiani presso la GDO
- Parziale copertura di aree geografiche al di fuori dei grossi conglomerati urbani e della costa orientale
- Limitato utilizzo di risorse volte alla promozione dei prodotti italiani, soprattutto da parte degli organi istituzionali

Soluzione: Piano speciale USA significativo salto di qualità dell'export italiano

- **Rafforzamento della base geografica**, incrementando la presenza dei prodotti italiani nelle **aree meno coperte** (es. Texas e costa occidentale)
- **Miglioramento e stabilizzazione** della **presenza** dei prodotti Italiani nella **GDO** e nelle piattaforme di e-commerce (6% dei consumi USA)
- **Educazione/Formazione** del mercato alla comprensione del valore prodotto **«Made in Italy»**, in particolare nell'**alimentare** (Italian sounding)

Attrazione investimenti: il potenziale in dettaglio

L'Italia nei radar degli investitori...

Per la prima volta dopo 9 anni l'Italia è nel Confidence Index degli investitori

Posizione stabile
In salita
In discesa

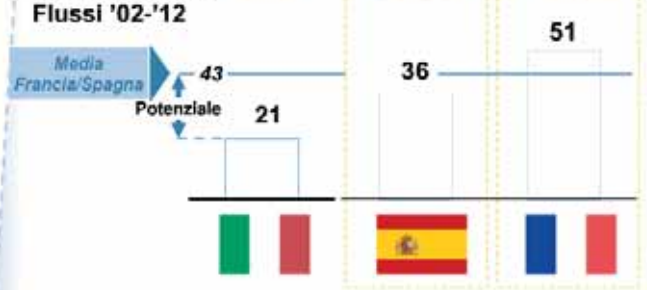
2012	2013	2014		
4	1	1	United States	2,16
1	2	2	China	1,95
20	4	3	Canada	1,93
8	8	4	United Kingdom	1,91
3	3	5	Brasil	1,91
5	7	6	Germany	1,84
2	5	7	India	1,81
6	6	8	Australia	1,76
7	10	9	Singapore	1,75
17	12	10	Francia	1,74
15	14	11	UAE	1,74
-	9	12	Mexico	1,72
11	15	13	South Africa	1,70
22	18	14	Switzerland	1,68
10	25	15	Malaysia	1,65
-	-	16	Sweden	1,64
-	22	17	Chile	1,64
24	16	18	Spaina	1,63
21	13	19	Japan	1,62
-	-	20	Italy	1,61
-	-	21	Belgium	1,61
25	-	22	Netherlands	1,61
-	-	23	Denmark	1,61
13	-	24	Turkey	1,60
9	24	25	Indonesia	1,60

* *Valori calcolati in una scala da 0 a 3*
Fonte: A.T. Kearney Foreign Direct investment Confidence Index, 2014

... con un grande potenziale da aggredire

Budget prom. centrale (2011-13)	0,4	3	22
Governance efficace (2011-13)	NO	Duale	Integrata

Flussi '02-'12



		"GAP attrattività spontanea"	"GAP attrattività stimolata"
Media '02-'12			
N° occupati da IDE	*14 997**	*75 560**	*93 628**
N° progetti	1 219	2 715	3 801
N° progetti RES	83	195	236
N° progetti manifatturiero	179	597	946

* *Stima bassa – dati molto parziali (fDi Markets – calcoli OCO Global)*
Fonte: UNCTAD World Investment Report 2013

La democrazia sindacale tra autonomia e legislazione

di Francesco D'Alessandro

Il mondo corre. Il mondo del lavoro, forse, corre ancor di più di fronte alla sfida della modernità del nuovo millennio. E' necessario prendere atto di questo mutamento continuo, rappresentare al meglio il mondo del lavoro e i diritti dei lavoratori alle prese con queste nuove esigenze. Dopo un sessantennio di astensione legislativa, durante il quale il sindacato ha sempre trovato equilibri al suo interno e verso la parte datoriale nel rappresentare e auto regolamentare le relazioni industriali nel nostro Paese, il "caso Fiat" ha riaperto il dibattito su rappresentanza e rappresentatività nel mondo sindacale.
Questo risveglio è dovuto al maturarsi dell'idea che fosse ormai necessario creare le condizioni normative al verificarsi delle quali il conflitto tra i sindacati risulti non più legittimo rispetto alla necessità di trovare una soluzione alla necessità di esprimere in modo chiaro la rappresentanza dei lavoratori. Da qui l'iniziativa annunciata dal Governo di mettere mano ad una legge sulla rappresentanza sindacale, dando piena attuazione all'art. 39 della Costituzione che disciplina la libertà di organizzazione sindacale.
Si è aperto così un tema, quello dei rapporti tra politica e sindacato, che va ben oltre la problematica del "come contare i voti" e dei rapporti di forza tra sindacati, poiché quando si discute di una legge sulla rappresentanza significa, in buona sostanza, andare ad intervenire nel rapporto tra parti sociali e Stato, prendendo una decisione che certamente non è una decisione neutra. E' stato autorevolmente commentato che questa riforma non sarebbe di minor valenza della riforma della legge elettorale, approvata recentemente dal Parlamento. Se è vero che manca, a causa dell'assenza di una legislazione ordinaria in merito, la qualificazione giuridica delle associazioni sindacali per cui all'obbligo di iscrizione in pubblici registri, così come previsto dall'art. 39 della Costituzione, non è stato mai dato seguito a questa lacuna giuridica ha dato risposta l'evoluzione della giurisprudenza in materia. Infatti, sotto il profilo della qualificazione giuridica i sindacati, possono essere classificati, a livello civilistico, solo come associazioni non riconosciute, ancorché prive di personalità giuridica, ma si è riusciti a gestire per via giurisprudenziale questa problematica.
L'individuazione corretta della natura giuridica delle organizzazioni sindacali comporta, infatti, il mettere a fuoco la titolarità di queste organizzazioni nella stipula dei contratti collettivi nazionali, che hanno nella pratica un'applicabilità "*erga omnes*", cioè per tutti i lavoratori interessati, iscritti e non iscritti ai sindacati. Allargando la base del mandato sindacale non solo rispetto a quello attribuito dai singoli lavoratori al sindacato da essi scelto (principio di rappresentanza) ma attribuendo all'ente sindacale anche una titolarità, in quanto portatore nell'ordinamento di interessi collettivi (principio di rappresentatività) si è riusciti

a ricomprendere nella contrattazione nazionale, la titolarità degli interessi di tutti i lavoratori del comparto lavorativo interessato.

A livello aziendale lavoratori e rappresentanti dei lavoratori nella loro realtà organizzativa all'interno delle aziende hanno trovato evidenza normativa nell'art. 19 dello Statuto dei Lavoratori (Legge n.300/1970) che disciplina l'elezione delle rappresentanze sindacali aziendali (RSA). L'articolo nella sua formulazione originaria prevedeva che queste rappresentanze potessero essere formate tenendo conto di due distinti ambiti. Il primo relativo ad "*associazioni sindacali aderenti alle Confederazioni maggiormente rappresentative a livello nazionale*", mentre il secondo riguardava "*le associazioni sindacali firmatarie di contratti collettivi nazionali applicati all'unità produttiva*". Presentando il primo dei due ambiti diverse problematiche, non essendo chiaro che cosa si intendesse per *"Confederazione maggiormente rappresentativa",* questo alinea dell'art. 19 fu abrogato, attraverso referendum, nel 1995.

Sancito il diritto dei lavoratori ad eleggere RSA, riconosciuto " *tout court*" alla totalità dei lavoratori, rimaneva l'esigenza di chiarire la corrispettività tra l'organismo aziendale rappresentativo e le organizzazioni sindacali, chiamate ad esprimere le loro rappresentanze in azienda. Per tentare di superare questa problematica Cgil-Cisl-Uil e Confindustria giunsero all'Accordo Interconfederale del 20 dicembre 1993, finalizzato a sostituire le RSA con le rappresentanze sindacali unitarie (RSU).

Si prevedeva che le RSU elette da tutti i lavoratori interessati, esprimessero la loro volontà complessiva, mediante due differenti criteri: elezione a suffragio universale ed a scrutinio segreto tra liste concorrenti per due terzi dei seggi, mentre il residuo terzo doveva essere assegnato alle liste presentate dalle associazioni sindacali firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato nell'unità produttiva, e alla sua copertura si doveva procedere, mediante elezione o designazione, in proporzione ai voti ricevuti. Una mediazione, dunque, diretta a garantire, pur nel rispetto del principio del suffragio universale, una presenza anche alle organizzazioni sindacali minoritarie presenti in azienda.

Nonostante le intenzioni sindacali le RSA continuarono a rimanere nelle aziende, seppure come istituto di rappresentanza non privilegiato, rappresentando le RSU la più diffusa, pur tra le difficoltà, forma di sintesi della espressione della rappresentanza dei lavoratori nelle aziende.

Ma tra il 2011 ed il 2012 il modello di rappresentanza delle RSU raggiunse il suo punto di massima crisi, allorché Fiom-Cgil per due volte non firmò il contratto collettivo dei metalmeccanici. La FIAT, associata a Confindustria, rifiutando di applicare l'Accordo Interconfederale del 1993 che avrebbe permesso alla Fiom-Cgil di partecipare alle elezioni per la RSU, decise di abbandonare la Confindustria. Pertanto l'unico regime al quale FIAT restò assoggettata fu quello dell'articolo 19 dello Statuto dei Lavoratori, quindi quello delle RSA, escludendo completamente dalla competizione per la rappresentanza la Fiom-Cgil.

Successivamente, la Corte Costituzionale con Sentenza n.231/2013, investita della questione nel corso di giudizi promossi dalla Fiom-Cgil, ha operato una rilettura dell'articolo 19 dello Statuto, dichiarandolo incostituzionale "*nella parte in cui non prevede che la rappresentanza sindacale aziendale sia costituita anche nell'ambito di associazioni sindacali che, pur non firmatarie*

di contratti collettivi applicati nell'unità produttiva, abbiano comunque partecipato alla negoziazione relativa agli stessi contratti quali rappresentanti dei lavoratori." A giudizio della Corte, dunque, "*la sottoscrizione del contratto collettivo nazionale*" non viene più considerata come *"requisito essenziale alla rappresentanza in azienda",* ma sostituita con la mera *"partecipazione alle trattative*" quale condizione necessaria e sufficiente a dimostrare l'effettivo consenso dell'organizzazione sindacale, esprimendo, comunque, un corretto concetto di rappresentatività.

Da questa vicenda dall'indubbio impatto nazionale si evince il perché, non a caso nel periodo 2011-2014, Cgil-Cisl-Uil e Confindustria abbiano sottoscritto una serie di intese sulla rappresentanza in risposta ad una crisi di tale impatto nelle relazioni industriali italiane, né fa specie che una problematica di tale portata sia presente nelle prime linee guida del Jobs Act del gennaio 2014.

La legge sulla Rappresentanza Sindacale, sparita dall'Agenda delle Riforme del Governo durante l'aspro confronto sulla riforma Renzi-Poletti sull'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori, ora sembra tornare con le dichiarazioni del Premier Renzi che ha auspicato la nascita di un "sindacato unico", o meglio "unitario", richiamando l'esperienza del sindacato in Germania, quale modello per rendere più efficace ed efficiente il sistema delle relazioni sindacali nel nostro Paese.

Ma basta evocare l'unità sindacale come strumento più efficiente nell'ambito delle politiche industriali per ottenerla con un intervento legislativo? Sembra facile rispondere di no.

Questa buona intenzione "efficientista" del Governo, sempre in lotta con ogni forma di "burocrazia", anche quella rappresentata dalla complessa espressione della democrazia sindacale, sottende ad una visione semplicistica dei rapporti all'interno delle componenti sindacali storiche nel nostro Paese, caratterizzate dalla contrapposizione dialettica tra due modelli: il sindacato di classe e il sindacato degli iscritti. Visioni differenti che hanno trovato sintesi efficaci nel sindacato Confederale, esprimendosi in patti di unità d'azione che, pur nel distinguo delle visioni della rappresentanza dei lavoratori, hanno spesso trovato nel pluralismo di iniziative e lotte comuni, sintesi efficaci.

Quello sommariamente ricordato è il quadro che segna l'orizzonte nel quale vanno letti gli accordi tra Cgil-Cisl-Uil e Confindustria firmati tra il 2011 e il 2014. Sono l'ultimo capitolo della scelta post-costituzione, con cui le parti sociali hanno riconosciuto nonché trovato sintesi per motivi distinti ma convergenti, nella convenienza di comportarsi come se il mondo delle relazioni industriali potesse esprimere un ordinamento di per sé auto-sufficiente, non necessitato da un intervento dello Stato legislatore. Ripercorriamo di seguito le novità del Testo Unico sulla Rappresentanza del 10 gennaio 2014, testo che riassume gli ultimi accordi sul tema.

La parte più significativa risulta quella in cui viene delineata la procedura destinata a presidiare l'esigibilità degli obblighi contrattuali, cercando, allo stesso tempo, di assicurare la più ampia condivisione del processo di formazione. Sul punto il Testo Unico sulla Rappresentanza pur auspicando scelte unitarie nelle piattaforme

rivendicative dei lavoratori, prevede un'opzione maggioritaria, esprimendo l'esigenza di evitare il blocco nelle decisioni da parte delle minoranze.
Se l'Accordo Interconfederale del 28 giugno 2011 stabilisce che "*le piattaforme vengono proposte unitariamente dalle Segreterie*" federali, il Protocollo d'Intesa del 31 maggio 2013 specifica che la parte datoriale è comunque tenuta ad avviare le trattative con la delegazione sindacale sulla base di piattaforma elaborata da organizzazioni che esprimano un livello di rappresentatività superiore al 50%. Sul Punto il Testo Unico del 2014 si limita ad aggiungere che la "*Modalità di definizione della Piattaforma, delegazione trattante e relative attribuzioni sono da decidere nelle singole Federazioni di categoria. In tale ambito, e in coerenza con le regole definite nella presente intesa, le Organizzazioni Sindacali favoriranno, in ogni categoria, la presentazione di piattaforme unitarie*". Pertanto, è stato osservato che si può verificare la circostanza, implicita nella formulazione di questa procedura, per cui una Federazione di categoria non solo risulti vincolata al contratto nazionale concluso sulla base di una piattaforma maggioritaria che non ha ritenuto di condividere, ma che corra anche il rischio, a seguito della sua mancata partecipazione alla delegazione per le trattative, di risultare esclusa dalle prerogative e garanzie espresse dal Titolo III dello Statuto dei lavoratori. Il Testo Unico del 2014, infatti, ai fini del riconoscimento delle predette tutele sindacali, specifica che "*si intendono partecipanti alla negoziazione le organizzazioni che abbiano raggiunto il 5% di rappresentanza, secondo i criteri concordati nel presente accordo, e che abbiano partecipato alla negoziazione in quanto hanno contribuito alla definizione della piattaforma e hanno fatto parte della delegazione trattante l'ultimo rinnovo del c.c.n.l. definito secondo le regole del presente accordo*". Qualora si dovessero verificare concretamente situazioni quali quelle prefigurate da alcuni esperti della materia e il meccanismo arbitrale, pure previsto dal Testo Unico del 2014, non riuscisse prima a dirimere e a chiarire meglio in via interpretativa la questione testé richiamata, è possibile immaginare in specifiche situazioni anche il ricorso a controversie giudiziarie.
Ulteriori novità nel Testo Unico del 2014 si rilevano in relazione alla regolamentazione delle rappresentanze in azienda che vedono allargata la base dei soggetti legittimati a proporre le liste per le elezioni delle RSU. Attualmente è stabilito, differentemente da quanto previsto nell'Accordo del 1993, che possano concorrere a presentare delle liste sia le organizzazioni sindacali che abbiano sottoscritto il Testo Unico del 2014 o firmatarie del contratto collettivo nazionale applicato in quella specifica unità produttiva, sia i sindacali autonomi che accettino quanto previsto dall'Accordo del 2014 e che raccolgano almeno il 5% delle firme dei lavoratori aventi diritto al voto. Le elezioni avverranno sempre su base proporzionale e scompare ogni forma di Patto di solidarietà (il c.d terzo riservato) previsto nell'Accordo del 1993. Nel caso in cui l'unità produttiva sia rappresentata da una RSU, sarà sufficiente che la maggioranza dei componenti di quest'ultima recepisca i contratti aziendali dando loro efficacia. Nel caso in cui, invece, la rappresentanza sia espressa da parte delle RSA il contratto aziendale dovrà essere sottoposto al voto dei lavoratori che, solo partecipando in una percentuale del 50% + 1, potranno approvare definitivamente la conclusa contrattazione.
E' evidente anche qui il tentativo di garantire attraverso il Testo Unico del 2014 un assetto normativo e di principi che permetta di gestire la rappresentanza che deve essere espressa sia in termini generali a livello di contratto nazionale di categoria, sia in termini particolari nell'ambito delle unità produttive dell'azienda a livello di contratti aziendali, nella ricerca del più corretto equilibrio della democrazia sindacale.

Nella foto in alto: Alessandro Bonforti e l'Ing. Luigi Cantamessa

Nella foto in alto: Alessandro Bonforti e la Dott.ssa Tiziana Todi

"Prendo il treno e vengo da te"

di Alessandro Bonforti

E così, l'8 Maggio, si è conclusa positivamente la bella esperienza del Concorso Nazionale di pittura su tema ferroviario indetto dal C.A.F.I..

E' quindi il momento dei consuntivi, dei ringraziamenti e degli impegni da prendere per il futuro.

Per prima cosa desidero ringraziare gli Artisti partecipanti, sia "senior" che "junior". Ovviamente, senza di loro l'iniziativa non avrebbe avuto successo. Per quanto riguarda i "senior" un ringraziamento particolare desidero farlo agli amici del gruppo di FB "Sketch Crawl Roma" ed ai Soci del C.A.F.I.. Complessivamente sono state più di 70 i dipinti presentati da questi Artisti. Una decina delle loro opere selezionate dalla Giuria le trovate riprodotte nelle pagine seguenti. Ma tutte, ripeto tutte le bellissime opere presentate, sono pubblicate sulla pagina FB dell'evento: "Prendo il treno e vengo da te"

Poi ancora un altro appassionato ringraziamento agli Artisti "junior" provenienti dagli istituti artistici partecipanti: Caravaggio, Argan e Beata Maria De Mattias. Sono stati più di 140 i fantastici lavori presentati da questi ragazzi! Grazie anche agli insegnanti: le Professoresse Stefania Fabrizi, Antonella Graziano, Veronica Toms, Maria Paola Asdrubali dell'Istituto Caravaggio ed il loro Preside Prof. Flavio De Carolis; le Professoresse Laura Di Stefano, Stefania Russo dell'Istituto Argan e la loro Preside Prof.ssa Anna Messinese; e la Professoressa Francesca Giudice dell'Istituto Beata Maria De Mattias e la Preside Prof.ssa Nadia Petrucci. A tutti loro va il nostro sentito ringraziamento. Abbiamo preparato per ciascuno di questi istituti una targa ricordo che consegneremo a settembre alla riapertura delle scuole. Considerando le note vicende che riguardano appunto in questi giorni la riforma delle scuole medesime, nonché l'attuale chiusura dell'anno scolastico, non desideriamo essere mimicamente di intralcio o costituire una incombenza aggiuntiva da adempiere.

Auguriamo a tutti loro un felice e proficuo superamento di tale momento di crisi della scuola, consci, come lo siamo dell'importanza fondamentale dell'istituzione scolastica al fine del progredire e svilupparsi delle capacità produttive del nostro sistema Paese, anche in maniera auspicabilmente ancor più competitiva a livello internazionale; del mantenimento del livello culturale dei nostri giovani a tutela del benessere acquisito; della salvaguardia dei livelli di civiltà e democrazia che anche da questa istituzione nascono e che sempre sono stati propugnati dal dopoguerra ad oggi.

Un ringraziamento particolare va poi alla Dott.ssa Caterina Isabella, del Polo Museale ATAC che, con l'approvazione ed il sostegno della propria struttura di appartenza, la Divisione Servizi per la Mobilità , ci ha aperto a maggio i cancelli del museo ferroviario per una memorabile giornata di disegno ed amicizia. Meravigliosa giornata che ha avuto un seguito il 25 aprile quando in occasione della festa della Liberazione i medesimi dipinti sono stati esposti all'interno delle carrozze ferroviarie.

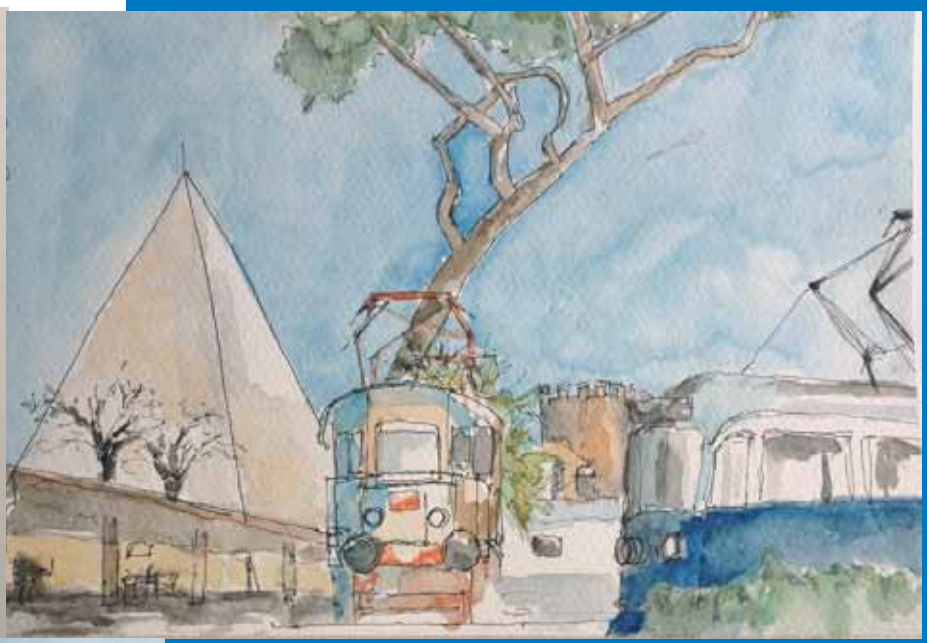
Un grazie particolare va anche all'attore Luciano Roffi che in questa occasione ha declamato poesie sul tema, ed alla poetessa Concita Filippucci, che sempre sullo stesso tema ha letto le proprie.
Desideriamo poi ringraziare la Fondazione FS che nella persona del Direttore, l'Ing. Luigi Cantamessa, ha creduto nella nostra iniziativa e nei giovani che vi partecipavano. La Fondazione ci ha sponsorizzato mettendo a disposizione parte dei premi per i vincitori e buoni per viaggi ed accessi a strutture museali (a Napoli Pietrarsa) e treni storici, ha diffuso con i propri canali questa iniziativa; ha partecipato nella persona del Direttore, alla Giuria ed ha consegnato i premi nel corso della manifestazione che si è tenuta l'8 Maggio. Inoltre, la Fondazione ha consentito l'accesso gratuito a chi si è presentato per disegnare al citato, storico e meraviglioso Museo Ferroviario di Napoli Pietrarsa.
Con l'occasione vogliamo ringraziare anche gli altri illustri membri della nostra Giuria: il Prof. Paolo Ferruzzi, il Prof. Gerardo Lo Russo, la Dott.ssa Tiziana Todi.
In particolare all'amico Paolo, senza il quale questa ed altre iniziative nel mondo dell'Arte sarebbero per noi state mancanti di un faro guida.
Vogliamo poi ringraziare, il Comune di Roma Capitale che, nella persona della Dott.ssa Francesca Merante, ha voluto onorarci con il patrocinio alla nostra iniziativa.
Un ulteriore grazie al Dopolavoro Ferroviario Nazionale ed al suo Presidente il Dott. Oliviero Brugiati, che ha diffuso l'iniziativa sul proprio sito Web ed ha fatto affluire numerosi partecipanti.
In ultimo, ma non per ultimo (*last but not list*), l'HDI Assicurazioni che ha contribuito alla corresponsione della parte restante dei premi in denaro erogati e che speriamo abbia potuto usufruire per nostro mezzo di un efficace veicolo di divulgazione del propri servizi nell'interessante campo della previdenza integrativa.
Restano in ultimo da dichiarare i buoni propositi per il futuro. Ci auguriamo che il discorso con gli Istituti scolastici sia l'inizio di una "buona pratica" che si consolidi e fiorisca, investendo nel rapporto CAFI / scuola / lavoro, oltre agli Istituti d'Arte (e non solo quelli Romani) anche gli Istituti che formano sulla Logistica ed il Turismo. Questi, (Arte, Turismo, Merci) insieme al Made in Italy nel suo complesso, sono i grandi "motori primari" che riempono i nostri treni. (Ovviamente, insieme alla mobilità dei cittadini, per studio o lavoro). In questo modo il CAFI può svolgere come Associazione, e come Collegio professionale, la missione vicaria alle istituzioni che le è propria, di diffusione della cultura dei trasporti e quindi secondariamente di ottimale sviluppo dei medesimi.
Ci auguriamo anche, di poter continuare a sviluppare le nostre iniziative a fianco della Fondazione FS, che ci ha promesso di poter tenere una riedizione della mostra a Pietrarsa; fiduciosi infine che gli Sponsor continuino a sostenerci.
Buona Estate a Tutti!

Il Polo Museale ATAC

Testo estratto dal sito www.atac.roma.it

Un giardino magico nel cuore della Capitale guarnito con palme e piante mediterranee. Un'esposizione permanente di locomotori e tram storici restaurati e sottratti così al degrado del tempo e all'oblio della memoria; una testimonianza concreta, unitamente ai singoli loghi, delle diverse aziende di trasporto pubblico succedutesi negli anni: l'ultimo secolo per quanto riguarda gli spostamenti cittadini ma anche per gli altri, quelli che conducevano al mare, ai Castelli Romani, a Fiuggi e a Viterbo. Si presenta così, al visitatore ancora ignaro, quest'embrione di Museo del Trasporto di ATAC S.p.A.: circondato dalla Piramide Cestia, dal Museo della Liberazione di Porta San Paolo, dal Cimitero acattolico, dalla sede di ACEA e dal nodo ferroviario di Ostiense, a pochi passi dal Museo Montemartini, risulta essere come incastonato nel piazzale omonimo, impreziosito ulteriormente dall'attigua stazione progettata dall'architetto Piacentini. Da qui si assiste ai passaggi della metro B e della linea che porta al mare, a Ostia. L'ex biglietteria estiva, in passato supporto di quella principale durante la bella stagione, delimita il Parco Museo verso la Piramide, confermando appieno la crescente domanda di trasporto per il lido cittadino in tempi che ignoravano quasi del tutto l'auto privata. Nato grazie alla volontà, passione e lungimiranza, dell'ing. Angelo Curci, il Parco Museo venne inaugurato il 18 settembre 2004 in concomitanza con la prima Notte Bianca svoltasi nella Capitale.
A questo si aggiunge l'Archivio Storico, posto sotto tutela della Sovrintendenza, che ATAC S.p.A. ha intenzione di sviluppare e rendere sempre più fruibile a studiosi e appassionati.

Ingresso libero, aperto dal lunedì al giovedì, dalle 9:00 alle 16:00, il venerdì dalle 9:00 alle 13:00.
Per informazioni e visite di singoli, appassionati, associazioni e/o scolaresche, contattare la segreteria ai numeri 06/46958207 - 06/46957974, inviare un fax allo 06/46958136 oppure mandare una e-mail all'inidirizzo polo.museale@atac.roma.it



Il Polo Museale tra acquarelli e spettacoli

di Caterina Isabella - Polo Museale di ATAC S.p.A.

In un'atmosfera romantica ma reale, tanti disegnatori del Gruppo Sketch Crawl di Roma,. hanno scelto il Polo Museale di Atac come soggetto dei loro acquarelli e disegni.

Sabato 23 marzo gli artisti muniti di matite, pennelli, acquarelli e cavalletti sotto il tiepido sole della primavera romana, hanno scelto piccoli angoli dell'area museale per realizzare le loro opere d'arte che, nel guardarle con tanta ammirazione, mi hanno trasmesso emozioni, ricordi ed immagini.

In tre ore, tra un sorriso ed una pennellata, gli artisti ci hanno regalato momenti di gioia con schizzi e bozzetti colorati in un'atmosfera di grande condivisione della passione per il treno storico ed i viaggi che questo puo' evocare.

.Sono arrivati alla spicciolata come turisti per caso, per farci capire che il turista con il taccuino in tasca "è un'idea molto antica – spiega il rappresentante romano del Gruppo, l'artista Marco Carloni - ma quel che facciamo noi è una cosa assolutamente nuova".

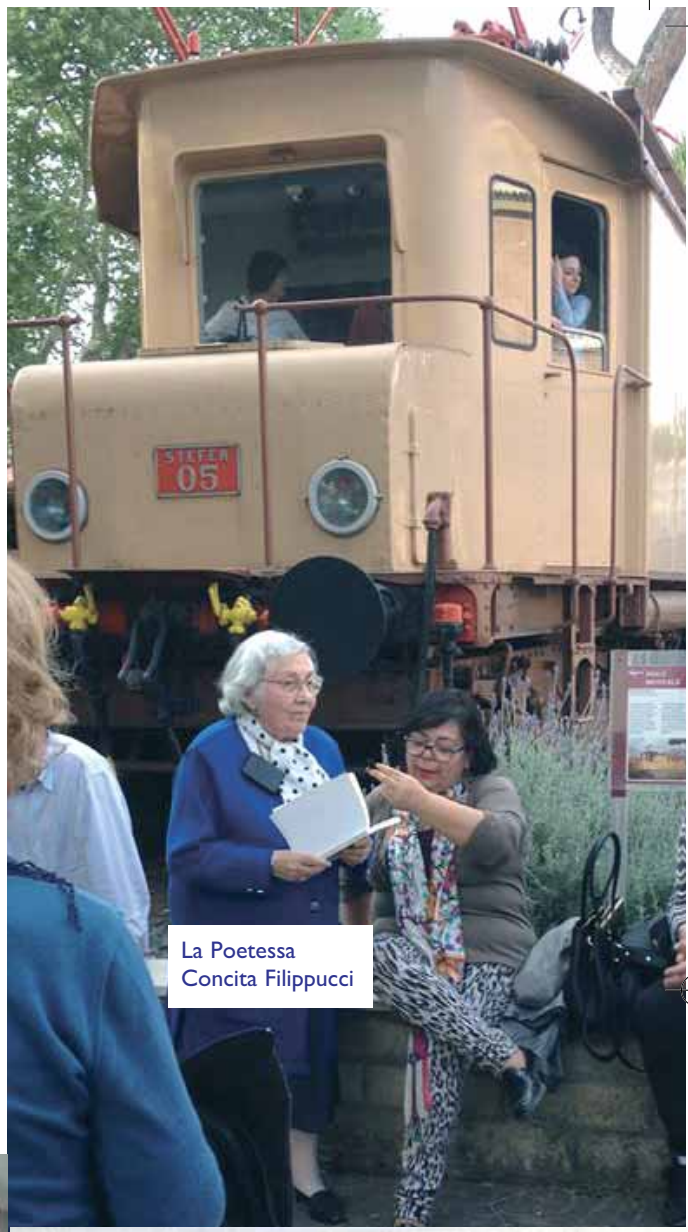
L'evento ha dato conferma che viaggiando attraverso il disegno si entra maggiormente in sintonia con l'ambiente. Le loro opere sono state poi esposte in una giornata molto importante non solo per Roma, ma per tutto il nostro Paese: **il 25 aprile**, Celebrazione dei 70 anni della Liberazione

Gli acquarelli raffiguranti il soggetto viaggio-treno, hanno vivacizzato il tram storico 404 ed, apprezzati da circa 400 visitatori, hanno aggiunto colore all'evento rafforzando il nostro immaginario di viaggio su vetture storiche che hanno attraversato per decenni le strade della

nostra Città e della nostra Regione. La giornata di festa è stata anche movimentata con la lettura di testi e poesie inerenti la Resistenza, onorata dalla presenza delle poetessa di 89 anni Concita Filippucci la quale ha letto alcune sue poesie ispirate agli eventi della Resistenza. Ancora una volta Atac in collaborazione con C.A.F.I. ed il Gruppo Sketch Crawl di Roma ha accolto un pubblico numeroso a visitare il proprio Polo Museale di Piramide e a partecipare alle iniziative messe in campo e sopra ricordate.

In questa cornice dal sapore storico primeggia la collezione di locomotori e tram restaurati che hanno fatto la storia del trasporto pubblico romano e regionale. Un'esposizione inaugurata nel 2004 grazie alla passione del personale che, in questo modo, li ha sottratti al degrado ineluttabile del tempo e all'oblio della memoria. Testimonianze concrete, che, unitamente agli oggetti rappresentativi del "mestiere", ai biglietti, ai documenti cartacei, alle fotografie in bianco e nero e ai loghi delle aziende che si sono succedute nel corso degli anni, descrivono la storia delle tranvie romane e delle ferrovie del Lazio in concessione.

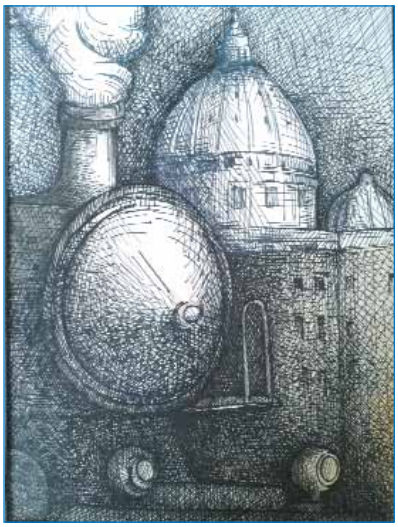
Un giardino magico nel cuore della Capitale, impreziosito da palme, piante mediterranee e siepi di lavanda in grado di evocare mete lontane ed esotiche, nonché il viaggio per raggiungerle.



La Poetessa Concita Filippucci

L'Attore Luciano Roffi

1ª Classificata categoria Artisti - Liliana Consoli



Artista siciliana di Catania, studia al Liceo Artistico della sua città natale. Negli anni '70 decide di partire alla volta di Roma, dove organizza una personale di pittura. Di quel periodo, sono i cartoni in gesso policromo, che presentano l'artista al pubblico romano nella Galleria d'arte il Babuino. Fra i visitatori c'è il maestro Pericle Fazzini, che ha modo di apprezzare e conoscere l'opera dell'artista, cogliendo, nelle forme pittoriche molto plastiche, un talento scultore, che incoraggia proponendole di frequentare l'Accademia di Belle Arti in cui lui, in quel periodo insegnava. In seguito ha avuto come maestro anche Emilio Greco. Sotto questa guida, prende forma nell'artista, l'idea di cominciare a sperimentare l'espressione dei contenuti delle sue opere, attraverso la manipolazione della materia.
Le esperienze artistiche ed il vissuto di quel periodo la convincono a mettere radici nella "città eterna", dove attualmente lavora e vive con la sua famiglia. Nel periodo in cui frequenta l'Accademia le viene commissionato un Crocifisso in bronzo, di dimensioni naturali, sito nella chiesa di S. Gaspare del Bufalo (dello studio Nervi) a Roma. Dello stesso periodo è il bassorilievo in bronzo, raffigurante una crocifissione, presso la libreria Paoline-Multimedia, in prossimità del Vaticano.
Nello stesso periodo, una sua opera viene selezionata per partecipare al Gran Prix Internazionale di Montecarlo.
Realizza una via Crucis in terracotta nella cappella della chiesa di S. Maria Ausiliatrice a Verona, e sempre nella stessa città una targa posta nei locali della sede dell'ORSA nella stazione ferroviaria. Tra i lavori più recenti vi sono le opere realizzate per la cappella di Palazzo della Marina a Roma si tratta degli arredi sacri (tabernacolo, altare, ambone).
Un pannello in bronzo raffigurante Santa Barbara, e una "Via Crucis" per la Cappella omonima sita all'interno di Palazzo della Marina. Una scultura in bronzo raffigurante il leone alato simbolo della prestigiosa Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia, donata al Presidente della Repubblica in occasione della Festa della Marina 2012.
E' dipendente del Ministero della Difesa con un incarico presso lo Stato Maggiore della Marina.
Attualmente riveste l'incarico di membro del Direttivo artistico della Galleria d'arte "La Pigna " di Roma.

Nella foto: l'Ing. Cantamessa con la vincitrice Liliana Consoli

RECENSIONE DEL PROF. PAOLO FERRUZZI

Una composizione scarna; essenzialmente plastica ed evidenziata da contrastanti chiaroscuri netti in un segno reticolato e duro che sottolinea il fantasioso complesso architettonico in cui si annulla Tempo e Stile e che non distingue cielo e forme, movimento e immobilità, fumi e ferro e marmi eterni. Solo una misterica apertura archi voltata diviene dialogo muto tra due mondi stretti in serrato spazio.

1ª Classificata categoria Soci - Maria Paola Mirale

E' nata a Napoli il 27 giugno 1963.
Da sempre appassionata di pittura e di storia dell'arte, pur avendo seguito un percorso di studi in materie scientifiche (Laureata in Scienze Statistiche e Demografiche) e lavorato in campo amministrativo (attualmente dipendente del Ministero dell'Economia e delle Finanze) ha sempre coltivato l'interesse per l'arte anche visitando numerosi musei e gallerie principalmente in Italia e in Europa.
Predilige un tipo di pittura con le caratteristiche principali di movimento, pastosità di colore con pennellate evidenti, prevalenza di colori caldi e accesi, apprezzando in particolare oltre Delacroix (in primis) ed i movimenti pittorici di Impressionisti ed Espressionisti, anche artisti meno noti come Jack Butler Yeats, August Macke, Alessandro Magnasco. Dipinge prevalentemente ad olio ed acrilico ed i soggetti preferiti sono i paesaggi, pur non mancando quadri astratti o con tematiche figurative.
Negli anni '90 ha frequentato corsi di pittura presso il C.AS.C. di Roma (Centro Culturale della Banca d'Italia) sotto la guida del pittore Stefano Zampieri. Negli anni 2000 ha frequentato un corso a La Maison des Arts a Saint-Jeannet (Nizza) con il pittore Mitch Waite, sul disegno della figura umana con il pittore Gianfranco Troccoli a via Piave - Roma e corsi su diverse tecniche pittoriche presso l'UPTER. Ha partecipato, tra le altre, a manifestazioni quali " Via Veneto per l'Arte", a estemporanee organizzate dai comuni di Gerano (RM), di Castiglion della Pescaia (GR) e a mostre collettive presso diversi centri culturali tra cui la Casa Internazionale delle Donne di Roma.

Nella foto: l'Ing. Cantamessa con la vincitrice Maria Paola Mirale

RECENSIONE DEL PROF. PAOLO FERRUZZI

E' un treno irruento quello che Maria Paola Mirale ci propone in questo forte dipinto. Un treno che passa e non si ferma e non importa che la gabbia sia la struttura di una stazione o le nervature di una galleria. E' un treno che corre, velocemente corre, tra lo sferragliare di ruote ferrate e fumi accaldati e che scivola verso un lontano sconosciuto e visto solo da un osservatore senza corpo e senza volto. E' un dipinto tecnicamente scarno e semplice questo di Maria Paola Mirale. E' un dipinto espresso con colori essenziali che poco lasciano alla poetica coloristica e quasi dimentico della tavolozza come priorità assegnata al colore nella ricerca stilistica e al colore nella ricerca di vivacità descrittiva.

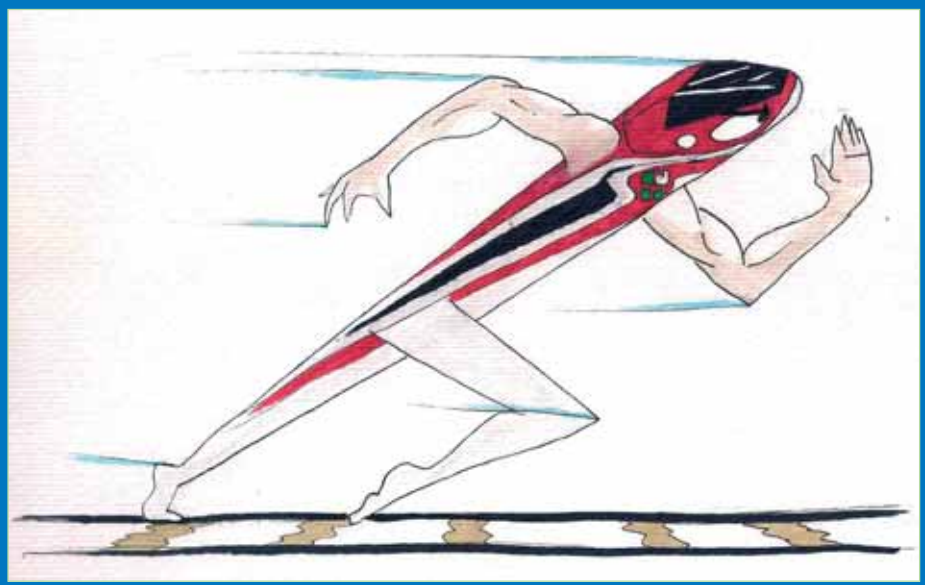
2ª Classificata categoria Soci - Lucia La Torre

Nata a Genova il 20 Febbraio 1955 da madre pittrice ed insegnante di disegno e storia dell’arte e da padre ingegnere, musicista e compositore, che sostengono la sua formazione artistica nel disegno, nella musica e nello studio del pianoforte.
Durante il periodo scolastico primario riceve un paio di riconoscimenti, all’età di 13 anni partecipa con una pittura a tempera al Concorso delle Forze Armate per celebrare l’aiuto dato dall’esercito ai terremotati del Belice, risulta tra i vincitori e le viene consegnata la Medaglia D’argento celebrativa dell’evento il 4 novembre 1968.
La pittrice Adelina Zandrino dopo aver esaminato i suoi disegni la incoraggia a proseguire il cammino artistico. Attratta anche dalle altre discipline umanistiche frequenterà il liceo classico, ma non abbandona il disegno ed in particolare durante il periodo ginnasiale partecipa ad una prima estemporanea di pittura nei luoghi del Centro Storico di Genova ricevendo durante la premiazione alla Terrazza Martini la segnalazione per l’opera raffigurante uno scorcio vicino alla Cattedrale, fatto con la tecnica a penna ed acquarello. Successivamente in esito alla partecipazione ad un’altra estemporanea nel centro storico il suo quadro viene selezionato e messo in mostra per qualche mese nella vetrina del Negozio di Biancheria intima Isolabella di via Luccioli, sempre a Genova.
Continua lo studio del pianoforte per diletto.
Consegue la Laurea in Architettura, il Perfezionamento in Architettura del Paesaggio e comincerà a mettere la sua predisposizione artistica al servizio del lavoro di progettista.

RECENSIONE DEL PROF. PAOLO FERRUZZI

Il disegno di Lucia La Torre è sognante rappresentazione di un treno che si armonizza in musica attraverso un paesaggio disegnato come spartito dove il pentagramma pausa la sognante visione dei due avvolti volti in floreale espressione raffigurati.Animo gentile e poetico appare quello della pittrice Lucia La torre in questo dipinto e che sembra stemperarsi nella monocroma tonalità solo ravvivata da accennati e timidi colori sfibrati nell’amalgama acquerellata. Un respiro trattenuto e sospeso e sorpreso e acquietato su un paesaggio appena accennato e sussurrato nelle note disegnate. “…Piccoli armoniosi passi, cantano quelle note, e la nostra danza sia bella come il passo continuo del treno nelle melodie che il cuore immagina…”.

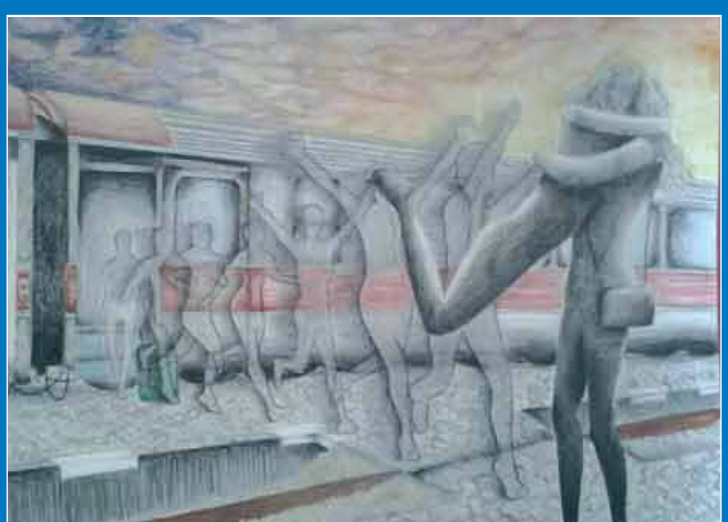
Nella foto: l’Ing. Cantamessa con la vincitrice Lucia La Torre



1ª Classificata categoria Junior - Valeria Borsellini
Liceo Artistico Caravaggio

2ª Classificata categoria Junior - Ilaria Profiti
Liceo Artistico Argan

3ª Classificata categoria Junior
Siria Gatti
Liceo Artistico Beata Maria De Mattias



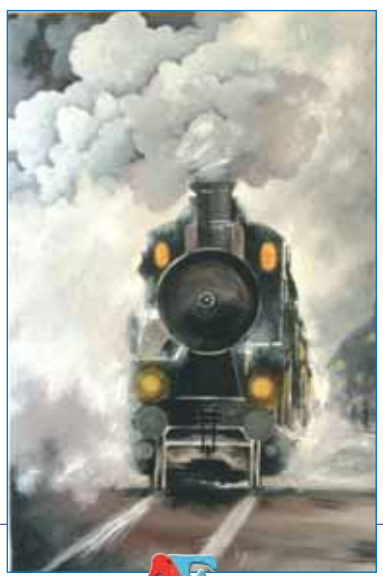
Menzioni speciali - Dipinti su tela Categoria Artisti
Le recensioni del Prof. Paolo Ferruzzi

Stafania Santi

Il treno quale metafora di viaggi che ci portano verso nuove destinazioni e nuove mete. Trovarci ad aspettare ad una stazione senza mai prenderlo come la ragazza con la valigia? Oppure scendere da un “viaggio” che è giunto al termine? È la fine di un viaggio, di un qualche cosa, di una storia o di un rapporto con qualcuno che faceva parte della sua vita o è l’attesa per arrivare alla meta prefissa riuscendo a fuggire dalla monotonia quotidiana? E’ il treno dei desideri come le parole sparse sul marciapiede lasciano leggersi ma che come carta straccia pronte ad essere spazzate via dal primo soffio di vento autunnale o sono i sogni pensati e fuoriusciti dalla valigia appoggiata. E il sole che illumina alle spalle la ragazza dall’ombrello è un alba o un tramonto lasciato? Dipinto ricco di afflato poetico questo di Stefania Santi e che lascia al nostro immaginario liberamente di spaziare nelle infinite interpretazioni che qualche parola sparsa , una ragazza sola e un treno accennato ci lascia supporre.

Nikolay Deliyanev

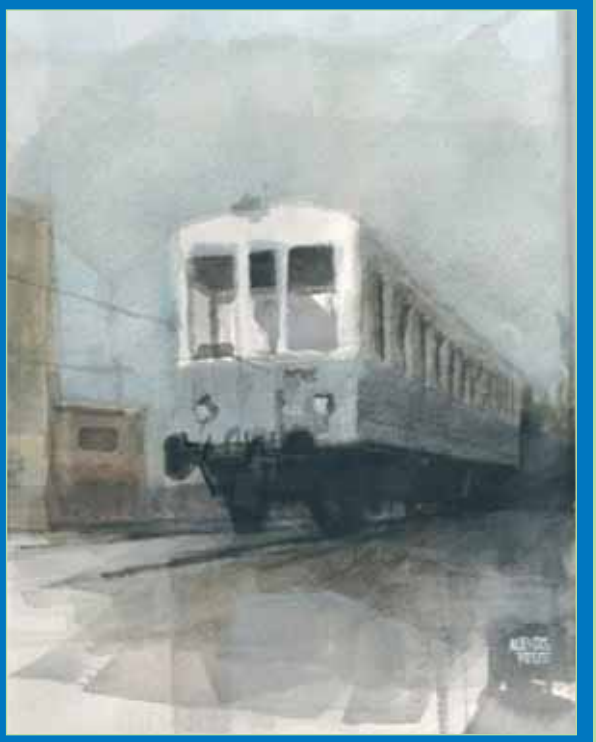
Come un reticolo di puntiformi pixel sembra comporsi questo dipinto di Nikolay Deliyanev dove l’energia che ci rende visivamente viene associata a quella massa scura e alla velocità di quel corpo per il movimento che acquista. Saettanti segni che sibilano attorno al treno ne sottolineano la corsa senza freni. Frantumazione cristallina che lascia intravvedere ma non distinguere. Tutto è un protendere a sottolineare la velocità e il movimento del treno di Deliyanev. Tutto in questo dipinto riporta al dinamismo plastico sintetico boccioniano coniugato a un divisionismo dalle vibrazioni luminose. Tutto questo in un dipinto originale e particolare.



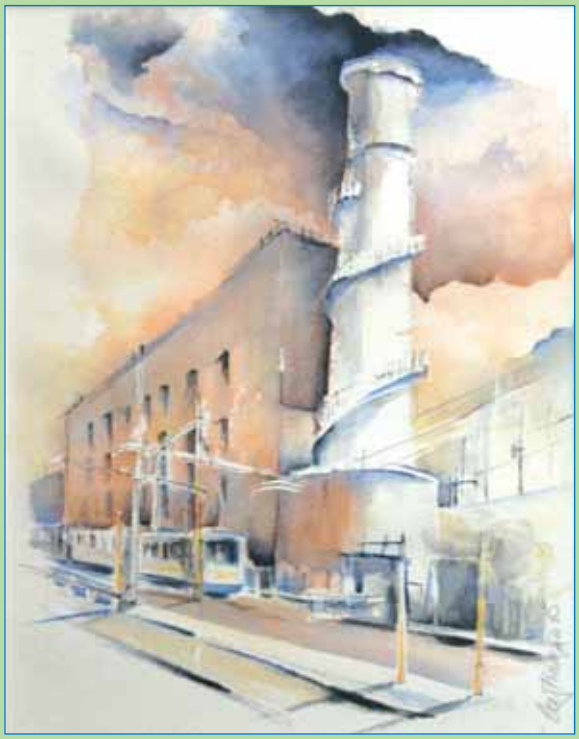
Federico De Muro

Una composizione rigorosamente centralizzata con il cilindro della caldaia motore all’incrocio delle diagonali su cui si allineano specularmente gli illuminati fari accesi. E’ un treno che ti viene incontro e che molto ricorda “L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat” di Auguste e Louis Lumière.” dove la locomotiva giunge dal fondo dello schermo avanzando sugli spettatori facendoli sussultare dando loro la sensazione che stia per schiacciarli e identificando così la loro visione con quella della macchina da presa. E noi “spettatori” di questo dipinto diventiamo quella macchina da presa. Diventiamo protagonisti di quella visione. Siamo macchina da presa immobile e fissa e che non si sposta ma verso la quale è la massa scura che si avvicina minacciosa . Solo la obliquità dei binari ci farà sfiorare evitandone il tremendo impatto. Di forte impatto emotivo è il treno dipinto da Federico De Muro e che amiamo, con questo termine, lasciarlo al nostro immaginario.

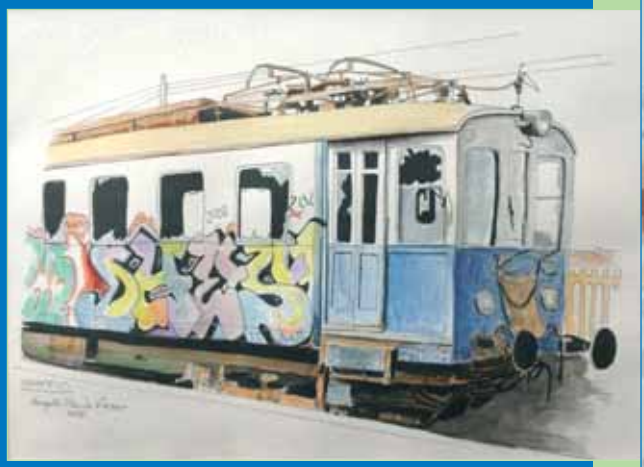
Menzioni speciali - Dipinti su tela Categoria Artisti



Alekos Reize

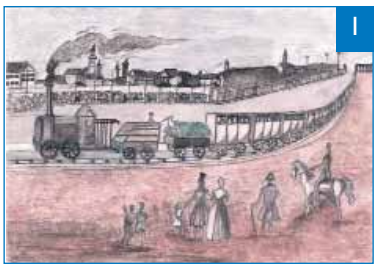


Cristina Giammaria



Angela Maria Russo

Massimo Bevilacqua


1

2

3

4

5

6

Menzioni speciali - Dipinti Categoria JUNIOR
Le recensioni del Prof. Paolo Ferruzzi

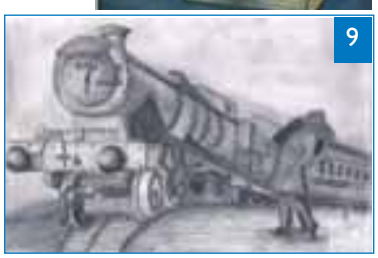
Disegni in cui il treno nell’immaginario dei giovani artisti assurge a locomotore che trasporta sogni e fantasie di letture fatte e di film veduti, di pionieri e di banditi, di cowboys e di città di legno costruite. (Disegno 1 di Alaa Mohamed Liceo Caravaggio) (Disegno 2 di Martina Massarelli Liceo Caravaggio). Di binari serpeggianti in spazi senza tempo affollati di pendolari in albe senza sole, di masse ferrose avvolte e immobili e ferme dentro stazioni rigide e deserte dove anche i due solitari passeggeri sembrano fissati in un movimento che tale non è. (Disegno 3 di Cristian Calderon Liceo Beata Maria De Mattias) (Disegno 4 di Alessia Sabetta Liceo Argan).

Disegni in cui il treno scandisce colorate onde d’urto in un andata e ritorno e in parallela corsa e senza una stazione di arrivo e senza una stazione di partenza o treno come cometa che rischiara la solitudine dell’Uomo (Disegno 5 di Emanuela Fletzer Liceo Beata Maria De Mattias) (Disegno 6 di Alessandra Marrazzo Liceo Caravaggio). Disegni in cui i giovani artisti si lasciano trasportare nel romanticismo di vite parallele che però chissà quando chissàdove chissà perché si incontrano con scambio di binari in un unico percorso per incantati comuni desideri (Disegno 7 di Chiara Scarpa Liceo Caravaggio) (Disegno 8 di Lucrezia Sperduti Liceo Beata Maria De Mattias) (Disegno 9 di Agnese Ciufolini Liceo Caravaggio).

E disegni dove il treno altro non è che quello dei desideri che attraverso gli occhi sognanti corrono sui binari dei battiti di cuori innamorati o treno come giocattolo infine che frenato scalpita per una corsa verso l’infinito (Disegno 10 di Angelica Michetti Liceo Beata Maria De Mattias) (Disegno 11 di Lorenzo Gribanovschi Liceo Caravaggio).

7

8


9

10

11

Gli istituti artistici che hanno partecipato al Concorso

I testi sono tratti dai siti internet degli Istituti

Istituto di Istruzione Superiore Statale "Caravaggio"
Ministero Istruzione Università Ricerca - Ufficio Scolastico Regionale per il Lazio – U.S.P. di Roma
Viale Carlo Tommaso Odescalchi, 75 - 00147 Roma
XIX Distretto – RMIS08200L - Tel. 06121126965/6966 Fax 0651604078 - C.F. 97567330580
E-mail: RMIS08200L@istruzione.it –
c/c postale n. 98701154

VIALE C.T.ODESCALCHI 75 - 00147 Roma
Tel. 06 12112.2225 - Fax 06 5133678
Linee ATAC : 30 714 716 218 671 670 160

VIALE OCEANO INDIANO 62/64 - 00144 Roma
Tel. 06 12112.6200 - Fax 06 52248437
Linee ATAC : 778 777 - Treno Roma-Lido (Tor di Valle) Metro B

VIA ANDREA ARGOLI 45 - 00143 Roma
Tel. 06 12112.7260 - Fax 06 5032662
Linee ATAC : 762 - 765 - 702 - Stazione Laurentina Metro B

Istituto di Istruzione Superiore Statale
Liceo Artistico Caravaggio

Indirizzi di studio
- Architettura e ambiente
- Arti figurative
- Design
- Grafica
- Scenografia

Il **LICEO ARTISTICO CARAVAGGIO** è oggi la risultante della fusione del **Liceo Artistico Mario Mafai,** e **dell'Istituto d'Arte – Liceo Artistico Roma 1.**
I licei, radicati e conosciuti nelle loro articolazioni nel territorio, costituiscono di fatto il *Polo Liceale Artistico di Roma sud*. Il Liceo Artistico si propone lo scopo di unire ad una formazione liceale che tradizionalmente fornisce allo studente gli strumenti culturali e metodologici per una comprensione approfondita della realtà, lo sviluppo delle potenzialità creative e l'acquisizione delle competenze necessarie per dare espressione alla propria capacità progettuale, anche attraverso l'uso delle nuove tecnologie informatiche. Il corso fornisce una preparazione adeguata sia al proseguimento degli studi di ordine superiore, sia all'inserimento nella vita sociale e nel mondo del lavoro.

Liceo Artistico Statale
Giulio C. Argan Roma

Liceo Artistico Statale G. C. ARGAN
Sede Piazza dei Decemviri, 12 - 00175 Roma
Sede Via Ferrini, 61 - Roma
FAX: 066 7663957;
Tel. Centralino: 06 121122470
Ufficio Didattica Alunni: 06 121122471
Ufficio Personale: 06 121122478

L'istituto è articolato nella sede centrale in P.zza Decemviri 12 e nella sede associata del Liceo Artistico De Chirico, in via C. Ferrini, 61.
Il Liceo Artistico Statale G.C. Argan, sede centrale dell'Istituto, nasce come Terzo Istituto Statale d'Arte istituito quest'ultimo nel 1988 all'interno di un complesso scolastico comprendente una scuola materna ed elementare ed una scuola media statale.
A partire dall'a.s. 2010/2011 la scuola assume la nuova dizione di "Liceo Artistico Statale G.C. Argan", nell'ambito della riforma del secondo ciclo di istruzione e formazione. I laboratori e le strutture didattiche sono certamente un punto di forza del Liceo Argan.
La sua origine di Istituto Statale d'Arte e la sua tradizione professionale fortemente connotata nel contesto del territorio, ha fatto sì che nella conversione a Liceo artistico siano state ereditate tutta una serie di attrezzature e di competenze che sono di fatto difficilmente riscontrabili in altri licei artistici romani.
Ma anche al di fuori delle attività strettamente curri-

colari, il Liceo Argan rappresenta un'eccellenza nel panorama scolastico romano, come testimoniano le numerose iniziative che lo hanno visto quale protagonista anche a livello nazionale.
Una grande sensibilità al mondo dei "diversamente abili" è testimoniata dalla presenza di un laboratorio legato alle esigenze specifiche di questi ragazzi, e che ha permesso al Liceo Argan di conseguire risultati molto lusinghieri. L'attrezzato Laboratorio Musicale e Multimediale"" che ha sede nella scuola non è solo una sua risorsa, ma anche un punto di riferimento per tutti i giovani del quartiere.

E l'attenzione del mondo artistico e culturale verso la scuola ha permesso la creazione di un "laboratorio dell'arte", che si è concretizzato anche con alcuni significativi momenti d'incontro con artisti affermati italiani e stranieri. Nell'ambito di una attività che coinvolge il proprio settore, gli artisti vengono a scuola e affiancano gli studenti anche per vari giorni, dedicandosi con loro a un progetto specifico al fine di portare a compimento completo i lavori, fornendo in questo modo agli studenti uno stimolo insostituibile e competenze preziose.

L'Istituto di Istruzione Superiore B.Maria De Mattias
ha tre sedi: una Sede Centrale a Via B.Maria De Mattias (fra Pzza Epiro e Porta Metronia) che ospita:
- gli uffici di segreteria e l'Istituto Professionale per i Servizi Commerciali T.Confalonieri, con ingresso da Via B.M.De Mattias 5 (Tel. 06/121122085/86; 06/70493530; Fax 06/70490084). Indirizzo mail dell' Istituto RMIS09700A@istruzione .it
- il Liceo Artistico G.De Chirico con ingresso da Largo Pannonia (Tel.06/121122125).

Il Liceo Artistico "Giorgio De Chirico" mira alla formazione di soggetti dotati della progettualità e della manualità proprie dell'artista nei vari campi dell'espressione (pittura, scultura, architettura, design, grafica), sostenendo le capacita creative con la solida base culturale propria del percorso liceale, che consente l'accesso privilegiato alle Accademie e all'Universita. Non si propone di formare necessariamente artisti, quanto piuttosto operatori culturali coinvolti a vario titolo nella progettazione, realizzazione e promozione di prodotti o eventi che costituiscono la firma dell'Arte italiana nel mondo. Come ad esempio:
- Operatore Grafico-Pubblicitario
- Tecnico della Grafica Pubblicitaria
Una Sede succursale a Via Cerveteri (Piazza Re di Roma) Tel. e Fax 06/121122105, che ospita alcune classi del Liceo Artistico G.De Chirico.
Una Sede succursale a Via Alessandro Severo (Via Cristoforo Colombo, all'altezza della vecchia Fiera di Roma) che ospita alcune classi dell'Istituto Professionale T.Confalonieri. Tel. 06/121126320-Fax 06/121126321

La storia - Istituto De Chirico - Ex Liceo Artistico De Chirico

Il Liceo Artistico di Largo Pannonia è il secondo per fondazione a Roma. Nato nel 1961 come succursale del 1° Liceo Artistico di Via Ripetta, se ne staccò nel 1968 come 2° Liceo Artistico e venne trasferito negli attuali locali del Quartiere Appio-Latino nel 1969, dopo circa un decennio di collocazione presso Palazzo Sforza-Cesarini di Corso Vittorio Emanuele, edificio prestigioso ma inadatto alle esigenze di una scuola. Dalla metà degli anni '80 alla metà degli anni '90 il Liceo visse una fase di grande espansione, tanto che nel 1993 fu aperta la Succursale di Via Cerveteri al fine di ospitare i Corsi Sperimentali "Leonardo" e "Michelangelo"; intanto, nel 1991, era stata deliberata l'intitolazione ad Alberto Savinio (pseudonimo di Andrea De Chirico, scrittore, pittore e fratello di Giorgio De Chirico) per rendere omaggio a una personalità polivalente nel campo dell'Arte e della Letteratura nonché conosciuta anche all'estero. Nell'anno 2000 il Liceo "Savinio" venne accorpato col V Liceo Artistico e quattro anni dopo si deliberò l'intitolazione della nuova istituzione scolastica a Giorgio De Chirico; nell'anno 2012 è avvenuto il distacco dalla Sede di Via Ferrini e la fusione con L'Istituto Professionale "Confalonieri". Nel corso di tutti questi anni hanno occupato le cattedre delle Discipline artistiche validi docenti di elevata professionalità e talora conosciuti anche al di fuori dei confini nazionali. Il Liceo Artistico è oggi dotato di diverse strutture di supporto alla didattica, come laboratori artistici, linguistici, informatici e, non ultima, un'attrezzata Biblioteca. Svolge la sua attività perseguendo finalità sia teoriche che creative, con l'obiettivo di promuovere un valido profilo professionale a beneficio dei singoli Alunni che lo frequentano.

Prendo il treno e vengo da te
Categoria Junior

L'8 maggio si è tenuta nella sala Albatros del C.A.F.I. l'apertura e la premiazione della seconda edizione del concorso "Prendo il treno e vengo da te", per il quale, a differenza della precedente edizione del 2010, è stata prevista la categoria junior con l'intento di diffondere la cultura e la passione del trasporto ferroviario anche nei giovani attraverso la rappresentazione di opere a tema ferroviario.
Il concorso ha riscosso uno straordinario successo, in particolare la categoria Junior, che ha visto la partecipazione di tre istituti artistici romani, il Caravaggio, l'Argan e il Beata Maria De Mattias con circa 140 opere di giovani artisti.

Dove questi giovani artisti hanno preso ispirazione per la realizzazione delle loro opere? Alcuni professori e studenti ci hanno spiegato le fasi del processo creativo che li ha portati alla realizzazione delle opere per il concorso.

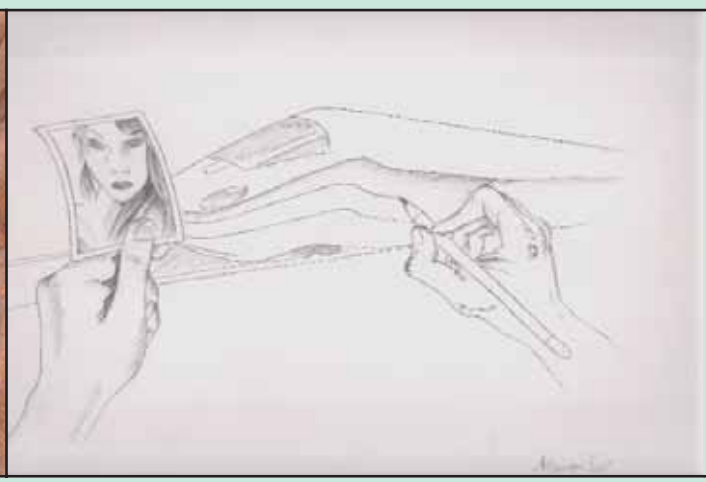
Liceo Artistico Statale Giulio C. Argan Roma

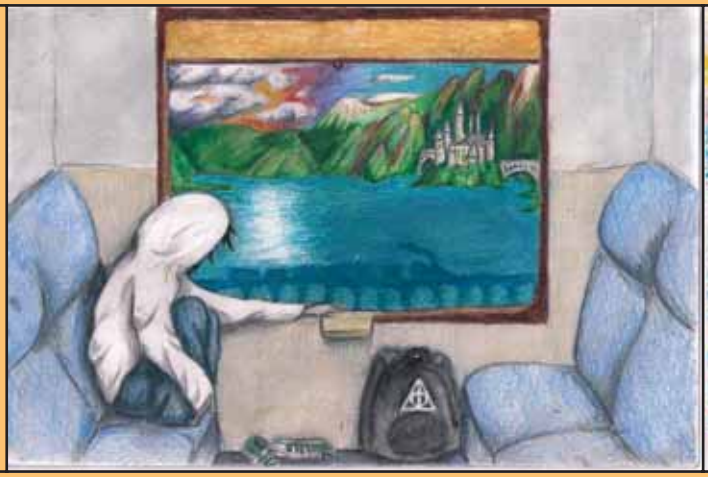
"I ragazzi del Liceo Argan, per i lavori del Concorso, si sono ispirati attraverso immagini, ricordi d'infanzia, sensazioni evocate da viaggi, luoghi particolari e ricerche fatte sul web.

Vediamo quindi rappresentate da questi giovani artisti, treni in stazioni isolate, annebbiati alla vista dalla velocità, potenti e veloci; particolari analizzati al computer e rielaborati in forma creativa, luoghi romantici e analisi delle contraddizioni e dei confronti tra vecchio e nuovo.

Con queste caratteristiche, i ragazzi dell'Argan, hanno voluto mettere a disposizione, i loro talenti per descrivere un mondo sempre attuale che ha accompagnato intere generazioni e prosegue verso il futuro senza dimenticare le tradizioni."

Prof.ssa Laura Di Stefano Liceo Artistico Statale G.C. Argan





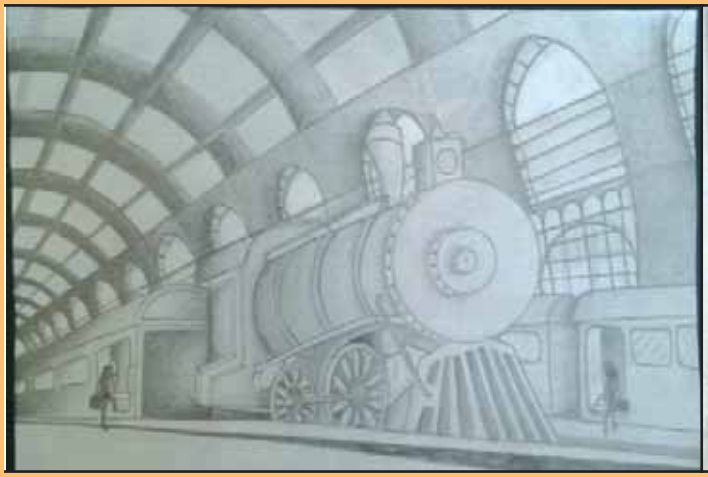
Istituto di Istruzione Superiore Statale

Liceo Artistico Caravaggio

"Quando ho proposto alla classe il concorso 'Prendo il treno e vengo da te' ho avvertito l'interesse che aveva suscitato. I ragazzi si sono messi subito alla ricerca delle immagini sul web, affascinati dai cambiamenti avvenuti da quando piccoli si spostavano in treno con i genitori ad oggi in cui il treno è un mezzo di locomozione che usano in tutta libertà. Parlando con loro ho avvertito la curiosità e l'ammirazione per i grandi progressi fatti da locomotori e carrozze e, innanzitutto, dalle velocità raggiunte che avvicinano tanto i luoghi e quindi le persone.

Le stazioni sono viste non solo come un luogo di passaggio, ma anche come luogo di incontro tra le persone, di colori, di culture ed interessi vari...con l'immagine della fretta, dell'attesa, degli abbracci di arrivederci, di addii, di accoglienza e di ritorni. 'Prendo il treno e vengo da te' è stata un'occasione di ricordi piacevoli e non, ma anche un'idea di promessa di conoscersi, di incontrarsi di nuovo, di ricordi di tempo trascorso in viaggio con volti nuovi con cui scambiare idee ed opinioni con curiosità, ascoltando gli altri, mentre fuori, guardando dal finestrino, il paesaggio corre via veloce tra cemento campagna e mare percorrendo le rotaie che allontanano o fanno incontrare."

Prof.ssa Veronica Toms- Discipline Pittoriche- Liceo Artistico Caravaggio



Istituto d'Istruzione Superiore

VIA BEATA MARIA DE MATTIAS, 5

ROMA

"Luogo di scontri e avvenimenti storici, di partenza e di arrivi inaspettati, ma anche luogo dove vanno via le persone amate e ne arrivano delle nuove; si sta parlando ovviamente delle stazioni ferroviarie, in particolare di quelle italiane. Da giorni si è ormai concluso il concorso indetto dal C.A.F.I. e dalla fondazione FS che hanno premiato e selezionato i migliori piccoli artisti della categoria "junior". Le opere sono state realizzate secondo un tema accordato ("prendo il treno e vengo da te") e poi esposte per gli occhi del gentile pubblico.

Ma cosa c'è dietro quelle opere? Che lavoro c'è dietro un solo disegno con un tema che all'apparenza è così semplice? Ve lo spiego io in poche semplici righe: tanto e tanto lavoro, ricerche su ricerche e tanto impegno. Noi dell' I.I.S. "Via Beata Maria de Mattias", abbiamo lavorato tanto per questo progetto che è diventato un lavoro scolastico e un'opportunità di far conoscere i nostri nomi in un settore, quello dell'arte, che ci è accanto ma che di rado dà grandi soddisfazioni.

Abbiamo quindi fatto delle ricerche sulla Fondazione FS e sulle ferrovie e scoperto dettagli importanti per la storia che prima non sapevamo; come ad esempio che alcune linee ferroviarie sono state teatro di scontri nella prima guerra mondiale; o che grazie a un treno, il Settebello, durante il periodo del "boom economico" l'Italia ebbe l'opportunità di farsi conoscere e riscoprire per la sua bellezza nel design; o anche l'importanza che ha avuto il primo ingresso in ferrovia di una donna ingegnere in un mestiere che era fino ad allora considerato per soli uomini.

Insomma grazie a questo concorso abbiamo scoperto dettagli interessanti sulle ferrovie che prima ci apparivano come un semplicissimo mezzo di trasporto.

Forti di queste conoscenze abbiamo poi ricercato immagini e foto famose e le abbiamo messe insieme per realizzare dei primi schizzi che poi sarebbero diventati i nostri lavori.

Alcuni si sono concentrati sul treno e sulla sua materiale bellezza, altri sul tema cercando di cogliere un significato simbolico e il tutto è avvenuto nel giro di una settimana e poco più, grazie all'aiuto della professoressa Giudice che ci ha guidati nel percorso.

Che dire, se l'obbiettivo del concorso era diffondere nelle scuole la cultura e la passione del trasporto ferroviario, allora missione compiuta!"

Eleonora Scaramella - Classe 3°A, indirizzo Figurativo,
Liceo Artistico "Via Cerveteri-l.go Pannonia - I.I.S. "Via Beata Maria de Mattias,5", Roma
Prof.ssa Francesca Giudice

EXPO MILANO 2015

PADIGLIONE ITALIA

di Vincenzo Tuscano
Delegato CAFI Circoscrizione Piemonte - Valle d'Aosta

Expo 2015 vuole certamente costituire una occasione eccellente per tutta l'umanità e non solo per l'economia di qualche paese. La possibilità di lavorare insieme, condividendo esperienze con persone di paesi diversi, lo stesso mangiare insieme, rappresentano una modalità imperdibile di crescere, migliorare, progettare.
Con questo spirito – ben espresso anche dalla Fondazione Banco Alimentare - abbiamo voluto visitare Padiglione Italia di Expo2015 a Milano che mette in mostra le eccellenze italiane: la cultura e le tradizioni nazionali legate al cibo e all'alimentazione, caratterizzate dall'alta qualità delle materie prime e dei prodotti finali; il tutto per poter cogliere, secondo un sentire comunque soggettivo, se l'area espositiva italiana abbia efficacemente sostenuto gli obiettivi finali e la mission dell'intera manifestazione.

La location e i contenuti

Il Padiglione Italia, biglietto da visita del nostro Paese, si compone del Palazzo Italia, di quattro edifici sul Cardo e della Lake Arena, per un totale di 14.000 metri quadri.
E' stato costruito basandosi su un fulcro di 5 elementi.

- **Trasparenza**, utilizzando materiali quali vetro, cristalli, materiali fotosensibili, materiale di valenza metaforica e concettuale;
- **energia** come vita, strumento e mezzo, come motore di trasformazione, nel segno del rispetto ambientale e della compatibilità;
- **acqua**, simbolo dell'esistenza, della nascita, della rigenerazione, delle risorse della Terra e anche della capacità di riflettere il cielo;
- **natura e tecnologia**, metafora concreta della perenne ricerca di un progresso umano sempre in sintonia con il rispetto della natura, della "grande madre terra" e della consapevole non inesauribilità delle sue risorse.

Palazzo Italia

È il cuore dell'intero spazio, destinato a rimanere anche nel periodo post-Expo come polo dell'innovazione tecnologica al servizio della città, secondo il progetto concepito seguendo il concetto ispiratore del Direttore Creativo Marco Balich : quello dell'Italia come Vivaio di Energie Nuove, nido del futuro, ricco di passato, senza voler essere malinconico museo delle proprie grandezze. La mostra dell'Identità Italiana è il cardine espositivo del Padiglione ed è interamente dedicata ai territori che hanno partecipato al suo progetto culturale e artistico. Sono state raccontate le quattro "Potenze Italiane" con l'aiuto delle 21 Regioni e Province autonome.

- La **Potenza del Saper Fare**: 21 personaggi raccontano storie di professionalità applicata degli italiani, in arte e manualità, che hanno trovato soluzioni facendo impresa;
- La **Potenza della Bellezza**: ci sono 21 panorami e 21 capolavori architettonici che raccontano la bellezza dell'Italia;
- La **Potenza del Limite**: qui ci sono 21 storie di impresa agricola, agroalimentare, artigianale che racconteranno la più specifica delle grandezze italiane, la capacità di esprimere il meglio di noi nelle circostanze più proibitive, la potenza più vicina alla virtù del limite come, ad esempio, la coltivazione di vigneti di eccellenza su cucuzzoli aridi e non meccanizzabili.
- L'Italia è la **Potenza del Futuro** e viene raccontata attraverso un Vivaio di 21 piante rappresentative delle Regioni: la Piazza del Campidoglio a Roma, dove Michelangelo creò il mosaico dell'armonia rinascimentale. Dal mosaico si leva un grande Albero, l'**Albero dela Vita**, una struttura di acciaio e legno, alta 37 metri, con 25 metri di apertura, pensata dal citato designer Marco Balich e collocata al centro della **Lake Arena**.

Dentro al Palazzo Italia il visitatore trova la mostra dei mercati, un sistema interattivo che permette il dialogo con i più grandi mercati ortofrutticoli d'Italia a Firenze, Roma e Palermo.

Oltre 750 scuole, con 11.000 studenti, presentano le loro esperienze didattiche nello spirito di Expo Milano 2015.

In uno spazio lungo cento metri di buio totale, gestito dall'Unione Italiana Ciechi, i visitatori possono vivere l'esperienza irripetibile della privazione (la "vista" che non c'è), prima di uscire nel trionfale connubio di luci della Vucciria di Guttuso. Nell'atrio, un'opera romana (la Demetra) e un artista contemporaneo si confrontano nel solco della bellezza e dell'arte.

Lungo il Cardo: Padiglione Italia

Ogni italiano ha ben presente l'immagine del borgo che ha segnato la storia di molte città.

A questa immagine rimanda la struttura degli spazi espositivi che si trovano lungo il Cardo per rappresentare la varietà e la ricchezza dell'Italia: a nord la rappresentazione dei Territori e delle Regioni italiane mentre a sud le filiere del Made in Italy attraverso una grande mostra delle eccellenze nazionali negli ambiti dell'alimentazione e della sostenibilità.

Lungo il Cardo Nord-Ovest, contiguo, a sud del Palazzo, le Regioni Italiane espongono la lettura delle quattro potenze: le loro eccellenze agricole, turistiche, enogastronomiche, ma soprattutto il

loro pensiero e la loro azione sul Tema di Expo Milano 2015. Ognuna, avendo a disposizione due grandi locali (una biblioteca e un convivio), dove esprimere il proprio sapere e il proprio fare.

Nel Cardo Sud-Ovest vengono mostrati il concetto di filiera corta e quello, conseguente, di sostenibilità dello sviluppo. Qui la più grande organizzazione agricola italiana ed europea esprime l'eccellenza delle filiere di prodotto della dieta mediterranea, il vero dono dell'Italia al mondo.

Nel Cardo Nord-Est spazio all'eccellenza del vino. Il Padiglione del Vino, curato da Vinitaly propone al piano terra la conoscenza sensoriale del prodotto fino a produrre un'immersione del visitatore, che al piano superiore assaggerà il sistema dei vini italiani.

Nello stesso settore l'Unione Europea, ospite dell'Italia, offre la visione e la degustazione del pane, alimento comune a tutti i cittadini europei, attraverso un affascinante racconto di due giovani europei, Alex, un agricoltore, e Sylvia, una ricercatrice. La loro storia fa capire l'importanza della collaborazione tra tradizione e innovazione, tra culture ed esperienze diverse, tra agricoltura, amore per l'ambiente e scienza.

Negli spazi interni al Cardo e nelle piazzette commerciali trionfano, infine, gli elementi costitutivi del pranzo italiano : il gelato, la pizza, la birra, l'acqua minerale, il caffè, i latticini, i salumi, con il suggello del pane e del vino. Attraverso il sistema associativo dell'agricoltura e dell'agroindustria, si manifestano le potenzialità dei nostri territori, facendo emergere quell'eccellenza enogastronomica base di partenza per un nuovo modello di turismo.

Molto ricco il palinsesto di eventi organizzati in Padiglione Italia, per poterci adeguatamente soffermare sulla pluralità delle proposte a fronte dell'inevitabile sintesi; estrapoliamo alcuni spunti, invitando ad approfondire tematiche d'interesse sui social od a quanto programmato dal calendario delle iniziative nel periodo di personale visita dell'esposizione.

Università e ricerca

Il mondo dell'università e della ricerca italiana ha proposto una selezione di quattordici incontri di livello internazionale con le eccellenze universitarie del nostro paese impegnate sui temi dell'Esposizione Universale; ciascuno di essi è progettato e promosso da una rete di Atenei italiani, come segno di collaborazione sui temi di EXPO2015.

Scelti fra le decine di importanti proposte pervenute alla CRUI - Conferenza dei Rettori delle Università Italiane - gli incontri offrono al pubblico di EXPO uno spaccato della ricerca italiana più giovane e rivolta al futuro, evidenziando come nel nostro paese non conosca sosta la formazione di ricercatori di valore, spesso protagonisti di brillanti carriere nelle più prestigiose istituzioni internazionali.

Fra i tantissimi temi analizzati e dibattuti, si parla di piazze e mercati del cibo nell'Italia di Dante, di spazi periurbani e agricoltura per un cibo sostenibile, delle coltivazioni italiane ecosostenibili di piante aromatiche per produrre oli essenziali, delle sinergie fra il cibo e il vino, della sorprendente microbiologia del vino, di "bio-raffinerie" di ultima generazione per smaltire in modo sostenibile i sottoprodotti dell'industria enologica, di prospettive di genere su cibo, cultura e società, di come misurare l'impatto delle politiche agricole e rurali, di percezione cognitiva del cibo nelle diverse culture del mondo, delle preziose filiere produttive siciliane, di percorsi del gusto e riqualificazione urbana e rurale nelle Puglie, di turismo gastronomico per celiaci e intolleranti, di lotta all'agro-pirateria, dei legami fra agricoltura, patrimonio culturale e paesaggio, di tradizione e innovazione, di strategie di sviluppo sostenibile nel Mediterraneo.

In definitiva, una serie di appuntamenti per nutrire non solo il pianeta ma anche la mente.

Il Paesaggio, metafora di futuro

Nell'ambito della rappresentazione della Toscana dentro Expo - insieme a Piemonte, Lazio, Umbria, Emilia Romagna e Provincia autonoma di Trento – si è dato spazio al tema del paesaggio declinandolo al futuro. Il titolo del convegno tenutosi al Conference Center di Expo è stato "Paesaggio metafora di futuro". Come ben detto da alcuni, non va dimenticato "lo scheletro contadino" del nostro Paese ossia la terra nella sua materialità e nella sua orizzontalità.

Senza l'orizzontalità del lavoro contadino, dell'agricoltura e del lavoro agricolo non ci sarebbe manutenzione del territorio, senza questa non vi sarebbe l'Italia dei borghi e senza questa Italia non ci sarebbe la bellezza da mettere in mostra tra i "segnali forti" di Expo. Come dire che il tema del

paesaggio è nodale tra il "nutrire il pianeta" e l'"energia per la vita", cioè la tematica ambientale da una parte e quella delle risorse dall'altra.
Il dibattito ha messo a fuoco tre macrotemi.
Il tema del consumo di suolo negli attuali processi di cambiamento è davvero centrale, non solo per l'esigenza di non mangiare altra terra e altro spazio, ma anche per il recupero degli scheletri vuoti lasciati ai margini delle città da decadute produzioni industriali. Interi distretti dismessi e cattedrali nel deserto segnano il paesaggio di tante aree periurbane che possono diventare aree di incorporazione per agricolture sostenibili e biologiche degli orti dentro la città e delle coltivazioni green ai suoi margini.
Il secondo tema affrontato ha fatto riferimento ai paesaggi vitivinicoli: "Il vigneto a filare a giro colle rappresentato nel dipinto del Buon governo già allora alimentava una discussione molto vivace su quali fossero le buone tecniche da impiegare nella viticultura", ha ricordato Anna Marson, assessore all'Urbanistica della Regione Toscana. Un sano mercato globale, se da un lato richiede la quantità del vino, dall'altra richiede sempre più ed acquista identità territoriale dei suoi luoghi di provenienza, alimentando il dibattito tra i filari che rispettano storia e paesaggio di quei siti e quelli che tendono a deteriorarli con una coltivazione intensiva. Il buon governo del paesaggio vuole dunque guardare al futuro nel lungo termine della qualità e del valore aggiunto, piuttosto che a quello breve della quantità.
E poi, infine, il terzo aspetto del paesaggio delle aree marginali, spesso incontaminato per l'abbandono e che oggi la nuova economia è chiamata a riscoprire, conciliando il locale di luoghi peculiari e remoti con il globale delle reti lunghe di distribuzione e comunicazione. Sempre più questi borghi e luoghi abbandonati, infatti, diventano sede di attività antiche come l'agricoltura dei tempi andati, la pastorizia, l'accoglienza turistica diffusa... attività intraprese dai "ritornanti", quei giovani digitalizzati e tecnologizzati che tornano ai lavori di una volta, reinterpretandoli in chiave attuale.

L'attento visitatore dell'Esposizione, di fronte al tema forte e vitale "Nutrire il Pianeta, Energia per la Vita", dovrebbe poter attribuire un significato speciale ad Expo 2015 perché non rimanga un contenitore di belle iniziative ma privo di fatti concreti.
E' doveroso attendersi che l'Esposizione di Milano rappresenti un punto di partenza ma anche di arrivo per risolvere uno dei più gravi problemi dell'Umanità e una delle più grosse contraddizioni del mondo: quella che vede milioni di persone ancora denutrite e prive di cibo a fronte di altre colpite da svariate patologie a causa della smodata sovrabbondanza di risorse nutritive e di un'alimentazione scorretta.
Una delle tante follie di questo Pianeta che rischia la deriva in quanto non supportato da giuste e logiche strategie di governo degli Stati.
Papa Francesco non ha mancato di sottolineare – nel suo videomessaggio in occasione dell'inaugurazione dell'Expo – quello che viene definito il paradosso dell'abbondanza : nel mondo un miliardo di persone tira la cinghia ed un altro miliardo è malato di obesità. Non ci troviamo di fronte ad una contingenza storica ma al fondamento costituivo dell'attuale sistema economico sicuramente non ottimale, pervaso dalle logiche del profitto di pochi a danno del genere umano.
E' un problema strutturale che riguarda anche le speculazioni sul cibo e l'alimentazione dei popoli, al quale non sono sicuramente estranee le multinazionali che gestiscono sementi e risorse alimentari, nè tantomeno, taluni ambiti della stessa Comunità Europea che favoriscono normative obliterative delle peculiarità di eccellenza gastronomica di prodotti degli stessi paesi dell'Unione (V. ad esempio proposte di fabbricazione del formaggio con latte in polvere e derivati, eliminazione delle tracciature informative di filiera su etichette dei prodotti e via dicendo).
Prendere coscienza di tutto questo significa allora anche orientare le nostre scelte quotidiane, affermando comportamenti ed azioni concrete sul piano sociale, politico ed economico.

LA MOSTRA RINNOVATA

Idea e concetto: Curatorium per i Beni Tecnici
Con il sostegno di: Cafi, Rfi, Centostazioni, Cofely
Luogo: Atrio storico Stazione di Bolzano

A cura di
Alessandra M. per CTTAA.

Nel mese di maggio 2015 la mostra sui 150 anni della stazione di Bolzano, inaugurata il 16.05.2009, è stata rinnovata grazie al contributo del Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano Roma, RFI, Centostazioni Spa e Cofely Spa, sotto la supervisione di Wittfrida Mitterer del Curatorium per i beni tecnici, ideatrice dell'esposizione.

La mostra inaugurata nel maggio 2009 ed esposta nell'atrio principale della stazione, ha subito dal 2012 al 2014 numerosi spostamenti di location dovuti alle varie fasi di restyling della stazione, per esser poi definitivamente ricollocata nell'atrio storico della stazione ove per i danneggiamenti subiti nel tempo è stata da poco sistemata e riconsegnata agli appassionati cultori della storia ferroviaria italiana. Si stimano circa 10.000 lettori annui.

La mostra che si riallaccia all'iniziativa "Scambi e Simboli, paesaggio ferrovia" svoltasi nel 2007/2008 presso la stazione di Bolzano e sempre in collaborazione con RFI, ripercorre la storia della stazione di Bolzano dal 1859 a oggi con 10 pannelli autoreggenti di immagini, in parte inediti, corredati da testi e disegni, che rappresentano il volto più e meno giovane di una stazione che nel corso degli anni ha vissuto il passaggio di migliaia di locomotive e di viandanti e che ripercorre oggi le sue varie tappe, dalla culla al restyling.

Il percorso illustrativo offre una panoramica storica sulle varie fasi attraverso le quali ha preso forma la stazione di Bolzano e costituisce al contempo un progresso nella documentazione sulla tratta storica della ferrovia del Tirolo del Sud realizzata nel 1859 su progetti di Alois (Luigi) von Negrelli. I disegni originali, sinora dati per perduti, sono ricomparsi a sorpresa nell'Archivio di Stato di Vienna. Le diciture dei progetti sono in lingua italiana, poiché il Tirolo si aprì all'era della ferrovia da sud. Per questa realizzazione l'impero asburgico, cui all'epoca appartenevano i territori del Nord d'Italia interessati, non badò a spese. Il tratto del Tirolo del Sud venne allacciato partendo da Verona, città allora facente parte del Lombardo-Veneto austriaco. Capo della Direzione Superiore dei Lavori di Verona fu un pioniere dell'ingegneristica del suo tempo, il trentino Alois von Negrelli che in seguito avrebbe progettato il canale di Suez.

L'edificio della stazione consente una chiara lettura delle alterne vicende dell'evoluzione del complesso. Esso è stato ripetutamente adattato alle esigenze dello sviluppo del traffico ferroviario ed alla sempre crescente mobilità, come ad esempio dopo la realizzazione della ferrovia per Merano (1881), della ferrovia dell'Oltradige (1898) e l'estensione a scalo merci. Non fu invece realizzato un ampliamento di grande portata progettato nel 1909 quando responsabile dell' Ufficio Tecnico del Comune di Bolzano era Gustav Nolte. L' aspetto odierno è stato conferito al complesso della stazione di Bolzano nel 1928 grazie al progetto dell' architetto italiano Angiolo Mazzoni. Una firma importante cui rendono merito gli attuali premurosi lavori di risanamento, che sono stati ultimati entro la fine dell'anno 2011 da Centostazioni Spa, gestore di medie stazioni e con la missione di riqualificare con conto di RFI 103 stazioni in tutta Italia.

Milano *non solo Expo*: alla scoperta di Leonardo

di Laura Marinelli

Il "tormentone" del 2015, si sa, è l'Expo, l'Esposizione Universale che è iniziata il 1 Maggio e che, per sei mesi, ci mette al centro dell'interesse globale. Ovvero punta i riflettori sull'Italia, e su Milano in particolare. Da qui è successo che, da un po' di tempo a questa parte, *dici Milano dici Expo*. Ma allora, nell'attesa che si scaldi l'atmosfera all'interno dei padiglioni tematici, vediamo quali altri tesori e curiosità si possono scoprire passeggiando per il capoluogo lombardo.

Innanzi tutto dove la mettiamo l'emozione, che comincia prima ancora del viaggio, di chi non c'è mai stato? Io, per esempio, non scorderò facilmente la prima volta che sono sbarcata nella monumentale stazione ferroviaria di Milano Centrale. Era una domenica mattina di gennaio, la temperatura era rigida ma un sole intenso mitigava leggermente l'aria e il cielo era inspiegabilmente terso, come a voler smentire il luogo comune cha a Milano ci sia sempre la nebbia. Un inizio promettente, come a dire: questa è una città capace di stupirci.

Ma lasciamo da parte le personali suggestioni, e chiediamoci invece: quali e quanti aggettivi dovremmo mettere in fila, anche ipotizzando di affidarci a un milanese doc, per descrivere Milano? Contemporanea, all'avanguardia, cosmopolita, globale… . Non credo bastino. Proviamo a dare giusto qualche spunto. Capitale, nell'Ottocento e nel Novecento, di correnti letterarie e movimenti culturali di tenore internazionale, nel secolo scorso ha consolidato il proprio ruolo economico e produttivo, diventando il maggiore mercato finanziario italiano. È uno dei poli universitari più importanti della penisola, è stata, insieme a Roma e a Torino, uno dei centri principali per

l'introduzione della televisione in Italia, ed è tuttora luogo di numerose, importanti, emittenti radiofoniche nazionali. È il capoluogo dell'editoria in Italia, sede di quotidiani e periodici di valenza nazionale ed estera, nonché una delle capitali mondiali della moda, insieme a Londra, Parigi e New York. Grande sostenitrice, da sempre, dell'antica tradizione operistica, nell'ultimo secolo e nell'attuale ha stabilizzato il titolo di punto di riferimento a livello mondiale per il design, con il ***Salone Internazionale del Mobile*** e l'evento artistico culturale correlato ***Fuori Salone*** che si svolgono annualmente in città. In particolare queste manifestazioni si sono concluse da poco (il Salone si è svolto quest'anno dal 12 al 17 aprile) e hanno visto la città trasformarsi in un'enorme installazione, all'insegna della creatività e di numerosi progetti per un nuovo modo di abitare attento alle esigenze di tutti, ambiente compreso. Milano, inoltre, spicca per la tradizione gastronomica, per l'innovazione e la ricerca in questo settore (molti i ristoranti di alto livello, recensiti da guide specializzate, e quelli etnici che offrono un'alternativa alla cucina italiana tradizionale); e si distingue nondimeno per l'esuberante

vita notturna che anima in particolare alcune aree della città e che coinvolge i cosiddetti vip, personaggi dello spettacolo, dei media e dello sport. Anche questo scenario l'ha resa famosa nel mondo [1]. Ma se da una parte è difficile anche soltanto enumerare i vari aspetti di una città così complessa, dall'altra forse nessuno meglio di alcuni artisti ha saputo cogliere, con acume e profondità, il suo carattere e le sue contraddizioni, magari condensandole dentro poche immagini. O dentro una canzone. Sono tanti i brani musicali con cui cantanti e cantautori hanno omaggiato e raccontato Milano. In particolare vorrei ricordare due brani, da riascoltare.

Lucio Dalla, con pochi tratti, descrive una Milano cosmopolita e festaiola, frivola e moderna, piena di contrasti:

Milano vicino all'Europa
Milano che banche! che cambi!
Milano gambe aperte
Milano che ride e si diverte
Milano a teatro
…
Milano carabinieri polizia
che guardano sereni
chiudi gli occhi e voli via
Milano a portata di mano
ti fa una domanda in tedesco
e ti risponde in siciliano … [2]

Indimenticabile la strofa finale di *Luci a San Siro*, capolavoro di Roberto Vecchioni, in cui il cantautore si rivolge direttamente alla sua città, in un disperato rimpianto di una gioventù, un amore e una purezza ormai perduti.

Milano mia,
portami via
fa tanto freddo, schifo e non ne posso più
facciamo un cambio
prenditi pure
quel po' di soldi, quel po' di celebrità
ma dammi indietro
la mia Seicento,
i miei vent'anni e una ragazza che tu sai
Milano, scusa
stavo scherzando
luci a San Siro non ne accenderanno più.[3]

Ma torniamo ora al presente e al nostro obiettivo di partenza, ovvero cosa vedere a Milano oltre l'Expo.

Dal 16 aprile fino al 19 luglio a **Palazzo Reale** è possibile visitare la mostra ***Leonardo da Vinci a Palazzo Reale***, una delle più complete e grandiose esposizioni dedicate al grande genio che siano mai state organizzate in Italia. Al suo interno sono presenti oltre duecento opere provenienti da musei e istituzioni di tutto il mondo, dalla vicina Pinacoteca Ambrosiana, al Louvre di Parigi, alla collezione della regina Elisabetta. Il criterio espositivo prende le mosse da uno sguardo a trecentosessanta gradi su tutta l'opera dell'artista-scienziato e procede attraverso l'individuazione di alcune tematiche principali, declinate in dodici sezioni, dalla formazione fiorentina, ai soggiorni milanesi fino all'approdo in Francia. Questi temi sono: il disegno, il permanente dialogo tra le arti (disegno, pittura, scultura), il rimando al mondo classico, la scoperta delle emozioni dell'animo umano, i progetti utopistici e l'automazione meccanica, il continuo intrec-

[1] http://it.wikipedia.org/wiki/Milano
[2] Lucio Dalla, *Milano*, dall'album *Lucio Dalla*, 1979
[3] Roberto Vecchioni, *Luci a San Siro*, dall'album *Parabola*, 1971

ciarsi di arte e scienza, e così via. A conferma dell'ascendente da sempre esercitato da Leonardo sugli artisti che lo hanno seguito nel corso della storia, la mostra si conclude con una sezione dedicata al *mito di Leonardo*, che mette in evidenza come l'influenza e l'ispirazione del maestro siano presenti anche in artisti a noi molto più vicini: pensiamo alle rivisitazioni in chiave ironica di Marcel Duchamp o pop di Andy Warhol[4].

Casa degli Atellani
L'esterno e il giardino

A proposito di mito di Leonardo: la storia racconta di un vigneto che l'artista ricevette in dono, nel 1498, da Ludovico il Moro. Questo vigneto si trovava a Milano e per molto tempo non se ne è saputo più niente. Ebbene, ora la vigna di Leonardo sarà reimpiantata in città nella sua collocazione originaria, proprio dove è avvenuto il ritrovamento di alcune viti sopravvissute a un incendio provocato dai bombardamenti del 1943. **E sarà un sito visitabile, già da maggio, in concomitanza con l'apertura di Expo 2015. Si tratta della *Casa degli Atellani*, in Corso Magenta**, uno splendido palazzo quattrocentesco a pochi passi dalla chiesa di Santa Maria delle Grazie dove è tuttora esposto il *Cenacolo*, uno dei dipinti leonardeschi più famosi. Le vicende che hanno portato alla realizzazione del progetto sono affascinanti e devono molto alle ricerche del professor Attilio Scienza, tra i massimi esperti di viticoltura al mondo, e all'intuizione del giornalista ed enologo Luca Maroni. Quest'ultimo, dopo aver appreso del-

[4] www.mostraleonardodavinci.it; www.milanotoday.it

l'esistenza di una vigna di Leonardo, inizia le ricerche una decina di anni fa giungendo all'identificazione certa dell'ultima parcella di vigneto superstite, quella conservata dall'architetto milanese Piero Portaluppi e inglobata nel giardino della sua Casa degli Atellani, tuttora proprietà dei suoi eredi, la famiglia Castellini. Incontrate le nipoti del Portaluppi, le signore Letizia e Anna Castellini, Maroni può procedere al sopralluogo e viene a conoscenza del motivo della scomparsa di quei filari: l'incendio dopo il bombardamento alleato. Ma allora, se la vite fu distrutta da un incendio, le radici potevano essere ancora integre, e magari, scavando, sarebbe stato possibile ritrovarle, ricavandone frammenti cellulari ancora vivi per identificare la pianta e riportarla in vita. Questa è stata l'intuizione che ha permesso l'avvio del recupero, con il sostegno delle istituzioni. L'esito scientifico degli scavi è stato positivo: i residui vegetali ancora vivi e interrati nel sito originale erano della vite di Leonardo; ed era possibile, visto il soddisfacente stato di conservazione, estrarre da questi del dna non degradato e identificabile [5].

Un'altra mostra dedicata al grande genio toscano ci offre l'occasione di una passeggiata attraverso quell'autentico gioiello milanese che collega piazza Duomo a piazza della Scala: la **galleria Vittorio Emanuele II**, una grandiosa architettura industriale della seconda metà dell'Ottocento, in stile eclettico, con grottesche, cariatidi, lunette e lesene. Peraltro appena restaurata. Da qui ci spostiamo verso le vicinissime **Sale del Re** le quali ospitano, **fino al 31 ottobre**, l'evento ***Il Mondo di Leonardo***, realizzato dall'innovativo centro studi Leonardo3. Si tratta di un'esposizione che offre qualcosa in più rispetto a una mostra tradizionale: lo spettatore non si limita a osservare le opere, ma viene coinvolto in un'esperienza interattiva che lo porta a scoprire un Leonardo inedito. Ci sono infatti macchinari funzionanti realizzati grazie allo studio dei manoscritti dell'artista, restauri digitali e ricostruzioni tridimensionali delle sue creazioni [6].

Sempre a **Palazzo Reale**, invece, **dal prossimo 21 luglio fino al 10 gennaio 2016**, sarà visitabile la mostra ***Natura, mito e paesaggio dalla Magna Grecia a Pompei***, una rassegna sulla rappresentazione del paesaggio nel mondo classico che illustra come nei secoli sia cambiato il rapporto dell'uomo con l'ambiente. Questa si inserisce con leggerezza all'interno delle tematiche dell'Esposizione Universale, facendo riflettere sull'attuale contesto di un'umanità sempre più violenta e di un paesaggio sempre più ferito. Non mancherà - perfettamente in tema con Expo - il cibo di duemila anni fa: fichi, bucce di melograno, chicchi di grano e i resti di grappoli d'uva passita. E poi noci e pigne. Sono i frammenti organici, carbonizzati o sepolti dal fango, giunti fino a noi dall'eruzione del Vesuvio che fece fermare la vita quotidiana a Pompei, Ercolano e Stabia nel 79 d.C.. Reperti unici, conservati con precisione dalla soprintendenza archeologica di Pompei e che saranno al Palazzo Reale per la mostra [7].

Concludiamo con una tappa presso la **Basilica di Sant'Ambrogio** la cui visita si arricchisce in questo periodo di una sorpresa: infatti proprio qui Stefano Passerotti, noto come il grande artista della natura, ha realizzato un'installazione molto originale: **un "giardino del vino" sul sagrato della chiesa, a ridosso dello spazio dell'Oratorio della Passione che ospiterà il *Milano Wine Garden* fino al 20 settembre** [8].

[5] www.lavignadileonardo.com; www.lucamaroni.com
[6] www.leonardo3.net
[7] www.milanoguida.com; http://napoli.repubblica.it
[8] http://milanowinegarden.ilgiornale.it/

HDI
Assicurazioni

Al tuo fianco,
ogni giorno

SoloDomani,

il progetto di risparmio previdenziale per guardare con serenità al proprio futuro attraverso una pensione complementare.
Un progetto che offre un Piano Pensionistico Individuale, "Previdenza HDI", e un Fondo Pensione Aperto, "Azione di Previdenza".

SOLO DOMANI

Messaggio promozionale riguardante forme pensionistiche complementari - prima dell'adesione leggere le Note Informative, lo Statuto/Regolamento e, per "Previdenza HDI", anche le Condizioni generali di contratto. Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo:

www.hdiassicurazioni.it

P 394

TUTELA LE TUE OPERE DAL PLAGIO

PATAMÙ reinventing creativity

Patamu.com ti permette di depositare e proteggere dal plagio le tue opere, **lasciandoti la libertà di decidere come usarle.**

FACILE, VELOCE, SICURO
Dimostra la paternità della tua opera con una procedura informatica che ha la stessa validità del deposito opere inedite SIAE.

Servizio BASIC gratuito con donazione libera :)
Iscriviti su **www.patamu.com**

SCOPRI IL NUOVO PATAMU LIVE!

Patamu LIVE ti fornisce gli strumenti per autoriscuotere in totale trasparenza le royalties per i tuoi concerti, senza l'intermediazione della SIAE.

Non ci sono vincoli né esclusive. L'iscrizione è gratuita e potrai decidere tu se donare per sostenere il progetto.

Iscriviti su **patamu.com/patamulive**

www.patamu.com
Reinventing creativity, together.

/patamucom @patamu_ita patamu@patamu.com