Novità editoriale C.A.F.I. sui bandi TEN

Agosto/Settembre
2014 n. 8/9

AF

Crescita sostenibile
"facciamo rete"

Rivista "AF - L'Amministrazione Ferroviaria"

L'Amministrazione Ferroviaria
dal 1974

Governo: il Decreto "Sblocca Italia"

MERCINTRENO 2014

BNC Onlus: 15 anni di welfare per i ferrovieri

Estratto Assemblea ordinaria del CAFI

Albatros Cultura: Villa Patrizi e dintorni

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

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

Anno XL • 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.

AGOSTO/SETTEMBRE 2014

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. 06.97606047
Fax 06.4881634
E-mail redazione:
afcafi@tin.it

A questo numero hanno collaborato:

Armando Bussi
Armando Conte
Antonio D'Angelo
Laura Marinelli
Pierluigi Pulone
Giovanni Saccà

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

DEREGULATION

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

Deregulation? No, "semplification".
Pochi Paesi al mondo, possono vantare una storia millenaria come quella della nostra Italia. Solo la Grecia, nell'emisfero occidentale. Delle civiltà indiane o cinesi non sappiamo, anche se forse si avvicina il tempo in cui conosceremo più da vicino questi grandi ed influenti Paesi.
Ma per restare a noi, vorrei mettere in evidenza un particolare momento, quello dell'Italia dei Comuni. Un modello che, vuoi per l'ottima riuscita avuta dai Comuni, vuoi per l'insorgere solo tardivo nel nostro Paese di una entità statale unificante, ha condizionato fino ad oggi i comportamenti in positivo ed in negativo. Certo è, che nella patria dell'italico genio, patria di autonomie, Corporazioni e del diritto, spesso a volte bizantinamente contraddittorio, le certezze sono cosa rara. Semplificare il corpo del diritto a poche e semplici regole, magari sul modello anglosassone è visto spesso come potenzialmente distorsivo e prevaricante rispetto alla tutela delle minoranze e dei più deboli. Ma ahimè, anche questa pia illusione si sta disfacendo, sull'onda di un insorgente costo del "diritto di accesso alla giustizia". Ma non è questo. Quello che è invece, è che nel nostro Paese ci sono molti, troppi "galli a cantare". Forse perché, proprio ritornando appunto alla genesi "comunale", ci sono tante, tantissime idee, capacità di "intraprendere", competenze e genialità grandi e piccole.
Ma, stiamo ancora ripetendo lo stesso ciclo che ci ha dato uno Stato unitario solo nel 1861. Ma il senso di unità, la dimensione di "sistema Paese" unico ed organizzato, ancora ci sfugge. Chi lo sa, forse, per via dell'antica civiltà che ci ha caratterizzato, non siamo arretrati, ma così avanzati, che non puntiamo a "fare gli Italiani", ma direttamente a fare gli Europei. Ma ne dubito. Forse, "obbedisco" e "facciamo gli Italiani", deve essere ancora detto e un nuovo avvento ed un nuovo Garibaldi sono vicini alla nostra porta ed alla nostra Storia. Ma è pericoloso. Molto.
Perché il nostro Paese, ciclicamente, si ritrova in balia di pulsioni totalitarie. Nel caos magno, c'è chi specula e così, (scusate il luogo comune) getta l'acqua sporca insieme al bambino. E ci ritroviamo di colpo con i Figli della Lupa, sbatter di tacchi, adunate oceaniche, manganellate, e poi tragicamente, deportazioni e sterminio, guerre e fame per la povera gente. No, il caos non va bene. La mancanza di certezza del diritto non va bene, gli interessi particolari che prevaricano quelli generali non vanno bene, ecc. ecc. La CASA BRUCIA! La Nostra Italia brucia, i nostri figli (compresi i miei) non trovano lavoro in Patria ed emigrano all'estero. Disoccupazione, riduzione dei consumi (e quindi del livello di vita), aumento delle malattie, diminuzione dell'aspettativa di vita. Vogliamo questo? No.
Ma, non vogliamo neanche la fine delle tutele sindacali, la fine del Welfare, ne' la guerra a coltello fra gli anziani (con pensione), i "senior" sindacalizzati ed i giovani invece abbandonati a se stessi.
Troviamo un accordo, sblocchiamo l'Italia.
In questo numero troverete molti riferimenti al decreto legge del Governo Renzi, il cosiddetto "Sblocca Italia" ed in più sul disegno di legge denominato "Job act" e sulle linee di riforma scolastica, naturalmente con ampi riferimenti e connessioni alla realtà dei trasporti ed a quella ferroviaria in particolare.

Buona lettura.

1

4

12

18

28

32

36

42

Sommario

1 **Editoriale**
Deregulation
di Alessandro Bonforti

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

12 **Governo, Parlamento, Authority**
a cura di Alessia Nigro

18 **Nuove prospettive e sinergie possibili nei trasporti ferroviari a seguito delle recenti iniziative del Governo Italiano**
di Giovanni Saccà

28 **Connecting Europe Facility. I primi bandi del nuovo programma per i trasporti**
di Pierluigi Pulone

32 **Mercintreno 2014**

36 **BNC Assistenza e Solidarietà O.N.L.U.S.**
15 anni di welfare per i ferrovieri

42 **1° Ottobre - Giornata Europea delle Fondazioni**
Comunicato stampa

46

48

50

56

60

64

III

IV

46 **Estratto del verbale dell'Assemblea ordinaria dei Delegati CAFI del 4 ottobre 2014**

48 **Novità editoriale CAFI**
"Le pensioni dei ferrovieri e dei dirigenti del Gruppo FS iscritti al Fondo Speciale. Genesi - Cenni storici - Evoluzione normativa del trattamento pensionistico dei ferovieri. Sistemi di calcolo"
di Giustino Di Nallo

50 **VILLA PATRIZI E DINTORNI. Storia e Storie**
di Armando Bussi

56 **Villa Patrizi e dintorni**
di Laura Marinelli

60 **Una Ferrovia di montagna.** Agnone, Pietrabbondante, Pescolanciano. Primo centenario dalla costruziione 1914 – 2014
di Armando Conte

64 **Riaprono al pubblico la Biblioteca e gli Archivi della Fondazione FS Italiane nella sede di Villa Patrizi**
Da Linea Diretta del 3 ottobre 2014

TERZA DI COPERTINA ZES, logistica ed energia. Fattori di sviluppo per il Porto di Giuia Tauro

QUARTA DI COPERTINA BNC ASSISTENZA E SOLIDARIETA'

di Antonio D'Angelo

Media e trasporti:

stampa, web, radio e TV

Sblocca Italia: le opere cambiano verso
La Apice-Orsara
Il governo cancella l'Irpinia
Gli obiettivi dello Sblocca Italia
Le critiche allo Sblocca Italia
Sblocca Italia choc
Variante di valico, do you remember?

Sblocca Italia: le opere cambiano verso

Cominciamo col prendere nota delle date: il cosiddetto decreto Sblocca Italia è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 12 settembre con il numero 133. In teoria, il decreto è immediatamente esecutivo, ma in Italia - che è sempre uno strano paese - non ci si fida e quindi bisogna attendere i fatidici sessanta giorni per vederlo convertito in legge dello Stato, quindi entro il 12 novembre 2014. Su alcune norme del decreto - come vedremo - si sta già cercando di coagulare una opposizione e, a prescindere dalle possibilità di successo, è buona norma in Italia attendere che venga pronunciata una parola definitiva (che poi definitiva non è, perchè questo vocabolo sembra quasi inutile nel vocabolario del nostro Paese). Le voci di protesta si sono finora alzate, in particolare, per una norma relativa alla linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari e, in particolare, per il tracciato relativo alla tratta Apice-Orsara. Va spiegato di che cosa si tratta perchè le informazioni - come al solito - su alcuni temi cogenti, ma inevitabilmente complessi, latitano clamorosamente, non solo sugli organi di stampa ma anche nei documenti ufficiali dove non c'è mai una parola definitiva (ci risiamo...), ma soprattutto che riporti fonti aggiornate. Tra le altre promesse dello Sblocca Italia c'è anche quello di tenere costantemente aggiornati - su un sito apposito - stato di avanzamento delle procedure e dei lavori e bisogna sperare che anche queste non rientrino nella categoria indefinibile della "annunciate".

La Apice-Orsara

La Apice-Orsara è la tratta più difficile (e più costosa) del tracciato della Napoli-Bari: si tratta di superare il fronte appenninico, che è uno di quei rega-

li (che certo nessuno contesta) di questo nostro paese stretto e lungo e che quando non è pieno di ostacoli naturali ha pensato bene di creare un'urbanizzazione che a volte non ha rispettato alcuna regola o preveggenza del futuro. Bisogna sempre ricordarsene quando si lamentano i ritardi nella costruzione delle opere pubbliche, ma è anche vero che spesso ciò è diventato un alibi per protrarre opere quasi all'infinito o "sforare" qualsiasi previsione di spesa. E' evidente che gli ingegneri e i progettisti del passato avevano molti meno problemi rispetto all'oggi, ma a ciò bisogna poi aggiungere il ruolo degli interessi territoriali o di altro tipo, che spesso hanno fatto deviare dall'itinerario più semplice e più naturale per perseguire altri fini, di carattere economico o sociale: caso tipico il tracciato della Salerno-Reggio Calabria che - pur diretta al Sud - è per larghi tratti un'autostrada di montagna, con un percorso deviato per privilegiare alcuni territori, altrimenti destinati all'isolamento non solo geografico ma anche economico e sociale. A prescindere se questi obiettivi siano stati raggiunti o no, quasi tutte le grandi opere in Italia sono frutto di un compromesso con le istanze territoriali: oggi si riconosce unanimamente che la localizzazione di Malpensa è stato un errore, ma su quel progetto si è insistito per anni in nome dell'equilibrio dei territori; e di esempi se ne potrebbero citare molti altri, a partire dal porto di Gioia Tauro che - va ricordato - è nato per essere al servizio di un centro siderurgico e poi è stato "riciclato" con una intuizione più o meno geniale. Sulla carta geografica, Apice e Orsara di Puglia stanno più o meno sulla stessa direttrice: in termini stradali, parliamo di una distanza di circa 50 chilometri, che diventano più di 65 se si devia il percorso verso Grottaminarda e la Valle dell'Ufita. Il percorso ferroviario - nell'ultimo progetto approvato a livello delle varie conferenze di servizi - prevede di seguire proprio il secondo itinerario e la creazione anche di una stazione - Ufita - che sarebbe al servizio dell'intera area e che dovrebbe prevedere anche la nascita di una piattaforma logistica per le merci (la Napoli-Bari è definita ad alta capacità proprio perchè al servizio anche del trasporto merci). Anche se le informazioni latitano, questa soluzione è la più costosa ma, soprattutto, allunga di molto i tempi di realizzazione della linea. E devono essere stati proprio i tempi a convincere il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi ad adottare misure da economia di guerra e finora senza alcun precedente in Italia. Negli innumerevoli vertici svoltisi presso il suo dicastero proprio per sbloccare la Bari-Napoli, Lupi ha scoperto che - con tutta la buona volontà - i lavori dell'opera non sarebbero potuti iniziare prima del 2018 e sarebbero stati completati entro il 2025, ma molto più probabilmente entro il 2030 seguendo l'andazzo italico. Ed ecco anche il motivo perchè lo Sblocca Italia contiene proprio all'articolo 1 le "Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina". Norme che prevedono che l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A sia "nominato, per la durata di due anni dall'entrata in vigore del presente decreto, Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari"; il Commissario - recita ancora il decreto - "provvede all'approvazione dei relativi progetti" allo scopo di "poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari, in modo da poter avviare i lavori relativi a parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015". Il Commissario ha poteri amplissimi, ma deve a sua volta sottostare alla regola severa di rispettare i tempi ultrarapidi imposti per la cantierizzazione dei lavori. Non bastassero le stringenti norme previste nel decreto per velocizzare i

lavori (le regole si applicano anche per la Palermo-Messina-Catania), la tratta Apice-Orsara viene esplicitamente citata nel decreto e diventa il simbolo di una svolta che cancella anni di inesauribili trattative in conferenza dei servizi, di rimpalli e di andirivieni dei progetti con le continue modifiche proposte fino all'ultimo momento; sul versante adriatico, la storia del raddoppio della Termoli-Lesina è abbastanza esemplificativa degli inceppi a piè sospinto che possono inserirsi sul cammino delle opere. Ma che cosa dice il decreto a proposito della Apice-Orsara? Sono in tutto tre righe, ma indubbiamente destinate a preoccupare i sostenitori della fermata dell'Ufita; al comma, si recita infatti che "Al fine di ridurre i costi e i tempi di realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alla tratta appenninica Apice-Orsara, il Commissario rielabora i progetti anche già approvati ma non ancora appaltati." E' il caso proprio della tratta in questione che - nonostante le perplessità su tempi e costi - era stata approvata dai tavoli istituzionali. Possibile che sia tutto così semplice e basta un decreto per sbloccare non solo i lavori, ma l'Italia per davvero? E' quello che si vedrà non solo nei prossimi sessanta giorni di approvazione del decreto, ma anche nella concreta applicazione delle norme. Nel frattempo, la stampa registra le reazioni che - nei territori interessati - ovviamente non sono entusiaste.

Un sito che celebra le virtù dell'ortica ("libera, pungente, benefica") e da cui prende il nome (**www.orticalab.it**) pubblica quotidianamente gli interventi di esponenti locali, di livello sia politico che industriale. La notizia è definita "terrificante" nell'intervista al presidente degli industriali, mentre in un articolo intitolato "Alta velocità, il governo cancella l'Irpinia" si sottolinea "il rischio che il disegno infrastrutturale venga meno e che l'Alta Velocità si trasformi in un mostro per questi territori". I toni sono da "catastrofe" per il territorio irpino, come spiega un ex assessore provinciale che ha seguito negli anni tutta l'evoluzione del progetto e ne ripercorre storicamente le tappe, senza rendersi conto dell'anacronismo dei tempi che da solo basterebbe a vanificarne il senso di prospettiva per il futuro. Sostiene l'ex assessore provinciale e attuale sindaco di Ariano Irpino: "L'Alta velocità è un dibattito che va avanti dagli anni 80. Da un lato la scelta che premia la velocità, la scelta che asseconda la logica dei tecnocrati, dall'altro quella di chi guarda agli interessi del territorio. La politica sta da questo lato e dopo anni di battaglie e di fatica non può accettare un colpo di spugna" come le tre righe del decreto, spiega l'ex assessore che ricorda anche come il progetto preliminare della tratta Apice-Orsara sia stato approvato nell'aprile 2009, e la messa in fila delle date costituisce in qualche maniera già una condanna per il progetto anche più valido. Lo Sblocca Italia rischia di fare della Apice-Orsara un simbolo, ma - al di là della discussione nel merito, su cui ovviamente non è il caso di entrare - rischia di essere il simbolo di una svolta in positivo, perlomeno per quanto riguarda i tempi di realizzazione delle opere.

Gli obiettivi dello Sblocca Italia

Gli obiettivi dello Sblocca Italia sono spiegati dallo stesso Ministro

Maurizio Lupi, che tiene attivo il suo sito con un'illustrazione puntuale delle iniziative e dei progetti. Semplificazione burocratica, cantierabilità delle opere, aumento degli investimenti privati in infrastrutture autostradali, semplificazione edilizia sono i quattro criteri-guida del decreto, che contiene molte novità dirompenti, oltre a quelle già illustrate finora. L'urgenza dei tempi che ha ispirato i provvedimenti sulla Napoli-Bari si ripete per un gran numero di opere (tra cui, ad esempio, il Terzo Valico) che - oltre ad usufruire di interventi di semplificazione e sveltimento - saranno sottoposti al meccanismo della "tagliola", cioè la cancellazione dei fondi se il cantiere non inizia. Alessandro Arona, sul **Sole 24 Ore** del 17 settembre così spiega lo Sblocca Italia in un articolo "Metro, ferrovie e strade: ripartono le grandi opere". Scrive Arona: "Nuove risorse per 3,9 miliardi di euro, da una parte, e procedure speciali e incentivi fiscali dall'altra. Il pacchetto infrastrutture del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 è un po' "il cuore originario" dello Sblocca Italia: l'utilizzo dei cantieri e dell'edilizia per dare una spinta rapida all'economia. La prima sfida è dunque sui tempi. L'articolo 3, quello che stanzia 3.890 milioni di euro per una lista di opere indicata già in dettaglio nel testo, stabilisce le date massime di cantierabilità, pena la revoca dei fondi. Per quattro opere (passante ferroviario di Torino, schema idrico Basento-Bradano, A4 Venezia-Trieste, soppressione passaggi a livello sulla Bologna-Lecce, metropolitana C di Roma) i lavori dovranno partire entro il 31 dicembre 2014; per altri due gruppi si fissano le date massime del 30 giugno e 31 agosto dell'anno prossimo. Tempi stretti, dunque. Con tutti i 3,9 miliardi si possono subito pubblicare bandi di gara e firmare contratti, ma la "cassa" è molto spostata negli anni: solo 455 milioni (il 12% del totale) sono spendibili nei primi tre anni, 2014-2016, mentre il restante 88%, 3.435 milioni, è spendibile dal 2017 al 2020. Il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi assicura che «è del tutto normale che le infrastrutture facciano poca cassa i primi anni, ma i cantieri devono essere aperti tutti entro il 31 agosto prossimo, e le risorse per portarli avanti ci sono». Questi numeri attesterebbero però che è impossibile (o quasi) "fare Pil" nel breve termine con le infrastrutture. L'articolo 3 affida a uno o più decreti Lupi-Padoan il compito di assegnare le risorse, ma la Relazione tecnica del governo già indica le cifre. Alle 29 opere citate andrebbero dunque 2.950 milioni, con i restanti 900 a quattro piani di piccoli interventi: 300 alle manutenzioni Anas, 500 ai piccoli Comuni (lettera di Renzi e 6mila Campanili) e 100 milioni ai Provveditorati. Spiccano poi le tratte ad alta capacità ferroviaria Terzo Valico (200 milioni), Brennero (270), Verona-Padova (90), la Colosseo-Venezia del metrò C di Roma (155), il Quadrilatero Marche-Umbria (120), la variante Tremezzina sulla Ss 340 Regina (210), la ferrovia Lucca-Pistoia (215), la tramvia di Firenze (100), due tratte della Salerno-Reggio Calabria per 419 milioni (la tabella completa sul Sole 24 Ore del 12 settembre).Un effetto sblocca-cantieri importante è poi affidato anche all'articolo 1, che nomina l'Ad di Fs, Michele Elia, commissario

straordinario per accelerare le due tratte ferroviarie Napoli-Bari (già finanziata per 2,9 miliardi) e Messina-Catania-Palermo (2,4 miliardi disponibili). Il decreto fissa il 31 ottobre 2015 come obiettivo per far partire i primi cantieri. L'articolo 2 detta norme di fatto pensate per l'autostrada Orte-Mestre in project financing, con l'obiettivo di superare i rilievi della Corte dei Conti e riapprovare la delibera Cipe del novembre 2013 che consente di avviare il bando con la defiscalizzazione. I tempi dei cantieri saranno comunque incerti e lunghi. L'articolo 11 allarga il raggio d'azione del credito d'imposta Ires e Irap che il Cipe può assegnare per spingere le infrastrutture in project financing, da un minimo di valore dell'opera di 200 milioni di euro a soli 50 milioni, e non solo per le infrastrutture strategiche. La misura era nel Dl 179/2012, e non è mai stata applicata. Stesso discorso per i project bond, sconti fiscali (12,5% sugli interessi anziché l'attuale 26%) per le obbligazioni di progetto dei Ppp, misura anch'essa del governo Monti mai utilizzata. Ora si elimina la scadenza del 30 giugno 2015, si ammette la garanzia anche per la fase post-costruzione, si estende il privilegio anche sul ri-finanziamento. In materia di autostrade, all'articolo 5, il decreto ammette la possibilità di rinegoziare le concessioni (entro il 31 agosto 2015) – previa intesa con la Commissione europea – con l'allungamento della concessione in cambio di nuove opere o comunque la certezza che si realizzino quelle già previste. Il governo prevede lo sblocco di opere per 10 miliardi di euro, ma parliamo di un arco temporale di oltre 10 anni, e un avvio graduale a partire dalla fine dal 2015.", conclude l'articolo.

Le critiche allo Sblocca Italia

Le critiche allo Sblocca cominciano prima ancora che il decreto venga pubblicato. Il 6 settembre, Tomaso Montanari, su **Il Fatto Quotidiano**, scrive che "Sblocca Italia distrugge il Paese". Il sommario così descrive "le nuove regole": "Niente freni: se occorrerà bucare una montagna di amianto o spianare una città antica, si potrà fare". Nell'articolo, Montanari scrive: "Cosa stabilisce il decreto? L'articolo 1 prevede che l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, nominato commissario per la realizzazione degli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania, possa condividere con le altre amministrazioni coinvolte non una bozza, ma un progetto finale. Nel caso che esse non siano favorevoli, egli potrà decidere se i pareri avversi siano 'regolari', e quindi se tenerne conto o meno. Un potere privo di qualsiasi freno e controllo: se occorrerà bucare una montagna piena di amianto o spianare una città antica, ebbene si potrà fare. E il principio è letale: una soprintendenza non potrà più respingere un progetto perché incompatibile con la tutela del territorio, e dovrà invece comunque accettarlo. L'articolo 5 stabilisce che si possano posare pali per reti a banda ultra larga senza autorizzazione preventiva: anche in aree vincolate paesaggisticamente. L'articolo 10 dimezza i tempi

con cui valutare la pericolosità degli inceneritori. L'articolo 12 sancisce la fine della cosiddetta archeologia preventiva: d'ora in poi in caso di ritrovamenti (anche importantissimi) le soprintendenze non potranno più indicare come tutelare e valorizzare le scoperte, ma saranno costrette ad accettare le soluzioni proposte dalle ditte. Che è come chiedere alla volpe come desideri proteggere il pollaio. L'articolo 13 stabilisce che se in due mesi una soprintendenza non riesce a esaminare una autorizzazione paesaggistica, il silenzio viene interpretato come un assenso: e si procede d'ufficio. Un provvedimento criminale: perché pretende efficienza da un corpo dello Stato che si è dolosamente depotenziato inibendo il turn over e azzerando i fondi; e perché l'inefficienza dell'amministrazione viene fatta scontare ai cittadini, che si vedono distrutto l'ambiente in cui vivono. L'articolo 14 liberalizza in modo selvaggio gli impianti fotovoltaici e a biomasse, e le torri eoliche: per i quali non sarà necessaria più nessuna autorizzazione paesaggistica. Il che ribalta la costante giurisprudenza della Corte costituzionale, e una recente pronuncia del Consiglio di Stato per cui 'il paesaggio rappresenta un interesse prevalente rispetto a qualunque altro interesse, pubblico o privato'. Insomma, un enorme regalo a imprese in alcuni casi perfino legate alla criminalità organizzata: nonché la fine di quel che resta del paesaggio italiano. L'articolo 28 bis prevede che chi vuole costruire possa autocertificare che ha fatto tutto secondo le regole, pagare una tassa e aspettare il disco verde: quella che è un'attività di controllo a tutela del territorio, diviene così una compravendita. E, si sa, il cliente ha sempre ragione. Ci si chiede con quale faccia chi approverà una simile porcheria andrà poi ai funerali delle prossime vittime delle frane e delle alluvioni causate dallo stupro edilizio del territorio. Ma non è finita. L'articolo 45 prevede di usare lo strumento del project financing per eliminare ciò che resta del demanio: i privati potranno presentare progetti di valorizzazione di un bene demaniale, che in parte sarà dato loro in concessione per attività for profit, in parte sarà ceduto agli enti locali."

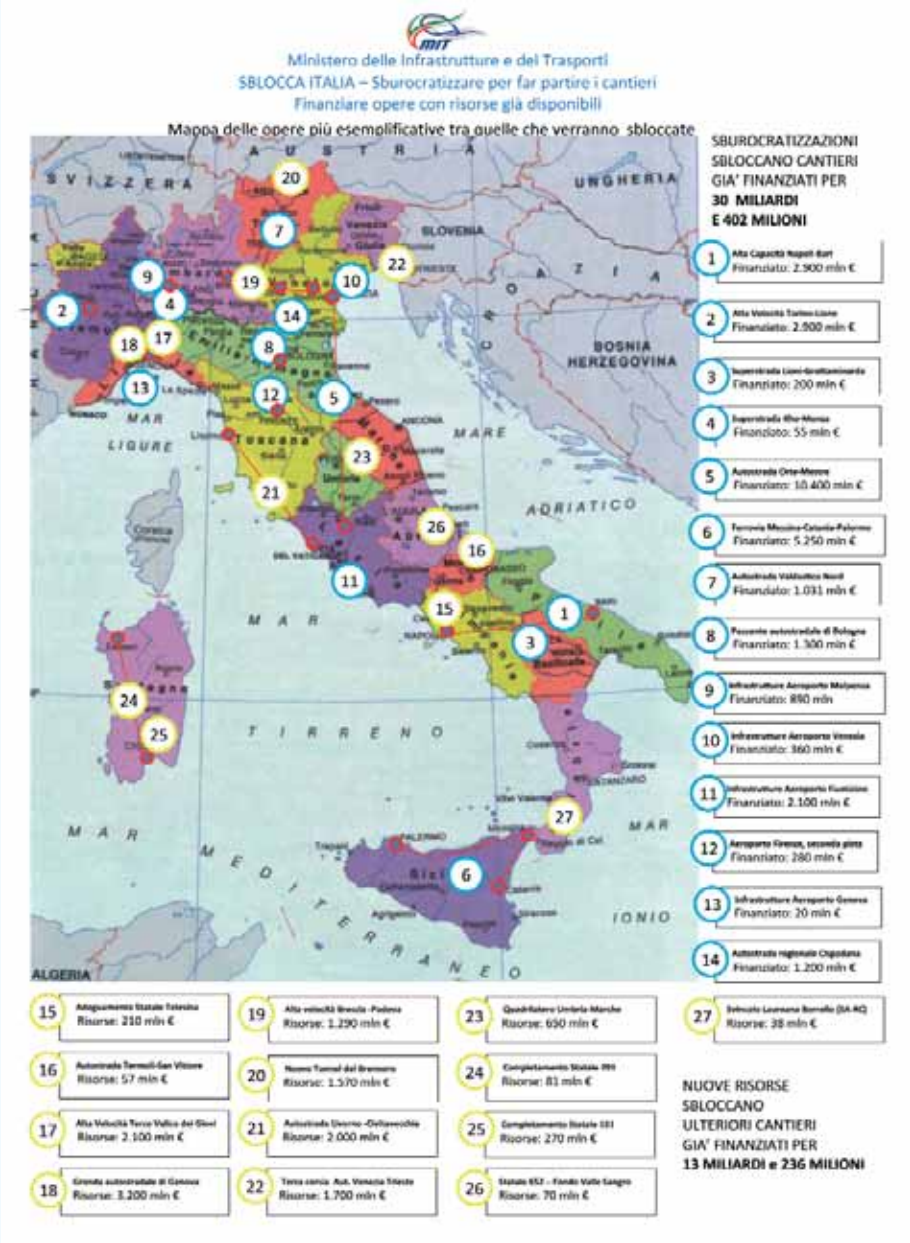
settembre, con un articolo intitolato "Sblocca Italia choc: nessun controllo ambiente a rischio", in cui la tesi è riassunta nell'affermazione che "ciò che non è riuscito a fare Berlusconi lo fa ora Renzi". Così Caporale illustra il decreto: "Inizia col prendere di petto (articolo 1) la costruzione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari e indica nell'Amministratore Delegato delle Fs il commissario all'opera. Costui ha poco tempo (due anni) per fare e avrà – ex lege – poca voglia di discutere. Sottoporrà il progetto definitivo, quindi già impacchettato bene, alle varie amministrazioni dello Stato e agli uffici chiamati alla tutela del paesaggio (che pure è un precetto costituzionale, articolo nove della Carta). Il commissario aspetterà (comma 4) che i burocrati annuiscano presto e bene. Se così non fosse o – peggio – non si

presentassero al tavolo della concertazione o – peggio del peggio – si presentassero ma senza averne titolo, il commissario tirerà dritto e aprirà i cantieri. Non deve informare il ministero che manca il visto ma fa come se ci fosse. Se l'odioso burocrate si presentasse e manifestasse dissenso e lo motivasse persino, il commissario si prenderebbe una pausa di riflessione. Riflettendo con sè medesimo valuterebbe se l'obiezione fosse fondata o incongrua, adeguata o tignosa, volenterosa del bene comune (quindi del cemento) o solo di quello dei pini marittimi. Dopo aver brevemente dibattuto (esame interna corporis) il commissario decide se andare avanti o fermarsi. Da solo. Sembra una barzelletta ma è il risultato del combinato disposto degli undici commi nei quali si concentra e si espande la figura di questo superpotente per far viaggiare in tempo i treni tra Napoli e Bari. È una norma per adesso riferita a due sole opere (quella citata e la tratta Palermo-Catania-Messina), ma nel futuro diverrà il modello autocratico, la dimensione del fare a qualunque costo. Fare o fare silenzio. Tutte le opere definite grandi, urgenti e indifferibili, avranno una catena di comando blindata e un progetto chiuso. Le amministrazioni locali e tutti gli altri uffici chiamati a decidere potranno annuire e basta. Ed infatti il progetto, che prima doveva essere presentato nella sua formulazione "preliminare", adesso viene concesso in visione a chi deve giudicare sull'impatto ambientale dell'opera da costruire nella sua versione definitiva. Non ci può essere una obiezione assoluta (es: no a una tangenziale che tagli in due il Vesuvio), è consentita invece l'obiezione costruttiva. Un secondo esempio sarà utile: si localizza un ponte su un terreno massimamente franoso. Bisognerà riconsiderare i termini dell'evidenza e addolcirla, sminuzzarla, renderla supina alla ragion di Stato. Cercare dunque, se proprio non ce n'è altri, un terreno meno franoso sul quale costruire il ponte. E magari incrociare le dita." Dopo aver continuato con altri esempi, Caporale conclude l'articolo costruendo l'allarme anche sulle norme relative agli inceneritori, con esempi fin troppo paradossali; scrive il giornalista: "Uguale uguale l'architettura legislativa per la costruzione degli inceneritori. Si possono localizzare anche dietro piazza della Signoria. Se l'ufficio non vede, cuore non duole. L'impatto ambientale che significa, nel caso per esempio di una fabbrica di pesticidi da autorizzare, anche impatto sulla salute di chi vive nelle vicinanze è rubricato come un fastidio e tenuto in conto con l'attenzione che si ha verso un ronzìo di mosche. Basta scacciarle con una mano e il gioco è fatto. Renzi va veloce e, a quel che promette, il cemento pure."

Variante di valico, do you remember?

Lo Sblocca Italia è destinato a determinare reazioni e - molto probabilmente - anche molte critiche. Ma al di là del merito delle questioni, non andrebbero dimenticate lo storie di molte delle grandi opere in Italia, segnate da tempi di realizzazione con pochi paragoni nel mondo occidentale. Sabato 20 settembre, il **Sole 24 Ore** dà notizia: "Variante di valico, definito contenzioso con Toto". Al di là del contenuto specifico dell'articolo (la soluzione del contenzioso con una delle imprese costruttrici, *ndr*), l'articolo serve a ricordare le traversie di quest'opera che "sarà aperta non prima dell'autunno 2015, con otto anni di ritardo". Scrive nell'articolo Giuseppe Chiellino che "il primo progetto della Variante di Valico risale al 1992" e che "i lavori sono bloccati dalla

Procura di Firenze" sul versante toscano della galleria di base per la questione delle "rocce di scavo". Il nodo - scrive ancora Chiellino - "è la classificazione del materiale da scavo come 'sottoprodotto', quindi riutilizzabile in altri cantieri, o come 'rifiuto speciale' da smaltire in modo adeguato", concludendo che la questione "potrebbe risolversi con un emendamento allo Sblocca-Italia". Non sappiamo se è una soluzione, ma ventiquattro anni per un tratto di autostrada di poco più di 65 chilometri sono forse un pò troppi, con tutta la buona volontà per le molte traversie che ha attraversato l'opera. Come al solito, è solo dei posteri l'ardua sentenza.



Governo Parlamento Authority

a cura di Alessia Nigro

DECRETO-LEGGE 12 settembre 2014, n. 133

"Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive."

Pubblicato in G.U. n. 212 del 12/09/2014

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha illustrato in una conferenza stampa tenutasi il 12 settembre scorso i contributi dati dal suo Ministero alla preparazione del decreto "Sblocca Italia".

Va dato atto al Governo, prima ancora di un rapido escursus sui contenuti delle disposizioni contenute nel decreto, di avere elaborato una serie di progetti la cui realizzazione per dimensione, per importanza strategica e per rapidità esecutiva sono tali da determinare un effetto moltiplicatore delle risorse nel tessuto economico dei singoli territori interessati, riconoscendo sostanzialmente al settore delle infrastrutture una importanza centrale per lo sviluppo del paese.

I contenuti del decreto riguardanti le infrastrutture sono i seguenti.

Opere sbloccate ed accellerazione delle relative procedure (art. 1):

- Asse ferroviario AV/AC Napoli-Bari

L' apertura dei cantieri è prevista per il 31 ottobre 2015, invece del 1° gennaio 2018, mentre la conclusione dei lavori dovrebbe avvenire entro il 2022. I lavori si articolano in sette lotti (tratte), ognuno dei quali diventerà operativo al termine dei lavori che lo riguardano. Il risultato sarà la riduzione di più di 1 ora e 30 minuti del tempo di percorrenza. Il costo totale dell'opera è di circa 6.200 milioni di euro, dei quali 4.446 milioni di euro sono già disponibili. I cantieri a regime daranno lavoro a circa 4.000 uomini mese (in fase di avvio 150/200).

- Asse ferroviario Palermo-Catania-Messina

L' apertura dei cantieri è stata fissata al 31 ottobre 2015, invece della previsione CIS che parlava in modo imprecisato del 2018, e dovrebbero concludersi per il 2023.

A seguito del raddoppio dell'attuale linea ferroviaria a binario unico, sarà possibile l' incremento della frequenza dei treni, l'aumento della velocità e il dimezzamento dei tempi di percorrenza. Il costo totale dell'opera è di 8.000 milioni di euro, dei quali circa il venticinque per cento sono già disponibili. I lavori prevedono 6 lotti (tratte), che verranno via via messi in funzione al termine dei lavori su ogni singolo lotto.
I cantieri a regime daranno lavoro a circa 2.000 uomini mese (in fase di avvio 70/100) (esclusi il nodo di Catania e Raddusa-Palermo non ancora finanziati).

- Contratto di programma 2012-2016 con RFI
Circa 5.000 milioni di euro sono immediatamente disponibili per interventi di sviluppo e di messa in sicurezza della rete ferroviaria nazionale a cui si aggiungono 220 milioni di euro per le attività di manutenzione straordinaria del Contratto di programma 2012-2016, parte Servizi. L'accelerazione delle procedure permette di risparmiare dagli 8 ai 12 mesi rispetto ai tempi normali di approvazione del contratto di programma da parte del Parlamento.

- Contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale
La norma sblocca lavori previsti dal contratto di programma nei principali aeroporti italiani, tra cui Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia.

Sblocco delle procedure internazionali di aggiudicazione di grandi opere in project financing (art 2).
E' previsto l'avvio delle gare internazionali per infrastrutture strategiche, come l'autostrada Orte-Mestre, rafforzando le garanzie per il concedente.

Risorse per lo sblocco di opere cantierabili entro date certe (art 3).
La norma eroga 3.890 milioni di euro e mobilita ulteriori risorse delle Regioni per 335 milioni

Opere cantierabili entro il 31 dicembre 2014
- Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino, 25 milioni
- Completamento sistema idrico Basento-Bradano, Settore G, 65 milioni
- Asse autostradale Trieste-Venezia (terza corsia), 30 milioni
- Interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce, 60 milioni
- Tratta Colosseo-Piazza Venezia della Linea C di Roma, 155 milioni

Opere cantierabili entro il 30 giugno 2015
- Ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona-Padova, 90 milioni
- Completamento asse viario Lecco- Bergamo, 15 milioni
- Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia, 29 milioni
- Completamento e ottimizzazione della Torino-Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-Tangenziale di Novara-lotto 0 e lotto 1, 72 milioni
- Terzo Valico dei Giovi, AV Milano-Genova, 200 milioni
- Continuità interventi Nuovo Tunnel del Brennero, 270 milioni
- Quadrilatero autostradale Umbria-Marche, 120 milioni
- Completamento Linea 1 metropolitana di Napoli, 90 milioni
- Messa in sicurezza dei principali svincoli della Strada Statale 131 in Sardegna, 143 milioni
- Manutenzione ordinaria e straordinaria di ponti viadotti e gallerie della rete viaria nazionale, 300 milioni

Opere cantierabili entro il 31 agosto 2015
- Metropolitana di Torino, 100 milioni
- Metrotramvia di Firenze, 100 milioni
- Autostrada Salerno-Reggio Calabria, da svincolo di Rogliano a svincolo di Atilia, 381 milioni
- Autostrada Salerno-Reggio Calabria svincolo Lauretana Borrello, 38 milioni
- Adeguamento strada statale n.372 "Telesina" tra Caianello e Benevento, 90 milioni
- Completamento della S.S. 291 in Sardegna, 81 milioni

- Variante della "Tremezzina" sulla strada statale internazionale 340 "Regina", 210 milioni (il finanziamento sblocca anche i 120 milioni stanziati dalla Regione Lombardia)
- Collegamento stradale Masserano – Ghemme, 80 milioni
- Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, 145 milioni
- Asse viario Gamberale -Civitaluparella in Abruzzo (Val di Sangro), 62 milioni
- Primo lotto della strada statale 212 Fortorina, 65 milioni
- Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia, 215 milioni (il finanziamento sblocca anche i 215 milioni stanziati dalla Regione Toscana)
- Aeroporto di Firenze, 50 milioni
- Aeroporto di Salerno, 40 milioni
- Completamento sistema idrico integrato della Regione Abruzzo, 69 milioni
- Opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri dal 2 al 15 giugno 2014 o richieste inviate ai sensi dell'art.18, comma 9, del decreto-legge n.69 del 2013, 400 milioni
- Opere pubbliche di completamento di beni immobiliari demaniali di competenza dei Provveditorati interregionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 100 milioni

Esclusione dal patto di Stabilità interno di interventi dei Comuni (art 4)

I comuni possono contare su 250 milioni di euro per l'anno 2014 per i pagamenti connessi alle opere, Le relative segnalazione andavano fatte entro il 15 giugno 2014 alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Per i pagamenti successivi all'entrata in vigore del decreto, derivanti da debiti in conto capitale. sono stati stanziati 300 milioni di euro per gli anni 2024 e 2015.

Sblocco di investimenti delle concessionarie autostradali (art 5)

A fronte delle proroghe o degli accorpamenti delle concessioni, da presentare con un nuovo piano economico finanziario entro il 31 dicembre 2014 e da sottoscrivere entro il 31 agosto 2015, la norma prevede lo sblocco di investimenti per 10 miliardi sulla rete autostradale italiana che prevedano la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti.

Sblocco degli investimenti sulla banda ultra larga (art 6)

La noma incentiva investimenti nelle reti telematiche a banda ultra larga equiparando le infrastrutture immateriali a quelle materiali, ed estendendo alle prime i benefici derivanti dalla defiscalizzazione per gli investimenti di soggetti privati (project financing). All'impresa che realizza l'intervento infrastrutturale è riconosciutoi un credito di imposta, fino al limite massimo del 50 per cento del costo dell'investimento da utilizzare, su l'Ires e l'Irap complessivamente dovute. Il credito d'imposta non ha natura di ricavo ai fini delle imposte dirette e dell'IRAP ed è utilizzato in sede di dichiarazione dei redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive.

In base a questa norma si prevede che possano essere sbloccati 200/250 milioni di euro di investimenti per la banda ultra larga nei prossimi 5 anni.

Defiscalizzazione degli investimenti infrastrutturali in finanza di progetto (art 11)

I soggetti privati che investono da 50 a non più di 200 milioni di euro in infrastrutture non sovvenzionate da contributi pubblici potranno godere di credito di imposta. Il beneficio fiscale che prima era riservato solo alle "opere strategiche nazionali", è ora esteso anche alle opere "previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche".

Incentivo al finanziamento con project bond (art 13)

Scopo della norma è quello di incentivare il mercato dei project bond già previsto dalla vigente legislazione italiana, ma di fatto mai decollato. La norma estende alcune garanzie a questa forma di finanziamento extra-

bancario in modo da far rifluire sulle infrastrutture i finanziamenti di investitori istituzionali italiani ed esteri. A titolo di esempio delle potenzialità di questo strumento si citano due progetti pronti a partire subito dopo l'approvazione del decreto del valore complessivo di 1 miliardo di euro.

Riforma dei porti (art 29)

La norma stabilisce che il Presidente del Consiglio, nei novanta giorni successivi alla conversione del decreto "Sblocca Italia", su proposta del Ministro delle infrastrutture dei trasporti, emani un decreto che adotti il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, con lo scopo di agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti.

Per accelerare la realizzazione dei progetti di logistica portuale, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, le Autorità portuali devono presentare alla Presidenza del Consiglio un resoconto dei loro progetti. Entro i successivi 60 giorni i più urgenti verranno selezionati, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e inseriti nel piano strategico nazionale.

DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2014, n. 126

Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, recante disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42.

Pubblicato in G.U. Serie Generale n.199 del 28-8-2014 - Suppl. Ordinario n. 73

Il provvedimento costituisce una riforma di contabilità degli enti territoriali diretta a garantire la qualità e l'efficacia del monitoraggio e del consolidamento dei conti pubblici ed a superare l'impossibilità del vigente sistema contabile di dare rappresentazione ai reali fatti economici, ad esempio misurare i debiti commerciali.

In vigore dal 12 settembre 2014 il decreto legislativo che integra e modifica il decreto legislativo n. 118/2011, concernente disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi.

DECRETO-LEGGE 12 settembre 2014, n. 132

Misure urgenti di degiurisdizionalizzazione ed altri interventi per la definizione dell'arretrato in materia di processo civile.

Pubblicato in G.U. Serie Generale n.212 del 12-9-2014)

Lo scopo principale del provvedimento è quello di evitare l'arrivo in tribunale di un buon numero di controversie, attraverso due strumenti: l'arbitrato e la negoziazione assistita.

L'arbitrato. Nelle cause pendenti in primo grado e in appello le parti potranno chiedere di far ricorso a un collegio arbitrale, i cui componenti saranno scelti tra gli avvocati, per arrivare a una soluzione condivisa. La possibilità è però esclusa per due materie di rilevante importanza: le liti su diritti indisponibili e quelle lavoristiche.

La negoziazione assistita ossia una manifestazione della volontà delle parti per il raggiungimento di una soluzione condivisa della lite. Attraverso la negoziazione si potrà divorziare e cambiare le condizioni di separazioni e divorzi anche senza l'obbligo di un'assistenza legale, recandosi semplicemente a formalizzare l'intesa raggiunta davanti all'ufficiale di stato civile, solo se non sono presenti figli minorenni, portatori di handicap o non autosufficienti sul piano economico.

Il provvedimento prevede inoltre la riduzione delle ferie dei magistrati (da 45 a 30 gg.) e la contestuale riduzione del periodo di sospensione feriale (in precedenza, dal primo agosto al quindici settembre, con la nuova normativa dal 3 al 31 agosto).

Disegno di Legge n. 1428

Deleghe al Governo in materia di riforma degli ammortizzatori sociali, dei servizi per il lavoro e delle politiche attive, nonché in materia di riordino dei rapporti di lavoro e di sostegno alla maternità e alla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro (Jobs Act)
(Approvato dal Senato e attualmente in votazione alla Camera)

Ecco in sintesi cosa prevede la delega:
Il capo I contiene disposizioni in materia di ammortizzatori sociali, servizi per il lavoro e politiche attive.
In particolare, **l'articolo 1** prevede una delega al Governo al fine di assicurare, in caso di disoccupazione involontaria, tutele uniformi e legate alla storia contributiva dei lavoratori, di razionalizzare la normativa in materia di integrazione salariale e di favorire il coinvolgimento attivo di quanti sono espulsi dal mercato del lavoro ovvero siano beneficiari di ammortizzatori sociali, attraverso la semplificazione delle procedure amministrative e la riduzione degli oneri non salariali del lavoro.
L'articolo 2 prevede una delega al Governo al fine di garantire la fruizione dei servizi essenziali in materia di politica attiva del lavoro su tutto il territorio nazionale, nonché di assicurare l'esercizio unitario delle relative funzioni amministrative.
L'articolo 3 prevede una delega al Governo al fine di conseguire obiettivi di semplificazione e razionalizzazione delle procedure di costituzione e gestione dei rapporti di lavoro, allo scopo di ridurre gli adempimenti a carico di cittadini e imprese.
L'articolo 4 prevede una delega al Governo al fine di rafforzare le opportunità di ingresso nel mondo del lavoro da parte di coloro che sono in cerca di occupazione, nonché a razionalizzare e semplificare i contratti di lavoro vigenti per renderli maggiormente coerenti con le attuali esigenze del contesto produttivo nazionale e internazionale.
L'articolo 5 prevede una delega al Governo al fine di garantire adeguato sostegno alla genitorialità, attraverso misure volte a tutelare la maternità delle lavoratrici e favorire le opportunità di conciliazione per la genitorialità dei lavoratori, e dei tempi di vita e di lavoro.
L'articolo 6 reca disposizioni comuni volte a regolare le modalità di attuazione delle deleghe di cui agli articoli da 1 a 5. In particolare viene previsto che i decreti legislativi siano adottati nel rispetto della procedura di cui all'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, e che gli schemi degli stessi siano trasmessi alle competenti Commissioni di Camera e Senato per l'espressione, entro trenta giorni dalla data di trasmissione, del relativo parere. Dall'attuazione delle prescritte deleghe non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, e a tal fine, per gli adempimenti dei decreti attuativi richiesti dalla presente delega, le amministrazioni competenti devono provvedere attraverso una diversa allocazione delle ordinarie risorse umane, finanziarie e strumentali allo stato in dotazione alle diverse amministrazioni. Prevede infine che, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti, il Governo possa adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti medesimi, tenuto conto delle evidenze attuative nel frattempo evidenziatesi.

Linee guida "Riforma della scuola"

Le linee guida elaborate dal Governo sulla Riforma della scuola contengono una importante novità. E' infatti previsto l'ingresso dei privati nel mondo scolastico al fine di finanziare laboratori, progetti e servizi.
Quattro sono le forme di finanziamento individuate in proposito dal Governo: School Bonus, School G.uarantee, Crowdfunding e Social Impact Bonds.
Vediamo in che cosa consistono e che impatto avranno.

SCHOOL BONUS

I costi che lo Stato sostiene ogni anno per assicurare il funzionamento della scuola ammontano a 55 miliardi. Una cifra notevole che non consente, ad esempio, di assicurare il buon funzionamento dei laboratori, per cui fare frequentare un istituto alberghiero, meccanico o agrario senza potere disporre di laboratori efficienti diventa perfettamente inutile. Il Governo ritiene pertanto di dovere rivolgere un appello di aiuto alle imprese perché investano risorse nella scuola. In cambio gli investitori potranno beneficiare di sconti fiscali sulla falsariga di quanto già avviene per l'Ecobonus e soprattutto per l'Artbonus che prevede per il privato che fa donazioni un credito d'imposta del 65% in tre anni.

SCHOOL GUARANTEE

E' uno strumento che il Governo intende utilizzare per attrarre investimenti privati nella scuola al fine di creare occupazione giovanile.
In sostanza il privato interessato ad investire negli istituti tecnici e professionali o in un polo tecnico-professionale può finanziare percorsi di alternanza scuola-lavoro ristrutturando o avviando un laboratorio, ottenendo in cambio incentivi a condizione che dimostri che il suo investimento e lavoro ha condotto al successo formativo.

CROWDFUNDING

E' uno strumento rivolto a tutti i cittadini e vuole incentivare meccanismi di micro finanziamento diffuso a favore della scuola. L'intenzione è quello di applicarlo a sostegno di progetti didattici per premiare e scalare quelli che dimostrano di coinvolgere al meglio i ragazzi perché più innovativi.

SOCIAL IMPACT BONDS

E' una forma d'investimento ampiamente utilizzato dal governo inglese e in molti compartimenti degli Stati uniti ed ha come scopo quello di esternalizzare i servizi.
In sostanza aziende private forniscono servizi pubblici attraverso un meccanismo di pagamento per risultato. L'investimento acquista natura sociale in quanto garantisce un ritorno finanziario producendo contemporaneamente servizi di welfare pubblico.

Autorità di Regolazione dei Trasporti - Comunicato n.39

REGOLAMENTO SU TUTELA DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO FERROVIARIO
4 luglio 2014

Il Consiglio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato il "Regolamento" ed il "Modulo di reclamo" per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni previste dal Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70, in attuazione della disciplina sui diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario contenuta nel Regolamento comunitario (CE) n. 1371/2007.
Possono rivolgersi all'Autorità i passeggeri o le associazioni rappresentative legittimate che abbiano già presentato reclamo all'impresa ferroviaria, nei casi, tempi e condizioni prescritte dall'articolo 3 del Regolamento, utilizzando l'apposito "Modulo di reclamo".
Il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 (recepito nel nostro ordinamento col D.lgs.70/2014) relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, definisce i diritti degli utenti dei servizi ferroviari e gli obblighi delle imprese del settore. Esso stabilisce, tra l'altro:

- le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie,
- le modalità di emissione dei biglietti e delle prenotazioni,
- la responsabilità delle imprese ferroviarie anche con riferimento agli obblighi di assicurazione e di gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri,
- le garanzie a favore delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta,
- la definizione ed il monitoraggio di standard di qualità del servizio.

Nuove prospettive e sinergie possibili nei trasporti ferroviari a seguito delle recenti iniziative del Governo Italiano

di Giovanni Saccà

Alla fine dello scorso anno il Parlamento e il Consiglio europeo hanno aggiornato il piano di realizzazione della "Rete Centrale" europea, un sistema di 9 corridoi multimodali da realizzarsi entro il 2030[1]:

- 94 porti europei principali interconnessi mediante collegamenti ferroviari e stradali;
- 38 aeroporti principali serviti da collegamenti ferroviari verso grandi città;
- 15 000 km di linee ferroviarie convertite all'alta velocità;
- 35 grandi progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature.

Il costo stimato per la realizzazione della "Rete Centrale" (Core Network) è, per la prima fase (periodo budgetario 2014-2020), di 250 miliardi di Euro e di altrettanti per adeguare la "Rete Globale" (Comprehensive Network).

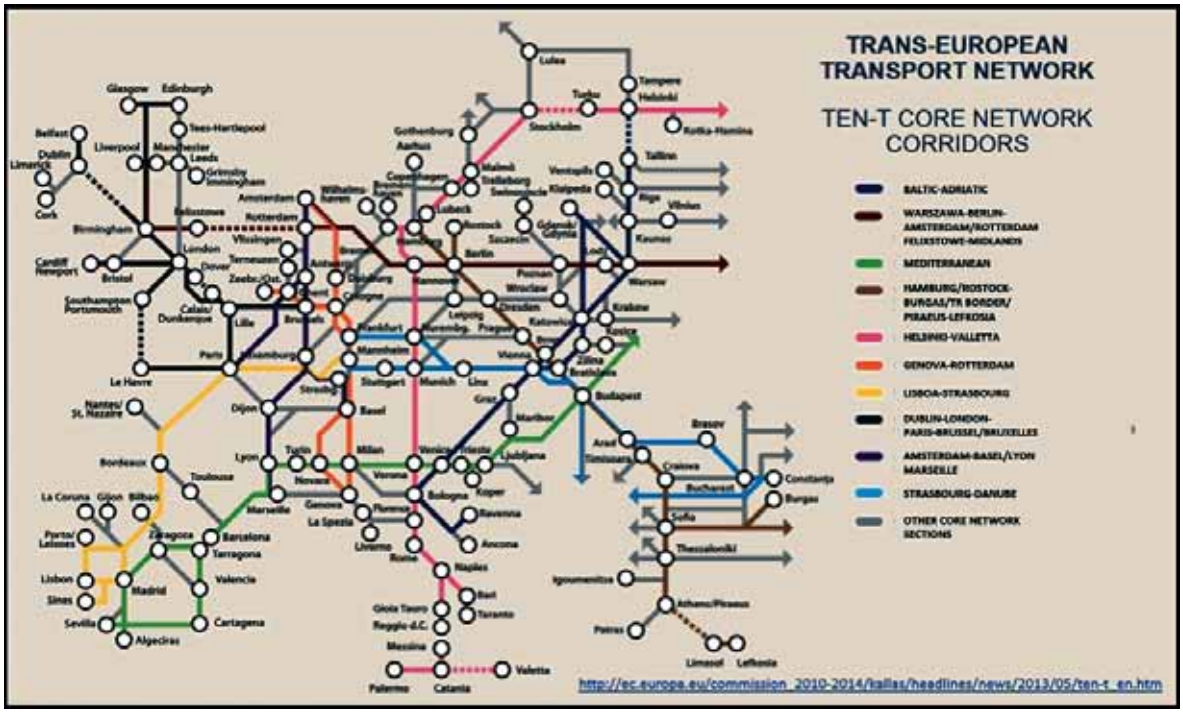


Fig. 1 - Trans-European Transport Network (TEN-T Core Network Corridors)
Fonte: European Commission Mobility & Transport[2]

[1] http://www.regionieambiente.it/territorio-e-paesaggio/infrastrutture/960-la-nuova-rete-centrale-ten-t-e-i-9-corridoi-delle-infrastrutture-ue.html
[2] http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

L'Italia ha assunto dal 1° luglio e per un semestre la Presidenza del Consiglio dell'Unione Europea (ruolo che ha già svolto altre undici volte nella storia dell'Unione)[3].

Durante tale periodo l'Italia, nel campo delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è impegnata a promuovere i finanziamenti delle grandi Reti di trasporto europee, la governance, la liberalizzazione e la sicurezza dei servizi ferroviari, il completamento dell'organizzazione del comparto aereo europeo (Cielo Unico Europeo 2+) e la nuova normativa sull'accesso ai servizi portuali. Ciò allo scopo di garantire crescita e sviluppo, creare occupazione, promuovendo nel contempo la coesione economica e sociale oltre che a favorire lo sviluppo dell'integrazione europea e la creazione di un reale spazio unico europeo dei trasporti.

Il 16 - 17 settembre u.s. si è svolto a Milano il Consiglio Informale dei Trasporti presieduto da Maurizio Lupi in qualità di "Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture" dell'Italia. Durante tale vertice si è discusso, tra l'altro, sulle modalità di finanziamento dei 500 miliardi di euro necessari per realizzare entro il 2020 le opere previste nel piano sulle grandi Reti di trasporto europee.

Accanto ai contributi provenienti dal bilancio europeo, i ministri dei Trasporti UE hanno sottolineato "*l'importanza di acquisire fondi aggiuntivi, sia da fonti private che pubbliche, per finanziare le necessità di investimento*". In particolare si è deciso di utilizzare strumenti finanziari nuovi, oltre a quelli esistenti, per cercare di attrarre circa 100 miliardi di investimenti aggiuntivi.

Il Ministro Lupi in tale occasione ha affermato, tra l'altro, che "*grazie alla realizzazione entro il 2030 dei progetti compresi nell'ambito dei 9 corridoi, l'Europa potrà far fronte all'evoluzione della domanda di traffico e alle esigenze di sicurezza delle persone e delle merci, tagliare i costi derivanti dalla congestione pari all'1 per cento del PIL comunitario, creare 18.000 nuovi posti di lavoro per ogni miliardo di euro speso". Inoltre ha auspicato che "sulla scorta anche della risoluzione approvata dal Parlamento Europeo il 25 settembre 2013, che non siano soggetti al Patto di stabilità i cofinanziamenti nazionali dei progetti TEN-T cofinanziati dall'Unione Europea*".

L'obiettivo comune che si è discusso è quello di raggiungere la certezza della cantierabilità dei progetti nel quadro di una realizzazione complessiva e funzionale per intero di tutti i corridoi.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, durante l'intervento "Le infrastrutture e i trasporti per la crescita e l'occupazione" effettuato a Bruxelles, 22 luglio 2014 davanti alla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, tra l'altro, ha affermato:

"*La revisione delle reti TEN-T ha creato la base per un nuovo indirizzo di politica portuale. Essa ha identificato le future linee di sviluppo dell'intera rete di trasporto dell'Unione Europea, lungo una strategia fortemente selettiva. Questa, in Italia come in Europa, è l'ora delle scelte e le scelte vanno fatte valorizzando i principali nodi strategici e dando soprattutto il dovuto rilievo alla logistica, in modo da creare le necessarie sinergie per offrire alle merci corridoi efficienti sui quali viaggiare con la maggiore rapidità possibile.*

I porti ed i relativi distretti logistici sono parte essenziale di questo progetto di riqualificazione della rete trasportistica europea e su di essi occorre concentrare i nostri sforzi per renderli sempre più capaci di affrontare la concorrenza in un contesto ormai totalmente globalizzato.

Nel presentare la proposta di normativa comune sull'accesso ai servizi portuali e sulla trasparenza delle relazioni finanziarie nei porti, la Commissione ha giustamente definito i porti "motore della crescita".

Inoltre la Presidenza Italiana ha dichiarato che proporrà una nuova definizione del progetto TEN-T, passando da singole reti idriche e ferroviarie a reti stradali e nodi (porti, interporti e aeroporti).

[3] http://italia2014.eu/
twitter.com/IT2014EU

In tale contesto, non a caso il 12 settembre u.s. è stato emanato il Decreto Legge n° 133/2014[4] ovvero lo "Sblocca Italia", che ora è all'esame del Parlamento, che dovrà licenziarlo entro i canonici sessanta giorni.

Nel primo capitolo, composto di appena quattro articoli, sono elencati due provvedimenti 'simbolo' come le ferrovie Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, che con le nuove norme apriranno i cantieri il 1° novembre 2015 anziché nel 2018.

In termini occupazionali, ha precisato il Ministro Maurizio Lupi, "*significano 4.000 posti di lavoro impiegati per otto anni nella costruzione della Bari-Napoli e 2.000 operai per la Catania-Messina-Palermo*".

Per raggiungere tali obiettivi l'art. 1 del Decreto stabilisce, tra l'altro, che l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato è nominato, per la durata di due anni, ma con incarico rinnovabile dopo la verifica dei risultati, Commissario Straordinario per la realizzazione delle opere relative alla realizzazione degli assi ferroviari AV/AC Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina, con poteri di approvare i progetti e di rielaborare, purché rispettino i tempi previsti per l'apertura dei cantieri entro il 31 ottobre 2015, anche i progetti già approvati ma non ancora appaltati.

Il Decreto "Sblocca Italia" semplifica le procedure di tutte le opere ritenute prioritarie e di pubblica utilità a condizione che esse siano effettivamente "cantierabili", cioè siano in grado di aprire i cantieri di lavoro entro termini prefissati e che non vanno oltre la data del 31 agosto 2015, proprio per indicare che si tratta di un intervento "di necessità e di urgenza" per risolvere il problema della crescita nel nostro Paese già nell'immediato.

L'art. 29 del Decreto fissa entro 90 giorni il termine dell'emanazione del "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" con la creazione dei distretti logistici, l'accorpamento ove necessario delle Autorità, e individuando il disegno strategico dello sviluppo della portualità nazionale, così come è stato fatto con il piano degli aeroporti, cioè fissando la priorità strategica degli scali e degli investimenti da realizzare in una determinata area.

Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, alla fine del mese di settembre u.s. ha fornito al governo i contenuti operativi della riforma portuale in applicazione delle linee guida dello "Sblocca Italia".

L'Italia è interessata da 4 corridoi europei su un totale di 9 e pertanto si trova nelle condizioni di poter modificare radicalmente il suo peso in Europa nel campo della logistica e dei trasporti e quindi di poter raggiungere gli obiettivi sopraccennati.

La situazione dello stato di attuazione di tali opere in Italia può essere esaminata in dettaglio consultando il "Documento di economia e finanza 2014 – X Allegato: Programma delle infrastrutture strategiche" del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L.443/2001, art. 1, c.1 (Deliberato dal Consiglio dei Ministri l'8 Aprile 2014)[5].

Il rilancio dell'Italia passa attraverso la sua graduale trasformazione in una grande piattaforma logistica posta al

[4] http://www.altalex.com/index.php?idnot=68802

[5] http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2014/infrastrct2014_italy_it.pdf
http://www.mef.gov.it/doc-finanza-pubblica/def/

centro del Mediterraneo in grado di intercettare anche i flussi, non originati o destinati al sistema Italia, sui quali aggiungere lavorazioni, quindi valore, creando le condizioni per il graduale riequilibrio economico tra le regioni settentrionali e quelle centro meridionali.

In tale contesto è di importanza strategica che i treni merci che circoleranno lungo i corridoi europei siano i più lunghi ed economici possibili in modo da essere competitivi rispetto alle altre modalità di trasporto.

Secondo gli attuali standard europei i treni merci, per essere competitivi, dovranno essere lunghi 750 m o più, mentre in Italia attualmente circolano treni merci lunghi al massimo 500-550 m.

A tal proposito esistono in Europa importanti gruppi di pressione che tentano di portare la lunghezza standard dei futuri treni lungo i principali assi merci europei a 1500 m (v. Associazione Ferrmed : Long and heavy trains, the way to eu rail freight competitiveness[6]).

In Germania e in Francia circolano già da tempo treni lunghi 750 m e più.

I corridoi merci previsti dall'Unione Europea sono stati oggetto di varie deliberazioni che sono partite dall'idea di realizzare inizialmente 6 corridoi merci dotati di tecnologia ERTMS. Recenti documenti prevedono l'estensione di tali corridoi (Fig. 2 e 3).

Fig. 2 – I corridoi merci Europei
Fonte: http://www.unife.org/uploads/100915_UNIFE-VDB_press_release_on_Corridors_Tracker_Final.pdf

Fig. 3: Reg. 913/2010 on a European Rail Network for Competitive Freight
Fonte: "draft Regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa in modifica al Reg. n.913/2010 e in abrogazione ai Reg.ti 680/2007 e 67/2010 – ottobre 2013".

[6] http://www.ferrmed.com/?q=fr/conferences-ferrmed

Alcuni rappresentati della Società RFI Spa, durante il convegno CIFI svoltosi a Bologna il 29/10/2013, hanno discusso, tra l'altro, di un elenco di progetti in fase di approvazione e tra questi di uno stralcio del "Piano di sviluppo in Italia del sistema ERTMS"[7] (Fig. 4).

Tale piano prevede, tra l'altro, la realizzazione del Sistema ERTMS sino a Gioia Tauro entro il 2020. L'attuazione del suddetto piano, insieme ad opportuni adeguamenti infrastrutturali, consentirà la circolazione di treni merci di maggiore lunghezza lungo tali direttrici, sino a raggiungere lo standard europeo di 750m (Fig. 5).

Fig. 4 - RFI 2012: New ERTMS Deployment Plan

Fig. 5 – Piano degli interventi per l'aumento della lunghezza dei treni merci.
Fonte: RFI Spa - http://www.cifi.it/UplDocumenti/Nodo_Modena.htm

[7] http://www.cifi.it/UplDocumenti/CIFI%20ERTMS%20ETCS%20%20BOLOGNA.pdf

Sarebbe opportuno che gli adeguamenti infrastrutturali finanziati dal Governo Italiano potessero prevedere la circolazione su tali direttrici di treni lunghi 1500 m entro il tempo più breve possibile.
Ciò, tra l'altro, darebbe la possibilità ai porti italiani di poter competere con i porti del Nord Europa, così come teorizzato dal professore Theo Notteboom sin dal 2006 (v. articolo The time factor in liner shipping services"[8] pubblicato nel 2006 da Maritime economics & logistics, 8:1, p. 19-39).

Per massimizzare il numero dei treni merci in arrivo e partenza dai principali porti italiani è necessario che i treni blocco porta containers possano utilizzare un orario cadenzato durante tutto l'arco delle 24 ore, tutti i giorni dell'anno.
In tale scenario è evidente la necessità di evitare interferenze significative con i treni viaggiatori veloci e Regionali.
Ciò è stato ribadito anche durante il recente convegno CIFI tenutosi a Bologna il 24/06/2014[9] (v. Tab.1).

Sistema AV/AC: I vantaggi prodotti per la mobilità

- **RADDOPPIARE LA POTENZIALITA'**
  - trasformare il sistema ferroviario italiano lungo gli assi principali di traffico in un sistema con una **capacità complessiva superiore al doppio dell'attuale**
- **SPECIALIZZARE FUNZIONALMENTE LE LINEE**
  - **Specializzare le linee** esistenti per il trasporto **locale, regionale, merci**;
- **INTEGRARE FLUSSI MERCI NAZIONALI E INTERNAZIONALI**
  - Realizzare **integrazione** con i flussi di **traffico merci nazionali e internazionali**
- **COLLEGARE PORTI - INTERPORTI –AEROPORTI**
  - Creare **interconnessioni** con le infiastrutture di **porti, interporti, aeroporti**

Tab.1 – Vantaggi prodotti dal sistema AV/AC
Fonte: RFI SpA - http://www.cifi.it/UplDocumenti/Nodo_Modena.htm

[8] http://www.porteconomics.eu/downloads-section
http://econpapers.repec.org/article/palmarecl/v_3a8_3ay_3a2006_3ai_3a1_3ap_3a19-39.htm
[9] http://www.cifi.it/UplDocumenti/Nodo_Modena.htm
http://www.cifi.it/UplDocumenti/Nodo_Modena/03%20aspetti_funzionali.pdf

Dato che le nuove linee ferroviarie AV/AC, attualmente possono essere utilizzate da treni lenti solo durante il periodo notturno[10] è indispensabile adeguare le attuali linee ferroviarie principali (Comprehensive Network), già inserite nel piano ERTMS di RFI, per consentire la circolazione dei treni merci, che notoriamente non possono superare la velocità di 120-140 km/h. Su tali linee la circolazione dei treni merci dovrà essere possibile durante tutto l'arco delle 24 ore e non soltanto nei ritagli di tempo concessi dai treni viaggiatori.

Con la completa attivazione dei Corridoi ERTMS (Fig. 12) potranno circolare treni lunghi 750 m solo se contemporaneamente verranno adeguati anche i binari degli interporti italiani allungandoli nel rispetto degli standard europei (Fig. 14).

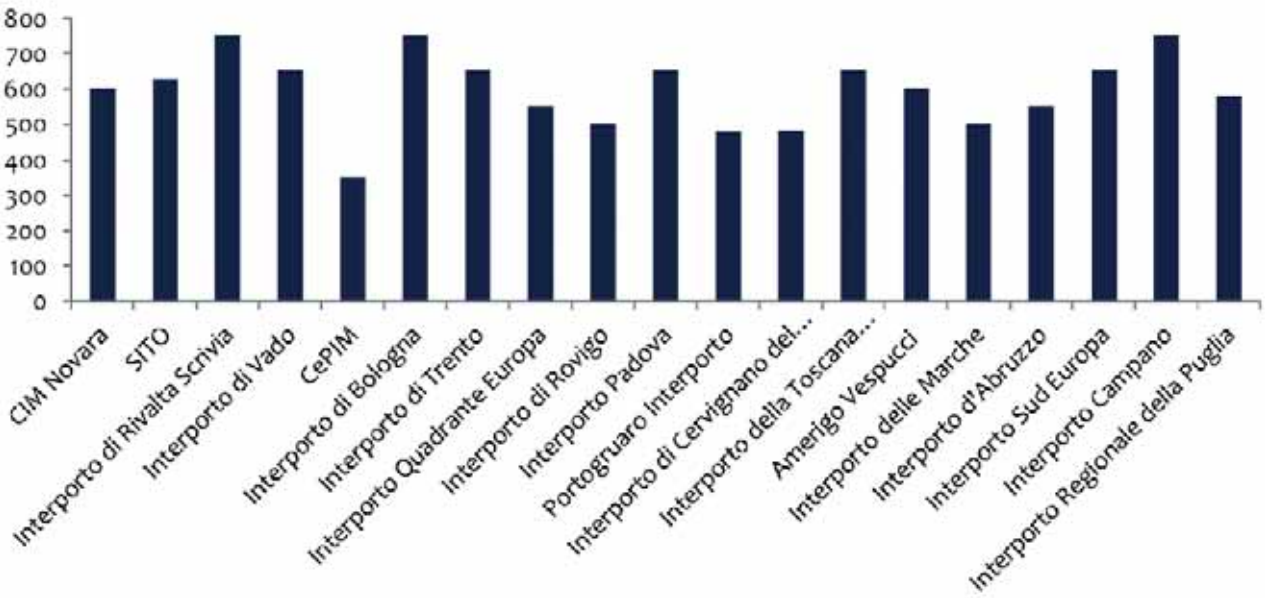


Fig. 14 - Lunghezza massima dei treni ricevibili negli interporti italiani (senza essere spezzati)
Fonte: Rapporto UIR - Il sistema degli Interporti italiani nel 2011[11]

La potenzialità massima dei terminal container che verranno realizzati nei principali porti italiani dipenderà dal numero e dalla lunghezza massima dei treni che sarà in grado di gestire:

[10] PIR 2014 - Allegato 5 - Linee AV/AC - http://www.rfi.it/ (v < 250 km/h sulla linea AV Roma-Napoli dalle ore 22:00 alle 06:00, sulla linea Milano-Firenze dalle 24:00 alle 6:00 e mai tra Firenze e Roma)

[11] http://www.camera.it/temiap/temi17/File%203796.pdf

Lunghezza treno (m)	Numero massimo di TEU trasportati	Peso massimo treno (t)	Potenzialità massima del terminal container con 20 coppie di treni/gg per 300 giorni lavorativi annui (TEU/anno)	Numero treni necessari per scaricare una nave da 18.000 TEU	Navi da 18.000 TEU scaricabili/anno
400	56	800	672.000	322	37
750	96	1400	1.152.000	188	64
1000	128	1900	1.536.00	141	85
1500	192	2800	2.304.000	94	128

Tab. 2 – stima della potenzialità massima di un terminal container

L'elemento determinante per minimizzare i tempi di carico e scarico dei container dai treni blocco è il numero delle gru a portale utilizzate nei terminal container e le loro caratteristiche tecniche. Normalmente con 3/4 gru a portale su un fascio di 4 binari lunghi 750 m possono essere gestite sino a 12 coppie di treni/gg, raddoppiando il numero delle gru si potrebbero raddoppiare i treni giorno.

Nel caso in cui da un terminal container portuale venissero gestite 48 coppie di treni/gg (equivalente al doppio del Terminal Container sopra citato), se l'orario fosse cadenzato, avremmo la circolazione di tali treni in linea ogni 30 minuti nelle due direzioni.

Per consentire la circolazione di treni lunghi 1500 m è ovviamente necessario adeguare le infrastrutture e i convogli, così come auspicato dall'Associazione Ferrmed[12], come teorizzato negli studi del CER-ERTMS[13] e così come stanno già facendo alcune ferrovie europee a seguito delle conclusioni del progetto Marathon[14] ("MAke RAil The HOpe for protecting Nature"), che è un rivoluzionario progetto R&D cofinanziato dalla Commissione Europea nel 7th Programma Quadro. L'evento finale di tale progetto europeo si è svolto il 24 settembre u.s. alla fiera InnoTrans di Berlino: "The Marathon 1500m Train opening up new horizons in Rail Freight Transport in Europe"[15]. La società SNCF prevede la circolazione di treni lunghi 1500 m sulla propria rete a partire dal 2016 (es. Bettembourg - Perpignan e Le Havre - Paris - Lyon-Marseille).

[12] http://www.vialibre-ffe.com/PDF/FERRMED_GLOBAL_STUDY_BOOK.pdf
http://www.ferrmed.com/?q=fr/conferences-ferrmed

[13] http://www.uic.org/diomis/IMG/pdf/11-CER-Jacques.pdf

[14] http://www.marathon-project.eu/
http://www.newopera.org/sites/default/files/2763-MARATHON-HANDBOOK-FINAL_0.pdf

[15] https://www.youtube.com/watch?v=3gcaXZvk6Uk
https://www.youtube.com/watch?v=f-rFSWggpaU oppure https://www.youtube.com/watch?v=VZcYBb1E_oY

Dati i recenti sforzi del Governo Italiano, sarebbe opportuno che l'Italia adeguasse al più presto i suoi progetti strategici, in modo da poter raggiungere entro il 2020 risultati non inferiori a quelli già raggiunti da altri paesi europei.

Così come dimostrato dal progetto Marathon i treni lunghi 1500m sono costituiti da due treni standard europei da 750 m, che si uniscono per tutta la durata del viaggio, dividendosi in caso di necessità lungo il percorso e ovviamente nelle immediate vicinanze del terminal di arrivo.

E' importante tenere in considerazione le caratteristiche tecniche dei nuovi treni e delle linee ferroviarie che saranno interessate da tale traffico merci. In particolare si evidenzia che i nuovi treni merci europei dovranno essere dotati di almeno due locomotive:

Standard	Treni	Pendenza linea	1 locomotiva (Euro 4000)	2 locomotive (Euro 4000)
Treni merci **ordinari**	450 m 1200 t	0 ‰	(+) 120 km/h	(+) 120 km/h
		4 ‰	95 km/h	(+) 120 km/h
		5 ‰	70 km/h	105 km/h
		12 ‰	50 km/h	85 km/h
Treni merci standard **europei**	750 m 2000 t	0 ‰	105 km/h	(+) 120 km/h
		4 ‰	70 km/h	105 km/h
		8 ‰	45 km/h	75 km/h
		12 ‰	30 km/h	60 km/h
Treni Merci standard **FER-RMED/ Marathon**	1500 m 3600 t	0 ‰	80 km/h	110 km/h
		4 ‰	40 km/h	75 km/h
		8 ‰	-	50 km/h
		12 ‰	-	35 km/h

Tab. 2 – Relazione tra alcune caratteristiche tecniche dei nuovi treni merci e delle linee ferroviarie che saranno interessate da tale traffico.
Fonte: vossloh Euro Locomotive Family – Higher Hauling capacity[15]

[16] Convegno Ferrmed: LONG AND HEAVY TRAINS, THE WAY TO EU RAIL FREIGHT COMPETITIVENESS (EU Parliament Brussells, 6 marzo 2013) e EFFICIENT MULTIMODAL TRANSPORT IN EUROPE THROUGH FERRMED STANDARDS (EU Parliament Brussells, 4 marzo 2014)

Ipotizzando che i suddetti treni possano circolare ad una velocità di circa 100 km/h avremmo un treno merci ogni 50 km. E' sufficiente dividere la lunghezza dei percorsi, tra i centri intermodali che si relazioneranno con i Terminal Container portuali, per la velocità delle tracce orarie utilizzate per stimare il numero dei materiali rotabili in esercizio necessari per svolgere tale servizio. Ovviamente è necessario aumentare tale stima aggiungendo i materiali rotabili in sosta nei terminal container, quelli guasti e/o in manutenzione.

Ovviamente è necessario prevedere la necessità di dover effettuare operazioni di ricovero e manutenzione dei materiali rotabili all'interno o nelle immediate di ogni centro intermodale.

Pertanto per poter attuare il progetto di collegamento dei Terminal Container dei principali porti italiani non basta predisporre nuovi terminal container e adeguare linee ferroviarie, ma è necessario coinvolgere attivamente adeguati operatori di traffico intermodale in grado di gestire un elevato numero di treni blocco a livello internazionale, nel rispetto degli standard europei. Lo scopo finale del progetto è quello di poter offrire ai principali vettori di trasporto marittimo internazionali un servizio concorrenziale rispetto ad altre soluzioni contrarie agli interessi italiani.

Il drastico aumento di traffico merci sulla rete ferroviaria italiana darà la possibilità di creare nuovi posti di lavoro per la lavorazione dei prodotti trasportati nei container.

Maggiore sarà il flusso delle merci, maggiori saranno le possibilità di diversificazione e specializzazione delle lavorazioni e quindi le possibilità di fare crescere il peso dell'Italia sia dal punto di vista economico, che politico.

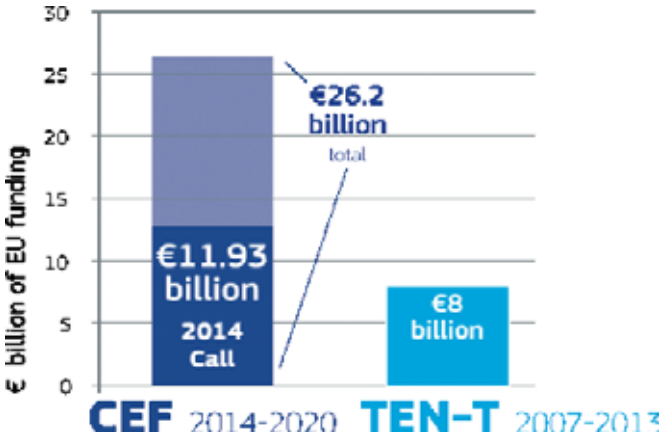
CONNECTING EUROPE FACILITY

I PRIMI BANDI PER IL SETTORE DEI TRASPORTI

di Pierluigi Pulone

L'11 settembre u.s. sono stati pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea n. C 308/2004 due inviti a presentare proposte nell'ambito dei programmi annuale e pluriannuale 2014. Entrambi sono finalizzati alla concessione di sovvenzioni dell'Unione europea per il settore dei trasporti e rappresentano i primi inviti pubblicati nel contesto del nuovo ciclo di programmazione Connecting Europe Facility 2014 – 2020.
Gli inviti a presentare proposte danno luogo a cinque bandi (uno annuale e quattro pluriannuali), i cui testi completi sono disponibili al seguente indirizzo internet:
http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef_transport/apply_for_funding/cef_transport_call_for_proposals_2014.htm

L'approvazione dei nuovi Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete transeuropea dei trasporti (Regolamento n. 1315/2003) e del Meccanismo per collegare l'Europa (Regolamento n. 1316/2003) hanno, di fatto, sancito l'inizio del nuovo ciclo di sostegno finanziario alle Reti transeuropee (trasporti, energia e telecomunicazioni).
I successivi Programmi di lavoro annuale 2014 (Decisione C(2014)1919) e pluriannuale 2014 (Decisione C(2014)1921) elaborati dalla Commissione europea ad inizio anno, integrati con le rispettive Decisioni di finanziamento, hanno consentito di lanciare nel mese di settembre i primi attesi bandi relativi al settore dei trasporti.
Per avere un'idea delle grandezze finanziarie in gioco, il budget dei due programmi di lavoro 2014 ammonta a complessivi 11,93 miliardi di euro, su un totale di 26,2 miliardi di euro che costituisce l'intero sostegno finanziario previsto dal CEF per il settore dei trasporti. In sintesi, i cinque bandi in questione assegneranno sovvenzioni per complessivi 11,848 miliardi di euro circa (una minima parte degli stanziamenti dei due programmi di lavoro sarà utilizzata per contratti di appalto della Commissione europea), ben oltre l'intero budget della precedente programmazione 2007 – 2013 (pari a complessivi 8,02 miliardi di euro).



Non è possibile in poche righe entrare in merito ai contenuti dei cinque bandi, la cui analisi richiederebbe uno studio specifico, anche in considerazione dell'articolazione strutturale degli stessi. Per una visione d'insieme si propongono due tabelle riepilogative, relative al Programma di lavoro annuale 2014 ed al programma di lavoro pluriannuale 2014, sulla scorta della nota informativa del MIT del 23.09.2014.

Occorre precisare che il bando n. 5, pari a circa 4,0 miliardi di euro, utilizza Fondi di Coesione e, pertanto, è destinato esclusivamente ai progetti dei Paesi che possono beneficiare di detti fondi (no l'Italia).

Programma di lavoro Annuale 2014	Priorità	Importo da assegnare (milioni di euro)
Bando 1 - Obiettivo 1 Realizzazione di collegamenti mancanti, eliminazione di strozzature, rafforzamento interoperabilità ferroviaria ed in particolare, miglioramento delle sezioni transfrontaliere	Annex 1 - Progetti relativi a ferrovie, vie navigabili, strade della rete centrale comprese le connessioni con porti interni, marittimi e aeroporti, nonchè lo sviluppo di porti	475,000
	Annex 2 - Progetti sulla rete globale	250,000
	Annex 3 - Progetti per collegare la rete transeuropea alle reti infrastrutturali dei paesi limitrofi	40,000
Sub-totale obiettivo 1		**765,000**
Bando 1 - Obiettivo 2 Garantire sistemi di trasporto efficienti e sostenibili a lungo termine, consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto, attraverso la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio e a basso consumo energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza	Annex 4 - Introduzione di nuove tecnologie e innovazioni diverse da quelle previste dal Programma Multi – Annuale	20,000
	Annex 5 - Servizi di trasporto merci (ex Marco Polo)	25,000
	Annex 6 - Azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario merci anche mediante l'adeguamento dei rotabili esistenti	20,000
Sub-totale obiettivo 2		**65,000**

Bando 1 - Obiettivo 3 Ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione dei modi di trasporto e incremento dell'interoperabilità dei servizi di trasporto garantendo al contempo l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto di trasporto	Annex 7 - Sistemi di applicazioni telematiche diversi da quelli previsti nel Programma Multi –Annuale	55,000
	Annex 8 - Azioni per migliorare l'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto da parte di persone disabili	10,000
	Annex 9 - Azioni che realizzano infrastrutture di trasporto in nodi della rete centrale, compresi i nodi urbani	25,000
Sub-totale obiettivo 3		**100,000**
TOTALE PROGRAMMA DI LAVORO ANNUALE		**930,000**

Programma di lavoro Pluriannuale 2014	Priorità	Importo da assegnare (milioni di euro)
Bando 2 Realizzazione di collegamenti mancanti, eliminazione di strozzature, rafforzamento interoperabilità ferroviaria ed in particolare, miglioramento delle sezioni transfrontaliere	Annex 1 - Progetti individuati in via preliminare su Corridoi della Rete centrale (all. 1 parte 1.2, Reg. n. 1316/2013)	5.462,406
	Annex 2 - Progetti su altre sezioni della Core Network(all. 1 parte 1.3, Reg. n. 1316/2013)	250,000
	Annex 3 - Interoperabilità ferroviaria	49,500
	Annex 4 - European Rail Traffic Management Systems (ERTMS)	192,880
Sub-totale bando 2		**5.954,786**
Bando 3 Garantire sistemi di trasporto efficienti e sostenibili a lungo termine, consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto	Annex 1 - Nuove tecnologie e innovazioni in tutti i modi di trasporto	159,00
	Annex 2 - Infrastrutture sicure (incluse le aree di parcheggio sicure)	90,000
Sub-totale bando 3		**249,00**

Bando 4 Ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione dei modi di trasporto e incremento dell'interoperabilità dei servizi di trasporto garantendo al contempo l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto	Annex 1 - Single European Sky – SESAR	285,000
	Annex 2 - River Information Services (RIS)	21,850
	Annex 3 - Intelligent Transport Services for road (ITS)	68,750
	Annex 4 - Motorways of the Sea (MoS)	250,000
	Annex 5 - Azioni che realizzano infrastrutture di trasporto in nodi della rete centrale, compresi i nodi urbani	50,000
	Annex 6 - Collegamenti con le piattaforme logistiche multimodali e loro sviluppo	55,000
Sub-totale bando 4		**730,600**
Sub-totale bandi 2+3+4		**6.934,386**
Bando 5 Fondi a valere sul Fondo di Coesione		3.984,080
TOTALE PROGRAMMA PLURIANNUALE 2014		**10.918,466**

Le proposte di sovvenzione dovranno essere elaborate utilizzando la modulistica predisposta dalla Commissione europea, disponibile nel sito internet dell'INEA suindicato (formulari parte A, B, C e D). In detto sito è possibile anche scaricare la guida per il proponente e la documentazione utile per approfondire il contesto generale in cui i bandi sono emanati.

Le proposte elaborate da soggetti diversi dagli Stati membri dovranno recare l'approvazione da parte dello Stato membro territorialmente competente. Questa procedura richiede un mese circa di tempo, pertanto si consiglia di prendere contatti con le strutture all'uopo preposte.

La trasmissione delle proposte dovrà avvenire entro il 26.02.2015 tramite invio "elettronico", utilizzando il sistema internet TENtec, ma anche, parallelamente, per posta ordinaria (ovvero, in alternativa, consegna manuale a Brussels).

Le proposte saranno oggetto di doppia valutazione: a cura di esperti esterni alla Commissione europea e da esperti "interni" alla Commissione europea ed all'Agenzia esecutiva INEA prendendo a riferimento i seguenti criteri:

- Valore aggiunto europeo;
- Priorità specifiche (rimozione colli di bottiglia, interoperabilità ferroviaria, realizzazione collegamenti mancanti e tratte transfrontaliere);
- Maturità dell'azione;
- Solidità della struttura realizzativa;
- Effetto leva sul finanziamento pubblico e privato;
- Utilità della sovvenzione nel superamento di ostacoli finanziari;
- Impatto economico, sociale, ambientale, ecc.;
- Dimensione transfrontaliera, ove applicabile.

L'elaborazione della proposta non è un'attività che si improvvisa, ma richiede tempo ed esperienza. Si consiglia di individuare le azioni da portare all'attenzione della Commissione europea con largo anticipo e di studiare attentamente tutta la documentazione proposta nel sito dell'INEA suindicato.

Un utile strumento per approfondire la conoscenza della rete transeuropea dei trasporti è rappresentato dal testo in formato elettronico "Il meccanismo per collegare l'Europa", che i lettori possono richiedere gratuitamente al CAFI (per le modalità consultare il sito www.cafi2000.it).

MERCINTRENO 2014

MERCINTreno
Forum per il Trasporto Ferroviario delle Merci

Nel 2009,Federmobilità, l'associazione nazionale per la mobilità sostenibile, decide di avviare un confronto sul tema della sostenibilità del trasporto merci attraverso un forum annuale con l'obbiettivo di far emergere le contradizioni del sistema italiano di traporto incentrato prevalentemente sulla gomma e di sviluppare intorno alla modalità di trasporto ferroviario merci un dibattito costruttivo con l' approfondimento delle criticità e delle opportunità economiche e ambientali che tale modalità indiscutibilmente presenta.

L'esigenza nasce dalla riflessione sulle iniziative da assumere per il conseguimento dell'obbiettivo europeo di riduzione delle emissioni dei trasporti (il 60% entro il 2050 rispetto ai valori del 1990) e dall'analisi dei dati di traffico che evidenziano negli ultimi anni un costante calo della quota del ferroviario merci, accentuato, peraltro, dalla crisi economica .

Secondo il rapporto dell'European Environment Agency, l'Italia è il terzo paese 'emettitore' di CO_2 dell'Unione europea con i trasporti quale secondo settore responsabile, dopo l'energy, con il 26% e una quota di traffico merci combinato che non supera l'8-10%, contro ad esempio il 22% della Germania o il 15% della Francia .

Da qui la convinzione e l'esigenza di voler dare come Associazione un contributo alla "promozione" di un segmento di trasporto merci considerato scarsamente attrattivo per gli elevati costi di produzione, per la bassa velocità commerciale e in generale per i bassi indici di redditività e efficienza.

Mercintreno 2014

Nel 2009, all'inizio di questa avventura, ci siamo chiesti se non fosse un errore, dal punto di vista della comunicazione, proporre un argomento di nicchia come il ferroviario merci. Un argomento che non fa notizia è una causa persa.

Noi invece, andando contro corrente, convinti che il settore andava difeso con ogni mezzo, anche promuovendo un dibattito nazionale sulle sue criticità , abbiamo lavorato in questi anni con l'idea che il comparto, da cenerentola del sistema, potesse trovare, almeno una volta all'anno, un luogo dove essere il protagonista assoluto.

Federmobilità, tuttavia non è sola in

federMobilità

questa avventura. In questi anni è stata sostenuta da tanti "affezionati" del settore raccogliendo importanti riscono-scimenti istituzionali fra cui si ricorda il più prestigioso: la medaglia del Presidente della Repubblica.
L'edizione 2014, che ci auguriamo possa svolgersi in un clima politico più stabile rispetto al passato, sarà incentrata sull'approfondimento dei riflessi sulla situazione italiana delle novità contenute nelle direttive europee e sulle iniziative realizzabili per rendere concreto il dialogo fra il ferroviario merci e la gomma. Analizzeremo anche le criticità della gestione dei terminali e dei costi di produzione del servizio merci ferroviario con un ampio approfondimento del tema dei finanziamenti e del mercato dei carri ferroviari

MERCINTRENO 2014
Si è svolto a Roma nei giorni 30 settembre – 1 ottobre
C/O MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI VIA DELL'ARTE 16 – PALAZZINA A
Con il riconoscimento del Presidente della Repubblica che ha assegnato anche all'edizione 2014 la propria Medaglia di Rappresentanza.

www.mercintreno.it

PROGRAMMA 30 SETTEMBRE

Ore 10:00

Ferroviario merci e Autotrasporto: due mondi con un unico obiettivo?

Apertura e coordinamento

Alfredo Peri – *Presidente Federmobilità, Assessore Mobilità Regione Emilia-Romagna*

Assegnazione della Medaglia di Rappresentanza del Presidente della Repubblica

Luigi Frati – *Rettore Università La Sapienza, Roma*

Interventi

Matteo Mauri – *Componente Commissione IX Trasporti Camera dei Deputati*

Roberta Oliaro – *Componente Commissione IX Trasporti Camera dei Deputati*

Andrea Camanzi – *Presidente Autorità Trasporti*

Amedeo Fumero – *Capo Dipartimento – MIT*

Michele Elia – *Ammistratore Delegato Ferrovie dello Stato Italiane*

Giacomo Di Patrizi – *Presidente Fercargo*

Cinzia Franchini – *Presidente CNA/FITA*

Alessandro Ricci – *Presidente Unione Interporti Riuniti*

Paolo Uggè – *Vice Presidente Confcommercio*

Pasqualino Monti – *Presidente Assoporti*

Nereo Marcucci – *Presidente Confetra*

Guido Nicolini – *Presidente Assoferr*

Conclusioni

Maurizio Lupi – *Ministro delle Infrastrutture e Trasporti*

Ore 14:30

Si possono ridurre i costi di produzione del ferroviario merci?

Coordinamento

Fabio Croccolo – *Direttore Generale MIT*

Interventi

Marco Filippi – *Commissione Lavori Pubblici e Trasporti Senato*

Mario Castaldo – *Direttore Trenitalia Cargo*

Armando De Girolamo – *Amministratore Unico Lotras*

Giancarlo Laguzzi – *Amministratore Delegato Oceanogate Italia*

Alberto Lacchini – *Responsabile Commerciale Div. Locomotive Bombardier Italia*

Guido Porta – *Amministratore Delegato Inrail – Vice Presidente Fercar*

Gaetano Riccio – *Coordinatore Nazionale Mobilità Ferroviaria – Filt CISL*

Vincenzo Piso – *Commissione IX Trasporti Camera dei Deputati*

Ore 16:00

Il ferroviario merci in Europa: le opportunità dei finanziamenti europei per il miglioramento delle prestazioni, delle infrastrutture e dei servizi.

Interventi

Maurizio Gentile – *A. Delegato Rfi*

Lanfranco Senn – *Prof. Università Bocconi , Milano*

Marco Terranova – *A. Delegato Sbb Cargo Italia – Vice Presidente Fercargo*

Jean-Pierre Loubinoux – *Direttore International Union Of Railways*

Bernhard Kunz – Direttore Hupac

Ivan Catalano – *Vicepresidente della Commissione IX Trasporti, Camera dei Deputati*

Hans Berger – *Senatore del Gruppo per le Autonomie*

PROGRAMMA 1° OTTOBRE

Ore 9:30

Il ferroviario merci in Italia
Riflessi sulla situazione italiana delle novità contenute nelle direttive europee e dell'attuazione dei Corridoi Ferroviari Merci.

Coordinamento
Fulvio Quattroccolo – *Direttore Intermodale24-rail*

Interventi
Amedeo Gargiulo – *Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria*
Antonio Parente – *Direttore della Direzione Generale del Trasporto*
Bernardo Gennaro - *Coordinatore Alta Capacità Gottardo*
Andrea Galluzzi – *RFC 6 Managing Director*
Luigi Morisi – *Past President – Assiferr*
Mauro Pessano – *A. Delegato Captrain Italia, Vice Presidente di Fercargo*
Mario Tullo – *Commissione IX Trasporti Camera dei Deputati*

Ore 11:30

Le esigenze della domanda del mercato attuale ed degli operatori del sistema logistico nazionali.

Coordinamento
Paolo Guglielminetti – *CIP – Transportation & logistics – Executive Director*

Interventi
Antonio Musso – *Prof. Facoltà Ingegneria, Università la Sapienza – Roma*
Enzo Zezza – *Direzione Generale Politiche Industriali Mise*
Carlo Meregaglia – *Comitato Logistica di Federchimica.*
Francesco Cacciapuoti – *Direttore Generale Interporto Servizi Cargo S.p.A.*
Alessio Muciaccia – A. Delegato di GTS rail
Vincenza Bruno Bossio – *Commissione IX Trasporti Camera dei Deputati*

Ore 14:30

Il ferroviario merci per le città
Le opportunità di una adeguata offerta infrastrutturale.

Coordinamento
Franco Filippi – *Prof. Facoltà Ingegneria – Università la Sapienza – Roma*

Interventi
Paolo Ferrecchi – *Direttore Regione Emilia Romagna*
Carlo Cecconi – *Dirigente Regione Lazio*
Calo De Vito – *FSI Sistemi Urbani*
Luigi Legnani – *Direttore Generale Gruppo FNM*
Massimo Nitti – *Vice Presidente Asstra*
Edoardo Zanchini – *Vice Presidente Legambiente*
Roberto Mastrofini – *Direzione Logistica – Gruppo MagDi*
Annita Serio – *Direttore Federmobilità*

federMobilità

BNC

Assistenza e Solidarietà

O.N.L.U.S.

Si è svolto il 1° ottobre 2014
Presso la sede della Fondazione BNC
Via di Villa Albani, 20 - Roma

BNC
Assistenza e Solidarietà
O.N.L.U.S.

L'Associazione non lucrativa di utilità sociale al servizio esclusivo dei Dipendenti e dei Pensionati del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e delle loro famiglie

15 ANNI DI WELFARE PER I FERROVIERI

Nei suoi 15 anni di attività l'Associazione ha erogato complessivamente oltre 14.000 contributi a favore di Dipendenti e Pensionati del Gruppo FS o loro familiari, con una serie di provvedimenti ispirati da sentimenti di solidarietà ed assistenza e volti anche al sostegno della formazione scolastica e professionale dei figli.
Ciò è evidente in particolar modo nelle tipologie di prestazioni che vengono messe a disposizione dei Ferrovieri sia Sociali che Premi di Studio.
Tra il 2000 e il 2013 sono stati erogati, nel complesso, 14.656 contributi economici, per un valore complessivo di 5.882.652 €.
Le Prestazioni Sociali si concretizzano al momento con contributi per la Nascita o Adozione di figli da parte del Dipendente e contributi per stati di Grave Disagio o per Gravi Vicende occorse all'avente diritto o ai suoi familiari.
I Premi di Studio sono, ad oggi, relativi al conseguimento, da parte del figlio del Dipendente o Pensionato FS, della Licenza Media Superiore e Inferiore.
La ONLUS, inoltre, ha promosso 3 Master post-universitari che hanno visto la partecipazione di 30 neolaureati figli di Ferrovieri e l'inserimento di una significativa parte degli stessi nel mondo del lavoro.

RIEPILOGO EROGAZIONI 2000/2013			
PRESTAZIONI SOCIALI		PREMI DI STUDIO	
Numero	Importo €	Numero	Importo €
6375	3.549.196	8281	2.331.456

Ieri

Nel dicembre del 1999 la Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni, insieme ad HDI Assicurazioni e IBL Banca, costituiscono l'Associazione BNC Assistenza e Solidarietà. Si tratta di una scelta anticipatrice della collaborazione tra privati e privato sociale che, nel corso degli anni, andrà sempre più diffondendosi.
Scopo dell'Associazione è quello di promuovere iniziative di solidarietà a favore dei lavoratori delle Ferrovie e delle loro famiglie. Nel 2009, l'Associazione ottiene la natura giuridica di O.N.L.U.S..

Oggi

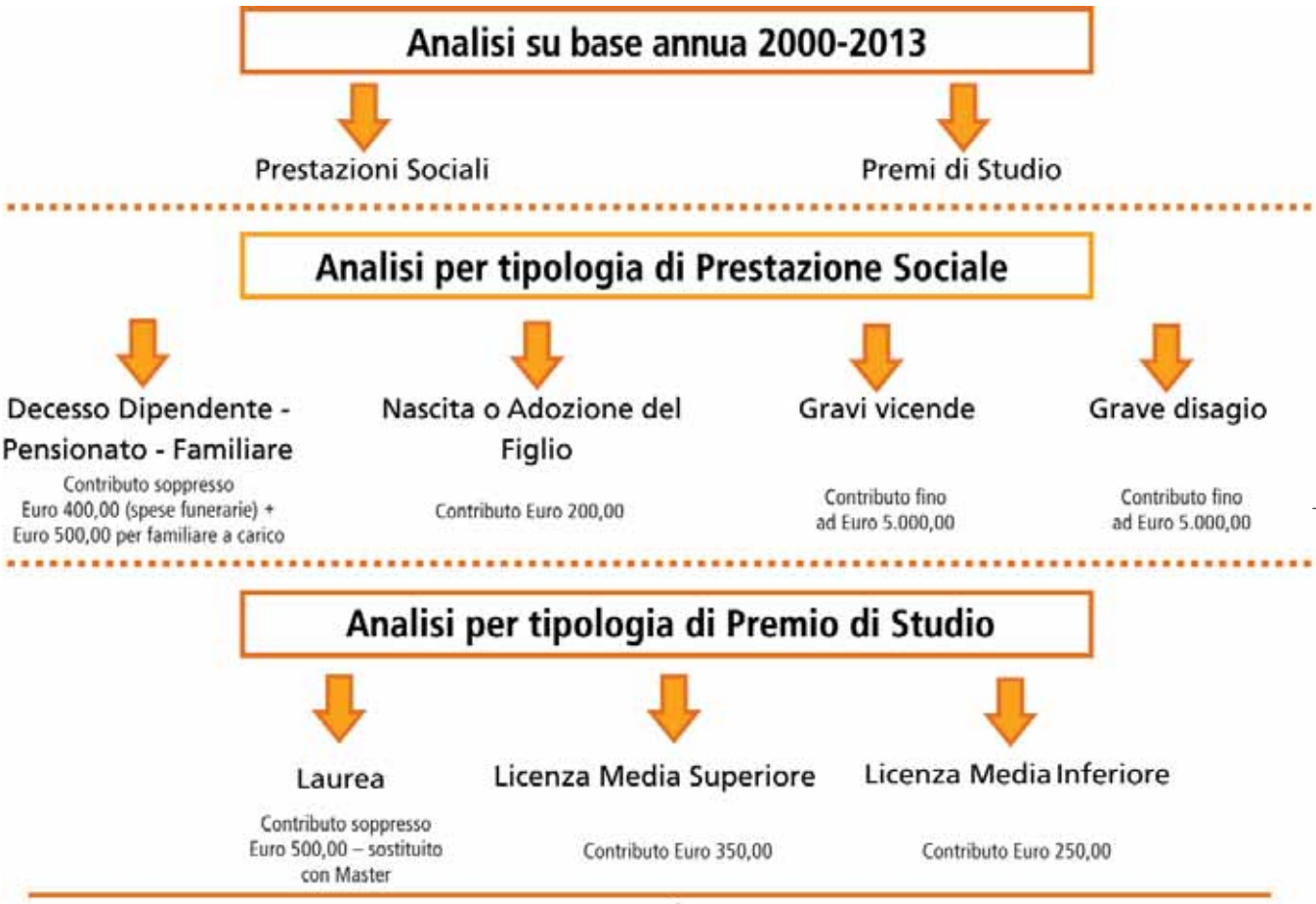
Nel corso di questi 15 anni, la Onlus ha perfezionato i suoi interventi anche in considerazione dell'evoluzione del contesto socio-economico dal quale emergono nuove esigenze e impellenti bisogni della comunità, non più adeguatamente soddisfatti dal welfare pubblico.
Formazione, professionalizzazione, inserimento nel mondo del lavoro diventano obiettivi di rilievo nella definizione dell'attività sociale.

Domani

Rafforzare il senso di appartenenza alla comunità, anche diffondendo ulteriormente la corresponsione del 5 per mille da parte dei ferrovieri e delle loro famiglie per generare risorse che ritornano alla stessa Comunità di appartenenza.
Coinvolgere soggetti terzi per creare nuove sinergie e consolidare il sistema di welfare in grado di apportare valore e risorse – non meramente finanziarie – ai ferrovieri e alle loro famiglie.

Analisi delle prestazioni sociali e dei premi di studio erogati dall'Associazione BNC Assitenza e Solidarietà O.N.L.U.S. nel periodo 2000-2013

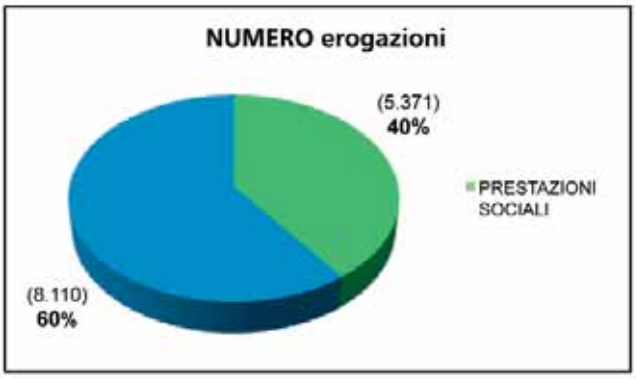
A cura della dott.ssa Erica Esposito

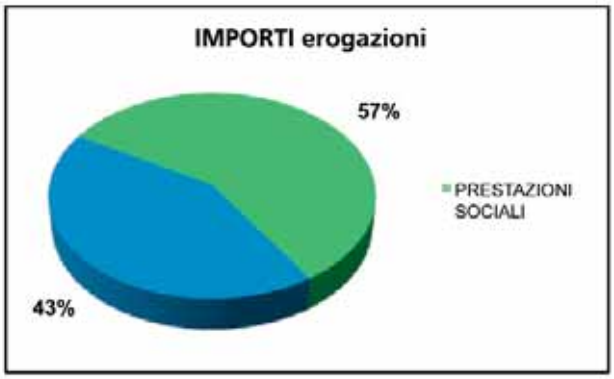


BNC
Assistenza e Solidarietà
O.N.L.U.S.

Complesso erogazioni 2000-2013

	NUMERO	IMPORTO
PRESTAZIONI SOCIALI	6.375	3.549.196
PREMI DI STUDIO	8.281	2.331.456
TOTALE	**14.656**	**5.880.652**

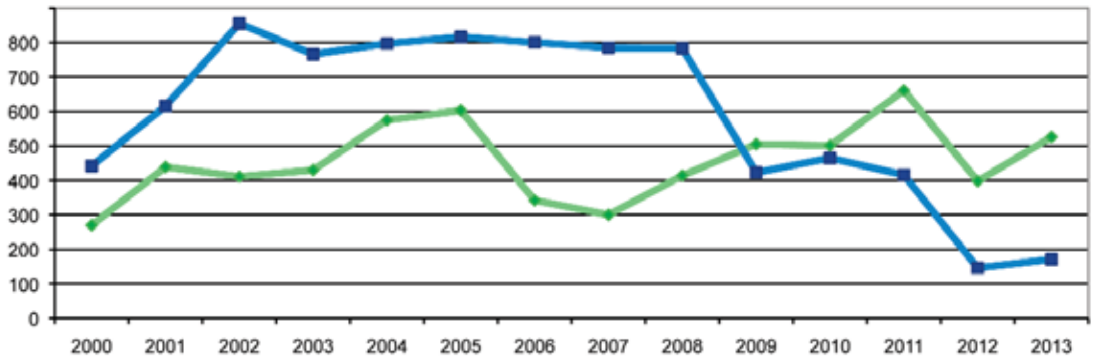




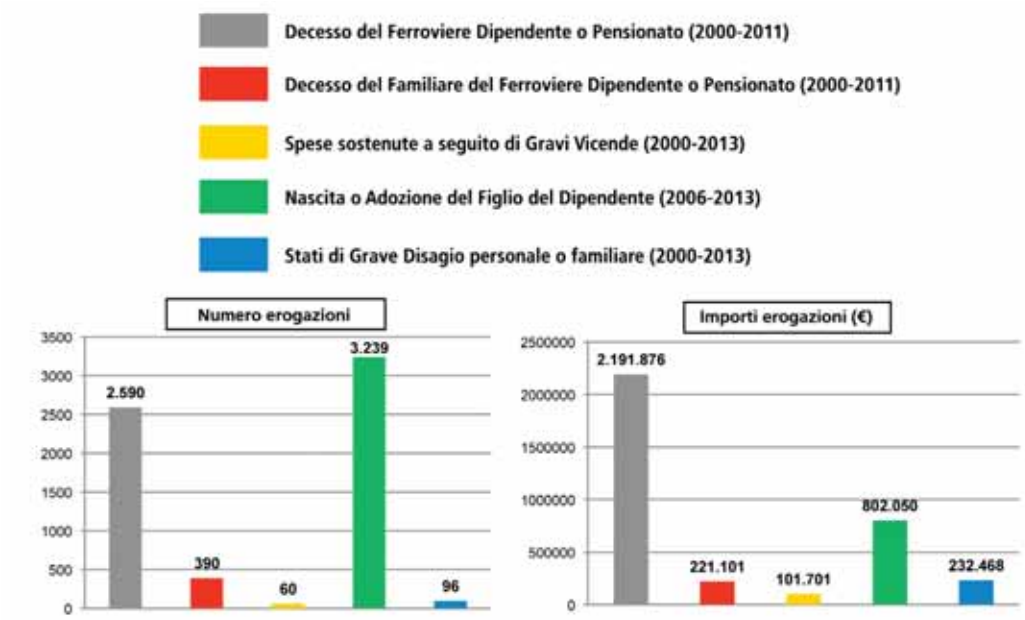
Riepilogo prestazioni e importi totali

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	N.ro EROGAZIONI 2000/2013	IMPORTI (€)
PRESTAZIONI SOCIALI	270	439	411	430	575	603	342	300	414	505	501	661	398	526	6.375	3.549.196
PREMI DI STUDIO	442	616	855	766	797	816	800	785	783	423	465	416	146	171	8.281	2.331.456
TOTALE	712	1.055	1.266	1.196	1.372	1.419	1.142	1.085	1.197	928	966	1.077	544	697	14.656	5.880.652

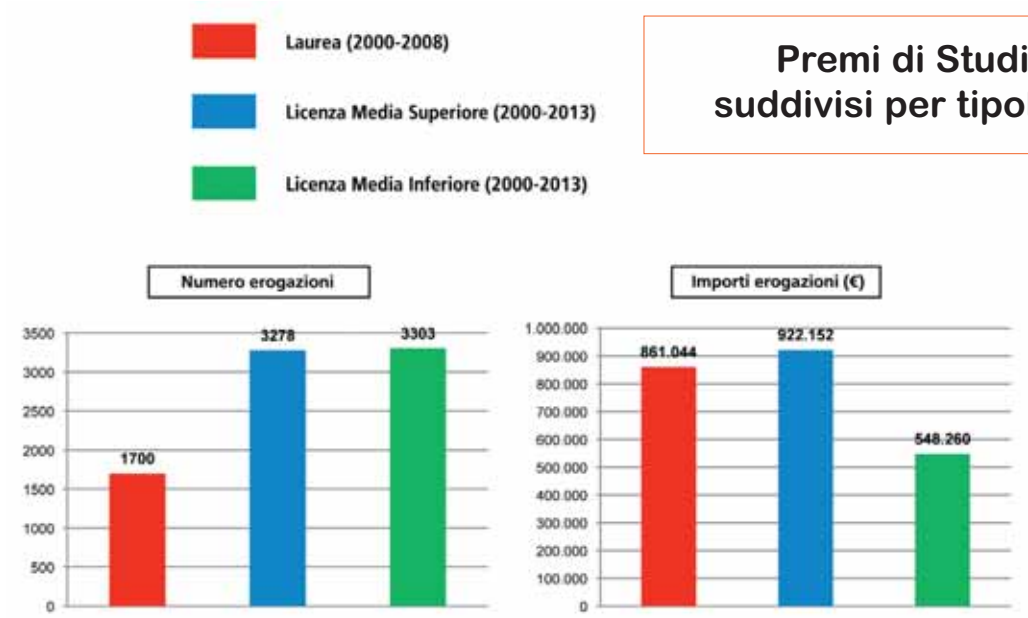
Raffronto tra prestazioni Sociali e Premi Studio (2000-2013)



Prestazioni Sociali suddivise per tipologia



Premi di Studio suddivisi per tipologia



Master

ANNO ACCADEMICO	UNIVERSITA'	TITOLO	IMPORTO €
2004/2005	Università di Perugia	"Coordinamento e organizzazione della produzione cinematografica e televisiva"	75.000
2010/2011	Università di Perugia	"Sicurezza dei Beni e delle Informazioni centrate sul Cliente	86.820
2012/2013	Università Roma 3	"Gestione della Banca e delle Associazioni"	80.000
TOTALE			241.820

Dott. Aleramo Ceva Grimaldi, Presidente Fondazione BNC

Nell'ambito della Giornata Europea delle Fondazioni si è tenuta presso la Fondazione BNC la manifestazione dedicata ai 15 anni di welfare per i ferrovieri

Comunicato Stampa

1° OTTOBRE - GIORNATA EUROPEA DELLE FONDAZIONI
Un'occasione per conoscere da vicino questi importanti protagonisti del terzo settore

Roma, 30 settembre 2014. Domani, 1° ottobre, in tutta Italia verrà celebrata la Giornata Europea delle Fondazioni, un'occasione per conoscere meglio questi enti – spesso ignorati dal grande pubblico – che insieme al mondo del volontariato e del terzo settore concorrono ad alimentare e innovare il welfare nel nostro Paese. L'iniziativa è stata lanciata lo scorso anno da Dafne (Donors and Foundations Networks in Europe), l'organizzazione che riunisce le associazioni di fondazioni del continente, e a cui aderiscono in Italia Acri, che associa le Fondazioni di origine bancaria, e Assifero, l'associazione che riunisce altre fondazioni ed enti di erogazione.
Alla celebrazione della Giornata Europea hanno aderito una cinquantina di fondazioni che da nord a sud domani organizzano eventi, convegni e spettacoli in cui incontreranno le loro comunità a favore delle quali intervengono in diversi campi: dal welfare all'istruzione, dalla cultura all'ambiente.
«*Le Fondazioni sono un importante attore del non profit del nostro Paese* – ha dichiarato Giuseppe Guzzetti, presidente dell'Acri – *eppure spesso non sono molto conosciute. La Giornata Europea delle Fondazioni è dunque un'opportunità perché tanti nostri concittadini possano incon-*

trarle da vicino e conoscerle meglio per quello che fanno».

Il presidente di Assifero, Felice Scalvini, commenta così l'iniziativa: «*Auspichiamo che iniziative come quella della Giornata Europea delle Fondazioni e dei Donatori concorrano a generare una rete d'azione in cui filantropia istituzionale, enti pubblici, corporate, associazioni, volontariato e singole persone lavorino insieme per costruire un welfare generativo, collaborativo e inclusivo, efficace e sostenibile per il nostro Paese*».

Molti sono gli eventi che le Fondazioni di origine bancaria, associate in Acri, organizzano sui loro territori per celebrare la Giornata Europea delle Fondazioni. Fra i tanti ne citiamo alcuni. A Parma la Fondazione Cariparma promuove il convegno "Verso il welfare di comunità: l'impegno di Fondazione Cariparma", mentre la Fondazione Monteparma organizza l'incontro "Dal passato per pochi al presente pubblico. Donazioni, iniziative e patrimoni culturali della Fondazione Monteparma". A Firenze l'Ente Cassa di Risparmio di Firenze e la Consulta delle Fondazioni della Toscana invitano alla tavola rotonda "Sviluppo e innovazione sociale: nuovi percorsi possibili". A L'Aquila la locale Fondazione ha in programma un incontro dedicato allo sviluppo del territorio montano: alpinisti, scrittori ed esperti si confronteranno sul tema "L'Aquila capitale degli Appennini. Lo sviluppo del territorio montano come volano dell'economia". A Salerno la Fondazione Cassa di Risparmio Salernitana organizza la tavola rotonda "Per una reale sostenibilità nel sociale: quali prospettive?", un dibattito culturale sui temi del welfare di comunità e dell'innovazione sociale. A Gorizia, promosso dalla Fondazione Carigo, c'è il workshop "Obiettivo welfare. Comunità a confronto", in cui verranno raccolti spunti e suggerimenti dei partecipanti per indirizzare al meglio la progettualità della Fondazione nei campi lavoro, salute e volontariato. A Bolzano la locale Fondazione inaugura la Casa di Riposo "San Vincenzo", che ospiterà 62 anziani. A Foggia la Fondazione Banca del Monte propone l'incontro "Welfare di comunità". A San Miniato (Pi) la locale Fondazione incontra gli studenti dell'ultimo anno delle superiori della città (il 3 ottobre). A Milano la Fondazione Cariplo e l'Acri organizzano "Fondazioni di origine bancaria: dalla privatizzazione al bene comune" (il 2 ottobre). Non mancano poi eventi culturali e aperture straordinarie. A Palermo la Fondazione Sicilia apre le porte della sua sede,

Palazzo Branciforte, offrendo gratuitamente visite guidate e laboratori per bambini. Lo stesso farà la Fondazione Carichieti (il 4 ottobre) a Palazzo de Mayo. A Pescara la Fondazione Pescarabruzzo inaugura la mostra fotografica "Radan, Inshallah. Domani, se Dio vuole" a cura del fotoreporter Stefano Schirato e della giornalista Jenny Pacini sulle violazioni dei diritti umani del popolo Saharawi, frutto di un duro reportage nel Sahara Occidentale. A Viterbo la Fondazione Carivit presenta il volume "Manipolarte", un quaderno didattico sui laboratori di manipolazione dell'argilla e di decorazione della ceramica realizzati presso il Museo della Ceramica della Tuscia. A Treviso la Fondazione Cassamarca apre al pubblico una nuova sala della sua sede, interamente dedicata ad accogliere le opere d'arte (oltre 3mila tra opere grafiche e dipinti) che Mons. Bortolan ha donato alla Fondazione nel 2008. A Siena la Fondazione Mps, all'interno di Palazzo Sansedoni, promuove l'evento "Ricordi. Viaggiatori in terra di Siena", un'esposizione dedicata all'archivio fotografico Malandrini: una ricca raccolta di foto e cartoline d'epoca della città. La Fondazione Cariperugia presenta al pubblico la neocostituita "Fondazione CariPerugia Arte", che si occuperà di gestire le attività culturali della Fondazione, dalle mostre agli eventi. La Fondazione Monte di Pietà di Vicenza promuove il concerto-spettacolo a ingresso libero "Per Francesco. Santo di Terra, Uomo di Cielo" (il 5 ottobre). A Roma la Fondazione Bnc presenta l'attività svolta in 15 anni dalla sua società strumentale Bnc Assistenza, che eroga servizi di welfare in favore delle famiglie dei ferrovieri. Infine a Fossano la locale Fondazione presenta il bilancio del primo anno di attività della Fondazione di partecipazione "NoiAltri Fossano", creata dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Fossano, la Diocesi e alcune organizzazioni del volontariato e del terzo settore, con l'obiettivo di rendere più organici i loro interventi nel territorio sul fronte del welfare. Infine diverse Fondazioni come quelle della Spezia, di Trieste e Compagnia di San Paolo aderiscono alla 2a Giornata Europea delle Fondazioni e dei Donatori con iniziative di comunicazione dedicate.

Per quanto riguarda le altre fondazioni e gli enti di erogazione sono numerose le iniziative poste in essere dai soci di ASSIFERO. Le associate bresciane - Cuore Amico Fraternità Onlus, Congrega della Carità Apostolica, Fondazione Adele e Cav. Francesco Lonati, Fondazione Alessandro Cottinelli, Fondazione ASM, Fondazione Banca San Paolo di Brescia, Fondazione Cogeme Onlus, Fondazione Conte Gaetano Bonoris, Fondazione Credito Agrario Bresciano, Fondazione della Comunità Bresciana Onlus, Fondazione Guido Berlucchi Onlus, Fondazione Guido e Angela Folonari, Fondazione Lucchini, Fondazione Luigi Bernardi, Fondazione Maria Enrica, Fondazione Tassara, Fondazione Dominique Franchi Onlus, Fondazione Liliana Giordano e Giuseppe Scalvi - incontrano il territorio in un evento di confronto con la stampa e aperto al pubblico dalle ore 11 presso la sede della Fondazione della Comunità Bresciana Onlus in via Gramsci 17 a Brescia. Oltre a dibatte-

re sul significato della Giornata europea saranno diffusi i dati aggregati dell'operatività delle fondazioni bresciane in termini di patrimonio e di erogazioni liberali al territorio e al Terzo settore. A Padova, Fondazione Antonveneta e Fondazione Bano celebreranno insieme la Giornata Europea. Per l'occasione Fondazione Bano, che ha promosso la mostra "Corcos. I sogni della Belle Époque", in corso a Palazzo Zabarella di Padova fino al 14 dicembre, e Fondazione Antonveneta, che da molti anni ne sostiene l'attività, offriranno, a partire proprio dal 1° ottobre una serie di visite guidate all'esposizione, anche grazie alla collaborazione dell'Area Territoriale Antonveneta della Banca Monte dei Paschi di Siena. La Fondazione De Agostini di Novara e la Fondazione della Comunità Bergamasca Onlus hanno promosso l'iniziativa e il suo significato diffondendola attraverso i propri siti e canali istituzionali di comunicazione. Fondazione Telecom Italia e Fondazione Intercultura Onlus presentano i risultati dell'Osservatorio nazionale sull' internazionalizzazione delle scuole e la mobilità studentesca. L'iniziativa è promossa dalle due fondazioni socie di ASSIFERO con la collaborazione con la Direzione Generale per gli Affari Internazionali del Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca e con l'ANP – Associazione Nazionale Dirigenti e Alte Professionalità della Scuola. L'evento di presentazione, che si svolge il 1° ottobre all'Auditorium Gio Ponti, in Assolombarda a Milano è inserito nell'ambito di Orientagiovani 2014 e organizzato in collaborazione con Assolombarda. Intervengono Marcella Logli (Fondazione Telecom Italia) e Roberto Ruffino (Fondazione Intercultura). La Fondazione della Comunità della Provincia di Mantova Onlus organizza il Seminario di studio sul c.d. "Art-bonus", la legge 106/2014 – Credito d'imposta per favorire le erogazioni liberali a sostegno della cultura. Presso il Centro di Formazione di Confindustria Mantova in via Portazzolo, 9 il revisore Gian Paolo Tosoni e il consigliere di amministrazione notaio dott. Omero Araldi forniranno ai presenti una prima lettura del provvedimento. Fondazione Bracco, nella persona del segretario generale dott.ssa Mariacristina Cedrini, ha diffuso l'importanza dell'iniziativa in ogni evento recente che la fondazione milanese ha organizzato e/o sostenuto. Infine, sui rispettivi territori, gli altri soci di ASSIFERO organizzano durante tutte la settimana porte aperte e momenti di sensibilizzazione circa il loro operato e l'impatto sociale che il lavoro svolto dalle fondazioni e le risorse erogate generano nei confronti della cittadinanza.

Linda Di Bartolomeo
Acri
Direttore Comunicazione e Ufficio Stampa
Telefono 0668184.262 - 3488298998
linda.dibartolomeo@acri.it

Enrico Montefiori
Assifero
Coordinamento attività istituzionali
Telefono 0236683041 - 3479349634
e.montefiori@assifero.org

ESTRATTO DEL VERBALE DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEI DELEGATI CAFI DEL 4 OTTOBRE 2014

PUNTO 1

Il Presidente informa preliminarmente l'Assemblea che il numero dei soci si mantiene abbastanza stabile (circa 900), che i siti informatici del Collegio sono frequentati da un migliaio di ferrovieri e che un altro ulteriore migliaio di persone entra in contatto con la rivista e le pubblicazioni edite dal Collegio medesimo.

Precisato che la situazione economica del Collegio si mantiene abbastanza stabile, riassume brevemente le diverse iniziative ed attività assunte verso i principali soggetti di riferimento del CAFI, quali il Gruppo FS, le altre ferrovie, le autorità del settore trasporti, i trasportatori su strada, i costruttori ferroviari e gli altri mezzi di trasporto terrestre, gli istituti Scolastici Statali Professionali per la partecipazione a progetti di alternanza scuola/lavoro.

In merito all'attività editoriale il Presidente fa presente di avere ritenuto opportuno ridare impulso alla pubblicazione dei testi che negli ultimi tempi aveva subito un certo rallentamento.

A tal fine il Collegio pubblicherà a breve sul suo sito (per ora solo online e previo pagamento per i non soci) il testo di Giustino Di Nallo sul trattamento pensionistico dei ferrovieri e dei dirigenti del Gruppo Fs, il testo di Pierluigi Pulone sulla Rete Transeuropea dei Traspporti TEN-IT, ed infine quello di Armando Bussi sugli aspetti storico-artistici della Villa dei Patrizi.

PUNTO 2

Il Presidente fa presente che nel corso del corrente mese vanno in scadenza le cariche sociali per cui è necessario procedere al rinnovo delle stesse. A tal fine è stata predisposta una lista con la indicazione della possibile nuova composizione degli organi sociali, per la cui formulazione si è seguito come principio guida quello di assicurare la presenza delle più significative competenze dell'attuale organizzazione del Gruppo FS e degli studiosi ed esperti del trasporto terrestre. Resta fermo che ogni singolo votante potrà apportare all'atto della votazione le modifiche che dovesse ritenere più utili.

Ancor prima di procedere alla nomina della commissione elettorale, come previsto dal vigente statuto chiede la parola il dr. Tuscano, delegato del Piemonte il quale dichiara di condividere pienamente la nuova composizione degli organi sociali. Ne propone pertanto l'approvazione per alzata di mano.

La proposta del dr. Tuscano è condivisa all'unanimità dall'Assemblea, che senza alcun voto contrario o astensione, approva la nuova composizione delle cariche sociali come dalla lista proposta.

Si riporta qui di seguito la predetta composizione:

Presidente	Bonforti Alessandro
Vice Presidente	Cannatà Antonino
Comitato di Gestione	Belotti Daniela
	Bonforti Massimo
	Bussi Armando
	D'Angelo Antonio
	Ricci Gianni
	Savino Stefano
	Storti Giuseppe
Supplenti	Bertoldi Maura
	Coppolino Gaetana
Revisore dei Conti	D'Antino Mario
Collegio dei Probiviri	Di Nallo Giustino
	Picillo Alfredo
	Rainone Vincenzo
Segretario generale	Nigro Antonio

Il Presidente nel ringraziare l'Assemblea per la rinnovata fiducia accordatagli, espone le iniziative che intende portare avanti nell'immediato futuro.
La prima esigenza è quella di rilanciare sulle pagine della rivista del CAFI, AF- L'Amministrazione Ferroviaria, il dibattito e l'aggiornamento relativo le tematiche giuridiche ed amministrative sui trasporti, che costituiscono, come il nome stesso della rivista evidenzia, l'obiettivo principale dell'Associazione. A questo proposito, verrà rivolto un invito a magistrati, dirigenti del settore e cultori della materia, affinché partecipino con propri scritti alle nostre Rubriche giuridiche. A questo proposito, verranno invitati i soci ad incrementare, la propria partecipazione a convegni attinenti, riportandone anche i risultati sulla rivista.
Un altro conseguente traguardo da raggiungere è quello di procedere all'aggiornamento e rifacimento dell'archivio dei soci a seguito dei mutamenti soggettivi degli iscritti (ancora in servizio, posti in quiescenza, ecc.), nonché dei mutamenti di posizioni e soggettivi delle autorità di riferimento (assessori regionali, autorità dei trasporti ecc.).
Un'altra iniziativa da seguire è quella del "crowdfunding" o finanziamento collettivo, vale a dire del processo collaborativo di un gruppo di persone che effettua donazioni, solitamente di limitato importo, per sostenere gli sforzi di persone ed organizzazioni su obiettivi specifici. E' in sostanza una pratica di micro finanziamento dal basso che mobilita persone e risorse. Il crowdfunding potrebbe applicarsi al CAFI qualora esso proponga e vengano accolte dai gestori/sostenitori del finanziamento collettivo, specifiche iniziative culturali e/o editoriali che rientrino nei compiti d'istituto del Collegio. Non si mancherà di approfondire il tema e di valutare la possibilità concreta di accedere a progetti finanziabili con tale modalità, come ad esempio la stampa di libri in versione cartacea, la loro traduzione in altre lingue ed anche, ad esempio, l'organizzazione di eventi culturali di e/o presentazione dei medesimi.
Altro aspetto da considerare è quello dei crediti formativi (scolastici/universitari o di percorsi abilitativi per professioni quali ingegneri/architetti/ecc.) al fine di verificare se sussistano iter formativi obbligatori, in cui il CAFI possa dare il proprio contributo di cultura, formazione ed organizzativo.
Questa possibilità, va anche esaminata in connessione al tema della tutela dei beni architettonici ferroviari nei percorsi formativi degli architetti.
Per quanto riguarda la presenza del Collegio sul territorio nazionale è importante mantenere, tramite i delegati regionali, forti collegamenti e relazioni con gli Enti Locali in tema di trasporto pubblico, integrato, di evoluzioni societarie; quanto sopra al fine di seguire da vicino l'evoluzione del settore e dello stato del Trasporto pubblico locale.
Non vanno poi dimenticati gli apporti culturali che possono pervenire dalle Fondazioni operanti nel settore, ad esempio la Fondazione BNC, o dagli Enti od associazioni, nazionali o locali che si occupino di cultura o Turismo come ad esempio il Touring Club Italiano, della quale il dr. Gianni Ricci, componente del Comitato di Gestione del Collegio, è un esponente.
Va anche valutata l'opportunità di un presenziamento o di una partecipazione del CAFI, mediante propri osservatori opportunamente accreditati, alla imminente manifestazione Expo Milano 2015, come fa presente il dr. Tuscano delegato del Piemonte.
Vi sono infine anche altre esigenze da risolvere. Si tratta di tenere aggiornato l'elenco dei giornali e dei giornalisti che si occupano di tematiche afferenti al trasporto. Un aiuto in tale direzione potrebbe venire dal dr. D'Angelo componente del Comitato di gestione.
Si deve avviare poi, la partecipazione a Bandi di carattere europeo, statale o regionale, che richiedano progetti, spesso di formazione per i giovani, inerenti i trasporti e la logistica.
Esiste poi l'esigenza di trovare un incaricato cui affidare la funzione di "blogger" per i siti del CAFI, cioè di gestire/aggiornare di contenuti i siti web del Collegio, forum e social network come Face Book o Twitter.
L'assemblea condivide le iniziative illustrate dal Presidente.
Esauriti gli argomenti all'ordine del giorno e nessuno avendo più chiesto la parola, il Presidente dichiara chiusa l'assemblea alle ore 13,30.
Il Segretario
Il Presidente

NOVITA' EDITORIALE C.A.F.I.

GIUSTINO DI NALLO

LE PENSIONI DEI FERROVIERI E DEI DIRIGENTI DEL GRUPPO FS
ISCRITTI AL FONDO SPECIALE

GENESI - CENNI STORICI - EVOLUZIONE NORMATIVA DEL TRATTAMENTO PENSIONISTICO DEI FERROVIERI

Roma settembre 2014

"Le pensioni dei ferrovieri e dei dirigenti del Gruppo FS iscritti al Fondo Speciale. Genesi - cenni storici - evoluzione normativa del trattamento pensionistico dei ferrovieri. Sistemi di calcolo - esempi pratici"

di Giustino Di Nallo

Indice

- Il Fondo pensioni dei ferrovieri
- Il trattamento di quiescenza
- La Riforma Dini
- Sistemi di calcolo
- Condizioni richieste per accedere alla pensione
- Calcolo della pensione
- La Riforma "Monti - Fornero"
- Pensione ai superstiti
- Perequazione automatica delle pensioni
- Trattenute gravanti sulle pensioni

Presentazione

Le "Pensioni" è, senza dubbio, l'argomento che occupa, quasi quotidianamente, le prime pagine dei giornali.
Con sempre maggiore insistenza, si parla di pensioni più basse, d'innalzamento dell'età pensionabile, di riduzione delle aliquote di rendimento, ingenerando, fra i pensionandi, un clima di incertezza e di trepidante preoccupazione.
Decidere quando sarà possibile andare in pensione e conoscere anticipatamente l'importo del proprio trattamento pensionistico, per i non addetti ai lavori, è sicuramente cosa ardua, se non impossibile.
Districarsi tra le innumerevoli disposizioni legislative, che disciplinano il complesso ed articolato sistema previdenziale del nostro Paese, non è cosa facile.
E l'amico, ex collega, Giustino Di Nallo, esperto ed attento cultore pensionistico - al quale va il mio personale ringraziamento per la preziosa ed assidua attività a favore dei tanti colleghi che desiderano conoscere la loro situazione previdenziale ed il loro futuro trattamento pensionistico - ha redatto il presente elaborato, al fine di fornire ai ferrovieri ed ai Dirigenti del Gruppo FS, iscritti al Fondo Speciale - prossimi alla pensione - non solo indicazioni e suggerimenti su tempi e modi per ottenere il tanto agognato trattamento previdenziale (criteri di calcolo, decorrenza della pensione, calcolo dell'importo attribuibile) ma anche notizie sulla genesi e l'evoluzione storica del loro Fondo Pensioni.

Michele Mario Elia
Amministratore Delegato
Ferrovie dello Stato Italiane

VILLA PATRIZI E DINTORNI
Storia e Storie

di Armando Bussi

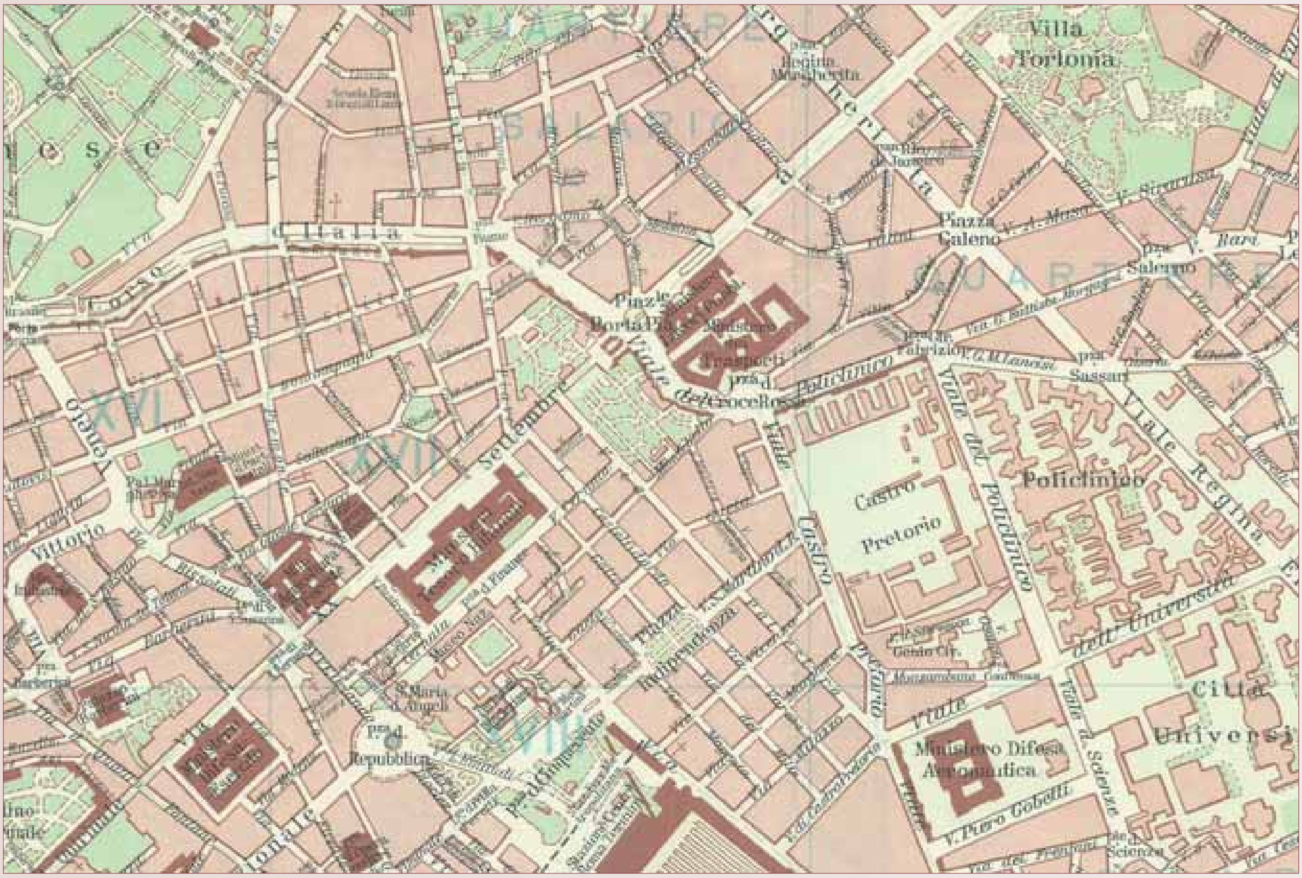


Fig.1

Se arrivate in treno a Roma, uscite dalla Stazione Termini e andate a destra, per Piazza Indipendenza, via San Martino della Battaglia e viale Castro Pretorio *(fig.1)*, vedrete in fondo, in Piazza della Croce Rossa, un grande palazzo *(fig.2)*, sul cui tetto campeggia la scritta "Ferrovie dello Stato Italiane": di tale ente il palazzo stesso è, dagli anni '20 del Novecento, la storica Sede centrale. I ferrovieri, che da un secolo sono quindi una presenza fissa di quel quartiere, chiamano l'edificio "Villa Patrizi": da cosa deriva questo nome?

Fig.2

LA VILLA DEI PATRIZI

Ebbene, tale denominazione risale ai primi decenni del Settecento, quando in Roma, all'inizio della via Nomentana, vicino alla grande Porta aperta nelle mura Aureliane e chiamata Porta Pia, venne realizzata - a cura della nobile famiglia romana dei Patrizi - una bellissima villa, che prese appunto il loro nome *(fig.3)*. L'accesso al fabbricato - costruito sopra una collinetta, di cui riparleremo più avanti - avveniva attraverso un imponente ingresso, da cui si passava, attraverso due rampe carrozzabili, ad un primo ripiano con due bassi edifici di servizio, in mezzo ai quali un'ampia scalinata con fontana portava a un secondo ripiano, con l'edificio vero e proprio, di forma rettangolare. La facciata principale era su tre piani, sormontata da un belvedere, con ai lati due torrette. Gli interni erano ricchi di opere d'arte, decorazioni e arredi, secondo i gusti barocchi dell'epoca; in particolare, la maggior parte degli affreschi erano stati realizzati da Giovanni Paolo Pannini, uno degli artisti più rappresentativi della stagione tardo barocca romana.

La Villa - assai panoramica, data la sua posizione sopraelevata - era circondata da un gran parco: sulla destra c'era un boschetto, sul retro un giardino con fontane ornato da siepi, mentre il resto del terreno era diviso fra vigneti, frutteti e coltivazioni di ortaggi; il tutto attraversato da viali rettilinei alberati, adorni di statue con soggetti mitologici.

Nel corso di quasi tre secoli la Villa in

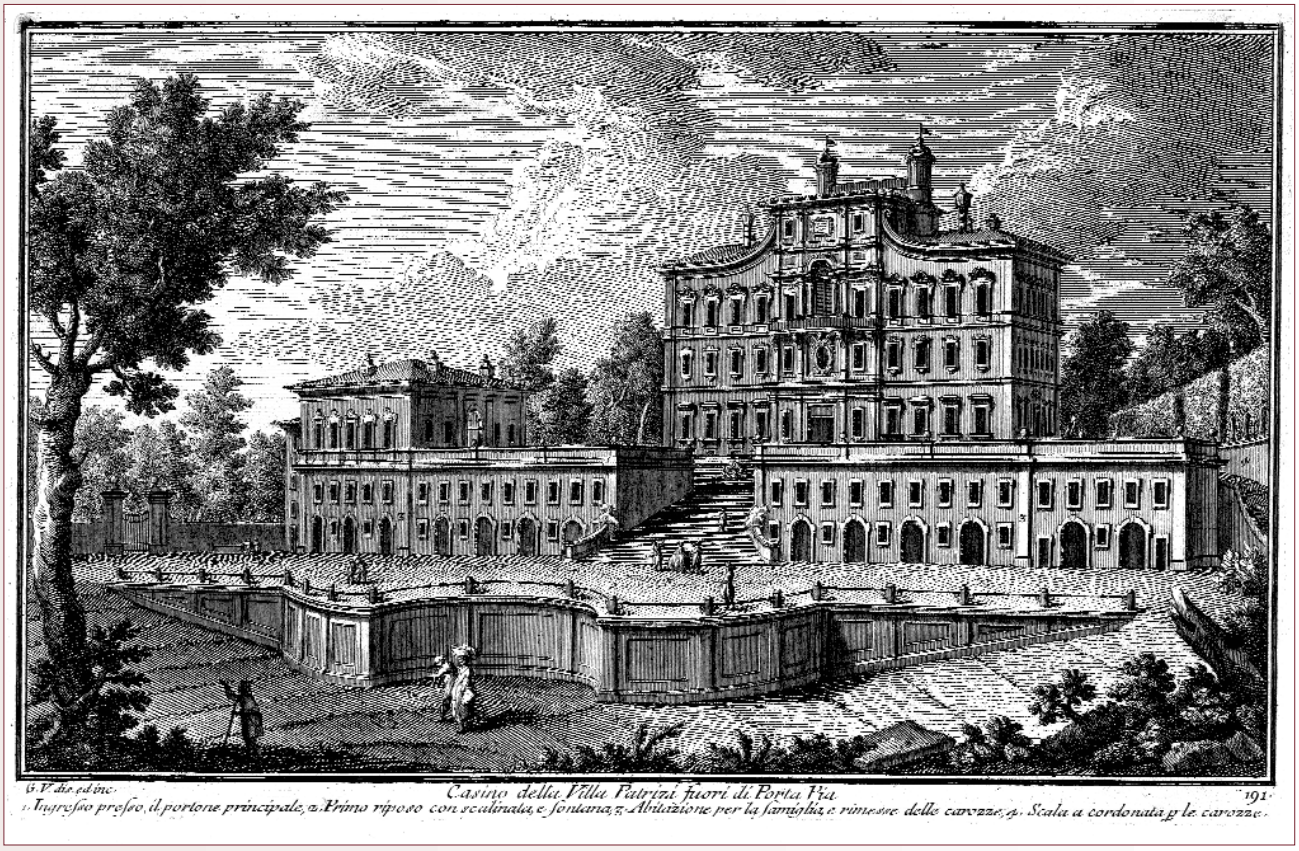


Fig.3

parola - pur restando sempre di proprietà della predetta famiglia (che peraltro esiste tuttora) - subì varie vicende, da distruzioni e ricostruzioni del fabbricato, ad ampliamenti e poi lottizzazioni del parco; finché, nel 1907, fra i Patrizi e l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato (che due anni prima aveva iniziato a gestire unitariamente le principali società ferroviarie nazionali) fu firmato il contratto per la vendita dell'edificio, col terreno immediatamente circostante; il fabbricato esistente venne poi abbattuto, e al suo posto furono realizzati, nell'arco di una quindicina d'anni, sia la sede della Direzione Generale ferroviaria, sia quella dell'allora Ministero dei Lavori Pubblici (sotto la cui responsabilità le FS dovevano esercitare le proprie funzioni), oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Durante gli scavi delle fondamenta dei nuovi palazzi vi furono numerosi ritrovamenti geologici e archeologici (che hanno molto contribuito alla ricostruzione della topografia e della storia del sito). Di tutto ciò, oggi restano alcuni reperti - colonne, lapidi e sarcofaghi, per lo più di età romana - esposti qui e là nel palazzo ferroviario; nonché un grande albero esotico - ultimo sopravvissuto del parco - che tuttora svetta in uno dei cortili dello stesso edificio.

DALLA PORTA NOMENTANA ALLA PORTA PIA

Viceversa, quelle che rimangono ancora - e sono anzi un segno distintivo del sito di cui parliamo - sono le grandi mura fatte erigere, fra il 270 e il 275 d.C., dall'imperatore romano Aureliano, per complessivi 19 chilometri (oggi ne restano circa 12). Dal tratto che ci interessa uscivano due strade; una era la via Salaria, che cominciava da una Porta, chiamata anch'essa Salaria, sita dove ora c'è la Piazza Fiume (da cui, peraltro, la via Salaria parte tuttora).

L'altra era la via Nomentana, che iniziava anch'essa da una Porta chiamata Nomentana; la quale però era un centinaio di metri più ad est dell'attuale Porta Pia; oggi è murata, ma guardando con attenzione è chiaramente visibile, sormontata da uno stemma e con ai lati due torri. Quindi anche il tracciato iniziale della via era diverso: passava dove adesso c'è il fabbricato delle Ferrovie dello Stato Italiane (all'incirca sotto il suo Padiglione 1°, quello che fronteggia il limitrofo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti); più avanti curvava a sinistra, riprendendo il tracciato attuale.

Con la fine dell'Impero Romano, e col progressivo affermarsi nella Città Eterna del potere dei Papi, le strade di comunicazione principali continuarono - per tutto il Medioevo - ad essere quelle realizzate dagli stessi Romani, comprese appunto le vie predette, usate sia per traffici a lunga distanza, sia per destinazioni più brevi: ad esempio, la Nomentana continuò ad essere spesso percorsa per motivi religiosi, da devoti che si recavano al complesso monumentale di Sant'Agnese (originariamente di età costantiniana, tuttora esistente), e più in là - all'altezza dell'attuale raccordo anulare - a quello analogo di Sant'Alessandro (in seguito distrutto; i suoi resti verranno poi ritrovati nell'Ottocento).

A metà del Cinquecento, con lo sviluppo della zona del Quirinale, il Papa Pio

IV decise di realizzare una nuova via che, partendo dalla sommità di tale colle, col nome di Strada Pia arrivasse alle mura Aureliane, e proseguisse sulla via Nomentana; il tutto, sempre con un andamento rettilineo. A tal fine, si rendeva necessario lo spostamento della Porta Nomentana di un centinaio di metri verso ovest: la congiunzione della Strada predetta con - all'esterno delle mura - la via Nomentana, doveva perciò avvenire, appunto, attraverso una nuova Porta.

Il progetto fu redatto da Michelangelo Buonarroti, allora ottantacinquenne (ma non ancora pensionato), che concepì la nuova opera come rivolta non verso l'esterno della città, ma verso l'interno, quasi come fondale di uno scenario che si potesse ammirare,

Fig.4

attraverso la Strada Pia (ora via XX settembre), dal colle del Quirinale. Il grande artista nel 1564 morì, ma i lavori furono diretti e completati dal suo allievo e assistente Jacopo Del Duca; la nuova Porta - ad un fornice, con ai lati ampi spazi interni per il corpo di guardia - fu inaugurata nel 1565 (sia pure incompleta nella facciata esterna, rimasta allo stato grezzo); pertanto il millenario tracciato del primo tratto della via Nomentana fu modificato, allineandolo con la Strada Pia da una parte, e col resto della Nomentana dall'altra. La Porta Nomentana venne chiusa, e la terra di riporto, derivante dagli sbancamenti necessari per la realizzazione del nuovo tracciato, andò a costituire quella collinetta su cui, due secoli dopo, fu costruita la Villa Patrizi.

La Porta Pia subì nei secoli vari danni e traversie, e comunque la sua facciata esterna restò incompiuta fino a metà dell'Ottocento, quando un altro Papa Pio, il IX, per una serie di motivi decise finalmente di sistemarla e completarla: fu così realizzata, a cura dell'architetto Virginio Vespignani, la nuova facciata - in stile neoclassico - che venne dedicata ai sopra citati Santi Agnese ed Alessandro: ai lati del fornice della Porta furono infatti collocate - ciascuna all'interno di un'apposita nicchia - le statue dei due martiri. L'opera fu inaugurata nello 1869 *(fig.4)*.

Così si poté sostenere che, dopo oltre tre secoli, i lavori sulla Porta erano terminati. Ma la scelta di tempo non era stata proprio felice: appena un anno dopo, nel 1870, il nuovissimo manufatto venne … preso a cannonate dall'Esercito Italiano, che proprio a Porta Pia portò a termine la conquista di Roma al Regno d'Italia; le due statue, gravemente danneggiate, finirono nella Chiesa di San Paolo fuori le Mura, e il Vaticano acconsentì a rimetterle restaurate al loro posto solo dopo la Conciliazione con lo Stato Italiano, firmata nel 1929. Oggi la Porta è sede del Museo Storico dei Bersaglieri.

IL SITO DI VILLA PATRIZI

Nella zona in esame, che dalla fine dell'Ottocento in poi si è progressivamente e quasi completamente urbanizzata, vi sono poi altre grandi opere: dai due monumenti eretti nel periodo fra le guerre mondiali (quello al Bersagliere, di fronte alla Porta Pia; e quello a Ferrovieri Caduti nella Prima Guerra Mondiale, all'ingresso del palazzo ferroviario di Piazza della Croce Rossa), fino alla mastodontica realizzazione, negli anni Sessanta del secolo scorso, dei sottovia di Corso d'Italia e Viale del Policlinico. Ma - come sempre nella Storia - le vicende del sito intorno alla Villa Patrizi e alla Porta Pia *(fig.1)* non riguardano solamente monumenti e palazzi, bensì - e soprattutto - fatti e persone, a partire da quando, 25 secoli fa, il Re Tarquinio Prisco guidò i Romani alla conquista dell'antica Nomentum (attuale Mentana), passando per un sentiero campestre che poi divenne - appunto - l'antica via Nomentana.

Da allora, di lì sono passati innumerevoli eventi storici, dalle invasioni e i saccheggi di Roma, prima dei Galli e poi, otto secoli dopo, dei Goti; dalle millenarie vicende dello Stato Pontificio, fino al Risorgimento e alla Breccia di Porta Pia, con la citata fine del potere temporale dei Papi; dallo

sviluppo di Roma Capitale fino al periodo fascista, con l'attentato su Mussolini dell'11 settembre (ma del 1926), e poi, nella seconda guerra mondiale, alla ritirata dell'ultimo esercito invasore - quello nazista - che, incalzato dagli Alleati angloamericani, se ne andò verso nord, passando in buona parte dalla Nomentana e dalla Salaria.

La storia del sito è, infine, una storia di donne e uomini che vi sono passati o ci hanno vissuto e lavorato: ricchi romani che villeggiavano in grandi ville suburbane ivi ubicate, fra cui alcuni imperatori, come forse lo stesso Augusto, mentre grazie ad uno dei suoi successori, Vespasiano, lì ebbe una lussuosa residenza, di cui restano ancora tracce, Antonia Caenis, sua amante e concubina; martiri cristiani sepolti nelle Catacombe che lì furono scavate, quale il mitico San Nicomede[1]; soldati di tutte le epoche - dai pretoriani romani agli zuavi pontifici - e comandanti militari quali Alarico, Belisario, Carlo di Borbone, Raffaele Cadorna; artisti come il citato Michelangelo, nonché poeti e romanzieri come Goethe e Stendhal, che da lì passarono, e ne scrissero; Cardinali che nel Settecento vi costruirono di nuovo grandi ville - come Giovanni Battista Patrizi e Silvio Valenti Gonzaga - e Papi che dal palazzo del Quirinale andavano a giocare a biliardo nella stessa Villa Patrizi, da Clemente XIV a Pio IX; nobildonne che vi vissero a lungo, come la mitica Paolina Buonaparte, che nei primi decenni dell'Ottocento dava grandi feste da ballo in un'altra villa settecentesca, tuttora esistente e a lei intitolata; Sindaci di Roma, quale il grande Ernesto Nathan, che rivestì tale carica dal 1907 al 1913, e che - ogni 20 settembre, nell'anniversario della Breccia di Porta Pia - vi teneva infiammati comizi; infine, i dipendenti e dirigenti FS che, con la nascita delle Ferrovie statali nel 1905 e il loro successivo insediamento in Piazza del Croce Rossa, fecero nel bene o nel male la storie di tali ferrovie, dal primo Direttore Generale Riccardo Bianchi al Ministro Costanzo Ciano; nonché, durante l'occupazione di Roma del 1943/1944, sia i ferrovieri partecipanti attivamente alla Resistenza (alcuni dei quali operarono all'interno della stessa Direzione), sia una parte della dirigenza ferroviaria, che svolse anch'essa, rispetto ai nazifascisti, un ruolo sotterraneo nel contrastarli.

Le opere, gli eventi e le persone in vario modo interessate, nella zona di Roma qui definita come sito di Villa Patrizi, sono quindi così tante che ci si poteva scrivere un libro; e infatti … è stato scritto, e si sta cercando di pubblicarlo. Nel frattempo, possiamo illustrare dal vivo alcune delle cose accennate, e qualche altra, facendoci una passeggiata nei luoghi indicati, per viale del Policlinico, Porta Pia, Corso d'Italia e Piazza Fiume. L'appuntamento è per domenica 26 ottobre 2014, alle ore 10.30, di fronte a Piazza della Croce Rossa 1.

Si è tenuta il 26/10 la prima visita guidata del Dr. Bussi alla storia della zona descritta. Ha registrato l'entusiastica adesione di più di 35 partecipanti (vedi su Facebook Redazione CAFI)

[1] vedi "*In viaggio alla ricerca del Santo*", su "L'Amministrazione Ferroviaria" n.11/12 - novembre/dicembre 2012 pag.61/64, e n.1/2 - gennaio/febbraio 2013, pag.60/64

Villa Patrizi e dintorni

di Laura Marinelli

Se la scorsa primavera mi fossi trovata, meglio se in vacanza, a Deiva Marina, in Liguria, sulla Riviera di Levante, non mi sarei lasciata scappare, oltre all'irrinunciabile spiaggia, la mostra libraria, presso la Biblioteca Civica (da 19 Maggio al 21 Giugno), dedicata alla **presenza del treno e della stazione nella letteratura, nell'arte e nel cinema**[1].

È un tema affascinante e ricco di suggestioni e rimandi, perfetto per una bella mostra dove il visitatore si trasforma in viaggiatore, a bordo di un treno fantastico. E le stazioni sono racconti, raccolte di poesie, articoli di giornale, locandine, riproduzioni di artisti celebri: sempre con il treno come protagonista.

Questo argomento ha richiamato alla mia mente alcuni esempi.

Tra le poesie, se cerchiamo tra i ricordi scolastici, ritroveremo sicuramente qualche verso di Pascoli o di Carducci che hanno descritto la corsa ansimante del treno sui binari o il fischio della locomotiva che sopraggiunge e si allontana ricordando il rumore di un gemito[2]. Ma c'è anche Dino Campana che dà al treno i tratti di un mostro infernale che *si sgonfia* quando arriva e *morde la notte* quando riparte. E *poi tutto… si muta in rombo*[3].

Nei romanzi il treno è spesso luogo di avventura, di mistero e di suspense: pensiamo ad **Assassinio sull'Orient Express**, arcinoto giallo di Agatha Christie, reso forse

[1] *IN CARROZZA, Treni e stazioni - Nella letteratura, nel cinema e nell'arte*, Comune di Deiva Marina, Biblioteca Civica, 19 Maggio - 21 Giugno 2014.
http://www.comune.deivamarina.sp.it/c011012/images/Mostra%20In%20carrozza.pdf

[2] Giovanni Pascoli, *La via ferrata*, in *Myricae*, Biblioteca Universale Rizzoli, 1992, p. 192

[3] Dino Campana, *Sogno di Prigione*, in *Canti Orfici*, Biblioteca Universale Rizzoli, 1997, p. 167

ancora più famoso (come spesso accade, a torto o a ragione) dall'omonimo film con il detective Poirot. Ma può essere anche il luogo del compimento della tragedia: pensiamo alla conclusione di **Anna Karenina**.
Le stazioni ferroviarie e i treni a vapore sono stati immortalati dalle tele di Impressionisti e Futuristi. Monet, ammaliato dagli effetti luminosi creati dagli sbuffi di vapore e dalle costruzioni metalliche delle stazioni, dipinse diversi quadri che rappresentano la stazione Saint-Lazare. Il **Treno partorito dal sole** di Fortunato Depero è la celebrazione dell'estetica della velocità, della macchina e della modernità. Laddove la macchina, la locomotiva, ha sempre una connotazione duplice: simbolo di progresso ed entità mostruosa.

La stessa ambivalenza che ritroviamo, a pensarci bene, nell'immagine - per certi versi sinistra, quasi demoniaca - della locomotiva dell'omonima canzone di Francesco Guccini. La macchina a vapore della popolare ballata, *una cosa viva lanciata a bomba contro l'ingiustizia*, è il simbolo della tensione folle, disperata e anarchica verso la libertà; ed è anche il *mostro strano*, con *dentro un potere tremendo, la stessa forza della dinamite*[4]. Quella energia distruttrice che porta il macchinista alla morte, nello schianto finale del treno lanciato lungo un binario morto.

Ma parliamo di cinema. Avete mai pensato a quanti film si svolgono, interamente o soltanto in parte, su un treno o in una stazione ferroviaria? Il motivo di questa ricorrenza probabilmente va cercato nel significato simbolico del treno, in stretta connessione con l'idea del viaggio che si presta così bene a raccontare i molteplici aspetti dell'esistenza umana: la fuga, il ritorno, l'evasione, la scoperta, la conoscenza.
La lista dei film sarebbe molto lunga. Mi limiterò a ricordare che uno dei primi cortometraggi dei fratelli Lumière - siamo nel 1896, agli esordi del cinema - è, neanche a dirlo, **L'arrivo di un treno alla stazione di La Ciotat**. E che uno dei miei film preferiti è **La Stazione**, di Sergio Rubini (1990), ambientato dall'inizio alla fine in una piccolissima postazione, sperduta in mezzo alla campagna pugliese, dove tutto è già noto per il timido capostazione, tutto è prevedibile, anche che la pesante anta di una scaffalatura si aprirà inevitabilmente, sempre nello stesso istante, sollecitata dalle scosse del rapido di passaggio. Ma una notte questa routine si spezza: la passione, la vita irrompono, nell'incontro con una misteriosa figura femminile.
Un altro film che ha per protagonista un povero capostazione di un paesino dove si ferma giornalmente solo un accelerato, è un

[3] Francesco Guccini, *La locomotiva*, album *Radici*, EMI Italiana, 1972.

film del 1955 con Totò. Si intitola **Destinazione Piovarolo** e al suo interno ci sono delle scene che immortalano nientemeno che **Villa Patrizi e i suoi cortili**.
Dico *nientemeno* perché Villa Patrizi, che una volta era una dimora fuori porta appartenente a una famiglia signorile, oggi ospita **la sede delle Ferrovie dello Stato Italiane e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui è dedicato questo numero della rivista.**
Queste riflessioni sul tema del treno nella letteratura e nell'arte ci accompagnano dunque, non casualmente, durante il percorso diretto a piazza della Croce Rossa dove si trova appunto il complesso della villa, la cui costruzione originaria ha subito massicce trasformazioni.
Una volta giunti qui, con questo bagaglio di suggestioni appresso, non mi resta che proporre ai lettori una passeggiata nei dintorni.
Percorrendo via di Villa Patrizi, in direzione di piazza Bologna, si incontra **Villa Torlonia**, la più ricca delle dimore che abbelliscono il quartiere Nomentano. Infatti quest'area, e in particolare la via Nomentana, era una delle zone favorite dai nobili romani per costruirvi le loro residenze appena fuori città.
Villa Torlonia merita una visita a parte. L'inizio della sua costruzione risale ai primissimi dell'Ottocento per opera dell'architetto neoclassico Valadier. I lavori proseguono negli anni successivi con il contributo di maestri dell'epoca, dando luogo a un complesso residenziale composito, con molteplici edifici e arredi artistici sparsi nel giardino. Residenza di Benito Mussolini e della sua famiglia durante il Ventennio, rimase poi in uno stato di abbandono dopo la seconda guerra mondiale e fu acquistata, alla fine degli anni Settanta, dal Comune di Roma. Oggi è un parco pubblico che comprende i **Musei di Villa Torlonia** che fanno parte del sistema dei Musei in Comune di Roma. Questi sono il Casino Nobile, con l'attiguo Casino dei Principi, e l'incantevole **Casina delle Civette**, originalissima costruzione rimaneggiata nei primi anni del Novecento e trasformata in villino dal principe Torlonia. Si chiama così perché le decorazioni sono suggerite da un unico elemento, la civetta appunto. Quello che colpisce maggiormente sono le splendide vetrate colorate, create sulla base dei disegni di artisti di quegli anni.
Questo complesso di edifici ospita, cicli-

camente, delle esposizioni. Gli amanti dell'arte potranno dunque visitare la mostra al Casino dei Principi, in programma dal 22 Ottobre all'11 Gennaio 2015, dedicata a un'antologia di opere dell'artista romano contemporaneo **Sergio Ceccotti**, interprete della pittura italiana degli ultimi cinquant'anni, influenzata da cinema, fotoromanzo e fumetto. Oppure potranno andare alla Casina delle Civette, ambientazione ideale, dal 15 Ottobre al 4 Gennaio 2015, del riconoscimento ad **Ambrogio Pozzi**, originale designer scomparso da poco che ha svolto un ruolo innovatore nel campo della ceramica.
(http://www.museivillatorlonia.it/mostre_ed_eventi/mostre/(p)/in_programma)
Uscendo da Villa Torlonia, se si torna leggermente indietro e si imbocca via Francesco Redi, si incontra il **Teatro Arcobaleno** che dal 2001 è diventato un punto di riferimento per il teatro classico antico.
(http://www.teatroarcobaleno.it/)
Se invece si attraversa via Nomentana si giunge a **Villa Paganini** che è stata riaperta al pubblico una decina di anni fa dopo un accurato restauro che ha ricostruito un piccolo parco restituendogli l'antico aspetto, con laghetto e ninfeo, di giardino romantico.
(http://www.sovraintendenzaroma.it/i_luoghi/ville_e_parchi_storici/ville_dei_nobili/villa_alberoni_paganini)
Allontanandosi dalla villa, si può decidere di percorrere via Alessandria in direzione di Porta Pia, dirigendosi a destra verso via Nizza, dove concludere la passeggiata culturale al **Macro**. Qui infatti, fino all'11 Gennaio 2015, è di scena la XIII edizione di **Fotografia - Festival Internazionale di Roma** dedicato al ritratto.
(http://www.fotografiafestival.it/)
Ma non potrei salutare i lettori, che mi hanno seguito fin qui con così tanta pazienza, senza suggerire almeno uno spunto enogastronomico, come d'abitudine. A ottobre e novembre torna, anche a Roma, organizzato dal Movimento Turismo del Vino Puglia, il **Puglia Top Wine Road Show**: per un mese le eccellenze enogastronomiche pugliesi diventano protagoniste di degustazioni ed eventi in alcune enoteche selezionate. Occhio, allora, perché alcuni appuntamenti sono non lontano da qui. Non perdeteveli!
(http://www.movimentoturismovino.it/it/news/puglia/1/pug/1638/torna-puglia-top-wine-roadshow/)

La Casina delle Civette

AGNONE PIETRABBONDANTE PESCOLANCIANO

PRIMO CENTENARIO DALLA COSTRUZIONE 1914 – 2014

di Armando Conte

Se non fosse stata distrutta durante la seconda guerra mondiale oggi la linea ferroviaria Agnone – Pietrabbondante - Pescolanciano avrebbe compiuto cento anni e se gli antichi binari fossero rimasti ancora intatti, sarebbero stati senza dubbio una piacevole attrazione turistica, un'opera ecologica con il privilegio di attraversare boschi e paesaggi naturali di pregio.

Era il 1914 quando fu inaugurata e per trent'anni collegò Agnone alla stazione di Pescolanciano dove i viaggiatori potevano trovare coincidenza sulla linea ferroviaria Sulmona – Carpinone ovvero Pescara – Napoli o Campobasso, un vero e proprio viaggio comodamente seduti su poltroncine rosse. I bombardamenti della guerra rasero al suolo diversi paesi dell'alto Molise e poi il dopoguerra fece il resto. Gli abitanti della zona, rimasti abbastanza impoveriti dall'evento bellico, utilizzarono quanto rimasto per ricostruire case e strutture; ancora oggi infatti si notano case con rotaie utilizzate come travi e traversine in sostituzione degli archi sopra le porte e finestre.

Così per celebrare degnamente il centenario della bella ferrovia, alle ore 11,00 del 26

luglio 2014 nel Programma Generale delle festività del comune di Pietrabbondante negli spazi di "Palazzo Carosella" è stata inaugurata una mostra con esposizione di foto e documenti recuperati a cura dell'Associazione "LeRotaie-Molise" di Isernia in collaborazione con le Biblioteche Riunite Comunale e "B. Labanca" di Agnone a testimonianza di importanti tracce di vita di inizio '900 nonché per promuovere e mantenere alto l'interesse della memoria storica di un ricco passato vissuto intorno all'originale percorso della ferrovia che attraversava gli Appennini abruzzesi e molisani.

La mostra resterà aperta gratuitamente tutti i giorni fino al 31 agosto 2014.

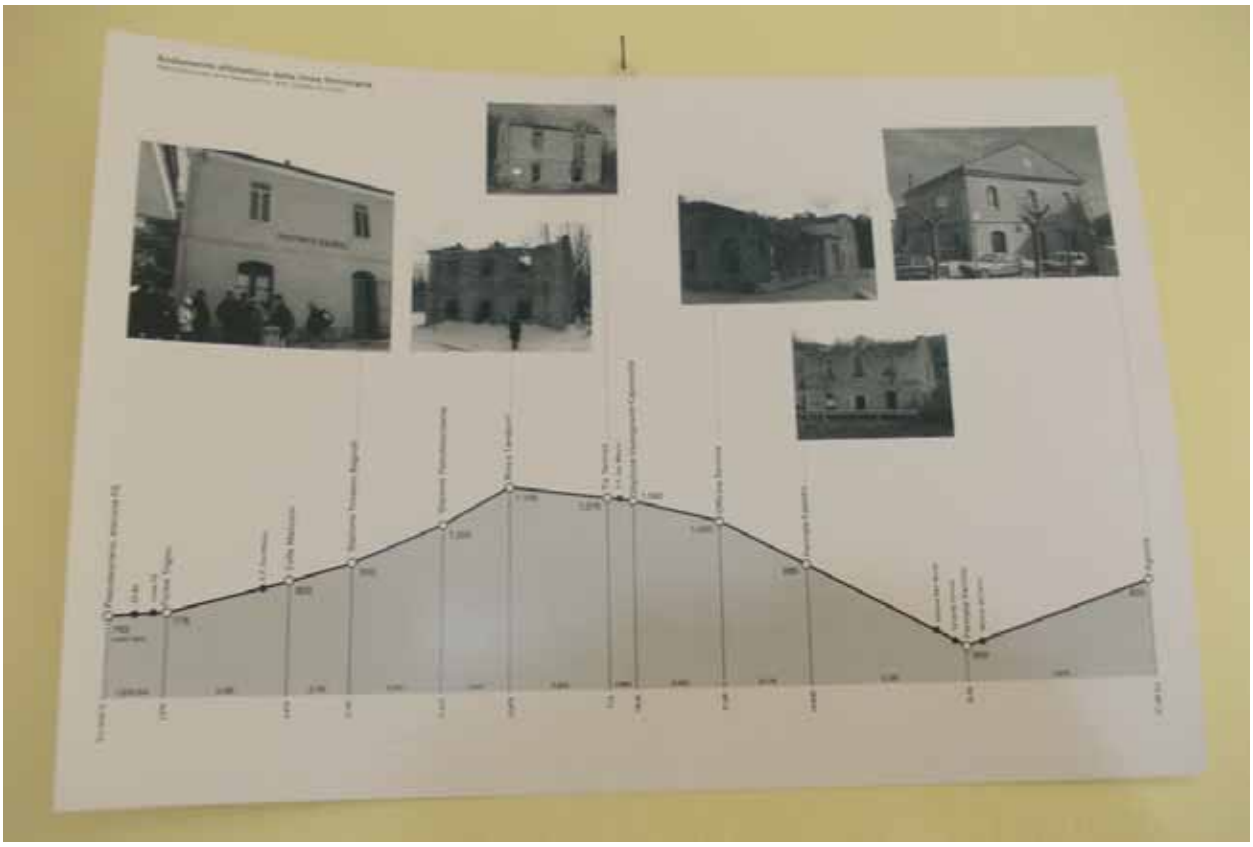
La costruzione della ferrovia iniziò nel 1909 e terminò nel 1914. Furono fatti tre viaggi inaugurali: il primo nel 1914, poi nel maggio 1915 per portare giovani militari al fronte da Agnone fino Pescolanciano dove c'era lo scalo e poi, a giugno 1915, l'inaugurazione ufficiale.

Le immagini affisse nei locali di "Palazzo Carosella" di Pietrabbondante raccon-

tano di caselli ancora rimasti in piedi, come Pietra del Melo, La Rocca, contrada Sant'Andrea, dove il proprietario ha ristrutturato l'edificio per filo e per segno, conservando anche la scritta della stazione "Trivento-Bagnoli".

La Ferrovia privata Agnone - Pietrabbondante - Pescolanciano era una linea ferroviaria privata a scartamento ridotto (tipologia preferibile all'epoca per le ferrovie di montagna con percorso tortuoso) ed a trazione elettrica (per gli inizi del '900 era davvero all'avanguardia). Collegava Agnone con Pescolanciano con un tempo di percorrenza di quasi 3 ore di viaggio; la velocità massima consentita fu calcolata a 25 km/h mentre la velocità media era di circa 10 km/h. Le principali stazioni erano quelle di Vastogirardi-Capracotta, Pietrabbondante e Trivento-Bagnoli; tutte erano costituite, oltre che del fabbricato viaggiatori, anche dal magazzino merci coperto e dal relativo piano caricatore, mentre le altre fermate erano Colle Meluccio, Rocca Tamburri (la più elevata in quota 1.100 m s.l.m.), Tre Termini, Officina termica (che aveva la funzione di fornire energia elettrica tramite generatori a vapore nei periodi estivi quando la portata ridotta del torrente Verrino non garantiva la produzione da parte della centrale idroelettrica su di esso costruita) e Cassillo.

Il materiale rotabile era composto da 2 locomotori elettrici (utilizzati per il servizio merci), 3 vetture automotrici,



3 carrozze passeggeri (rimorchiate) a due assi e 18 carri merci di cui 6 chiusi e 12 aperti capaci di portare fino a sei tonnellate di peso utile. Aveva come sede di deposito Agnone, mentre Pescolanciano era la stazione di interscambio sulla linea Sulmona – Carpinone.
Le vetture automotrici avevano una capienza di 20 posti a sedere e di 18 posti in piedi nelle piattaforme, mentre le rimorchiate avevano 30 posti a sedere e 12 nelle piattaforme. A causa della forte pendenza tutte le automotrici erano dotate oltre che di un freno a mano anche di un freno elettromagnetico a chiusura idraulica che aveva vantaggi enormi rispetto agli ordinari freni continui a chiusura meccanica, infatti, in caso eccezionale, ovvero di pericolo, era possibile azionare il freno per corto circuito dei motori.
La costruzione della linea ferrata venne chiesta dalle popolazioni locali con lo scopo di rompere l'isolamento delle aree interne del Molise sin dall'inizio del secolo XX. Il progetto venne approvato negli anni dieci ed autorizzato l'esercizio con trazione elettrica; fu aperta al traffico nel maggio 1914 dalla ditta concessionaria e proprietaria SFAP (Società Anonima per azioni per la Ferrovia Agnone-Pescolanciano). La linea aveva caratteristiche spiccate di ferrovia di montagna raggiungendo in qualche punto anche i 1.100 m s.l.m.. Si estendeva per circa 37 km con un percorso eccessivamente tortuoso, massima pendenza e raggi di curvatura molto stretti. La gestione venne assunta in seguito dalla società concessionaria SAM (Servizi Automobilistici Molisani). La ferrovia svolse servizio viaggiatori e merci in piccole partite ed ebbe anni di fiorente attività. La ferrovia rimase attiva nonostante il fallimento della società ferroviaria e varie altre vicissitudini legate anche al periodo bellico e alla concorrenza del trasporto su gomma, fino a settembre del 1943, quando venne distrutta dai guastatori tedeschi in ritirata che minarono le opere d'arte distruggendo in maniera capillare tutte le infrastrutture.
Con i festeggiamenti dei suoi 100 ideali anni la ferrovia di montagna resta ancora viva nella memoria degli anziani che custodiscono preziosi ricordi di partenze e viaggi lungo i binari con quel trenino detto popolarmente "ru strasciòne" che nel vocabolario agnonese è una specie di carro senza ruote tirato da buoi.

FONDAZIONE FS ITALIANE

Da Linea Diretta del 3 ottobre 2014

Riaprono al pubblico la Biblioteca e gli Archivi della Fondazione FS Italiane nella sede di Villa Patrizi.

Oltre 50mila volumi, immagini, progetti e video che ripercorrono la storia e i successi delle Ferrovie italiane.

L'evento è stato celebrato **lunedì 6 ottobre**, dalle ore 17 alle ore 20 nel **Cortile d'Onore**, dove si è tenuta una presentazione dei nuovi locali espositivi e del materiale documentario riservata ai **Vertici** del Gruppo FS Italiane e alle **Autorità** istituzionali. La visita inaugurale è stata preceduta da un **convegno** organizzato dal **CIFI** sulla valorizzazione delle ferrovie dismesse.

Per tutti i **dipendenti** con sede a **Villa Patrizi**, a partire da **mercoledì 8 ottobre** è possibile **prenotare** una **visita guidata**: gli interessati potranno inviare una mail all'indirizzo biblioteca@fondazionefs.it; riceveranno la data di effettuazione della visita e, previa autorizzazione del proprio responsabile, potranno partecipare alla visita guidata prenotata, ascoltando le spiegazioni dei colleghi della Fondazione.

PRESENTANO

ZES, logistica ed energia

Fattori di sviluppo per il porto di Gioia Tauro

Si è svolto Mercoledì 8 ottobre 2014 alle ore 14.15
Sala delle Colonne, Palazzo Marini
Camera dei Deputati, Via Poli 19, Roma

Ore 14.15 **Registrazione dei partecipanti previsti**

Ore 14.30 **Saluti e introduzione**

- On. Fabio Porta (Camera dei Deputati, Commissione Esteri)
- On. Luigi Fedele (Regione Calabria, Assessore Trasporti e Politiche Euromediterranee)
- Dott. Salvatore Silvestri (Autorità Portuale Gioia Tauro, Segretario Generale)
- Dott. Tiberio Graziani (IsAG, Presidente)
- Avv. Pasquale Monea (Ce.F.R.I.S., Presidente)

Ore 14.50 **Relazioni**

Modera Dott. Filippo Romeo (IsAG, Ricercatore Associato)

- Sen. Antonio Stefano Caridi (Commissione Industria Commercio Turismo)
- Prof. Pierangelo Dacrema (Università della Calabria, Ordinario di Economia)
- Dott. Samuele Furfari (Commissione Europea, Direzione Generale Energia)
- Dott. Domenico Napoli (Ce.F.R.I.S., Direttore)
- Prof. Cinthia Pinotti (Corte dei Conti, Vice-Procuratore Generale)
- Ing. Giovanni Saccà (Università di Verona, Incaricato di ricerca Sistemi di Trasporto)
- Prof. Paolo Sellari (Università Sapienza, Aggregato di Geografia Politico-Economica)

Ore 16.20 **Tavola rotonda**

Modera Dott. Francesco Verderami (Corriere della Sera, Editorialista)

- Dott. Andrea Appetecchia (ISFORT)
- Dott. Domenico Arcuri (Invitalia, Amministratore Delegato)
- Dott. Domenico Bagalà (MCT spa, Amministratore Delegato)
- Dott. Cosimo Caliendo (Ministero Infrastrutture e Trasporti, Direzione Generale Porti)
- Dott. Aleramo Ceva Grimaldi (Banca Nazionale Comunicazioni, Presidente)
- Dott. Pier Filippo Di Peio (LNG Medgas Terminal srl, Amministratore Delegato)
- Dott. Danilo Iervolino (Pegaso Università Telematica, Presidente)
- Ing. Marco Simonetti (Terminal Marittimi Gruppo Contship Italia, Vice-Presidente)

Ore 18.10 **Conclusioni**

- On. Maurizio Lupi (Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti)

BNC

Assistenza e Solidarietà

O.N.L.U.S.

15 anni di welfare per i ferrovieri

1 Ottobre 2014 | ore 15,30

Si è tenuto presso la sede della Fondazione BNC

Via di villa Albani, 20 - Roma

Evento promosso dalla BNC Assistenza e Solidarietà ONLUS e con il patrocinio di:

FONDAZIONE BNC

HDI Assicurazioni

IBL Banca