

Invito a partecipare
per i Soci CAFI
Mostra carnet di viaggio
ad Aprile e Maggio

A Bevagna 15-18 maggio
"Racconti a colori" e "Il Viaggialibro"
in questo numero di AF
su www.af-cafi.it

**Gennaio/Febbraio
2014 n.1/2**



**AVVISO IMPORTANTE AI SOCI
E LETTORI: PER
RICEVERE LA RIVISTA
ELETTRONICA inviate il
vostro indirizzo e -mail
PRIVATO ad afcafi@tin.it**



Rivista "AF -
L'Amministrazione
Ferroviaria"

Collegati alla pagina
Facebook del CAFI
"Redazione Cafi"



Collegio Amministrativo
Ferroviario Italiano



**La RIVISTA si
espande sul WEB**

In Questo Numero:
parliamo del TPL: "Al pendolare non far sapere"

**INTERVISTA SULLA R.S.I. ad
ANTONINO TURICCHI
Presidente di Alstom Italia S.p.A.**

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

**L'Amministrazione Ferroviaria
dal 1974**



Crescita sostenibile
"facciamo rete"

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.....CITTÀ.....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
Per i soci CAFI saranno presto disponibili convenzioni

Rivista mensile di istruzione, formazione ed aggiornamento professionale, edita dal C.A.F.I.

Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano

Roma, via Giolitti 46, 00185 - Iscrizione al ROC n. 6114/01

Una copia: Euro 5,00 - Abbonamento annuo: Euro 60,00 - Associazione al CAFI: Euro 60,00

I versamenti relativi agli abbonamenti ed ai numeri arretrati debbono essere effettuati

sul c/c postale n. 54311006 intestato a: L'Amministrazione Ferroviaria via Giolitti, 46 - 00185 Roma.

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

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

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

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

Stampa:
Tipografia
D'Auria Printing SpA - AP
.....

Direttore Responsabile
Alessandro Bonforti

Vice Direttore responsabile
Antonino Cannatà,
Antonio Nigro

Segreteria redazionale
Alessia Nigro
Tel. 06.97606047
Fax 06.4881634
E-mail redazione:
afcafi@tin.it

**A questo numero
hanno collaborato:**

Luigi Annunziato
Daniela Belotti
Armando Bussi
Armando Conte
Francesco D'Alessandro
Antonio D'Angelo
Manuela De La Vega
Antonio Dentato
Laura Marinelli
Alfredo Picillo
Vincenzo Rainone
Giovanni Saccà
Vincenzo Tusciano

**Composizione e
impaginazione:**
Alessia Nigro

**Progetto grafico
e sua realizzazione:**
Cosimo Marino Curianò

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

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



GENNAIO/FEBBRAIO 2014

L'abbiamo detto! L'avevamo detto!

Il Presidente Corte dei Conti, Raffaele Squitieri, inaugura l'anno giudiziario e mette in guardia dai facili entusiasmi: il 2014 sarà l'anno in cui il Paese dovrà mettere in campo le riforme, un anno di "sfide molto impegnative" che "impongono radicali cambi di rotta ... saper riformare le proprie istituzioni e le regole; orientare il contributo di tutti al risanamento complessivo". "I cenni di allentamento delle tensioni finanziarie non escludono che resta molto da fare per il rilancio dell'economia. C'è spazio per tagliare la spesa e recuperare evasione" ma, "va scongiurata l'eventualità di nuovi interventi di correzione del disavanzo riproduttivi di un circolo vizioso che rallenta la ripresa".

Mentre stiamo inviando alla stampa questo numero iniziale del 2014, un nuovo governo è in preparazione per il nostro Paese. Allora facciamo già adesso un appello, a quelli che sono e/o a quelli che saranno i vertici e le strutture che guideranno i trasporti e le ferrovie. Non ignorate il peso sociale di strutture come la nostra! Siamo sicuri di essere nel giusto affermando che è anche coinvolgendo ed ascoltando realtà come il C.A.F.I., che si può creare quel necessario clima positivo, che insieme ad ormai improrogabili provvedimenti di sviluppo, serve far a ripartire il Paese!

Veniamo all'argomento di questo mese: il trasporto pubblico di persone. Questo è ancora e sempre un punto dolente in Italia. Nei suoi molteplici aspetti, il trasporto pubblico, da sempre, dà da pensare al cittadino, come utilizzatore del servizio di trasporto e nella sua accezione di contribuente. Sia quando parliamo di sviluppo ed estensione della sua punta più avanzata, l'alta velocità, limitata ancora ed esclusa da buona parte del sud d'Italia e della dorsale adriatica; sia quando parliamo di trasporto regionale; sia quando prendiamo in considerazione il trasporto urbano su strada, ferrovia o su acqua, nell'insieme: il "famigerato" TPL.

Le "piaghe" le conosciamo: affollamento dei mezzi e poca affidabilità degli orari; scarsa pulizia dei mezzi e delle stazioni; vandalismo a bordo ed a terra; sicurezza personale a rischio per dipendenti ed utenti, ed in special modo per le donne; furti anche lungo le linee, elusione e mancato pagamento dei titoli di viaggio; difficoltà di accesso ed utilizzo per disabili e per chiunque abbia una ridotta mobilità; indicazioni ed avvisi carenti. Ecc.. E tutto

questo, non sottovalutando il grande impegno profuso da esercenti e gestori.

Ma l'editoriale non è il posto giusto per trattare questi problemi. Trovano spazio, ed in maniera circostanziata come sempre, all'interno della nostra rivista ed anche in questo numero. Quanto è invece adatto ad essere riportato in questo editoriale di inizio anno, è che il CAFI anche nel 2014 sarà a fianco degli operatori di tutta la catena del valore afferente i trasporti, per contribuire con il proprio impegno formativo e di elaborazione delle tematiche, a focalizzare e ad agevolarne il compito. Sarà d'altro canto vicino agli utenti ed alla clientela del trasporto, affinché le esigenze ed istanze trovino nella nostra Rivista un "canale di comunicazione" libero ed accessibile a tutti.

A questo proposito, verrà ampliato gradualmente nel corso dell'anno, il numero delle rubriche e le relative tematiche. E quindi il numero complessivo degli articoli. Specialmente quelli che arrivano dal territorio, vale a dire dalle diverse Circoscrizioni Regionali del CAFI. Perché il CAFI, non bisogna dimenticarlo, è una realtà associativa che opera su tutto il territorio nazionale. Chiederemo ai nostri Autori di essere più sintetici, per poterne ospitare di più.

Anche voi lettori potete essere Autori in qualsiasi momento, inviandoci uno scritto, una foto od una registrazione sonora o filmata.

Per questo motivo, tutti gli approfondimenti degli articoli, le schede allegate, ed ovviamente tutti i contenuti multimediali, saranno pubblicati sugli spazi internet del CAFI:

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

su FB all'account: Redazione CAFI

Per il lettore questo "split" (suddivisione), non comporterà però alcuna difficoltà di lettura, in quanto nel "Sommario" di ciascun numero della rivista ed alla fine di ciascun articolo troverete sia *in chiaro* che in forma di "QR code" il link per poter proseguire. Seguendo questi link, raggiungerete automaticamente la giusta pagina sul WEB. Potrete poi interagire, contribuendo alla discussione, anche "postando" i vostri contributi culturali ed associativi. Come dice una nota rubrica radiofonica, "la carta costa" e quindi noi del C.A.F.I. cerchiamo di utilizzarla al meglio dando anche la parola a tutti!

Buona lettura e buona partecipazione!

10



19



26



30



32



36



42



46



Sommario

- 1 Editoriale**
Urgente, anzi urgentissimo!
di Alessandro Bonforti
- 4 FS sulla stampa**
Media e Trasporti
di Antonio D'Angelo
- 10 Intervista ad Antonino Turicchi, Presidente di Alstom Italia S.p.A.**
- 18 Napoli: metropolitana, inaugurata la nuova Stazione Garibaldi**
di Armando Conte
segue su web pagg. 1-2
- 19 Alstom Italia, protagonisti nell'energia e nel trasporto ferroviario**
- 26 La Fondazione FS Italiane**
di Alessandro Bonforti
- 30 Movimento sindacale, conflitti di lavoro e relazioni industriali in ferrovia tra storia e storiografia**
di Vincenzo Rainone
segue su web pagg. 1-8
- 32 L'impresa e il danno reputazionale**
di Alfredo Picillo
- 36 Al pendolare non far sapere**
di Manuela De La Vega
- 42 La Commissione Consultiva permanente per la salute e sicurezza del lavoro**
di Armando Bussi
segue su web pagg. 1-5
- 46 Proposte di legge per la riliquidazione delle pensioni**
di Antonio Dentato
- 50 Permesso, grazie, scusa**
di Daniela Belotti

50



54



56



58



60



54 Ognuno è quello che fa e fa quello che è. Le conseguenze del declino di alcuni valori fondanti di Luigi Annunziato
segue su web [pagg. 1-8](#)

56 Proposta per la presentazione di un progetto europeo per lo studio e la realizzazione di un nuovo sistema informatico in real-time utilizzabile da tutti i viaggiatori europei anche se sordomuti
a cura di Giovanni Saccà
segue su web [pagg. 1-4](#)

58 Convegno "Professione Franchising" - Rivoli 30/09/2013
a cura di Vincenzo Tusciano
segue su web [pagg. 1-3](#)

60 Viaggio nel modo dell'olio
di Laura Marinelli
segue su web [pagg. 1-2](#)

62 "Welfare aziendale. Migliorare la produttività e il benessere dei dipendenti". La proposta di Tiziano Treu

di Francesco D'Alessandro
segue su web [pagg. 1-3](#)

63 I "Mestieri immateriali" di Dario Franceschini tra racconto e teoria relazionale della felicità in economia
di Francesco D'Alessandro
segue su web [pagg. 1-2](#)

64 Convegno "Il tunnel del Brennero" Incontro tecnico e visita qualificata al cantiere di Mules

66 Convegno "I trasporti, come opportunità per la riorganizzazione del territorio ed economia del Trentino"

62



63



64



Media e trasporti:

stampa, web, radio e TV

La guerra dei treni

Taglia tu che taglio anch'io

La vita è un treno

Treni e inchieste

Il grande equivoco di Poste e Ferrovie

Pedaggi autostradali e privatizzazioni

di Antonio D'Angelo

La guerra dei treni

Otto pagine, articolo di apertura e copertina (titolo: "LA RABBIA DEI PENDOLARI"): è quanto dedica il settimanale **L'Espresso**, nel numero del 16 gennaio 2014, all'inchiesta a sua volta intitolata "La guerra dei treni". L'inchiesta è firmata da Michele Sasso, il settimanale la presenta così sotto un sovratitolo che insiste sul tema che "monta la rabbia dei pendolari", evocando scenari da forconi; questo il sommario di introduzione: "Aumentano i passeggeri e i disservizi, diminuiscono i convogli. Toscana e Veneto attaccano direttamente Trenitalia. Ma in tre anni le Regioni hanno tagliato 700 milioni per i mezzi pubblici". L'inchiesta è ampiamente presentata anche sul sito web del settimanale, che correda l'articolo di Sasso del testo dell'intervista al governatore della Toscana Rossi e di tabelle e video, concludendo con l'invito a fornire le proprie segnalazioni da parte dei lettori. Così è spiegata l'iniziativa sul web (titolo: "Perché essere pendolari è un incubo"): "Lenti, scomodi, sporchi. E sempre più rari. Treni e autobus per i pendolari sono mezzi in via d'estinzione. Ogni mattina otto milioni di persone lottano per salire a bordo. E da Nord a Sud della Penisola trovano gli stes-

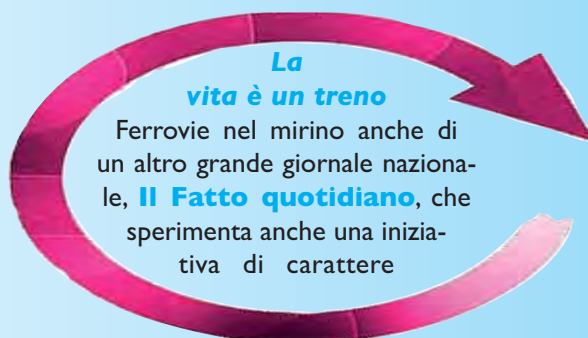
si disagi: le frontiere 'chiuso' tra Milano e Venezia con la cancellazione dei treni diretti e low cost, il governatore piemontese Cota che non trova 125 milioni per le linee regionali ma salva la 'sua' Novara dal ridimensionamento. In viaggio con i 140mila pendolari dell'Emilia-Romagna costretti alla ritirata a causa di 17 mila convogli finiti su un binario morto in tre anni, o le avventure da Grand Tour ottocentesco per arrivare a Roma dall'Umbria: pochi chilometri, tanti disagi. Un grande paradosso perché mentre i passeggeri aumentano, la crisi obbliga tanti a lasciare l'auto in garage o a cercare una casa meno cara lontano dalla metropoli, le Regioni, dominus del settore, usano la mannaia, tagliando, come sopra detto, le relative risorse. Così le corse diminuiscono, mentre la puntualità, la pulizia, condizioni di viaggio normali sono un'utopia. Gli investimenti danno la misura del baratro tra politica e vita quotidiana: nel 2012 la Regione Lazio ha stanziato 32 milioni di euro per l'acquisto di nuove carrozze, contro i 35 destinati alle spese folli del consigliere Franco Fiorito detto Batman che sfrecciava sulla Jeep pagata con fondi pubblici. Un racconto - conclude il sito de **L'Espresso** - per testimoniare la dura

realtà del pendolare italiano che non si ferma ma continua con l'iniziativa de l'Espresso "Pendolando" per raccogliere i racconti dei lettori sulla loro "odissea quotidiana" e verificare cosa non va sui treni italiani.



chi è la colpa" della situazione dei pendolari e rivela che, "come in tutti i mali italiani, le responsabilità sono plurime" poichè "Trenitalia corre su altri binari e si concentra sui profitti dell'Alta velocità, il governo non ha soldi" e le Regioni "vere padrone del settore usano soprattutto le forbici". La situazione è spiegata più ampiamente in un articolo intitolato "Servizi à la carte" e che esamina le questioni dei contratti di servizio "a catalogo" tra Regioni e Trenitalia e la difficile liberalizzazione del settore. Altro articolo a corredo è l'intervista al Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, protagonista delle cronache per una serie di polemiche con Ferrovie dello Stato e per aver lanciato una vera e propria campagna a favore dei pendolari, con viaggi in incognito nelle ore di punta e rilievo mediatico ai vari disservizi. Il titolo dell'intervista riprende tra virgolette una dichiarazione dello stesso Rossi ("Basta ai treni come carri bestiame"), un concetto che il governatore ribadisce nell'intervista sostenendo che "chi viaggia sul treno ogni giorno per andare a lavorare non è contrario all'Alta velocità, ma non accetta più i carri bestiame regionali". Secondo Rossi, "basterebbe distribuire a tutti alcune comodità del trasporto fer-

roviario. Da una parte si viaggia nei salottini e dall'altra in scompartimenti sporchi, su treni fatiscenti, con binari unici"; per il governatore della Toscana, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato "ha fatto una grande opera di modernizzazione per l'Italia, ma non si può mantenere l'Alta velocità a scapito della maggioranza dei cittadini che usano il treno. La politica deve riprendere in mano la situazione. La cosa più imbarazzante alle stazioni è scendere da un 'carro bestiame' e vedere i trolley che sfilano verso i Frecciarossa"; anche perchè - sottolinea Rossi - dai calcoli dei dati del ministero dei Trasporti risulta che "ogni giorno ci sono circa 68 mila utenti dell'Alta velocità contro un milione e 370 mila utenti dei treni regionali: vogliamo fare qualcosa?", si chiede Rossi in conclusione. Nell'inchiesta, compare anche un'altra intervista, a Marco Ponti, che ripete le sue tesi e che "servono tariffe e concorrenza europee" e varie tabelle che mostrano i dati più significativi della crisi del trasporto pubblico, non solo quello regionale ferroviario ma anche quello metropolitano e locale (con cifre spaventose, ad esempio per quanto riguarda la "voragine metropolitana" delle aziende TPL urbane, capitanate da Atac con una perdita d'esercizio di oltre 1 miliardo e 600 milioni). Ma la tabella più significativa è certamente quella che riassume la "percentuale dei tagli regione per regione nel biennio 2010-2012" (ma dopo non è che è andata meglio, ndr) e che ha il titolo "Taglia tu che taglio anch'io": risulta che le Regioni hanno effettuato un taglio medio dei fondi del 12 per cento, con picchi del 27 per cento per la Regione Campania e del 23,5 per la Regione Lazio (l'ultima è la Regione Calabria, con tagli di solo il 2,2%, ma - probabilmente - i servizi offerti dalla Regione sono di gran lunga inferiori rispetto alle altre parti d'Italia).



multimediale, destinata a diventare probabilmente una delle nuove frontiere del giornalismo. Nel presentare l'iniziativa, il giornale scrive che "La vita è un treno" è la

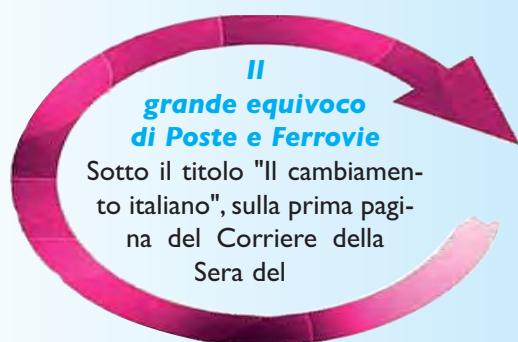
prima "Docu-serie" de ilfattoquotidiano.it e rappresenta il racconto filmato sulle tratte delle ferrovie italiane abbandonate che trae spunto dai reportage pubblicati sul giornale da Antonello Caporale, firma di punta del giornalismo recentemente passato a il Fatto da Repubblica; nel viaggio, Caporale è stato accompagnato da un apprezzatissimo regista, Enzo Monteleone, che ha firmato le riprese. Il viaggio ha riguardato un percorso lungo tremila chilometri che ha seguito "la traccia della ruggine dei binari delle tratte ferroviarie dismesse", da Segesta, in Sicilia, a Dogliani in Piemonte, da Fano provincia di Pesaro e Urbino) a Capranica (Viterbo), o lungo la cresta del Reventino in Calabria. Il quotidiano osserva che "sono centinaia le tratte chiuse al traffico, le stazioni deserte, luoghi oggi morti che raccontano una vita che fu. E' una grande e potente metafora - continua l'analisi de **il Fatto** - dell'Italia mandata in soffitta, dimenticata, sotterrata dai ricordi, persa alla vista. Di qua corrono a trecento all'ora, di là niente. Di qua investimenti per miliardi di euro, di là solo dismissioni, chiusure anticipate, seggiolini rotti. Un Paese doppio che rinuncia ad avere memoria di sé, sceglie l'asfalto, i viadotti, le opere faraoniche infinite, accarezza ogni scempio come figlio e legittima ogni spreco. E giudica solo il treno come un costo insostenibile, come se il vagone fosse il luogo malefico dove le virtù si trasformano in vizi, i soldi in prebende, gli appalti in clientele. Si perde persino il senso della geografia. Le stazioni abbandonate sono testimoni mute di una distanza che aumenta tra la campagna e la città, la cifra di una maestosa dismissione civile e culturale", scrive ancora la redazione del **Fatto** presentando la propria iniziativa. Sul sito del quotidiano, il docu-film "La vita è un treno" si presenta come "un viaggio sentimentale e un atto di denuncia civile ed è articolato con un lungo tormentone di binari che conduce alle varie "stazioni", che poi sono i documentari firmati da Caporale e Monteleone, visibili secondo un calendario che li vede pubblicati ogni mercoledì a partire dall'8 gennaio (un intervallo secondo noi un po' troppo ampio e per certi versi inspiegabile, ndr). I responsabili del quotidiano hanno presentato l'iniziativa come innovativa delle forme di comunicazione ed è indubbio che la strada tracciata da **il Fatto** sarà seguita da altri quotidiani, ma qualche considerazione suggerisce anche la scelta di focalizzare l'attenzione - come primo

argomento - sulle ferrovie e la circostanza che anche grandi settimanali e quotidiani guardino al mondo dei treni come terreno privilegiato di inchiesta.



evidente la distanza tra le questioni della vita quotidiana e il mondo raccontato dai giornali, che spesso si racchiude nelle quattro mura delle cronache dal "Palazzo", che hanno ormai finito per stancare (se non per esasperare) i cittadini. Inoltre, l'informazione oramai è "immobile" (le redazioni sono necessariamente concentrate in un sito), mentre la comunicazione è assolutamente globale e, soprattutto, viaggia sempre più per immagini: i video di molte tragedie arrivano ormai quasi sempre prima della cronaca, i ritmi della comunicazione sono diventati ossessivi. Ovviamente, il giornalismo è una cosa seria e non si può trasformare in un cronachismo che insegue un eterno presente: ma c'è la necessità avvertita da tutti di avvicinarsi di più ai temi della vita quotidiana e poichè il giornalismo d'inchiesta è faticoso (e costoso) ecco spiegato - secondo il nostro sommo parere - l'interesse dei media verso il problema dei trasporti, i cui problemi stanno in effetti esplodendo ma che avrebbero dovuto attirare l'attenzione da un bel po' di tempo. Anche perchè - obiettivamente - nessuno di questi articoli o docu-film (alcuni pur bellissimi e addirittura poetici, come le cronache firmate da Caporale e Monteleone) si sbilancia nell'indicare una soluzione o le

linee che andrebbero seguite nelle scelte che deve effettuare la politica, limitandosi a diagnosticare i fenomeni, a volte anche con analisi raffinate, come dimostra l'articolo firmato da Ernesto Galli della Loggia sulla prima pagina del **Corriere**.



10 gennaio compare l'articolo firmato da Ernesto Galli Della Loggia con il titolo "Poste e Ferrovie, il grande equivoco", che nella pagina interna diventa "L'equivoco di Poste e Ferrovie: non consideriamole servizio pubblico", che secondo il pensiero dell'editorialista-scrittore le due aziende sono ormai diventate imprese di mercato, anche se dall'opinione sono ancora percepiti come simbolo dello Stato. Della Loggia svolge una lunga e sofisticata argomentazione, ma neanche lui risponde alla classica domanda: "e allora che fare?". L'articolo è comunque molto interessante e rappresenta anche un piccolo excursus storico di un "cambiamento" a suo modo storico avvenuto sotto i nostri occhi, ma senza forse averne tutta la consapevolezza necessaria. Scrive Della Loggia: "Agli occhi di molte generazioni di italiani, per un secolo e più, Poste e Ferrovie non sono state dei servizi pubblici come tanti altri. Hanno rappresentato un simbolo — oltre che di molte vicende della propria vita, della propria vicenda personale — in un certo senso del loro stesso Paese e dello Stato italiano in quanto tale. E gli Stati, come si sa, sono tenuti insieme anche dai simboli. Tra gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso Poste e Ferrovie - continua l'editorialista - divennero però il simbolo del fallimento di quello Stato. Il quale, riconosciutosi incapace di gestire entrambe senza trasformarle in

ricettacolo del più esasperato clientelismo politico-sindacale e della più desolante inefficienza, decise di affidarne il servizio a due società per azioni (quindi di diritto privato), conservandone però l'intera proprietà. E stipulando con questi appositi contratti, con relativo esborso di fondi o di commissioni, volti a garantire le esigenze essenziali di natura collettiva legate alle loro tradizionali prestazioni. Per ulteriori risorse, se la vedessero loro. Insomma gettò via l'acqua sporca della gestione sperando di conservare il bambino, vale a dire il servizio pubblico. Tutto ciò, peraltro, avveniva nel momento in cui stavano già profilandosi radicali e costose trasformazioni tecniche (la telematica da un lato, l'Alta velocità dall'altro) che avrebbero cambiato a fondo tanto il servizio postale quanto quello ferroviario. Le dirigenze di quelle due aziende ormai privatizzate si trovarono così (e si trovano) a dover compiere investimenti cospicui senza però poter più contare sul ripianamento dei bilanci ad opera del Tesoro, come sempre in passato. Si può dire che lo hanno fatto. Per le Ferrovie è ampiamente noto. Meno noto forse è per le Poste: le quali però, in questi anni, non solo sono diventate una rete a disposizione di un certo numero di amministrazioni pubbliche per l'erogazione dei servizi più vari (dalle social card ai permessi di soggiorno per gli immigrati, alle patenti), ma soprattutto hanno organizzato complessi e sofisticati apparati di controllo e di protezione dei sistemi di comunicazione telematica, preziosi per la sicurezza dell'intero Paese. Tutto questo - scrive ancora Della Loggia - ha però avuto un prezzo. Poste e Ferrovie si sono dovute procurare risorse sul mercato, fare profitti. E per farlo hanno inevitabilmente messo in secondo piano le esigenze di quel servizio pubblico per le quali erano nate (e che ne giustifica tra l'altro la proprietà statale). Le Ferrovie hanno tagliato le linee dovunque fosse possibile, hanno trasformato gli spazi architettonicamente pregiati di grandi stazioni (come Roma) in una caotica fungaia di esercizi commerciali e di cartelloni pubblicitari, hanno scaricato tutto il traffico pendolare sulle Regioni; e — come ha ben documentato Gian Antonio Stella proprio sul *Corriere* del 7 gennaio — alle tratte poco frequentate e poco redditizie dell'Italia meridio-

nale hanno riservato un efferato servizio da Terzo Mondo di una volta. Allo stesso modo le Poste hanno chiuso dappertutto uffici postali a centinaia; in quelli oggi rimasti riservano la maggioranza degli sportelli ai clienti dei nuovi servizi nei quali si sono gettati per fare soldi (assicurazioni, servizi finanziari, carte di credito, telefonia mobile: come se in Italia ci fosse carenza di banche o di compagnie di assicurazioni). Naturalmente a scapito dei servizi tradizionali (pagare un bollettino di conto corrente in una grande città italiana può richiedere facilmente un'ora) e dei loro utenti (in genere la parte più anziana e disagiata della popolazione), costretti spesso ad attese interminabili e per giunta quasi sempre in piedi. Il fatto politicamente e socialmente cruciale - si legge ancora nell'articolo - è che fin dall'origine questa trasformazione dei due servizi nazionali per antonomasia è avvenuta nella larga ignoranza della gran massa degli italiani. Si può dire, infatti, che a suo tempo l'intero capitolo delle cosiddette privatizzazioni, così come quello della cessione di aziende pubbliche (vedi il caso scandaloso di Telecom), ha potuto svolgersi in certo senso alle spalle del Paese, godendo di una vasta omertà, talora più che sospetta, da parte di chi avrebbe potuto e forse dovuto (compresa la stampa) mettere in guardia contro certe modalità e certe conseguenze di tali operazioni. Sta di fatto che oggi l'opinione pubblica continua perlopiù a credere che, svolgendo Poste e Ferrovie ancora un servizio pubblico, ed essendo la loro proprietà pure pubblica, anche la pessima qualità del loro servizio in alcuni ambiti che riguardano da vicino l'utenza, sia da addebitare al solito Stato italiano, incapace, disorganizzato, menefreghista, e naturalmente alla solita abietta casta dei politici che lo governano. Invece, come ho cercato di dire, non è proprio così. Poste e Ferrovie sono divenute normali società per azioni (sia pure di esclusiva proprietà dell'azionista Stato) le quali ormai da tempo ispirano le proprie scelte strategiche non certo alle comuni esigenze del pubblico. Per contratto con il suddetto Stato entrambe sono sì obbligate ad assicurare un minimo di servizio davvero pubblico (cioè a prescindere dall'economicità del medesimo), ma, come è logico, tendono a ridurre tale servizio al minimo. Il loro maggior scopo, infatti, è ormai quello di produrre risorse: anche se natural-

mente non per intascarle e farci i propri comodi bensì per fare cose di certo utili al Paese. Avviene così, però, che ogni giorno milioni di cittadini comuni si trovino a che fare con due istituzioni che non sono ciò che essi credono, né hanno l'obiettivo precipuo che essi pensano che abbiano. Il guaio - sottolinea Della Loggia - è che non si tratta di due istituzioni qualsiasi. Si tratta, come dicevo all'inizio, di due istituzioni simbolo, la cui immagine si riflette pesantemente sull'immagine dello Stato. E si badi: non servono rotture clamorose, non servono fatti eccezionali per avviare un Paese a perdersi, a smarrire il senso di sé, del proprio essere una collettività legata da una sorte comune e governato nell'interesse generale. La delegittimazione di una classe dirigente può percorrere gli itinerari più diversi: anche a partire dall'attesa in un ufficio postale o da un viaggio in treno. Basta l'erosione quotidiana della stima per le istituzioni, il loro apparire inadeguate, la perdita di fiducia in qualunque cosa, in qualunque servizio, sia riconducibile alla sfera pubblica. Il cittadino che è rimasto in piedi per ore in un ufficio postale, o che ha viaggiato in una delle carrozze dalle condizioni vergognose che circolano nel Mezzogiorno e non solo, alla fine è preso da un senso di rancore e di disprezzo, pronto alla prima occasione a trasformarsi in rivolta. Ma brandendo i «forconi» più o meno metaforici di turno egli non se la prenderà mai con i dirigenti delle Poste o delle Ferrovie, che in genere non sa neppure chi siano. Se la prenderà — e se la prende — invece con lo Stato italiano, che ai suoi occhi ancora rappresenta la dimensione istituzionale della collettività organizzata, chiamato a soddisfare le esigenze elementari di tutti. E naturalmente con i politici, che invece conosce benissimo", conclude il suo articolo Ernesto Galli Della Loggia.




ni strutturali per la nascita o la sopravvivenza di un mercato non significa altro che perpetuare un vecchio sistema di concessioni, dette non a caso "private" ai bei (?) tempi dell'ancien regime. A proposito di autostrade, qualcuno ha il pudore di non parlare neanche di privatizzazione, ma di affidamento di concessioni. L'aumento dei pedaggi autostradali all'inizio del nuovo anno ha riaperto la questione autostrade e spinto Sergio Rizzo a interessarsi dell'argomento sul **Corriere della Sera** del 13 gennaio (titolo: "I pedaggi in autostrada? Dalle privatizzazioni sono aumentati del 65 per cento", con sottotitolo: "Dal 1999 l'inflazione è aumentata del 37,4%. L'assenza dell'Authority"). Scrive Rizzo che "dal 1999, anno della privatizzazione della società Autostrade, al 2013, i pedaggi sono saliti in media del 65,9 per cento a fronte di un'inflazione del 37,4 per cento. Quasi il doppio. Mandando in orbita i profitti della principale concessionaria. Fra il 2000, primo anno successivo alla privatizzazione, e il 2012, ultimo anno di cui è disponibile il bilancio annuale, gli utili netti di Autostrade spa (fino al 2002) e di Autostrade per l'Italia (dal 2003) hanno toccato 6 miliardi 852 milioni 902 mila euro. In valuta 2012, fanno 7 miliardi 688 milioni 395 mila euro. Ossia, ben 4,2 miliardi in più rispetto ai 3,4 (sempre in euro 2012) incassati dallo Stato per la cessione delle quote di maggioranza relativa al gruppo guidato dalla famiglia Benetton". E' noto che gli aumenti sono giustificati dalla necessità di realizzare gli investimenti in nuove infrastrutture, ma anche a questo riguardo il bilancio tracciato da Rizzo è totalmente negativo: "Ci limitiamo a ricordare - scrive il giornalista - che nel 1970 l'Italia era in Europa il Paese con la maggiore dotazione autostradale, seconda solo alla Germania, e oggi ha una rete pari alla metà di quella spagnola. Questo nonostante 6 mila veicoli per chilometro di auto-

strada, contro i 2.300 della Spagna e i 3.300 della Francia. E la Variante di Valico, la cui realizzazione fu decisa nel 1997, due anni prima della privatizzazione di Autostrade, non è ancora aperta." E Rizzo esprime critiche anche verso il ruolo della nuova Autorità dei Trasporti, in realtà appena nata (e con un ritardo di cui tutti sono complessivamente colpevoli) e che ha sempre dichiarato di non essere ancora in grado di operare concretamente. A proposito dell'Authority, Sergio Rizzo comunque scrive: "Chi si aspettava che almeno l'authority battesse un colpo, come i sindacati, è rimasto deluso. Perché in Italia, per chi non se ne fosse accorto, esiste anche un'autorità dei Trasporti 'indipendente', e da ben sei mesi. La presiede l'ex braccio destro di Colaninno (quel Colaninno che ha poi guidato la discutibile 'rinascita' di Alitalia) nella scalata a Telecom, Andrea Camanzi, con a fianco l'ex onorevole di Forza Italia Mario Valducci e la dirigente delle Infrastrutture Barbara Marinali.

Siccome ogni città vuole la sua authority, questa l'hanno piazzata a Torino: da lì è arrivato solo un assordante silenzio. 'Dov'è l'authority? Quando comincia a occuparsi di tariffe?', ha chiesto indignato il segretario della Fit Cisl Giovanni Luciano. Eppure sarebbe interessante una valutazione 'indipendente', sia dell'andamento delle tariffe che sugli investimenti che hanno reso inevitabili gli aumenti monstre", afferma in conclusione Rizzo ricordando come le cifre dimostrino che la rete autostradale italiana non è più tra le maggiori in Europa.

Post Scriptum: Quando le ferrovie erano il "punching ball" dell'informazione, si sprecavano le ironie sui "vent'anni" necessari a costruire la Direttissima Roma-Firenze, opera progettata con genio ingegneristico prima ancora che si parlasse di Alta Velocità (1977) e completata quando l'AV si era invece già affermata. Sarebbe facile, ora, commentare con le stesse malevole ironie la singolarissima vicenda della "Variante di Valico", la cui realizzazione Rizzo scrive fu decisa nel 1997, ma il cui progetto risale perlomeno a decine di anni prima: e senza che tutto questo tempo sia servito a risolvere alcun problema, purchè la Variante è ancora da inaugurare e andrà verificato come funzionerà.



R.S.I.

Responsabilità Sociale d'Impresa



INTERVISTA AD ANTONINO TURICCHI Presidente di Alstom Italia S.p.A.

di Alessandro Bonforti, Direttore "AF"



Prosegue l'impegno del C.A.F.I. nel pubblicare articoli sulla RSI seguendo la catena del valore (il processo di produzione nel suo insieme) all'interno del comparto ferroviario, inteso sia come produzione di servizi di trasporto per le merci e passeggeri, che come servizi di rete, sia anche come produzione industriale di beni strumentali o mezzi (di trazione, carri o carrozze) che siano in questa catena del valore. Abbiamo già pubblicato una sintesi ufficiale del "Rapporto di Sostenibilità 2010" delle Ferrovie dello Stato e la sintesi, anche questa ufficiale, del "Rapporto Integrato 2011" di Bombardier. Entrambi contengono numerosi elementi propri della Responsabilità Sociale d'Impresa. Questa tematica ancora non è stata colta nella sua dimensione completa, nel senso che vorremmo cercare di volgere l'attenzione non solo alle problematiche di valutazione di impatto ambientale e di relazioni industriali interne all'azienda, ma anche e soprattutto ai rapporti economici dell'impresa con il territorio intesi proprio come l'insieme delle ricadute, sperabilmente positive, che si generano in seguito all'insediamento od attraversamento del territorio stesso ed al coinvolgimento volontario o conseguente delle relative popolazioni. Questo mese ci rivolgiamo ad Alstom ed al suo Presidente per l'Italia, Dott. Antonino Turicchi che ci ha gentilmente concesso l'intervista che riportiamo di seguito e ci ha reso disponibile il materiale per le schede allegate.

Presidente - Vorrei iniziare illustrando cosa sia per noi la Responsabilità sociale d'impresa. Siamo partiti da un'analisi delle nostre strutture organizzative e dei modelli organizzativi, li abbiamo aggiornati, abbiamo un nostro codice etico come strumento in relazione al quale vengono gestiti tutti i nostri rapporti compreso quello con il personale dipendente. Il codice etico è effettivamente parte del nostro contratto di lavoro. La Corporate Social Responsibility è un concetto più ampio per l'evoluzione che il mondo sta avendo. Se noi consideriamo che negli ultimi duecento anni la percentuale di popolazione che vive nelle città è passata dal 2% nel 1812 a circa il 50% attuale, che questa tendenza è in aumento, che le città sono sempre più cresciute e gli aspetti di carattere ambientale unitamente a quelli socia-



li sono aspetti molto delicati si comprende il perché si stia affermando un nuovo concetto di città: la così detta eco-city, vale a dire una città che cerca in qualche modo nella sua organizzazione urbanistica e sociale di minimizzare quello che è l'impatto sull'ambiente. Gli aspetti che devono essere ridefiniti riguardano quindi l'utilizzo del territorio, il consumo di energia, gli aspetti relativi al riciclo di tutto quello che costituiscono i materiali utilizzati, il paesaggio e la cosiddetta integrazione sociale.

ARGOMENTI

- INTERVISTA AD ANTONINO TURICCHI ➔ PAG. 11
- ALSTOM ITALIA, PROTAGONISTI NELL'ENERGIA E NEL TRASPORTO FERROVIARIO ➔ PAG. 19
- RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA PER ALSTOM ➔ PAG. 22
- ALSTOM FOUNDATION ➔ PAG. 23

SCHEDE

- ECO DESIGN. PRODOTTI DAL DESIGN RESPONSABILE ➔ PAG. 24
- ACCESSIBILITÀ. COME RENDERE LE VETTURE UNO SPAZIO ABITABILE PER TUTTI ➔ PAG. 25

AF - Cosa intendiamo per integrazione sociale?

P. - L'integrazione sociale riguarda, diciamo così, tutti quegli aspetti che si sviluppano in una società sempre più diversa da un punto di vista culturale. Faccio un esempio, Alstom ha vinto una gara per la fornitura di mezzi e di infrastrutture ferroviarie, la più grande gara della sua storia, in Sud Africa, il cui contratto è denominato PRASA.

Un aspetto fondamentale di questo contratto è che Alstom dovrà creare in Sud Africa le aziende per poter produrre e mantenere questi treni. Quando si ridisegna il sistema di trasporto di una città, oltre che gli aspetti tecnicamente trasportistici e urbanistici ci sono tutti quelli di carattere sociale perchè dobbiamo costruire un'industria, industria che implica poi una sua manodopera da reclutare sul territorio con percentuali ben definite di lavoratori locali. Abbiamo la necessità di integrare da un punto di vista sociale questa industria con il resto della società. Per questa finalità, abbiamo anche una fondazione, Alstom Foundation, che nei Paesi ove Alstom interviene si occupa anche di aspetti educativi e di costruire scuole.

AF - Fate anche un bilancio etico?

P. - Facciamo anche un bilancio etico, Alstom pubblica annualmente questo bilancio, quindi in realtà questa responsabilità sociale d'impresa sta sempre più diventando strumento attraverso il quale l'azienda è in

grado di poter sviluppare e fare progresso tecnologico e sociale. In sintesi pensiamo che un'azienda per poter crescere e progredire deve fortemente integrare gli aspetti di carattere tecnologico con quelli di carattere sociale. L'obiettivo di tutto questo, è rendere gli ambienti e le nostre città sostenibili e vivibili nei vari aspetti sociali e tecnologici e siccome Alstom è un'azienda che produce infrastrutture che vanno da quelle per il trasporto a quelle per l'energia, alla trasmissione di quest'ultima. Tutti questi aspetti, diciamo della compatibilità ambientale, sono aspetti che vengono studiati dalla fase di progettazione a quella di produzione fino alla fase dello smaltimento e riciclo di tutti i materiali che vengono ad essere utilizzati.

AF - Questa grande metropolitana che fate è a Cape Town o a Pretoria?

P. - È un progetto che riguarda le quattro maggiori città del Sud Africa, Città del Capo, Pretoria, Johannesburg e Durban. Tutti questi aspetti stanno diventando ed entrando nello sviluppo della società come parte integrante del nostro sviluppo economico. Non si tratta di fare donazione o cose di questo tipo. E' proprio un diverso concetto: poter fare sviluppo e business con responsabilità sociale. Il rispetto dell'ambiente e della società, nei quali un'attività viene ad essere inserita e sviluppata, è elemento di business. Non è un elemento di carattere, diciamo così assistenziale.

Quando parliamo di Corporate

Responsability, parliamo di un elemento fondamentale per continuare ad essere un'azienda leader nello sviluppo delle sue tecnologie. Perché le tecnologie per potersi sviluppare e rappresentare il progresso economico devono essere sempre più integrate con gli aspetti di carattere sociale e ambientale.

AF - Le grandi imprese danno maggiori garanzie di rispettare l'ambiente? Che cosa pensa di questo fatto, che è importante al di là della dimensione nazionale. Per una nazione, per l'Italia è importante mirare a chi sa dare questa salvaguardia. Pensa che questo sia più riscontrabile in aziende che hanno avuto la modalità e la possibilità di sviluppare quest'esperienza in una dimensione molto estesa?

P. - Il gruppo Alstom è un gruppo la cui presenza in Italia è ormai consolidata da diverso tempo grazie all'integrazione di aziende storiche italiane. E continua ad investire nel territorio, visto che

abbiamo recentemente deliberato la costituzione di un nuovo stabilimento nell'area di Sesto per costruire componenti per trasmissione di energia elettrica. Questo nuovo stabilimento che viene fatto nell'area Vulcano avrà la certificazione LEED, uno standard di costruzione basato su principi quali: il contenimento dell'energia impiegata, anche attraverso l'uso di materiali riciclati e riciclabili, il controllo delle fonti inquinanti sia in fase di costruzione sia in quella di utilizzo dell'immobili, e il mantenimento di un ambiente confortevole per chi vi dovrà risiedere.

AF - Il discorso dell'energia a generazione diffusa interessa questo nuovo concetto che state seguendo con GRID?

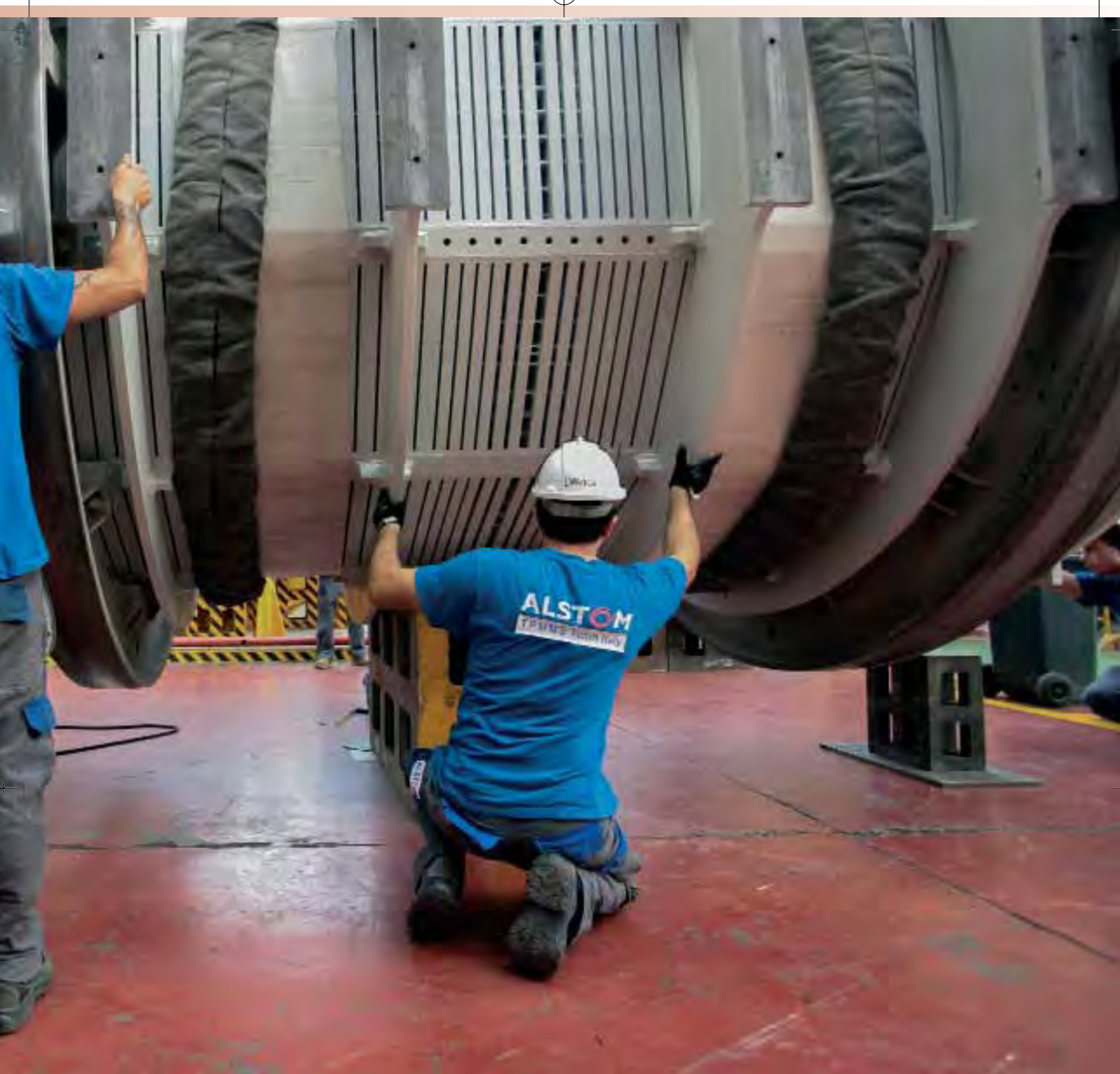
P. - Fa parte del concetto delle città eco compatibili. Che cosa è avvenuto praticamente? L'energia è uno di quegli elementi che stanno rivoluzionando il mondo, in quanto l'energia con lo svi-



luppo delle rinnovabili tende sempre più ad essere prodotta in maniera distribuita piuttosto che in maniera concentrata. Possiamo immaginare tre epoche che hanno visto l'uomo come soggetto che utilizzava questa energia. L'uomo ha iniziato ad utilizzare il fuoco come strumento per il calore, l'illuminazione e per cuocere i cibi. Dopo di che l'uomo ha incominciato a produrre energia utilizzando combustibili fossili, la seconda grande era. La terza era è quella che si sta iniziando ora, ovvero un sistema in cui tutta l'energia necessaria per il nostro sviluppo e per la nostra esistenza viene ad essere prodotta in maniera cosiddetta rinnovabile cioè senza consumare il nostro mondo quindi in realtà utilizzando soltanto quelle che sono le risorse rinnovabili. Questo comporta che la produzione di energia che fino adesso era esclusivamente prodotta da grandi centrali, tende ad essere sempre più generata da più fonti, l'esempio più immediato è quello dell'energia solare. Questo nuovo modo di produrre e consumare energia, comporta la necessità di ridefinire la nostra rete, perché uno dei temi delicati che all'energia sono correlati, è che è un bene difficile e costoso da accumulare. Bisogna sempre di più avere dei sistemi che permettano di utilizzarla in maniera efficiente, producendola e consumandola il più possibile in maniera efficace. Quindi se ho due palazzi che sono vicini tra loro e in un certo momento il palazzo A produce più di quello che con-



suma, mentre il palazzo B consuma più di quello che produce, ho necessità in qualche modo di avere una rete che integri questi due palazzi. Il concetto di *smart grid* è un concetto piuttosto semplice, complicato poi nella sua realizzazione. E' quello di puntare a far sì che l'energia venga ad essere prodotta e consumata in maniera efficiente evitando le disper-



sioni che fino adesso si sono avute, legate al fatto che l'energia veniva prodotta da una centrale e trasferita nei luoghi dove veniva consumata.

Il concetto di Smart Grid è complementare a quello di SuperGrid: fare reti sempre più efficienti che consentano all'energia di essere trasferita su lunghe distanze con minori margini di dispersione. Immaginiamo ad esempio

i campi eolici *off-shore* nel mare. Lì l'energia necessariamente va trasferita verso la terra ferma in maniera efficiente. Abbiamo dei sistemi già realizzati che stiamo sempre più sviluppando e che consentono all'energia di essere trasferita in corrente continua anziché in corrente alternata, pertanto più efficienti e con minore perdita.

AF - Alstom ha realizzato una quantità di prodotti ad alta tecnologia: sistemi di segnalamento ERTMS livello 2, treni AGV, i nuovi treni regionali per le Ferrovie. Il Pendolino, se non lo aveste valorizzato voi, che fine avrebbe fatto?

P. - Abbiamo celebrato, diciamo così, questo anno i 25 anni del Pendolino un prodotto che è stato realizzato dalla Fiat Ferroviaria, su richiesta delle Ferrovie dello Stato. Il Pendolino non ci sarebbe stato se non ci fossero state le Ferrovie dello Stato. Il fatto poi che Alstom abbia acquistato la Fiat Ferroviaria ha permesso a questo prodotto di diventare un prodotto internazionale perché è stato poi da noi venduto in 12 Paesi e prodotto in 500 esemplari, diventando il treno più internazionale al mondo.

AF - Qual'è un "ambizioso progetto" che ancora in campo tecnologico state studiando ed elaborando?

P. - Diverse sono le innovazioni alle quali stiamo lavorando. In particolare stiamo investendo nel settore del trasporto urbano e regionale, dove vediamo maggiori necessità e possibilità di sviluppo. All'interno del concetto di eco-city la mobilità urbana e regionale si sta infatti ridefinendo e modificando. I sistemi di mobilità sostenibile, in particolare quelli pubblici, si stanno sostituendo alla mobilità privata. Cresce, di conseguenza, la domanda di sistemi di trasporto urbano e suburbano efficienti, che possano contare su mezzi moderni e confortevoli. Ci sono tutta una serie di tecnologie che abbiamo già messo

a punto. Una di queste è la sottostazione HESOP (Harmonic and Energy Saving Optimizer), che permette di recuperare circa il 99% dell'energia prodotta dal tram in frenatura e restituirla alla rete elettrica per essere riutilizzata.

AF - Alstom ha annunciato la ristrutturazione del Gruppo a livello internazionale, però non toccherà in Italia il settore dei trasporti, non toccherà la ricerca e le innovazioni.... come stanno le cose?

P. - È stata annunciata una ristrutturazione a livello di gruppo mondiale, che riguarda 1300 persone; i settori interessati sono il power e la parte dell'information technology, adesso siamo nella fase di analisi. L'impatto sull'Italia è piuttosto basso e gli investimenti che stiamo facendo nel Paese non saranno coinvolti.

AF - Avete attrezzato Sesto ?

P. - Assolutamente, stiamo continuando a fare gli investimenti su Sesto.

AF - Siete stati coraggiosi a scegliere quel sito....

P. - L'abbiamo fatto perché da anni siamo già presenti nell'area di Sesto con i settori Transport e Power. Abbiamo trasferito lì anche il settore della trasmissione di energia, Grid, che si trovava a San Pellegrino, in provincia di Bergamo.

A Sesto avremo così circa mille dipendenti in un vero e proprio polo tecnologico dell'energia e dei trasporti. Il ruolo di Alstom in Italia è

molto importante. Oltre ad aver rappresentato i tre settori abbiamo circa tremila e cinquecento dipendenti e facciamo un miliardo di fatturato. Il nostro obiettivo è di continuare a crescere e svilupparsi nel paese.

AF - Un'ultima domanda... Sono due che le sintetizzo in una unica..

L'Alstom è un'azienda che per stile organizzativo e produttivo, si pone come punto di riferimento nella realtà industriale italiana. Sviluppa buone pratiche ed ha un buon rapporto con il territorio.

Ottimizza le proprie catene del valore e chain management. Che rapporto avete con gli studenti? Quasi tutti si concentrano sull'Università, ma invece secondo le ultime stime, anche le assunzioni all'interno delle Ferrovie dello Stato, riguardano per il 70% i diplomati. E' un settore che viene un po' trascurato, noi come Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano, abbiamo una dimensione nazionale e tematica, che ci pone un po' al centro dell'attenzione della catena logistica e della formazione in questo settore, avendo negli anni il C.A.F.I., fatto corsi ed editato riviste che riguardano sia le ferrovie, che l'autotrasporto, ed in modo specifico anche i giovani.

Abbiamo un po' il senso della situazione per quello che riguarda la cultura di questi ragazzi, stiamo parlando della media superiore.

Qual'è il vostro rapporto nei confronti della diffusione di questa vostra cultura imprenditoriale, che potrebbe essere un importante elemento di restituzione al territorio in termini di "responsabilità sociale"? Analogamente, ma per l'Italia, a quanto lei citava è stato da voi fatto per il Sud Africa?

P. - Noi non reclutiamo soltanto ingegneri ma anche laureati in altre discipline e molti diplomati. Investiamo molto nella formazione dei nostri dipendenti e in alcune sedi abbiamo accordi con gli istituti tecnici locali.

A Savignano abbiamo una "Scuola dei mestieri" dove gli operai con maggiore esperienza insegnano ai giovani diverse attività importanti per il loro lavoro come la saldatura, per la quale abbiamo tra gli insegnanti addirittura il campione italiano ...

AF - Una cosa tecnicamente molto difficile per cui gli italiani sono famosi nel mondo...

P. - Assolutamente. La saldatura è un'attività fondamentale per la realizzazione di un treno dall'assemblaggio delle carrozze all'aggiunta dei diversi componenti.

AF - Avete anche una Fondazione?

P. - Abbiamo Alstom Foundation, che si occupa prevalentemente degli aspetti di carattere educativo e sociale nei Paesi in via di sviluppo.

La Fondazione interviene prevalentemente in quei Paesi dove ci sono maggiori difficoltà di carattere sociale, per costruire scuole, sistemi per bonificare l'acqua e per dare energia a molti villaggi che si trovano in una situazione veramente svantaggiata.

AF - Grazie Presidente per l'intervista che ci ha concessa.

NAPOLI: METROPOLITANA, INAUGURATA LA NUOVA STAZIONE GARIBALDI

di Armando Conte

A Napoli una chiusura d'anno col "botto" da consegnare agli annali della mobilità. Il 31 dicembre 2013 ore 15 infatti segna l'apertura all'esercizio della stazione Garibaldi della linea I Metropolitana di Napoli.

Un capodanno da record, visto l'immediato successo riscosso dalla nuova tratta con tantissimi napoletani e turisti che a partire dalla prima corsa hanno affollato la stazione Garibaldi, la diciassettesima della linea I della metropolitana, la decima tra le stazioni dell'arte. Con questa apertura si avvia il servizio a doppio binario lungo tutti i 18 chilometri della tratta unica Piscinola - Garibaldi per una durata complessiva del viaggio di 33 minuti, senza interruzioni e senza la necessità di cambi e navette, con corse ogni 8 minuti grazie alle

quali è possibile raggiungere dalla Stazione Centrale il centro antico, con le fermate Università, Toledo, Dante e Museo e i quartieri collinari, fino al capolinea Piscinola - Scampia, alla periferia Nord della città.

Dopo l'inaugurazione istituzionale avvenuta il 2 dicembre alla presenza del sindaco di Napoli, del presidente della Regione Campania, del presidente della Metropolitana di Napoli spa e del Ministro delle Infrastrutture, a Garibaldi si aprono le porte del metrò, tutto stile londinese, pronto ad accogliere una vera rivoluzione del trasporto pubblico locale.

La stazione di Garibaldi si presenta come nodo di interscambio strategico e di collegamento tra la periferia e il centro della città: con le linee ferrate nazionali e regionali, infatti, svolgerà funzione di collegamento per ben cinque poli di trasporto (la stazione ferroviaria di Napoli Centrale, quella dell'Alta Velocità, la stazione della Circumvesuviana e delle due linee della metropolitana cittadina).

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su

www.af-cafi.it/StazionediNapoli/tabid/503/Default.aspx

o aprendo direttamente il QRcode riportato a fianco. A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato



NUOVA METROPOLITANA
Garibaldi





SEGUITO ARTICOLO DA PAG.18 DELLA RIVISTA CARTACEA

NAPOLI: METROPOLITANA, INAUGURATA LA NUOVA STAZIONE GARIBALDI

Di Armando Conte

L'apertura di Garibaldi è un grande passo avanti per la città, per gli stili di vita e le abitudini di spostamento dei cittadini.

Potenziati gli strumenti di comunicazione al pubblico con una capillare campagna di informazione. Mappe di orientamento, segnaletica direzionale, info totem, spot e notizie su video di stazione, forniranno dettagli su orari e servizi per muoversi con il trasporto pubblico su ferro e gomma.



Con l'apertura della nuova stazione ci sono

già le prime stime per quanto riguarda il numero dei passeggeri: l'intera linea da binario singolo al sistema a doppio binario e le nuove tecnologie di controllo della circolazione applicate consentiranno un incremento passeggeri da 110mila a 150mila al giorno su tutta la tratta. Si calcolano dunque quasi quattro milioni e mezzo di passeggeri al mese.

Le ultime due stazioni che mancano all'appello sono quelle di Municipio e Duomo, dove i lavori procedono lentamente per difficoltà di vario tipo e anche per i frequenti e relevantissimi ritrovamenti archeologici, avvenuti proprio grazie agli scavi effettuati per la Metropolitana. Tuttavia la prima dovrebbe essere terminata entro il 2014, la seconda nel 2015.

La nuova stazione Garibaldi è stata realizzata da "Metropolitana di Napoli SPA" su disegno dell'architetto e urbanista francese Dominique Perrault, lo stesso che sta curando la ristrutturazione del Teatro Mariinskij di San Pietroburgo, della Biblioteca Mitterrand di Parigi, del Velodromo e piscina olimpica di Berlino, oltre alla riqualificazione della cava ex-Rainone di Salerno.

Lo stesso Dominique Perrault si è occupato anche del restyling dell'intera piazza Garibaldi, dove si trova anche la ferrovia. Al suo interno sono presenti opere d'arte di Michelangelo Pistoletto, mentre l'esterno della nuova "stazione dell'arte" è caratterizzato da coperture in vetro e alberi in acciaio.

La piazza restaurata sarà articolata in due zone: a Nord una successione di giardini e spazi pedonali è scandita dagli accessi alla rete di servizi e al



parcheggio nel sottosuolo; a Sud la grande galleria ipogea collega le stazioni sottolineata da una lunga pensilina. Questa struttura, prosecuzione ideale di quella esistente a suo tempo progettata dall'architetto Pierluigi Nervi, è realizzata da un telaio di acciaio che incornicia frammenti di tessuto polimerico di grandi dimensioni.

Dalla piazza si accede alla stazione della Linea 1 attraverso un pozzo verticale la cui copertura è in vetro così da permettere l'accesso della luce naturale fin quasi al piano banchina che è posto a circa 40 metri di profondità.

Anche la stazione Garibaldi è tra le Stazioni dell'Arte, grazie alle due installazioni realizzate da Michelangelo Pistoletto. Le opere intitolate "Stazione" sono composte da pannelli in acciaio specchiante su cui sono raffigurati, a grandezza naturale, immaginari utenti in cammino, in attesa, durante un incontro. Grazie al fondo specchiante, gli utenti reali di passaggio nella stazione entrano nell'immagine diventando co-protagonisti dell'opera.

Chiuso il cerchio del primo progetto della linea 1, adesso bisogna tuffarsi in quello che prevede il secondo anello di congiunzione della tratta denominata Di Vittorio – Capodichino, che consentirà di arrivare dalla Stazione Centrale all'aeroporto Capodichino di Napoli e per il quale risultano stanziati 600 milioni di euro per poter realizzare un'unica grande rete metropolitana moderna nell'ottica della città metropolitana.

ALSTOM ITALIA, PROTAGONISTI NELL'ENERGIA E NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Alstom, presente in Italia dal 1998, è oggi attiva nei mercati della produzione e trasmissione di energia e del trasporto ferroviario, attraverso le controllate Alstom Power Italia Spa, Alstom Grid Spa e Alstom Ferroviaria Spa.

Il Gruppo – che ha raccolto l'eredità di nomi storici dell'industria italiana, quali Ercole Marelli, Fiat Ferroviaria e Passoni & Villa – ha 12 sedi sul territorio nazionale e occupa circa 3.500 persone.

Nell'anno fiscale 2012/2013 ha registrato un fatturato di oltre 1 miliardo di euro.

Grazie alle proprie tecnologie Alstom Italia partecipa attivamente allo sviluppo delle infrastrutture del Paese e contribuisce al suo progresso.

Antonino Turicchi è dal 2011 Country President di Alstom Italia.

SETTORI DI ATTIVITÀ GRUPPO ALSTOM:

- ♦ **Alstom Transport** - infrastrutture e equipaggiamenti per il trasporto su rotaia
- ♦ **Alstom Thermal Power** - produzione di energia da fonti termiche
- ♦ **Alstom Renewable Power** - produzione di energia da fonti rinnovabili
- ♦ **Alstom Grid** - trasmissione di energia

DATI CHIAVE 2012/2013

I NUMERI DI ALSTOM NEL MONDO

Fatturato: **20,3 miliardi** di euro
Dipendenti: **93.000** in 100 Paesi

I NUMERI DI ALSTOM IN ITALIA

Fatturato: **1 miliardo** di euro
Dipendenti: **3.500** in 12 sedi

LE TAPPE DI ALSTOM IN ITALIA

- 1998** Alstom acquisisce dal Gruppo CIR la SASIB di Bologna comprese le unità italiane di Verona, Bari e Guidonia (Roma) e le sue controllate in Europa e Stati Uniti.
- 1999** Dalla fusione paritetica tra le attività nel campo della produzione di energia di ABB e Alstom nasce ABB Alstom POWER.
- 2000** Alstom rileva la quota ABB nella joint company e acquisisce il controllo totale di ABB Alstom POWER, che nel giugno successivo cambia nome diventando Alstom Power.
- 2000** Alstom acquisisce Fiat Ferroviaria e le sue controllate Elettromeccanica Parizzi e Fiat-Sig (Svizzera), che vengono fuse per incorporazione e rinominate Alstom Ferroviaria.
- 2007** Alstom acquisisce la società spagnola Ecotècnia, specializzata nell'energia eolica e presente sul mercato italiano con numerosi parchi eolici.
- 2008** Alstom acquisisce una partecipazione di maggioranza della Osvaldo Carboni Lecco SpA, specializzata nei componenti per catenarie.
- 2010** Con l'acquisizione delle attività nella trasmissione di energia di Areva T&D, nasce Alstom Grid Italia.
- 2012** Alstom completa l'acquisizione di Osvaldo Carboni Lecco SpA.

ALSTOM TRANSPORT ITALIA

Con un fatturato di **759 milioni di euro** nell'esercizio 2012/2013, **8 sedi** distribuite su tutto il territorio italiano e **2.650 dipendenti**, è una delle principali aziende del settore in Italia. **Le sedi Alstom Transport in Italia** progettano e realizzano materiale rotabile, componenti, segnalamento e infrastrutture per il trasporto su rotaia, dai treni ad alta velocità ai sistemi di segnalamento, fino ai progetti "chiavi in mano" per metropolitane e tramvie. Garantiscono ai propri clienti assistenza e manutenzione, avvalendosi delle più avanzate tecnologie del settore.

Tra i **progetti** più recenti a livello nazionale:

- treni ad altissima velocità AGV per NTV;
- treni regionali Coradia Meridian per Trenitalia, GTT e Trenord;
- treni ad alta velocità Nuovo Pendolino per Trenitalia;
- sistema di segnalamento per il passante Alta Velocità di Bologna;
- rinnovo del sistema di segnalamento della linea 1 della metropolitana di Milano, senza interruzione del servizio, e infrastrutture per la nuova linea 5.
- manutenzione delle flotte: Minuetto (Trenitalia); Coradia Meridian (Trenord); Italo (NTV)

Tra i **progetti** internazionali:

- treni Pendolino per PKP in Polonia e FFS in Svizzera;
- sistemi di trazione per i tram delle città di Rio de Janeiro, Ottawa, Cuenca, Dubai, Tours, Nottingham, Istanbul; e per le metropolitane di Chennai, Nanchino, Singapore, Parigi e Los Teques;
- sostituzione del sistema di segnalamento nella Danimarca orientale e ammodernamento della linea Arad-Curtici in Romania;
- infrastrutture per la Linea 12 della metropolitana di Città del Messico e di Caracas - Los Teques.

Pierre-Louis Bertina è presidente e amministratore delegato di Alstom Ferroviaria SpA.

ALSTOM POWER ITALIA

Alstom Power Italia – erede della grande industria elettromeccanica nazionale, da Ercole Marelli a Tecnomasio Italiano Brown Boveri, a Flakt – sviluppa e costruisce centrali elettriche, fornisce componenti strategici per la produzione di energia (quali turbine, alternatori, sistemi ambientali, caldaie) sia da fonti termiche che rinnovabili, e garantisce tutti i servizi correlati.

Con sede a Sesto S. Giovanni (MI) e **500 dipendenti** (di cui 150 dedicati alla produzione), nell'esercizio 2012/2013 l'azienda ha registrato un fatturato di **129 milioni di euro**. Il sito di Sesto San Giovanni (MI) è centro di eccellenza internazionale per la fabbricazione di barre statoriche per generatori con tecnologia di isolamento in MICA-DUR®.

Alstom Power Italia, che ha installato il 40% dei turbogeneratori presenti sul territorio nazionale, ha la responsabilità per le attività di Service dell'Area Sud Est Europa e Mediterraneo.

Fabrizio Fabbri è Amministratore delegato di Alstom Power Italia.

Tra i **progetti di Alstom Power Italia**:

- centrali a ciclo combinato da 800 MW di Gissi (CH), Scandale (KR) e Modugno (BA);
- impianto di trattamento dei gas di combustione per i termovalorizzatori di Rimini, Ferrara, Forlì, Lomellina e Brescia;
- realizzazione statori per la centrale termoelettrica di AboÀo (Spagna) - 639MVA e per quella nucleare di Leibstadt (Svizzera) - 1.280MW e generatori di ricambio per le centrali di Hassi Berkine (Algeria)- 110MW, Sarmato (PC) - 160MW, Priolo (SR) - 90MW, Sannazzaro (PV) - 200MVA;
- fornitura "chiavi in mano" di impianti di desolfurazione per le centrali di Huchet e Gardanne (Francia), Amager (Danimarca), Megalopolis (Grecia), Rovinari (Romania), Kusile (Sud Africa), Craiova (Romania), La Marmora (Italia);
- fornitura di turbine eoliche ECO80 e relativo contratto di O&M per i parchi eolici di: Sella di Conza (SA), Minervino Murge (BT), Ennese (CT), Santomena (SA), Lucito (CB) e Melissa (Crotone).

ALSTOM

ALSTOM GRID ITALIA

Con oltre un secolo di esperienza in Italia, Alstom Grid contribuisce allo sviluppo delle reti elettriche nazionali e mondiali. Leader mondiale per i sezionatori in Alta Tensione, vanta importanti referenze nel campo dei sistemi di trasmissione per i quali dal 1985 a oggi ha ottenuto 20 brevetti.

Con un fatturato annuo complessivo di **142 milioni di euro e 350 dipendenti**, Alstom Grid S.p.A è presente in Italia con **3 siti**: Noventa di Piave (VE - centro di eccellenza per i sezionatori in alta tensione con funzioni di Ricerca & Sviluppo), Sesto San Giovanni e Milano (centro di competenza mondiale per la ricerca, progettazione, sviluppo e produzione di isolatori passanti a condensatore per qualsiasi tipo di applicazione).

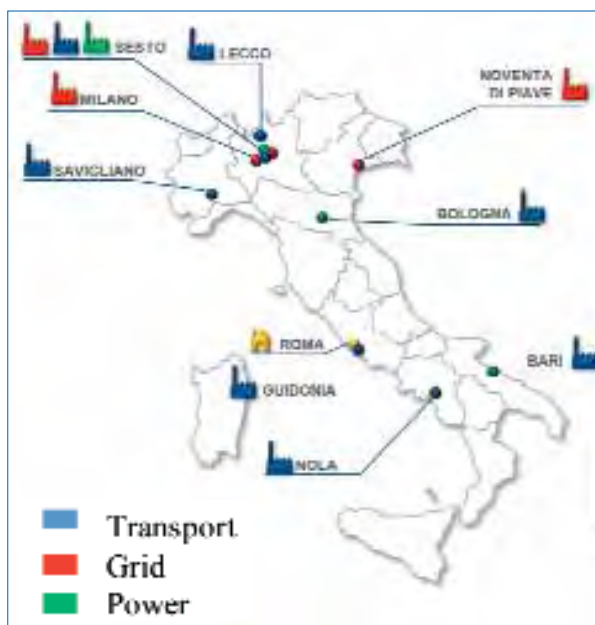
Le attività di Alstom Grid Italia, rispecchiano quelle del settore a livello mondiale, con un'offerta ampia di prodotti (apparecchiature elettriche per la trasmissione dell'elettricità ad altissima e alta tensione), sistemi (gestione delle reti elettriche e grandi progetti "chiavi in mano"), protezione e controllo (sistemi informativi avanzati per la gestione in tempo reale delle reti elettriche) e servizi.

I sezionatori e gli isolatori passanti prodotti da Alstom Grid in Italia sono stati installati in alcuni dei progetti più importanti HVDC nel mondo come, Rio Madeira (Brasile) 600 kV DC. Alstom Grid ha consegnato ed installato oltre 140.000 sezionatori in più di 130 paesi nel mondo ed è leader mondiale nel settore dal 2003 con una quota di mercato del 21% e ha fornito i passanti in carta impregnata d'olio per il trasformatore da 1.100 kV per la prima linea di trasmissione a 1.000 kV mai realizzata.

Tra i **progetti di Alstom Grid Italia**:

- sezionatori prodotti per i più importanti progetti HVDC nel mondo come: Xiangjiaba-Shanghai (Cina) 800 kV DC; Rio Madeira (Brasile) 600 kV DC; Champa (India) 800 kV DC; Megaswitch 765 kV (U.S.A.) con open gap di 1000kV; "Cape Link" (Sud Africa) per interconnessione 800kV; Western Link (U.K.) 617kV DC;
- fornitura di isolatori passanti per HV e UHV in diverse tecnologie: in carta impregnata d'olio per trasformatore da 1100 kV per la prima e la seconda linea di trasmissione a 1100 kV operante in Cina; tecnologia ibrida (OIP SF6) per trasformatori HVDC 820 kV 4500A in fase di installazione sui trasformatori in Cina; gas per la realizzazione di passamuro da 600KVDC (progetto Rio Madeira, Brasile) e da 820kv 4500° HVDC (progetto Xilodou-Xhexi, Cina).
- sistemi di Protezione e Controllo: GIS 400 kV centrale di Tzafit (Israele), centrale termica 690 MW di Hassi Messaud (Algeria).

SEDI ALSTOM ITALIA



Alberto Galantini è Amministratore delegato di Alstom Grid Italia SpA.

RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA PER ALSTOM

UN IMPEGNO GLOBALE

- ♦ Il crescente bisogno di energia e di trasporto sullo sfondo dei cambiamenti climatici globali ci impone di cercare risposte innovative sostenibili. Alstom vuole essere il riferimento nelle soluzioni ad alta tecnologia per l'energia e i trasporti, e contribuire a plasmare un futuro sostenibile per il pianeta.
- ♦ La nostra sfida è quella di fornire infrastrutture per l'energia e il trasporto in grado di coniugare sviluppo economico, progresso sociale e rispetto per l'ambiente. Questo grazie all'innovazione e all'eccellenza di esecuzione del progetto.
- ♦ Vogliamo raggiungere una posizione di leadership nei nostri ambiti, creando vantaggi competitivi sostenibili. Attraverso una crescita responsabile, generiamo valore per i nostri azionisti e opportunità per le nostre persone e i partner commerciali.
- ♦ In concreto, facciamo in modo che ognuna delle nostre soluzioni sia concepita secondo un percorso di eco-progettazione. Questo prevede l'integrazione dei parametri ambientali nella progettazione dei prodotti, per gestire e ridurre l'impatto sull'ambiente per tutto il ciclo di vita, dalla fabbricazione al riciclaggio.
- ♦ Ognuno dei nostri tre settori di attività – Power, Grid e Transport - offre prodotti puliti, intelligenti ed efficienti e soluzioni basate su tecnologie sostenibili come la cattura della CO₂, produzione di treni riciclabili al 98%, e realizzazione di smart grid. Questo è il contributo principale di Alstom per la protezione dell'ambiente.
- ♦ In particolare Alstom Transport è impegnata in un percorso di eco-progettazione per gestire e ridurre l'impatto sull'ambiente dei treni per tutto il ciclo di vita, dalla fabbricazione al riciclaggio, che prevede, ad esempio, l'utilizzo di materiali compositi e riutilizzabili, la riduzione della massa e la riduzione delle emissioni di sostanze nocive.
- ♦ Per rafforzare il suo impegno per l'ambiente, Alstom collabora con una serie di enti che lavorano per promuovere il coinvolgimento delle imprese nello sviluppo sostenibile globale quali:
 - **Global Compact**: incoraggia le imprese a impegnarsi per una serie di valori chiave che vanno dai diritti umani, alle condizioni lavorative, alla tutela dell'ambiente fino alle pratiche commerciali.
 - **World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)**
 - composto da 190 aziende internazionali, in particolare nell'ambito del gruppo di lavoro sul tema "Acqua ed energia".
 - **Alliance for Clean Technology Innovation and dissemination**
 - **Sustainable Development Charter** redatta dalla International Association of Public Transport (UITP).
 - **International Emission Trading Association (IETA)**
 - **Prince of Wales's Corporate Leaders Group on Climate Change and EU Corporate Leaders Group on Climate Change**
 - **Australia-based Global Carbon Capture and Storage**
 - **Climate Group** - un'organizzazione che lavora a livello internazionale per riunire i governi e le imprese a ridurre le emissioni e accelerare l'implementazione delle tecnologie pulite.

ALSTOM FOUNDATION

La Alstom Foundation è la concreta espressione dell'impegno di Alstom nel fornire infrastrutture per l'energia e i trasporti in grado di combinare lo sviluppo economico, il progresso sociale e il rispetto per l'ambiente. Dal 2007, la Alstom Foundation ha supportato iniziative umanitarie abbracciate dai propri dipendenti che avessero a che fare con:

- ♦ Sviluppo economico delle comunità locali nel rispetto dell'ambiente.
- ♦ Educazione e attenzione all'ambiente.
- ♦ Supporto sociale.
- ♦ Preservazione della natura.

I NOSTRI VALORI: FIDUCIA, SPIRITO DI SQUADRA, AZIONE

- ♦ **Fiducia:** la fiducia reciproca è essenziale per il corretto svolgimento della nostra attività e la gestione efficiente dei nostri progetti. La fiducia si basa sulla responsabilità attribuita a ciascun decisore, sulla delega dell'autorità, e sulla convinzione che ogni dipendente riveste un ruolo importante nello sviluppo del Gruppo. Si basa sull'apertura di ogni individuo al suo ambiente professionale per garantire la trasparenza.
- ♦ **Spirito di squadra:** l'attività di Alstom è basata sulla nostra disciplina collettiva, sugli sforzi per fornire e realizzare i progetti con successo, e sull'interazione per essere sicuri di sfruttare appieno tutte le competen-

ze disponibili. Questo spirito di squadra, fondato sulla nostra dedizione allo sviluppo di ciascun dipendente, si estende alla nostra collaborazione con i nostri partner e clienti.

- ♦ **Azione:** per raggiungere l'impegno di Alstom di fornire i migliori prodotti e servizi che superino le aspettative dei clienti, l'azione è una priorità. L'azione è costruita sul pensiero strategico e evidenziata dal nostro servizio clienti, integrata nelle nostre attività quotidiane e in ogni progetto. Azione implica l'adozione di chiare priorità, una velocità di esecuzione che ci differenzia dai nostri concorrenti, e la capacità di segnalare il raggiungimento dei nostri obiettivi di business. La leadership è essenziale per guidare l'azione.

CODICE ETICO

- ♦ Rafforzare costantemente la cultura e la reputazione di Alstom sull'integrità è un obiettivo fondamentale: per questo è necessario che tutti i dipendenti conoscano e si impegnino a rispettare il Programma d'Integrità Alstom.
- ♦ Il Codice Etico di Alstom contiene i valori e le regole di condotta personale e collettiva che fanno di Alstom una società etica.
- ♦ Il Codice Etico di Alstom si applica indistintamente a tutti i dipendenti del Gruppo.
- ♦ Regolarmente aggiornato è pubblicato nelle lingue principali del Gruppo e distribuito ai dipendenti e agli interlocutori esterni dell'azienda in tutto il mondo.

ALSTOM

Eco-design

Prodotti dal design responsabile

> Il principio base

ALSTOM si impegna ad includere i fattori ambientali nella progettazione dei propri prodotti, con l'obiettivo di controllare e minimizzare l'impatto ambientale per tutto il ciclo di vita dei prodotti, dalla fabbricazione al riciclaggio. Ecco cosa si intende per eco-design. ALSTOM è stato un pioniere in quest'area, avendo lanciato, già nel 1987, il pacchetto software EIME (*Environmental Information and Management Explorer*) in collaborazione con altre organizzazioni e con il supporto di ADEME (l'agenzia francese per l'energia e l'ambiente). Questo software permette di creare il migliore compromesso ambientale, identificandolo fin dalle fasi iniziali di progettazione.

> Come funziona?

Consiste nella progettazione di un prodotto, rispettando limiti tecnicamente ed economicamente accettabili, in grado di soddisfare le aspettative del cliente in termini qualitativi e di costo, minimizzando al contempo l'impatto ambientale per tutto il ciclo di vita. I fattori presi in esame sono la tossicità dell'acqua, il peggioramento della qualità dell'acqua, la produzione di rifiuti pericolosi, il consumo di risorse energetiche, la tossicità e l'acidificazione dell'aria, l'effetto serra, gli effetti sullo strato dell'ozono e quelli sulla nostra salute. Gli sforzi profusi da ALSTOM oggi si concentrano sulle seguenti aree:

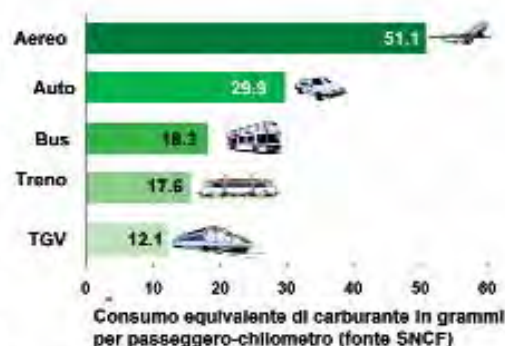
- Riduzione del consumo di energia
- Riciclabilità
- Utilizzo di materiali rinnovabili "puliti"
- Assemblati smontabili che necessitano di pochi pezzi di ricambio
- Riduzione della rumorosità, sia interna che esterna

> I vantaggi

- L'utilizzo, il miglioramento dell'efficienza dei sistemi di trazione e la configurazione delle vetture (architettura articolata) consentono una riduzione della massa delle vetture e del consumo di energia pari al 10%.
- L'impiego di materiali isolanti e il miglioramento del contatto rotaia-ruota tramite degli smorzatori acustici consentirà una riduzione del livello di rumore all'interno delle vetture della metropolitana di 7 decibel nell'arco di 10 anni.
- L'impiego di bio-materiali (materiali ricavati da risorse rinnovabili come il legno e canapa) consente ad ALSTOM di raggiungere un tasso di riciclabilità compreso tra l'85% e il 92%.
- Una durata nel tempo prolungata e una riduzione del consumo di energia: un TGVTM ha una durata di circa 30 anni e il suo consumo di energia è di 4-6 inferiore a quello di un'autovettura, mentre un tram produce una quantità di CO₂ di 12 volte inferiore.



Analisi del ciclo di vita generata dal software EIME: la linea blu rappresenta il migliore compromesso ambientale



ALSTOM

Accessibilità

Come rendere le vetture uno spazio abitabile per tutti

> Il principio

Tre anni fa ALSTOM, un precursore in termini di accessibilità alle vetture, ha preso parte alla redazione della TSI (Specificazione tecnica per l'interoperabilità) relativamente all'accessibilità per soggetti con mobilità ridotta. Da allora ALSTOM si è impegnata ad implementare tali raccomandazioni al fine di:

- facilitare l'accesso e il movimento a bordo,
- adattare l'ergonomia degli arredamenti interni,
- rendere le informazioni accessibili a tutti.

> Come funziona?

Per facilitare l'accesso e il movimento a bordo sono stati apportati i seguenti miglioramenti:

- Riduzione dei dislivelli tra vettura e marciapiede per mezzo del design delle pedane, delle rampe e dei predellini a scorrimento (fissi o mobili).
- Pavimenti bassi, senza gradini, gli interni vettura in linea da un'estremità all'altra e pavimenti bassi in tutte le parti delle vetture posizionati allo stesso livello dei marciapiedi per il tramvia CITADIS™.
- Numerose porte doppie.
- 10% dei sedili e degli spazi riservati a persone con mobilità limitata.
- Barre e corrimano sviluppato e posizionato in modo tale da agevolare il flusso delle persone in movimento.
- Pulsanterie sensibili al tatto e visive, facilmente identificabili indipendentemente dal tipo di handicap. Le pulsantiere sono progettate per ridurre al minimo la pressione necessaria per aprire le porte.
- Messaggi audio, percorsi attivi di linea, segnali audio e visivi che indicano un'ostruzione della visibilità e dei segnali audio che indicano la chiusura delle porte.

> I vantaggi

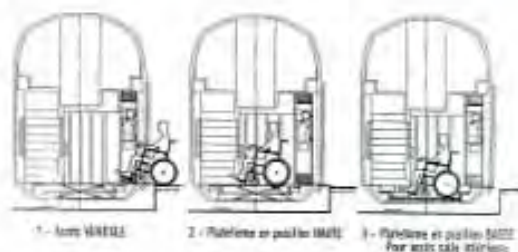
- Riduzione dei tempi di sosta nelle stazioni grazie ad una maggiore fluidità e ad un flusso passeggeri più rapido.
- Un'impressione di comodità e di ampi spazi unita alla facilità di movimento all'interno delle vetture.
- Trasporti pubblici molto più allettanti grazie all'aumento del comfort.



Sviluppo del design interno metro



Sistema marciapiede-pedana



Piattaforma elevatrice TGV

ALSTOM



LA FONDAZIONE FS ITALIANE

di Alessandro Bonforti

Il 20 marzo 2013, per iniziativa della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FS Holding) e di Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia, è nata la Fondazione FS Italiane (sito web www.fondazionefs.it).

La Fondazione FS nasce con lo scopo di riunire in sé in un'unica struttura l'immenso patrimonio storico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che, a tutti gli effetti, è patrimonio non solo di un gruppo industriale ma dell'intera nazione. Tale patrimonio comprende archivi documentali e biblioteche che, sino ad ora, sono state scarsamente accessibili e che potranno, in seguito ad un impegnativo lavoro di riordino ed archiviazione già iniziato, essere resi più facilmente fruibili.

INDICE

- Costituzione della Fondazione
- La Fondazione in rapporto alle associazioni delle ferrovie turistiche ferroviarie
- Le modalità di gestione delle linee storiche turistiche

Il Presidente della Fondazione FS Italiane è l'ing. Mauro Moretti, Amministratore Delegato di FS Italiane. Il Consiglio di Amministrazione è completato dall'ing. Vincenzo Soprano, Amministratore Delegato Trenitalia, e dall'ing. Michele Mario Elia, Amministratore Delegato RFI. Il Direttore della Fondazione FS è l'ing. Luigi Cantamessa,

che negli anni passati ha ricoperto incarichi nella Direzione Centrale Comunicazione Esterne e poi nella Direzione Centrale Strategie e Pianificazione di Gruppo FS, con specifico ruolo nella gestione dell'asset storico di Trenitalia.

La presentazione pubblica della Fondazione FS è avvenuta il 3 ottobre 2013 alla Stazione

Centrale di Milano, in coincidenza con i festeggiamenti per il 25° anniversario del primo servizio dell'elettrotreno ETR 450 "Pendolino".

Proprio in occasione della presentazione del 3 ottobre è stato annunciato che la prima parte di questo inestimabile patrimonio documentale, riconosciuto dal Ministero dei Beni Culturali come la più grande raccolta storica di carattere ferroviario esistente in Italia, è accessibile al pubblico presso la Sede centrale di Villa Patrizi, a Roma.

Complessivamente, il patrimonio storico documentale delle Ferrovie dello Stato è costituito da tre grandi settori: bibliotecario, archivistico e audiovisivo.

Tale vasto archivio è costituito, da oltre 50 mila volumi, 8.000 cartelle di documentazione, disegni e planimetrie, 260 mila disegni tecnici di locomotive e veicoli storici, 500 mila disegni tecnici di rotabili in esercizio e 10 mila immagini fotografiche, 3.500 cassette video, 3.000 pellicole cinematografiche, foto e filmati digitali in HD. Considerando che i primi documenti risalgono alla epoca pre-unitaria, si tratta di fatto della testimonianza della nascita e crescita del nostro Paese, della quale la ferrovia è certamente protagonista.

Un altro elemento dall'immenso valore storico entrato a fare parte del patrimonio direttamente gestito da Fondazione FS è il Museo Ferroviario di Pietrarsa, luogo che rappresenta certamente il principale simbolo della storia ferroviaria italiana, che potrà così essere ulteriormente valorizzato.

Oltre alla struttura museale di Pietrarsa, sono passati sotto la diretta gestione di Fondazione FS i seguenti siti, attualmente non più interessati dall'esercizio ferroviario:



- Rimessa Saloni di Roma Termini;
- Ex Rimessa Locomotive di Tirano;
- Ex Rimessa Locomotive di Sondrio;
- Ex Squadra Rialzo di Trieste Campo Marzio;
- Ex Squadra Rialzo di Cremona;
- Deposito Rotabili Storici di Pistoia;
- Ex Squadra Rialzo di La Spezia Centrale;
- Ex Deposito e Officina La Spezia Migliarina;
- Ex Squadra Rialzo di Foligno;
- Ex Squadra Rialzo di Milano C.le;
- Ex Rimessa Locomotive di Vicenza.

Tali impianti sono destinati ad ospitare stabilmente la gran parte dei 200 rotabili storici che sono stati trasferiti sotto la diretta competenza della Fondazione FS.

Come si può notare, l'elenco non comprende alcuno degli impianti del sud Italia nei quali, in effetti, sono presenti un buon numero di rotabili storici, pure passati alla Fondazione FS, e sui quali hanno lavorato e lavorano le locali associazioni che li hanno in affidamento. Proprio i 200 rotabili storici che costituiscono l'ultima, solo in ordine di esposizione, parte del patrimonio che, come si legge sul sito ufficiale, è stato conferito alla Fondazione FS e sono da essa considerati il "gioiello di famiglia", meritano qualche approfondimento.

Infatti, la operatività di questo notevolissimo

parco di rotabili storici che il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha meritoriamente mantenuto in vita rappresenta, nei confronti del pubblico di appassionati del mondo della ferrovia e del turismo culturale ed eco-sostenibile, un riferimento di primaria importanza.

Occorre ricordare in proposito, oltre ai già evidenziati meriti del Gruppo FSI, che negli ultimi decenni molte associazioni hanno consentito, con il loro lavoro volontario, regolato da apposite convenzioni con Trenitalia, che questo patrimonio continuasse a vivere, sia impegnandosi negli impianti sparsi per tutta l'Italia a lavori di restauro, manutenzione, accoglienza, ecc., sia promuovendo le manifestazioni che tutti noi ben conosciamo e che in molti casi rappresentano ormai, in tutta la Penisola, realtà consolidate del territorio: dal "TrenoBLU" e "Treno Natura" al "Treno del Mandorlo in Fiore", dai "Treni di Natale" ai "Treni dell'Olio", e così via. Anche in seguito a questo oneroso e lungo impegno, molti rotabili sono ora pervenuti in piena efficienza alla Fondazione FS, potendo peraltro contare su una immagine e su bacini di utenza territorialmente consolidati.

Per quanto riguarda il settore dei rotabili storici e il futuro sviluppo delle iniziative di viaggi in treno d'epoca in tutto il territorio nazionale, la nascita della Fondazione FS appare essere quindi un vero punto di svolta.

Nel prossimo futuro le associazioni che hanno in affidamento i rotabili storici della Fondazione FS sottoscriveranno nuove convenzioni che regoleranno i rapporti nella nuova fase che ha avuto inizio il 20 marzo 2013.

Seguiremo con attenzione lo sviluppo di questi primi passi, da spettatori interessati affinché il patrimonio storico curato

dalla Fondazione FS sia valorizzato, intendendo con ciò che ne venga garantita per prima cosa la completa operatività e quindi una fruizione più immediata e diffusa sul tutto il territorio nazionale.

In particolare, basandoci sulla facile previsione che i viaggi in treno d'epoca costituiranno certamente l'occasione di maggiore visibilità della Fondazione FS, riteniamo che questo settore vedrà ancora coinvolte le associazioni di volontari che localmente sono strumento di promozione indispensabile, oltre che veri "angeli custodi" dei rotabili storici loro affidati.

Ricordiamo come il CAFI abbia già rivolto da tempo la sua attenzione all'opera delle associazioni volontarie che operano per la salvaguardia e la valorizzazione dei rotabili storici in Italia, come ricorderà chi ci segue. Infatti, con l'agenda 2014 abbiamo presentato molte Associazioni di Ferrovie Turistiche italiane che operano nelle realtà locali (vedi numero 11-12 del 2013).

Infine, riteniamo che la Fondazione FS possa intraprendere anche una specifica attività di salvaguardia di quelle linee secondarie che, come abbiamo purtroppo dovuto registrare in tempi recenti, sono state chiuse o sono a rischio chiusura, un po' in tutta Italia. Si tratta, infatti, nella maggior parte dei casi, di linee che potrebbero avere un positivo futuro proprio come linee turistiche da esercire, eventualmente, al solo scopo di effettuarvi manifestazioni con treni storici, superando anche alcune evidenti difficoltà operative oggi presenti.

Per conseguire tale obiettivo, riteniamo sia indispensabile affrontare organicamente l'argomento iniziando a ripensare le modalità di gestione di queste linee, a partire dalla istituzione di regolamenti

specifici che, semplificando la gestione di tratte su cui transiterebbe un solo convoglio, potrebbero ricondurre i costi di manutenzione e gestione in termini di sostenibilità finanziaria. Ciò, ancora una volta, con il prezioso coinvolgimento delle associazioni di volontari, che già in molti casi hanno dato ampia dimostrazione di disponibilità e di affidabilità per il mantenimento anche soltanto del decoro di importanti impianti ferroviari dismessi.

Del resto, anche per restare solo alle linee, non si dovrebbe inventare niente di nuovo, basterebbe rifarsi ai tanti esempi presenti all'estero dove, ad esempio in Spagna, la Fondazione della RENFE (le ferrovie spagnole) ha ricevuto in dote migliaia di chilometri di linee dismesse (con le relative infrastrutture di stazioni, impianti, depositi, ecc.) oggi in buona parte riconvertite a ferrovie turistiche o in "Vias Verdes" come percorsi ciclopeditoni.

Per quanto riguarda il nostro paese, si trat-

ta di linee secondarie costruite fra l'800 e il '900, inserite nei più caratteristici paesaggi italiani e dotate di infrastrutture (stazioni, ponti viadotti e gallerie) che sono esse stesse patrimonio di archeologia industriale, importante testimonianza della storia delle popolazioni e dei territori da esse attraversati.

Se la salvaguardia di queste linee non dovesse essere, almeno in questa fase iniziale, un compito specifico della Fondazione, la stessa potrebbe comunque fare da catalizzatore tra i vari enti in un modo o nell'altro coinvolti: Enti Locali, Ministeri dei Trasporti e Beni Culturali ed RFI.

E' evidente che sviluppando questa funzione, anche la Fondazione potrà divenire elemento fondamentale del mantenimento in esercizio di linee turistiche, fornendo rotabili storici (anche quelli che si apprestano a diventare tali in un futuro non molto lontano...) che rendono più attraente e accattivante l'esercizio turistico.





Movimento sindacale, conflitti di lavoro e relazioni industriali in ferrovia tra storia e storiografia.

di Vincenzo Rainone

L'attenzione dedicata dalla nostra storiografia al tema dei conflitti del lavoro e delle relazioni industriali in Ferrovia appare, a tutt'oggi, palesemente inferiore al grandissimo peso esercitato dall'azienda ferroviaria di Stato nella vita economica e sociale del paese e alla sua cruciale importanza nella storia dei movimenti sociali e sindacali.

INDICE

- Le prime esperienze pioneristiche (Finzi e Guerrini)
- Gli studi sui movimenti sociali
- La complessità sociale delle grandi strutture industriali

Ha finora pesato sulle scelte e sugli indirizzi della storiografia sul movimento operaio e sindacale un diffuso limite "industrialista", accompagnato da grave ritardo e sordità della storiografia italiana, e della stessa cultura italiana nel suo complesso ai temi dello Stato - di cui l'esperienza delle Ferrovie costituisce in Italia un elemento essenziale - che ha di fatto portato a privilegiare anche nella

storia delle origini del movimento operaio organizzato la nascita e lo sviluppo della classe operaia industriale.

Un'impostazione ulteriormente accentuata dalla forte enfasi sul carattere "precoce" del movimento operaio italiano dovuta alla tradizione più illustre della storiografia socio-politica italiana, quella che si suole definire marxista gramsciana¹.

E, come la ambiguità e onnicomprensività del nostro titolo ci suggerisce, il bilancio assai modesto si esaurisce comunque in opere riconducibili all'approccio politico-istituzionale, cioè dedicate essenzialmente alle strutture sindacali e poco propense ad allargare il quadro alle relazioni industriali, e anche agli stessi conflitti sindacali, come espressione autonoma della vita aziendale e delle sue dinamiche.

Così, prima di segnali comunque assai recenti e discontinui di interesse, la sola eccezione nel quadro interpretativo complessivamente deludente è stata costituita praticamente per decenni dal lavoro, per certi aspetti pionieristico, di Enrico Finzi sull'organizzazione sindacale dei ferrovieri alla fine dell'800 dedicato, non a caso, a un tentativo di parziale ribaltamento della prospettiva e di rivalutazione del ruolo dei ferrovieri come segmento decisivo del processo di edificazione di forme moderne di rappresentanza sociale e sindacale nel nostro paese. Un tentativo rimasto però del tutto isolato anche forse per l'incapacità di supportarlo fino in fondo con una analisi della specificità sociale, organizzativa e, perché no, istituzionale dei ferrovieri nel quadro delle condizioni generali del lavoro dipendente nella lunga fase di preparazione al difficile decollo dell'industrializzazione in Italia e quindi per la sua incapacità di rappresentare la base di una lettura alternativa² Il lavoro di Libertario Guerrini sul sindacato "di classe" dei ferrovieri pur con tutti i segni, peraltro nobilissimi, di immedesimazione tra memoria storica e scelte politico-ideologiche ha così lungamente costituito - lo resta in parte tuttora quanto meno per ampiezza del contributo documentario - un riferimento insostituibile per gli studi.³



NOTE

¹ L'interpretazione lungamente egemone nella storiografia di settore è infatti quella che vede nel movimento operaio italiano una esperienza, per l'appunto, "precoc", le cui forme ideologiche e organizzative, relativamente evolute, si innestano su una base sociale nettamente più arretrata. Impostazione di notevole spessore storiografico che, comunque, ha di fatto portato, per ragioni storico-politiche su cui non è il caso qui di soffermarsi, a spostare nettamente in avanti l'assunzione della piena maturità di forme politiche e organizzative del movimento operaio italiano. Per i punti più alti ed emblematici di questo approccio. Cfr. G. Manacorda, *Il movimento operaio italiano attraverso i suoi congressi*, Roma 1971. G. Procacci, *La classe operaia italiana agli inizi del secolo ventesimo*, Roma, 1972

² Cfr. Enrico Finzi: *Alle origini del movimento sindacale: i ferrovieri*, Bologna, 1975: Sotto il profilo storico politico il lavoro di Finzi, dedicato alla nascita di forme di organizzazione collettiva sotto l'ispirazione del primo socialismo nell'ultimo decennio dell'800, e quindi in una fase che precede le grandi scelte economiche e istituzionali che segnano vita e ruolo delle ferrovie nazionali, pare adombrare un timido recupero della tradizione socialista e forse un suo collegamento privilegiato con la funzione stato in una ipotesi, ci si passi il termine, protosocialdemocratica

³ Cfr. L. Guerrini, *Organizzazione e lotte dei ferrovieri italiani*, Roma, 1972

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su www.af-cafi.it/Movimentosindacale/tabid/497/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato a fianco. A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato



Il movimento
sindacale

SEGUITO ARTICOLO DA PAG.31 DELLA RIVISTA CARTACEA

**Movimento sindacale, conflitti di lavoro e relazioni industriali in ferrovia
tra storia e storiografia.**

Alcune osservazioni sul quadro storiografico.

Di Vincenzo Rainone

INDICE

- *Le prime esperienze pioneristiche (Finzi e Guerrini)*
- *Gli studi sui movimenti sociali*
- *La complessità sociale delle grandi strutture industriali*





C'è così da chiedersi se in realtà le scelte della storiografia, in un settore, quello degli studi sui movimenti sociali, sensibile più forse di qualsiasi altro al rapporto tra politica e storia, non siano altro che la proiezione del ruolo assegnato ai ferrovieri nel quadro dei delicati equilibri politico rappresentativi del movimento operaio e sindacale in Italia nel corso della sua lunga evoluzione. In realtà, proprio per i ritardi nella formazione di una moderna base industriale, quella dei ferrovieri ha costituito, in qualche modo, nella storia dei movimenti sindacali nel nostro paese, per una parte non breve della sua storia, una risorsa sindacale a forte valenza politico-strategica, comune cioè all'intero movimento, utilizzata di volta in volta su terreni diversi a seconda delle molte sfaccettature e angolazioni in cui si è presentata la crucialità e centralità funzionale del loro ruolo, spesa comunque, per una sorta di tacito accordo, solo in minima parte sul terreno delle relazioni industriali aziendali che appaiono invece definite da logiche categoriali e professionali fortemente specifiche e da culture tecniche e organizzative in larga parte "interne". Nella fase di costruzione delle basi organizzative e politiche fondamentali dell'organizzazione sindacale e del lavoro in Italia i movimenti e le prime iniziative sociali e rivendicative dei ferrovieri hanno svolto un insostituibile ruolo di sostegno al consolidamento e allo sviluppo dell'intero movimento ¹. E le lotte per la libertà sindacale dei ferrovieri costituiscono, in questa fase, per merito indubbio dei socialisti, un grande evento nazionale con spiccato valore simbolico nella conquista della definitiva cittadinanza di un sistema di rappresentanza sindacale adeguato alle nascenti ambizioni di sviluppo del paese. Successivamente, a partire dalla nazionalizzazione, e in maniera assai più spiccata nel secondo dopoguerra, l'accento pare spostarsi più decisamente sul terreno politico con la specifica funzione cioè di scandire momenti ed eventi di particolare crucialità nella mobilitazione politica dei movimenti sociali e sindacali (e quell'atto a significato fortemente simbolico che è, in questo quadro, lo sciopero generale). Elemento di continuità in questo quadro di opzioni, suo collante ideologico, è in qualche modo, il rapporto privilegiato dei ferrovieri con quella entità quasi "metastorica" che è lo stato nelle ideologie sociali egemoni nella formazione del movimento operaio organizzato un rapporto che alla lunga ha costituito sul piano sociale, politico e perfino rivendicativo il motivo determinante e dominante di larga parte delle relazioni industriali in Ferrovia. Resta il fatto che la storiografia ha sostanzialmente accettato, se non definitivamente consacrato, anche nei pochi successivi contributi, questo tipo di lettura "esterna", supportandola semmai con chiavi di lettura fondate in forma più o meno esplicita su elementi "corporativi" (Condizioni di stabilità economica e sociale sicuramente maggiori di quelle accordate, almeno negli

¹ Nell'Italia dell'ultimo ventennio dell'800, e, in parte, anche nei primi anni del nuovo secolo, paese sostanzialmente privo di una base industriale di qualche consistenza, negli anni cruciali invece per la affermazione in Europa delle forme relativamente moderne di rappresentanza e organizzazione sociale, è la presenza dei ferrovieri e il loro poderoso sviluppo di forme articolate di organizzazione sociale e sindacale a dare contenuti e consistenza sociale a dinamiche organizzative altrimenti condannate ad un destino inevitabile di dispersione sotto i colpi della repressione o ad un repentino rientro nella dimensione corporativa e mutualistica. Lo sviluppo delle organizzazioni presenta in particolare notevoli elementi di continuità e vitalità nonostante gli indirizzi pesantemente repressivi della classe dirigente politica ed economica. E' in questi anni che si vengono del resto formando le linee fondamentali di aggregazione sindacale legate alla specificità dei mestieri e delle qualifiche ferroviarie nel processo di lavoro che sono comunque le avanguardie delle prime iniziative sindacali. Per una documentatissima ricostruzione si veda, L. Guerrini *Organizzazione ...cit*, Roma 1972



anni della formazione della base industriale in Italia, alla gran parte del lavoro salariato urbano e rurale, forza contrattuale delle professionalità, particolare peso delle risorse negoziali legato alla essenzialità del servizio, ecc.)²

2. Oggi, superata ormai l'interpretazione economicistica a forte impronta deterministica, formulata per ragioni storiche comprensibili dal filone prevalente della storiografia socio-politica, il "caso" dei ferrovieri può forse contribuire a inaugurare una nuova direzione di lettura delle origini dei movimenti sociali e sindacali non più come espressione della tradizionale nozione, ideologica e sostanzialmente pauperistica, di "coscienza di classe" ma piuttosto dello sviluppo tecnico-funzionale della civiltà industriale matura e di quella sua espressione privilegiata che sono le grandi strutture, i grandi apparati e le grandi organizzazioni di servizio. Un segmento vitale perfino per recuperare storicamente in maniera equilibrata il concetto di *complessità sociale* che richiede innanzitutto di ricondurre storicamente vecchie e consolidate opzioni politico-ideologiche del secolo passato alle loro concrete motivazioni socio-organizzative attraverso una rivisitazione pressoché completa della condizione sociale, lavorativa e professionale che si apra a nuove tematiche (si pensi al tema, totalmente trascurato, o fortemente semplificato, della formazione, scolare e aziendale, del lavoro salariato) che privilegi, ad esempio, l'organizzazione come elemento di diversificazione e di strutturazione sociale ben al di là di tesi e prospettive datate, dalla critica del taylorismo alla mistica dell'operaio massa. Una prospettiva in grado di investire gradualmente in senso trasversale e intersettoriale anche i segmenti sociali forti in un'ottica non quindi più limitata al tradizionale, e tranquillizzante, segmento delle "aristocrazie operaie" e di riproporre forse lo stesso concetto di "coscienza di classe" al di fuori della sua immanenza ideologica, nella sua dimensione assai più concreta e storicamente verificabile di graduale assunzione di piena consapevolezza da parte del lavoro organizzato della sua centralità non solo produttiva ma anche organizzativa e funzionale; il moderno conflitto industriale andrebbe così ricondotto alla forte contraddizione di questo processo con le condizioni storiche di base dell'industrializzazione in una

² Approccio che trova la sua espressione storiografica a nostro avviso più matura in quello che resta il contributo più completo e significativo alla storia del sindacato "di classe" in Ferrovia Cfr. M. Antonioli, P.G. Checco. (a cura di) "Il Sindacato Ferrovieri italiani dalle origini al fascismo" Roma, 1985) Una prospettiva che, anche se per così dire ribaltata è alla base anche dell'ultimo contributo storico-celebrativo sul tema Cfr S. Maggi. Lavoro e identità. I cento anni del Sindacato ferrovieri Italiani, Roma, 2007



fase determinata del suo sviluppo e quindi come espressione essa stessa delle logiche di sviluppo e modernizzazione della civiltà e del mondo industriale.

Pochi settori e ambiti tematici come quello delle Ferrovie e dei suoi lavoratori sono in grado di far cogliere del resto la grande contraddittorietà storica di questi processi e di queste dimensioni - collocati criticamente tra razionalità organizzativa e conflitto industriale - e di farla rivivere dentro le dinamiche rivendicative di una grande struttura sociale e organizzativa, la prima, forse, nella storia del paese. E' su questo terreno che andrà finalmente rivisitata, e non più attraverso la abituale lettura politica "esterna", la stessa particolarissima dislocazione socio-organizzativa dei ferrovieri a partire dalla caratteristica, apparentemente contraddittoria, di unire una adesione sicuramente convinta anche a prezzo elevatissimo ai motivi generali della lotta sociale e politica ad un senso assai accentuato della specificità di ruolo con forti tendenze all'orgoglio di mestiere o perfino al "particolarismo" giuridico-corporativo ³. In qualche modo occorre penetrare il senso e le motivazioni di queste dinamiche profonde, l'alternarsi di motivi rivendicativi generali e specifici e coglierne fattori ed elementi causali nella concretezza delle condizioni di lavoro intesa in senso ampio e non pauperistico e nella concretezza della vita aziendale. Occorre, di pari passo, ripercorrere la straordinaria vivacità organizzativa dei ferrovieri - in tutte le componenti professionali e sociali e nella loro interdipendenza - e la sua articolazione vitale fin dagli albori del fenomeno sindacale nella concatenazione di conflitti e divisioni, di indirizzi e tendenze che condurranno alla formazione dei grandi partiti e sindacati di massa. Una rilettura in termini di "complessità" richiede, d'altro canto, il recupero, quanto meno interpretativo, di modelli diversi da quelli tradizionali e storicamente prevalenti di organizzazione e rappresentanza sociale e sindacale ed una valutazione comparata di coerenza con le linee di fondo dello sviluppo generale del paese. Ed anche su questo terreno la realtà dei ferrovieri si propone come una occasione insostituibile di ricerca capace di far cogliere forse più di qualsiasi altra gli aspetti di rottura ma anche di continuità del processo di evoluzione verso il modello egemone, rappresentarla anche come un fenomeno complesso, perfino come momento di ripolarizzazione interna al mondo borghese, come insieme di

³ Per quanto riguarda il grado di adesione dei ferrovieri ai valori ideologici portanti del processo di edificazione del movimento operaio a cavallo tra 800 e 900 basterà ricordare a titolo di esempio, sulla scorta delle risultanze storiche, numero e peso delle sanzioni disciplinari comminate in forza dell'art.56b della legge istitutiva dell'Azienda ferroviaria di stato ai ferrovieri coinvolti nello sciopero generale del 1907 il primo grande conflitto dopo la trasformazione istituzionale del rapporto di lavoro connessa alla nazionalizzazione. Furono allora comminate: 16 destituzioni, 114 degradazioni, 640 proroghe di due anni dello scatto stipendiale, 5706 proroghe di un anno, 242 sospensioni dal servizio da 12 a 6 giorni. Cfr. Relazione sull'amministrazione delle ferrovie dello Stato 1907- 1908 Roma 1908. Dato a nostro avviso non sminuito dalla abitudine aziendale di alleggerire nel tempo, e di molto, le sanzioni, elemento non secondario delle politiche del personale aperte condotte dall'azienda e dalla sua classe dirigente.



spinte e contropunte contraddittorie prodotto anche delle culture economiche, sociali e tecniche dell'industrializzazione.⁴

3. Se riguardato da questo punto di osservazione e in una ottica di lungo periodo quello della nazionalizzazione appare del resto ancor di più come un processo di ricomposizione strategica di struttura e dinamiche sociali dell'Italia della prima industrializzazione che ha, peraltro, nelle relazioni industriali uno dei suoi laboratori e terreni privilegiati. In questa prospettiva la nazionalizzazione ha infatti anche il senso di una massiccia normalizzazione delle risorse sindacali dei ferrovieri entro un sistema tendenzialmente più maturo di organizzazione e rappresentanza sociale e, in qualche modo, della sua distribuzione attraverso questo tramite ad una rete di interlocutori diversamente collocati dentro il quadro del riformismo e dello stato liberale giolittiano. Un passaggio che con l'affermarsi di una più avanzata nozione del ruolo dello stato e dell'organizzazione pubblica, segna forse anche la definitiva conclusione del ruolo trainante dei ferrovieri nel movimento sindacale non casualmente contemporanea all'emergere di una realtà sindacale più dinamica ed evoluta frutto del contraddittorio ma sensibile sviluppo degli anni giolittiani.⁵ Si spiega così l'apparente paradosso dell'esito finale della lotta per la nazionalizzazione delle ferrovie. Lungamente sostenuta con una efficace ondata rivendicativa pienamente coerente con le linee di fondo del riformismo giolittiano e riformista, coinciderà nella sua realizzazione con un disastrosa sconfitta sindacale dei ferrovieri. Alludiamo al grande sciopero del 1905⁶ e al

⁴ Anche per la complessità della struttura sociale e professionale dell'azienda, il processo di edificazione dell'organizzazione sindacale e politica del lavoro in Ferrovia attraversa in maniera intensa e decisiva tutte le fasi storiche fondamentali di questo itinerario, dal mutuo soccorso, alla fase mazziniana, all'anarchismo fino alla fase del Partito operaio e infine all'affermazione del modello organizzativo dei partiti e sindacati socialisti. In merito si veda G.Manacorda, *Movimento sindacale...* cit. E non si può non considerare, il grande ruolo svolto dalle organizzazioni di alcune fasce medio alte di personale tecnico e impiegatizio delle Ferrovie dello Stato perfino nella nascita del sindacalismo fascista. Cfr. F. Cordova. *Le origini dei sindacati fascisti*, Bari. 1974. Cordova ha individuato l'importanza fondamentale nella organizzazione di un fronte sindacale di tipo corporativo e piccolo borghese nettamente antagonistico al grande sviluppo rivendicativo del sindacalismo operaio del primo dopoguerra. di organizzazioni come l'Associazione Nazionale dei Movimentisti, un sindacato conforti caratteristiche associative e settoriali rappresentativo degli interessi professionali dei Capistazione e l'Unione Nazionale Impiegati Ferroviari entrambe appartenenti alla Federazione Ferrovieri, il "contraltare", di impostazione moderata e riformista, del Sindacato Ferrovieri Italiani

⁵ Su questa fase, segnata fra l'altro dalla nascita della CGdL e comunque dal processo che vedrà gradualmente emergere anche le altre sigle e tradizioni sindacali Cfr. A. Pepe, *Storia delle CGL dalla fondazione alla guerra di Libia*, Roma 1971; I.Barbadoro, *La Confederazione del Lavoro dalle origini al fascismo*, Più specificamente focalizzato su un grande sindacato di categoria nel settore industriale emergente degli anni più aperti del giolittismo M.Antonioli, B. Bezza, *La Fiom dalle origini al fascismo*, Bari, 1980

⁶ Cfr L.Guerrini. *Organizzazionecit.*



tentativo, peraltro velleitario, di scongiurare la definitiva attribuzione della qualifica di pubblico ufficiale e al fallimento dello sciopero generale con il manifestarsi delle prime crepe nell'alleanza tra socialisti e ferrovieri e con il lungo strascico di livori e polemiche che segnerà una parte rilevante del dibattito politico – organizzativo interno alla categoria e al movimento sociale e politico dei lavoratori ⁷ E' dentro questo quadro che si conclude il tormentato cammino organizzativo entro il modello classico, classista e industrialista, saremmo per dire di rappresentanza sindacale, anche se comunque con ampi spazi interni lasciati ancora alle domande a maggiore specificità professionale, che pare però almeno in parte più forse il frutto di dinamiche esogene che non di una scelta e di una maturazione interna sedimentata ⁸

⁷ Tanto più che quello della struttura istituzionale del rapporto di lavoro appare un esito rifiutato ideologicamente ma già largamente iscritto nelle motivazioni di fondo dell'adesione dei ferrovieri alla nazionalizzazione. Non c'è dubbio che la lunga fase di preparazione della nazionalizzazione si accompagni ad una forte intensificazione della iniziativa rivendicativa dei ferrovieri, ("la grande agitazione") coincidente con il periodo delle maggiori aperture sociali dell'età giolittiana (1901-1903) che sconta, per così dire, nelle stesse rivendicazioni la nazionalizzazione delle ferrovie come inserimento nei ranghi statali e nell'organizzazione burocratica con i suoi maggiori caratteri di certezza giuridica. Le richieste riguardano, infatti, oltre a rivendicazioni soprattutto in materia di salario e orario di lavoro, il riconoscimento delle "piante organiche" premessa della valutazione delle anzianità ai fini salariali e di carriera, elementi forse, quanto meno in nuce, di una sorta di cultura rivendicativa del rapporto di lavoro pubblico. L'adesione di massa dei ferrovieri alla prospettiva della nazionalizzazione è dettata anche dalla identificazione dello stato quale elemento di tutela di difesa elementare della stessa condizione di lavoro, che, ci spingiamo a ipotizzare, per l'identificazione tra Stato e organizzazione burocratica in una società civile fragile trasforma in qualche modo in maniera automatica le domande sociali in attese particolaristiche e corporativa. Ma questa è una direzione di ricerca da lasciare ovviamente a futuri approfondimenti. Sull'ampia piattaforma sindacale di sostegno alla nazionalizzazione Cfr. L. Guerrini, *Organizzazione...* cit Di fronte alle motivazioni e ai processi sociali di fondo, la previsione del modello cooperativo o addirittura privatistico di mercato per la futura azienda ferroviaria pure presenti all'interno del movimento operaio (rispettivamente impersonate da Quirino Nofri e Arturo Labriola) per quanto di grande interesse hanno base essenzialmente ideologica più che motivazioni sociali ampie e radicate. Nella proposta di Nofri (modello cooperativo) sono presenti al tempo stesso reminiscenze della precedente tradizione organizzativa, in particolare mazziniana e repubblicana con venature però perfino anarchiche - del nascente movimento operaio e suggestioni dell'utopia secondinternazionalista della cooperazione come superamento dall'interno del regime di mercato (influenze entrambe probabilmente non lontane da alcune fasce medio alte, sia impiegatizie che tecniche e d'esercizio, dell'impiego ferroviario alla ricerca anche di una propria identità nell'emergere delle nuove funzioni sociali; in Labriola elementi della critica liberista agli indirizzi e ai protagonisti prevalenti del blocco riformista giolittiano si intrecciano con le suggestioni dello sciopero generale caro al sindacalismo rivoluzionario. Resta tuttavia di grandissimo interesse ricostruire questa diversificazione all'interno della massa dei ferrovieri e collegarle alle diverse esigenze socio organizzative di ruoli e mestieri più caratterizzati dell'azienda. Sul dibattito nel mondo sindacale già ampie e dettagliate notizie in L. Guerrini... cit. Su quello interno al modo economico e politico sindacale sulla soluzione organizzativa successiva alla nazionalizzazione Cfr. P. Spirito, *Le Ferrovie Italiane tra Stato e Mercato.*: Roma 1996 e soprattutto W. Guadagno, *Le Ferrovie in età giolittiana*, cit., Roma, 2003

⁸ E' del 1907 la formazione attraverso un lungo e problematico processo di unificazione, del Sindacato Ferrovieri Italiani, il primo sindacato che adotti in Ferrovia il modello del moderno sindacato categoriale. Al suo interno i potenti Comitati di categoria continueranno tuttavia a rivestire un importante ruolo di catalizzazione, controllo e compensazione delle spinte sindacali specifiche di settore e di qualifica peraltro di vario peso e struttura-



Considerata in tutti i suoi aspetti, ed in una lettura non solo “economicistica”, la nazionalizzazione si propone forse, in queste sue contraddittorie sequenze sul terreno sindacale, come il momento fondamentale di ricomposizione complessiva del blocco giolittiano nella fase dell’incipiente esaurimento delle sue spinte riformiste e per questo come specchio fedele delle debolezze, delle contraddizioni, delle ambiguità dell’esperimento liberale italiano e dei suoi limiti strutturali. In questa prospettiva la vicenda della nazionalizzazione costituisce anzi il centro di veri e propri disegni strategici che si intravedono dietro le posizioni dei suoi due maggiori interlocutori e protagonisti e che in qualche modo spiegano la loro dislocazione di lungo periodo, percorsi privilegiati per una ricostruzione storica feconda della crisi dello Stato e delle democrazia liberale italiana: da un lato il partito socialista, in testa il gruppo dirigente riformista, intenzionato, dopo i risultati deludenti anche sul piano sociale e sindacale degli anni migliori del giolittismo, al conseguimento di un risultato strategico in termini di sottrazione ad una pura logica di mercato di un insieme di risorse tecniche, economiche e sociali di importanza centrale per lo sviluppo del paese ⁹ Dall’altro la generale riorganizzazione e ricomposizione del blocco liberale con l’emergere di nuovi ceti, nuove funzioni nuove spinte ed interessi che porteranno al suo superamento.

Un quadro dal quale, a nostro avviso, è impossibile prescindere se si vuole comprendere lo stesso destino organizzativo delle ferrovie e il disegno di sostanziale e organico inserimento nei ranghi e nelle culture della burocrazia dello stato giolittiano con le sue lunghe ricadute in termini di regimi e caratteristiche delle relazioni industriali in Ferrovie che caratterizzerà gli esiti del processo di nazionalizzazione. Visti in questo contesto molti dei dati futuri della storia dell’Azienda ferroviaria di Stato trovano la loro origine storica dentro il profondo squilibrio tra Stato e società civile che segna le basi dell’esperienza dello Stato liberale in Italia e che il giolittismo primo momento di strutturazione e organizzazione socio-politica in senso liberal-democratico, più che riempire contribuirà ad esaltare.

⁹ Sono noti i risultati decisamente insoddisfacenti dell’iniziativa riformista sia sul piano della legislazione sociale che su quello più propriamente sindacale che, nel quadro di una generale debolezza organizzativa a sua volta collegata alla debolezza complessiva dello sviluppo industriale, vede pesanti sconfitte alternarsi ad affermazioni che appaiono più che altro il frutto della iniziativa di alcuni settori più avanzati e dinamici del mondo imprenditoriale e che vedono consolidarsi l’“economicismo” a forte impronta moderata della burocrazia sindacale socialista e la sua collegata spinta all’autonomia nei confronti del partito. Per una valutazione dei risultati sociali del giolittismo inevitabile il rimando ad un classico della storiografia italiana. Cfr. G. Carocci: *Giolitti e l’età giolittiana*, Torino 1962.



L'impresa e il danno reputazionale

di Alfredo Picillo

Parte I

Sviluppi socio-territoriali del danno reputazionale d'impresa

Da diversi decenni stiamo assistendo al passaggio da un'economia basata sul capitale e sulla forza lavoro a una basata sulla conoscenza e questo ha avuto, come riscontro, che il patrimonio intellettuale di un'impresa si sia notevolmente accresciuto e che la reputazione sia tra i valori immateriali più rilevanti fra quelli chiamati a comporlo e valorizzarlo.

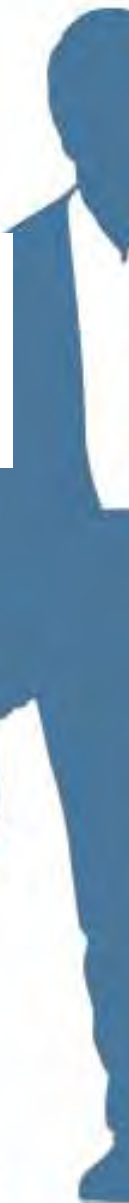
Definire la reputazione di un'impresa non è particolarmente agevole: questo valore, infatti, se riferito ad un soggetto quale persona fisica, risponde alla considerazione di cui questo gode nell'ambito familiare e professionale, una considerazione incentrata, generalmente, sull'etica dei suoi

comportamenti.

L'analisi della reputazione di un'impresa è discorso sicuramente più complesso, poiché occorre tener presenti i due profili attraverso i quali la reputazione d'impresa si manifesta: da un lato quello, diciamo creativo, che fa capo all'impresa stessa e dall'altro il profilo prettamente valutativo che invece è riferibile al territorio in cui l'impresa opera.

Infatti, sotto l'aspetto creativo-imprenditoriale, la reputazione si traduce in tutte quelle positività, siano queste di prodotto, di processo o di rapporti con gli *stakeholder* che l'impresa riesce a trasmettere al territorio in cui estende la sua influenza economica.

Specularmente, dal punto di vista del territorio, la reputazione d'impresa si traduce quasi in una forza vincolante, nel senso che, maggiore sarà il tempo in cui queste positività saran-



no riconosciute come elementi di valore, tanto più la reputazione riconosciuta all'impresa sarà più forte e consolidata.

Consideriamo quindi, fin da subito, il tempo quale fattore decisivo per la reputazione d'impresa: anni per costruirla e consolidarla, pochi giorni, quando non poche ore per comprometterla e consideriamo, altresì, che, al pari degli altri fenomeni caratterizzanti la vita dell'azienda, anche la reputazione concorre alla costruzione di un disegno strategico complessivo, ma che, diversamente da altri tasselli di strategia, questa risorsa immateriale deve misurarsi, quasi in ogni momento della vita aziendale, con l'apprezzamento di ogni categoria di *stakeholder*.

Com'è evidente, siamo ben oltre il gradimento del prodotto da parte del consumatore finale: la reputazione definisce l'impresa all'esterno, ai mercati, ai clienti, ai fornitori, alla concorrenza.

Solo per fare un esempio, pensiamo al ruolo che, è il caso di rilevarlo, viene assegnato alla reputazione dal sistema finanziario-creditizio: l'affidabilità di un'impresa che possa contare su una solida base reputazionale, sarà valutata sulla sua *capacità di creare valore* e non sulla base di sole garanzie patrimoniali, come di sicuro avverrebbe nel caso in cui l'impresa non disponesse, o non disponesse a sufficienza, della risorsa immateriale di cui parliamo.

Il sistema creditizio che volti le spalle ad un'impresa, ne potrebbe determinare la sua uscita dal mercato;

ripetiamo che quello descritto è solo un esempio dell'importanza del ruolo reputazionale: ne seguiranno altri.

Quindi abbiamo visto che la reputazione, detto in estrema sintesi, definisce l'impresa al *sistema ambiente*. E' principalmente dal sistema ambiente che questa potrà essere compromessa (o, più precisamente, danneggiata); ma perché tutto questo non si fermi a delle semplici affermazioni di principio occorrono alcune precisazioni.

Da chi o come, questo prezioso componente del patrimonio intellettuale dell'impresa può essere danneggiato?

Se chi scrive fosse un bravo disegnatore dovrebbe fare il segno dell'infinito; ma, fuori di metafora, può dirsi che tutto il sistema ambiente, in misura più o meno marcata, può danneggiare il sistema impresa nel suo valore reputazionale: i fornitori, quando dovessero riscontrare mancati o non puntuali pagamenti, i clienti che non riscontrino quei fattori qualitativi vantati dall'impresa, la concorrenza, sempre attenta e pronta ad approfittare di ogni momento di incertezza dell'altrui agire imprenditoriale.

In questo senso, però, stiamo considerando il danno reputazionale da sola origine interna, originato cioè da fattori dipendenti da fatti o comportamenti riconducibili alla gestione imprenditoriale, ma oggi, i criteri valutativi che sono alla base della creazione e del mantenimento di un livello reputazionale che consenta



all'impresa di permanere sul mercato si sono allargati, coinvolgendo, e in misura sempre più rilevante, soggetti posti a monte e a valle della prestazione-core business dell'organismo aziendale.

Prendiamo un'impresa che abbia ad oggetto l'attività di trasporto: ieri la sua dimensione qualitativa era riconosciuta, almeno di massima, proprio da variabili interne, quali la puntualità delle prestazioni; nel mondo d'oggi, la stessa impresa esercente attività di trasporto che possa "spendere" sul mercato la concreta possibilità di abbattimento di gas inquinanti acquisisce un segmento reputazionale di importanza tale da trasformarsi in vantaggio competitivo.

Siamo arrivati ad un punto di attenzione: il vantaggio competitivo, cioè quella *provvisoria* posizione egemonica che l'impresa riesce ad assumere rispetto alla concorrenza. A parere di molti economisti arrivare ad una posizione di vantaggio competitivo può anche essere il risultato di fortunate combinazioni: *mantenere* il vantaggio competitivo è, invece, *fine strategia*. Quel che è certo che nessuna posizione competitiva acquisita o da mantenere potrà fare a meno del tassello strategico *reputazione*; come dire che il vantaggio competitivo può anche perdersi per ragioni diverse dal danno alla reputazione, ma l'impresa non acquisirà mai nessuna posizione egemonica se la risorsa immateriale di cui trattiamo non è salda e durevole nel tempo.

Il danno reputazionale è, oggi, forse più temuto di un tempo, per la propensione dell'impresa alla diversificazione, all'acquisizione di nuove tecnologie e capacità tecniche, con il preciso scopo di ridurre il rischio di vincolare la propria espansione alle vicende di un solo comparto produttivo.

Mette conto, infatti, rilevare che, così come la reputazione definisce l'impresa al sistema ambiente, una volta che ne venisse eviden-

ziato un danno, non potrà di certo parlarsi di danno settoriale: non ha senso parlare di danno reputazionale avente origine dai fornitori ma non dai clienti, dagli *stakeholder* ma non dal mercato di riferimento.

Il danno reputazionale è danno all'intero sistema aziendale proprio perché *danno a tutto il capitale relazionale* dell'impresa.

Stiamo trattando di una *risorsa immateriale* dell'impresa, non va dimenticato: le conseguenze di un suo danneggiamento, proprio perché, *in ogni caso*, investono l'intera compagine imprenditoriale possono essere devastanti, al punto che il Giudice di Cassazione ha inteso creare una sorta di rete di protezione e, comunque, una concreta possibilità risarcitoria nel caso in cui il diritto alla reputazione, anche per le imprese, sia stato oggetto di lesione, come meglio si vedrà nella seconda parte del lavoro.

Un discorso di estrema delicatezza concerne poi il danno ormai verificatosi: come uscirne? Come ricomporre questa preziosa risorsa? Come convincere il territorio che l'impresa è ancora in grado di creare valore?

Formule vevoli per ogni situazione di certo non esistono, ma sicuramente l'impresa che ha visto danneggiata la propria reputazione, quindi la propria credibilità all'esterno deve riuscire a "passare oltre" e un modo che possa avere concrete possibilità di riuscita è l'*innovazione*.

E' nostra serena convinzione che l'impresa che abbia subito un danno nel proprio capitale relazionale, possa trovare valido ausilio innovando; si dirà che qualunque impresa deve seguire tematiche innovative, pena l'obsolescenza, non solo dei prodotti, ma anche delle vitali risorse immateriali. Questa necessità (l'innovazione), diventa un imperativo se parliamo di un'impresa che ha visto i propri livelli reputazionali compromessi.

Una innovazione nei processi produttivi, ma forse ancor di più nella trama dei rapporti con gli *stakeholder* del territorio, mettendo in gioco, ancora una volta la propria cultura d'impresa, vale sicuramente come elemento ricostruttivo della reputazione e del patrimonio intellettuale, cioè della vera ricchezza dell'imprenditore.

Parte II

Profili giurisprudenziali e risarcibilità del danno reputazionale

L'aspetto prettamente giurisprudenziale della reputazione d'impresa è analizzato dalla Cassazione III Sezione Civile con sentenza del 4 giugno 2007 n. 12929.

Nella pronuncia, la Suprema Corte annovera, nella fattispecie del danno all'immagine anche la lesione del *diritto alla reputazione*, preoccupandosi di distinguerla in reputazione personale e reputazione *economica* e *commerciale*, quest'ultima è relativa alla *credibilità economica* del soggetto e rientra a pieno titolo nel tema che stiamo trattando. Il principio che viene affermato nella sentenza può così evidenziarsi:

“Anche nei confronti della persona giuridica è configurabile la risarcibilità del danno non patrimoniale quando il fatto lesivo vada a incidere sul diritto all'immagine della persona giuridica”.

Si legge ancora nella pronuncia *“Il danno non patrimoniale costituito dalla diminuzione della considerazione della persona giuridica è risarcibile anche sotto il profilo della **diminuzione della considerazione da parte dei consociati in genere o di settori o di categorie di essi con le quali la persona giuridica, di norma, interagisce**”.*

In successiva analisi la reputazione, anche delle persone giuridiche, quindi anche delle imprese, è un diritto: qualunque atto lesivo di questo diritto può essere oggetto di iter



risarcitorio.

La Cassazione, a proposito della reputazione d'impresa, parla chiaramente di *credibilità economica* e non potrebbe essere diversamente perché non avrebbe molto senso, per un'impresa, parlare di dignità o amor proprio; questi concetti sono giustamente sostituiti dalla credibilità imprenditoriale in generale e dalla *credibilità economica* in particolare.

Inutile girarci intorno, la patente di credibilità con cui un'impresa si presenta al mercato è, forse non esclusivamente, ma principalmente, *credibilità economica*, sul presupposto che nessuna impresa potrebbe sopravvivere a lungo affidandosi alle sole garanzie tangibili.

La Suprema Corte sembra aver preso atto di questo facendo assurgere a posizione giuridica meritevole di tutela la *reputazione*, un bene immateriale irrinunciabile, non solo per la persona, ma anche per l'impresa.



AL PENDOLARE NON FAR SAPERE...

di Manuela De La Vega

In Italia il trasporto pubblico locale è un buco nero che divora risorse e non restituisce servizi. Negli altri Paesi europei i conti sono positivi e i servizi invidiabili. Dagli ultimi documenti redatti dall'Antitrust emerge un quadro allarmante. Che richiede riforme urgenti. E intanto Governo e Parlamento promettono un piano Marshall per il settore

Gli ingredienti della ricetta sono questi: un quadro normativo contorto, risorse pubbliche tagliate, presenza ingombrante della politica, monopolisti restii a cedere spazio nel mercato. Mischiate tutto e otterrete quel boccone indigesto che i pendolari italiani sono costretti a ingoiare tutti i giorni.

Il trasporto pubblico locale è una bomba sociale ed economica pronta a esplodere e gli scontri di Genova, quando era in discussione la vendita di una quota di minoranza

della municipalizzata di trasporto ne sono la riprova: da una parte i lavoratori, che temono per il loro futuro, dall'altra i cittadini alle prese con disservizi quotidiani.

I numeri forniti di recente dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, meglio conosciuta come Antitrust, davanti al Parlamento, sono imbarazzanti: la quasi totalità delle imprese che operano nel settore è sistematicamente in perdita, con esiti peggiori rispetto a quelli di altre realtà

europee. Nel segmento del trasporto su gomma, l'EBIT medio (*Earnings Before Interests and Taxes*, che misura il reddito aziendale ante oneri finanziari) è negativo e registra valori pari al -1,1%, rispetto a una media europea del 3,5%, in attivo (valori medi relativi a Regno Unito, Germania, Francia, Svezia, Olanda e Belgio). Il confronto con gli altri paesi non è positivo neanche con riferimento ai ricavi per km di traffico (1.08 euro contro una media europea pari a 1.34 euro) e alla rilevanza dei contributi pubblici sul totale delle entrate (2.2 euro per km percorso contro una media europea di 1.4 euro).

Il rischio che si corra ai ripari solo quando scoppieranno le prime detonazioni e, dunque, fuori tempo massimo, è concreto. Si sta rischiando il corto circuito in un settore dove operano ben 1.170 aziende, con 116.500 lavoratori impiegati e un fatturato complessivo superiore a 10 miliardi di euro. L'82% del valore della produzione proviene da imprese pubbliche, che svolgono il 95% dei servizi di trasporto urbano e il 75% dei servizi di TPL extraurbano.

La politica può scegliere il modello che ritiene più opportuno perché l'Europa, almeno su questo, ci lascia liberi: per il trasporto su gomma si può scegliere tra società in house, vale a dire pubblica che opera prevalentemente a servizio dell'ente locale, e apertura al mercato con gare ad hoc. Valutando i risultati che abbiamo sotto gli occhi verrebbe da promuovere d'istinto la soluzione delle gare. Tuttavia basta allargare l'orizzonte e inquadrare i risultati 'brillanti' prodot-

ti dai 'capitani coraggiosi' del nostro capitalismo che hanno partecipato alle stagioni delle privatizzazioni per farsi cogliere dai dubbi.

Per il momento il Parlamento e il Governo tacciono o, meglio, promettono. Ma a volere vedere il bicchiere mezzo pieno qualcosa si muove. Chiuso il ciclo di audizioni nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore, la commissione Trasporti della Camera intende mettere a breve mano alle proposte. Gli obiettivi, a leggere le parole del presidente della Commissione Michele Meta (Pd), sono ambiziosi: "Il diritto ai Trasporti deve essere inserito in Costituzione, accanto agli altri diritti umani fondamentali, perché riguarda la vita quotidiana di milioni di pendolari e delle loro famiglie", ha dichiarato. Ma a parte il sogno di 'costituzionalizzare' il diritto alla mobilità, sembra ormai chiaro che si dovrà dare al comparto un quadro di certezze normative. Tra Governo e Parlamento, ha garantito Meta "c'è una positiva convergenza di vedute che porterà certamente a risultati sul piano legislativo. C'è bisogno di un vero e proprio piano Marshall per i nodi urbani, e soprattutto, di una vera riforma che inverta la rotta degli ultimi anni sul piano delle risorse e delle regole. Forte delle indicazioni ricevute dall'indagine conoscitiva, Parlamento e Governo si metteranno ora al lavoro su un provvedimento il più possibile condiviso. L'obiettivo per il medio periodo, su cui anche Palazzo Chigi sembra convergere, è quello di destinare una quota fissa del Pil al settore, per garantire l'universalità dei trasporti con risorse certe".

Una road map insomma si intravede. Prima tappa il nodo risorse: "Abbiamo dato un primo segnale nella legge di stabilità con 500 milioni investiti per il trasporto pubblico locale – ha ricordato in Parlamento l'On. Maurizio Lupi Ministro del Governo Letta - perché investire in questo settore in modo serio potrebbe portare una crescita dell'I-1,1% del pil l'anno, ma serve una politica di investimenti pluriennale. Per il rinnovo del parco urbano circolante - ha spiegato Lupi - le stime dicono che solo per il pubblico ci vorrebbero 2 miliardi in 5 anni, e con il privato saliamo a 4-5 miliardi di investimenti: con questi numeri riparte mercato e la filiera, e spenderemo meno in ammortizzatori sociali". Insomma, si vorrebbe volare alto “ alzando le aspettative, con l'obiettivo – ha affermato il ministro - di rendere efficiente il sistema: per farlo però dobbiamo smettere di ragionare in termini di sussidi pubblici ma pensare a degli investimenti".

Il tempo, come detto, stringe. "Entro fine febbraio - ha garantito Lupi - presenteremo un

Disegno di legge che affronti in maniera complessiva il trasporto pubblico locale".

Aspettando che la primavera porti buone riforme, vediamo quale è il punto di partenza così come tratteggiato dal Presidente dell'Antitrust Giovanni Pitruzzella nella sua audizione in Commissione Trasporti della Camera.

RISORSE SCARSE E INCERTE

Il trasporto pubblico locale soffre tradizionalmente di una cronica insufficienza di risorse.

La spesa del comparto, che costituisce la seconda voce in uscita dei bilanci regionali, ha subito la contrazione dei trasferimenti da parte del Governo a partire dal 2010. I tagli sono stati, rispetto a quanto stanziato nel 2010, di oltre 300 milioni di

euro nel 2011 e di oltre 500 milioni di euro nel 2012. Secondo il Rapporto 2013 dell'Associazione Trasporti (ASSTRA), "Piazza Grande – radiografia del TPL", i minori trasferimenti agli Enti locali hanno colpito le regioni in maniera differenziata, con un impatto molto forte soprattutto nelle regioni del centro-sud: per il biennio 2010-2012, infatti, risulta un decremento delle risorse regionali per il comparto del TPL pari al 27% in Campania, al 23% nel Lazio e nel Molise e al 20% in Sicilia. A dicembre del 2012 è arrivata una boccata d'ossigeno con l'istituzione di un Fondo nazionale per il finanziamento del trasporto pubblico locale con una dotazione di circa 5 miliardi di euro. Le risorse



dovrebbero, almeno in parte, essere assegnate sulla base di meccanismi premianti la qualità del servizio e utilizzate per rilanciare piani di investimento: in particolare, a seguito dell'approvazione della proposta della Conferenza Unificata Stato-Regioni, avvenuta nell'estate dello scorso anno, il 90% delle risorse dovrebbe essere assegnato sulla base della ripartizione storica, mentre il 10% dovrebbe costituire una ripartizione premiale collegata al raggiungimento di taluni obiettivi, individuati con i decreti ministeriali di attuazione della norma (es. progressivo aumento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; incremento del *load factor*, vale a dire il coefficiente di riempimento dei veicoli). Resta però, ha avvertito l'Antitrust, una forte incertezza sul livello effettivo delle risorse, legato al gettito derivante dall'accisa sui carburanti.

Insomma il 'buco nero' è stato parzialmente riempito ma prima che venga dilapidato il tesoretto occorre voltare pagina. L'analisi dell'Antitrust (che culturalmente guarda con maggior favore alle gare e all'ingresso dei privati) è netta: "la situazione di generalizzata inefficienza e di mancanza di risorse finanziarie – ha detto Pitruzzella – è in gran parte riconducibile alle modalità di gestione delle imprese che, in quanto soggetti controllati o partecipati dagli enti affidanti, non operano come veri e propri imprenditori, attenti agli obiettivi di efficienza aziendale; e ciò a tacere del verificarsi, in molti casi, di episodi di corruzione nelle procedure di gara. La perdurante incapacità di una gestione efficiente delle aziende di trasporto pubblico locale ha portato nel tempo all'accumularsi di disavanzi di bilancio che in alcuni casi valgono da soli a incrinare gli equilibri finanziari di un comune".

UN QUADRO NORMATIVO CONTRADDITTORIO (E IGNORATO)

Alle risorse incerte si aggiunge "un quadro normativo-regolamentare stratificato e non sempre coerente". "I diversi interventi normativi che si sono succeduti nel tempo – ha spiegato Pitruzzella – hanno, di fatto, condotto a significativi arresti rispetto al progetto originario di liberalizzazione previsto dal cosiddetto decreto Burlando del 1997". La disciplina nazionale vigente impone agli enti locali l'obbligo di procedere a una complessiva revisione delle modalità di gestione, per ridefinire gli ambiti e gli obblighi di servizio pubblico. Devono inoltre essere valutate correttamente le compensazioni e occorre procedere a nuovi affidamenti conformi alle disposizioni del diritto europeo: gli enti locali devono affidare la gestione dei servizi a soggetti terzi individuati con gara e, là dove intendano avvalersi degli affidamenti *in house*, devono rispettare gli stringenti criteri fissati dalla giurisprudenza comunitaria. In un'ottica di progressiva liberalizzazione del settore, la normativa interna impone, inoltre, che in caso di affidamenti *in house* l'ente metta a gara almeno il 10% dei servizi oggetto di affidamento "diretto".

In realtà, dalla relazione di Pitruzzella, sembra che le norme, oltre che essere stratificate, siano di fatto ignorate: in molti casi, i servizi di trasporto su gomma vengono affidati a società pubbliche non aventi i requisiti dell'*in house*, o sono gestiti in base a ripetute proroghe. Le compensazioni vengono riconosciute senza alcun orientamento ai costi sostenuti dal gestore del servizio. Si assiste all'ingiustificata sovrapposizione di attività in monopolio e in concorrenza.

In base agli ultimi dati disponibili, nel trasporto per i servizi automobilistici urbani ed extraurbani risultano effettuate gare corrispondenti a circa la metà (53%) dei bus/km

complessivamente previsti dagli affidamenti in essere ogni anno in Italia. In nove regioni (Basilicata, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Marche, Toscana, Umbria e Valle d'Aosta) le gare sono state indette per l'intero set di servizi pubblici. Viceversa, otto regioni non avevano ancora organizzato alcuna procedura aperta a evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma (Abruzzo, Calabria, Campania, Molise, Sardegna, Sicilia, Trentino-Alto Adige, Veneto), ricorrendo a proroghe degli affidamenti in essere. Peraltro, le poche gare bandite, nella maggioranza dei casi, hanno sancito la prosecuzione quasi naturale degli affidamenti precedenti.

Una situazione che sembra del tutto 'fuori legge' visto che un decreto del 2012 stabilisce che l'affidamento del servizio dovrebbe essere effettuato sulla base di un'apposita relazione che dia conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisca i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico, indicando le eventuali compensazioni economiche. Gli affidamenti non conformi ai requisiti imposti dalla normativa europea dovevano essere adeguati entro il 31 dicembre 2013, pena la cessazione automatica; quelli già conformi possono, invece, sopravvivere fino alla scadenza naturale.

Dalle indicazioni fornite dall'Antitrust sembra però che non ci sia stata nessuna 'corsa' per rispettare il termine. L'apatia delle Regioni, per usare un eufemismo, non si esaurisce qui: anche la definizione del perimetro degli ambiti o bacini territoriali (che dovrebbero essere ottimali e omogenei per consentire economie di scala e differenziazioni idonee a massimizzare l'efficienza del servizio), sarebbe dovuto avvenire entro il 30 giugno 2012. Molte

Regioni hanno però scelto la scorciatoia dell'ambito unico regionale, con il risultato di creare così un bacino troppo ampio per essere efficiente.

Anche le performance sui modi di calcolo delle compensazioni da parte delle Regioni sono tutt'altro che incoraggianti. "L'esperienza dell'Autorità – ha spiegato Pitruzzella – ha messo in luce che in numerosi casi mancano le analisi economiche in merito al rischio di sovra-compensazione. Alcune amministrazioni, in regime di proroga *de facto* di affidamenti diretti, continuano ad agire in una logica di ripiano periodico del disavanzo generato dalle aziende di TPL; altre estendono ingiustificatamente l'ambito di riserva prevista *ex lege*, attraverso l'inclusione nei contratti di servizio di attività che non dovrebbero essere gestite in regime di esclusiva, ma essere lasciate alla libera iniziativa economica privata (*car sharing*, *car pooling*, *bike sharing*, gestione della sosta). Dal punto di vista concorrenziale, le difficoltà di fissare un corrispettivo realmente orientato ai costi delle imprese possono determinare anche ulteriori implicazioni. In alcuni casi, infatti, i trasferimenti pubblici, qualora non siano calcolati correttamente, possono sussidiare attività svolte dalle imprese in mercati liberalizzati".

Insomma, in attesa del piano Marshall, promesso da Governo e Parlamento, dovrebbero intanto essere le Regioni a rimbocarsi le maniche. La ricetta dell'Antitrust indica una via precisa: definire gli ambiti e i servizi oggetto di affidamento sulla base di un'analisi industriale che consenta di disegnare programmi di esercizio economicamente sostenibili e più rispondenti alle reali esigenze delle comunità locali. Non è escluso che, grazie a interventi di razionalizzazione di questo tipo, singole parti del servizio potrebbero essere lasciate alla

libera iniziativa economica, con evidenti benefici per l'utenza e senza ripercussioni negative sul volume complessivo dei sussidi erogati al gestore in esclusiva.

TRE VIE (TEORICHE...) PER IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

Per l'affidamento dei servizi ferroviari regionali il regolamento comunitario offre invece, almeno in teoria, tre 'modelli': alla procedura competitiva o all'affidamento *in house* si aggiunge la possibilità di affidare direttamente i servizi anche a soggetti terzi rispetto all'amministrazione. La situazione potrebbe però presto cambiare se fosse approvata in tempi rapidi la proposta di Regolamento, recentemente presentata dalla Commissione Europea, che elimina quest'ultima possibilità. Per ora, comunque, l'affidamento diretto è possibile e in Italia, inutile a dirsi, è il modello prediletto, a favore dell'operatore con posizione dominante, da quasi tutte le Regioni, salvo alcuni rari casi in cui è stata effettuata una gara a evidenza pubblica.

In questo caso però, ha fatto intendere l'Antitrust, l'apatia delle Regioni non c'entra. Per bandire le gare (o, vista dal lato dei concorrenti, per vincerle) bisogna avere 'un fisico bestiale'. L'attuale affidatario, vale a dire il gruppo Fs, gode infatti, secondo l'Autorità, di vantaggi concorrenziali in grado di disincentivare fortemente la partecipazione di operatori alternativi (soprattutto esteri).

I maggiori ostacoli riguarderebbero la dimensione dei lotti oggetto di gara, la disponibilità del materiale rotabile e delle altre infrastrutture essenziali per la fornitura del servizio.

Partiamo dai lotti che, secondo l'Antitrust, quando sono troppo ampi come dimensioni, portano inevitabilmente a ridurre il

numero dei potenziali partecipanti alla gara, sia singolarmente che in Associazione temporanea d'impresa. In particolare, potrebbe risultare disincentivata la partecipazione non solo delle imprese più piccole, ma anche di quelle di dimensioni maggiori, che – scontando uno svantaggio informativo rispetto all'operatore che già gestisce il servizio - potrebbero preferire la maggiore ripartizione del rischio imprenditoriale favorita da un numero più ampio di lotti.

Altro ostacolo la difficile reperibilità sul mercato del materiale rotabile di cui è titolare, per la quasi totalità, l'operatore *incumbent*.

Infine il tema della disponibilità e dell'accesso dei concorrenti alle infrastrutture di manutenzione e deposito del materiale rotabile: in base alla disciplina vigente, il bando di gara deve assicurare la disponibilità delle dotazioni essenziali all'espletamento del servizio, tra cui possono farsi rientrare gli impianti di manutenzione o deposito fisicamente e funzionalmente collegati ai servizi di trasporto oggetto di gara: in capo alle imprese ferroviarie è previsto un diritto di accesso a tali infrastrutture a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie. Solo qualora esistano valide alternative, disponibili a condizioni di mercato, il gestore dell'infrastruttura può rifiutare la richiesta di accesso. L'ideale però, suggerisce l'Antitrust, è che anche i concorrenti dell'*incumbent* possano avere a disposizione i depositi e le infrastrutture di manutenzione.

Last but not least la necessità di garantire che l'operatore *incumbent* abbia un sistema di contabilità separata tra i servizi ferroviari regionali e quelli nazionali, in modo da evitare che possano verificarsi distorsioni in sede di partecipazione alle gare. E' un terreno sulla quale la neo istituita Autorità per i Trasporti avrà molto da lavorare.

LA COMMISSIONE CONSULTIVA PERMANENTE PER LA SALUTE E SICUREZZA DEL LAVORO

di Armando Bussi

A dicembre del 2006 un dirigente FS in pensione - che rappresentava i dirigenti d'azienda nella Commissione indicata nel titolo del presente articolo - si dimise, e fu chiamato a sostituirlo un altro dirigente FS, questo in servizio (allora), e cioè io; prima per due anni, poi, con un nuovo incarico, per altri cinque. Questo mio modesto "settennato" termina quindi nel dicembre 2013, e ritengo di cogliere tale occasione per fornire una breve illustrazione della storia di tale Commissione, e un'informazione sulle sue attuali funzioni ed attività, nel variegato mondo della sicurezza dei lavoratori.

INDICE

- La legislazione negli anni 50 e la prima Commissione Consultiva
- Il Testo Unico del 2008 e gli Organi in esso previsti
- Composizione, competenze e organizzazione della nuova Commissione Consultiva
- Provvedimenti emanati

Come noto, negli anni Cinquanta fu introdotto nella legislazione italiana un insieme di norme in materia di prevenzione infortuni e igiene del lavoro, articolato su una serie di decreti delegati, fra cui in particolare un Decreto del Presidente della Repubblica del 1955, riguardante le "Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro". Questo DPR, che dava una regolamentazione orga-

nica di tale prevenzione, prevede fra l'altro' anche la costituzione, presso il Ministero del Lavoro, della "Commissione Consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro"; con compiti relativi alla formulazione di proposte e all'espressione di pareri su questioni concernenti appunto prevenzione e igiene del lavoro, nonché sullo sviluppo, perfezionamento e

coordinamento della legislazione vigente in materia. Le norme che regolavano tale Organismo, abbastanza semplici, prevedevano inoltre che esso fosse incardinato presso il Ministero del Lavoro (che ne curava la segreteria con due suoi funzionari), durasse in carica tre anni, e venisse presieduto dallo stesso Ministro. La Commissione doveva essere formata da 25 componenti effettivi, di cui 14 designati dalla Presidenza del Consiglio e vari Ministeri, 4 da altri enti pubblici (C.N.R., I.N.A.I.L., E.N.P.I.), 3 dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro, 3 da quelle dei lavoratori, e 1 da quelle dei dirigenti d'azienda (in quanto il "Dirigente" era già allora, insieme al "Datore di lavoro" e al "Preposto", soggetto penalmente responsabile in materia di sicurezza²); infine, per ogni componente effettivo era previsto anche un supplente. La Commissione venne formalmente nominata, per la prima volta, l'anno successivo³, e poi rinnovata con la prescritta periodicità.

Una particolarità: per la partecipazione a ogni riunione era previsto un gettone di presenza che, alla fine degli anni Sessanta, arrivò a ben cinquemila lire⁴.

La composizione della Commissione fu poi soggetta a variazioni; in particolare, nel 1974, con la legge speciale per la prevenzione infortuni negli impianti e servizi ferroviari, ne fu prevista l'integrazione con tre esperti designati dall'allora Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile⁵; il che portò all'ingresso nella stessa di rappresentanti delle Ferrovie dello Stato (all'epoca Azienda autonoma nell'ambito, appunto, del Ministero predetto).

Vent'anni dopo, le regole sulla Commissione in parola furono completamente riviste col primo testo (quasi) unico delle norme in materia di sicurezza del lavoro, emanato nel 1994⁶. Il numero dei componenti effettivi lievitò a 50, di cui 15 designati dalla Presidenza del Consiglio, dal Ministero del Lavoro ed altri Ministeri, 12 da diversi enti pubblici



(I.S.P.E.S.L., I.S.S., I.N.A.I.L., VV.FF., C.N.R., U.N.I., C.E.I., A.N.P.A., I.I.M.S.), 6 dalle Regioni e Province Autonome, 8 dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro, 8 da quelle dei lavoratori, e 1 da quelle dei dirigenti d'azienda; più i corrispondenti supplenti.

Le competenze furono ampliate, ma continuavano per lo più a sostanzarsi nella formulazione di proposte e nell'espressione di pareri di vario genere sulla materia di competenza; nonché nella presentazione di una relazione annuale. Infine, il gettone di presenza fu abolito.

L'inserimento di alcuni rappresentanti delle Regioni, operato da tale riforma, teneva conto dell'istituzione di questi Enti (che invece nel 1955 non c'erano); ma non, evidente-

mente, delle successive modifiche della Costituzione repubblicana, intervenute poi nel 2001 con la profonda revisione del suo art. 117, che ridisegnò la competenza regionale, attribuendo al medesimo Ente funzioni legislative più numerose e marcate, sia in via esclusiva, sia concorrente con lo Stato: fra queste ultime, appunto, la tutela e sicurezza del lavoro, per la quale – quindi – sarebbe stata riservata allo Stato stesso solo la determinazione dei principi fondamentali della materia⁷.

Tale nuovo potere legislativo regionale è stato peraltro assai poco esercitato, in quanto le Regioni stesse hanno giustamente ritenuto preferibile e più praticabile applicare un principio di leale collaborazione tra gli stessi enti regionali e lo Stato, il quale ha in sostanza continuato, con alcune cautele, ad esercitare la potestà legislativa in materia; ma la “Commissione Consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l’igiene del lavoro”, con la predetta denominazione e competenze, non era comunque più coerente col nuovo sistema; anche per questo essa ha, dopo oltre mezzo secolo, cessato di esistere con l’entrata in vigore (appunto, con legge statale) del nuovo c.d. “Testo Unico” sulla salute e sicurezza dei lavoratori, emanato nel 2008⁸.

Tutto ciò premesso, il nuovo Testo normativo ha fra l’altro fissato un diverso sistema istituzionale che coesiste con le norme prevenzionistiche vere e proprie, prevedendo varie sedi in cui i soggetti pubblici e privati, chiamati ad elaborare le politiche e programmare le azioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro, devono confrontarsi e operare, con varie modalità. Fra questi soggetti abbiamo in particolare:

- ♦ il “Comitato per l’indirizzo e la valutazione delle politiche attive e per il coordinamento nazionale delle attività di vigilanza”, composto paritariamente da 5

rappresentanti ministeriali e 5 regionali, che provvedono a individuare le linee generali (obiettivi, programmi, priorità, scambi di informazioni) delle rispettive politiche di prevenzione e vigilanza⁹;

- ♦ la “Commissione per gli interpellì”, composta paritariamente da 4 rappresentanti ministeriali e 4 regionali (e che ove occorra può essere integrata da rappresentanti di altre pubbliche amministrazioni), col compito di fornire risposte a quesiti generali - avanzati da determinati soggetti - sull’applicazione di normative di sicurezza; risposte costituenti criteri direttivi e interpretativi per l’esercizio delle attività di vigilanza da parte di tutti gli Organi a ciò preposti¹⁰;
- ♦ i “Comitati regionali di coordinamento” - composti dai rappresentanti delle



Aziende Sanitarie Locali, delle Direzioni Provinciali del Lavoro e di vari altri enti pubblici presenti nei territori e con competenze in materia (Vigili del Fuoco, A.R.P.A., I.N.A.I.L., I.N.P.S., ecc...) - con compiti di programmazione e di indirizzo delle attività di prevenzione e vigilanza nelle varie Regioni¹¹;

- ♦ la nuova “Commissione Consultiva permanente per la salute e sicurezza del lavoro”¹² (erede della precedente Commissione), che andiamo qui ad approfondire.

Le norme in parola hanno previsto che questa Commissione venga istituita presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, che ne deve curare con personale appositamente designato la segreteria. Il Ministro nomina la Commissione stessa – per un periodo di cinque anni - con proprio decreto, sulla base delle designazioni dei soggetti appresso indicati.

La sua composizione si può definire “quadripartita”; i membri effettivi sono infatti 40 esperti di cui:

- ♦ 10 in rappresentanza della Presidenza del Consiglio e dei Ministeri;
- ♦ 10 in rappresentanza delle Regioni e Province autonome;
- ♦ 10 designati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative;
- ♦ 10 designati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro maggiormente rappresentative;

sono poi previsti altrettanti membri supplenti.

Come si vede, nella Commissione non vi sono più rappresentanti diret-

ti dei vari enti pubblici con competenze in materia di sicurezza, nemmeno dell’ I.N.A.I.L.; è invece stabilito che essa possa avvalersi (come poi in effetti è avvenuto) della consulenza sia di tali enti, sia di altre pubbliche amministrazioni.

Non è neanche più prevista una rappresentanza ad hoc per i dirigenti d’azienda, nonostante che le funzioni e responsabilità della figura del Dirigente, in materia di sicurezza del lavoro, siano rimaste intatte¹³, e anzi siano state potenziate (basti pensare che, peraltro già dal 1994, i Datori di lavoro possono essere non solo i titolari del rapporto di lavoro, ma anche i responsabili di “Unità produttiva” dell’impresa¹⁴; e in questo secondo caso sono Dirigenti pure loro).

NOTE

¹ Artt.393 e 394 D.P.R. 27 aprile 1955, n. 547

² Art.4 DPR 547/1955

³ D.M. 2 gennaio 1956, pubblicato sulla G.U. 25 gennaio 1956, n.20

⁴ D.M. 3 dicembre 1968, pubblicato sulla G.U. 31 luglio 1969, n.193

⁵ Art.34 Legge 26 aprile 1974, n.191

⁶ Art.26 D.Lgs. 19 settembre 1994, n.626

⁷ Art.3 Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n.3

⁸ D.Lgs. 9 aprile 2008, n.81, e successive modificazioni

⁹ Art. 5 D.Lgs. 81/2008

¹⁰ Art. 12 D.Lgs. 81/2008

¹¹ Art. 7 D.Lgs. 81/2008; peraltro tali Comitati erano già esistenti, in quanto previsti dall’art.26 del D.Lgs.626/1994, e poi disciplinati in dettaglio dal D.P.C.M. 21 dicembre 2007

¹² Art. 6 D.Lgs. 81/2008

¹³ Art.2 comma 1 lettera d) D.Lgs.81/2008

¹⁴ Art.2 comma 1 lettere b) e t) D.Lgs.81/2008

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell’articolo su www.af-cafi.it/LaCommissioneConsultiva/tabid/498/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato a fianco.

A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l’articolo già unificato



La Commissione
Consultiva
Internazionale

SEGUITO ARTICOLO DA PAG.45 DELLA RIVISTA CARTACEA

LA COMMISSIONE CONSULTIVA PERMANENTE PER LA SALUTE E SICUREZZA DEL LAVORO

di Armando Bussi

INDICE

- La legislazione negli anni 50 e la prima Commissione Consultiva
- Il Testo Unico del 2008 e gli Organi in esso previsti
- Composizione, competenze e organizzazione della nuova Commissione Consultiva
- Provvedimenti emanati

In sintonia con le esigenze di bilancio e di riduzione della spesa pubblica, la legge dispone espressamente che ai componenti effettivi e supplenti, e agli altri esperti che possono collaborare, non spetta comunque alcun compenso, né rimborso spese o indennità di missione.

La maggior parte delle competenze della nuova Commissione sono elencate in uno specifico articolo e comma del Testo Unico¹⁵, ma altre sono riportate in svariati altri articoli¹⁶; molte erano presenti fin dalla edizione originaria dello stesso Testo, nel 2008, mentre altre derivano da diverse modificazioni dello stesso, effettuate negli anni successivi¹⁷. Parte di tali funzioni sono



simili a quelle della precedente Commissione - anche se elencate in modo più analitico - e concernono quindi: l'esame dei problemi applicativi della normativa di salute e sicurezza sul lavoro; la formulazione di proposte e l'espressione di pareri su questioni in materia di prevenzione e igiene, e lo

¹⁵ Art.6 comma 8, lettere da a) ad n) D.Lgs.81/2008

¹⁶ Oltre a quanto indicato all'art.6 comma 8, vedere gli artt. 11, 29, 30, 32, 41, 71, 79, 88, 104, 156, 190, 209, 216, 243, 245, 249, 280, 281, 306 D.Lgs.81/2008

¹⁷ da quelle disposte con D.Lgs. 3 agosto 2009, n.106, a quelle più recenti del c.d. "decreto del fare", D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito in Legge 9 agosto 2013, n. 98



sviluppo, perfezionamento e coordinamento della legislazione vigente in materia; la redazione annuale, per il Parlamento e le Regioni, di una relazione sullo stato di applicazione della normativa di salute e sicurezza.

Ma l'Organo in esame ha assunto vari altri compiti, quali fra l'altro :

- la valutazione delle problematiche connesse all'attuazione delle Direttive comunitarie e delle convenzioni internazionali stipulate in materia di salute e sicurezza del lavoro; nonché la predisposizione di un'altra relazione - questa quinquennale - alla Commissione europea, sull'attuazione delle direttive dell'Unione europea in materia di salute e sicurezza sul lavoro;
- la discussione in ordine ai criteri finalizzati alla definizione del sistema di qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi;
- la fornitura di indicazioni per l'individuazione di settori di attività a basso rischio di infortuni e malattie professionali;
- la promozione della considerazione della differenza di genere in relazione alla valutazione dei rischi e alla predisposizione delle misure di prevenzione;
- la definizione di attività promozionali della cultura e delle azioni di prevenzione;
- la validazione di studi e misurazioni che stimano preventivamente livelli di rumore standard dell'emissione sonora di attrezzature di lavoro, macchine e impianti;
- la valorizzazione di accordi sindacali e i codici di condotta ed etici, adottati su base volontaria, che orientino i comportamenti dei datori di lavoro, dei lavoratori e di tutti i soggetti interessati, ai fini del miglioramento dei livelli di tutela;
- l'elaborazione di procedure standardizzate sia di effettuazione delle valutazioni dei rischi delle piccole imprese, sia di redazione del documento di valutazione dei rischi da interferenza;
- l'elaborazione di procedure semplificate per la adozione e la efficace attuazione dei modelli di organizzazione e gestione della sicurezza nelle piccole e medie imprese;
- l'indicazione di modelli di organizzazione e gestione aziendale aventi efficacia esimente dalla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche;
- l'elaborazione di criteri di qualificazione della figura del formatore per la salute e sicurezza sul lavoro;
- l'elaborazione delle indicazioni necessarie alla valutazione del rischio da stress lavoro-correlato;
- la definizione degli orientamenti pratici per la determinazione delle esposizioni sporadiche e di debole intensità all'amianto o ai materiali che lo contengono;
- la validazione delle buone prassi - su richiesta dei soggetti che le hanno elaborate - in materia di sicurezza del lavoro.



La nuova Commissione è stata nominata alla fine del 2008¹⁸, per il quinquennio 2009/2013.

In particolare, i 20 posti riservati alle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori considerate maggiormente rappresentative sono stati ripartiti fra i soggetti designati da 17 organismi (quelli più grandi hanno avuto più di un rappresentante); peraltro, fra i sindacati più rappresentativi è risultata anche la Confederazione Italiana dei Dirigenti e delle Alte Professionalità (C.I.D.A.), e quindi i dirigenti hanno - di fatto - nuovamente avuto un proprio rappresentante.

L'avvio dell'attività è stato inizialmente difficoltoso, in quanto occorreva determinare le modalità di funzionamento della Commissione stessa, con un regolamento interno, da approvare a maggioranza qualificata¹⁹; regolamento infine emanato nel novembre 2009²⁰, che detta, in nove articoli, regole sulle convocazioni delle riunioni, il numero legale, le assenze, le maggioranze qualificate, i pareri, i compiti della segreteria; nonché sui "Comitati speciali" - permanenti o temporanei - e il loro funzionamento.

A tali Comitati, previsti dalla legge istitutiva - che ha lasciato alla Commissione di determinarne le composizioni e le funzioni²¹ - sono stati attribuiti compiti istruttori o di approfondimento rispetto alle attività della Commissione. Si è poi deciso che ogni Comitato fosse composto da 12 membri della Commissione, in modo tripartito - 4 ciascuno - fra le Amministrazioni centrale e regionali, i rappresentanti dei lavoratori e quelli dei datori di lavoro; e di Comitati ne sono stati individuati 9, per un totale di 108 rappresentanti; poiché i componenti della Commissione Consultiva sono complessivamente, fra effettivi e supplenti, 80, alcuni di loro sono stati inseriti in più di un Comitato (decidendo in proposito di privilegiare le organizzazioni più rappresentative, nonostante alcune avessero già, come detto, un numero di rappresentanti maggiore delle altre). I 9 Comitati sono stati rispettivamente dichiarati competenti per: buone prassi e valorizzazione di accordi e codici di condotta/etici, procedure standardizzate per la valutazione dei rischi, qualificazione delle imprese, modelli di gestione della sicurezza, formazione, stress lavoro-correlato, cantieri e dispositivi di protezione individuale, attrezzature da lavoro e dispositivi di protezione individuale, agenti chimici fisici e biologici.

La Commissione ha quindi potuto iniziare la sua attività ordinaria, con riunioni a cadenza in genere mensile, intervallate da numerosi incontri dei vari Comitati, che si sono rivelati estremamente utili per la produzione finale degli atti della Commissione stessa.

Nel dicembre 2013 - scadenza del quinquennio di attività della prima nuova Commissione Consultiva - si può dire che la stessa ha svolto una notevolissima

¹⁸ D.M. 3 dicembre 2008

¹⁹ Art.6 comma 6 D.Lgs.81/2008

²⁰ Decreto della Direzione Generale della tutela delle condizioni di lavoro - Ministero del Lavoro - del 21 novembre 2009

²¹ Art.6 comma 3 D.Lgs.81/2008



attività; a titolo indicativo e non esaustivo, si indicano alcuni dei principali atti da essa redatti ed adottati:

- Indicazioni per la valutazione dello stress lavoro-correlato (emanato con Lettera circolare del 18 novembre 2010);
- Orientamenti pratici per la determinazione delle esposizioni sporadiche e di deboli intensità a rischi da amianto – ESEDI (emanato con Lettera circolare del 25 gennaio 2011);
- Procedure per la fornitura di calcestruzzo in cantiere (emanato con Lettera circolare del 10 febbraio 2011);
- Circolare esplicativa sull'applicazione dei Regolamenti Europei REACH, CLP e SDS nell'ambito del D.Lgs. n. 81/2008 (emanato con Lettera circolare del 30 giugno 2011);
- Manuale illustrato per lavori in ambienti sospetti di inquinamento o confinati (approvato dalla Commissione il 18 aprile 2012);
- Procedure tecniche da seguire nel caso di sollevamento persone con attrezzature non previste a tal fine (approvato dalla Commissione il 18 aprile 2012);
- Metodologie e interventi tecnici per la riduzione del rumore negli ambienti di lavoro - Manuale operativo (approvato dalla Commissione il 28 novembre 2012);
- Valutazione e gestione del rischio chimico negli ambienti di lavoro (approvato dalla Commissione il 28 novembre 2012);
- Procedura operativa per la valutazione e gestione dei rischi correlati all'igiene degli impianti di trattamento aria (approvato dalla Commissione il 28 novembre 2012 e trasmesso agli Organi competenti);
- Articoli pirotecnici. Impianti di produzione e deposito (approvato dalla Commissione il 17 aprile 2013, e trasmesso agli Organi competenti).

Tutti i testi di questi e degli altri atti adottati si possono reperire e scaricare dall'apposito Sito Internet del Ministero del Lavoro/Sicurezza del Lavoro/Commissione Consultiva permanente²².

Vi sono poi le "buone prassi", soluzioni organizzative o procedurali, coerenti con le disposizioni vigenti e adottate volontariamente - da determinate imprese o altri soggetti - per promuovere la sicurezza del lavoro attraverso la riduzione dei rischi e il miglioramento delle condizioni di lavoro, da ratificare con una procedura che prevede la loro validazione da parte della Commissione Consultiva²³, che ne ha finora validate quarantatré²⁴ (la loro diffusione deve essere poi assicurata dall'I.N.A.I.L.; sono comunque disponibili anche sul Sito sopra indicato).

Vi sono infine le relazioni preparate periodicamente per il Parlamento, le Regioni e la Commissione europea, i pareri di vario tipo, le proposte, le indicazioni e in genere gli altri atti e azioni, che permettono – si ritiene – di

²² www.lavoro.gov.it

²³ Art.2 comma 1 lettera v), e art.6 comma 8 lettera d) D.Lgs.81/2008

²⁴ Di cui una, denominata "TOTEM" - mirata a stabilire una modalità interattiva di diffusione delle informazioni di salute e sicurezza sul lavoro presso i luoghi di lavoro attraverso uno strumento permanentemente attivo - è stata redatta dal Rete Ferroviaria Italiana, del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.



trarre un bilancio assolutamente positivo del primo quinquennio di attività della Commissione Consultiva post Testo Unico.

Ciò, si ritiene, con poco merito di chi scrive, e molto della maggior parte degli altri componenti, nonché dei funzionari del Ministero del Lavoro che hanno coordinato le attività; uno per tutti, colui che - finché non è cessato il suo incarico a termine presso il Ministero del Lavoro, cioè fino alla scorsa estate - ha sostanzialmente diretto i lavori della Commissione, il Dr. Avv. Lorenzo Fantini.

In tale ambito, per quanto riguarda il mandato pluriennale svolto dal sottoscritto, posso dire di essermi certamente arricchito, professionalmente e umanamente, cercando di dare qualche contributo, sia nell'interesse generale, sia anche tenendo presenti le specifiche problematiche dei dirigenti aziendali, che in quanto tali – come detto - corrispondono molto frequentemente alla figura del Dirigente delineata dal nuovo Testo Unico; Dirigente che, tengo a ribadire, costituisce con le sue funzioni e responsabilità – insieme al Datore di lavoro da una parte, e al Preposto dall'altra (oltre che ovviamente al Lavoratore) – una figura chiave per il corretto funzionamento del sistema della sicurezza del lavoro.

Intendiamoci, dicendo "arricchito" intendevo fare una metafora: l'attività un parola è stata da me prestata (essendo iniziata quando le cinquemila lire del gettone di presenza erano da tempo abolite) - come dicevano i Latini - "gratis et amore Dei".



PROPOSTE DI LEGGE PER LA RILIQUIDAZIONE DELLE PENSIONI

di Antonio Dentato

Il dibattito

Un lungo dibattito preliminare, sulla stampa, nei talk-show, nei social-network, ha avuto una prima conclusione in Parlamento, il 7 e 8 gennaio, con la presentazione di sette mozioni, da parte di altrettanti partiti, movimenti e gruppi parlamentari. Obiettivo comune: modificare le pensioni già in godimento, liquidate, a suo tempo, con il sistema retributivo. L'argomento sostenuto, in via di massima: un numero, sia pure minoritario di pensionati, sarebbe stato avvantaggiato da quel sistema e, pertanto, tutte le pensioni dovrebbero essere ricalcolate con il sistema contributivo. Quello introdotto dalla riforma Dini (1995)¹. Tale, in estrema sintesi, il contenuto delle mozioni presentate. L'articolazione delle argomentazioni a sostegno delle singole mozioni, va detto anche questo, è stata molto varia: alcune rilanciando il già sperimentato prelievo di solidarietà sui trattamenti più elevati, altre indicando un "tetto" entro il quale ridurre i trattamenti pensionistici; altre, ancora, hanno fatto leva sulla disponibilità del Ministro del lavoro Giovannini che in un'intervista aveva dichiarato: «non si vede perché in un momento in cui si chiedono sacrifici a tutti, qualcuno debba essere escluso». Non è mancato, nella presentazione delle mozioni, il richiamo ai limiti che il legislatore deve rispettare quando interviene in

materia tributaria. "Indipendentemente dal *nomen iuris* utilizzato, il dispositivo di prelievo avrebbe dovuto gravare su "tutti" i cittadini in ragione della loro capacità contributiva, in virtù del principio di generalità delle imposte, in un sistema informato a criteri di progressività". Pur considerando che il legislatore ha ampia discrezionalità legislativa, non può agire in contrasto con gli articoli 3 e 53 della Costituzione. A tal riguardo, il legislatore usa il suo potere discrezionale, ma sempre nel rispetto del principio della "ragionevolezza" (Corte Cost. sentenza n. 223/2012).

La giurisprudenza costituzionale

La stessa tesi ha seguito la Corte Costituzionale, poi, nella sentenza n. 116/2013. Quella che ha dichiarato l'illegittimità del "contributo di solidarietà" (*nomen iuris* del tributo applicato) introdotto dall'art. 18, comma 22-bis, del d. l. n. 98 del 2011. Illegittima la norma che lo introduceva, anche perché viziata da *irragionevolezza*. Il legislatore ben poteva domandare il prelievo per motivi di solidarietà, ma aveva ristretto troppo la scelta dei contribuenti e, vista la finalità cui le norme erano dirette (stabilizzazione delle pubbliche finanze), questo aveva reso anche inefficace la misura adottata. In altri termini: Restrittiva, la norma, perché il legislatore

non avrebbe dovuto limitare il prelievo ai “soli titolari di trattamenti pensionistici”. E avrebbe dovuto, invece, allargare la platea dei contribuenti, assoggettando a prelievi anche redditi aventi altra origine (capitali, attività professionali, attività finanziarie, ecc.). Al contrario, egli aveva gravato del contributo solo i “redditi ormai consolidati nel loro ammontare, collegati a prestazioni lavorative già rese da cittadini che hanno esaurito la loro vita lavorativa”.

Inefficace, la norma, perché il “risultato di bilancio... avrebbe potuto essere ben diverso e più favorevole per lo Stato, laddove il legislatore avesse rispettato i principi di eguaglianza dei cittadini e di solidarietà economica, anche modulando diversamente un “universale” intervento impositivo».

Evitare scontri intergenerazionali

Nel corso del dibattito in aula sono emersi, infine, orientamenti, condivisi dal Governo, volti a non «sollecitare scontri generazionali» e a non provocare «cambiamenti nelle legittime aspettative indotte dalle regole del passato». Orientamenti ampiamente espressi verso la promozione d’iniziative incentrate sul concorso solidale “dei percettori delle prestazioni più favorevoli”.

Il principio della ragionevolezza

Su questi aspetti si è sviluppato il confronto fra mozioni. E’ stato ribadito: se pure è vero che la Consulta ha escluso l’esistenza di un diritto costituzionalmente garantito alla “cristallizzazione” normativa in materia - riconoscendo, quindi, al legislatore la possibilità di intervenire con scelte discrezionali - tuttavia tali scelte potrebbero non essere legittime se attuate “in modo irrazionale”, (richiamo al principio di fondo). Una linea, questa, che la Corte aveva già sostenuto in precedenti sentenze, come in quella (per segnalare la

continuità giurisprudenziale) emanata decenni addietro relativa alla *p e r e q u a z i o n e* automatica delle pensioni, la n. 96/1991. Aveva detto:

“Questa Corte ha costantemente affermato che il trattamento di quiescenza, al pari della retribuzione percepita in costanza del rapporto di lavoro (del quale lo stato di pensionamento costituisce un prolungamento a fini previdenziali), deve essere proporzionato alla quantità e qualità del lavoro prestato e deve, in ogni caso, assicurare al lavoratore ed alla sua famiglia mezzi adeguati alle esigenze di vita per una esistenza libera e dignitosa. Tale proporzionalità e adeguatezza devono sussistere non soltanto al momento del collocamento a riposo, ma vanno costantemente assicurate successivamente, in relazione al mutamento del potere di acquisto della moneta, secondo valutazioni riservate - anche con riguardo alle disponibilità finanziarie - alla discrezionalità legislativa, purché esercitata in modo non irragionevole e arbitrario”.

La mozione approvata

Con 310 voti favorevoli di tutti i partiti che sostengono attualmente il Governo in carica (Pd-Scelta Civica-Nuovo Centrodestra-Per l'Italia) è stata approvata la seguente mozione:

CONSIDERATO CHE

Il tema delle cc.dd. ‘pensioni d’oro’ costituisce attualmente argomento di vivace confronto, nella diffusa percezione che i trattamenti pensionistici d’importo particolarmente elevato costituiscano spesso il frutto d’ingiustificate normative di favore e di veri e



propri privilegi;

La riforma pensionistica del 2011 ha compiuto decisivi passi verso l'instaurazione di un sistema pensionistico che collega in modo stabile gli importi pensionistici con l'ammontare dei contributi versati. La medesima riforma ha prodotto effetti negativi in danno di alcuni soggetti (i cc.dd. 'esodati') in favore dei quali è certamente opportuno ed equo destinare una parte delle risorse derivanti dall'applicazione di misure di solidarietà a carico dei percettori d'importi pensionistici ingiustificatamente elevati;

Come è noto, la giurisprudenza costituzionale guarda con sfavore forme di prelievo coattivo di ricchezza che vadano a colpire solo talune fonti di reddito (ad esempio, i redditi da pensione), in tal modo introducendo misure di carattere sostanzialmente impositivo che violano il generale canone costituzionale della progressività del sistema tributario; Il Governo e il Parlamento hanno opportunamente introdotto, con la recente legge di stabilità, significative misure che si muovono proprio nella direzione di affrontare i problemi di equità sociale connessi con l'esistenza di importi pensionistici di ammontare particolarmente elevato in assenza – in molti casi – di un'effettiva ragione giustificatrice. Sotto quest'aspetto, meritano di essere segnalati: i) il comma 486, che ha introdotto per un triennio un contributo di solidarietà a carico dei trattamenti di più elevato ammontare, anche al fine di sostenere iniziative in favore dei lavoratori cc.dd. 'esodati'; ii) il comma 489, il quale ha introdotto un limite alla cumulabilità dei redditi da pensione percepiti da ex dipendenti pubblici con ulteriori fonti di reddito pure poste a carico della finanza pubblica;

Appare utile che il Governo proceda nell'esame della delicata materia, prestando comunque la massima attenzione alla giurisprudenza della Corte costituzionale.

IMPEGNA IL GOVERNO

A) a monitorare gli effetti e l'efficacia delle

citare misure introdotte con la legge di stabilità;

B) a valutare, agli esiti di questo monitoraggio, l'adozione di successivi interventi che, nel rispetto dei principi indicati dalla Corte Costituzionale, sempre in un'ottica di solidarietà interna al sistema pensionistico, siano tesi a realizzare una maggiore equità per ciò che concerne le cc.dd. "pensioni d'oro" e correggano per queste ultime eventuali distorsioni e privilegi derivanti dall'applicazione dei sistemi di computo retributivo e contributivo nella determinazione del trattamento pensionistico.

Inizio dell'iter legislativo

Attualmente le proposte di legge relative alle pensioni di cui abbiamo fin qui trattato sono in discussione alla Commissione Lavoro della Camera dei Deputati. L'esame parte dalla proposta del d.d.l. n.1253 composta da un solo articolo:

Art. 1.

1. I trattamenti pensionistici obbligatori, integrativi e complementari, i trattamenti erogati da forme pensionistiche che garantiscono prestazioni definite in aggiunta o ad integrazione del trattamento pensionistico obbligatorio, ivi comprese quelle di cui ai decreti legislativi 20 novembre 1990, n. 357², 16 settembre 1996, n. 563³, e 5 dicembre 2005, n. 252⁴, nonché i trattamenti che assicurano prestazioni definite per i dipendenti delle regioni a statuto speciale e degli enti di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70⁵, ivi compresi quelli derivanti dalla gestione speciale ad esaurimento di cui all'articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 1979, n. 761⁶, e quelli erogati dalle gestioni di previdenza obbligatorie presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) per il personale addetto alle imposte di consumo, per il personale dipendente dalle aziende private del gas e per il personale già addetto alle esattorie e alle ricevitorie delle imposte dirette, con esclusione delle prestazioni di

tipo assistenziale, degli assegni straordinari di sostegno del reddito, delle pensioni erogate alle vittime del terrorismo e delle rendite erogate dall'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, i cui importi, alla data di entrata in vigore della presente legge, risultino superare complessivamente, anche in caso di cumulo di più trattamenti pensionistici, dieci volte l'integrazione al trattamento minimo dell'INPS, sono ricalcolati e corrisposti secondo il sistema contributivo di cui alla legge 8 agosto 1995, n. 335.

2. I trattamenti pensionistici ricalcolati a seguito dell'applicazione delle disposizioni del comma 1 non possono essere comunque inferiori a dieci volte il trattamento minimo dell'INPS.

3. I risparmi di spesa conseguiti attraverso l'applicazione delle disposizioni dei commi 1 e 2 sono destinati a misure di perequazione dell'integrazione al trattamento minimo dell'INPS, dell'assegno sociale e dei trattamenti corrisposti ai sensi della legge 12 giugno 1984, n. 222⁷.

Emendamenti al disegno di legge

Le ragioni per cui si è cominciato l'esame da questa proposta di legge sono state spiegate in un articolo di Cesare Damiani, Presidente della Commissione lavoro della Camera dei deputati, diffuso dall'Ansa.

“La proposta di legge Meloni sulle cosiddette pensioni d'oro, – *egli spiega* - presentata il 21 giugno 2013, è stata adottata come testo base sul quale lavorerà la commissione Lavoro, "tenuto conto che tale provvedimento è stato iscritto nel calendario dei lavori dell'Assemblea in quota opposizione". La decisione di scegliere la p. d. l. Meloni – *aggiunge Damiani*- come testo base è stata motivata dalla relatrice Marialuisa Gnechi (Pd) in quanto "tale testo può costituire una valida base di partenza per l'elaborazione di un provvedimento il più possibile efficace,

dovendosi comunque considerare come un testo aperto al contributo emendativo di tutti i gruppi”.

ULTIMO MINUTO

Mentre stiamo andando in stampa, risulta che la Commissione Lavoro della Camera ha bloccato il cammino di questo disegno di legge. Perché esso “mette insieme - è stato detto - le pensioni complementari e quelle integrative” e inoltre “è evidente che pensioni nette da 3300-3400 non sono d'oro”. In alternativa, è stato commentato, si intende “affrontare il problema delle pensioni di importo elevato con serietà ed evitando problemi come quelli già avvenuti in passato in tema di pensioni”

NOTE

- 1 LEGGE 8 agosto 1995, n. 335 Riforma del sistema pensionistico obbligatorio e complementare. (Pubblicata nella G.U. 16 agosto 1995, n. 190, S.O.)
- 2 DECRETO LEGISLATIVO 20 novembre 1990, n. 357, Disposizioni sulla previdenza degli enti pubblici creditizi. GU n.282 del 3-12-1990 - Suppl. Ordinario n. 77
- 3 DECRETO LEGISLATIVO 16 settembre 1996, n. 563 "Attuazione della delega conferita all'art. 2, comma 23, lettera b), della legge 8 agosto 1995, n. 335, in materia di trattamenti pensionistici, erogati dalle forme pensionistiche diverse da quelle dell'assicurazione generale obbligatoria, del personale degli enti che svolgono le loro attività nelle materie di cui all'art. 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 17 luglio 1947, n. 691", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 256 del 31 ottobre 1996 - Supplemento Ordinario n. 184.
- 4 DECRETO LEGISLATIVO 5 dicembre 2005, n. 252 "Disciplina delle forme pensionistiche complementari" Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 289 del 13 dicembre 2005 - Supplemento Ordinario n. 200
- 5 LEGGE 20 marzo 1975, n. 70 Disposizioni sul riordinamento degli enti pubblici e del rapporto di lavoro del personale dipendente. (GU n.87 del 2-4-1975)
- 6 DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 20 dicembre 1979, n. 761 Stato giuridico del personale delle unità sanitarie locali. (GU n.45 del 15-2-1980 - Suppl. Ordinario).Art.Art. 75. Opzione per la posizione assicurativa in atto.
- 7 LEGGE 12 giugno 1984, n. 222 , Revisione della disciplina della invalidità pensionabile. (GU n.165 del 16-6-1984)

Permesso Grazie scusa*

di Daniela Belotti



* Sono le tre parole-chiave scelte dal Papa per la sua omelia tenuta nella Giornata della Famiglia del 27 ottobre 2013.

In occasione dei suoi dieci anni di attività, l'Istituto Europeo Terzo Millennio ha dato appuntamento lo scorso 28 ottobre 2013 presso l'Hotel Columbus a Roma ad operatori della comunicazione, manager privati, rappresentanti delle istituzioni ed associazioni, per affrontare insieme il tema dal titolo "La Comunicazione semplice".

Obiettivo: scandagliare, provocatoriamente (ma anche no), il concetto di "semplicità", che sempre più di rado qualifica l'attività di esternazione di politici, tecnici dei diversi campi e stessi addetti ai lavori.

Nel corso dell'incontro, affollato da qualificati esponenti delle più varie discipline, è stato conferito il premio per la migliore comunicazione semplice 2013 ad un comunicatore d'eccezione, Sua Santità Papa Francesco, una targa consegna-



ta nelle mani di Padre Federico Lombardi, direttore della Sala stampa Vaticana. L'iniziativa, diffusa attraverso un cartoncino-invito su cui domina incontrastato il sorriso di Monna Lisa, detta la Gioconda, capolavoro di Leonardo da Vinci, ha ricevuto il patrocinio di Unicef e di Roma Capitale ed è stata condotta in partnership con diverse associazioni culturali e di impegno civile, presenti alla serata.

In apertura del convegno, dalla moderatrice Margherita Basso, viene data la parola ad Andrea Pizzicaroli, Presidente dell'Istituto, che, richiamando tutti ad una comunicazione semplice ed essenziale (non sono forse queste le principali caratteristiche richieste a chi, comunicando, vuole “mettere in comune” contenuto e relazione?), in contrapposizione a quella “facile”, che può fare grandissimi danni, ha dato il buon esempio non superando il tempo assegnato, speso in una efficace sintesi delle finalità dell'iniziativa, collegata alla mission dell'Istituto. “Possiamo



È fondamentale – ha detto – “uniformare i comportamenti in senso etico”, perché è con il contributo di ognuno che si raggiunge il successo. Quindi parlare alla gente, ascoltare in modo autentico ed attivo, con “sentimento”, è dare attenzione ai singoli e contribuisce a cambiare concretamente i comportamenti sociali.

Quale docente presso la Pontificia Università della Santa Croce, Mario Russo ricorda come le componenti essenziali della comunicazione – verbale, paraverbale e

ritenerci soddisfatti di questi primi dieci anni”, ha detto, tra gli applausi, in conclusione.

E’ quindi Michele Petrucci, Presidente di ASAP (Agenzia per lo Sviluppo delle Amministrazioni Pubbliche), a sollevare abilmente la questione della Responsabilità Sociale, che nella comunicazione, intesa come “infrastruttura immateriale per una cultura dei valori”, trova uno dei suoi fondamentali pilastri. Trasparenza, eticità, professionalità, trasversalità, uso consapevole delle tecnologie non possono evidentemente essere imposte per legge ma devono essere nell’ontologia del comunicatore.

Elisabetta Parise, Coordinatrice della Fondazione Formiche Giovani, pone invece l’accento sulle persone che lavorano nelle aziende e nelle istituzioni, il vero cardine dello sviluppo del paese.

non verbale – abbiano diverso impatto quanto ad efficacia di pubblico: il 7% la prima, il 35% la seconda contro il 58% dell’ultima! La sola efficacia non è però sufficiente per comunicare, “serve coerenza tra i messaggi se si vuole perseguire l’obiettivo”, dice conquistando l’attenzione dei presenti.

Infine, Marco De Amicis, portavoce dell’Autorità Garante per l’Infanzia e l’Adolescenza della Presidenza del Consiglio dei Ministri e consulente per l’ufficio stampa del Comitato Italiano per l’Unicef, si sofferma sui nuovi strumenti di comunicazione telematica che costituiscono la “comunicazione contemporanea”, che non vanno demonizzati ma usati consapevolmente. Poi, sul finire, un accenno alla figura del “comunicatore” Francesco, che riassume in modo eccezionale i paradigmi della comunicazione semplice, in particolare la coerenza tra la sua persona, anche

fisica, i contenuti e la gestualità irrituale.

Da qui, dopo aver ricevuto il premio (che porterà prontamente a Papa Francesco, per il quale già ringrazia), prende a parlare Padre Federico Lombardi, il portavoce di Sua Santità, anch'egli gesuita. "E' fondamentale chiedersi perché si comunica, cioè quale intenzione, finalità, si persegue" e, continua: "è il fine (donare qualcosa di bello agli altri, ndr) che è chiaro in Francesco e quindi diventa semplice; è la persona che lui è, immediata e non costruita, che riduce la distanza con gli altri; ed infine è la sua modalità, spontanea, concreta e coerente che dà credibilità al messaggio". Poi prosegue con qualche esempio tratto dalle apparizioni in pubblico del Pontefice, che, per avere l'attenzione dei fedeli, "tiene discorsi brevi, incentrati su tre parole-chiave, con una precisa gerarchia di messaggi, che non ha paura di ripetere, perché sa che per essere memorizzati è necessario ascoltarli più volte" E poi svela alcune attenzioni che il Papa usa verso le attese dei suoi interlocutori: cominciare sempre dal positivo ("il grande sì") ed eventualmente dopo dire il negativo ("i piccoli no"), parlare di cose utili per la vita di ogni giorno, usando parole concrete, non astratte, come faceva sua nonna.

La serata volge alla sua conclusione con l'ultimo spazio destinato al pubblico. Si succedono interessanti interventi, improntati alla regola ormai dichiarata della semplicità, che proprio per questo arricchiscono il dibattito ed il confronto, senza risultare didascalici.

Poi uno scambio di battute con Maria Paola Gazzetti, psicoterapeuta che per molti anni si è occupata di formazione e selezione in Trentitalia ed ora è docente accreditata presso la regione Lazio e collabora con l'Istituto Terzo Millennio. "Il campo in cui opero – mi dice con grande disponibilità –

è quello dell'emergenza, in particolare applico le tecniche di gestione dello stress in diversi ambiti, lavorativi e non" Ed aggiunge "La giornata di oggi è stata molto utile per noi operatori sociali".

Anch'io porto con me gli interessanti contributi da mettere in pratica con maggiore convincimento nella mia quotidiana attività di comunicatrice, e, se ci rifletto su, è proprio quello che gli organizzatori del convegno si prefiggevano. Obiettivo raggiunto.

L'Istituto Europeo Terzo Millennio
in occasione dei dieci anni di attività è lieto di invitarvi al convegno

La Comunicazione Semplice

Lunedì 28 ottobre 2013 ore 17.30
Hotel Columbus
Via della Conciliazione, 55, Roma

INTERVENERANNO
Andrea Iacomini
Portavoce Unicef
Mario Russo
Professore Pontificia Università della Santa Croce
Michele Petrucci
Presidente Asap
Elisabetta Parise
Coordinatrice Fondazione Terza Via Consorzio

MODERA
Margherita Basso
Giornalista Rai

CONCLUDE
Andrea Pizzicardi
Presidente Istituto Europeo Terzo Millennio

COCKTAIL

Nel corso della serata sarà consegnato il premio "Comunicazione semplice" che, per il 2013, è stato conferito a Sua Santità Papa Francesco. Interventirà il direttore della Sala Stampa Vaticana, Padre Federico Lombardi.

OGNUNO È QUELLO CHE FA E FA QUELLO CHE È.

Le conseguenze del declino di alcuni valori fondanti.

INDICE

- Il declino del ruolo dello Stato
- Riduzione della persona umana a risorsa
- La moneta come pura merce

di Luigi Annunziato

Il declino del ruolo dello Stato

L'offerta di lavoro umano di massa sta scomparendo dal sistema economico globale a causa delle tecnologie, della globalizzazione e della richiesta di maggiori competenze professionali.

Il peso contrattuale delle multinazionali ha cominciato a superare il potere delle nazioni esercitando un controllo senza pari sulle risorse globali, sui serbatoi di lavoro e sui mercati; contestualmente si riduce, in tutto il mondo, il ruolo tradizionale dello Stato perché i governi, afflitti dall'aumento dell'indebitamento a lungo termine e dal deficit di bilancio, sono meno disposti a imbarcarsi in ambiziosi progetti di spesa pubblica e in opere pubbliche tese alla

creazione di posti di lavoro ed almeno alla riduzione, se non eliminazione, delle disuguaglianze sociali ed economiche.

Se, dunque, mercato privato e settore pubblico non riescono più a offrire una sicurezza economica di fondo a milioni di persone (lavoratori), la gente cerca altro per ripristinare comunità funzionanti che servano da protezione nei confronti delle devastazioni provocate sia dalle multinazionali sia del declino del ruolo dello Stato e, quindi, dei servizi pubblici (*welfare*).

La dimensione "spaziale" dei fenomeni rischia allora di non farci apprezzare in concreto i problemi della società che, invece, nascono, vivono e muoiono in un punto ben preciso del mondo, in un determina-

to territorio; è questa la dimensione tangibile con la quale il cittadino-lavoratore deve misurarsi quotidianamente per cercare di sopravvivere.

Se l'impresa, grazie alla globalizzazione, ieri aveva vinto la sua personale guerra di indipendenza contro il territorio e le persone che in esso vivono, oggi essa è costretta a scendere nuovamente in campo e confrontarsi con queste nuove tematiche.

La tesi, nella sua semplicità, è chiarissima: se la globalizzazione è svincolata e "appartiene" soltanto a famiglie proprietarie o ad investitori finanziari ed acquisisce sempre più natura di soggetto extraterritoriale, ci si domanda se esistano ancora, e dove siano finiti, i suoi obblighi sociali.

A fronte della "nuova" libertà di movimento del capitale, delle imprese e della finanza speculativa, per chi resta legato al territorio non rimane che cercare di riparare i danni e leccarsi solo le ferite.

Nonostante la rottura rappresentata dalla globalizzazione, tuttavia il tema antico della responsabilità sociale dell'impresa, è ancora tutto valido.

Perché e come?

Storicamente abbiamo vissuto la prassi, tutta europea, del conflitto sociale e contemporaneamente di un patto tra l'impresa (fordista) e la cittadinanza garantita dal welfare statale e dal lavoro salariato, conquistato mediante norme pattizie.

In questa situazione, la responsabilità sociale e territoriale dell'impresa, come grande soggetto collettivo, era garantita dunque dalle grandi organizzazioni di rappresentanza sia del capitale che del lavoro che avevano la capacità di organizzare e tutelare gli interessi comuni.

Oggi il neo-capitalismo, guidato più da mercato e finanza che da investimento e rischio, corre come un bolide, all'impazzata, verso il profitto senza alcun rispetto dei problemi

sociali e politici.

Basta guardare non solo alle sovraffollate città del terzo e quarto mondo ma anche ai ghetti metropolitani dell'occidente dove aumentano le condizioni di indigenza/sopravvivenza, che ci preavvertono cosa è, e sarà, il futuro dell'economia globalizzata.

La globalizzazione ha cambiato pertanto le coordinate del sistema: Stato, gestore da tutto a nulla, spazio da territoriale a mondiale.

Il conflitto nel nuovo scenario sembra perciò non essere più, o non più solo, tra capitale e lavoro ma anche tra spazio dei flussi economici e spazio dei luoghi.

Solo se le imprese transnazionali, alimentate da un'economia sostenuta da flussi finanziari e da grandi reti di comunicazione, ritrovasero una coscienza e un'identità di luogo (più che di classe) e quindi responsabilità sociale del fare impresa all'altezza della sfida, si potrebbe sperare di (ri)scoprire una (nuova) sfera dell'azione sociale delle stesse. Quello italiano è un capitalismo prevalentemente composto da un piccolo arcipelago di medie imprese circondato da un oceano di piccole e piccolissime aziende e che, da sole o organizzate in gruppo, cercano di mantenere i rapporti con il territorio locale in attesa di quella proiezione internazionale richiesta e sollecitata dall'irruenta globalizzazione.

Un modello, che fin dalla nascita, ha fondato la sua legittimità nel coniugare sviluppo e mantenimento della coesione sociale nel territorio e quindi nelle comunità locali.

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su www.af-cafi.it/ArticoloAnnunziato/tabid/499/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato a fianco.

A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato



Ci uniamo a quello che fa e fa quello che ne



SEGUITO ARTICOLO DA PAG.55 DELLA RIVISTA CARTACEA

OGNUNO E' QUELLO CHE FA E FA QUELLO CHE E'.

Le conseguenze del declino di alcuni valori fondanti.

di Luigi Annunziato

INDICE

- Il declino del ruolo dello Stato
- Riduzione della persona umana a risorsa
- La moneta come pura merce

Le difficoltà di questo modello di capitalismo territoriale sono tutte legate al nuovo attore economico in ascesa, il capitalismo delle reti, che per sua natura si trova a cavallo tra i flussi del mercato globale, le responsabilità verso l'economia e la qualità di vita dei territori.

Per questo motivo la competizione internazionale mette sotto stress il capitalismo che ha sempre più necessità di ritrovare una vera responsabilità sociale.

In un mercato mondiale sempre più in cambiamento dove l'innovazione modifica e destabilizza tutte le posizioni acquisite, la prima difficoltà sta nel trovare il "fuoco" delle immagini (dei problemi).

Si sostiene che non ci sono più i vantaggi comparativi, ma ci sono solo i vantaggi competitivi e competere significa togliere di mezzo il concorrente, uccidere il rivale.

Anche il lavoro, quando erroneamente ritenuto un ostacolo allo sviluppo, viene sistematicamente eliminato dai processi di produzione.

Questo è il motivo di tanta liberalizzazione, di tanta privatizzazione, di tanto e solo mercato in nome della competitività che conduce verso l'internazionalizzazione dell'economia e l'internazionalizzazione degli interessi, dei mercati.

Questo è il "focus vero, se non unico", su cui ogni Stato deve riflettere e adattare le proprie politiche per evitare il temuto declino.



Riduzione della persona umana a risorsa

Il "capitalista", con il denaro, compra il lavoro dai lavoratori che in realtà "scambiano" la loro forza lavoro. Da questa definizione consegue che il lavoro, come merce, è solo valore d'uso mentre la forza lavoro è valore di scambio.

Il lavoro, allora, contiene nello stesso tempo sia un'elevata capacità di valorizzazione (valore di scambio come involucro al cui interno si trova il denaro) che un valore d'uso in quanto, manifestandosi concretamente, è capace di soddisfare i bisogni della collettività.

La forza – lavoro che conta è pertanto quella che crea plusvalore nel momento in cui "si scambia" col capitale perché è quella che genera sia valore di scambio che valore d'uso; questa è la definizione di lavoro produttivo.

Quando però i comportamenti diventano più radicali e più profondi si arriva anche a "mercificare" il valore della persona umana.

Perché, come?

La risorsa umana è utilizzata in funzione della sua redditività.

Una risorsa che non è redditizia ~~è~~ da buttare via (raramente da mantenere o sostituire) .

Se una risorsa umana è più redditizia in Indonesia o in Polonia, perché mai il capitale dovrebbe utilizzare quella più costosa in Italia?

Una risorsa è da abbinare ad un'altra risorsa!

Quali diritti ha una risorsa se non vale nulla?

Sicuramente non i diritti universali e inalienabili riconosciuti alla persona.

E' allora difficile che possa esistere un sindacato di una risorsa senza diritti.

Una risorsa, giudicata inesistente anche se umana, può fare sciopero?

Allora non ci sono più persone, non ci sono più lavoratori.

Una conseguenza nota a tutti è, ad esempio, il diritto alla pensione.

Si può attribuire un reddito vitalizio ad una persona senza diritti?

La pensione, poi, non è più calcolata col sistema a ripartizione solidaristica, ma contributivo.

Se questo diritto non te lo finanzia, io te lo tolgo.

Questa situazione crea incertezze, sfiducia, tensioni sociali, proprio l'esatto contrario dei principi sui quali nasce e si sviluppa la globalizzazione.

Quello che era un diritto universale ed inalienabile, è diventato individuale e privato.

Il diritto alla pensione è (o sarebbe) dunque in funzione del tuo reddito.



E siccome il nostro futuro dipende dai mercati finanziari e dalle Borse, si capisce perché il capitale vuole avere tutto il mercato del lavoro e delle pensioni.

Il contratto individuale, favorito dalla "protervia" del datore di lavoro e dalla "debolezza" del sindacato, fa ragionare al singolare non più al plurale e quindi si affievoliscono i diritti collettivi universali.

Allora una conseguenza sostanziale: siamo considerati più consumatori che cittadini

Se tu non sei un consumatore che paga, tanti saluti.

Tutti dovrebbero, e potrebbero, allora diventare azionisti delle imprese e delle economie nazionali sane e ricche; solo così tutti quanti starebbero bene!!

Ma, come cittadini, se non contiamo niente, riusciremo mai ad incidere direttamente ed immediatamente sulle scelte e sulle decisioni delle imprese e della finanza?

Riusciremmo, come cittadini – azionisti, a far sì che, ad esempio, ENEL non acquisiti Infostrada o che Autostrade non venga venduta a Benetton o che FS SpA non venga interamente privatizzata o che Alitalia non venga ceduta ai privati con i soldi dei cittadini?

Quale sarebbe il nostro potenziale deterrente?

Poter agire come consumatori, perché come cittadini non ci considera più nessuno.

Se, in un'economia mondiale dei mercati, accettiamo che l'unico modo per essere oggi veramente cittadino, è essere consumatore attivo (cioè che possa pagare), significa che non abbiamo più bisogno di chi fa le regole, fa le leggi, del Parlamento e quindi ammettiamo l'indebolimento della democrazia rappresentativa.

In tal modo, poiché non crediamo più nel Parlamento, diventiamo *tutti nuovi cittadini della neo-democrazia "spaziale"*.

Conseguenza diretta è, o sarebbe, l'affermarsi del primato della finanza sulla politica, di quella "maledetta" finanza contro cui noi lanciamo le nostre benedette "maledizioni".

Da troppo tempo, il "politico" viaggia praticamente nel bagagliaio dell'auto e il "finanziario" è alla guida della stessa.

Il problema è sapere, se e come, riportare il politico a stare seduto al posto di guida occupato dal finanziario.

Perché deve essere proprio il politico a governare l'economia?

Perché è colui che fa le leggi e che deve, o dovrebbe, curare il bene e gli interessi della collettività.

Deve stare proprio lì, al comando della navicella, perché le scelte sbagliate o intempestive



possono anche far decidere la chiusura di attività o di imprese, possono impedirne lo sviluppo, annullare gli effetti di ricerche scientifiche o tecnologiche e quindi incidere sulla produzione e sull'occupazione, sui salari e sul benessere dei lavoratori e della comunità.

Quindi le scelte di politica industriale sono di vitale importanza per lo scenario complessivo che determinano l'economia del Paese.

Altrimenti sarebbe come il canone televisivo; lo paghi non perché vedi un programma ma solo perché hai un televisore!

E se paghi quel canone, puoi vedere solo quello che ti fanno vedere i padroni di quell'emittente; se vuoi vedere altro programma deve pagare un altro canone pur essendo l'etere un bene libero e di tutti, quell'etere che, poi, pochi potenti sono riusciti a domare ed occupare a spese della comunità.

E' inevitabile che chi paga il pifferaio scelga anche la musica che deve suonare.

La mia libertà di scelta, legata al mio potere di acquisto, mi consente di prelevare benzina dal distributore più vicino o più conveniente, come accade per l'acquisto di un televisore e di qualsiasi altro bene di consumo.

L'economia monopolistica resiste solo dove regna il più forte o il padrone più prepotente, che impone al compratore il suo prezzo e le sue tariffe per il suo "insostituibile" prodotto frutto della prestazione, a costi sempre più bassi, della "forza-lavoro", dell'uomo.

Ed il gioco è fatto!

La moneta come pura merce.

Questa breve riflessione parte dal conflitto eterno tra politica ed economia.

Da sempre, in tutto il mondo, la moneta è il mezzo usato per il pagamento, quindi, come intermediario dello scambio, come "misura dei valori e riserva di valore".

Dal punto di vista storico può essere individuata come una "merce particolare" con cui si barattavano altre merci e quindi era scelta per rappresentare i valori, di volta in volta definiti, di tutte le altre merci "secondo rapporti quantitativi, e che originariamente potevano consistere in beni diversi (capi di bestiame, pelli, sale, ecc.), poi sostituiti quasi universalmente dall'oro e da altri metalli preziosi conati in forme diverse per le loro caratteristiche di scarsità, trasferibilità, inalterabilità, omogeneità, divisibilità".

La moneta oggi però non è più uno strumento del potere politico per controllare l'allocazione



delle risorse disponibili, per la ripartizione dei guadagni di produttività, per stimolare gli investimenti oppure il consumo, per fare una politica fiscale, per avere una politica di bilancio.

L'ordine dei valori non sembra essere più questo ma che siamo tornati a quelli originari prima descritti: da strumento di valore a valore di strumento.

La moneta è, infatti, diventata una "merce di scambio e di valore" nei mercati finanziari i quali hanno così assunto l'attuale importanza dal momento che sono essi (*mercati finanziari*) a determinare il valore delle monete; le politiche dei poteri pubblici non riescono, infatti, ad incidere efficacemente sulla politica monetaria, mentre è proprio quest'ultima ad incidere sugli obiettivi delle altre politiche (economiche, sociali, di trasporto, di commercio ecc.).

La moneta trasformata in merce è così sfuggita, come tale, al controllo dei poteri politici nazionali e anche internazionali.

Conseguenza?

Lo smantellamento progressivo del *welfare* che ha comportato il taglio dei diritti sociali, che ha diminuito il reddito reale disponibile, costituito proprio dalla somma di salario più trasferimenti sociali.

Oggi, nel Terzo Millennio, su circa 6 miliardi di persone, quasi 2 miliardi non ha casa, vive sotto i ponti, in mezzo alle strade o nelle catapecchie mentre 1,5 miliardi di persone non ha neppure l'acqua potabile.

Ma poi solennemente diciamo, dicono gli strabisti di professione¹, che siamo nella "nuova economia".

Ma che tipo di economia è quella che non sa dare dei rubinetti d'acqua a 1 miliardo e mezzo di persone!

I rubinetti d'acqua non si fanno, non si vogliono fare, perché sono poco convenienti mentre si aprono circa 23mila punti vendita di fast-food della McDonald's nei quali girano, ogni giorno, circa 40 milioni di clienti, consumatori attivi(che pagano)!

E' un tipo di economia per alcuni, non l'economia per tutti.

E' facile osservare che la "paura" di essere declassati sta facendo nascere una forza politica irrompente ed incalcolabile che sta dilagando anche nel ceto medio perché non è solo la povertà a mettere in pericolo la democrazia, ma la "paura della povertà".

La "paura" è la nuova malattia che ci lascia questa globalizzazione, è la nuova minaccia che attanaglia l'uomo; *"chi ha paura muore ogni giorno, chi non ha paura muore una volta sola"*

¹ Cfr. mio articolo su questa rivista n. 8/9-2012, pag.15 "Lo strabismo dei Maya nell'economia italiana".



ammoniva Paolo Borsellino.

Essa (paura) blocca tutto e tutti rendendo sempre più difficile ogni soluzione perché il nuovo contesto socio economico nel quale si sviluppa, induce a scappare o comunque allontanarsi da questi pericoli che giungono dall'alto creando nella società un'ansia più intensa, una preoccupazione, un'inquietudine, un'apprensione che si percepisce in misura crescente e sempre più reale e prossima al pericolo di ingiustizie e disuguaglianze come diretta conseguenza di tanti diversi fenomeni quali la globalizzazione, l'immigrazione, la concorrenza, cioè di fatti che altri determinano senza scrupoli e reticenze.

Oggi ha "paura" non solo chi ha poco o niente ma anche chi vive in un'economia forte perché deve mettere sempre più impegno a svilupparsi, a trovare risorse per non fermarsi ed essere superato in meno che si pensi; è come chi stando già in bicicletta deve pedalare sempre per non fermarsi e cadere.

Come si fa a prendere sul serio l'affermazione che il mercato dà alla gente solo ciò che desidera, quando esiste un'industria pubblicitaria che, con un fatturato di 250 miliardi di dollari riesce ad orientare scelte, produzione, finanze e Stati?

Al giorno d'oggi nulla è più mobile del capitale.

Le imprese transnazionali riducono i loro costi assoluti ogni volta che fanno produrre le loro merci nei Paesi in cui i salari sono più bassi e dove i contributi sociali e le spese per la protezione dell'ambiente non esistono affatto.

In questo modo scende non solo il prezzo delle merci, ma allo stesso modo il costo della manodopera.

E' anche così che si determina il valore della moneta.

Esiste tuttavia un dubbio da risolvere: le potenti multinazionali possono contribuire a ridurre le disuguaglianze sociali laddove si manifestano tanto nei Paesi avanzati quanto in quelli in via di sviluppo ?

Esse vendono un diverso stile di vita nella società globale utilizzando i mercati mondiali e le tecnologie avanzate per produrre beni ai costi più bassi possibili (in genere nei Paesi in via di sviluppo).

Queste scelte spingono l'impresa dove la manodopera costa meno e dove gli investimenti sono opportunamente incentivati attraverso consistenti benefici fiscali.

Si crea così, nei Paesi "poveri" un circolo virtuoso di qualificazione professionale e di crescita delle infrastrutture con ricadute su una maggiore occupazione, maggiore produttività e professionalità che a sua volta facilitano maggiori consumi, maggiore ricchezza e quindi



maggior benessere.

L'economia locale è in tal modo conosciuta e riconosciuta in mercati lontani altrimenti inaccessibili.

La crescita, non in quanto tale ma se rispetta le condizioni della sostenibilità ambientale, è quindi un ingrediente importante per fronteggiare i problemi (ri)distributivi e della povertà.

Questo tuttavia non risolve lo squilibrio tra l'8% della popolazione mondiale che detiene la metà dei redditi ed il restante 92% che si deve dividere l'altro 50% dei redditi.

I fattori che hanno determinato, ed alimentato, questi squilibri sono costituiti da un insieme di elementi che si sono integrati l'un l'altro; è una situazione non avvenuta per caso, ma è il risultato di 30 anni di coerente politica a sostegno del mercato e dei capitali, liberi da regole e norme determinate dagli Stati, insieme ad una forte pressione per smantellare quella legislazione del mercato del lavoro che protegge i lavoratori e supporta la rappresentanza e la contrattazione collettiva.

Questo, mentre ha recato sollievo nella popolazione di Paesi in via di sviluppo, ha portato in altri l'aumento di lavoro precario e mal pagato, quindi la riduzione dei salari e crescenti disuguaglianze all'interno del mondo del lavoro.

Si tratta di squilibri che hanno un impatto negativo su tutti gli indicatori del *welfare* come l'aspettativa di vita, l'istruzione, la mortalità infantile, gli omicidi, le malattie mentali e la mobilità sociale.

Kurt Tucholsky² già nel 1927 affermava, e nel 1930 ripeteva, che *"in Europa gli unici ad organizzarsi a livello transnazionale sono il capitalismo ed il crimine"* ed aggiungeva, sarcasticamente che *"quando gli imprenditori hanno portato tutti i soldi all'estero, solo allora si parla di "gravità della situazione"!"*

Quanto più aumenteranno le tensioni sociali nei Paesi dell'Unione Europea, tanto più i governi, se l'Unione Europea non fornisce loro nessuna prospettiva, saranno costretti a trovare a livello nazionale soluzioni d'emergenza.

Ora quando uno dei Paesi non è in grado di tenere dietro alla produttività massima, la sua economia entra inesorabilmente in crisi. E questa situazione alimenta la "paura".

Finora le singole banche potevano mitigare un'evoluzione del genere, svalutando la propria valuta per proteggere le esportazioni; l'unione monetaria ora elimina questo ammortizzatore

² Kurt Tucholsky (1890 – 1935) Ebreo – Avvocato - Scrittore oppositore al filoteismo tedesco. I suoi libri venivano bruciati in grandi falò a Berlino perché "arte degenerata". Si tolse la vita con veleno il 19 dicembre 1935. Noto per le sue frasi taglienti e gli aforismi di cui il più noto è che "L'uomo è un essere che fa rumore, cattiva musica e lascia abbaiare il cane. Solo qualche rara volta sta zitto, ma allora è morto"



che, per ristabilire l'equilibrio economico sociale, dovrà (o dovrebbe) essere sostituito con pagamenti dei Paesi economicamente floridi a favore di quelli più deboli.

Ma la Commissione europea ha il potere di imporre questi pagamenti?

Come è possibile ordinare ai Paesi ricchi un trasferimento patrimoniale dalle casse dello Stato senza avere una legittimazione democratica e senza poter poggiare sul consenso della popolazione (è il caso della Germania in Europa)?

Si può fare solo con un fondo unico costruito da tutti gli Stati e gestito da un'autorità indipendente dalla politica.

Ma se fosse così avremmo creato la vera Unione Europea con istituzioni sovranazionali forti ed autorevoli.

E' stata persa molta fiducia nella politica, nella finanza, nel sindacato, nelle banche.

In mancanza di affidabilità, serietà, garanzia e sicurezza, la comunità, lo abbiamo sottolineato, si è rivolta ad un rude individualismo sospinto da un fondamentalismo neo-liberista, mercantile, speculativo; è cambiato il modo ed il giudizio non solo verso gli altri ma anche come il singolo si relaziona con gli altri.

Se prevale l'individualismo non serve la comunità e neppure la fiducia nei soggetti che la compongono.

Lo stesso governo diventa un ostacolo, un problema, non la soluzione.

Come si può nutrire, ad esempio, fiducia nella banca che, anziché concederti un prestito ed aiutarti a risolvere il tuo problema, ti impone interessi, spese e commissioni maggiori perché tutto questo aumenta gli stipendi dei banchieri e l'utile delle banche?

Allo stesso modo, nella stessa misura, come si può avere fiducia nel meccanico che ti sostituisce un pezzo dell'auto che, invece, è buono, nel medico che opera un paziente senza ragione vera (come è più volte accaduto soprattutto nell'avanzato Nord del Paese)?

La mancanza di fiducia congela il sistema economico, produttivo, politico e sociale. Indubbiamente la crisi ha contribuito, in misura determinante, all'erosione della fiducia che ha modificato il sistema relazionale ed ha impedito la comprensione esatta dei problemi, le soluzioni più adatte, il superamento della crisi stessa, l'emersione delle potenzialità e competenze ed il recupero delle efficienze.

Quando le persone, e sono tante, soffrono la fame, si vedono negati i diritti essenziali (sanità, casa, scuola, lavoro, sicurezza), quando le informazioni su prodotti e persone sono asimmetriche e permettono a coloro che vi possono accedere per primi di sfruttare



“l’ignoranza” degli altri³, rischia in misura preoccupante la stessa democrazia perché prevale l’interesse individuale su quello collettivo.

Far crescere ed aumentare il livello di conoscenza e consapevolezza rientrava negli obiettivi di questa riflessione critica di fronte a limiti e all’impossibilità di elaborare un reticolo ben organizzato ed efficace, non solo politicamente ed economicamente ma soprattutto culturalmente, per (ri)creare valori per un Paese nuovo, felice e giusto che realizzi il benessere diffuso e l’equità per tutti i suoi membri.

N.B. Gli argomenti sono rielaborati e tratti dal mio ultimo libro “L’alba per un nuovo giorno-3. Il lavoro nella trappola della globalizzazione”. Ed. 2013.

³ Una persona priva o con poca istruzione non può esercitare in modo consapevole il suo diritto di voto quando sono in gioco questioni difficili e complesse.



Proposta per la presentazione di un progetto europeo per lo studio e la realizzazione di un nuovo sistema informativo in real-time utilizzabile da tutti i viaggiatori europei anche se sordomuti

a cura di Giovanni Saccà

riportato da @TransmitWorld
Rivista internazionale dell'Università di Verona

Progetto SAFET (Smart Assistance For European Travelers)

Il presente progetto prende spunto da quanto emerso durante il convegno sulla "Disabilità e Trasporti" tenutosi a Verona venerdì 7 giugno 2013 organizzato dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (C.I.F.I.) - Sezione di Verona, dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (C.A.F.I.) - Circoscrizione Veneto e dall'Ordine degli Ingegneri di Verona e Provincia - Commissione Trasporti e Viabilità, con la collaborazione dell'Assessorato ai Servizi Sociali, alla famiglia e alle pari opportunità del Comune di Verona.

Gli atti di tale evento sono stati pubblicati sui siti degli organizzatori nella sezione "Convegni" (www.cifi.it, www.cafi2000.it e <http://ingegneri.vr.it/>), tra cui si segnala il sito <http://www.cifi.it/UplDocumenti/Verona070613.htm> oltre che sulla rivista Transmitworld, in allegato al presente articolo. Di ciò è stata data ampia diffusione su internet e sui giornali da parte delle associazioni dei disabili, che hanno partecipato all'evento.

In tale occasione è stato evidenziato più volte che i servizi pensati per risolvere le problematiche dei disabili migliorano la vita di tutti. Tra le altre esigenze è emersa chiaramente la richiesta dei sordomuti di essere informati in tempo reale soprattutto nelle situazioni in cui si verificano delle anomalie di viaggio e ancor di più nelle situazioni di emergenza. Attualmente tali messaggi nelle stazioni, negli aeroporti e sui treni normalmente vengono emessi tramite annunci sonori. Solo dove sono stati installati appositi monitor o display è possibile leggere tali messaggi, che non sempre vengono letti tempestivamente dagli interessati. Oltretutto i monitor e i display possono ormai esse-

re considerati obsoleti in quanto a capacità informativa rispetto ai dispositivi individuali che la moderna tecnologia ha già immesso sul mercato. Inoltre il costo di tali impianti fissi e la loro durata di vita non sempre sono giustificabili (si pensi al numero e alla dimensione degli impianti di arrivo e partenza dei mezzi pubblici e privati), mentre la sempre più capillare diffusione degli *smartphone* potrebbe far pensare che in un futuro ormai prossimo la maggior parte dei viaggiatori possa essere dotata di tali dispositivi individuali. Ciò consentirà, tra l'altro, la diffusione capillare e puntuale delle informazioni di interesse per il singolo viaggiatore filtrandole tra tutte quelle di interesse per altri viaggiatori. Si pensi agli annunci sonori in stazione, negli aeroporti, alle comunicazioni diramate tramite i mezzi di comunicazione di tipo broadcasting per gli automobilisti, ecc.

La moderna tecnologia insieme alla diffusione dei PC, dei Tablet e soprattutto degli *smartphone* dà la possibilità di ipotizzare la realizzazione di un servizio informativo europeo, in tempo reale e multilingue, dedicato ai trasporti, utilizzabile anche dai sordomuti, in grado di risolvere tutta una serie di problematiche comuni a tutti i viaggiatori, partendo dall'esperienza maturata in analoghi servizi sviluppati, in parte, in altri continenti (v. ad esempio: http://www.liveassistance.com/live_travel.php).

Tale servizio, complementare ai servizi dei Call Center attuali, dovrà essere svolto esclusivamente tramite la scrittura. Tale caratteristica consentirà, tra l'altro, anche ai sordomuti di poter usufruire di un servizio standard europeo dedicato a tutti i viaggiatori. Per ridurre i tempi di risposta da parte dell'operatore potranno essere utilizzati in ausilio sistemi di riconoscimento, traduzione e sintesi vocali come interfaccia. Il viaggiatore dovrà poter utilizzare il nuovo servizio nella propria lingua in tutti i paesi europei.

Il nuovo servizio, gestibile in outsourcing da società specializzate, dovrà essere in grado di risolvere le problematiche del viaggiatore durante tutte le varie fasi di viaggio:

- 1) Richiesta di informazioni di viaggio Origine-Destinazione (servizio porta a porta);
- 2) Richiesta di acquisto dei titoli di viaggio e loro conferma;
- 3) Richiesta di informazioni per potersi recare dall'attuale posizione del viaggiatore al punto di inizio del viaggio (stazione, fermata, porto, aeroporto, ecc.) ivi compresi i servizi ausiliari di assistenza per disabili;
- 4) Informazioni in tempo reale sulla marcia del mezzo scelto (bus, treno, aereo, nave, ecc.), compresi i messaggi di attenzione, allarme, ritardi, cambio itinerario, ecc.;
- 5) Segnalazione delle problematiche di viaggio al Servizio di Assistenza e presentazione di eventuali reclami durante o alla fine del viaggio.

Tale servizio potrebbe essere inserito tra quelli segnalati dalla Commissione Europea sul sito: <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights/it/index.html> e sulle corrispondenti App europee per Android, Apple, WP7, WP8 e Blackberry.

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su www.af-cafi.it/PropostaProgettoEuropeo/tabid/500/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato a fianco. A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato



Proposta Progetto
Europeo



SEGUITO ARTICOLO DA PAG.57 DELLA RIVISTA CARTACEA

Proposta per la presentazione di un progetto europeo per lo studio e la realizzazione di un nuovo sistema informativo in real-time utilizzabile da tutti i viaggiatori europei anche se sordomuti

Di Giovanni Saccà

riportato da @TransmitWorld Rivista internazionale dell'Università di Verona

Avere un operatore disponibile attraverso un sistema di chat on-line consente un miglior rapporto con i clienti, assicurando loro che tutto vada bene secondo i loro piani di viaggio e che in caso di necessità abbia le opportune istruzioni per superare tempestivamente gli imprevisti.

Il sistema completamente web based dovrà essere utilizzabile tramite tutti i browser web dei PC, dei Tablet e degli Smartphone.

Se le fasi che precedono e seguono il viaggio potranno essere gestite in remoto tramite l'assistenza di call center e chat on-line

dedicate, con operatori che utilizzano le informazioni presenti sui siti delle società di trasporto, che gestiscono le varie parti del viaggio del chiamante. La fase più critica, soprattutto per un sordomuto o per un viaggiatore con problemi per le lingue straniere, è quella del viaggio, che deve essere particolarmente curata per dargli in tempo reale tutta l'assistenza di cui ha bisogno, ovunque si trovi, durante il viaggio. Tale servizio per essere utile al viaggiatore deve essere il più possibile automatizzato in modo da comunicare in tempo reale tutte le notizie importanti relative al viaggio prescelto. Per tale servizio, che chiaramente viene svolto in mobilità, risultano particolarmente importanti le nuove funzionalità degli smartphone, che, tenendo conto della localizzazione dell'apparato, consentono la ricezione automatica di messaggi (testo,





immagini, pagine html, email, ecc.) e la loro tempestiva lettura in quanto sono in grado di richiamare l'attenzione del viaggiatore anche tramite apposite vibrazioni.

Si pensi ad esempio agli annunci di cambio binario, di istituzione di servizi sostitutivi, di soppressione del volo, di situazioni di pericolo dovute ad incidenti, ad attentati o calamità naturali. Si pensi all'importanza di istituire un servizio di coordinamento delle emergenze in cui la protezione civile e le autorità competenti possano diramare capillarmente informazioni personalizzate che tengano conto della posizione in cui si trova la persona coinvolta in una situazione di emergenza.

Le informazioni in real-time dovrebbero essere fornite automaticamente dai sistemi informativi delle Sale Operative dei gestori dell'infrastruttura (stradali/autostradali, ferroviarie, aeroportuali, portuali, ecc.) secondo modalità standardizzate a livello europeo. Inoltre le Società che gestiscono i trasporti dovranno avere la possibilità di integrare tali informazioni con altre in grado di assistere il cliente in caso di necessità.

Il progetto SAFET, dopo aver censito ed esaminato i sistemi attualmente in esercizio, dovrà tracciare una mappa delle funzionalità già sviluppate e da sviluppare sino a proporre nuovi standard europei sperimentati e testati sul campo per un congruo periodo di tempo. L'obiettivo finale che si pone il progetto SAFET è quello di migliorare e standardizzare l'attuale Assistenza ai viaggiatori europei utilizzando le moderne tecnologie. Per evitare una informazione eccessiva il viaggiatore, per il viaggio prescelto, dovrà poter scegliere il livello di informazione da lui preferito tra uno dei seguenti, di cui il primo è obbligatorio:

- Informazioni indispensabili per la prosecuzione del viaggio sino alla destinazione (ritardi eccessivi, necessità di cambio itinerario, allarmi, ecc.);
- Informazioni sull'andamento del viaggio anche in caso di regolarità entro limiti prefissati, accettabili per il viaggiatore;
- Informazioni ausiliarie sui servizi aggiuntivi usufruibili dal cliente;
- Pubblicità relative all'itinerario prescelto.

Il servizio SAFET, dopo una opportuna fase sperimentale, potrà essere gestito a pagamento in modo da ripagare gli investimenti o quanto meno pareggiarli.

Data l'importanza della prima tipologia delle informazioni automatiche, esse dovranno far parte del servizio obbligatorio da dare al viaggiatore, mentre le altre potrebbero essere gestite a regime a pagamento. Ovviamente le spese delle informazioni pubblicitarie dovranno essere a carico di chi fa la pubblicità, che così contribuirà a ridurre il costo del sistema, avendo l'ovvio vantaggio di far conoscere ai viaggiatori i propri servizi (si pensi alla possibilità di prenotare un albergo o un'auto all'arrivo, di acquistare biglietti per un evento, di fare regali, di acquistare dispositivi elettronici o altro).



Per il successo dell'iniziativa al progetto dovranno aderire raggruppamenti di varie nazionalità europee costituite da:

1. Società di trasporto (stradali, ferroviarie, aeree, navali e fluviali);
2. Società che gestiscono le infrastrutture (stradali, ferroviarie, aeroportuali e portuali)
3. *Software house* specializzate nella produzione di software e applicazioni nel campo dei trasporti;
4. *Call Center*;
5. Società IT e Telecomunicazioni;
6. Pubblica Amministrazione;
7. Protezione Civile;
8. Università e Centri di ricerca;
9. Associazioni di disabili;
10. Società specializzate nella pubblicità sui dispositivi mobili.

Il progetto SAFET dovrà individuare per ogni tipologia e fase di viaggio le informazioni in *Real Time* utili al viaggiatore classificandole tra vari livelli e suddividendole per tipologie. Dopo le opportune analisi, dovranno essere realizzati dei sistemi sperimentali per ogni nazione partecipante al progetto in modo da testare il maggior numero di situazioni possibili.

I viaggiatori che testeranno il sistema dovranno poter utilizzare appositi link sperimentali inseriti all'interno della home page delle Società di trasporto partecipanti al progetto.

Data l'importanza di realizzare un sistema informativo europeo dedicato ai viaggiatori utilizzando le nuove tecnologie, si ipotizza che, se opportunamente presentato, possa essere ragionevolmente inserito tra i progetti approvabili dal Prossimo Programma Quadro: Orizzonte 2020 e che quindi possa ricevere finanziamenti nel rispetto delle procedure in vigore (v. "Guida pratica alle opportunità di finanziamento dell'UE per la ricerca e l'innovazione" http://cordis.europa.eu/home_it.html).

Il presente articolo vuole verificare l'interesse per l'argomento trattato in modo da iniziare a raccogliere eventuali adesioni in grado di dare seguito all'idea progettuale SAFET, che ovviamente è suscettibile di modifiche e contributi propositivi: transmitworld@dse.univr.it



Proposta per la presentazione di un progetto europeo per lo studio e la realizzazione di un nuovo sistema informativo in real-time utilizzabile da tutti i viaggiatori europei anche se sordomuti

Progetto SAFET (Smart Assistance For European Travelers)

Sistema informativo multimodale europeo di Assistenza ai viaggiatori basato su "*chat on-line*" multilingue, che dovrà fornire informazioni automatiche standardizzate in *real time* per il viaggio prescelto e che dovrà consentire la tempestiva interazione con un operatore su richiesta.

Il presente articolo vuole verificare l'interesse per l'argomento trattato in modo da iniziare a raccogliere eventuali adesioni in grado di dare seguito all'idea progettuale SAFET, che ovviamente è suscettibile di modifiche e contributi propositivi (email: transmitworld@dse.univr.it).

L'obiettivo finale dell'iniziativa è quello di inserire il progetto nel Prossimo Programma Quadro: Orizzonte 2020 UE per la ricerca e l'innovazione (http://cordis.europa.eu/home_it.html).

CONVEGNO

“PROFESSIONE FRANCHISING”

RIVOLI (Torino)
30.9.2013

a cura di Vincenzo Tuscano*

Si è svolto il 30 settembre 2013 a Rivoli (TO) presso l'Hotel Tulip Inn il Convegno “Professione franchising: competenze e proposte per un futuro di qualità del settore” : un evento ideato ed organizzato da IREF Italia (Federazione delle Reti Europee di Partenariato e Franchising), in stretta collaborazione con l'Associazione Nazionale Commercialisti con il determinante contributo operativo di AZ Franchising, Bureau Veritas ed il Centro Europeo di Arbitrato e Mediazione e patrocinato dal Ministero dello Sviluppo Economico.

INDICE

- LE TRE TAVOLE ROTONDE
- LE ALTRE PROPOSTE PRESENTATE

L'iniziativa, di significativa evidenza, ha visto lo svolgimento di tre tavole rotonde alle quali hanno partecipato il mondo imprenditoriale, professionale, politico ed istituzionale, con illustri e qualificati relatori che si sono confrontati su argomenti di aggiornamento professionale e su tre proposte a favore del settore del franchising e di tutte le altre forme di commercio organizzato a rete.

Il successo dell'evento, oltre ad essere stato ampiamente espresso dai partecipanti che hanno particolarmente apprezzato modalità, tipologia e contenuto degli interventi altamente professionali su argomenti di grande attualità e utilità, ha trovato e sta trovando ulteriore conferma con le iniziative che ne stanno conseguendo.

* (Partecipante al Convegno per la
Circoscrizione Regionale CAFI
Piemonte e Valle d'Aosta)

Durante il convegno sono state illustrate, a cura del dott. Fabio Pasquali, Presidente AZ Franchising, le dieci proposte per lo sviluppo del settore che AZ Franchising ha presentato al Governo e che IREF Italia e l'ANC - Associazione Nazionale Commercialisti - hanno voluto pubblicamente dibattere, ponendolo all'attenzione del mondo politico (per approfondimenti vedi "azperlosviluppo.wordpress.com").

In merito alle proposte esposte ed analizzate nel corso dell'evento, assume particolare importanza la dichiarazione della Senatrice Elena Fissore che, impossibilitata alla già prevista partecipazione a causa di pressanti impegni istituzionali, si è così espressa :

"Vorrei sottolineare che ho approfondito l'inchiesta di AZ Franchising e le richieste al Governo che ne sono scaturite, documentandomi direttamente presso la Camera di Commercio di Torino e Invitalia, ed in questo modo ho avuto modo di prendere atto di persona del peso economico e sociale che il settore del franchising occupa in Italia (823 miliardi di fatturato e ben 149 nuovi franchisor con oltre 52 mila franchisee solo nell'anno 2012). Di conseguenza, pur non avendo la possibilità di essere presente alla Tavola Rotonda, sarei molto lieta di incontrarVi, sia per discutere delle problematiche da Voi evidenziate, sia per portarle all'attenzione del Parlamento, attraverso le commissioni di cui sono membro, e del Governo".

Alla soddisfazione naturalmente espressa da IREF Italia e ANC, particolarmente attive per il raggiungimento di tale scopo, si sono aggiunti i ringraziamenti da parte di AZ Franchising, soggetto promotore delle proposte alle quali IREF Italia ha aderito dopo poche ore



dall'annuncio e alle quali anche l'ANC ha formulato la propria adesione.

Inoltre, l'Associazione Nazionale Commercialisti, su espresso invito di IREF Italia, ha anche ufficialmente dichiarato, nel corso dell'evento, la più ampia disponibilità ad assumere (in attuazione di una delle 10 proposte) una parte attiva diretta o partecipativa in un eventuale Comitato di Controllo super partes che monitori le fasi delle istruttorie di finanziamenti pubblici erogati al settore del franchising e che segua gli sviluppi successivi dei soggetti finanziati.

Non meno significativi gli apprezzamenti manifestati dal rappresentante dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Avv. Paolo Cassinis, che ha particolarmente gradito, anche per nome del Presidente della stessa Autorità, l'iniziativa di IREF Italia e di ANC.

Una iniziativa che ha determinato un positivo, utile e fattivo dialogo tra l'autorevole istituzione e le due associazioni aprendo, così, per la prima volta in Italia, un importante canale di comunicazione ed una futura collaborazione senza dubbio utili al settore.

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su www.af-cafi.it/ConvegnoRivoli/tabid/501/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato a fianco. A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato



Convegno
Professione
Franchising



SEGUITO ARTICOLO DA PAG.59 DELLA RIVISTA CARTACEA

C.A.F.I.
CIRCOSCRIZIONE REGIONALE
PIEMONTE e VALLE d'AOSTA



CONVEGNO "PROFESSIONE FRANCHISING" RIVOLI (Torino) – 30.9.2013

a cura di Vincenzo Tuscano (Partecipante al Convegno per la
Circoscrizione Regionale CAFI Piemonte e Valle d'Aosta)

Stessi livelli di gradimento ed apprezzamento per le altre due proposte presentate ed analizzate nel corso dell'evento.

L'iniziativa per la "certificazione delle reti" introdotta in Italia dal leader mondiale della certificazione Bureau Veritas e da IREF Italia, sulla base dell'analoga esperienza francese, oltre ad aver destato attenzione e gradimento già da prima dello svolgimento dell'evento, sta raccogliendo importanti e qualificate manifestazioni di interesse da parte di molti operatori del commercio a rete, in particolare del franchising.

La seconda, di straordinaria utilità - anche perché tema legato alla problematica situazione della giustizia ordinaria italiana che riscontra tempi di risoluzione delle controversie non conciliabili con i tempi necessari alle imprese - è stata ritenuta la costituzione, di una "Sezione Franchising" su iniziativa di IREF Italia e del Centro Europeo di Arbitrato e Mediazione.

L'autorevolezza del Centro Europeo di Arbitrato e Mediazione, organizzazione nata nel 1959 con sede a Strasburgo e con delegazioni in tutta Europa e in alcuni paesi del bacino del Mediterraneo, in abbinamento ad una sezione formata da Arbitri e Conciliatori professionisti delle aree giuridico-economiche altamente specializzati in materia di franchising, non potrà che costituire un ennesimo ed utile contributo al settore giunto dall'attivismo di IREF Italia.

Al termine del Convegno, il Presidente Nazionale di IREF Italia, dott. Mirco



Comparini, nel corso di un colloquio tra i Partners dell'evento, ha dichiarato che "IREF Italia è orgogliosa di aver ideato e reso attuabile un evento il cui successo in termini di contenuto è facilmente riscontrabile e questo è stato possibile solo attraverso una grande collaborazione dei Partners scelti e della professionalità di ogni rappresentante. Per questo, ringrazio tutti coloro che hanno operato e collaborato in tal senso, ma vorrei porre in evidenza che quella di oggi è la concreta attuazione di come IREF Italia intende effettivamente raggiungere i suoi scopi associativi e fornire contributi al settore del commercio a rete, in particolare al franchising, istituto più sviluppato in Italia, a beneficio di tutti i singoli operatori del settore. Si tratta di un approccio collaborativo e aperto a Partners di alto livello e di qualificata professionalità ed esperienza, fuori da logiche personalistiche e dentro logiche aggregative con l'obiettivo di essere collettivamente un importante strumento per lo sviluppo, la crescita e la valorizzazione del settore e, di conseguenza, delle reti. IREF Italia ha un ben chiaro punto fermo: tra le varie funzioni, ruoli e definizioni che è possibile attribuire alle associazioni di categoria, IREF Italia ritiene che quella di «favorire il contatto diretto tra gli associati fornendo loro la possibilità di confrontarsi partecipando in maniera significativa alla predisposizione di servizi sempre più rispondenti alle reali necessità del settore di appartenenza», sia la più importante e attualmente anche rara. Spesso alle associazioni si chiede "tutela", ma frequentemente si confonde la "tutela personale e soggettiva" con la "tutela del settore e collettiva" senza riflettere che la prima la si ottiene passando esclusivamente dalla seconda e, soprattutto, passando dal dare al mercato di riferimento non una semplice "immagine", magari anche "patinata", ma una vera e propria "reputazione" positiva, professionale e di serietà costruita con altrettanta professionalità attraverso iniziative concrete, tangibili e di effettiva utilità che esprimano coerenza rispetto a tale reputazione e che consentano di isolare e rendere facilmente riconoscibili chi di tale reputazione non può e non deve essere degno in quanto dannoso all'intero settore".

Ha fatto seguito la cerimonia ufficiale di consegna della prima edizione del "Premio Nazionale Valori Iref Italia", con assegnazione, a cura di IREF Italia, di due "Riconoscimenti Speciali" ed una "Onorificenza".

Un "Riconoscimento Speciale" al Presidente di "IREF – Fédération des Réseaux Européens de Partenariat et de Franchise", Dr. Michel Kahn, "per la sua preziosa dedizione ed il rilevante apporto culturale di alta qualità con i quali ha egregiamente e professionalmente contribuito alla diffusione ed alla conoscenza delle caratteristiche dei sistemi di franchising e di partenariato", con un particolare ringraziamento per il suo contributo alla costituzione in Italia della stessa IREF Italia in collaborazione con il Presidente dott. Mirco Comparini.



L'altro "Riconoscimento Speciale" al Presidente e Direttore del magazine "AZ Franchising", Dott. Fabio Pasquali, anch'egli "per la sua preziosa dedizione ed il rilevante apporto culturale di alta qualità con i quali ha egregiamente e professionalmente contribuito alla diffusione ed alla conoscenza delle caratteristiche dei sistemi di franchising".

L'Onorificenza è stata conferita all' Avv. Mauro Rubino Sammartano del Foro di Milano in qualità di Primo Associato Onorario, "per la sua attività e la sua carriera professionale, nonché, per il suo contributo scientifico ed accademico, con i quali si è egregiamente distinto presso la comunità nazionale ed internazionale, contribuendo a diffondere, sostenere e migliorare le forme di commercio organizzato indipendente a rete e, in particolare, dell'affiliazione commerciale e industriale (franchising) e del partenariato commerciale".

A conclusione, IREF Italia - Federazione delle Reti Europee di Partenariato e Franchising ha assegnato il "Premio Nazionale Valori Iref Italia" 2013 - al Dott. Christophe Reale, Managing Director di Espressamente Illy, "per aver individuato, colto ed accolto un rinnovato spirito associativo, culturale, imprenditoriale, etico, deontologico, civile e morale e per aver interpretato e svolto, nel corso della sua carriera professionale, ruoli ed incarichi di primaria importanza svolgendo un'opera di apporto e di servizio, di dedizione e di solidarietà espresse con il più alto senso di responsabilità, di serietà e di professionalità. Virtù auspicabili in tutti i soggetti preposti a fare, assistere, gestire e guidare una impresa".

Viaggio nel mondo dell'olio

Storia e geografia di un alimento prezioso

di Laura Marinelli



Flos Olei 2014 - guida al mondo dell'extravergine
a cura di Marco Oreggia e Laura Marinelli - EVO srl editore
In doppia lingua, italiano - inglese
Disponibile anche in versione App
www.flosolei.com
shop.flosolei.com

Olea prima omnium arborum est. Ovvero: tra tutti gli alberi il primo è l'olivo. Così affermava, un secolo dopo Cristo, Columella, scrittore esperto di tematiche agronomiche, autore del *De re rustica*. E la sua non è certamente una voce isolata: la letteratura antica è infatti piena di riferimenti alle molteplici doti dell'olivo e dei suoi frutti.

L'olivo è infatti da sempre, e così si è scolpito nell'immaginario comune, la pianta sacra, simbolo di sapienza e di pace. Nel mito è l'albero caro ad Atena che ne fa dono agli Ateniesi. E Atene, la *polis* per eccellenza, prende il nome proprio dalla dea che è raffigurata con un ramo di olivo, lo stesso con il quale erano incoronati i vincitori dei primi giochi olimpici. E i rimandi mitologici e letterari potrebbero qui seguire a moltiplicarsi.

Quello che possiamo dire è che l'olivo ha origini assai remote, così come l'olio ricavato dalle sue drupe è un prodotto prezioso e altrettanto antico. A parte alcuni ritrovamenti di età addirittura preistorica, che testimoniano l'esistenza dell'oleastro (o di un suo progenitore) già un milione di anni fa, la storia ci racconta che la pianta dell'olivo è presente in tutti i paesi del bacino del Mediterraneo fin dagli albori delle prime civiltà. Culla dell'olivicoltura fu l'isola di Creta (siamo nel VII secolo a.C.), così come alcuni paesi del Mediterraneo orientale, tra cui la Siria e la Palestina. L'olivo si diffonde grazie ai navigatori cretesi e fenici e approda in Italia, così come in Egitto dove si usava l'olio anche per l'imbalsamazione dei defunti. La produzione e il mercato di quest'ultimo erano sinonimo di ricchezza e benessere per le antiche popolazioni: persino la luce proveniva dall'olio incendiato nelle lampade. Così nel palazzo di Cnosso, simbolo della magnificenza della civil-



tà cretese, sono stati ritrovati ampi magazzini per l'olio e anfore di dimensioni gigantesche. L'olivo è venerato in Grecia e si propaga sulle coste africane cartaginesi; e da lì nella penisola italiana. La massima espansione dell'olivicoltura (in Africa e nelle odierne Spagna e Francia, ma anche più a nord, fin dove il clima lo consentiva) si deve però ai Romani che impiantarono l'olivo, assieme alla vite e al grano, ovunque approdarono con le loro legioni.

I Romani impararono a conoscere e a sfruttare le proprietà salutistiche e terapeutiche dell'olio. E inoltre, diventati un'importante fonte di profitto, la produzione e il commercio dello stesso cominciarono a essere sottoposti alle tassazioni statali. Per esempio, racconta lo storico Plutarco, all'epoca di Giulio Cesare la città di Leptis Magna (l'odierna Tripoli, in Libia) doveva a Roma un tributo di ben tre milioni di libbre di olio. Di questo esiste una testimonianza perché sono stati ritrovati molteplici frammenti dei sigilli che distinguevano gli otri provenienti dalla città africana. E l'enorme quantità di olio che giungeva nella Roma imperiale, e che veniva consumato, è oggi non solo valutabile ma persino ancora in qualche modo visibile: i resti delle anfore che, una volta svuotate del prodotto, venivano spaccate e depositate vicino al porto fluviale dell'*Emporium* dove approdavano le navi che le trasportavano, hanno dato origine, nei secoli, a una vera e propria collina, il Monte Testaccio, ovvero il Monte dei Cocci.



Le tecniche di coltivazione e di estrazione erano progredite. E nella nostra penisola si comprava il miglior olio al miglior prezzo. Anche gli studi agronomici erano molto evoluti. L'olio era alimento, concime, luce, balsamo, medicina...: si capisce come fosse avvolto da un alone di sacralità che lo caratterizza ancora oggi.

A distanza di duemila anni possiamo dire infatti che la situazione non sia poi così mutata: l'olio è tuttora il principe della dieta mediterranea e profuma le pietanze di milioni di persone che abitano tutto il pianeta; e il bacino del Mediterraneo, culla dell'olivicoltura, è ancora oggi il cuore della produzione.

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su www.af-cafi.it/FlosOlei/tabid/502/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato a fianco.

A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato



Vuoi più nel mondo dell'olio





SEGUITO ARTICOLO DA PAG.61 DELLA RIVISTA CARTACEA

Viaggio nel mondo dell'olio Storia e geografia di un alimento prezioso

Di Laura Marinelli

Diamo qualche dato.

Attualmente la stragrande maggioranza (oltre il 95%) della produzione olivicola mondiale proviene dai paesi mediterranei, tradizionalmente produttori. Qui il peso maggiore è costituito dall'Unione Europea i cui componenti, da soli, superano il 60% della produzione di tutto il mondo, con Spagna (820mila tonnellate di olio nell'ultima campagna), Italia (490mila tonnellate) e Grecia (350mila tonnellate) che sono le tre colonne portanti. Seguono Tunisia, Siria e Turchia (4°, 5° e 6° posto nel mondo). Il resto (meno del 5%) è rappresentato dalle produzioni di America (Stati Uniti, Messico e buona parte dell'America del Sud), Oceania (Australia e Nuova Zelanda) e quella parte dei continenti asiatico e africano che non sono bagnati dal Mediterraneo. L'Italia, al secondo posto dopo la Spagna quanto a volumi prodotti, spicca fra tutti i paesi mediterranei come terra olivicola per eccellenza: per tradizione della coltura, per radicamento della pianta sul territorio e per qualità dell'olio finale. L'albero dell'olivo ricopre, da sempre, l'intera penisola e attualmente persino nelle regioni più settentrionali sono in corso o si stanno attivando ricerche e sperimentazioni per reintrodurre questa coltivazione, viva nel passato. La produzione della recente campagna (490mila tonnellate di olio, con un aumento dell'8,89% rispetto all'annata precedente) rappresenta il 28,17% di quella dell'UE (fonte: International Olive Oil Council). Le più fruttifere sono le regioni del meridione (90,15% della produzione nazionale), seguite dal centro (8,28%) e dal settentrione (1,57%). Primeggiano per volumi Puglia, Calabria, Sicilia e Campania che, insieme, raggiungono l'83,26% del totale nazionale, seguite a lunga distanza da Lazio, Abruzzo, Toscana e Liguria che rappresentano l'11,15% (fonte: National Institute of Statistics). Soprattutto al sud l'olivicoltura è una voce importante dell'economia agricola e una primaria fonte di reddito. Ma la vera ragione della leadership italiana sta nella ricchezza del parco varietale: più di 500 cultivar che danno origine a oli differenti tra loro. A garanzia di questa complessità





L'Italia vanta un ventaglio di 42 Dop, cui si aggiunge una Igp (Toscana). E il medagliere è destinato ad aumentare, con una Dop in attesa di attuazione. La maggiore concentrazione di certificazioni riguarda Sicilia, Campania, Puglia, Toscana e Lazio; ma è anche interessante osservare come in alcune zone esistano denominazioni di tipo regionale: parliamo di Liguria, Veneto, Toscana, Umbria, Molise e Sardegna. È dunque la qualità l'altro punto di forza dell'Italia, una qualità a tutto campo: coltivazione, raccolta e trasformazione vantano tecnologie all'avanguardia e compatibili con la materia prima e con l'ambiente. E tutto questo è ancor più significativo considerando il fragile contesto italiano, caratterizzato da un'estrema parcellizzazione del mercato, con un gran numero di piccoli olivicoltori.

A questa eccellenza che contraddistingue la produzione italiana abbiamo cercato di dare voce attraverso una guida - *Flos Olei, guida al mondo dell'extravergine* - che aggiorniamo e arricchiamo tutti gli anni e che racconta le migliori realtà olivicole in Italia e nel mondo. Partendo cioè da un'attenta riflessione sulla delicata situazione attuale, ci proponiamo di evidenziare strutture produttive medio-piccole che fanno dell'alta qualità il loro obiettivo e che hanno per lo più il controllo di tutta la filiera (dalla pianta alla bottiglia).

C'è un appuntamento speciale per conoscere Flos Olei e tutto l'universo che gli ruota intorno riguardante questo settore tanto interessante quanto ancora poco conosciuto e un po' trascurato. Tutti gli anni la guida viene presentata a Roma, nella prima metà di Dicembre, durante una giornata aperta al pubblico e interamente dedicata all'extravergine. Nel 2013 l'evento si è svolto il 1 Dicembre, in una location tra le più esclusive della capitale: le scintillanti sale del The Westin Excelsior, in via Veneto. Qui i migliori oli extravergine del mondo si accompagnavano a selezionatissime eccellenze alimentari. Un'occasione da non perdere per operatori ed esperti, e una festa per il pubblico di appassionati che hanno potuto non solo degustare oli italiani, ma anche viaggiare attraverso i continenti con etichette provenienti da Portogallo, Spagna, Croazia, Grecia, Sudafrica, Turchia e, addirittura, Giappone. Inoltre anche i buongustai hanno appagato il proprio palato con tanti abbinamenti gourmet: non sono infatti mancati vini e prodotti di importanti aziende dell'enogastronomia italiana e raffinate golosità create dagli chef di una nota scuola di cucina: tutte rigorosamente preparate con olio extravergine... *of course!*

Flos Olei 2014 - guida al mondo dell'extravergine

a cura di Marco Oreggia e Laura Marinelli

EVO srl editore

in doppia lingua, italiano - inglese

disponibile anche in versione App

www.flosolei.com

shop.flosolei.com



“Welfare aziendale. Migliorare la produttività e il benessere dei dipendenti” La proposta di Tiziano Treu

Alcune delle più avanzate teorie economiche negli ultimi anni stanno mettendo in discussione studi e modelli di comparazione dei sistemi macroeconomici odierni, arrivando a criticare l'efficacia dei livelli di misurazione stessa della ricchezza prodotta: il Pil. Questo indice che misura il prodotto interno lordo di un Paese, per cui più produzione, più ricchezza, più benessere, non sembra più essere sufficiente a rispondere alla domanda di una società dei consumi, arrivata alla soglia dei propri desideri, e al limite dello sfruttamento delle proprie capacità naturali in un'ottica di sostenibilità; si è incrinato ormai l'equilibrio naturale di interscambio di progresso e di benessere con le nuove generazioni alla ricerca di lavoro e di futuro. Nel delineare un nuovo patto tra le generazioni, vi è anche chi evidenzia un vero e proprio “paradosso della felicità in economia”. Secondo l'ottica della “teoria relazionale della felicità”, il benessere, ossia l'accezione micro economica e individuale di welfare, è una funzione sia del tenore materiale della vita, sia dei “beni relazionali” che la famiglia, lo stato di salute, la qualità e i rapporti di lavoro esprimono. Dunque le organizzazioni del lavoro dovrebbero essere concepite in modo tale da coordinare in maniera armonica questi bisogni. Da questa sottesa esigenza il Volume **“Welfare aziendale. Migliorare la produttività e il benessere dei dipen-**

denti” (Ipsosa Editore, 2013, pp.320), a cura del Prof. Tiziano Treu, uno dei maggiori esperti in Italia delle problematiche del lavoro, muove per dare una concreta risposta. Il Volume propone il tema attualissimo del Welfare aziendale e intende offrire non solo agli studiosi, ma a tutti gli operatori del settore, uno strumento utile e di immediato utilizzo, coniugando insieme all'attenzione per il dibattito accademico e per la prospettiva comparatistica, la concreta evidenza delle esperienze già realizzate in quest'ottica nell'ambito aziendale in Italia. Come si può osservare dall'eterogeneità delle esperienze che il libro riporta i beni che il welfare aziendale mira ad assicurare non si prestano a essere tradotti facilmente entro un paradigma concettuale univoco di termini giuridici e contrattuali, includendo profili che spaziano dal diritto corrispettivo (forma indiretta di retribuzione) al diritto non corrispettivo (diritto al part-time, al telelavoro, alla flessibilità oraria ecc.), e interessano sia le politiche retributive, sia le politiche del lavoro (politiche di conciliazione/work-life balance, politiche family-friendly, ecc.).

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su www.af-cafi.it/RecensioneLibroTreu/tabid/505/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato sotto.

A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato



“Welfare aziendale”





SEGUITO ARTICOLO DA PAG.62 DELLA RIVISTA CARTACEA

“Welfare aziendale”: Migliorare la produttività e il benessere dei dipendenti”. La proposta di Tiziano Treu

Di Francesco D'Alessandro

Da questo punto di vista, il “total reward” tende a diventare, da forma di remunerazione del lavoro, forma o modalità del lavoro stesso, che può avvalersi di sostegno pubblico (assistenza generalista), integrato o sostituito da politiche aziendali ad hoc (welfare aziendale). Darne quindi una definizione univoca risulta molto difficoltoso, cambiando i perimetri della definizione stessa a secondo della prospettiva metodologica che si intende seguire: dalla scienza politica all'economia, dal diritto all'etica, fino alla declinazione del welfare aziendale come approccio interno all'azienda della Responsabilità sociale di impresa. In quest'ultima prospettiva se l'impresa moderna vuole davvero essere centro di un nuovo modo di essere impresa, non più solo espressione del “Business of business is business” di Milton Friedman, in cui il fine ultimo dell'impresa è la remunerazione dei dividendi degli azionisti, ma invece intende aprirsi ad uno “stakeholder approach” come ritiene invece Robert Edward Freeman, questa riflessione non può che essere inclusiva di tutti gli interlocutori coinvolti: l'impresa, capitale e lavoro. Sotto il profilo sociale non si può, infatti, essere responsabili solamente con gli stakeholder esterni e meno responsabili con gli stakeholder interni: lavoratori e sindacato.

Qualunque sia la prospettiva di approccio metodologico privilegiata è facile intuire che il ridimensionamento del welfare state ha aperto nuovi ed ulteriori spazi allo sviluppo del welfare aziendale già storicamente presente in esperienze di paternalismo industriale agli albori dello sviluppo della produzione su larga scala.

In quest'ottica, quello che il testo evidenzia del Welfare aziendale è la sua reale innovatività, non solo nel quadro delle attuali relazioni industriali, quasi a costituirne una nuova dimensione di approccio non conflittuale, ma anche il suo dispiegarsi quale concreta opportunità per il





miglioramento del benessere aziendale, soprattutto in una fase di recessione dura, come quella che il nostro Paese sta attraversando.

Tra datore di lavoro e sindacati, si ha l'obiettivo, grazie ad accordi di Welfare aziendale, di mettere a disposizione dei dipendenti dell'azienda, beni e servizi, senza che questi rappresentino una diretta corresponsione di denaro, che potrebbe comportare oneri fiscali tali da renderli troppo gravosi per il datore di lavoro e poco desiderabili da parte dei lavoratori. Detti accordi, quindi, mirano a proporre e a favorire beni e servizi d'interesse sociale ad ampio spettro, specie per i nuclei familiari, proponendo servizi quali: contributi per assistenza sanitaria e per il fondo integrativo delle pensioni, agevolazioni per trasporto pubblico, ma anche altre agevolazioni sotto il profilo della flessibilità del lavoro: congedi, flessibilità oraria in entrata e in uscita, part-time, banca delle ore, telelavoro, nonché sotto il profilo della promozione della formazione: convenzioni con asili e scuole, patrocinio di tirocini formativi e borse di studio, master specialistici, corsi di lingue, campus estivi per i figli dei dipendenti.

Il testo in argomento si pone l'obiettivo di analizzare i diversi aspetti in cui questi accordi prendono forma, delineandone i contenuti e i profili più significativi, attraverso l'analisi dei principi giuridici che sono alla base del welfare privato, elencando le esenzioni fiscali riconosciute dall'Irpef all'Irap, all'Ires, ed analizzandole problematiche organizzative e gestionali necessarie per giungere all'effettiva stipula di un accordo.

Preziosa, in questo senso, è la raccolta, presentata in appendice, delle migliori best practice del settore, attraverso le schede di sintesi, più di trenta, che presentano il testo degli accordi, permettendone un efficace inquadramento giuridico e consentendone una chiara lettura del perimetro contrattuale. In definitiva, l'idea di "welfare aziendale" mira ad esprimere un presupposto implicito: la relazione di lavoro per sua natura è portata ad includere anche il soddisfacimento di esigenze non economiche, i cosiddetti "beni relazionali", che abbiamo delineato in premessa, insieme ad esigenze di beni e servizi sociali aggiuntivi, non efficientemente ricomprensibili nel compenso monetario, a motivo dell'eccessivo cuneo fiscale. Dunque in una logica di "total reward" il salario è un elemento centrale, fondamentale della retribuzione, ma non ne è l'unica componente. E' necessario considerare un insieme eterogeneo di servizi aggiuntivi e di attribuzioni non monetarie di difficile apprezzamento, ma comunque di importante rilievo. Queste considerazioni portano riflessi anche nel campo giuridico-contrattuale, con un arricchimento dello scambio tipico della rapporto di lavoro, nel quale confluiscono nuovi elementi qualificativi quali il work environment, includente la qualità del luogo di lavoro, il clima organizzativo, la formazione, le prospettive di sviluppo e carriera; il company environment, sintetizzabile negli indicatori certificati dal bilancio sociale (ambiente, qualità, sicurezza) e nell'evidenza di valori e



comportamenti aziendali, nonché le potenzialità del work-life balance, tra cui alla flessibilità temporale e spaziale del lavoro vanno aggiunti i servizi per la famiglia. Quello del benessere in azienda è diventato dunque un vero e proprio problema sociale e organizzativo, tanto che la centralità e della qualità del lavoro hanno portato sotto il profilo giuridico alla tutela nel diritto del lavoro del “danno non patrimoniale” in situazioni di dequalificazione professionale, nonché all’emergere di problematiche nuove come quella dello “stress-lavoro correlato”. In definitiva occorre mettere in relazione le esigenze del lavoratore nel suo “well-being” e l’azienda nella sua funzione di “control” della produttività ed efficienza del lavoro stesso, senza cadere nel rischio che dall’eticità dei valori del lavoro si scivoli nell’equivoco dell’“azienda etica” in cui valori e mission aziendali vengono assolutizzati e imposti, piuttosto che capillarmente condivisi. Di conseguenza è necessario pensare ad una nuova articolazione del “patto” tra azienda e lavoratore, per cui il bisogno di protezione, pur cambiando natura, giunga ad individuare e sviluppare un nuovo profilo di welfare, aziendale e non solo aziendale. Se recenti esperienze di welfare aziendale hanno coinvolto anche lavoratori anziani, per favorire una “vecchiaia attiva”, prolungando una serie di benefit oltre la fine del rapporto di lavoro e contribuendo ad accompagnare in modo costruttivo processi di esodo, accanto a questo tipo di welfare occorrerebbe sviluppare un modello di welfare opportunity che aiuti contestualmente le nuove generazioni ad inserirsi nel mercato del lavoro, come protagonisti del loro futuro.

I "Mestieri immateriali" di Dario Franceschini tra racconto e teoria relazionale della felicità in economia.

di Francesco D'Alessandro

È uscito recentemente in libreria "Mestieri immateriali di Sebastiano Delgado" (Bompiani, 2013, pp. 89) un breve romanzo, scritto da Dario Franceschini, l'attuale Ministro per i Rapporti con il Parlamento. L'Autore, vincitore nel 2007 con il suo primo romanzo, tradotto da Gallimard, del Premier Roman di Chambéry in Francia e del Premio Bacchelli in Italia, continua a sorprenderci con la sua "doppia vita". Ed è inutile che egli chieda: "Non cercate collegamenti con il politico". I collegamenti s'intravedono seppure alla luce del realismo magico e padano che esprime la scrittura del romanzo, filtrando attraverso la sensibilità dell'autore, un tema di stringente attualità: la riflessione su che cosa sia oggi il lavoro e quale sia la sua giusta dimensione esistenziale.

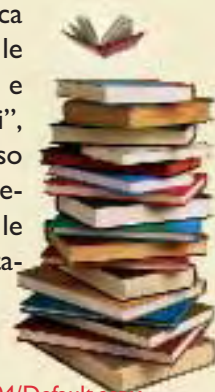
Il protagonista di questo romanzo è Sebastiano Delgado, di lui l'unico indizio è il suo nome. L'autore non indugia sui tratti della sua personalità, né lo colloca in uno spazio o in un tempo definito, ma dalla sua intuizione, su cui si svolge la trama del libro, dobbiamo dedurre tutto il resto. Conosciamo il protagonista mentre si gira e si rigira solo tra le lenzuola del letto matrimoniale, pensando a quanto vorrebbe avere una donna che dorma accanto a lui. In quel momento Delgado ha l'intuizione che gli cambierà la vita per sempre: è possibile che in un mondo così attento a soddisfare ogni minima

richiesta materiale, il mercato non offra nulla per i bisogni dell'anima?

Nell'onirico dormiveglia matura "un'idea come quella che doveva aver svegliato una notte Bill Gates o Steve Jobs": creare un'agenzia di collocamento di mestieri che soddisfino i suddetti bisogni. L'agenzia, dopo alterne vicende, spopola, creando tredici mestieri, improbabili quanto geniali nel rispondere ai bisogni primari dell'anima e del cuore: "Le Dormitrici" per fare compagnia ai sonni, "I Silenti" per condividere i silenzi, "I Ricordanti" per raccontare le storie del quotidiano nei luoghi di pubblica attesa, "Le Sbadanti" per movimentare le vecchie, "I Ballisti" per animare eventi e cerimonie. Fino ad arrivare a "I Buttatori", con i quali si realizza l'esito più ambizioso tra quelli possibili nella dicotomia tra materiale e immateriale: meglio stringere tra le mani il tempo che la roba, spesso poi buttata senza essere mai effettivamente usata.

Chi ci legge dalla rivista in cartaceo può trovare il seguito dell'articolo su www.af-cafi.it/RecensionelibroFranceschini/tabid/504/Default.aspx o aprendo direttamente il QRcode riportato sotto.

A chi riceve la rivista in PDF al proprio e-mail inviamo l'articolo già unificato





SEGUITO ARTICOLO DA PAG.64 DELLA RIVISTA CARTACEA

I “Mestieri immateriali” di Dario Franceschini tra racconto e teoria relazionale della felicità in economia.

Di Francesco D'Alessandro

Da qui una considerazione che dal pratico ausilio svolto dall'agenzia di Delgado porta alla riflessione profonda che sostiene, nel libro, il Capo spirituale dei Buttatori: “Siamo ubriacati da un modello sociale assurdo, secondo cui il nostro livello di benessere individuale e la nostra ricchezza si misurano dalla quantità di beni materiali posseduti.” Ma “tra non molto arriveremo a vivere in una società in cui il più ricco non sarà l'uomo che possiede più denaro o cose, ma quello che possiede più tempo per sé, l'unica risorsa veramente limitata e per questo, la più preziosa”.

Siamo al “paradosso della felicità in economia” che entra di diritto nel libro di Franceschini, un tema tutt'altro che immateriale che anima il dibattito degli economisti dei nostri tempi alle prese con la necessità di siglare un “nuovo patto sul lavoro” tra le generazioni. Nella prospettiva della “teoria relazionale della felicità” il benessere, è in rapporto sia alla soddisfazione economica del lavoro, sia dei “beni relazionali” che la famiglia, la salute e gli stessi rapporti di lavoro esprimono. Coordinare in modo armonico questi bisogni dovrebbe essere il nuovo obiettivo delle organizzazioni del lavoro. L'uomo non può vivere di soli bisogni materiali (mangiare, bere, dormire, ricevere cure), necessita all'uomo per vivere in modo pieno l'ascolto delle proprie esigenze, anche delle più intime. Ecco dunque che l'intuizione visionaria di Franceschini, l'espedito narrativo su cui si delinea il racconto: un'agenzia di servizi che procuri operatori qualificati del lavoro immateriale, non è così lontana dalla realtà dei nostri difficili e contraddittori giorni.

In questo senso la realtà della rete, della connessione Internet che consente potenzialità positive enormi è anche lo strumento che diventa paradigma sostitutivo della realtà vera dei rapporti interpersonali, proponendone un facile, quanto ambiguo surrogato. Com'è stato sottolineato s'innesci, o quanto meno si potrebbe innescare, una trappola





di povertà relazionale. E' già presente la realtà di agenzie che offrono ore di ascolto, per mezzo di chat lines e di communities su internet, garantendo amici e contatti a basso costo, perché la telefonata o la video-telefonata costano meno, in termine di tempo e di rischi, di un incontro vero con un amico.

Come evidenziano gli economisti sostenitori della teoria relazionale della felicità in economia, gli assets relazionali, come l'amicizia, tendono ad aumentare il loro valore con l'uso. La loro "utilità marginale" è, infatti, crescente, a differenza dei beni materiali, per i quali è, di norma, decrescente.

Inoltre, la caratteristica economica di tali beni relazionali, che li rende socialmente importanti anche al di là della loro pesatura economica, è la dimensione della reciprocità: è difficile amare, essere amico di un computer, ed è impossibile essere amico di qualcuno in modo unilaterale.

Ecco che il filo del paradosso del libro di Franceschini torna tutto nella drammaticità dell'intuizione finale del protagonista Delgado che dunque assurgere alla gloria del premio Nobel per l'economia, per avere individuato una sorta di quinto settore dell'economia, quello dei "Mestieri immateriali". Ma solo in quell'attimo di felicità Delgado scopre che quell'emozione, quel brivido "vale più di tutti i beni e di tutto il denaro che l'uomo può avere nel corso della vita".

La continua ricerca di questa emozione è il mestiere del vivere che ancora al protagonista occorre inventare, per combattere la sua solitudine e quella del mondo, perché possiamo immaginare di curare tante vite, ma non rinunciare mai alla reciprocità che reclama la nostra vita.

Presentazione

L'evento si propone di approfondire la tematica delle problematiche progettuali e realizzative di grandi tunnel ferroviari, ponendo particolare attenzione agli aspetti relativi alla sicurezza, sia in fase di costruzione che di esercizio.

La tematica è strettamente legata ai trasporti, ma un cantiere così complesso coinvolge ambiti tecnici e organizzativi di interesse per molti degli iscritti all'Ordine degli ingegneri ed è sicuramente utile per stimolarne la curiosità e l'aggiornamento professionale. In quest'ottica l'incontro formativo e la visita qualificata al cantiere di Mules rappresenta un'esperienza particolarmente significativa e, per questo, è sede ideale per una giornata di riflessione.

Segreteria CIFI Sezione di Verona
Tel. +39.035.2865788 • Fax 035.8015032
e-mail: cifivr@gmail.com

Segreteria CIFI Area Nord
Tel. +39.02.63712002 • Fax +39.02.63712538
cell. 339.1220777
e-mail: segreteria@cifimilano.it
<http://www.cifi.it/>
<http://www.cifi2000.it/> <http://nuke.af-cifi.it/>
Ord. Ing. di Verona - Commissione Trasporti e Viabilità
<http://www.ingegneri.vr.it/>
<http://www.collegioingegneriverona.it/>

Programma

07:48 Partenza dalla Stazione di Verona P.N.
con il treno 2252

10:15 Arrivo a Fortezza e registrazione
dei partecipanti

10:40 SALUTO E AVVIO DEI LAVORI
(Luigi Legnani - CIFI Vice Presidente Area Nord
Luca Scappini - Presidente Ordine degli Ingegneri
di Verona
Raffaele Zurlo - Amministratore Italiano della
società europea Göttero di Base del Brennero
BBT SE)

11:00 Presentazione: IL NUOVO TUNNEL DEL
BRENNERO E IL CUNICOLO PILOTA
Il progetto
Le problematiche realizzative
Conformazione degli ammassi rocciosi
(Relatore Ing. Raffaele Zurlo)

11:30 Lo Scavo: metodi, tecniche ed attrezzature
utilizzate nella progettazione e
costruzione della galleria del Brennero
(Relatore Ing. Antonio Vozzi)

12:00 La Sicurezza nelle gallerie AV/AC in fase di
costruzione e in fase operativa
(Relatore Ing. Rosario Sorbello)

12:30 Domande e dibattito

13:00 CHIUSURA DEI LAVORI
(Giorgio Botti - CIFI Preside Sezione di Verona)

Light Lunch (*)

14:30 VISITA GUIDATA CON I MEZZI MESSI A
DISPOSIZIONE DALLA SOCIETÀ BBT AI CANTIERI DEI
LAVORI
Alla visita guidata in cantiere e alla galleria
potrà partecipare un gruppo costituito da un
massimo di 40 persone.
Il trasferimento dall'InfoPoint di Fortezza a
Mules avverrà tramite un minibus messo a
disposizione dalla Società BBT.
Prima della partenza per il cantiere tutti i
partecipanti saranno rivestiti di tutto punto con
calzature di sicurezza, elmetto e giubbotto
caterfrangente messi a disposizione dalla
Società BBT.

17:00 Rientro alla stazione di Fortezza (**)
17:45 Partenza dalla Stazione di Fortezza
con il treno 2265

20:14 Arrivo a Verona Porta Nuova

(*) Possibilità di pranzare presso
il locale osteria de Tattone
Piazza Stazione 2 - 39045 - Fortezza (Bz)

(**) Per il rilascio del CPF per gli Ingegneri è
necessaria la firma di un apposito registro
all'inizio e alla fine dell'evento.

SCHEDA DI ADESIONE

All'incontro tecnico e alla visita qualificata

COGNOME

NOME

SOCIETÀ

CITTÀ

INDIRIZZO

TELEFONO

E-MAIL

La partecipazione prevede l'arrivo a Fortezza con mezzi propri (in treno o in auto).
Il costo della visita è di 8 Euro a persona da corrispondere presso l'Infopoint BBT di Fortezza.

La partecipazione all'evento darà titolo al rilascio dell'attestato valido al fini del riconoscimento ci 3 Crediti Formativi Professionali per l'ingegneri (DPR 137/20.2).

AUTORIZZAZIONE - Ai sensi del d.lgs 196/03 a tutela della privacy, vi autorizzo a trattare i dati forniti per la gestione dell'evento, per l'iscripmento nell'elenco partecipanti e per tutte le comunicazioni.

Data, __/__/____ Firma

Partecipazione all'incontro tecnico e alla visita qualificata al cantiere di Mules

Per l'iscrizione al Convegno utilizzare l'allegata

SCHEDA DI ADESIONE da inviare all'ing. Giovanni Sacca

Coordinatore C. F.I. della Sezione di Verona e membro della Commissione Trasporti e Viabilità dell'Ordine degli Ingegneri di Verona:

email:

cifur@gmail.com

fax:

045.8023330

Tel:

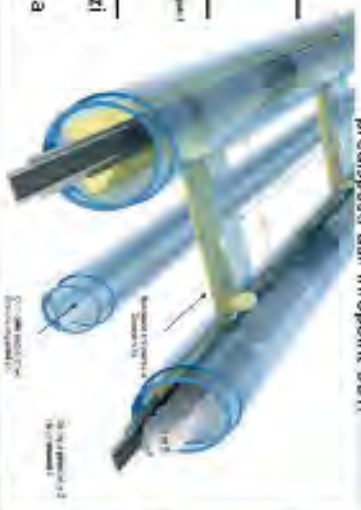
3382855788

Per motivi logistici la partecipazione è limitata a 40 persone

Sede dell'incontro e della visita

L'incontro tecnico avrà luogo presso l'Infopoint sito nei pressi della stazione di Fortezza

Il gruppo di visitatori si trasferirà in cantiere con mezzi predisposti dall'Infopoint BBT.



E' raggiungibile con i seguenti mezzi:

In treno - dalla stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova. Si consiglia di utilizzare il treno 2452 delle ore 7:48

In auto - Utilizzare l'Autostrada A22 da Verona Nord, uscire al casello Autostradale di Bressanone-Vai Pusteria-3/Verona-Pusteria proseguire verso Alca/Alica/Finzenzeste/Fortezza/Brennero/Brennero/ utilizzando la SS12, dopo circa 3,4 km svoltare a sinistra in via Stazione/Bahnhof



IL TUNNEL DEL BRENNERO

Incontro tecnico e visita qualificata al Cantiere di Mules

Fortezza • 11 aprile 2014
Infopoint BBT Fortezza
Visita al cantiere di Mules

Valletta



Invito



CONVEGNO



Presidenza della Provincia
Autonomia di Trento



CONFINDUSTRIA TRENTO



Associazione degli Imprenditori
e delle Imprese Turistiche
della Provincia di Trento



Associazione Artigiani
e Piccola Impresa
della Provincia di Trento



Collegio
Amministrativo
Ferrovie
Trentino

I trasporti, come opportunità per la riorganizzazione del territorio ed economia del Trentino

Trento - Venerdì 11 aprile 2014

**Sala Conferenze della Fondazione Cassa di Risparmio
di Trento e Rovereto in Via Calepina**

L'obiettivo di questo convegno è quello di promuovere un dibattito volto ad avviare un processo di programmazione e progettazione della nuova mobilità del Trentino nel 21° secolo. Attraverso la riorganizzazione del settore dei trasporti e la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie di vallata per offrire sistemi di mobilità anche alternativa all'auto privata, si profila per il Trentino una visione che necessita di uno spazio temporale di almeno 40-50 anni.

Ragionando di programmazione del Trentino si affronta il tema della ripartenza dell'economia del Trentino. Se è opinione diffusa che la crisi attuale ha prodotto "i danni di una guerra", ora è giunto il momento di pensare alla "ricostruzione" affidando ad una politica innovativa dei trasporti il ruolo di locomotiva che traini il Trentino nei prossimi decenni.

In questa prospettiva il Libro Bianco dei Trasporti della Commissione Europea che interviene sugli scenari della mobilità sino al 2050 ed il Pacchetto per la mobilità urbana adottato dalla C.E. nel dicembre 2013, rappresentano il "Vademecum" attorno al quale progettare la futura politica dei trasporti.

Il programma di lavoro predisposto in questa giornata propone un percorso di "avvicinamento" alla città di Trento utilizzando il mezzo della ferrovia. In questo viaggio si inserisce la collaborazione dell'EURAC Research di Bolzano che analizzerà i nuovi scenari di mobilità con l'entrata in servizio del nuovo tunnel ferroviario del Brennero che fa parte del Corridoio europeo N.1.

La raggiungibilità della città di Trento si fonde anche con il tema dell'urbanistica: mobilità ed urbanistica sono elementi essenziali del processo di riorganizzazione del territorio.

Dalla città alle periferie del Trentino e viceversa è il passo successivo per completare il processo di nuova raggiungibilità del territorio provinciale e la sua connessione transnazionale nelle direttrici Nord-Sud ed Ovest-Est con il corridoio ferroviario della Transdolanitica tra le Alpi svizzere e le Dolomiti con destinazione Venezia.

Ingredienti fondamentali che costituiscono la piattaforma del convegno sono la cultura della mobilità ed il paesaggio. Quest'ultimo, in particolare, rappresenta la "materia prima" per tutto l'arco alpino per la sua vocazione turistica. Paesaggio e le nuove infrastrutture di mobilità ferroviaria costituiscono un mix vincente capace di dare nuovo impulso economico ai territori di montagna.

programma

Ore 09.00: Saluto di benvenuto

- **Mauro Gilmozzi**, Assessore alle Infrastrutture e all'Ambiente della Provincia Autonoma di Trento;
- **Roberto De Laurentis**, Presidente Associazione Artigiani e Piccole Imprese della Provincia di Trento;
- **Luca Libardi**, Presidente di ASAT, Associazione Albergatori ed Imprese Turistiche della Provincia di Trento;
- **Diego Schelfi**, Presidente della Federazione Trentina della Cooperazione;
- **Paolo Mazzalai**, Presidente di Confindustria Trento;
- **On. Herbert Dorfmann**, Parlamento Europeo, Membro della Commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale.

Ore 09.45: **Annibale Salsa**, Presidente Comitato Scientifico dell'Accademia della Montagna: "La rinascita delle Ferrovie locali alpine in Italia: un problema culturale".

Ore 09.55: **Massimo Bottini**, Presidente di CO.MO.DO, Confederazione Mobilità Dolce: "Il Decalogo CO.MO.DO che sancisce la priorità del percorso ferroviario".

Ore 10.10: **Massimo Girardi**: "Il Libro bianco dei Trasporti della Commissione Europea ed il Pacchetto della Mobilità Urbana del dicembre 2013".

Ore 10.20: **Giuliano Giacomelli**, Trentino Trasporti S.p.A.: "Integrazione ferro-gomma: stato attuale e progetti".

Ore 10.40: **Alessandro Franceschini**, Ordine degli Architetti della Provincia di Trento: "Le scelte urbanistiche nella città di Trento: quali spazi per la mobilità?".

Ore 11.00: Pausa caffè

Ore 11.15: **Thomas Demetz**: "Stazioni opportunità di sviluppo".

Ore 11.30: **Marco Danzi**, Qnex Bolzano: "La rete dei sistemi ferroviari alpini ed il concetto di treno dell'Avisio".

Ore 11.45: **Federico Cavallaro e Federica Maino**, Eurac Research Bolzano: "La nuova Galleria di Base del Brennero e gli effetti sulle emissioni di CO₂".

Ore 12.10: Dibattito.

Moderatore **Agostino Fornaroli**,

"Segretario Nazionale UTP - Associazione Utenti del Trasporto Pubblico".

come raggiungerci:



Associazione Transdolomites

Segreteria organizzativa:

Massimo Girardi
girardi.massimo@brennercom.net

Cell. 320.4039769

info@transdolomites.eu

www.transdolomites.eu



Tappeti Marrakech - Angela M. Russo



Bungamati - Fernando Cinquegrani



Norvegia - Paolo Bernacca



Mercato Essaouira
Cristiana Pumpo



Fez
S. Santuccio



Bali
Lidia Marasca



Ferrara
Fausino Roncoroni



Calcata
Francesco Paparozzi

Disegni di viaggio ti riportano a Roma



Lanterne a Marrakech
Maya Di Giulio



Porto Essaouira - Sandro Bonforti



Hotel Assia - Maura Bertoldi



Porto Assouira - Daniela Laronga



Assouira Hotel Assia - Susanna Ferrante



New Zealand Lago Taupo - Concetta Fiore



Marocco - Luca Marini



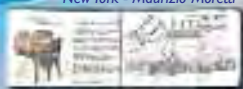
Tibet - Eva Villa



Souk - Marina Garela



New York - Maurizio Moretti



Levanza - Massimo Bevilacqua



Giardini Majorelle - Claudia Farnesi



Essaouira - Elisa Prati



Essaouira - Elisabetta Alderighi



Giardini Majorelle - Marta Cernini



Torre Paola - Claudia Manelli

facebook

Cerca persone, luoghi e gruppi



Redazione Cafi - Roma

Marzo 2014



Cafi Albatros Cultura

CAFI Albatros Cultura

2011
Sala di Roma

Diario

Informazioni

Foto

Amici

Segui già

Altro



Amici

Segui già

Messaggi

Altro

www.sala-albatros-roma-termini.it/
www.facebook.com/cafi.albatros.cultura?ref=ts

Sala ALBATROS -
CAFI

