Comunicato importante all'interno Convenzione C.A.F.I. -DOOC

Gennaio/Febbraio 2013
n.1/2

Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano

AF

L'Amministrazione Ferroviaria dal 1974

Welfare aziendale: il ben-essere al lavoro

Responsabilità Sociale d'Impresa - Estratto dal "Report Integrato 2011" di BOMBARDIER

Sicilia: 1 Regione & 1 città. TRENODOC a Castelvetrano

La Sicilia: piattaforma logistisca naturale del bacino Euro - Afro - Mediterraneo

XXVI Congresso Nazionale Assidifer - Federmanager "Con*Corriamo* per la ripresa"

AVVISO IMPORTANTE AI SOCI CHE NON RICEVONO ANCORA LA RIVISTA ELETTRONICA!
Inviate il vostro indirizzo e-mail ad afcafi@tin.it

C.A.F.I. Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano

Rivista "AF - L'Amministrazio Ferroviaria"

Crescita sostenibile

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

Anno XXXIX • 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 della legge 675/96 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

Saranno presto disponibili vantaggiose convenzioni per i soci CAFI

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

L'abbonamento decorre dal 1° del mese successivo alla data del versamento.

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

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

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

Stampa:
Tipografia
D'Auria Printing SpA - AP

. . . . . .

Direttore responsabile
Alessandro Bonforti

Vice Direttore responsabile
Antonino Cannatà,
Antonio Nigro

Segreteria redazionale
Alessia Nigro

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

A questo numero hanno collaborato;
Daniela Belotti
Armando Bussi
Armando Conte
Antonio D'Angelo
Laura Marinelli
Fabio Marineo
Alessia Nigro
Gianni Ricci
Giovanni Saccà

Composizione e impaginazione
Simonetta Casi

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

C'era una volta...

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

Nel 1916 Michel de Klerk, esponente del movimento sorto nel 1910 attorno alla rivista Wendingen e conosciuto come Scuola di Amsterdam, realizza delle costruzioni di edilizia popolare nel quartiere Spaarddammer di Amsterdam. L'uso elegante del mattone riscatta la bruta efficienza di costruzioni utilitarie dell'epoca. Sono grandi edifici all'interno dei quali sono poste abitazioni piccole ma efficienti, costruite con criteri di esposizione, illuminazione naturale e di ariosità. E soprattutto sono fornite di servizi comuni esterni, quali bagni, mensa, lavanderia ed altri servizi quali l'ufficio postale. Successivamente anche a Roma, dal '24 al '37, Mussolini nel dare il via all'opera di sventramento e demolizione degli insediamenti urbani del centro storico e nella fretta di portare a termine la grande opera di trasformazione urbana, realizzata in poco più di un decennio, "sposta" molti sbaraccati dal centro, in attesa di nuova sistemazione, in via "temporanea" in quattro "Alberghi Suburbani" alla Garbatella, realizzati secondo le modalità mutuate dall'architettura collettivista dell'epoca e disciplinati da rigide regole di convivenza collettiva. Il più noto, il cosiddetto Albergo Rosso, che tuttora conserva il suo colore originario. Poco più tardi negli Stati Uniti d'America, Thomas John Warson (New York 1874-1956) mitico Presidente della IBM, si rende conto che i dipendenti avrebbero potuto pensare e lavorare con successo in un ambiente di lavoro gradevole e dedica pertanto la sua attenzione alla costruzione di fabbriche ed uffici in edifici luminosi, gradevoli, nel verde. Una politica che continua con il figlio quando diviene presidente nel 1952. Ai dipendenti sono assicurati incentivi nel campo dell'assistenza familiare e sanitaria e delle abitazioni. La IBM dei Watson è la prima, molto prima delle lotte per i diritti civili, ad assumere "le persone migliori, indipendentemente da razza, sesso, provenienza". Nel 1946, in piena era di segregazione, assume il primo addetto commerciale di colore e dal 1952, senza discriminazione e a parità di condizioni di lavoro e di salario, disabili, persone di colore e donne. Anche in Italia, Adriano Olivetti sviluppa ad Ivrea un'azienda che, all'essere in quel periodo la prima azienda del mondo nel settore dei prodotti per ufficio, unisce un'instancabile sete di ricerca e di sperimentazione su come si possa armonizzare lo sviluppo industriale con l'affermazione dei diritti umani e con la democrazia partecipativa, dentro e fuori la fabbrica. Nel 1948 fonda a Torino il "Movimento Comunità" e si impegna affinché si realizzi il suo ideale di comunità in terra di Canavese. Il movimento, che tenta di unire sotto un'unica bandiera l'ala socialista con quella liberale, assume nell'Italia degli anni cinquanta una notevole importanza nel campo della cultura economica, sociale e politica. Questi sono solo alcuni esempi presi "a spot" di come il Welfare sia già presente negli USA ed in Europa prima degli anni Quaranta del Novecento. Questo particolare tipo di stato sociale si sviluppa poi ulteriormente per le conseguenze della crisi provocata dal crollo della borsa di Wall Street, dal fascismo e dalla guerra. Allo stato sociale del nazismo e del fascismo, connesso in modo genetico con la guerra (il warfare state), le democrazie decidono di contrapporre un welfare state per vincere non solo la guerra, ma soprattutto la pace. Come ispirazione del Welfare in Italia, non dobbiamo dimenticare che, agli albori cooperativi socialisti degli anni '20 del centro-sud, seguono le forme di solidarismo cattolico che si sviluppano nel nord-est intorno agli anni '50.

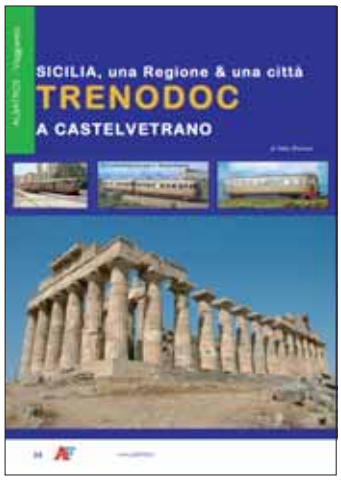
Ma tutto questo sta mutando. Come ci dice Daniela Belotti, nell'articolo che trovate di seguito con il titolo "Welfare aziendale: il ben-essere al lavoro": "...il modello del Welfare State come l'abbiamo conosciuto nel secolo scorso in tutte le realtà occidentali, entrato già da un decennio in crisi per il rilevante debito pubblico accumulato dai diversi paesi, a causa del progressivo invecchiamento della popolazione, c.d. longevity risk (rischio della longevità), oggi non è più praticabile, vuoi sul fronte delle risorse socio-sanitarie, vuoi su quello delle pensioni (entro il 2050 si valuta un raddoppio di dette spese!) e pertanto tocca ora al privato fare la parte in passato agita dal pubblico." E quindi si stanno sviluppando nuove forme di previdenza, assistenza ed assicurazione per i rischi. E queste sono coogestite dalle organizzazioni datoriali e sindacali, in modo autonomo dall'assistenza fornita dallo Stato. Anche se poi lo Stato, cerca ed alle volte riesce, come nel caso di INPDAI ad "appropriarsi della cassa". Sempre dall'articolo di D. Belotti: "sinteticamente, possiamo dire che il welfare aziendale è l'insieme dei servizi che le aziende offrono, sia per autonoma decisione che per accordo con le rappresentanze sindacali, per venire incontro alle esigenze dei propri lavoratori nei campi più vari, dall'assistenza sanitaria alla necessità di cura dei figli, dall'accesso al credito al tempo libero. ... In ogni caso, guardando ai vantaggi del sistema, emerge su tutti il rapporto costo-valore nettamente più favorevole dei servizi, in quanto questi sono contrattati su base collettiva e da interlocutori più forti del singolo. Le aziende pertanto si fanno volano dello sviluppo non solo economico, ma sociale, i cui effetti positivi sono sotto gli occhi di tutti". Se poi volete avere nozioni dell'evoluzione che i nuovi servizi previdenziali svolgono anche per categorie quali dirigenti e parte dei quadri, non trattate nel citato articolo, potrete consultare i siti di FASI, ASSIDAI, Prevendir e Premium, che sono stati oggetto di approfondimento anche nel recente Congresso dei dirigenti Assidifer - Federmanager a Rimini. Buona lettura.

"L'Amministrazione Ferroviaria"

12

17

34



39

45

Sommario

1 **C'era una volta... Editoriale**
di Alessandro Bonforti

3 **FS sulla stampa**
Media e Trasporti,
di Antonio D'Angelo

8 **Internet e Trasporti**. Navigando Navigando
di Alessia Nigro

12 Welfare aziendale: il ben-essere al lavoro
di Daniela Belotti

17 Responsabilità Sociale d'Impresa. Estratto dal "Report Integrato 2011" di Bombardier

34 Sicilia, una Regione & una Città. Trenodoc a Castelvetrano
di Fabio Marineo

39 La Sicilia: piattaforma logistica naturale del bacino Euro - Afro - Mediterraneo
di Giovanni Saccà

44 Comunicazione ai Soci del C.A.F.I. Convenzione fra C.A.F.I. e DOOC per la prestazione di cure odontoiatriche

45 XXVI Congresso Nazionale Assidifer - Federmanager "ConCorriamo per la ripresa"
di Alessandro Bonforti

46 ... in carrozza! Nostalgie di treni e di stazioni in Sicilia
di Laura Marinelli

50 Una giornata a casa del treno
di Armando Conte

52 In viaggio con "Sandy", uragano a New York
di Gianni Ricci

60 In viaggio alla ricerca... del Santo
di Armando Bussi

TERZA DI COPERTINA
Ferrovie Kaos, Amici della Ferrovia Catania, Associazione Ferrovie Siciliane
QUARTA DI COPERTINA
Pubblicità Italcertifer

di Antonio D'Angelo

Media e trasporti:

stampa, web, radio e TV

In Sicilia arriva l'Alta velocità "light"
No a piani faraonici
Approvato il Quarto pacchetto ferroviario UE
Liberalizzazioni UE con rete separata
Piano aeroporti, solo 31 strategici
È cruciale passare al decreto

In Sicilia arriva l'Alta velocità "light"

La Sicilia è una terra meravigliosa che è, in parte, una metafora dell'Italia: pensiamo alla Sicilia e immediatamente la associamo a spiagge e mare, a una terra facile da percorrere e da abitare. In realtà la Sicilia è una terra aspra che per oltre l'85 per cento è montuosa e collinare e il territorio è tutto increspato e attraversato da montagne come è tipico di tutte le terre emerse dal mare e come è tipico, quindi, anche della nostra penisola. Spostarsi da un capo all'altro dell'isola non è comunque semplice (come sa chiunque abbia realmente attraversato l'isola), e questo al di là delle infrastrutture esistenti: ovviamente, il discorso diventa molto più difficile quando mancano collegamenti autostradali o persistono le difficoltà di una rete ferroviaria arretrata, che risale a ben più che il secolo scorso. Costruire una strada o una ferrovia non è semplice, e a volte contribuiscono problemi che nulla hanno che fare con l'asprezza del territorio: la conclusione è che alcune importanti direttrici autostradali non risultano completate da decine di anni e che ostacoli naturali o altro ancora bloccano il completamento del raddoppio della Messina-Palermo. Del resto, per intendere l'ordine di grandezza dei problemi, il progetto di una nuova linea ferroviaria Alta velocità-Alta capacità tra Catania e Palermo prevedeva 36 chilometri di gallerie e una spesa più o meno pari a quella del Ponte: un progetto che avrebbe dovuto semmai essere realizzato quando gli Stati ancora potevano investire, ma che oggi appare indubbiamente complicato e difficile, se non utopico. Ecco perchè diventa comunque una svolta l'accordo annunciato dai giornali alla fine di gennaio per lavori di potenziamento infrastrutturale che - tradotti nel linguaggio semplice per i giornali - diventano la realizzazione di una Alta velocità "light", leggera più in termini di spesa che di altro.

25 gennaio spiega il senso delle decisioni adottate nella fatidica riunione presso la Regione Sicilia. Il titolo dell'articolo, pubblicato in prima pagina, è "Sicilia, arriva l'alta velocità light"; titoli, sottotitoli e catenacci si rimandano tra la prima e la pagina interna, ma la sintesi è: "No a piani faraonici, verso una versione light a 200 km l'ora, obiettivo in un'ora e venti da Catania a Palermo." La tabella riassuntiva che correda l'articolo spiega il piano nel dettaglio e precisa che, in una prima fase, in 5 anni potrebbe essere possibile coprire la distanza Catania-Palermo in due ore e mezza, e in 10 anni ridurla successivamente ad un'ora e venti, tutte cose che Guarcello spiega bene nel suo articolo. Si legge infatti nella cronaca: "Buone nuove per gli oltre 40mila pendolari siciliani che ogni giorno vivono sulle proprie spalle i ritardi dei treni regionali. A metà febbraio, infatti, sarà firmato l'accordo fra Regione e Rete Ferroviaria Italiana che sbloccherà finalmente gli investimenti per l'alta velocità in Sicilia. Dovrebbe essere la volta buona - continua l'articolo -, dato che il nuovo governo regionale ha abbandonato i progetti faraonici del passato e punta su pochi interventi veloci ed efficaci. Ad annunciarlo ieri l'assessore regionale alle Infrastrutture, Nino Bartolotta, che ha incontrato a Palazzo d'Orleans, insieme al governatore Rosario Crocetta, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, e il ministro per la Coesione Territoriale, Fabrizio Barca. 'La prossima settimana – ha spiegato l'assessore Bartolotta – ci sarà un nuovo incontro più tecnico per definire il contratto di servizio di Rfi in Sicilia. Abbiamo affrontato due temi fondamentali: l'ottimizzazione della rete e dei servizi esistenti (con particolare riferimento al raddoppio ferroviario della linea Messina-Palermo) e anche lo sblocco dei nuovi investimenti di Rfi al Sud' grazie alla speciale task-force voluta dal ministro Barca." Scrive ancora Guarcello: "Sui nuovi investimenti, ovviamente, il tavolo tecnico ha puntato l'attenzione sull'incentivazione dei piani industriali di Rfi, che si baseranno sull'ottimizzazione della rete ferrata siciliana, con particolare riferimento all'alta velocità sulle direttrici Catania-Palermo e Messina- Catania. 'L´obiettivo - ha precisato Crocetta - sarà non solo la costruzione del doppio binario, ma anche il collegamento tra gli aeroporti di Catania e Palermo. In questa prima fase, in 5 anni vorremo riuscire a coprire questa distanza in due ore e mezza, e in 10 anni in un'ora e mezza'. Sulla velocizzazione della Catania-Palermo - continua l'articolo -, l'ipotesi è l'avvio di una prima tratta da Catania a Enna. "La prossima settimana – ha proseguito Bartolotta – con Rfi definiremo ulteriori aspetti riguardanti il contratto di servizio. Ce ne saranno in verità molti altri, ma la 'tappa definitiva', l'appuntamento finale che ci siamo dati, è per metà febbraio. Tra meno di un mese, quindi, scioglieremo il nodo del contratto di servizio. Quest'ultimo sarà fondamentale per definire cifre e risorse. Il presidente Crocetta ha puntato molto sul tema della 'concretezza'. Basta ai proclami e agli interventi-spot. La Sicilia e i siciliani hanno bisogno adesso di progetti concreti, fattibili, non faraonici". Il riferimento chiaramente - continua l'articolo di Guarcello -, è al primo progetto della Catania-Palermo, da 5 miliardi di euro, per la costruzione di un tunnel lungo 45 chilometri scavato sotto le montagne, con tempi ventennali e col limite di escludere alcune città del centro dell'Isola. Questa ipotesi, che prevedeva l'alta velocità ferroviaria a 300 Km all'ora, sembra ormai tramontata. Più concreta, invece l'alta velocità 'light', a 200 all'ora. Questa soluzione, sponsorizzata dalla Regione, prevede la spesa di 'appena' un miliardo di euro, tempi più ragionevoli, nessun tunnel futuristico e l'inclusione di Enna e Caltanissetta nel tragitto." L'articolo di Guarcello, infine, si conclude: "L'obiettivo

finale sarà poi collegare in tempi rapidi il 'triangolo' Palermo-Messina-Catania: si potrà ridurre a un'ora e 20 minuti la tratta Palermo-Catania, 45 minuti per la Catania-Messina, e 2 ore per la Palermo-Messina. I pendolari siciliani sperano che questa volta dal vertice Regione-Ministero-Rfi non siano venute solo promesse."

Approvato il Quarto pacchetto ferroviario UE

Il titolo è di per sè incomprensibile,

ma segnala uno degli avvenimenti più importanti di questi ultimi giorni, l'approvazione - cioè - da parte della Commissione Trasporti dell'Unione Europea del cosiddetto "Quarto pacchetto ferroviario", in pratica una riscrittura e sistemazione delle direttive UE in materia ferroviaria, con l'introduzione di significative novità. La prima è aver fissato la data per la piena liberalizzazione del trasporto passeggeri, anche se l'orologio della UE ha i suoi tempi (possiamo dire antistorici?) e la data è fissata per il 2019, cioè tra sei anni, quando la Cina avrà nel frattempo completato il sorpasso e costruito una rete ferroviaria ad alta velocità e interamente interconnessa due-tre volte più grande di quella europea. Altra novità è l'introduzione dell'obbligo (che però non è un obbligo....) della separazione della gestione della infrastruttura di rete dai servizi di trasporto, insieme a vari provvedimenti per rendere concreta l'interoperabilità ferroviaria sulla rete europea (unificazione dei processi autorizzativi, delle agenzie di sicurezza e via dicendo). Ma, al di là dei contenuti, l'importante è già essere arrivati all'approvazione in Commissione del "Quarto pacchetto", considerate le resistenze opposte soprattutto da Francia e Germania non tanto per il traguardo della liberalizzazione passeggeri fissato al 2019 (una data che è già un rinvio, e che tra sei anni si potrà eventualmente ulteriormente rinviare....), quanto per il principio della separazione verticale tra rete e servizi, che disarticolerebbe l'attuale struttura delle imprese e delle reti ferroviarie nazionali, aprendo la strada a scenari oggi imprevedibili, ma comunque profondamente diversi dagli attuali. In ogni caso, non è finita qua: il Quarto pacchetto deve ora passare all'esame del Parlamento europeo, dove Francia e Germania la fanno da padrone; sia il Presidente Barroso che il Commissario ai Trasporti Kallas sono determinati a portare in porto il provvedimento entro la fine della legislatura (altrimenti si ricomincia da capo), difficilmente il Parlamento potrà esprimere una bocciatura, il lavorìo degli oppositori è quindi solo sui tempi, per ottenere un tacito insabbiamento.

Liberalizzazioni UE con rete separata

La notizia dell'approvazione del Quarto pacchetto ferroviario è stata quasi ignorata dalla stampa o fornita con qualche trafiletto perdippiù incomprensibile. Fanno eccezione Beda Romano e Giorgio Santilli che, sul **Sole 24 Ore** del 31 gennaio, firmano in coppia un ampio articolo (titolo: "Liberalizzazioni UE con rete separata") sull'argomento. Scrivono Santilli e Romano: "Dopo un lungo braccio di ferro con Parigi e Berlino, la Commissione ha presentato ieri un quarto pacchetto di norme nel tentativo di liberalizzare ulteriormente il trasporto passeggeri su rotaie in Europa. Tra le altre cose, l'esecutivo comunitario ha proposto la controversa separazione tra rete e servizi. L'obiettivo del Commissario ai Trasporti Siim Kallas è di ridurre i prezzi e di aumentare il numero dei viaggiatori. Il pacchetto di misure, che ora passa al vaglio del Consiglio e del Parlamento, prevede l'apertura dei mercati nazionali al trasporto passeggeri entro il dicembre 2019.

Secondo la la Commissione, questa scelta darebbe ai consumatori vantaggi stimati a 40 miliardi di euro entro il 2035. Solo la Gran Bretagna e la Svezia hanno aperto finora alla piena concorrenza il loro mercato nazionale. La risposta di Mauro Moretti, amministratore delegato delle Fs, non si è fatta attendere. «Non si capisce più se le direttive europee sono regole per aiutare l'economia o camicie di forza», ha detto, contestando però la sola disciplina dell'unbundling. «Così i costi aumentano su scala europea da 6 a 15 miliardi», ha precisato Moretti ricordando una lettera inviata a Bruxelles da tutte le più importanti compagnie ferroviarie europee", si legge nell'articolo, che poi prosegue: "Lettera non firmata da Ntv, la compagnia privata italiana che, viceversa, dà una valutazione largamente positiva del quarto pacchetto. L'amministratore delegato, Giuseppe Sciarrone, ha sottolineato come l'Italia «ancora una volta abbia dimostrato di essere assoluta protagonista nelle grandi innovazioni» con la concorrenza sull'Alta velocità avviata con l'ingresso di Ntv. «I risultati rilevanti di una crescita del 15% del mercato alta velocità sono stati riconosciuti anche dalla stessa Ue», ha aggiunto Sciarrone. Più tardi, per altro, Moretti ha precisato che la separazione rete-servizi non risulta obbligatoria ma sarebbe ancora permesso alle «imprese integrate» di operare. Sulla separazione - scrivono ancora i due giornalisti -, in effetti, è previsto che il gestore debba poter controllare tutte le funzioni: dall'investimento infrastrutturale alla manutenzione tecnica. Venendo incontro alle pressioni delle imprese ferroviarie maggiori - la francese Sncf, la tedesca Deutsche Bahn e le Fs - la commissione ha però deciso di accettare che una holding possa controllare sia la rete che il trasporto, ma ciò potrà avvenire solo in presenza di «rigorose muraglie cinesi» per assicurare «la necessaria separazione legale, finanziaria e operativa". In caso di dubbio, Bruxelles si riserverà il diritto di impedire alla società di operare al di fuori del suo mercato domestico. Parigi ha detto di voler essere «costruttiva» nelle prossime trattative tra Consiglio e Parlamento. «Ancora una volta la Commissione ha confermato il suo approccio ideologico: sì all'apertura dei mercati, no alla protezione dei dipendenti», ha denunciato invece la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti. L'Unione ha la rete ad alta velocità più estesa al mondo, 6.200 chilometri", conclude l'articolo firmato da Beda Romano e Giorgio Santilli.

Piano aeroporti, solo 31 strategici

Il 31 gennaio è la data di approvazione del pacchetto Ue e il giorno prima, a livello nazionale, c'era stato un altro atto importante e (in parte) lungamente atteso, cioè la presentazione del piano di razionalizzazione degli aeroporti da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Corrado Passera. Più che di un vero provvedimento, si tratta di un compito affidato al nuovo governo e di una testimonianza che si è cercato di operare in una certa direzione: ma tutto ciò non è bastato ad evitare le proteste dei vari "campanili" degli aeroporti o delle regioni bocciate. Il Piano si propone di porre fine ad una situazione che gli stessi operatori descrivono con una battuta a suo modo cinica, cioè che l'Italia "è il paese che ha mille piste, ma nessun aeroporto"; il nuovo piano adotta scelte drastiche, definendo solo 31 aeroporti strategici e affidando sostanzialmente la sopravvivenza degli altri alle Regioni: già, perchè ovviamente si tratta di scali che operano quasi tutti in perdita, con volumi di traffico a volte del tutto aleatori ma che vengono mantenuti in vita non solo perchè "comodi", ma perchè assicurano comunque posti di lavoro, un certo favore tra le popolazioni e via via dicendo. Tra le altre cose (positive) il Piano dice no alla proliferazione di nuovi aeroporti: il che significa uno stop immediato a due progetti nati male e forse sostanzialmente sbagliati (gli aeroporti di Viterbo nel Lazio e

Grazzanise in Campania), ma anche a fantasmagorici progetti di nuovi scali nella Valle dell'Ufita, in Molise (in totale, poche migliaia di abitanti) o nei territori più disparati. Nei giorni successivi, c'è stata la corsa degli amministratori locali o dei vari responsabili a livello regionale o altro a rifiutare il piano o a protestare per il "declassamento" e altre amenità varie: spesso, erano gli stessi politici che - in convegni o in manifestazioni pubbliche - sostenevano con calore la necessità di operare delle scelte e di stabilire una rigorosa "selezione delle priorità", che - evidentemente - significa sempre abolire la priorità dell'altro.

e, anche per ragioni di spazio, è opportuno limitarsi ad una rassegna dei soli titoli. **Corriere della Sera**: "Piano Aeroporti, solo 31 strategici"; **Repubblica**: "La scure del Governo sui piccoli aeroporti"; **La Stampa**: "Piano Aeroporti, addio a 15 scali"; **Il Messaggero**: "Aeroporti, ecco il piano. Promossi solo 31 scali"; **Il Secolo XIX**: "Aeroporti, Genova tra i big. E adesso dentro i soci privati"; **Il Sole 24 Ore**: "Altolà del Governo ai nuovi aeroporti". Quest'ultimo quotidiano ospita anche un editoriale di analisi di Giorgio Santilli, che già nel titolo ("E' cruciale passare velocemente al decreto") esplicita la richiesta di urgenza affinchè la riforma diventi effettiva e non rimanga soltanto una esercitazione sulla carta. Scrive Santilli: "Una buona notizia in una campagna elettorale che ignora totalmente il nodo delle infrastrutture. Sia pure con qualche ritardo, il Governo dà il via al piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale avviato tre anni fa. Il ministro Passera ha detto ieri che il piano degli aeroporti si aspettava da 26 anni, da quando cioè, nel 1986, fu approvato il primo piano generale dei trasporti. Vale la pena di ricordare, però, soprattutto che è il piano uno strumento che ci allinea ai migliori standard europei: non solo perché finalmente abbiamo un piano – e non è poco –, ma anche perché è un buon piano. Gran parte del merito di questa operazione va allo studio realizzato da One Works, Kpmg e Nomisma ormai due anni fa per l'Enac: quel documento ha costituito l'ossatura del piano e soprattutto ha ammodernato il modo di fare pianificazione dei trasporti in Italia grazie a un processo di consultazione che ha tenuto sempre fermi i principi e gli obiettivi fondamentali. Non il solito piano generico, ambiguo e freddo che spesso si è visto in Italia quando si parla di trasporti e urbanistica, ma un piano in linea con le migliori prassi continentali. In tre anni, da quando è cominciato l'iter del piano, è cambiata la pianificazione aeroportuale in Italia e anche la percezione che della pianificazione hanno gestori, territori e istituzioni. La razionalizzazione degli scali secondo criteri europei, l'eliminazione di ogni forma di contributo statale agli scali minori in perdita (la cui competenza passa alle Regioni), il tentativo di pianificare gli investimenti in relazione alle esigenze di traffico sono punti qualificanti del lavoro svolto. Anche la decisione di Passera di andare oltre il lavoro tecnico e cancellare l'ipotesi di apertura dei nuovi scali di Viterbo e Grazzanise arriva da "considerazioni serie", scrive il giornalista.

L'articolo prosegue: "Ora è importante che questo strumento arrivi in porto e dalle linee guida si passi al vero e proprio decreto. Questo potrà farlo solo il prossimo Governo, da cui ci si aspetta non solo continuità con il lavoro svolto, ma anche che recuperi i due capitoli del piano che si sono persi per strada (o almeno sono praticamente scomparsi dalla presentazione): quelli di un piano puntuale (e non ambiguo) dei collegamenti intermodali (soprattutto ferroviari) e quello dei piani (e dei tavoli) territoriali che dovrebbero comporre gli interessi urbanistici, locali, di sviluppo delle aree. Sono due categorie di interessi forti senza i quali la pianificazione, globale e locale, sarebbe comunque mancante di un pezzo importante", conclude Santilli.

Navigando navigando sul web

INTERNET e TRASPORTI

Novità, informazioni, progetti, previsioni e curiosità sui trasporti in Italia, in Europa e nel resto del mondo

di Alessia Nigro

ITALIA

Dal primo gennaio di quest'anno sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana, società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, possono circolare esclusivamente carrozze passeggeri lateralizzate, ossia con porte di salita passeggeri controllate in modo centralizzato dalla cabina di guida.
Lo ha stabilito un decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, presieduta dall'Ing. Alberto Chiovelli.
Gran parte delle carrozze passeggeri in circolazione sono già dotate del sistema di lateralizzazione, mentre è tuttora in corso l'applicazione su quelle non attrezzate.
Queste ultime sono riconoscibili grazie alla presenza di una luce accanto alla porta, che si accende quando la porta è aperta e si spegne a porta chiusa.
www.ansf.it

❖❖❖

Italferr, la società di ingegneria del Gruppo FS, si è aggiudicata la progettazione di una sezione di circa 60 chilometri all'interno del Corridoio Vb Fiume-Zagabria-Budapest.
Il contratto ammonta a circa 5,5 milioni di euro, finanziati per l'85% dall'UE mentre il rimanente 15% dal budget nazionale.
Il contratto avrà una durata di tre anni e servirà per raddoppiare la tratta tra le stazioni di Hrvatski Leskovac e di Karlovac.
Ad Italferr toccherà anche la prodisposizione dello studio di impatto ambientale, lo studio di trasporto e l'analisi costi – benefici degli interventi previsti.
www.italferr.it

❖❖❖

Il Consiglio dei Ministri dello scorso 26 ottobre ha approvato in via preliminare un provvedimento che recepisce le norme europee sull'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali con il sistema ferroviario transeuropeo.
Il testo è ora all'esame delle Commissioni parlamentari competenti.
www.governo.it

❖❖❖

La Regione Sardegna e l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) hanno siglato un accordo per l'applicazione delle tecnologie satellitari in campo ferroviario, capaci di innovare la circolazione nell'isola.
In particolare, la tecnologia satellitare ottimizzerà tutti i controlli lungo le linee, in modo da abbattere i tempi di percorrenza e consentire una velocità media di 40 chilometri orari in più.
www.regione.sardegna.it
www.asi.it

❖❖❖

Lo scorso mese di settembre si è costituito il comitato "Gli amici della Faentina - il treno di Dante", con lo scopo di rilanciare i territori attraversati dalla linea ferroviaria che collega Ravenna e Firenze, le due città d'arte legate a Dante.
L'obiettivo è quello di potenziare la linea ferroviaria "la Faentina" valorizzando sotto il profilo turistico i luoghi dell'Appennino Tosco-Romagnolo con i suoi borghi e le sue comunità, accomunati da interessanti attrattive fra storia, gastronomia e natura.

❖❖❖

Nella primavera di quest'anno avranno inizio i lavori di interramento del tracciato ferroviario nell'abitato di Andria, in Puglia, e il raddoppio della tratta ferroviaria Corato-Barletta, grazie ad un progetto finanziato dalla Comunità Europea approvato dal Consiglio Regionale dei Lavori Pubblici in data 26 ottobre 2012.
In dettaglio, il progetto prevede il raddoppio per 13 chilometri del binario sulla tratta Corato-Barletta; l'interramento della ferrovia nell'abitato di Andria per 2,9 chilometri; la realizzazione di tre nuove fermate; parcheggi di scambio intermodali; eliminazione di 13 passaggi a livello; l'interconnessione con RFI nelle stazioni di Bari centrale e Barletta.
www.regione.puglia.it

❖❖❖

Il grande progetto del completamento della linea 6 della Metropolitana di Napoli, tratta Mostra-Municipio, ha ottenuto il via libera definitivo della Commissione Europea. L'investimento previsto per il progetto, che è uno dei 19 ritenuti ammissibili dall'UE, è di 173 milioni di euro.
La linea 6 Mostra/Mergellina/S. Pasquale/Municipio si inserisce lungo la direttrice litoranea Est-Ovest (Fuorigrotta -Riviera di Chiaia-Cento-Porto) della città di Napoli, a collegamento tra i due nodi di interscambio di Piazzale Tecchio e Piazza Municipio, realizzando un collegamento diretto su ferro tra il popoloso quartiere di Fuorigrotta, la zona di Mergellina e Piazza Municipio.
La linea 6 è predisposta per assicurare un servizio frequente, ogni 3 minuti.
www.metro.na.it

EUROPA

Dalla Corte di Giustizia europea arriva una nuova sentenza in favore dei viaggiatori, questa volta in tema di trasporto ferroviario.
Con l'introduzione della liberalizzazione nel settore delle ferrovie, viaggiando sulle stesse linee treni di compagnie diverse, può accadere che i ritardi e le soppressioni delle coincidenze relativi ad imprese ferroviarie diverse non vengano comunicati ai passeggeri, privandoli in questo modo delle

informazioni utili e necessarie per il loro viaggio.
In un caso del genere (verificatosi in Austria), la Corte europea ha chiarito che, indipendentemente dalla circostanza che l'impresa ferroviaria che gestisce il trasporto sia diversa da quella che gestisce l'eventuale coincidenza, i passeggeri dei treni devono essere sempre informati dei ritardi o delle cancellazioni che riguardano le principali coincidenze.
Ogni impresa, secondo la Corte, ha l'obbligo di comunicare, in tempo reale e in modo non discriminatorio, le informazioni relative alle principali coincidenze, e l'obbligo riguarda sia quelle dell'impresa stessa che quelle garantite da imprese diverse.
Le informazioni su ritardi e cancellazioni delle quali il passeggero può venire a conoscenza autonomamente tramite i pannelli indicatori presenti nelle stazioni sono limitate a quanto si verifica prima dell'orario di partenza; per tutto ciò che si verifica dopo, invece, è necessario che siano le imprese ferroviarie a fornirgli le informazioni aggiornate sullo stato delle principali coincidenze.
Il rispetto effettivo dei diritti dei passeggeri richiede infatti che le informazioni fornite siano realmente utili.
www.curia.europa.eu

❖❖❖

La Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS) erogherà un prestito di 150 milioni di dollari destinato a finanziare il progetto per la realizzazione del tunnel Eurasia, la galleria stradale di 5,4 chilometri che sarà costruita a -25 metri dal livello del mare sotto lo Stretto del Bosforo parallelamente al tunnel ferroviario attualmente in costruzione che - quale parte del corridoio paneuropeo di trasporto IV - sarà la prima linea ferroviaria intercontinentale tra l'Europa e l'Asia attraverso il Bosforo.
Una volta completato nel 2017 il tunnel Eurasia e le relative strade di accesso (la lunghezza totale del progetto è di 14,6 chilometri) consentiranno di collegare la parte europea e quella anatolica di Istanbul.
www.ebrd.com

❖❖❖

La Commissione europea ha rinviato di un anno l'entrata in vigore della tassa sulle emissioni del traffico aereo civile da e per l'Unione Europea.
La decisione è stata assunta grazie agli incoraggianti risultati raggiunti dall'ICAO (International Civil Aviation Organization) e all'impegno dei partner internazionali dell'UE.
L' "Emissions Trading Scheme" (ETS) è stato istituito nel 2003 dalla direttiva 2003/87/CE ed è entrato in vigore il 1° gennaio 2005.
Inizialmente il sistema ETS includeva solamente installazioni industriali di terra, mentre dal 1° gennaio sono state incluse le attività di trasporto aereo di compagnie aeree che operano voli in arrivo e in partenza da un aeroporto comunitario.
www.europa.eu

❖❖❖

Per la prima volta nella storia del Parlamento Europeo, i componenti della Commissione europarlamentare Trasporti e Turismo hanno votato a favore dell'inclusione nella rete TEN – T di EuroVelo, che raccoglie tutti i percorsi ciclabili appartenenti alla rete europea di media e lunga percorrenza, aprendo la strada ad una serie di finanziamenti che saranno investiti nelle infrastrutture ciclabili in tutti gli Stati membri.
Con questa importante decisione la bicicletta sarà riconosciuta a tutti gli effetti come importante mezzo di trasporto, utilizzato da un sempre maggiore numero di persone.
www.eurovelo.org

❖❖❖

C'è tempo fino al 4 marzo 2013 per

rispondere al sondaggio *on line* promosso dalla Commissione Europea allo scopo di raccogliere osservazioni e suggerimenti su come migliorare la qualità dell'aria in Europa. La consultazione è distinta in due parti: una per il grande pubblico (all'indirizzo Internet http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=TSAPforGP) ed una dedicata invece agli esperti e agli specialisti, consultabile all'indirizzo http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=TSAPforExperts.

RESTO DEL MONDO

La società Ansaldo Sts (gruppo Finmeccanica) si è aggiudicata un contratto da 14,7 milioni di euro in Australia per la fornitura del sistema di segnalamento per un nuovo tratto di 7,5 chilometri della linea ferroviaria metropolitana di Perth che così arriverà sino al sobborgo settentrionale di Butler, a 41 chilometri dal quartiere finanziario nel cuore della città.
Questo prolungamento sarà utilizzato dagli oltre 2mila passeggeri supplementari che, in base alle previsioni, prenderanno il treno tutti i giorni dalla nuova stazione di Butler.
Si stima che il completamento del progetto richiederà all'incirca due anni.
www.ansaldo-sts.com

❖❖❖

Il governo yemenita ha approvato i piani per la costruzione della prima linea ferroviaria del Paese, che avrà un costo di 1,29 miliardi di dollari e collegherà lo Yemen con l'Arabia Saudita e l'Oman, per una lunghezza di 2155 chilometri.
I lavori per la costruzione della ferrovia, che dureranno sei anni, offriranno oltre 25mila posti di lavoro.

❖❖❖

Il prossimo primo aprile lo Stato del Qatar celebrerà l'apertura del nuovo Hamad International Airport di Doha, aeroporto gestito interamente da Qatar Airways.
La nuova struttura avrà una capacità operativa iniziale di 28 milioni di passeggeri, che aumenterà a 50 milioni a partire dal 2015.
La prima fase del lavoro, iniziato nel 2005, è costata 15,5 miliardi di dollari.
Dodici compagnie aeree internazionali, saranno le prime ad operare nel nuovo aeroporto di Doha "Hamad International Airport" mentre nella seconda metà dell'anno sarà la volta di Qatar Airways a spostare tutte le sue operazioni con una transizione che garantirà l'attività di entrambi gli aeroporti fino alla seconda metà dell'anno.
Alla realizzazione del nuovo aeroporto hanno partecipato diverse imprese italiane.

❖❖❖

Il vettore aereo americano Delta Airlines ha lanciato la sua nuova app "Fly Delta" per iPad e iPhone, arricchendola di nuove e migliorate funzioni, con l'aggiunta di una caratteristica che consente ai passeggeri di vedere con il loro iPad il terreno sottostante l'aeromobile.
La funzione "Bottom Glass Jet" permette, infatti, ai passeggeri di ammirare il terreno sottostante secondo modalità che includono mappe, social network e contenuti internet: è sufficiente essere connessi a bordo su uno qualsiasi degli 800 velivoli della flotta domestica Delta, tutti equipaggiati con il wi-fi.
L'applicazione include anche strumenti di pianificazione per prenotare viaggi, guide sulla destinazione del volo, possibilità di effettuare il chek–in e una mappa interattiva per seguire il percorso.
www.delta.com

Nella foto, Michel de Klerk - Spaarddammer, quartiere operaio, Amsterdam 1916

Welfare aziendale: il ben-essere al lavoro

di Daniela Belotti

Da gennaio 2013 Ferrovie dello Stato Italiane ha arricchito di un importante tassello l'offerta di servizi ai propri dipendenti, stipulando, a valle del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dello scorso luglio, un accordo collettivo con la Società Cesare Pozzo per la copertura assicurativa delle spese sanitarie di Quadri ed Impiegati occupati nelle Società del Gruppo, nel totale oltre 73.000 dipendenti.

In tempo di crisi economica, la Responsabilità Sociale d'Impresa (RSI) sempre più si va estrinsecando in forme indirette di sostegno al reddito dei lavoratori – total reward, ossia welfare aziendale inteso come forma non monetaria di compensation – sapendo bene che, creandosi un circolo virtuoso, si producono scontati ritorni anche in termini di business, soprattutto nel medio/lungo termine.

Intervenire sull'impatto sociale della propria attività, indipendentemente dagli obblighi di legge o dai vincoli esterni, è diventato un dato distintivo della cultura della moderna impresa, con un indubbio miglioramento del "clima" interno, in termini di relazioni tra datore di lavoro e organizzazioni sindacali e tra management e dipendenti e dell'accesso agli ingenti fondi all'uopo destinati negli ultimi anni dalle regioni. (1)

Inoltre, il modello del Welfare State come l'abbiamo conosciuto nel secolo scorso in tutte le realtà occidentali, entrato già da un

(1) Nel mese in cui scriviamo in Lombardia sono stati stanziati 10 milioni a sostegno di iniziative di organizzazione del lavoro family friendly e di welfare aziendale. L'avviso pubblico prevede due filoni: focus impresa, finalizzato a promuovere iniziative di welfare aziendale ed interaziendale attraverso la presentazione di progetti e focus persona, attraverso la dote conciliazione servizi alla persona. Possono presentare domanda per accedere ai contributi per la realizzazione degli interventi previsti nel bando le micro, piccole e medie imprese singole o associate in partenariato, le grandi imprese (solo se in partenariato con Mpi) e la Grande distribuzione Organizzata (solo per progetti che coinvolgono almeno 3 filiali in Regione Lombardia, anche se la sede legale è al di fuori del territorio regionale). Per dettagli vai a https://Gefo.servizirl.it/ a partire dal 7 gennaio 2013 fino al 30 settembre 2013.

decennio in crisi per il rilevante debito pubblico accumulato dai diversi paesi, a causa del progressivo invecchiamento della popolazione, c.d. longevity risk (rischio della longevità), oggi non è più praticabile, vuoi sul fronte delle risorse socio-sanitarie, vuoi su quello delle pensioni (entro il 2050 si valuta un raddoppio di dette spese!) e pertanto tocca ora al privato fare la parte in passato agita dal pubblico.

Ma, prima di proseguire con le statistiche, conviene chiarire cosa si intende per welfare aziendale, espressione di conio e storia anglosassone, giacché molte e diverse sono le sue accezioni, come anche quelle proprie dell'espressione Welfare State, declinata storicamente in maniera diversa nei vari paesi industrializzati. (*vedi BOX a fine articolo*)

Sinteticamente, possiamo dire che il welfare aziendale è l'insieme dei servizi che le aziende offrono, sia per autonoma decisione che per accordo con le rappresentanze sindacali, per venire incontro alle esigenze dei propri lavoratori nei campi più vari, dall'assistenza sanitaria alla necessità di cura dei figli, dall'accesso al credito al tempo libero.

Qualche dato circa le dimensioni del fenomeno – sicuramente molto più diffuso nei paesi del nord Europa, rispetto a quelli del Mediterraneo – oggi visto come "soluzione" ancorché non monetaria ai problemi creati dalla crisi, che, nell'aver prodotto senza dubbio un progressivo calare del potere d'acquisto dei salari, ha, di contro, fatto crescere una forte domanda di beni immateriali.

Una prima constatazione è che il welfare aziendale è più presente nelle aziende di grandi dimensioni (79% dei casi), e ancora piuttosto limitato nelle PMI (solo una su quattro), a causa dei costi, secondo quanto rilevato a settembre 2010 da Assolombarda su un campione di 381 imprese milanesi in cui lavorano 146 mila persone (2). Mentre, secondo un'indagine commissionata ad Astra-Ricerche dalla multinazionale francese Edenred *(titolare del marchio Ticket Restaurant, n.d.r.)*, condotta su un campione rappresentativo di 883 persone, i benefit più richiesti dai lavoratori in Italia sono: i ticket restaurant (56%), l'orario flessibile (54%), la mensa aziendale (53%), il telelavoro (52%). Seguono, corsi di lingue, anche per i familiari (48,5%), convenzioni per l'assistenza medica (48,4%), prenotazioni di biglietti per teatri, cinema, musei (48,1%), e soluzioni legate alla mobilità, come il car sharing o il car pooling (47,7%), od anche il servizio navetta (oltre 45%), nonché asili nido aziendali (47%) e convenzioni per l'assistenza agli anziani, ai bambini o ai disabili (3).

Vista la varietà della domanda, l'offerta si deve presentare quanto più flessibile; una sorta di menù a tendina dove il lavoratore può compiere la scelta a sé più confacente, per ruolo, condizione familiare, preferenze e priorità legate al ciclo di vita.

Per esempio i divorziati o separati, tra le diverse forme, per conciliare vita-lavoro, preferiscono il telelavoro o l'asilo nido o – secondo le ultime tendenze – il "maggiordomo" aziendale, per l'espletamento delle varie pratiche, o la "banca delle ore", secondo la quale gli straordinari vengono trasformati in ore di permesso da utilizzare a piacimento.

(2) Assolombarda, Camera del lavoro, Cisl Milano e Uil Milano-Lombardia, Quinto rapporto sul lavoro a Milano.

(3) Le Società di Mutuo Soccorso sono regolamentate dalla legge 3818 del 1886, una norma rimasta immutata da oltre 120 anni, della quale da tempo si ravvisa la necessità di revisione con nuove norme più corrispondenti all'attuale realtà mutualistica e al ruolo che le Società di Mutuo Soccorso intendono svolgere nella società odierna.

Per non parlare dei principali benefit offerti dalle aziende più grandi e conosciute della Silicon Valley: dalle soluzioni più classiche a quelle più curiose, tipo il parrucchiere offerto da Google, la possibilità di partecipare a lezioni tenute da imprenditori famosi su Facebook, la parete attrezzata per la scalata di Twitter o le degustazioni mensili di vini da Tagged.

Buone pratiche sono abbastanza diffuse anche da noi ed ogni singola realtà imprenditoriale (o meglio, i network di aziende che spesso si associano a questo fine) si caratterizza in base alla "sensibilità" verso i desiderata dei propri dipendenti.

Da tempo anche la stampa dà spazio alle diverse esperienze, con particolare risalto ad alcuni casi aziendali emblematici – Barilla, Luxottica, Ferrero e Tetrapak –, nell'intento di far crescere una nuova mentalità nel management e, perché no, migliorare l'attuale offerta.

In ogni caso, guardando ai vantaggi del sistema, emerge su tutti il rapporto costo-valore nettamente più favorevole dei servizi, in quanto questi sono contrattati su base collettiva e da interlocutori più forti del singolo. Le aziende pertanto si fanno volano dello sviluppo non solo economico, ma sociale, i cui effetti positivi sono sotto gli occhi di tutti.

Secondo gli stessi dipendenti, infatti, il welfare aziendale contribuisce ad incrementare la produttività (38%), ridurre l'assenteismo (34%), accrescere il senso di appartenenza all'azienda (33%), valorizzare il capitale umano (32%) e migliorare il clima aziendale (30%), attirare nuovi talenti (22%), fidelizzare i lavoratori (28%), contribuendo al miglioramento dell'immagine sociale dell'impresa (4).

Non sono rari infatti i riconoscimenti alle aziende che della soddisfazione dei dipendenti fanno un punto di forza delle politiche HR (ad esempio, Avanade, fornitore di servizi tecnologici aziendali, ha vinto per quattro anni di seguito il premio "Best firm to work for", ovvero il premio dedicato alla migliore azienda per cui lavorare, promosso dal CRF Institute, organizzazione internazionale indipendente di certificazione, che dal 1991 analizza e certifica oltre 2.500 aziende in tutto il mondo).

È di fine gennaio 2013 l'intervista rilasciata dall'AD del Gruppo FSI, ing. Mauro Moretti, ad Affari e Finanza di Repubblica, nella quale il manager esprime il suo orgoglio per la scalata nella top five del Best Employer of Choice 2013, al secondo posto per la precisione (*nel 2007 FSI occupava il 18°, n.d.r.*), solo dopo la storica ENI quanto ad "appetibilità" verso i giovani laureati, ma in vantaggio rispetto a colossi, veri guru delle nuove generazioni, e non solo, come Google, Apple e Ferrari.

Rimaniamo ora nel nostro mondo dei trasporti ferroviari per parlare dell'importante novità contrattuale nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. FSI, infatti, con l'ultimo rinnovo contrattuale, ha introdotto all'art. 22, accanto ai vari benefit di cui godono i dipendenti da tempo (tutela legale, tickets restaurant, previdenza complementare, fondo di solidarietà, fondo di sostegno), una nuova forma di tutela della salute dei propri dipendenti, attraverso una convenzione collettiva – stipulata a seguito di una gara europea – con la Società Cesare Pozzo, la più antica mutua del settore, nata 135 anni fa per "i macchinisti e i fuochisti delle ferrovie dell'Alta Italia", oggi aperta a

(4) AstraRicerche e Duepuntozero Doxa, Aprile 2012.

ARTICOLO 22 CCNL 2012 WELFARE AZIENDALE

Le parti, in attuazione del punto 4 dell'art. 1, nonché degli artt. 54 e 55 del CCNL Mobilità/Area AF, convengono di integrare le precedenti offerte, con un'assistenza sanitaria a carico del datore a decorrere dal 1° gennaio 2013.

1. Assistenza sanitaria integrativa

a) Le Società del Gruppo FS (*FS Spa, RFI Spa Trenitalia Spa, Italferr Spa, Ferservizi Spa, FS Sistemi Urbani Srl e Italcertifer Spa, n.d.r.)* assicureranno tutto il personale dipendente alla forma di assistenza sanitaria integrativa che sarà individuata entro il 31 dicembre 2012, tra i soggetti su scala nazionale che garantiranno la migliore offerta di prestazioni a fronte di un contributo aziendale per ciascun lavoratore stabilito in: € 75,00 per anno, a decorrere dal 1° gennaio 2013;

b) ove ammesso dalla forma assistenziale prescelta, i lavoratori potranno integrare su base volontaria le prestazioni sanitarie definite ai sensi della precedente lettera a);

c) per i lavoratori dipendenti delle Società del Gruppo FS con contratto di lavoro non a tempo indeterminato, la copertura per assistenza sanitaria integrativa sarà garantita dalle Società fino alla scadenza del contratto di lavoro;

d) individuata la forma di assistenza sanitaria integrativa di cui alla precedente lettera a), le Società del Gruppo daranno immediata informativa a tutto il personale dipendente dei contenuti delle coperture assicurative e delle modalità operative necessarie per accedere alle prestazioni.....

tutti i cittadini italiani e stranieri residenti nel nostro paese. (*vedi BOX a lato*)

Attualmente la compagnia conta l'adesione di 96.000 famiglie, di cui 18 mila con un componente che lavora nel settore dei trasporti su ferro, e alla base dell'attività permane l'antico principio ispiratore dei padri fondatori del "mutuo soccorso", cioè la ripartizione del bisogno all'interno di un gruppo di persone autorganizzate (5).

L'ultimo giorno del 2012, è stata pubblicata sull'intranet di Gruppo Linea Diretta una nota del Direttore Centrale Risorse Umane, dott. Domenico Braccialarghe, che nell'informare della operatività dell'assicurazione a partire dal successivo 1° gennaio 2013, illustrava le tipologie di prestazioni in convenzione (grandi interventi chirurgici, cure infermieristiche domiciliari, diagnostica, terapie di alta specializzazione e rimborso tickets) e specificava le modalità di accesso al servizio, in forma diretta, presso le oltre 7.700 strutture convenzionate o indiretta, attraverso rimborso della spese sanitarie anticipate dal dipendente.

All'uscita del vademecum operativo per utilizzare le prestazioni e i servizi offerti dal Fondo sanitario, vi aggiorneremo prontamente sulle novità della campagna di comunicazione che si svolgerà nelle aziende del gruppo, utlilizzando lo strumento della intranet.

(5) Per la lettura dell'ampia documentazione a tal proposito, si rinvia alle pagine del sito http://mutuacesarepozzo.org/,nel quale sono tracciate le linee guida del servizio, alcuni interessanti numeri riferiti alla cassa mutua e missive indirizzate ai ferrovieri.

Definizione e breve storia del Welfare State

«Il Welfare State è un insieme di interventi pubblici connessi al processo di modernizzazione, che forniscono protezione sotto forma di assistenza, assicurazione e sicurezza sociale, introducendo fra l'altro specifici diritti sociali nel caso di eventi prestabiliti, nonché specifici doveri di contribuzione finanziaria». Sulla definizione sopra riportata possiamo affermare che ci si riconosce la larga parte dei sociologi e dei giuslavoristi dei giorni nostri.

Ma vediamo insieme sinteticamente come nasce il Welfare State.

Lo Stato sociale nacque e si consolidò in Occidente, a cavallo tra il XIX ed il XX secolo, di pari passo con la storia della civiltà industriale. Tre sono le fasi che possiamo individuare: la prima, rappresentata dalle leggi sui poveri (Poor Law) promulgate nel 1601 in Inghilterra, che garantivano ai ceti più bassi la sussistenza, contrastando al contempo la criminalità; la seconda, riconducibile alla prima rivoluzione industriale ed alla legislazione inglese del 1834, sul finire del secolo estesa al resto dell'Europa, che possiamo considerare le prime assicurazioni sociali che garantivano i lavoratori nei confronti di incidenti sul lavoro, malattie e vecchiaia, prima su base volontaria, poi obbligatorie per tutti i lavoratori; ed infine, nel 1883 la terza fase, nata questa volta in Germania, dell'assicurazione sociale in senso moderno, sviluppatasi pienamente nel secondo dopoguerra sempre nel Regno Unito a seguito del cosiddetto Rapporto Beveridge, che pose le basi per una concezione di sicurezza sociale intesa come ai nostri tempi, facendo tesoro della crisi economica del '29 che impose all'allora modello imperante di Stato liberale-liberista correttivi verso uno Stato del Benessere (o Stato Keynesiano).

Il Rapporto affermava che ad ogni cittadino doveva essere garantita una «soglia di sussistenza», un «minimo di benessere» in tutte le fasi della vita («dalla culla alla bara»), introducendo un forte elemento redistributivo del reddito e della ricchezza non solo fra generazioni, ma anche fra classi sociali diverse (principio dell'universalismo delle prestazioni).

I paesi che per primi si avviarono verso la realizzazione di uno Stato del benessere furono quelli del Nord Europa. In particolare, fu la Svezia nel 1948 il primo paese ad introdurre la pensione popolare fondata sul diritto di nascita.

Ma quando il modello cominciò a scricchiolare?

Nella seconda metà degli anni '70, in seguito alla crisi petrolifera del 1973, si verificò una delle peggiori crisi economiche del mondo, che portò in Inghilterra all'ascesa dei conservatori con il Primo Ministro Margaret Thatcher (Maggio 1979), alla quale viene unanimamente attribuito di aver smantellato il Welfare State nel corso dei suoi due mandati di governo del paese, attraverso le numerose privatizzazioni delle industrie prima statali e le riforme del sistema pensionistico verso assicurazioni di tipo privato.

E da ultimo, la crisi globale del 2008, che ha fatto mettere mano ai cosiddetti diritti quesiti. Ma qui, usciamo dalla storia ed entriamo nella cronaca….

Responsabilità Sociale d'Impresa (CSR in inglese)

Il nostro Collegio, il CAFI, ha scelto da tempo questo tema come uno degli argomenti da seguire e da proporre ai propri lettori ed ai propri "stakeholder". Con questo intento presentiamo alcune pagine di stralcio dal "Report Integrato 2011" di BOMBARDIER come esemplificative dell'attenzione datavi da questa industria.

Speciale CSR
Corporate Social Responsibility

ABBIAMO APERTO LE PORTE AI NOSTRI STAKEHOLDER PIÙ GIOVANI

Quest'anno, in concomitanza con la realizzazione del nostro primo **Annual Report Integrato**, abbiamo organizzato uno speciale momento di condivisione invitando nello stabilimento le Classi 5^ A e 5^ B della Scuola Elementare Statale di Vado Ligure e un gruppo di giovani studenti di alcuni plessi scolastici di Roma presso la sede di RCS.

Il reportage fotografico dell'incontro ci accompagnerà lungo tutto il volume per sottolineare l'importanza di una visione integrata della realtà.

Un'apertura al futuro che testimonia l'attitudine di Bombardier Transportation Italy ad instaurare un dialogo con le nuove generazioni.

LA NOSTRA MISSION

Rispondere a tutte le richieste di una società in evoluzione

Nuove tecnologie, mercato del lavoro, impegno sociale, rispetto per l'ambiente... sono solo alcune esigenze alle quali rispondiamo, ogni giorno.

Il nostro impegno è diretto ad offrire sicurezza a tutti gli Stakeholder ed assicurare la tutela degli interessi degli azionisti, realizzando prodotti e servizi innovativi nel rispetto dei più elevati standard di qualità, affidabilità e sostenibilità socio-ambientale.

Consideriamo il lavoro delle persone un valore assoluto ed agiamo per sviluppare il senso di appartenenza, il rispetto di se stessi e degli altri, la valorizzazione delle individualità, senza alcuna discriminazione nei confronti delle diversità.

Investiamo sulla formazione professionale continua per garantire ai Clienti soluzioni tecnologicamente all'avanguardia e con performance elevate.

Rispettiamo l'ambiente attraverso l'efficienza delle attività produttive, con l'obiettivo di ridurre in particolare i consumi energetici e la produzione di rifiuti.

GUARDIAMO INSIEME I NOSTRI *RISULTATI*

Highlights 2011

PRINCIPALI AGGREGATI ECONOMICI	
Ricavi complessivi	+ 20%
Valore della produzione operativa	+ 27%
MOL	+ 114%
Risultato Operativo	+ 2,4%
EBIT integrale	+ 2%
Risultato netto	- 1,4%

INDICI DI REDDITIVITÀ	2011	2010
ROE netto	79%	63%
ROE lordo	118%	94%
ROI	11%	11%
ROS	16%	19%
Redditività del valore della produzione	14%	18%

IL NOSTRO *SENSO* DEL FUTURO.

Abbiamo un futuro a cui dedicare tutte le nostre risorse

Quelle qui a fianco sono solo alcune delle **interessanti domande** che ci siamo sentiti rivolgere, in occasione di una visita allo stabilimento effettuata da parte degli alunni delle classi di quinta elementare provenienti dalla Scuola Statale di Vado Ligure.
Uno spunto quanto mai prezioso per riflettere, attraverso **il confronto con le aspettative delle nuove generazioni.**
E proprio perché il dialogo con gli Stakeholder è da sempre un punto centrale dell'attività di Bombardier Transportation Italy, per il 2011 abbiamo voluto rendere protagonista del nuovo Annual Report questo speciale **incontro con il futuro,** con coloro che tra pochi anni diventeranno fruitori assidui dei mezzi di trasporto che costruiamo o, perché no, preziose risorse impiegate nei più svariati ruoli all'interno del nostro organico.
Il brillante reportage fotografico che impreziosisce queste pagine testimonia così **l'attitudine e la capacità dell'azienda di 'pensare a lungo termine',** in riferimento sia all'innovazione, sia all'impegno verso i temi della sostenibilità socio-ambientale. La vivace curiosità dei ragazzi, la loro attenzione e la preparazione - evidentemente ben curata dagli insegnanti che li seguono - ci hanno sinceramente sorpreso e stimolato.
È stato particolarmente interessante notare ad esempio come, rispetto a noi adulti, questi giovanissimi stiano crescendo con un vantaggio considerevole in termini di comprensione e abitudine alla tecnologia e all'ecologia. **La loro mente è già pienamente orientata ai temi della sostenibilità** e ciò costituisce una speranza non da poco per il futuro del pianeta e per la nascita di progetti compatibili con uno sviluppo sostenibile… possiamo augurarci che tra 15 o 20 anni gli studenti di oggi sapranno applicare le loro idee e la loro creatività in modo totalmente costruttivo per la comunità intera, auspicabilmente meglio di quanto non stiamo facendo attualmente.
Proprio loro, **i giovani, sono il *trait d'union* fra il presente e il domani della nostra società.**

Questa consapevolezza stimola e ravviva in noi la **volontà di creare e mettere a punto soluzioni di trasporto il più possibile vicine alle loro esigenze attuali e future** e non è pertanto un caso se abbiamo recentemente potenziato l'organico, integrando nuove risorse specializzate nell'area tecnica.

La tensione verso il futuro, del resto, è rappresentata con adeguata coerenza anche dal Report stesso che, da quest'anno, verrà redatto in un volume unico nel quale si integrano la rendicontazione finanziaria e quella di sostenibilità; è **l'inizio di un nuovo percorso evolutivo** che segna il passaggio da una fase di approfondita analisi come quella realizzata nello scorso triennio ad una di sintesi e di interdipendenza sempre più profonda delle informazioni e dei dati relativi alle performance economiche, ambientali e sociali.

E commentando i risultati che hanno caratterizzato l'andamento dell'anno sono orgoglioso di poter affermare che, nonostante il perdurare della crisi mondiale e la situazione sempre più incerta delle economie europee, **possiamo essere estremamente soddisfatti delle performance conseguite nel corso del 2011** grazie ai dati positivi registrati per i ricavi delle vendite, la redditività operativa e il valore della produzione interna.

In questo quadro ritengo importante poi rilevare il completamento dei lavori preventivati per l'anno per il sito di Vado Ligure legati al progetto internazionale di gruppo denominato Carbon Neutrality, che prevede l'azzeramento delle emissioni di CO_2 in atmosfera da parte degli stabilimenti Bombardier entro i prossimi 9 anni e che già sta producendo effetti sensibili e concreti.

Ad ottobre **la flotta delle nostre locomotive E464 ha raggiunto l'eccezionale traguardo dei 500.000.000 di km di esercizio:** un risultato che ci ha entusiasmato poiché evidenzia l'elevatissima affidabilità di questo prodotto che può considerarsi a tutti gli effetti un vero e proprio cavallo di battaglia di Bombardier in Italia.

Prosegue, naturalmente, la partnership in Associazione d'Impresa con AnsaldoBreda che, ci vede coinvolti nell'impegnativa **fase di progettazione e costruzione dell'innovativo treno ad altissima velocità ETR1000**, basato sulla piattaforma V3000ZEFIRO, per il quale si prevede di effettuare le consegne dei primi treni omologati nel corso del 2014.

Durante il 2012, poi, sarà pienamente attivo il processo di **riorganizzazione divisionale** con la creazione di due nuove divisioni MLM (Mainline & Metros) e LLE (Locomotives, Light Rail Vehicles & Equipment) che avranno responsabilità su aree di business diverse rispetto alle attuali.

Sono altresì sorpreso ed orgoglioso di come i giovani studenti che hanno visitato il nostro **centro di ingegneria per il segnalamento ferroviario a Roma**, abbiano mostrato curiosità ed interesse nei confronti dei temi della sicurezza della marcia dei treni, confrontandosi con interesse anche su argomenti particolarmente tecnici.

Colgo infine l'occasione per ringraziare i colleghi coinvolti nel progetto per il prezioso contributo fornito alla stesura di questo Report e per augurare un **buon lavoro a tutte le persone di Bombardier Transportation Italy**, come sempre insostituibili motori del nostro successo.

Ing. Roberto Tazzioli
Presidente e A.D.
Bombardier Transportation Italy

Nato a Modena il 21 settembre 1954 e laureato in Ingegneria Civile ed Idraulica presso l'Università di Firenze, dal 1999 al 2002 è stato Amministratore Delegato di Alstom Transport Systems e membro del Consiglio del Consorzio Saturno per l'Alta Velocità Ferroviaria.

Dal 2003 al 2005 ha assunto la carica di Presidente del Consorzio Trevi.

Ricopre la carica di Presidente e Amministratore Delegato Bombardier Transportation Italy Spa dal 2003.

Integrare le informazioni significa creare valore diffuso

L'edizione 2011 del nostro Annual Report introduce la novità del **documento unico,** proponendo un primo step verso la completa integrazione della rendicontazione relativa ai rapporti tra il business, gli 'intangibles' e l'impatto socio-ambientale prodotto dall'azienda.

Lo scopo è quello di **agevolare il più possibile il flusso di informazioni con i nostri Stakeholder** attraverso l'esposizione di dati trasparenti, chiari e coerenti tra loro, capaci di esprimere pienamente la consapevolezza - diffusa nell'azienda e nel Gruppo - che esiste una connessione profonda tra performance finanziarie e non finanziarie.

Vogliamo che il Report possa essere considerato da tutti i nostri interlocutori **uno strumento utile e di facile accesso per valutare le politiche e le attività sviluppate dall'azienda in ogni campo,** coerentemente con la natura socialedella nostra missione, ovvero la costruzione di mezzi di trasporto di massa.

Il documento **analizza, valuta e descrive in forma sintetica i processi aziendali più significativi e i principali indicatori delle performance economiche, sociali ed ambientali conseguite durante l'anno.**

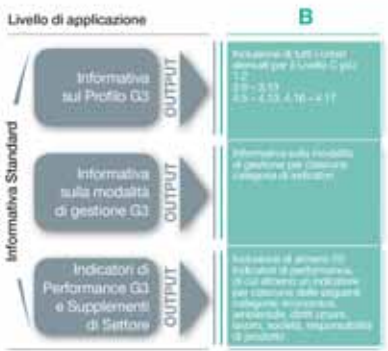
La gestione ed il monitoraggio di tali dati avvengono direttamente all'interno delle diverse Funzioni aziendali, coinvolte a 360° al fine di **rendere la rendicontazione un'attività sempre più continuativa ed essere di supporto nella determinazione della strategia.**

Il Report è stato redatto in base ai più **alti criteri di trasparenza e completezza** nonché nel pieno rispetto della cultura e del sistema di valori caratteristici del Gruppo contenuti nel **Codice Etico e di Condotta Aziendale** (si veda pag. 35) largamente ispirato al Global Compact, l'iniziativa sostenuta dall'ONU volta a promuovere e favorire il rispetto dei principi universali inerenti i diritti umani, il lavoro, l'ambiente e la lotta alla corruzione.

LIVELLI DI DISCLOSURE - GRI G3

La rendicontazione sulla sostenibilità è stata predisposta secondo le linee guida definite dal **GRI - Global Reporting Initiative (versione GRI - G3),** organizzazione internazionale non-profit che lavora per favorire la crescita di un'economia sostenibile a livello globale. **(www.globalreporting.org).**

Il **livello di applicazione** del GRI Reporting Framework, in base al sistema 'GRI Application Levels' - raffigurato nello schema a lato - è pari a **'B'**.



Global Reporting Initiative™

GRI REPORT SELF-DECLARED

PROFILO

Strategia e analisi		1.1, 1.2
Profilo dell'organizzazione		2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10
Parametri del Report		3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11
Governance, impegni, coinvolgimento degli Stakeholder		4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.14
Modalità di gestione e Indicatori di Performance		
INDICATORI		
• Performance Economica	Descrivono: • il flusso di capitale tra i vari Stakeholder; • i principali impatti economici dell'organizzazione sulla società.	EC 1, EC 8, EC 9
• Performance Ambientale	Si riferiscono alla performance relativa agli input (ad es. materie prime, energia, acquisti e agli output (ad es. emissioni, scarichi, rifiuti). Inoltre, si riferiscono alla performance relativa a biodiversità, rispetto di norme e regolamenti in materia ambientale e altre informazioni pertinenti, quali investimenti in campo ambientale e impatto di prodotti e servizi.	EN 1, EN 2, EN 3, EN 5, EN 6, EN 7, EN 8 EN 10, EN 16,EN 17, EN 18, EN 20, EN 21 EN 22, EN 23, EN 26, EN 29, EN 30
• Performance Sociale		
- Pratiche di lavoro e condizioni di lavoro adeguate	Identificano i principali aspetti della performance relativa a pratiche di lavoro, diritti umani, società e responsabilità di prodotto e gli impatti dell'organizzazione sui sistemi sociali in cui opera.	LA 1, LA 2, LA 3, LA 4, LA 6, LA 7, LA 8 LA 9, LA 10, LA 11, LA 12, LA 13, LA 14
- Diritti Umani	Le organizzazioni devono descrivere il grado di considerazione attribuito ai diritti umani nelle pratiche di investimento e nella selezione dei fornitori/appaltatori. Inoltre, gli Indicatori trattano la formazione dei dipendenti in materia di diritti umani e non discriminazione, libertà di associazione, lavoro minorile, diritti delle popolazioni indigene e lavoro forzato.	HR 1, HR 2, HR 3, HR 4, HR 5, HR 6, HR 7, HR 8
- Società	Si focalizzano sugli impatti delle organizzazioni sulle comunità in cui operano e illustrano in che modo sono gestiti e mediati i rischi che potrebbero derivare dall'interazione con altre istituzioni sociali. In particolare, si ricercano informazioni su rischi associati a corruzione, intimidazione nel processo decisionale pubblico e pratiche di monopolio.	SO 1, SO 2, SO 3, SO 4, SO 5, SO 7, SO 8
- Responsabilità di Prodotto	Affrontano gli aspetti relativi ai prodotti e ai servizi dell'organizzazione che si ripercuotono direttamente sui Clienti, in particolare, salute e sicurezza, informazioni ed etichettatura, marketing e privacy. L'informativa sulle procedure interne tratta tali aspetti e il loro livello di non conformità.	PR 1, PR 4

La Storia

L'innovazione continua...

- **PIETRE MILIARI SOCIETARIE**
- PROGRESSI TECNOLOGICI
- ***EVOLUZIONI SOCIO-AMBIENTALI***

1905 **Westinghouse, storico marchio americano pioniere dell'industria ingegneristica, costruisce lo stabilimento di Vado Ligure, uno dei primi impianti di produzione ferroviaria in Italia.**

La fabbrica è la prima al mondo creata appositamente per la costruzione di locomotive elettriche; vi lavorano prestigiosi progettisti come Kálmán Kandó, padre della locomotiva elettrica trifase.

1919 **Tecnomasio acquisisce lo stabilimento di Vado Ligure iniziando la produzione di diverse tipologie di locomotive a corrente continua e alternata nonché diesel.**

1922 Il geniale Joseph Armand Bombardier costruisce il primo prototipo di spazzaneve a Montreal (Canada).

1937 Bombardier raggiunge il suo primo successo commerciale con il lancio della Snowmobile B7 per sette passeggeri.

Bombardier è ispirato dall'idea di progettare e costruire mezzi di trasporto che aiutino le persone a spostarsi tra le strade innevate della campagna del Quebec.

1942 **Bombardier fonda in Quebec l'Auto Neige Bombardier Limitée.**

1959 ***L'azienda trasforma sfide in opportunità realizzando una serie di veicoli da neve con funzioni di ambulanza, trasporto merci, servizio postale e servizi di trasporto scolastico, indispensabili per le comunità canadesi.***

Bombardier inizia la commercializzazione dello Ski-Doo, il piccolo veicolo spazzaneve antesignano della motoslitta.

Lo Ski-Doo è immediatamente accolto con entusiasmo da tutte le altre persone che hanno bisogno di viaggiare sulla neve in regioni isolate o a bassa densità.

1966 **A Joseph Armand Bombardier succede il genero Laurent Beaudoin, ugualmente visionario ed innovativo.**

1967 **L'Auto Neige Bombardier Limitée modifica la propria ragione sociale in Bombardier Ltd.**

1969 **La Società viene quotata alla Borsa di Montreal e Toronto e inizia un'espansione internazionale.**

1970 **Bombardier entra nel settore ferroviario con le acquisizioni dell'austriaca Lohnerweke e della sua affiliata Rotax.**

1974 **Viene attuata una diversificazione della propria attività, con l'ingresso nel mercato del trasporto di massa.**

La Società acquisisce la tecnologia mass-transit e la impiega nella costruzione di materiale rotabile.

Bombardier vince il primo contratto per il mass-transit per la realizzazione di 423 carrozze per la metropolitana di Montreal, fondamentale per la mobilità della città.

1981 **La ragione sociale diventa Bombardier Inc.**

1986 **Bombardier entra nell'industria aerospaziale con l'acquisizione della Canadair.**

Canadair produce aerei anfibi con incarichi multimissione ad uso civile, in particolare antincendio, utilizzati in tutto il mondo.

1998 **La Società viene riorganizzata in 5 gruppi: Transportation, Aerospace, Recreational, Products, Services e Capital.**

2001 **Il 1° maggio 2001 nasce Bombardier Transportation Italy.**
Con l'acquisizione della Adtranz (Daimler Chrysler Rail Systems), Bombardier diventa leader globale nei settori della produzione e dei servizi ferroviari.

2002 **Il quartier generale per il settore trasporti viene spostato da Montreal a Berlino.**

2003 *Bombardier Transportation è il primo costruttore di mezzi di trasporto a firmare la Carta Internazionale dell'Unione Internazionale dei Trasporti Pubblici (UITP).*

2006 *Bombardier lancia gli innovativi sistemi ORBITA, per la manutenzione preventiva, SEKURFLO, per la sicurezza di treni e metropolitane, e MITRAC, che può ridurre fino ad un terzo i consumi energetici.*

2007 **Il Gruppo sottoscrive il Global Compat delle Nazioni Unite, adottandone i 10 principi di Responsabilità Sociale.**

Bombardier entra nella classifica delle 300 aziende facenti parte dell'Indice di Sostenibilità del Dow Jones, che hanno ottenuto i migliori risultati in termini di politica ambientale, sociale e di efficienza economica.

2008 Il sito di Vado Ligure di Bombardier Transportation Italy è il polo tecnologico di eccellenza europeo per la produzione delle locomotive TRAXX DC destinate al trasporto merci.

Bombardier presenta ECO4, un'esclusiva formula che integra nuove tecnologie a risparmio energetico per una mobilità sostenibile, basata su quattro pilastri: Energia, Ecologia, Efficienza ed Economicità.

2010 **L'Associazione d'Impresa tra Bombardier e AnsaldoBreda si aggiudica la commessa per la fornitura di 50 treni ad altissima velocità a Trenitalia.**

2011 Viene presentata l'innovativa tecnologia *Primove**City*** che consente di installare la sorgente energetica direttamente nel suolo e consentire ai veicoli con motore elettrico tram, autobus e automobili di ricaricarsi automaticamente e senza cavi, per città più pulite e più belle.

La Corporation canadese dà lavoro a più di 70.000 persone in 37 Paesi, presso 62 siti produttivi e 18 centri manutentivi.

L'Organizzazione Aziendale

I 3 siti in Italia

Presso **Vado Ligure** lavorano 583 persone:
404 per la Divisione LAE (Business Unit Locomotives),
127 per la Divisione Services e 52 per la Divisione Passengers.

A **Roma,** 193 persone lavorano nella Divisione Rail Control Solutions.

In **Roma Centro** c'è l'ufficio di rappresentanza con 7 dipendenti.

Vado Ligure
(dati al 31 dicembre 2011)

583

Divisione LAE: 404 dipendenti
Divisione SER: 127 dipendenti
Divisione PGR: 52 dipendenti

Roma

200

La struttura organizzativa

Bombardier Transportation Italy è una consociata di **Bombardier Transportation Inc.**, la holding canadese con sede principale a Berlino e composta da 11 Divisioni di prodotto, guidate da un Presidente a capo di una propria struttura organizzativa.

Inoltre, nei Paesi dove Bombardier ha aperto degli stabilimenti industriali, le diverse Divisioni locali sono coordinate da un Chief Country Representative.

Le 4 Divisioni italiane - **Locomotives and Equipment (LAE), Passengers (PGR), Services (SER) e Rail Control Solutions (RCS)** - hanno quindi un riporto sia a livello locale sia a livello internazionale, ed all'interno di ciascuna di esse operano le varie Funzioni Aziendali:

- Communications,
- Contracts,
- Engineering,
- Finance,
- HSE,
- Human Resources,
- Marketing & Sales,
- Procurement,
- Quality & Safety,
- Services,
- Solutions Delivery.

DIVISIONE LOCOMOTIVES AND EQUIPMENT (LAE)
La Business Unit Locomotives ha il compito di progettare e realizzare locomotive elettriche: la capacità produttiva di oltre 140 unità all'anno ne fa il primo costruttore in Italia. Presso il sito di Vado Ligure, il secondo per dimensioni dopo quello tedesco di Kassel, vengono prodotte le locomotive E464 per il mercato italiano e le TRAXX in corrente continua per i mercati italiano, spagnolo e polacco.

DIVISIONE PASSENGERS (PGR)
È responsabile della progettazione e produzione del materiale rotabile destinato al trasporto passeggeri. Il suo portafoglio prodotti include piattaforme per tram, tram-treno, metropolitane per il trasporto urbano, treni per il trasporto metropolitano e regionale, e treni ad alta velocità.

DIVISIONE SERVICES (SER)
La sua funzione è di garantire ai Clienti esercenti il supporto tecnico necessario e specialistico per l'intero ciclo di vita dei rotabili: la fornitura di parti di ricambio originali, la riparazione e la revisione di apparecchiature, la progettazione e la realizzazione di interventi finalizzati sia ad estendere la vita utile delle flotte sia al recupero operativo di parti danneggiate e, infine, la gestione di contratti per la manutenzione completa dei mezzi di trasporto. Nel 2010 ha assunto la responsabilità anche per l'area Mediterranea (Grecia, Turchia, Egitto, Israele, Balcani e Libia).

DIVISIONE RAIL CONTROL SOLUTIONS (RCS)
È la Divisione Segnalamento che si occupa di sviluppare, adattare ed installare sistemi avanzati di sicurezza e di supervisione e controllo sia in ambito ferroviario "classico" (Soluzioni Mainline) che in ambito tranviario e metropolitano (Soluzioni Mass Transit).
La Business Unit di Roma cura, oltre al mercato italiano, anche il business nell'est europeo, in Turchia e in Nord Africa.

Il Codice Etico

Il Codice Etico e di Condotta Aziendale

SO 2
SO 5
SO 7

In Bombardier crediamo fermamente che praticare e promuovere un comportamento etico produca benefici per tutti: onestà ed integrità favoriscono infatti la crescita di un ambiente di lavoro positivo, capace di rafforzare la fiducia di tutti i nostri Stakeholder.

La reputazione mondiale di eccellenza per la qualità dei prodotti e la capacità di innovare di cui godiamo si fonda proprio sui valori fondamentali che fanno parte dell'azienda e che l'alta direzione difende con forza: essi sono espressi nel **Codice Etico e di Condotta Aziendale** (di seguito: il "Codice"), strumento essenziale per sostenere la fiducia degli azionisti e garantire una crescita sostenibile a lungo termine.

Redatto nel 2005 e disponibile in 14 lingue diverse, esso **contiene le regole comportamentali a cui devono aderire ed attenersi senza eccezioni e in ogni situazione i dipendenti, gli amministratori, i consulenti, i fornitori e i partner,** in tutti i casi in cui trattano o agiscono in nome e per conto di Bombardier.

Il Codice e i principi in esso contenuti sono diffusi in tutto il Gruppo da una struttura corporate dedicata, composta dall'Organismo di Vigilanza e dal Comitato Etico, che detiene la responsabilità della sua corretta gestione ed osservanza.

Le eventuali violazioni del Codice possono essere riportate in modo confidenziale e in forma anonima attraverso diverse risorse.

Proseguendo gli sforzi per adottare una condotta esemplare, **nel 2007 Bombardier è divenuta uno dei firmatari dello United Nations Global Compact,** impegnandosi in tal modo a promuovere attivamente i 10 principi fondamentali universalmente riconosciuti che riguardano i diritti umani, gli standard di lavoro, il rispetto dell'ambiente e la lotta contro la corruzione.

In materia di **ambiente di lavoro,** il Codice definisce le misure relative a:
- discriminazioni di qualunque natura,
- molestie,
- sicurezza,
- tutela della salute personale e dell'ambiente.

In materia di **pratiche aziendali,** il Codice regolamenta:
- l'utilizzo di beni della Società,
- la difesa della proprietà intellettuale e il rispetto di quella di terzi,
- la gestione di pubblicazioni e servizi,
- l'uso appropriato della posta elettronica e di Internet,
- i comportamenti relativi a regali e gratifiche,
- la divulgazione di informazioni riservate,
- l'adozione di misure per contrastare fenomeni di *insider-trading*, corruzione e conflitto di interessi.

In materia di **rapporti con gli Stakeholder,** il Codice promuove l'adozione di comportamenti etici quali onestà, lealtà, integrità e coerenza tra tutti gli attori del sistema-impresa, con lo scopo di produrre importanti effetti positivi sulle persone della Società e sul clima lavorativo.

Le Risorse Umane

Le Risorse Umane rappresentano il cuore pulsante delle attività di Bombardier.

L'impegno, la competenza e l'entusiasmo delle Persone sono le qualità che consentono di raggiungere gli obiettivi di business che l'azienda si prefigge.

Per questo motivo Bombardier Transportation Italy investe costantemente sulla loro professionalità, valorizzandone le competenze individuali e favorendone la crescita e cura con la massima attenzione a tutti gli aspetti legati alla loro sicurezza.

Ciò significa poter sostenere un'organizzazione dinamica e flessibile e garantire un vantaggio competitivo di cui beneficiano tutti.

La filosofia *"Can Do"*

Nel corso dell'anno è stato introdotto, per la prima volta in azienda, il concetto *"Can Do"*, un'attitudine diffusa in tutto il Gruppo Bombardier incentrata su **una visione che promuove la comunicazione, l'iniziativa, l'impegno, lo spirito di squadra e l'assunzione di responsabilità ad ogni livello.** Il motto *"Can Do"* (poter fare) è espressione diretta della cultura aziendale e rappresenta una sintesi degli ideali che Bombardier vuole esprimere attraverso il linguaggio, gli atteggiamenti ed il modo di lavorare adottati da coloro che compongono l'organizzazione e che concorrono al raggiungimento del successo. I principi che stanno alla base di questa attitudine consentono un orientamento ottimale nel lavoro quotidiano e sono il presupposto per un'efficace realizzazione della strategia aziendale. Questa filosofia, implementata formalmente dalla sola Business Unit Locomotives ('LOC Can Do'), potrà essere in futuro declinata anche all'interno delle altre Divisioni e Funzioni aziendali, soprattutto a fronte di una collaborazione che è spesso di tipo trasversale.

BTALENT

Nel 2011 è stato finalmente introdotto BTALENT, il **nuovo strumento per la gestione delle risorse umane a livello internazionale** che consente:

- a ciascun dipendente di contribuire proattivamente allo sviluppo della propria carriera, aprendo le porte a molteplici opportunità di lavoro all'interno di Bombardier;
- all'azienda di valorizzare appieno le risorse disponibili.

La Salute e la Sicurezza del Personale sul luogo di lavoro

LA 6
LA 9

La tutela della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro costituisce un obiettivo condiviso dall'azienda, dai lavoratori e dalle rappresentanze sindacali, a partire dal rispetto degli obblighi di legge.
Coerentemente con questo obiettivo, Bombardier Transportation Italy riserva un capitolo in materia di salute e sicurezza all'interno della Piattaforma Integrativa Aziendale.

All'interno dell'organico figurano:
- n. 3 RLS (Rappresentanti Lavoratori per la Sicurezza), che partecipano alla valutazione dei rischi e sono consultati in merito ad argomenti in tema di salute e sicurezza (HSE).
- n. 1 RSPP (Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione) e n. 2 ASPP (Addetti Servizio Prevenzione e Protezione) che effettuano la valutazione dei rischi e adottano misure e azioni legate alla prevenzione e alla protezione dei lavoratori.

L'azienda, i lavoratori, RSPP e RLS collaborano dunque tra loro per eliminare e/o ridurre i rischi e migliorare le condizioni dei luoghi di lavoro.

Inoltre, come previsto dalla normativa vigente, viene organizzato un incontro annuale tra Datore di Lavoro, RSPP, Medico Competente ed RLS al fine di esaminare il documento di valutazione dei rischi, l'andamento degli infortuni e delle malattie professionali, i criteri di scelta, le caratteristiche tecniche e l'efficacia dei DPI e i programmi di formazione/informazione dei Dirigenti, dei Preposti e dei lavoratori ai fini della sicurezza e della protezione della loro salute.

L'azienda è sempre disponibile ad incontrare congiuntamente le RSU e gli RLS per analizzare le tematiche di ambito HSE trattate durante l'apposita riunione annuale.

I Diritti Umani

HR 1
HR 2
HR 3
HR 8

Il Codice Etico e di Condotta Aziendale di Gruppo (rif. pag. 35) disciplina le regole di comportamento a cui devono attenersi tutti i dipendenti* di Bombardier Inc.

In questo documento vengono esplicitati sia l'esigenza di rispettare gli ordinamenti giuridici di ogni Paese in cui la Società opera, sia la sottoscrizione al **Global Compact**, la più importante iniziativa internazionale delle Nazioni Unite, con la quale Bombardier sancisce l'impegno a promuovere attivamente i dieci principi fondamentali in ambito di diritti umani, del lavoro, della tutela dell'ambiente e della lotta alla corruzione.

SO 4

La diffusione e condivisione del Codice Etico presso tutti gli Stakeholder è pertanto la modalità attraverso la quale la Società si assicura che gli accordi con fornitori e appaltatori non violino i diritti umani.

L'accettazione delle clausole contenute nel Codice Etico costituisce una condizione necessaria in sede di assunzione o di inizio della collaborazione.

HR 4

Non si registrano episodi legati a pratiche discriminatorie.

HR 5
HR 6
HR 7

L'azienda non svolge attività che espongano la libertà di associazione e contrattazione collettiva a rischi significativi relativi a violazioni dei diritti umani, né attività per le quali si faccia ricorso al lavoro forzato od obbligato, o al lavoro minorile.

Non si sono verificate, infine, violazioni relative ai diritti delle comunità locali.

(*) Il termine 'dipendente' comprende in questo caso anche tutti i dirigenti.

La Funzione Qualità

SITO DI VADO LIGURE

La missione della Funzione è duplice:

- da un lato, sviluppa le iniziative proposte a livello divisionale all'interno del sito di Vado Ligure, con particolare riferimento all'efficace controllo dei processi esistenti e allo sviluppo di iniziative di eccellenza (ad esempio: garantire un elevato grado di soddisfazione del Cliente mediante la pianificazione adeguata delle attività interne ed esterne ed il controllo capillare della qualità dei prodotti; ottenere le certificazioni necessarie in accordo ai massimi standard di settore; adottare metodologie all'avanguardia per il controllo di processi complessi);
- dall'altro, lavora per favorire l'adozione di processi omogenei per le tre Divisioni (LAE, PGR e SER) attive a Vado, nel rispetto delle direttive di Gruppo e di Divisione.

Inoltre ha il compito di mantenere relazioni di ottimo livello con i Clienti e proporre iniziative in ambito 'qualità' anche per i progetti sin dalla fase embrionale, mediante una partecipazione attiva sin dalle fasi iniziali.

SITO DI ROMA (RCS)

La missione della Funzione Qualità per la Divisione RCS (denominata Q&S) è di assicurare che presso il sito di Roma e nei cantieri della Regione 4 (che comprende tra gli altri Italia, Turchia, Romania, Algeria e Croazia):

- siano implementati il sistema di gestione della qualità ed i relativi processi,
- sia assicurato il mantenimento della conformità legale,
- venga favorito contemporaneamente lo sviluppo dei fornitori per assicurare prestazioni di eccellenza, in linea con le aspettative di Clienti ed azionisti.

Inoltre, si occupa del mantenimento delle relazioni con i Clienti, per assicurare una soddisfazione costante nel tempo.

Bombardier Transportation Italy è socio **AICQ (Associazione Italiana Controllo Qualità)**, un'associazione senza fini di lucro attiva dal 1955 per diffondere in Italia la cultura della qualità e i metodi per pianificare, costruire, controllare e certificare la qualità dei prodotti, dei servizi, delle organizzazioni e delle discipline connesse.

In tale ambito, un Gruppo di Lavoro - composto dai Responsabili Qualità delle principali industrie ferroviarie italiane, degli operatori e delle infrastrutture del settore - ha predisposto una serie di documenti diretti a presentare, agli studenti di facoltà universitarie con indirizzo tecnico, le responsabilità e i compiti di cui è investito il ruolo di Responsabile Qualità, Ambiente e Sicurezza in ambito industriale, con particolare attenzione alla nuova frontiera dei contratti stipulati all'estero.

Il primo di questi incontri si è tenuto con grande successo presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze.

La Funzione Comunicazione e Relazioni Esterne

La Funzione ha il compito di costruire e gestire le relazioni con tutti gli Stakeholder, promuovendo - anche in partnership con altre Funzioni aziendali - il brand Bombardier Transportation Italy e instaurando un dialogo costruttivo con:

- **le comunità locali,**
- **gli utenti finali,**
- **i Clienti,**
- **i fornitori,**
- **le istituzioni,**
- **il mondo accademico,**
- **i media.**

Le attività e i risultati 2011

La Funzione cura e coordina, tra le altre, anche le attività dell'**Ufficio Stampa.** Nel corso del 2011 sono stati emessi numerosi comunicati stampa relativi al business Italia e molti altri provenienti dalla holding internazionale, tradotti poi in lingua italiana.

Una delle attività più impegnative è certamente la redazione dell'**Annual Report** che viene adeguatamente promosso dopo la sua pubblicazione presso i principali Stakeholder in quanto fondamentale strumento di comunicazione oltreché di rendicontazione.

Da diversi anni Bombardier Transportation Italy supporta attivamente l'**Oscar di Bilancio,** il premio promosso dalla FERPI - vinto da BTI nel 2010 - e assegnato alle organizzazioni che attuano la migliore rendicontazione economica, sociale ed ambientale ed una conseguente comunicazione efficace ed innovativa verso tutti i pubblici di riferimento.

A marzo, Bombardier Transportation Italy, in collaborazione con la Confindustria di Chieti, ha inaugurato un ciclo di seminari sull'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese presso l'Università degli Studi di Chieti e Pescara, dal titolo **'L'evoluzione storica della fornitura nel mondo ferroviario'.**

In occasione del 7° Forum indetto dal **Centro Studi Politeia** - associazione privata senza scopo di lucro, costituita nel 1983 da un gruppo di studiosi di formazione economica, giuridica, filosofica e politologica per promuovere l'analisi dei processi decisionali in società complesse ed economicamente avanzate - l'azienda, in collaborazione con il Dipartimento di Studi Sociali e Politici dell'Università degli Studi di Milano, ha partecipato al convegno annuale **'The corporation as a political actor: a new role of business in a global society'**, tenutosi presso Palazzo Visconti, con un intervento del Direttore Human Resources Flavia Mirabelli dal titolo *'Making the most of HR and ethical management of organizations: the Bombardier Experience'*.
Nel mese di luglio, presso Palazzo della Meridiana a Genova, è stato organizzato il Convegno **'Next Station: Future - Al di là dell'orizzonte comune: la visione di nuovi spazi fisici e mentali e la sfida di progettisti e ingegneri ad oltrepassare i limiti dell'oggi attraverso l'immaginazione'**, in occasione del quale i più importanti designer italiani ed internazionali, diversi esponenti del mondo accademico ed i rappresentanti delle principali aziende operanti nel settore sono intervenuti per mettere a fuoco come il design dei trasporti abbia svolto, nel corso della storia, un ruolo propulsivo e di azione creativa.

In collaborazione con la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Firenze, nel corso dell'incontro **'Ingegneria incontra le Aziende'**, Bombardier Transportation Italy ha presentato i diversi sistemi 'People Mover™' completamente automatizzati, sviluppati per il trasporto aeroportuale suburbano e urbano, i sistemi di segnalamento innovativi, il sistema PrimoveCity™ ed il valore del '*Talent Management*' in Bombardier.

A maggio, attraverso la **sponsorizzazione della 68ª edizione degli Internazionali di Tennis d'Italia,** è proseguita l'attività di promozione dei treni regionali. Inoltre, sempre presso l'area Hospitality allestita al Foro Italico, Bombardier Transportation Italy ha organizzato, insieme alla Fondazione Formiche - che si occupa di tutto ciò che suscita passione civile e curiosità in ambito di politica, economia, affari internazionali e cultura - un convegno dal titolo **'Trasporti Regionali: l'Italia si muove sui binari giusti?'**, a cui hanno partecipato istituzioni ed esperti nel settore trasporti.

SO 1

Durante l'anno sono state organizzate diverse **visite da parte di scolaresche delle scuole locali**, tra cui quella degli alunni delle classi 5^ A e 5^ B della Scuola Elementare Statale di Vado Ligure, protagonisti, insieme ad altri studenti che hanno visitato la sede di Roma, del servizio fotografico che correda il presente Annual Report.

SO 1

A dicembre si è tenuto il tradizionale **Open Day aziendale**, momento di festa e condivisione con i visitatori dello stabilimento di Vado Ligure, dove hanno potuto osservare da vicino le fasi ed i metodi di produzione delle locomotive e partecipare alle iniziative di intrattenimento previste per le famiglie.

SO 1

È proseguita nel corso dell'anno la **sovvenzione alla onlus 'Porto dei Piccoli' dell'ospedale pediatrico Gaslini di Genova**, per offrire occasioni di evasione dalla malattia, di socializzazione e di apprendimento ai bambini ricoverati e alle loro famiglie, diffondendo la "*cultura del mare*" mediante il coinvolgimento in percorsi ludici guidati da personale specializzato e volontari.

È stata **confermata la membership di Corporate Golden Donor FAI**, realizzata attraverso il sostegno al Fondo Ambiente Italiano che cura la diffusione dei valori etici della responsabilità sociale e partecipa attivamente alla tutela e salvaguardia del paesaggio e dell'inestimabile patrimonio storico-artistico dell'Italia.

EC 8

È proseguita fino al mese di giugno 2011 la **sponsorizzazione della squadra di calcio del Vado Football Club 1913**, che testimonia la volontà dell'azienda di supportare i giovani, fornendo loro un processo di crescita basato su valori fondamentali nello sport come nella vita, quali il gioco di squadra, il fair-play e la cura della propria salute psicofisica.

I PRINCIPALI OBIETTIVI DELLA FUNZIONE COMUNICAZIONE E RELAZIONI ESTERNE PER IL 2012

- Mantenere e migliorare i rapporti con i Clienti consolidati ed instaurare buone relazioni con quelli di eventuale prossima acquisizione.
- Proseguire le attività di promozione dei prodotti di ciascuna Divisione, con particolare attenzione alla promozione del treno ad Alta Velocità ETR1000 (V300ZEFIRO) in fase di costruzione per Trenitalia, per il quale è previsto un importante road show nelle principali città d'Italia.
- Incrementare la comunicazione delle strategie in materia di Corporate Social Responsibility, ampliando, ove possibile, le azioni sul territorio.
- Valorizzare l'attività di Ufficio Stampa per migliorare la notorietà di Bombardier Transportation Italy, del suo Management e dei suoi prodotti presso la comunità dei giornalisti.

SICILIA, una Regione & una città

TRENO D.O.C.

A CASTELVETRANO

di Fabio S. Marineo (*)

(*) Presidente di Treno D.O.C.

L'impegno dell'Associazione **TRENO D.O.C**. per la salvaguardia, la valorizzazione e l'eventuale recupero della infrastruttura ferroviaria siciliana ha trovato modo, negli ultimi anni, di concretizzarsi con una attività sempre più articolata ed in questo momento ci sentiamo prossimi alla possibilità di realizzare alcuni obiettivi che riteniamo siano di rilevanza notevole in campo nazionale ma anche oltre.

Un obiettivo riguarda la possibilità che il progetto del ritorno dell'esercizio ferroviario, con i rotabili storici restaurati, a scopo esclusivamente turistico sulla linea a scartamento ridotto da Castelvetrano a Selinunte sino alla Foce del Belìce, possa avere una sua prima concretizzazione con il recupero di un tratto di questa linea. In particolare, ci si riferisce alla possibilità di offrire un originale servizio ferroviario turistico dall'Area Archeologica di Selinunte (la più grande d'Europa) alla Riserva Naturale Orientata della Foce del Belìce e Dune Limitrofe.

Nei progetti di **TRENO D.O.C**. il servizio sarà affidato ai rotabili storici dello scartamento ridotto tuttora presenti presso l'area del deposito di Castelvetrano.

Altro obiettivo è la creazione nell'area del deposito della stazione di Castelvetrano del "Museo delle Ferrovie Siciliane".

Ci sembra utile, nello spirito di condividere con tutti coloro che riconoscono la validità degli obiettivi che tentiamo di realizzare, ricostruire il percorso che dal 2008 abbiamo seguito per almeno due motivi.

Il primo è che pensiamo che la nostra esperienza potrà essere di aiuto per chi, facendo parte di associazioni che operano nel campo della cultura come la nostra, volesse intraprendere qualcosa di analogo.

Pensiamo inoltre che la conoscenza delle varie fasi possa suscitare, negli appassionati, ulteriore interesse sino a stimolare la voglia di partecipare direttamente alle attività dell'Associazione TRENO D.O.C..

Ponte sulla foce del fiume Belice

Il primo aspetto lo riteniamo molto importante perché sin dall'inizio, nei primi incontri con le istituzioni e gli enti di vario tipo con i quali ci siamo trovati ad interloquire per esporre i nostri obiettivi, abbiamo compreso che si poneva un problema di base, relativo alla nostra "credibilità". Intendiamo dire che il rischio iniziale è stato quello di passare, in quanto appassionati, per sognatori. Nei colloqui con gli esponenti delle altre associazioni che, come TRENO D.O.C., fanno parte della FIFTM (Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali), e che operano nel resto d'Italia, abbiamo potuto verificare come tale problema si presenti a tutti i livelli rendendo all'inizio molto diffidente l'interlocutore.
Immaginate le reazioni che abbiamo riscontrato quando già nel 2009 abbiamo iniziato i nostri incontri per spiegare che volevamo fare tornare le RALn 60 sul binario a Selinunte!
Tante reazioni sbalordite, incredule, di chiusura. Ricordiamo frasi del tipo: "è pura poesia".
Tante, ma non tutte. Anzi ...
Non c'è dubbio che l'appassionato è portato a sognare. Anche il nostro progetto sino ad un certo momento poteva essere classificato come un sogno, per quanto fosse fondato su una conoscenza approfondita e puntuale dello stato attuale del "teatro" in cui volevamo operare. Per questo motivo, pur avendo le idee chiare su cosa si poteva fare e la consapevolezza che un obiettivo come quello che noi "sognavamo" in altre parti d'Europa è la normalità, non trovavamo da soli la forza di fare un primo passo.
E la vera prima spinta ad iniziare una attività concreta per realizzare il sogno arrivò, quasi contraddittoriamente.

Castelvetrano, ex deposito delle locomotive.

Infatti, nel 2008 venne indetta la "I[a] Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate". Già quella dizione non ci entusiasmava particolarmente.
Avremmo preferito che si fosse parlato di "ferrovie da salvare", mettendo in positivo sin dal nome le azioni da mettere in campo. Inoltre, non ci pareva che tra gli obiettivi di quella manifestazione il principale fosse il ritorno dell'esercizio ferroviario. Almeno in Sicilia, a giudicare dal programma degli interventi previsti in occasione dell'incontro tenuto a Palermo il 28 febbraio 2008 in preparazione della manifestazione.
In quella occasione il tema era "Per una rete di mobilità dolce in Sicilia". Tra i temi dell'incontro, la tutela del paesaggio attraverso il recupero delle reti ferroviarie abbandonate e delle antiche vie di collegamento in Sicilia; i metodi utilizzati per la riconversione dei tracciati, nel rispetto delle caratteristiche storiche; le prospettive di intervento per la creazione di una rete di mobilità dolce su base regionale. In quel momento ricordiamo che molti Comuni stavano già predisponendo la documentazione per avviare richieste di finanziamento in ambito P.O.R. Sicilia proprio per la riconversione in piste ciclabili di una notevole porzione della dismessa rete complementare siciliana a scartamento ridotto.
L'unico aspetto positivo che vedevamo in questa impostazione era che comunque i tracciati ferroviari sarebbero stati salvati dalla completa cancellazione (vendita a privati) e che forse la realizzazione di una pista ciclabile poteva essere vista come un intervento conservativo reversibile. Un po' di ottimismo non guasta mai.
Ci incuriosiva tra i relatori la presenza del Dott. Giovanni Pompeo, Sindaco di Castelvetrano, centro che dal punto di vista ferroviario era da sempre oggetto delle nostre attenzioni. Partecipammo al convegno da spettatori e … restammo fulminati, proprio dall'intervento del Dott. Pompeo. Man mano che parlava ci guardavamo tra noi soci presenti e cominciammo ad agitarci sulle sedie: forse qualcosa si poteva e quindi si doveva tentare. Al termine dell'incontro

avvicinammo il Sindaco Pompeo e alla fine di un breve colloquio, nel quale accennammo alcune nostre idee, avevamo fissato una nostra visita a Castelvetrano per discutere più compiutamente il tutto.
Già dal primo incontro comprendemmo che avevamo la fortuna di incontrare un Sindaco che rappresentava ed esprimeva, nel più consapevole dei modi, quella che dovrebbe sempre essere la sensibilità di una cittadinanza verso la storia della propria città. Perché a Castelvetrano di questo si tratta: non vi è famiglia che non abbia avuto uno o più ferrovieri in servizio nel deposito o come personale viaggiante. E il deposito della stazione di Castelvetrano è stato per decenni l'unica vera industria della città, attorno alla quale essa si è sviluppata. Da qui inizia quella che potremmo definire un'avventura.
I primi passi sono stati i più difficili, per i motivi che abbiamo indicato prima, legati alla facile classificazione tra i sognatori. Ma avevamo la possibilità, da quel momento, di presentarci facendo riferimento ad una precisa volontà dell'Amministrazione comunale di Castelvetrano e ciò fu decisivo. Riuscimmo a mettere così in moto un meccanismo virtuoso, per il quale ogni passo, effettuato con tutto il riserbo e la prudenza necessari, è stato la premessa per il successivo.
Dopo avere ottenuto una prima serie di risultati, nell'aprile del 2009 la collaborazione con l'Amministrazione del Comune di Castelvetrano fu sancita con un Protocollo d'Intesa. Al primo punto si stabilisce che "Amministrazione, ai fini della realizzazione del progetto di ritorno dell'esercizio ferroviario a scopo esclusivamente turistico, con rotabili storici, sulla linea a scartamento ridotto da Castelvetrano a Selinunte sino alla Foce del Belìce, designa l'Associazione quale referente per quanto riguarda la definizione dei caratteri storico-filologici dell'intervento e degli aspetti tecnici".
Il 19 marzo 2009 l'Associazione TRENO D.O.C. fu invitata dal Sindaco Dott. Giovanni Pompeo all'incontro tenutosi nell'ambito del tavolo tematico "Il territorio come patrimonio" istituito ai fini del progetto di elaborazione del Piano Strategico della Valle del Belìce, promosso dalle Amministrazioni dei Comuni di Castelvetrano (capofila), Calatafimi-Segesta, Campobello di Mazara, Gibellina, Menfi, Montevago, Partanna, Poggioreale, Salaparuta, Salemi, Sambuca di Sicilia, Santa Margherita di Belìce, Santa Ninfa e Vita..
Nel corso dei lavori uno degli argomenti principali fu la creazione nel comprensorio di una rete di mobilità alternativa ecocompatibile (bici, treno, ecc.). L'Associazione TRENO D.O.C. espose il progetto già individuato e condiviso con il Sindaco Pompeo: la creazione di una FERROVIA MUSEO, della quale la tratta dalla stazione di Castelvetrano sino alla foce del Belice sarebbe parte integrante e l'area del deposito di Castelvetrano diverrebbe il fulcro operativo ed espositivo.
Il 9 maggio 2009 l'Assessore al Turismo ed allo Sviluppo Economico del Comune di S. Margherita Belice invitò l'Associazione ad esporre il proprio progetto nel corso del seminario "L'Escursionismo come risorsa turistica per lo sviluppo locale".
Il 21 maggio 2009, nell'ambito della manifestazione "Salvalarte Sicilia" di Legambiente, nel corso di un incontro pubblico presso i locali del Dopolavoro Ferroviario di Castelvetrano l'Associazione TRENO D.O.C. potè illustrare alla cittadinanza i progetti condivisi con l'Amministrazione Comunale. In quella stessa occasione il Sindaco Pompeo sottolineò la validità delle iniziative avviate, che riguardavano anche il patrimonio di rotabili dello scartamento ridotto superstiti e l'area del deposito.
L'attività è proseguita, in stretto contatto con l'Ing. Giuseppe Taddeo, Dirigente dell'Ufficio Tecnico Comunale di Castelvetrano, iniziando la fase di progettazione preliminare necessaria per la presentazione della documentazione per l'*Avviso pubblico per l'attuazione territoriale del PO FESR 2007.2013 con riferimento all'asse VI "sviluppo urbano sostenibile" – seconda fase*. Con riferimento a tale avviso, nel marzo 2010 fu presentata la scheda relativa al "Ripristino dell'esercizio a scopo turistico sulla linea ferroviaria a scartamento ridotto Castelvetrano-Porto Empedocle dal km 0+000 al km 15+685". Il progetto è stato ritenuto ammissibile con riguardo agli obiettivi della misura POR di riferimento.
Successivamente, nel settembre 2011, è stata presentata analoga scheda relativa al "Recupero della linea ferroviaria a scartamento ridotto Castelvetrano - Porto Empedocle dal km 13+112 (Stazione di Selinunte) al km 15+550 (Foce del Belìce)", come primo lotto funzionale del progetto generale. Anche tale progetto è stato ritenuto ammissibile con riguardo agli obiettivi della misura POR di riferimento.
Nel settembre 2012 il Comune di Castelvetrano ha pubblicato sul proprio sito ufficiale l'avviso relativo alla "Partecipazione del Comune di Castelvetrano al bando pubblico indetto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti denominato "Piano Nazionale per le Città". Nella

"Sintesi dell'Intervento" inclusa nell'avviso si legge che l'area posta a nord della stazione ferroviaria è inclusa nella Proposta di Contratto di Valorizzazione Urbana che il Comune inoltrerà per la partecipazione al Bando Pubblico "Piano per le Città". Tra gli nterventi previsti in tale area è inclusa la creazione di in uno spazio museale destinato alla Ferrovia.
L'attività di progettazione svolta da alcuni soci di TRENO D.O.C. ha riguardato, nella fase di redazione dei progetti preliminari a corredo delle due schede prima indicate, la individuazione degli interventi da attuare e la stima dei relativi costi. Tali fasi sono state sviluppate sulla base dei sopralluoghi, della documentazione tecnica d'archivio riguardante la linea e in seguito ad apposite indagini di mercato.
Parallelamente la attività di TRENO D.O.C. ha comportato la cura dei contatti necessari con le amministrazioni e gli enti a vario titolo coinvolti. Volendone fare un elenco, forse non completo, ricordiamo:

- Trenitalia s.p.a. - Direzione Regionale Sicilia.
- R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Territoriale Produzione Palermo
- Ferservizi s.p.a. - Zona Sud
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale della Motorizzazione Civile - USTIF Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi.
- Regione Siciliana - Assessorato delle Infrastrutture e della Mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Servizio 4 - Trasporto regionale ferroviario.
- Provincia Regionale di Trapani (Settore n. 8 "Territorio, ambiente, riserve naturali, protezione civile, programmazione turistica e grandi eventi"), in quanto gestore della Riserva Naturale Orientata della Foce del Belìce e Dune Limitrofe.
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Trapani;
- Direzione del Parco archeologico di Selinunte e Cave di Cusa "Vincenzo Tusa" e delle aree archeologiche di Castelvetrano, Campobello di Mazara e dei Comuni limitrofi.

In particolare, sulla base di richieste dell'Associazione TRENO D.O.C. inoltrate a partire dal 2009, la Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Trapani ha riconosciuto il valore culturale di rotabili presenti a Castelvetrano, dichiarandone il valore etnoantropologico e l'interesse per la storia della scienza e della tecnica. Tra i rotabili che in questo modo sono stati salvati dalle demolizioni vi sono anche le automotrici diesel RALn60, che contiamo di riportare sui binari tra Castelvetrano e Selinunte.
Come hanno avuto modo di apprezzare coloro che ci seguono da vicino, l'azione dell'Associazione TRENO D.O.C. è stata caratterizzata dal massimo riserbo, dettato da una opportuna prudenza nel pubblicizzare anche risultati acquisiti per evitare che una strada difficoltosa come quella intrapresa potesse divenire ancora più impervia per una nostra imprudenza.
Tornando alla occasione iniziale alla quale si può fare risalire la vicenda ora riepilogata, e cioè le giornate delle ferrovie dimenticate che poi si sono succedute, sembra che tuttora Co.Mo.Do., promotore delle manifestazioni, non prenda in considerazione il ritorno dell'esercizio ferroviario su una linea dismessa. Nel sito ufficiale infatti leggiamo:
Ferrovie in disuso. Che fare? Si può pensare a: Percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta - Percorsi ciclabili - Percorsi per il turismo equestre. Queste soluzioni non pregiudicano, in futuro, l'eventuale ripristino del servizio ferroviario. Anzi preservano il sedime dall'abbandono o da usi impropri.
Se possiamo convenire, come scritto all'inizio, con quest'ultima affermazione, si rileva, appunto, che il ritorno dell'esercizio ferroviario su una linea dismessa di fatto è ritenuto praticamente impossibile.
Ecco perchè quello che il Comune di Castelvetrano sta tentando di fare con il nostro supporto ha un valore enorme. Tale valore ha già avuto importanti riscontri sia a livello locale, dato che sono ormai molti gli appassionati di tutta la Sicilia che ci incoraggiano a proseguire lungo la strada intrapresa, sia a livello nazionale, dato che il "Progetto di recupero dello scartamento ridotto FS siciliano" si è guadagnato due pagine sul libro di Marco Bruzzo e Michele Cerutti "Rotabili Storici" pubblicato da Duegi Editrice nel 2010.

L'impegno dell'Associazione TRENO D.O.C. per creare a Castelvetrano e Selinunte la prima ferrovia turistica in Sicilia è tuttora in corso e tanta strada ancora deve essere percorsa. Dunque chi vuole condividere questa avventura impegnandosi con noi in prima persona è il benvenuto!

La Sicilia: piattaforma logistica naturale del bacino Euro-Afro-Mediterraneo

di Giovanni Saccà

L'Europa, nell'elenco n°1 dei corridoi della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T), predisposto nel 2003 dal Gruppo di Alto Livello presieduto da Van Miert, ha inserito al primo posto il corridoio Berlino-Palermo. Tale obiettivo, pur con alcune varianti, è stato mantenuto nelle successive revisioni degli accordi europei (1).

La Rete di trasporti unificata Europea (Rete TEN-T), così come approvata il 19 ottobre 2011 dalla Commissione Europea , "*sarà costituita da una Rete di trasporto completa ed integrata di strade, ferrovie, linee aeree, vie navigabili interne e trasporto marittimo, nonché da piattaforme intermodali estesa a tutti gli Stati membri e a tutte le regioni e in grado di offrire la base per uno sviluppo equilibrato di tutti i modi di trasporto, al fine di agevolarne i rispettivi punti di forza, massimizzando in tal modo il valore aggiunto della Rete per l'Europa*".

Attualmente la Sicilia è interessata dal 5° corridoio della Rete Centrale Europea (Core Network Corridors) ovvero dal corridoio Helsinki – Valletta.

Il Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina-Palermo, inserito nel 2004 tra i progetti prioritari europei da realizzare a partire dal 2010, non è presente nell'ultimo elenco approvato nel 2011.

Tutti i progetti inseriti nell'elenco n°1 dal Gruppo presieduto da Van Miert, programmati per essere realizzati entro il 2020, hanno subito e molto probabilmente subiranno nuovi ritardi a causa della crisi economica-finanziaria degli ultimi anni.

L'attuale programmazione prevede l'adeguamento agli Standard Europei di Interoperabilità (STIs) delle linee ferroviarie Siciliane.

Fig.1- Rete TEN-T "Globale e Centrale": Ferrovie, porti e collegamenti intermodali.

Fonte: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm

(1) Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 e proposta adottata dalla Commissione Europea il 19 ottobre 2011 in coerenza con il Libro Bianco dei Trasporti 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM (2011) 144 IT 3 IT]

La rete ferroviaria Siciliana

Attualmente l'infrastruttura ferroviaria in Sicilia si estende complessivamente per 1.378 km di linee ed ha 161 stazioni.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	1.378 km
CLASSIFICAZIONE	
Linee complementari	1.378 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	178 km
Linee a semplice binario	1.200 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	800 km
- Linee a doppio binario	178 km
- Linee a semplice binario	622 km
Linee non elettrificate (diesel)	578 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	**1.556 km**
linea convenzionale	1.556 km
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori	161
Impianti di traghettamento	4

Fonte: www.rfi.it dati al 30 giugno 2012

Fig. 2 - Gli assi ferroviari europei TEN-T in Sicilia

Fonte: http://www.rfi.it/

La situazione attuale è la seguente:

PALERMO - MESSINA	investimento 1.572 MIO€
INTERVENTI ESEGUITI	
Raddoppio Palermo-Messina tratta Messina-Patti	2009
INTERVENTI IN CORSO	
Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono (Fiumetorto-Ogliastrillo)	2013
SCC Fiumetorto-Messina	2015
INTERVENTI IN CORSO DI DEFINIZIONE	
Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono (Ogliastrillo-Castelbuono) L'intervento è in fase di affidamento mediante Appalto Integrato.	tempistiche da definire

MESSINA - SIRACUSA	investimento 200 MIO€
INTERVENTI IN CORSO	
Raddoppio Catania Ognina-Catania Centrale	2013
SCC Messina-Siracusa	2014
Velocizzazione Catania-Siracusa, tratta Bicocca-Augusta	2015
INTERVENTI IN CORSO DI DEFINIZIONE	
Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio (progettazione tratta Giampileri-Fiumefreddo), il Progetto Preliminare è stato ultimato	tempistiche da definire
Completamento Nodo di Catania	tempistiche da definire

PALERMO - CATANIA	investimento 397 MIO€
INTERVENTI IN CORSO DI DEFINIZIONE	
Nuovo collegamento Palermo-Catania (progettazione preliminare); è stata completata la progettazione preliminare della tratta Catania Bicocca-Catenanuova	tempistiche da definire

PALERMO - AGRIGENTO	investimento 38 MIO€
INTERVENTI IN CORSO	
Velocizzazione Palermo-Agrigento, messa in sicurezza galleria Lercara	2015

Fonte: http://www.italferr.it/

La Sicilia, per la sua posizione geografica e storica, è il naturale crocevia delle culture dei popoli che frequentano il Mediterraneo. I mutati scenari mondiali stanno rimettendo in discussione i programmi di sviluppo sinora previsti dall'Italia e dall'Europa per la Sicilia.
A seguito del processo di globalizzazione, il Mare Mediterraneo è interessato da un crescente traffico navale e merci proveniente dal Far Est. Le grandi compagnie navali si stanno organizzando per identificare gli scali da attrezzare per fare attraccare le nuove navi portacontainer intercontinentali da 18.000 e 22.000 TEUs (v. Triple-e Maersk http://www.maersk.com/).

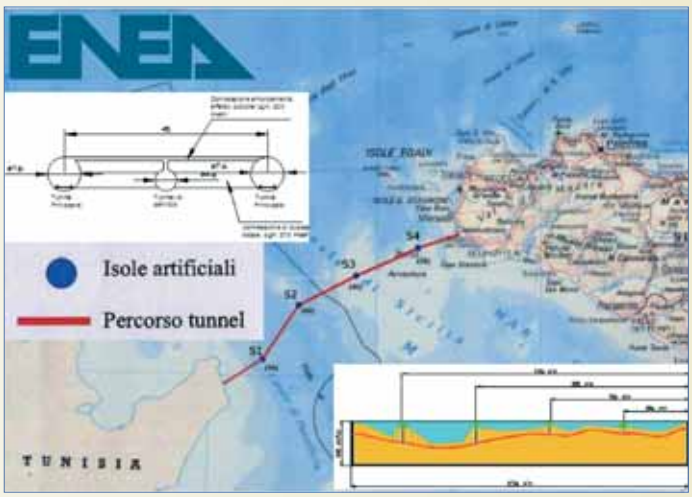
Fig. 3 - Traffico navale nei Mediterraneo

Fonte: http://www.marinetraffic.com/ (info in real-time)

Sembrerebbe che la Cina abbia individuato nella Sicilia la piattaforma turistica e logistica naturale del bacino Euro-Afro-Mediterraneo da trasformare in snodo strategico e base nevralgica per salvaguardare gli interessi dell'imprenditoria cinese in Europa e in Africa.
A seguito di accordi bilaterali Italo-Cinesi, iniziati ufficialmente nel 2010 dopo l'Expo di Shanghai, sono in corso di valutazione a più livelli attività di finanziamento di progetti significativi nel campo delle infrastrutture, dell'industria, delle energie rinnovabili e della logistica.
Tra gli altri interventi la Cina ipotizza la possibilità di finanziare, tramite China Development Bank (principale banca governativa cinese di investimento finanziario specializzata nelle infrastrutture), la realizzazione di una piattaforma logistica da Gioia Tauro a Trapani (Progetto "Ulisse"), interventi sulle ferrovie da Napoli in giù, l'attraversamento stabile dello stretto di Messina, il raddoppio della linea Messina-Trapani, la trasformazione del porto di Augusta in Hub per le future grandi navi portacontainer, la realizzazione di un grande Hub aeroportuale, dotato di quattro piste parallele di cinque chilometri per l'atterraggio dei grandi Jumbo, in provincia di Enna (nella valle del Dittaino tra i comuni di Centuripe e di Villarosa), il collegamento dei nuovi Hub all'interporto di Catania da ampliare in proporzione alle nuove esigenze e il potenziamento della rete autostradale e ferroviaria per il collegamento delle nuove infrastrutture alla rete europea TEN-T.
Indipendentemente dalla realizzazione di tali opere è necessario rivedere il progetto del "Ponte sullo Stretto di Messina", in quanto, avendo un franco navigabile di soli 65 metri, non consentirà il transito delle navi da 18.000 Teus alte 73 m, che entreranno in servizio tra il 2013 e il 2014. Per risolvere tale problema sarà necessario o aumentare il franco navigabile (aumentando ad esempio la pendenza della linea) o sostituire il progetto con tunnel subacquei su piloni per limitarne la profondità e non costituire impedimento alla navigazione, utilizzando tecnologie già collaudate in diverse parti del mondo in tunnel di lunghezza decisamente superiore a quella necessaria nel caso specifico (v.http://www.ncc.se/en/Cases-and-concepts/Known-Projects/Oresund-tunnel/, Tokyo Bay Aqua-Line bridge-tunnel, Marmaray -Eurasia Tunnel http://www.avrasyatuneli.com/en/, ecc. http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_tunnels_by_location).
Tali tipologie di tunnel potrebbero consentire, tra l'altro, di superare altri limiti progettuali del ponte sullo stretto e tra questi la capacità massima di 200 treni/giorno e la lunghezza massima dei treni merci, portandola ad almeno 750 m nel rispetto degli standard europei per la rete TEN-T. Altro vantaggio di quest'ultima ipotesi sarebbe il mantenimento, seppure in galleria e a quota più bassa (-30 m anziché +65 m al centro dello Stretto), di gran parte del tracciato già approvato delle linee ferroviarie e autostradali. Tale soluzione, oltretutto, non modificherebbe l'attuale magnifico

panorama dello Stretto. Il congiungimento della Sicilia al Continente Europeo consentirà, tra l'altro, l'arrivo in Sicilia dei moderni treni AV e l'avvio di un veloce servizio di treni Regionali e Metropolitani tra la Sicilia e la Calabria.
La realizzazione dei progetti Cinesi in Sicilia potrebbe generare un tale traffico ferroviario e stradale, oltre che navale e aereo, da rendere ampiamente giustificabili economicamente i costi di realizzazione della rete TEN-T nel Sud Italia (attualmente fermi lato Tirreno a Napoli-Salerno). È da evidenziare con l'occasione la possibilità realizzativa di un tunnel subalveo tra la Sicilia e l'Africa, che è stata prospettata dall'Enea sin dal 2005, che consentirebbe di congiungere fisicamente la rete TEN-T con la rete MEDA del Nord-Africa. Tra l'altro il collegamento ferroviario Tunisia-Italia consentirà di ridurre gli attuali tempi di percorrenza tra Europa Centrale e il Nord-Africa da circa 20 giorni a 2 giorni creando nuove opportunità commerciali da regolamentare, ad esempio, tramite un "Master Plan Euromediterraneo". Tale progetto si affiancherebbe al più noto Progetto arabo-europeo dell'Afrotunnel di Gibilterra, che, in assenza di

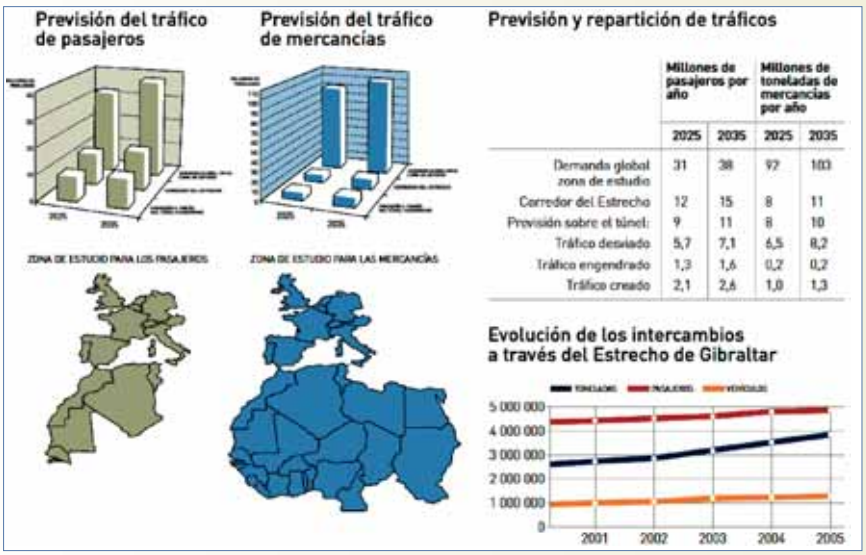
Fig. 4 – Progetto TUSIA (Tunnel Tunisia-Sicilia)



Fonte: http://www.tunnelsiciliatunisia.enea.it/

altre iniziative, prevede di gestire in futuro l'intero traffico ferroviario viaggiatori e merci tra l'Europa e l'Africa (v. anche http://www.ferrmed.com/).
La crisi economica finanziaria in atto e gli effetti

Fig. 5 – Previsioni di traffico del Progetto Afrotunnel di Gibilterra



Fonte: http://www.secegsa.gob.es/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/PROYECTO/

della globalizzazione potrebbero consentire la realizzazione di tali progetti in tempi imprevedibilmente brevi, affrontando con le dovute cautele e in modo nuovo le problematiche di rilancio del Mezzogiorno e quindi dell'Italia. Solo il potenziamento coordinato delle infrastrutture e la riorganizzazione della logistica potranno garantire all'Italia il mantenimento di una adeguata posizione economica e di influenza geopolitica in Europa e nel Mediterraneo.

COMUNICAZIONE ai SOCI del C.A.F.I.

Convenzione in corso di stipula fra C.A.F.I. e DOOC per la prestazione di cure odontoiatriche

Il C.A.F.I. come annunciato ad inizio anno, oltre all'attività editoriale, ha pensato di intraprendere a favore **ESCLUSIVAMENTE** dei propri iscritti una attività di ricerca e convenzione per servizi utili. Questa convenzioni viene proposta nell'interesse dei Soci e senza incrementi della quota annuale. Vi presentiamo di seguito i contenuti di massima della convenzione con DOOC che verranno dettagliati, una volta perfezionata, nel numero successivo di "AF".

DOOC
CURE AD HOC

DOOC! Un nuovo mondo dedicato esclusivamente alle persone ed alla salute dei denti, nel quale trovare cure e tecnologie all'avanguardia, medici e professionisti esperti, finanziamenti, garanzie e servizi personalizzati.

DOOC è un'azienda di proprietà italiana (no franchising) che ha attualmente aperto 20 centri dentistici a Roma, Ostia, Civitavecchia, Viterbo, Milano, Torino e Mestre in soli 12 mesi. Il piano di sviluppo, sulla base di una forte expertise di personale e operatori, prevede un numero totale di 30 centri aperti entro il 2013 e di 70 entro i prossimi 5 anni.

COSA OFFRE DOOC ai SOCI del C.A.F.I.:

Per tutti i Soci del C.A.F.I. ed ai loro familiari diretti (per "familiare diretto" si intendono parenti e affini di primo grado, anche se il coniuge è divorziato o separato legalmente, ed i conviventi) DOOC vuole offrire i seguenti servizi dedicati:

- visita gratuita (compreso la visita specialistica del chirurgo o dell'ortodontista)
- igiene dentale gratuita a seguito dell'accettazione del piano di cura (previo visita gratuita obbligatoria)
- ablazione e sbiancamento gratuito, solo al termine di un piano di cura
- servizi radiologici gratuiti (TAC, OPT, Endo RX), se previsti nel piano di cura accettato
- sconto del 10% su tutti i preventivi
- Open Day dedicato, nel mese di Marzo

Le sedi sono a:
ROMA Via Collatina, 79, Via di Tor Pignattara, 41, Via G. Cardano 1/3/5, Via Tiburtina, 598, Via Monte Cervialto, 10 - **CIAMPINO** Via IV Novembre, 13 - OSTIA Via delle Baleniere, 10 - **VITERBO** Via G. Marconi, 16 - **CIVITAVECCHIA** Corso G. Marconi, 29 - **MILANO** Corso Lodi, 7, Viale Abruzzi, 4, Via Paolo Sarpi, 9 - **TORINO** Via Madama Cristina, 2, Via Santa Teresa, 14, Corso G. Cesare, 54, Via Sestriere, 29 (Moncalieri) - **MESTRE** Via G. Carducci, 57 - **NOVARA** Corso Torino 8 - **SAN DONA' DI PIAVE** Via XIII Martiri 139

Consulta il sito Web:
https://www.dooc.it/contatti (basta andare sul sito istituzionale www.dooc.it ed accedere alla sezione "Dove siamo").

di Alessandro Bonforti

XXVI CONGRESSO NAZIONALE ASSIDIFER - FEDERMANAGER

"Con*Corriamo* per la ripresa"

Rimini 8-10 febbraio 2013

"**Manca una classe dirigente che abbia un sogno!**"

Così ha iniziato il proprio intervento Giorgio Ambrogioni, Presidente Federmanager, al 26° Congresso nazionale di Assidifer – Federmanager tenutosi a Rimini l'8, 9 e 10 febbraio.

Intervento, rimarcato, fortemente ribadito anche da quello di Nicola Tosto, Presidente di Federmanager Roma. I Presidenti hanno voluto spronare i partecipanti delegati del Sindacato ferroviari dirigenti italiani, a prendersi le proprie responsabilità politiche, ad aprirsi alle prospettive del mondo.

Il rilancio di C.I.D.A., 140.000 aderenti, richiede quindi un ruolo più politico, che incida sulle grandi sfide del Paese, non può limitarsi ad essere solo un insieme di bravi tecnici. Solo così, potrà essere combattuta una percezione, oltretutto ingiustificata dai fatti, che vede in genere i dirigenti come classe privilegiata ed associata all'inefficienza ed alle "bustarelle" mentre invece il Paese ha bisogno di avere una guida per lo sviluppo e questi manager preparati e motivati possono esserlo.

Nei tre giorni, nel corso del dibattito, sono intervenuti il Segretario Generale Assidifer, Paolo Parrilla che è stato riconfermato; il Direttore delle Risorse Umane e Organizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato, Domenico Braccialarghe; il neo Presidente eletto di Assidifer Mario Miniaci e numerosissimi delegati. Tutti hanno richiamato le difficoltà derivanti dalla difficile crisi economica generale e dalla conseguente diminuzione dei trasporti. Si è parlato delle strategie di ripresa, degli sforzi fatti, dell'Autority dei Trasporti, dei sacrifici derivanti dalle ripercussioni della riforma pensionistica che pesanti conseguenze hanno apportato a chi è stato escluso dal lavoro in conseguenza della ristrutturazione, dell'erosione delle pensioni. Si sono sviluppate le premesse per l'elaborazione dei contenuti del Contratto Nazionale Collettivo che è in rinnovo e sul quale quest'anno, si confronteranno Federmanager e Confindustria.

Si è parlato dell'assistenza e della previdenza integrativa che sempre di più diventa una necessità e che in ambito Federmanager vede un positivo intervento fra altri, di FASI, Previndai e Presidium. I Presidenti di queste associazioni, Cuzzilla, Betteghella e Villani, ne hanno illustrato prospettive e risultati.

L'Assemblea ha poi deciso l'allargamento della propria base associativa ai "quadri apicali/alte professionalità"; la necessità di snellimento delle Commissioni portandole a due (sindacato e studi, assistenza e previdenza); il rafforzamento del ruolo e degli strumenti dati al Presidente, proprio in una prospettiva di maggiore apertura e di progettualità politica.

Mario MINIACI eletto Presidente del Sindacato coordinerà infatti, anche un Comitato di Presidenza a supporto della Segreteria Generale. Riflessioni e propositi di intervento sono stati dedicati ai giovani, la cui partecipazione continua a rimanere limitata in modo preoccupante.

Riassumendo le cariche rinnovate, sono stati designati:

Segretario Generale: *Paolo PARRILLA,*
Vice Segretario Generale: *Franco STIVALI.*
Segretari Generali Aggiunti: *Giuseppe CELENTANO, Daniele MORETTI, Daniela GIROLAMI.*

Mario MINIACI è stato eletto Presidente del Sindacato.

(Seguirà un'ampia trattazione nel numero 3 / 2013 di "AF – L'Amministrazione Ferroviaria" e su www.cafi2000.it e su www.af-cafi.it).

di Laura Marinelli

...in carrozza! Nostalgie di treni e di stazioni in Sicilia

«C'è un treno nella vita di ogni siciliano. Un treno perduto. Un treno che li porta lontano o li fa tornare. E c'è un treno - l'immagine e il ritmo di un treno - perfino nell'epoca delle auto, degli autobus e degli aerei» (1).

Così riporta Gaetano Savatteri, trascrivendo una godibilissima intervista rivolta ad Andrea Camilleri la quale è per certi versi una sorta di digressione malinconica che quest'ultimo dedica al treno e che fa da corredo, donandogli ancor più ricchezza e complessità, al libro fotografico *Linea di terra. Viaggio in Sicilia per treni e stazioni* di Angelo Pitrone, nativo di Agrigento e docente di Storia e tecnica della fotografia all'Università di Palermo. Un libro che si fregia peraltro anche dei commenti di Roberta Valtorta e Franco La Cecla.
Un drappello di siciliani (compreso il palermitano La Cecla) niente male. Per quanto la Valtorta sia milanese e anche Savatteri non sia nato in Sicilia: ma l'una mostra una particolare sensibilità verso questa terra, mentre l'altro vive lì la sua formazione umana e di giornalista; e lì conosce importanti scrittori siciliani come Sciascia e, per l'appunto, Camilleri.

(1) Gaetano Savatteri, Intervista ad Andrea Camilleri in *Linea di terra.Viaggio in Sicilia per treni e stazioni* di Angelo Pitrone, Edizioni di Passaggio, 2005

Il treno - è quasi scontato sottolinearlo - ha una potente e sfaccettata valenza simbolica in ognuno di noi, come metafora del viaggio, del cambiamento, ma anche della partenza, del distacco, e dunque del "restare". Non stupisce allora che sia sempre stato una presenza importante, dall'Ottocento in poi, nell'arte figurativa (così come nella letteratura). Con diversi significati, talora - appunto - opposti. Per esempio, nell'arte futurista dell'inizio del secolo scorso il treno è il simbolo vitale della velocità, della modernità e del progresso (pensiamo al suggestivo *Treno partorito dal sole* realizzato da Fortunato Depero nel 1924); e già cinquant'anni prima, in Francia, Monet dipingeva, con tecniche innovative per l'epoca, la stazione parigina di Saint-Lazare come modello di costruzione moderna in ferro e vetro. La stessa immagine del treno (e, con lui, della stazione) può rappresentare, però, anche il suo contrario, ovvero rimandare a un'idea di staticità o di mestizia dovuta all'abbandono. È quello che accade nelle fotografie che compongono il libro di Pitrone, come si legge molto bene in uno degli articoli usciti in occasione della pubblicazione del volume. Quasi tutte rappresentano infatti treni fermi su binari morti e stazioni per lo più immerse in un'atmosfera rurale e antica: sembrano incarnare e raccontare cioè, della Sicilia e dei siciliani, quella caratteristica di immobilità che li contraddistingue da secoli (2).

Treno partorito dal sole. F.Depero

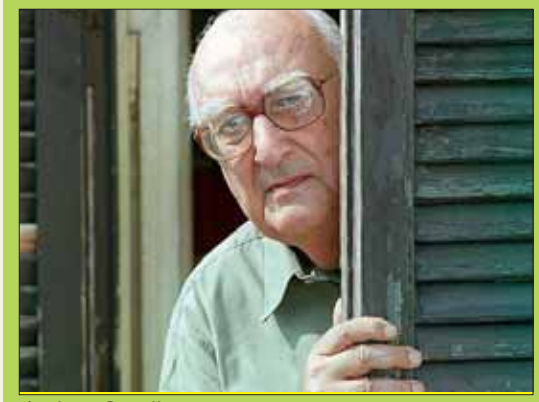
Stazione di Porto Empedocle

Stazione di Licata

(2) *Cfr.* In viaggio per la Sicilia, Trovapalermo, marzo 2006 (http://www.edizionidipassaggio.it/rassegna/trovapalermo.pdf)

Ma il commento più spassoso a queste foto è la chiacchierata che il giornalista siciliano fa con il sicilianissimo narratore originario di Porto Empedocle, nonché viaggiatore amante del mezzo ferroviario.

Del resto, che Camilleri manifesti una certa curiosità o interesse in tema di treni e di stazioni è dimostrato anche dal fatto che uno dei suoi romanzi si intitola nientemeno che *Il casellante* (3) e ha come protagonista proprio quella figura di *guardiano del faro* (come lo definisce lui stesso) sulla terraferma: il casellante, cioè colui che lavora e ha la sua dimora presso un casello ferroviario.
Peraltro già nell'intervista di Savatteri, che è precedente alla stesura del romanzo, Camilleri si sofferma su questa figura singolare che abita lungo la linea ferroviaria, in un luogo che è anche il non luogo per eccellenza, dove il tempo è quello scandito dal rumore del treno e il resto non è altro che *solitudine* e *silenzio* (4).
Nel romanzo, il casellante si chiama Nino e il casello che deve sorvegliare si trova sulla linea costiera a binario unico che va da Vigata (il nome immaginario che Camilleri dà a Porto Empedocle) a Castelvetrano.
E, come spesso accade, succede che la finzione letteraria getti luce su un dato oggettivo: la provincia di Agrigento (come in realtà tutta la Sicilia) era infatti percorsa in passato da parecchie linee ferroviarie, oggi abbandonate. Ed è un vero peccato, perché spesso si trattava di piccoli capolavori di ingegneria ferroviaria. Allo stesso tempo, se si parla con la gente del posto, si scopre che ci sono anche tanti caselli lasciati andare in rovina.
Ma per fortuna, proprio per dare luogo a un'inversione di tendenza, recentemente si stanno moltiplicando le iniziative di diverse associazioni ferroviarie, con l'obiettivo di recuperare questi tracciati trascurati, valorizzandoli soprattutto in chiave turistico-museale. Il momento attuale e le difficoltà economiche e tecniche non aiutano, ma sto pensando, per esempio, al progetto di *Ferrovie Kaos* per il recupero e la trasformazione in museo ferroviario della stazione ottocentesca di Porto Empedocle o alle proposte di *TRENO D.O.C.* per la realizzazione di un polo museale a Castevetrano. (*cfr.* Ferrovie Kaos, Agrigento www.ferroviekaos.it e TRENO D.O.C. Palermo, www.trenodoc.it)


Andrea Camilleri

(3) Andrea Camilleri, *Il casellante*, Sellerio, 2008
(4) Gaetano Savatteri, Intervista ad Andrea Camilleri in *Linea di terra. Viaggio in Sicilia per treni e stazioni* di Angelo Pitrone, Edizioni di Passaggio, 2005

A proposito invece di caselli abbandonati è interessante come anche questi possano tornare a nuova vita. Talvolta in modo originale.
Alle porte di Agrigento, a Palma di Montechiaro, si trova l'*Azienda Agricola Mandranova* (www.mandranova.it) che comprende un antico casale convertito in un raffinato resort per l'ospitalità turistica. La filosofia dei proprietari, Silvia e Giuseppe, che abbiamo intervistato per l'occasione, è sempre stata, fin dall'inizio della loro attività, quella di valorizzare la bellezza della loro terra senza snaturarla, armonizzando, in maniera rispettosa e intelligente, antico e moderno. Esattamente in linea con questi criteri i due hanno integrato nel complesso agrituristico due ville indipendenti che nascono dalla trasformazione l'una di un antico palmento in gesso e pietra (e pietra, cemento e gesso sono i materiali che sono stati utilizzati per il ripristino) e l'altra proprio di un piccolo casello ferroviario dei primi del Novecento. Infatti l'area dell'azienda era percorsa un tempo da una linea ferroviaria di cui non è sopravvissuto nulla se non questo casello abbandonato che è stato inglobato nella proprietà dopo un accurato restauro, teso a mantenere, nell'impianto architettonico, il segno, pur nella diversa destinazione d'uso, della sua funzione originaria di abitazione del casellante. Per cui la dimora è rimasta disposta su due piani, porte e finestre non sono state spostate, così come è stata mantenuta la suddivisione degli ambienti: camino e cucina aperta sulla terrazza e, al primo piano, due camere da letto molto grandi e un bagno piccolissimo. «A completare l'arredamento, per rendere ancora più realistica e suggestiva l'atmosfera, manca solo lo scompartimento di un vagone letto!» Hanno concluso, sorridendo, i due proprietari di Mandranova.

Il resort dell'Azienda Agricola Mandranova è immerso in un giardino di palme e piante africane. Offriamo un soggiorno di assoluto benessere e tranquillità nella rustica semplicità dell'antico Casale e negli ambienti ristrutturati di una stazione ferroviaria e di un antico palmento.
La "gebbia", anticamente utilizzata per l'irrigazione agricola, è stata trasformata in una piccola ma suggestiva piscina ove è piacevole bagnarsi per lenire la calura estiva.
Mandranova è il volere offrire un'ospitalità semplice ed autentica a contatto di valori reali e tradizioni.
Mandranova è il volere valorizzare ciò che la nostra terra può produrre, integrando il tradizionale "sapere" con criteri razionali e innovativi, volti all'ottenimento della massima qualità dei prodotti.
In collina, a pochi chilometri dal mare, un' oasi verde: è il nostro oliveto, giovane, irriguo, con cultivar autoctone selezionate. A tratti si ergono olivi secolari, mantenuti per confermare l'opera di chi ci ha preceduto.
Qui nascono i nostri prodotti: l'olio extra vergine di oliva "monocultivar" e le conserve, espressioni della nostra terra, del nostro sole, della nostra Sicilia.
Contrada mandranova è in quella parte della Sicilia dove ogni espressione della natura è poderosa, quasi estrema. Il vento, il sole, il mare, la terra, il cielo restano impressi a tinte forti nel nostro immaginario.
È un luogo che ha millenni di storia, di bellezza mediterranea profonda.
È vasto, ventoso, luminoso.
Gli ulivi nei secoli girano su se stessi per l'azione incessante dei venti di Scirocco e Maestrale.

MANDRANOVA
AZIENDA AGRICOLA | RESORT

UNA GIORNATA A CASA DEL TRENO

di Armando Conte

La Direzione Passeggeri Regionale di Trenitalia Campania ha ricevuto una graditissima mail di ringraziamento da una delle scuole che hanno partecipato all'iniziativa "***Una giornata a casa del treno***".
Lo scorso 24 ottobre, infatti, ha avuto luogo una visita guidata negli impianti napoletani di Trenitalia a beneficio di alunni di scuole elementari e medie per spiegare come ci si avvicina al mondo dei treni e cosa avviene alle vetture quando non viaggino.
Il valore educativo di una giornata scolastica diversa e il raggiungimento dello scopo dell'iniziativa sono testimoniati dal messaggio di posta elettronica che i docenti del 2° Circolo Didattico Vincenzo Tiberio, di Arzano, hanno inviato agli organizzatori per testimoniare l'ottima accoglienza, la disponibilità e l'organizzazione tutta.
L'iniziativa organizzata dalla Direzione Passeggeri Regionale di Trenitalia Campania è nata per sensibilizzare, informare ed avvicinare i giovani al trasporto pubblico orientandoli verso un utilizzo corretto e responsabile del mezzo di trasporto collettivo più sicuro, conveniente e rispettoso dell'ambiente.

Alla giornata, promossa per consentire agli alunni di scoprire cosa avviene dietro le quinte dei viaggi in ferrovia, hanno partecipato studenti e insegnanti dell'Istituto Comprensivo Francesco Fiorentino di Battipaglia (Salerno) e del 2° Circolo Didattico Vincenzo Tiberio di Arzano (Napoli).

Dalla stazione di partenza e durante il viaggio in treno per l'arrivo a Napoli, personale Trenitalia Campania ha mostrato e spie-

gato alle scolaresche ospitate le modalità per l'acquisto e la convalida dei biglietti, e le semplici regole di comportamento da seguire in stazione e a bordo treno.
Dalla stazione centrale è seguito il trasferimento con navette Busitalia, veicoli del Gruppo FS per il trasporto su strada, nelle officine e negli impianti Trenitalia per vedere dove e come le vetture dei treni sono sottoposte ad accurati interventi di manutenzione, pulizia e riparazione.
Ai visitatori sono state mostrate tutte le operazioni necessarie a rendere le carrozze pulite e accoglienti prima di essere agganciate ai treni per trasportare, ogni giorno, migliaia di persone in condizioni di sicurezza e comfort.
Particolare risalto è stato dato al rispetto delle procedure che tutelano la sicurezza e l'incolumità del personale durante le lavorazioni e all'uso dell'abbigliamento e degli strumenti idonei a garantire un'adeguata protezione individuale.
Quindi, sono stati illustrati gli interventi che si eseguono sui vagoni vandalizzati e spiegate le conseguenze economiche e sociali degli atti di vandalismo.
Gesti apparentemente innocui come scrivere sulle pareti o sui finestrini con penne o pennarelli, lasciare un chewingum attaccato sui pavimenti o sui sedili, richiedono ore di lavoro straordinario e l'utilizzo di specifici prodotti di pulizia che risultano onerosi non solo dal punto di vista economico, ma anche sotto l'aspetto dell'inquinamento ambientale.

Inoltre, episodi più gravi come la rottura di suppellettili, lavabi, plafoniere, finestrini, tende parasole, cestini portarifiuti e sediolini, o lo svuotamento di estintori nei vestiboli e corridoi delle vetture, causano danni che comportano spese aggiuntive per l'azienda e disagi per i viaggiatori.

Le carrozze danneggiate, infatti, devono essere inviate in officina per le riparazioni e tolte dalla composizione dei treni con i quali avrebbero dovuto viaggiare, con il risultato di un minor numero di posti a disposizione dei viaggiatori.

Durante l'evento, che si inserisce nel quadro degli incontri e delle attività che il Gruppo FS Italiane dedica al mondo della scuola, sono stati distribuiti ai partecipanti cappellini con il logo FS e morbidi antistress a forma di *Frecciarossa*, e colazioni al sacco offerte dalla ditta appaltatrice per i servizi di pulizie sui treni.
I docenti nel manifestare l'entusiasmo riscontato negli alunni si augurano che in futuro l'esperienza, per la sua unicità e valenza educativa, possa essere estesa anche ad altre scolaresche.

In viaggio con 'Sandy', uragano a New York

di Gianni Ricci

Noo … cosa andate a pensare … che il nostro Direttore Bonforti avesse previsto quello che sarebbe poi accaduto e che mi avesse spinto ad andare quasi come "inviato speciale", per poi, al ritorno, potervi raccontare su questa rivista l'"avventura" vissuta, come una sorta di diario…? No, tutto è dovuto al caso, ad un piccolo desiderio di una vita che, insieme alla mia consorte, volevo realizzare a fine ottobre del 2012 dopo una diligente preparazione di viaggio durata qualche mese, a base di suggerimenti di parenti, amici e colleghi, guide, *"Cartoville"*, blog, Wikipedia e video su Youtube.

(foto dal web)

La grande Mela, New York, gli Stati Uniti: un sogno, un viaggio che si andava a realizzare per la prima volta, ma non sapevo che in quel viaggio saremmo stati in tre: io, mia moglie e "Sandy"!!! Fino ad allora non avevo conosciuto nella nostra abbastanza tranquilla Italia (…almeno meteorologicamente parlando) una simile presenza, femminile nel nome ma non proprio materna e rassicurante. Fatto sta che all'arrivo a New York nel pomeriggio di quel sabato 27 ottobre, il cielo è sì nuvoloso e scuro tale da far presagire un tempo poco buono per i giorni a venire, ma si sa che l'ottimismo del turista appena arrivato tende a trasformare la realtà della meteo e intravvede improbabili schiarite e temperature ideali.
Invece cielo molto grigio, non piove è + 10° Celsius. Previsioni sulla base dei "bollettini meteo" seguiti per giorni prima, tempo così così, freddo sì, ma nessun sospetto che per la East Cost si dovessero consultare anche e soprattutto i "bollettini degli uragani".
Non lo sapevamo perché eravamo ancora in volo, ma la mattina di sabato 27 le Autorità di New York, governatore e sindaco, avevano appena avvisato che la tempesta "Sandy" si sarebbe fatta sentire sulla città già dalla domenica sera, che si trattava di un evento meteorologico potenzialmente "molto pericoloso" ed avevano invitato gli abitanti a tenersi informati. Sandy aveva di nuovo raggiunto il livello di uragano: dopo averla retrocessa a tempesta tropicale qualche ora prima, il Centro Nazionale Uragani, l'*NHC*, *National Hurricane Center* (di cui ignoravo assolutamente l'esistenza) l'aveva riportata a uragano di Categoria 1.
Vi confesserò che fino a questo viaggio i termini uragano, tempesta, tormenta tropicale, tifone, ciclone, categorie e simili giravano nella mia testa certamente come sinonimi di perturbazioni meteo, gravi e dannose, ma senza conoscerne affatto contenuti, differenze e stagionalità: in proposito vi rimando alle utili pagine di Wikipedia. Nonostante il *jet lag*, siamo ancora in forza per uscire nella NY *by night* (senza però fare troppo tardi) e ad immergerci in quel cuore pulsante della città pieno di gente, luci, colori, schermi giganti e neon animati, che è Times Square.
Domenica 28 mattina riusciamo a fare una visita guidata della città, con una guida italiana,

per avere una panoramica complessiva ed il giro è veramente interessante. I luoghi più significativi vengono toccati: Broadway, il Lincoln Center, famoso centro di edifici per la musica, film, balletti, le arti, Central Park, Harlem, il "Miglio dei Musei" (comprendente il Metropolitan Museum of Art detto *"The Met",* il Solomon R. Guggenheim Museum, il Museum of Modern Art detto *"MoMA",* ed altri), la 5^ Strada, i due ponti famosi in tutto il mondo, quello di Brooklyn (conosciuto già nell'Italia degli anni '70 per l'immagine riportata sulle celeberrime *chewing gums,* cioè gomme da masticare, della Perfetti) e di Manhattan, la visita a Downtown con veduta sul fiume Hudson e le isole di Ellis Island e Liberty Island con l'arcifamosa Statua della Libertà. Non sospettammo in quel momento che, diversamente da quanto già pianificato ed organizzato, nei giorni successivi non avremmo potuto nemmeno avvicinarci a quelle isole.

Nel pomeriggio dello stesso giorno il sindaco di NY, Michael Bloomberg, avverte che Sandy è in arrivo; alcune aree di New York, lungo le coste marine e nei sobborghi, vanno evacuate: complessivamente oltre 350.000 persone dovranno lasciare le proprie case. L'uragano è "serio e pericoloso" e raccomanda ai newyorchesi (ed anche a noi, tali sia pure in via temporanea) di stare al chiuso e al riparo, lontano dalle finestre.

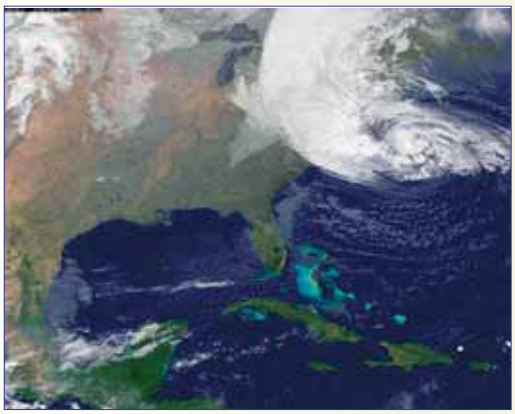
(foto: G. Ricci da Live CNN)

Che la situazione meteo si stesse aggravando l'abbiamo capito quando nello stesso pomeriggio domenicale, con cielo scuro ma senza alcuna pioggia né vento, per motivi di sicurezza ci veniva impedito l'ingresso all'Empire State Building, il più famoso grattacielo della città e probabilmente del mondo, ed alla sua terrazza panoramica.

La circolazione stradale, sia pure di un giorno festivo, è ancora sostenuta, ordinata, rispettosa dei semafori, talvolta strombazzante (… quasi come a Roma?), punteggiata dai bus della MTA, la *Metropolitan Transportation Authority* (l'Agenzia della Mobilità di NY) e dai tipici taxi gialli, gli *yellow cabs,* un po' "stressati" ma in continuo movimento, laboriosi e onnipresenti a Manhattan, come api mellifere in un alveare. I taxi sono anche familiarmente chiamati, ma solo quelli ufficiali, *medaillon cabs*, per via della piccola placca in alluminio, con il n° di licenza, saldamente avvitata al cofano di ogni auto gialla autorizzata. La famosa metro o meglio la *NY Subway* - lunga 1355 km, che trasporta oltre 5 milioni di passeggeri ogni giorno lavorativo, che funziona 24 ore al giorno sette giorni su sette e che gestisce 468 stazioni, numero da record mondiale - non l'abbiamo ancora utilizzata ma funzionerà regolarmente solo fino alle 19, come le altre linee ferroviarie dello Stato di NY, dopodiché, per l'allerta meteo, il servizio viene interrotto; la circolazione dei bus viene sospesa dalle ore 21.

(foto: G. Ricci)

Nella sera è ormai chiaro che Sandy si muove verso la costa orientale degli Stati Uniti e con il suo occhio di 40 chilometri, un fronte di 800 chilometri e venti oltre i 120 km orari, è l'uragano maggiore nella storia dell'Atlantico. Gli esperti prevedono che esso potrebbe causare un aumento del livello dell'acqua record in alcuni Stati: per New York la stime sono un aumento di 1,8-3,5 metri. L'allerta per i forti venti causati da Sandy è in vigore in 23 Stati dell'East Coast degli USA.



(foto NASA Earth Observatory)

L'uragano non risparmia neanche Wall Street: per la prima volta in 27 anni, il *trading floor* del *New York Stock Exchange* - il recinto degli scambi "alle grida", nel quale le contrattazioni avvengono con l'incontro fisico degli operatori, che gridano e fanno con le mani segni rapidi ed indecifrabili - chiuderà il giorno successivo, lunedì 29. Gli scambi si potranno effettuare però elettronicamente: invece il tentativo di mantenere aperta la Borsa falliranno per ben due giorni - nonostante fossero stati montati generatori diesel per far funzionare i pc delle contrattazioni anche in caso di black out - per la mancanza degli uomini e delle donne dietro i terminali ed i telefoni, perché bloccati in casa. Il *trading floor* era stato chiuso l'ultima volta nel 1985 per l'uragano Gloria (non sembra anche a voi che questi eventi siano un po' di casa, qui a NY?). Il Presidente USA Barack Obama e lo sfidante candidato repubblicano Mitt Romney sospendono appuntamenti e comizi per le elezioni presidenziali, fissate per il successivo 6 novembre.
Riusciamo, da buoni turisti camminatori, a passeggiare sulla 5^ Avenue, a Broadway, a fare capolino al *Grand Central Terminal*, più familiare come *Grand Central Station,* stazione ferroviaria "di testa" del 1913, la più grande del mondo, con i suoi due piani sotterranei, i 67 binari e le 44 banchine passeggeri. Grandiosa, possente, classicheggiante, con un spazioso atrio d'ingresso, al cui centro c'è il banco informazioni circolare, sovrastato dal famoso orologio a quattro facce realizzate in opale. Siamo un po' delusi perché non è stata girata lì la famosa scena della carrozzina con bambino - che scivola lungo la scalinata del film "Gli Intoccabili" di Brian De Palma - ma nella rassomigliante *Central Station* di Chicago; siamo più preoccupati dai cartelloni luminosi che avvisano i clienti del trasporto locale circa la sospensione del servizio ferroviario dalle 19 fino a nuovo avviso e che, in sostanza, preannunciano l'arrivo a terra di Sandy per il successivo giorno, il 29 ottobre.

(foto: Sky News)

C'è a New York anche un'altra grande stazione ferroviaria, la *Pennsylvania Station* (detta anche *Penn Station*), destinata a linee di lunga percorrenza della East Coast, anch'essa con livelli e binari sotterranei, ma non riusciremo a vederla.
Per l'intera Costa orientale degli USA, lunedì 29 ottobre è il *D-day* del "prendere terra" di Sandy; la sua forza continua progressivamente ad aumentare, puntando verso le coste del New Jersey e la zona di New York. Il Centro Nazionale Uragani, l'Nhc *(National Hurricane Center)* avverte che le inondazioni causate dall'uragano Sandy potrebbero mettere in pericolo di vita la popolazione che vive lungo la costa atlantica centrale, comprese le zone di Long Island e New York Harbor, dove sono attese mareggiate con onde alte più di tre metri.
Come milioni di cittadini newyorkesi, anche noi sospendiamo visite e crociere, passeggiate e shopping, restiamo in attesa degli eventi chiusi in albergo, seguendo gli sviluppi per televisione, control-

lando nello schermo l'avvicinamento progressivo alla costa: scelta "antituristica" quella di stare fermi in hotel, ma considerata giustamente prudente a seguito degli avvisi di possibili cadute di alberi, di vetri di finestre, di cartelloni pubblicitari e, non detto ma chissà, anche di quegli enormi serbatoi di acqua che svettano nel paesaggio urbano. I "serbatoi a tetto", così si chiamano, che svettano in cima a moltissimi edifici della città (si stima che il cielo di New York ne sia punteggiato da circa 15.000) sono a possibile rischio di collasso, a seguito dei fortissimi venti portati da Sandy? A Manhattan strade pressoché deserte di veicoli e di pedoni, qualche coraggioso taxi in circolazione, fermi tutti gli altri trasporti urbani, il porto di NY chiuso; tavole di compensato e sacchetti di sabbia sono a protezione di ingressi e vetrine di negozi, di edifici ma anche di ingressi e scambi/cabine elettriche/impianti tecnologici delle stazioni della metro e delle altre linee ferroviarie cittadine.

(foto MTA)

(foto dal web)

I sacchetti di sabbia sono un po' dappertutto in città ma specie lungo le rive dell'Hudson, in attesa delle previste alte maree, e lungo le zone di Long Island e New York Harbor dove sono attese mareggiate con onde alte più di tre metri.

Alle ore 19 chiudono i ponti che si affacciano sull'East River (Brooklyn, Manhattan, Williamsburg e Queensboro), che si aggiungono ai ponti di Verrazzano e George Washington già chiusi. Con i tunnel sotterranei Holland e Brooklyn chiusi, l'isola di Manhattan è praticamente "isolata" dal resto del Paese, come del resto implicherebbe l'etimologia della parole isola. Nei tre aeroporti che servono la città (J.F. Kennedy, La Guardia e Newark) migliaia di voli nazionali ed internazionali sono stati sospesi: anche Alitalia è costretta a cancellare per più giorni i voli per e da New York.
Dalla tv dell'albergo di Manhattan seguiamo in diretta l'arrivo di Sandy; alle 20,00 (ora di NY) di lunedì 29 Sandy prende terra sulle coste dello Stato del New Jersey, ad Atlantic City, 200 km più a sud di New York, con effetti catastrofici e combinati di pioggia intensa, vento fortissimo e maree altissime.

(foto: G. Ricci da Live CNN)

Nel cuore di Manhattan, a Midtown, proprio al centro di NY, gli effetti della "coda" di Sandy si fanno sentire ma senza particolare violenza: pioggia intesa, vento forte, poco altro. Invece lungo le rive dell'Hudson e dell'Est River gli effetti sono più energici ed evidenti: Sandy, che ha rotto gli argini dei due corsi d'acqua, colpisce la parte meri-

dionale e i margini fluviali di Manhattan inondando strade, tunnel, linee e stazioni della metropolitana; a poco sono serviti le centinaia di migliaia di sacchetti di sabbia messi a protezione delle prese d'aria stradali o degli ingressi della metropolitana.
Le raffiche di vento si fanno sentire in tutta la città e soprattutto nei piani alti dei grattacieli. Si sfiora la strage nella 57esima strada a causa del braccio di una gru attaccata ad un grattacielo in costruzione di 85 piani che, spezzandosi a 200 metri di altezza, è rimasto a penzolare sui palazzi circostanti, fatti evacuare immediatamente: la relativa foto, in un lampo, fa il giro del mondo, su tv, internet e blog.

(foto Facebook)

(foto: G. Ricci da Live CNN)

Le zone più colpite, oltre ai vicini Stati del Maryland e del New Jersey, sono la fascia costiera di Brooklyn, Queens e Long Island, distretti propri della città di NY, dove si registrano le prime vittime a causa della caduta di alberi, di mareggiate e di folgorazioni elettriche. Il peggio per i newyorkesi e noi turisti arriva poco dopo: alle 20,40 Sandy "stacca" l'elettricità ad un quarto di Manhattan, a centinaia di migliaia di cittadini, al nostro albergo e a tante altre intere zone della città. Abbiamo fatto appena in tempo a vedere in tv intrepidi telecronisti che raccontano il suo arrivo, con le gambe immerse nelle acque ed attaccati a cartelli stradali per non essere portati via dalla pioggia e dal vento.

Poi è sopraggiunto il buio, l'oscurità nella nostra camera d'albergo e su quanto accadeva attorno a noi. Alle 22, nel buio più profondo e senza poter avere altre informazioni sulla situazione esterna, ci mettiamo a letto sperando in un rapido ritorno dell'elettricità e congetturando, preoccupati, sul da farsi domani mattina.

Al risveglio, ancora niente luce e nessuna informazione televisiva su cosa è avvenuto di notte; la mattina dopo l'uragano un clima surreale sovrasta le strade di Manhattan: pochissime auto che transitano sulle grandi avenue, anche perché i tunnel che collegano l'isola alla terraferma sono chiusi, alcuni allagati. Nessun bus pubblico, niente metro, traghetti bloccati, solo qualche volenteroso taxi giallo diventato "collettivo"; nella nostra zona i semafori stradali sono tutti spenti, ogni incrocio è presidiato da infreddoliti ma autorevoli poliziotti impegnati a dipanare il traffico e a dare strada libera ai pompieri e agli altri mezzi di soccorso, con le loro sirene dal suono impressionante.
Pochissima gente per strada, con scuole e uffici pubblici chiusi, come anche le banche, la Borsa di Wall Street ed il Palazzo di Vetro. Lo strano silenzio per una metropoli caotica come New York è rotto spesso dalle sirene dei vigili del fuoco. Se New York è parzialmente spenta, la gente sembra non essersi troppo spaventata, né sembra lamentarsi più del dovuto e tiene duro: del resto, forse, è la stessa che ha vissuto e superato l'attacco dell'11 settembre.
Per due giorni, martedì 30 e quasi tutto mercoledì 31 ottobre, resistiamo a rimanere nello stesso albergo con la vana speranza di un "ritorno alla luce"; reagiamo positivamente alla situazione, usciamo dall'albergo, camminiamo da turisti (in verità, un po' smarriti) in una città dal ritmo e dalla vivacità ridotte al lumicino, apparentemente senza evidenti distruzioni, con poca pioggia e clima non troppo freddo. I musei chiusi, quasi tutti i negozi chiusi, è aperto solo qualche locale di cinesi e di altri asiatici, che sfidano Sandy pur di rimanere aperti e guadagnare e che comunque danno un sollievo alimentare e psicologico a cittadini e turisti in difficoltà per la colazione o il pranzo e per la ricarica di cellulari ed altri apparati elettronici. Bar, librerie ed hall di alberghi prestano volentieri le loro "prese di corrente" a estranei (come noi), ansiosi di ricaricare cellulari, notebook ed altre diavolerie elettroniche, tutte assai "energivore" e a rischio di imminente collasso. In molti, davanti alle vetrine spente delle caffetterie Starbucks e di altri negozi, elemosinano i collegamenti *wifi free* ancora attivi in quegli esercizi commerciali peraltro chiusi.

(Foto Timothy A. Clary, Getpics)

Sì perché l'importanza della presenza di energia elettrica nelle nostre città e nelle nostre case la si apprezza pienamente (e purtroppo) solo quando ci manca. Niente luce per un turista? No alla illuminazione di camere e scale, no all'acqua del bagno sia essa fredda che calda, no al rasoio elettrico, niente riscaldamento, no al telefono, niente TV o radio, no alla ricarica delle batterie di cellulari, di apparati elettronici o fotografici, fuori uso gli ascensori (pensate a quanti piani può avere un grattacielo!), no ai pasti caldi e così via. Senza accennare alle più serie conseguenze della carenza di energia elettrica specie nelle normali famiglie newyorkesi, nelle case dove ci sono malati, nelle scuole, nelle case di riposo per anziani, negli ospedali (alcuni vengono evacuati) ed in tutti quei luoghi dove l'energia elettrica è spesso collegata alla "esistenza in vita". Sono almeno 8 milioni le persone che rimangono al buio per il passaggio dell'uragano Sandy sulla Costa orientale: i black out elettrici hanno riguardato ben 13 Stati e il Distretto di Columbia (dove si trova la capitale federale Washington).
Mercoledì 30 i ponti di Manhattan, Williamsburg e Brooklyn vengono riaperti, un servizio limitato di autobus si avvia dal pomeriggio, mentre per la metropolitana ci vorranno almeno altri 2-3 giorni. A piedi (con una media ormai di 10-12 km al giorno!) percorriamo tutta la 5^ Avenue, Broadway, le tipiche zone del Greenwich Village, Soho, il Distretto Finanziario fino a Ground Zero allagato. In serata cambiamo albergo, sempre a Midtown ma dentro la "zona illuminata"; arrivar-

ci in taxi è un'impresa perché, anche se distante meno di due chilometri, il traffico veicolare è supercaotico (anche per la scarsità del trasporto pubblico) e rimaniamo imbottigliati per un'ora: scendiamo e le ultime centinaia di metri le faremo a piedi! Salta la famosa e sentitissima "Parata di Halloween"; la Statua della Libertà, colpita dal passaggio devastante dell'uragano Sandy e riaperta solo il precedente fine settimana dopo tre anni di restauri, viene di nuovo chiusa "fino a nuovo avviso"; il sindaco Bloomberg ancora oggi annuncia che la maratona di New York, prevista per domenica prossima 4 novembre, si farà regolarmente: fra due giorni dovrà invece cancellarla per non distogliere forze ed energia dalle operazioni di soccorso e di riparazione, sia pure tra la delusione e la rabbia di tanti maratoneti nel frattempo giunti a NY da tutto il mondo.
Sempre a piedi giovedì 1° novembre riusciamo a calpestare il suolo di Little Italy, Chinatown, a percorrere i ponti di Manhattan e di Brooklyn e, addirittura, a ritornare al nostro nuovo albergo in bus, messi a disposizione della città gratis per due giorni. Nel frattempo proseguono i soccorsi, specie nei sobborghi e nelle zone costiere di New York dopo le devastazioni causate da Sandy che potrebbe essere uno dei 10 uragani più costosi della storia americana, con costi complessivi stimati fino a 50 miliardi di dollari. La metropolitana di New York riprende a funzionare a regime ridotto nel pomeriggio, ma solo nella parte nord di Manhattan; gli aeroporti riaprono gradualmente il traffico e le compagnie aeree intensificano i voli per smaltire quelli annullati nei giorni precedenti. Alla *Grand Central Station,* per più giorni, la polizia chiude al traffico privato e protegge numerose strade per rendere più fluida la circolazione dei bus MTA sostitutivi dei treni locali soppressi, creando veri e propri itinerari "protetti" sia di arrivo che di partenza dalla stazione.

(foto AP Photo/MTA, Patrick Cashin)

Nei giorni di Sandy, siamo riusciti a mantenere i collegamenti con gli spaventati parenti ed amici in Italia, con sms e telefonate: i cellulari sono stati provvidenziali, anche se usati con parsimonia per via delle batterie a rischio di esaurimento; importanti anche per ricevere gli utili messaggi provenienti dall'Unità di Crisi della Farnesina (ci eravamo iscritti prima di partire al sito "Dove siamo nel mondo", fatelo anche voi quando andate all'estero!) che ci ha sostenuto nei momenti critici inviandoci info e link utili (Ambasciata negli USA, Consolato a NY, info da Alitalia), sia per ricevere chiamate da Alitalia che ci confermava volo e orario del ritorno, ma anche per navigare sul sito dell'ANSA mobile che riportava, con i suoi speciali, notizie di grande dettaglio ed estremamente pratiche sulla situazione in città: un "fronte informativo" e di assistenza tutto italiano, efficiente e molto utile, da sostenere ed elogiare pienamente.
Ma Sandy è la conseguenza dei cambiamenti climatici? È forse il frutto di quel riscaldamento globale che troppo a lungo abbiamo ignorato o sottovalutato, specie nel Paese, gli USA, che l'ha vista in azione? È una vendetta della natura per lo scempio che noi facciamo all'ambiente? La gru che pende con una oscillazione minacciosa su di noi ci ricorda la precarietà della nostra condizione di uomini messi sotto pericolo imminente da una natura troppo spesso violata da noi stessi!

Quando venerdì 2 novembre stiamo per ripartire da NY, il cielo – che è stato per tutti i giorni di Sandy coperto e minaccioso – si riapre a rapidi squarci di sereno.

La meravigliosa veduta panoramica a 360° dal Top of the Rock, in cima al grattacielo General Electric del Rockfeller Center, ci ripaga dei disagi patiti e delle difficoltà incontrate per colpa di Sandy. La città è veramente stupenda, merita sicuramente un ritorno ed una visita che recuperi quanto perso e ci consenta di approfondire l'anima di questa grande città, … magari dopo aver ben consultato il "bollettino degli uragani" del *National Hurricane Center* ed incrociato le dita, … ma solo per maggiore tranquillità! *Bye, bye!*

IN VIAGGIO ALLA RICERCA... DEL SANTO

Parte II (*)

di Armando Bussi

DA ROMA A PARMA LUNGO LA VIA FRANCIGENA

La nostra ricerca inizia dalla Chiesa di Santa Prassede sul colle Esquilino - la cui fama è forse oscurata dalla più vicina ed imponente S. Maria Maggiore - che è comunque, coi suoi mosaici paleocristiani citati in tutti i testi di storia dell'arte, un gioiello dell'Alto Medioevo, per cui ne consiglio una visita. Vi sono anche pitture dello Zuccari e del Cavalier D'Arpino, nonché la "*colonna della Flagellazione*", cui Gesù sarebbe stato legato e frustato, qui portata nel 1223 dal cardinale Colonna (altro nome predestinato!) di ritorno da Gerusalemme (dove peraltro c'è un'altra colonna della Flagellazione, molto venerata, nella Basilica del Santo Sepolcro).

Un'antica lapide ricorda che "*Riposano in questa chiesa di S.Prassede due mila trecento corpi de S.Martiri postivi da S. Pasquale Papa Primo*"; di questi, un'altra lapide - forse dell'epoca di costruzione della chiesa - ne elenca per nome ottatasei, fra cui appunto Nicomede. Le reliquie residue, ritrovate nel 1729 sotto l'altare maggiore, appartenenti a un numero imprecisato di individui, sono ora composte nella cripta in quattro sarcofaghi, in uno solo dei quali sono indicati dei nomi, quello della stessa Prassede e di sua sorella Pudenziana. Non vi è quindi alcun sepolcro di Nicomede e, dato il gran numero di reliquie qui portate e gli oltre dodici secoli trascorsi, non è possibile sapere se, fra ciò che è rimasto, vi siano le sue, e quali siano. La ricerca finisce qui?

(*) La prima parte è stata pubblicata su AF nel n. 11/12 del 2012.

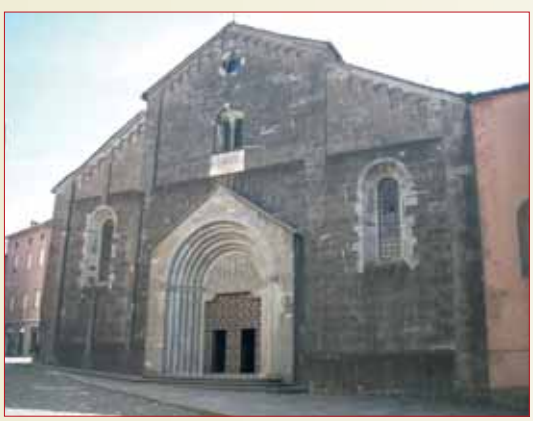
Ebbene, continuando l'indagine, trovo un indizio. Dice un'antica cronaca che nell'anno 876 (circa sessant'anni dopo la traslazione di Nicomede a Santa Prassede) l'allora vescovo di Parma, di nome Vibodo, si recò in pellegrinaggio a Roma, e che ritornò nella sua diocesi portando con sé i resti di alcuni Santi. Fra questi non si fa menzione di San Nicomede; ma la cronaca potrebbe essere incompleta; oppure non si può escludere che, oltre a ciò che il Papato gli aveva concesso ufficialmente, Vibodo avesse in qualche modo, come dire … arrotondato, magari prendendo solo una parte delle reliquie del nostro Santo.
Si può affermare ciò, anzitutto, perché esiste un altro documento di nove anni dopo, datato 22 giugno dell'885, con cui l'imperatore Carlo il Grosso fece allo stesso Vibodo una donazione di un luogo ai confini della diocesi di Parma verso Piacenza, che si chiamava, allora, Fontanabroccola; nell'atto si fa riferimento ad una chiesa da costruire in quel luogo per custodire - appunto - le reliquie di San Nicomede.
Sulla base di questa ed altre notizie, ho pensato di mettermi in viaggio verso Parma, alla ricerca di Nicomede; e, nel decidere che strada fare, mi sono chiesto da dove passò Vibodo con tutte le sue reliquie. Si può supporre che abbia percorso la "Via Francigena".
La Francigena era una via "Romea", uno storico itinerario di comunicazione, percorso nel Medioevo, a partire da Canterbury in Inghilterra, dai tanti pellegrini europei diretti verso i Luoghi Santi della religione cristiana, in particolare per Roma, e oltre per Gerusalemme in Terra Santa; oppure per Santiago de Compostela in Spagna (dove sarebbe sepolto l'apostolo Giacomo). La maggior parte dei pellegrini provenienti da nord dovevano ad un certo punto superare l'Appennino; c'erano delle varianti, ma l'itinerario principale traversava le montagne in quel triangolo dove si intersecano Emilia, Liguria e Toscana; il valico, allora detto del Monte Bardone (1), era il Passo della Cisa, di poco superiore ai 1000 metri, che unisce le valli del Taro, a nord, e del Magra, a sud (la c.d. "Lunigiana"). La Francigena (come il più noto Cammino di Santiago, dichiarato dall'UNESCO "Patrimonio dell'umanità") è stata recentemente restaurata ed attrezzata a fini turistici, per permettere di percorrerla a piedi in varie tappe, come nei tempi antichi.

Così, volendo rifare la strada di ritorno di Vibodo, ho voluto per quanto possibile passare per lo stesso itinerario, ma non a piedi. Si sarebbe potuto fare, per il tratto appenninico, in treno. È infatti interessante notare come, dopo l'Unità d'Italia, due furono le linee ferroviarie costruite per superare l'Appennino. Una, la Porrettana - un po' più a sud, da Bologna a Pistoia, progettata già dagli Stati preunitari e completata nel 1864 (2) - che fu la principale comunicazione ferroviaria fra nord e centro Italia fino all'inaugurazione della prima "Direttissima" Bologna-Prato nel 1934. L'altra è la Pontremolese, da Parma a La Spezia, progettata all'inizio dell'Unità d'Italia e completata nel 1894. L'itinerario, che dopo molte discussioni fu all'epoca scelto, appare simile a quello percorso un millennio prima dalla via Francigena: basta infatti fare un confronto fra le località indicate come posti tappa del restaurato percorso della Francigena, e le stazioni della Pontremolese riportate sull'orario ferroviario, per ritrovare vari nomi uguali: Parma, Fornovo, Berceto, Pontremoli, Filattiera, Villafranca, Aulla. In effetti, la ferrovia in parola era mirata a creare un buon collegamento - attraverso la naturale via di comunicazione delle valli del Taro e del Magra - dalla pianura padana alla costa tirrenica, verso i porti toscani a sud, ma anche verso quelli liguri ad ovest; così come i pellegrini medioevali, valicato il passo della Cisa, si dirigevano a sud, verso Roma e Gerusalemme, ma anche ad ovest verso il citato Cammino di Santiago in Spagna.
Poiché però alcune stazioni non erano ben collegate con le località che mi interessavano, ho dovuto a malincuore rinunciare anche al treno e muovermi in auto. Sono quindi partito con mia moglie (un po' perplessa sullo scopo del viaggio) per Parma, ma non per la più ovvia Autostrada del Sole, bensì per l'Aurelia verso Pisa e Viareggio, e dal lì verso Pontremoli e la Cisa.

Poco prima della Cisa, con una deviazione di 8 Km. in direzione del Passo del Brattello raggiungiamo Grondola, un borghetto di 100 abitanti, a 600 metri d'altezza - risalente almeno al Duecento, sorto intorno a un castello dei Malaspina - che vanta di essere stato il primo d'Italia, nel giugno 1946, a nominare una sua piazza "Piazza della Repubblica". Ma noi andiamo in un'altra piazzetta, dove c'è la chiesa parrocchiale,

(1) Da "mons Longodardorum", in quanto la strada fu aperta dai Longobardi all'epoca della loro dominazione in Italia, dal VI all'VIII secolo.
(2) in tempo per il passaggio del Re che si trasferì - in treno - da Torino alla nuova capitale Firenze, il 3 febbraio 1865.

che ci interessa perché di Grondola il nostro Nicomede è il Santo Patrono. L'aria è buona, due passi fra le poche case, è ora di pranzo e non si vede nessuno, comunque troviamo la chiesa, ristrutturata nel Seicento e con - staccata - una bella torre campanaria in pietre squadrate. Ahimè è chiusa, ma da una porticina laterale - rischiando una denuncia per violazione di domicilio - andiamo dentro l'alloggio del parroco, che deve essere fuori a pranzo; troviamo comunque la porta per la sacrestia, e da lì entriamo in chiesa, dove vi sono varie statue fra cui una di San Nicomede, ritratto con in mano una foglia di palma; ma di sepolcri non c'è traccia, come ci confermano, mentre andiamo via, due parrocchiane che finalmente si affacciano incuriosite dal nostro passaggio: sono devote al Santo, ma non sanno dove esso sia sepolto.
Essendo chiuso l'unico bar, ripartiamo, superiamo il Passo della Cisa e ci fermiamo per uno spuntino a Berceto, amena località di villeggiatura a 800 m., tappa d'obbligo della via Francigena, in particolare per un piccolo bellissimo Duomo romanico del XII secolo.


Il Duomo di Berceto

Proseguendo, scendiamo a valle fino ad arrivare nel Parco Fluviale dello Stirone - a pochi chilometri da Salsomaggiore - alla località denominata un tempo Fontanabroccola, e ora, appunto, San Nicomede; cioè il luogo, sopra citato, oggetto della donazione dell'Imperatore a Vibodo, ove lo stesso Vescovo di Parma fece costruire una chiesa per custodire e venerare le spoglie del Santo.
Il posto è in mezzo a prati verdi, a pochi passi da un bosco con un fiume; vi spira un'aria di pace e tranquillità, ha qualcosa di magico. Infatti vi è una fonte considerata, fin da prima dell'avvento del cristianesimo, miracolosa: l'acqua, simbolo della vita, riportava spesso alla Madre Terra o altre divinità femminili, per cui il luogo era sacro per i pagani. Con l'avvento della nuova religione, come in molti altri casi, il luogo continuò ad essere considerato sacro. L'acqua della fonte "broccola" - cioè traboccante - era considerata benefica in particolare per i dolori alla testa; tanto che i pellegrini usavano arrivare lì tenendo sul capo una pietra o un mattone, che poi depositavano accanto alla fonte (e forse il mal di testa passava … proprio per questo). Anche con tali materiali fu edificata la Chiesa, attribuendo da allora i poteri miracolosi dell'acqua a San Nicomede.

La Chiesa come appare oggi, in pietre e mattoni rossi, è il frutto di un restauro del 1909, e risulta dalla sovrapposizione di diverse fasi costruttive: l'abside è duecentesca, l'aula del Trecento, la cripta è l'originaria chiesa del IX secolo. Senonchè, troviamo l'edificio chiuso. Per fortuna nella bacheca parrocchiale c'è il numero di cellulare del Parroco; chiamatolo, ci risponde con accento straniero (è polacco) e ci dice di rivolgersi a tale signora Maria, che abita lì accanto. La signora Maria, infatti, di ritorno dalla spesa, tira fuori dalla borsa una enorme chiave di ferro e ci fa finalmente entrare. Da soli ammiriamo l'interno dall'aspetto rinascimentale, con varie croci di Malta (che, richiamando i Templari, aggiungono un'aria di mistero), e con in fondo, dietro l'altare, una statua lignea del Santo, sempre con la palma in mano; ma più suggestiva ancora è la piccola cripta del IX secolo, con vario materiale di spoglio di epoca precedente, a tre navate sostenute da quattro colonne - due romane e due longobarde - e lastre di marmo del pavimento anch'esse di epoca romana. Nell'abside della cripta vediamo l'antichissimo pozzo dell'acqua miracolosa, non accessibile perché chiuso da una grata; ma tanto … non abbiamo mal di testa.

Chiesa di San Nicomede.

Usciti, ripassiamo a salutare la signora Maria che, alla mia richiesta se esistano eventuali pubblicazioni in materia, tira fuori un libretto rosso, intitolato "*San Nicomede - La storia, il culto, la Chiesa*" (3), ovviamente per me preziosissimo, che acquisto e scorro ritrovando gran parte delle informazioni che fino allora avevo raccolto con fatica da varie fonti.
Fra queste la notizia, fondamentale, che - anche se il culto di san Nicomede in quel luogo si protrae ininterrotto da undici secoli - in realtà le sue reliquie lì ci sono state pochi anni; infatti, antiche cronache di Parma dicono che, per sottrarle alle scorrerie degli Ungari che devastavano le campagne emiliane, già nel 913 erano state trasferite in città, nel Duomo.

Ma ormai è tardi per andare a Parma; andiamo a pernottare nella vicina Salsomaggiore e chiudiamo la giornata rilassandoci nella piscina dell'albergo, in acque termali di salinità elevata che tengono a galla, un po' come nel Mar Morto.
La mattina si decide di andare a Parma in treno; ma prima facciamo un breve visita al Palazzo delle Terme "Berzieri" (4), un edificio complesso e interessante, che consiglio di vedere a tutti coloro cui piacciano lo stile Liberty e la successiva Art Déco. Poco più in là c'è la stazione.
La stazione ferroviaria di Salsomaggiore, progettata dall'Ing. Cervi e realizzata nel 1937 in travertino bianco e rosa, ha come modello la Stazione Centrale di Milano, ma è a mio avviso più graziosa, forse per le ridotte dimensioni, con un giardino lungo i binari nonché, sulla facciata e all'interno, dipinti ed altri elementi, anch'essi di Art Nouveau e Art Dèco.

Stazione di Salsomaggiore

Recentemente rimodernata, è il punto d'arrivo di una linea secondaria a binario unico, elettrificata, molto corta (10 km. scarsi), che arriva a Fidenza, lì innestandosi sulla Milano-Bologna. Così in una mezzora siamo comodamente al centro di Parma, già capitale, prima dell'Unità d'Italia, di uno stato preunitario; ora di nuovo capitale… del gusto, in quanto sede dell'Autorità Europea per la Sicurezza Alimentare (EFSA).

Dalla stazione arriviamo in pochi minuti a Piazza del Duomo con, oltre al Duomo stesso, il Palazzo del Vescovado e - soprattutto - il Battistero. Ed è questo che, nonostante non sia la nostra meta, visitiamo per primo.

Il portale del Battistero di Parma.

Il Battistero di Parma, in marmo rosa di Verona, a pianta ottagona (simbolo dell'eternità: sette sono i giorni della creazione, l'ottavo è quello del Giudizio), commissionato al grande architetto e scultore Benedetto Antelami, punto di collegamento fra architettura romanica e gotica, fu costruito tra il 1196 e il 1270, con sculture, esterne ed interne, dello stesso Antelami, e stupendi affreschi del del Duecento e del Trecento; simboli e storie dell'Antico e Nuovo Testamento si alternano a realistici temi naturalistici, quali rappresentazioni dei mesi e delle stagioni. Soprattutto all'interno - e anche se non sarebbe bene fare paragoni - mi pare la più bella fra tutte le cose di cui parlo in questo scritto, e a malincuore, sfuggendo ad un attacco di sindrome di Stendhal, usciamo, passiamo di fronte al

(3) facente parte della collana "Quaderni Fidentini", n.33, e stampato dalla Tipografia Benedettina Editrice - Parma - 1996.
(4) costruito nei primi decenni del Novecento, e dedicato al medico Lorenzo Berzieri, che per primo compì uno studio sistematico sulle proprietà terapeutiche delle acque della cittadina

Campanile (5) - della fine del Duecento, con sei campane che emettono sei note in accordo di si bemolle maggiore - e andiamo alla nostra meta, il Duomo. Il Duomo di Parma, a croce latina, è in stile romanico emiliano-lombardo, anche se gran parte dell'interno, a tre navate, è dovuto a successivi interventi rinascimentali; magnifico l'interno della cupola, affrescata nel Cinquecento dal Correggio con una sua celebre opera, la "Assunzione della Vergine", piena di movimento, e che anticipa motivi del Barocco.

Visitiamo tutti gli interni, le Cappelle delle navate laterali, il transetto, ma del nostro Santo nessuna traccia; ma è proprio quella la chiesa dove furono portate le reliquie di Nicomede?

Sì e no. In effetti, secondo le informazioni storiche disponibili, la prima notizia sull'esistenza di un Duomo a Parma è dell'anno 830; è quindi in esso che nel 913 furono trasferite le reliquie di Nicomede; ma pochi anni dopo, nel 920, tale primo Duomo risulta distrutto da un incendio. Fu poi ricostruito, e tale secondo Duomo venne danneggiato da un altro incendio nel 1038 e poi distrutto nell'incendio di Parma del 1058. Fu ricostruito una terza volta, poi danneggiato in un terremoto del 1117 e nuovamente restaurato: è in quest'ultimo che noi ci troviamo. Si sarà salvata qualche reliquia da tutte queste distruzioni e ricostruzioni?

Ci sediamo sulla panca di fronte al primo Altare della navata centrale, un'arca di marmo rosso veronese scolpita nel XII secolo, e cerco conforto nel citato "libretto rosso" datomi dalla signora Maria, che in effetti non avevo finito di leggere.

Ebbene, il testo alla fine ci informa di un vecchio documento in latino, custodito nell'Archivio del Duomo, da cui risulta che nel 1587 venne collocata nell'Altare di tale chiesa un'urna contenente "*corpora Sanctorum Herculani, Abdonis, et Sene martyrum, ac S. Pudentianae Virginis, et dimidium corporis S. Nicomedis martyris*", cioè i resti dei Santi Ercolano, Abdon, Senen, Pudenziana e - udite udite - "la metà del corpo di S.Nicomede martire". Ci informa altresì che nel 1983, in occasione di lavori nel presbiterio, fu eseguita una ricognizione, ritrovando sotto l'Altare una cassetta con varie reliquie, divise fra quattro scomparti, nel terzo dei quali, contenente resti appartenenti ad almeno due diversi individui, vi è anche una targa metallica con scritto "*SS. MM. Nicomedes et Herculanus*".

È lì, sotto quell'Altare, l'abbiamo trovato!

CONCLUSIONE

Ovviamente - penso si sia capito - la ricerca di San Nicomede è stata anzitutto l'occasione per un viaggio fra le memorie storiche e le ricchezze artistiche del nostro Bel Paese, da Roma a Parma; anche se alla fine, di fronte all'Altare del Duomo di Parma, confesso che mi è venuto in mente il romanzo di Dan Brown "Il codice da Vinci" (e il successivo film con Tom Hanks), fantasiosa storia in cui il prof. Robert Langdon va alla ricerca del Santo Graal, la leggendaria coppa che avrebbe raccolto il sangue di Cristo; e alla fine la trova, scoprendo che è stata collocata non sotto un antico altare, ma sotto la modernissima Piramide di vetro di Ping Mei, al centro del Cortile Napoleone nel Museo del Louvre, a Parigi.

A proposito, avevo dimenticato di dire che nel sopra citato Duomo del paese di Berceto sulla Via Francigena - nella lunetta sopra il portale d'ingresso - vi è una scultura romanica raffigurante una Crocifissione un po' particolare, dove il Cristo ha gli occhi aperti e, accanto al centurione che colpisce il Suo costato con la lancia, c'è un fanciullo con in mano un recipiente per raccogliere il sangue che cola dalla ferita. Ciò detto, nel piccolo Museo di Berceto è tuttora conservata una bella e misteriosa coppa di vetro, ritrovata nel 1971 nello stesso Duomo (anche qui sotto l'altare) in una spoglia tomba di un monaco, databile a prima del secolo XI; qualcuno sostiene che questa coppa potrebbe essere proprio …. Ma è meglio fermarsi, questa è un'altra storia.

(5) recentemente noto alle cronache per il fulmine che nell'ottobre del 2009 colpì l'Angelo d'oro sulla sua cima

ASSOCIAZIONI FERROVIARIE CULTURALI SICILIANE

Ferrovie Kaos
www.ferroviekaos.it

Amici della Ferrovia Catania
www.amiciferroviact.it

Associazione Ferrovie Siciliane AFS
www.a-f-s.it

"L'Amministrazione Ferroviaria" riprende con immenso piacere a pubblicare le bellissime ed ironiche vignette del caro amico

Franco Donarelli

We guarantee your trips even at 300 km/h

CE Certification, Milan-Bologna HS line

Italcertifer is the Italian leader in certification and homologation of the cutting-edge applications, systems and subsystems regarding the railway transport systems, due to cooperation between the Italian Railway Group (FS) and four major Universities.

ACCREDITATIONS

Italcertifer has been accredited as Notified Body for conformity certifications and/or suitability for use for interoperable railways components and subsystems. (Notified Body no. 1960). Italcertifer has been recognized as "Independent Safety Assessor" (ISA).

Italcertifer as been accredited ad "Inspection Body" pursuant the EN17025 and EN45011 Norms.

HS Test Train ETR500Y1

SSB Certification

Istituto Sperimentale test labs

Largo Alinari,40 50123 Firenze
Ph. +39 055 5100347

Via di Portonaccio,175 00159 Roma
Ph. +39 06 47307000

www.italcertifer.com

ITALCERTIFER
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE