

VIRUS L'INSOPPORTABILE PESO DELL'EMERGENZA PERMANENTE

Antonio Dentato

È l'attestato dell'impreparazione, una impreparazione generale: non solo dell'Italia, e neppure della sola Europa ma di tutto il mondo. Dovunque le carenze derivano da inadeguati finanziamenti nelle ricerche scientifiche e organizzative. Sono mancate, così, molte infrastrutture e strumenti medici utili a contrastare per tempo il Covid-19.

Forse si riuscirà a sconfiggere questo nemico subdolo, che ci toglie la libertà, gli affetti. Ci toglie la vita; intere generazioni cancellate. La messa a punto del vaccino che, speriamo, potrà fronteggiarlo, è solo la prima parte delle iniziative intraprese. La battaglia non è finita. E la politica deve

esprimere ora tutta la sua capacità nel decidere e scegliere cosa fare per mettere il futuro su una nuova strada. Perché gli scienziati lo fanno capire: a estirparla definitivamente, questa pandemia, non si sa quanto tempo ci vorrà. E potrebbe non essere l'ultima. Abbiamo distrutto gli ambienti naturali dove da millenni i virus vivevano, li abbiamo costretti a trovarsi in un altro habitat. Lo hanno trovato. Hanno fatto il salto di specie, dagli animali all'uomo (spillover). Siamo andati da conquistatori di territori, siamo diventati preda dei suoi abitanti. I più nascosti, e perciò i più micidiali. Da distruttori ne siamo distrutti.

Next Generation Eu

E perciò i finanziamenti che si stanno raccogliendo per ricostruire il tessuto economico e sociale dei singoli Paesi colpiti dal contagio devono essere finalizzati, in particolare, ad obiettivi chiari, non generici, che portino il segno della lezione dolorosamente imparata: essere impreparati si muore. L'Europa questo lo ha capito. Almeno stando agli accordi intervenuti tra i Paesi membri dell'Ue e facendo il conto dei finanziamenti che si fanno mettendo in campo. Il Quadro finanziario pluriennale dell'Europa 2021-2027 (Multiannual financial framework, Mff) contiene un budget totale di 1.800 miliardi di euro. All'interno di questo "Quadro" si trova il "Recovery Fund" meglio conosciuto come "Next Generation Eu" (NGEU) cui è assegnato l'obiettivo di sanare le economie dei Paesi Ue, gravemente danneggiate. Sono 750 Mld. All'Italia, è assegnata la quota di risorse più elevata: il 28%, perché uno dei Paesi più colpiti. Ha fatto da cavia. Il primo dell'Europa sul quale, nel febbraio 2020, si concentrarono le cronache: raccontarono lo sconcerto provocato dagli attacchi di questo nemico sconosciuto, penetrato nelle nostre vite, senza incontrare forze di resistenza. Si diffondeva,

1. VIRUS
L'INSOPPORTABILE
PESO
DELL'EMERGENZA
PERMANENTE
2. TRASPORTI PUBBLICI
E SCUOLE IN TEMPO
DI COVID—CHI HA
RAGIONE?
3. TRASPORTI E
AMBIENTE
4. LA NUOVA
GOVERNANCE DI RFI
E TRENITALIA

facendosi trasportare dalle sue vittime, nascosto nei polmoni. E si moltiplicava a ritmi esponenziali. Veloce, occupava città, Regioni, intere aree geografiche. A leggere le avanzate, una dopo l'altra, nella descrizione che ne fa Ezio Mauro, è come rileggere le conquiste, a marce forzate, delle imprese napoleoniche. (V. E. Mauro, *Liberi dal male, Il virus e l'infezione della democrazia* Ed. Feltrinelli, p 100, sgg)

Meccanismo europeo di stabilità (MES)

L'Italia, dunque. I finanziamenti Ue. Ci sono assegnati circa 209 miliardi tra prestiti e risorse a fondo perduto. E ora l'Italia deve mettersi sulla strada buona. Non può mancare l'occasione storica per un prima e un dopo il virus, per recuperare ritardi che si porta ap-

2021

sono aperte le iscrizioni a

DT



la quota è di
almeno € 30.00 da versare

c/c postale **61369252** o

IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

presso da sempre. Non possiamo continuare ad inseguire le emergenze. Innanzitutto cambiare, ricostruire, snellire la macchina dello Stato. E, pertanto, le infrastrutture, i servizi, la formazione. E, per limitarci all'aspetto sanitario, riorganizzarne, dare un assetto più razionale all'intero sistema. C'è un dovere essenziale di chi governa: occorre preparare e tenere preparati piani e strumenti di pronto intervento per fronteggiare eventi come questi che stiamo vivendo, e forse più gravi. Nelle "Linee guida per la definizione del piano nazionale di ripresa e resilienza #nextgenerationitalia" la prima raccomandazione è volta a "Rafforzare la resilienza e la capacità del sistema sanitario per quanto riguarda gli operatori sanitari, i prodotti medici essenziali e le infrastrutture; migliorare il coordinamento tra autorità nazionali e regionali". (Fonte: Dipartimento per le politiche europee presidenza del consiglio dei ministri). Ma i soldi che potranno venire da

questo programma arriveranno fra qualche anno, se tutto va bene. E, invece, è urgente attivare nuovi interventi finanziari, vista la furia che governa le conquiste pandemiche. L'Italia potrebbe ricevere finanziamenti aggiuntivi. Tra quelli approvati dall'UE, vi è un altro strumento: Pandemic Crisis Support (PCS). E' stato istituito nell'ambito del Meccanismo europeo di stabilità (MES), ed è volto a finanziare i costi dell'assistenza sanitaria nazionale. A tale scopo gli Stati richiedenti dovranno predisporre Piani dettagliati di tutela sanitaria. Per l'Italia, potenzialmente, sono disponibili fino a 36 miliardi di euro.

I Paesi che accedono a questa linea di credito, chiedendo prestiti a 7 anni, si troverebbero nella condizione di dover restituire meno di quanto richiesto. Il costo sarebbe attorno allo zero. "Ciò rende lo strumento di sostegno contro la crisi pandemica molto attrattivo", spiega Kalin Anev Janse, il Direttore Finanziario del Fondo Salva Stati, il più qualificato a

poter calcolare al centesimo il costo del nuovo prestito pandemico. L'unica condizione per accedere al PCS è che il Paese richiedente adoperi i fondi per sostenere il finanziamento, diretto o indiretto, dei costi di assistenza medica, cura e prevenzione sanitaria. Il dissenso all'utilizzo di questo prestito appare quindi incomprensibile. A meno che non si rappresenti un altro motivo, reale, concreto, grosso come una casa: la condizionalità. Spieghiamo. Il programma Ue di aiuti finanziari per fronteggiare l'emergenza sanitaria contiene una condizionalità imprescindibile, come per tutti gli altri finanziamenti europei: questi soldi sono vincolati a interventi specifici, alla realizzazione di progetti credibili, chiari nei tre requisiti essenziali: obiettivi, costi e tempi certi. Niente progetti, niente soldi. Anche questa non è una condizione nuova: si tratta però di attivare una pratica nella quale – dobbiamo onestamente riconoscerlo – non sempre riusciamo ad assegnarci un

voto di completa "sufficienza".

Le urgenze e la crisi

Torniamo all'inizio di questo articolo. È la catastrofe annunciata dall'impreparazione del passato la pandemia che ci travolge oggi; è la faccia della stessa medaglia l'insufficienza di programmazione e programmazione contro calamità che, la scienza avverte, possono esplodere all'improvviso, nell'incertezza del futuro. Non decidere e non preparaci oggi, potrebbe costarci ancora più caro domani.

Tutto questo lo dicevamo già prima che scoppiasse questa ennesima crisi di governo. Crisi incomprensibile all'interno della crisi pandemica più grave e micidiale che stiamo sopportando. Per combatterla, dovrebbe trovare la più stretta collaborazione di tutte le forze politiche che si qualificano democratiche. Ma è un'attitudine verso la quale non mostrano adeguata vocazione. Come mostra la vicenda in atto, mentre scriviamo.

TRASPORTI PUBBLICI E SCUOLE IN TEMPO DI COVID CHI HA RAGIONE?

Francesco Del Vecchio

L'emergenza Covid ha identificato i trasporti pubblici come tra i principali fattori di diffusione del contagio. Giustamente. Il trasporto pubblico per sua natura implica la prossimità fisica delle persone, chiuse in uno stesso ambiente per

tempi non brevi e compatibili con quelli di trasmissione del contagio: almeno un quarto d'ora dicono gli esperti.

Un altro servizio pubblico essenziale è sotto l'occhio del ciclone per il rischio Covid: la scuola. Masse di ra-

gazzi che si riuniscono in uno stesso luogo possono allo stesso modo favorire la trasmissione del contagio. I ragazzi poi – che sembra siano meno suscettibili di ammalarsi – possono infettare in famiglia i congiunti più grandi e gli anziani. Tutte cose che abbiamo ampiamente letto ed ascoltato.

Gli esperti però ci hanno anche detto che in realtà il contagio di e tra studenti non avverrebbe tra i muri scolastici, ma fuori, prima e dopo la presenza a scuola.

In particolare, gli studenti si contagerebbero *in itinere*, nel momento in cui utilizzano i "famigerati" trasporti pubblici.

Raggiunta questa conclusione, a questo punto vengono indicate le misure possibili di mitigazione del rischio Covid.

E qui c'è da sentirne di tutti i colori. Ciascuna *lobby* tira acqua al suo mulino e cerca di scaricare sull'altra l'onere delle misure.

La lobby della scuola vuole più trasporti, quella dei trasporti chiede che le scuole

attuino orari scaglionati delle lezioni.

Dal lato del potenziamento dei trasporti abbiamo anche sentito le proposte di utilizzo di pullman turistici per aumentare l'offerta nelle ore di punta, allo scopo di diminuire il coefficiente di occupazione e aumentare la distanza fisica tra le persone. Si tenga presente che per la gran parte gli studenti si spostano in ambiti urbani e che in questi casi c'è bisogno di *autobus* non di *pullman* gran turismo, poco adatti alla bisogna.

Si tratterebbe di rimodulare l'offerta andando sempre a incidere nella famosa fascia di punta, già normalmente

abbastanza servita dal servizio pubblico sia su gomma sia su ferro. Si andrebbe ad aggravare la gestione di un'offerta ancora più concentrata in una fascia temporale delimitata e ristretta. Si riproporrebbe insomma la solita questione accademica e pratica che conoscono bene i trasportisti, quella della corretta pianificazione dei trasporti e della corretta distribuzione dell'offerta tra fasce di punta e fasce di morbida, nell'interesse sia della efficiente gestione delle aziende, sia della dignitosa, civile e igienica fruizione del servizio da parte dei cittadini.

Cioè: potenziare sì, ma fino

a che punto?

Si ricorda *en passant* l'anno scorso dibattito tra esperti dei trasporti e decisori politici sullo scaglionamento degli orari di ingresso nelle fabbriche e negli uffici, l'auspicabile incremento del telelavoro, ecc., ecc.; tutto allo scopo di favorire un riequilibrio temporale dell'offerta di trasporto pubblico per i pendolari.

Dal lato delle scuole si chiede si rimodulare gli orari delle lezioni in maniera da favorire ingressi scaglionati. In particolare, utilizzare l'intera giornata per programmare gli orari delle lezioni in turni mattutini e pomeridiani e, all'interno di essi, favo-

rire uno scaglionamento orario dei flussi.

Si tratta come si vede di due posizioni, di due tipologie di misure entrambe impegnative. Ma quale costa di meno? Quale è meno impegnativa dell'altra da organizzare? Quale di esse raggiunge prima l'obiettivo?

Non voglio apparire di parte, dico subito che *in medio stat virtus*, come si dice. Ma concludo che probabilmente è meno impegnativo e meno costoso in termini monetari e sociali che la scuola organizzi nel senso anzidetto gli ingressi a scuola dei ragazzi.

TRASPORTI E AMBIENTE

Antonio Castellucci

Il continuo forte incremento della mobilità ha molto contribuito all'aumento dell'inquinamento atmosferico nonostante siano progressivamente migliorate le tecnologie dei mezzi di trasporto.

In quasi tutto il Mondo si sta rafforzando l'impegno per il cambiamento climatico e c'è una convinzione abbastanza diffusa che bisogna rinunciare ai combustibili fossili e sostituirli con energie rinnovabili e più pulite al fine di diminuire, nei prossimi dieci anni, le emissioni di anidride carboniche.

La Commissione europea, sotto la spinta della Presidente, Ursula von der Leyen e della Commissaria all'energia Kadria Simson, ha dato particolare importanza al problema ambientale ed ha lanciato la strategia eu-

ropea sulla mobilità puntando sull'uso dell'elettricità e dell'idrogeno per i trasporti. Nello scorso mese di dicembre, a Bruxelles, i leaders europei hanno dimostrato che l'accordo sul clima di Parigi del 2015, voluto da ben 190 Paesi, è stato pressochè rispettato, nonostante il ritiro ed il boicottaggio dell'America di Trump. Il nuovo Presidente americano, Joe Biden, nel primo giorno del suo insediamento, 20 gennaio scorso, tra i primi provvedimenti adottati, ha disposto il ritorno e l'impegno dell'America nell'accordo di Parigi. La decisione ha riscosso gli apprezzamenti della Ue perché si potranno assumere impegni più vincolanti sul problema clima in quanto l'anidride carbonica continua a crescere.

Nell'ambito degli investi-

menti del "Recovery fund" di 750 mld di euro, il 37% sono rivolti all'ambiente ed ai trasporti; l'obiettivo europeo è di ridurre del 55% le emissioni nocive entro il 2030 ed arrivare al 2050 alla neutralità climatica.

All'Italia è stata assegnata la maggior quota, quasi un terzo, 209 miliardi, di cui 50 miliardi sono destinati alla mobilità, circa 18 alla mobilità sostenibile e circa 32 alle relative infrastrutture. Ma in Europa, specie presso la BCE (Banca centrale europea) ci sono preoccupazioni per la lentezza delle scelte italiane e viene suggerito di introdurre procedure straordinarie per accelerare l'attuazione del piano.

Si va quindi verso un cambio radicale per ciò che riguarda l'alimentazione dei motori di tutte le modalità dei trasporti. Per quanto riguarda le auto si sta rafforzando la sperimentazione e produzione di auto elettriche e la programmazione e realizzazione dei punti di ricarica su vasta scala fino ad arrivare

alla ricarica domestica.

In Italia, al 2030, si prevedono 5 milioni di auto ad alimentazione elettrica. Quest'anno ne è prevista una forte espansione, più 160%, già iniziata lo scorso anno con oltre 25 mila nuove immatricolazioni. Il gruppo automobilistico italiano-francese, Stellantis, nato con la recente fusione di FIAT e PEUGEOT, ha in programma, per il 2030, in meno di dieci anni, di produrre per il 35% auto con alimentazione elettrica ed entro il 2025 ogni modello avrà una versione elettrica.

L'ISPRA (Istituto superiore per la protezione ed ricerca ambientale) evidenzia che il traffico su strada concorre in modo rilevante all'inquinamento atmosferico e che occorrono scelte urgenti e rigorose per il contenimento.

LA NUOVA GOVERNANCE DI RFI E TRENITALIA

la Redazione

Il 19 dicembre 2020, il consiglio di amministrazione di Ferrovie Italiane dello Stato ha nominato i nuovi vertici di Rete Ferroviaria Italiana e di TRENITALIA.

È, questo, un passaggio importante nella gestione del maggior vettore dei trasporti italiano, per cui non basta conoscere la composizione dei due consigli di amministrazione, ma anche la storia dei suoi componenti.

Per ragioni di spazio, cominceremo da RFI, ossia dai binari, per proseguire sul prossimo numero del notiziario dai mezzi che li percorrono.

Il consiglio di amministrazione di RFI si compone di cinque figure: il presidente, l'amministratore delegato e tre consiglieri; non ci occuperemo del Collegio dei Revisori, organo autonomo, che non è interessato direttamente alla gestione ma del controllo della società.

Presidente del consiglio di amministrazione è la professoressa **Anna Masutti**, laureata in giurisprudenza e docente di diritto della navigazione presso l'università di Bologna.

Ha maturato esperienze nel settore dei trasporti, soprattutto areo e aerospaziale ed è autrice di monografie e varie voci enciclopediche; ha inoltre pubblicato numerosi articoli in materia di diritto aeronautico, marittimo, del trasporto terrestre su riviste giuridiche e di settore italiane e straniere.

Attualmente fa parte del comitato scientifico della

rivista "Diritto dei trasporti" ed è rappresentante italiano nel comitato direttivo dell'European Air Law Association (EALA), associazione europea che raggruppa giuristi specializzati nel settore dell'aerospazio.

Amministratore delegato e direttore generale ad interim è la dottoressa **Vera Fiorani**, laureata in economia e commercio.

Assunta dalle Ferrovie dello Stato nel 1998, proveniente da TAV, ha svolto attività di strutturazione e gestione del processo di budget, controllo e autorizzazione dei fondi di investimento dell'infrastruttura ferroviaria.

Dal 2001 è passata a RFI svolgendo attività nel settore finanziario fino ad assumere nel 2010 la titolarità della direzione pianificazione e controllo.

In possesso di una cospicua formazione interna, ha ricoperto numerose cariche sociali, da componente del Management Board della società Lyon Turin Ferroviaria a consigliere del CdA della società di partecipazioni Tunnel Ferroviario del Brennero e, infine, presidente del CdA di Grandi Stazioni Rail.

Il consigliere **Enrico Corali**, laureato in giurisprudenza, è professore di diritto pubblico presso l'università di Bergamo.

Oltre alla docenza, ricopre attualmente numerosi incarichi, tra i quali quella di consigliere di amministrazione della SpA Autostrada

Pedemontana Lombarda, detenuta dalla Regione Lombardia e dal Gruppo Intesa San Paolo.

Particolarmente esperto nel settore finanziario e segnatamente in quello bancario, è stato consigliere economico-giuridico del Ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali.

È autore di varie monografie e pubblicazioni, in particolare, in materia di servizi pubblici, federalismo fiscale, sistemi di finanziamento tramite capitali e intermediari pubblici, governo delle società pubbliche.

Laureato in giurisprudenza, **Silvio Martuccelli**, dopo un periodo di studi presso la London School of Economics, nell'anno 1993 ha conseguito il titolo di Master of Laws presso la Columbia University Law School di New York.

Professore di prima fascia dal 2001, ha dapprima insegnato istituzioni di diritto privato e diritto agrario all'università di Teramo (2001-2006), e successivamente (2006-2012) è stato titolare di diritto civile all'università di Parma, dove ha insegnato anche Contract Law e Legal English.

Attualmente è professore ordinario di diritto privato nel dipartimento di giurisprudenza della LUISS, dove ha insegnato anche European Private Law.

Oltre a membro del CdA di Rete Ferroviaria Italiana, è anche componente del consiglio di amministrazione di Italia Trasporto Aereo.

Ha al suo attivo numerose pubblicazioni monografiche sia in lingua italiana che in lingua inglese.

Ragioniere e perito commerciale a indirizzo mercantile, **Giuseppe Taini**, ha conseguito la laurea in economia e commercio e vanta trent'anni di esperienza manageriale alla guida di importanti progetti di livello nazionale di sviluppo e gestione nel turismo, intrattenimento, commercio innovativo ed immobiliare residenziale, oltre a significative esperienze professionali nella finanza e nella gestione di aziende pubbliche.

Attualmente è presidente e amministratore delegato del Gruppo Alfa Park di Brescia, che si occupa di entertainment; in questa posizione ha realizzato i parchi tematici "Rainbow MagicLand" a Valmontone (RM) e "Miragica" a Molfetta (BA).

È altresì amministratore delegato di Draco spa, Torre s.r.l., Regolo s.r.l. e Immobiliare Acquaseria s.r.l., società immobiliari le cui realizzazioni comprendono gli innovativi progetti della torre residenziale Skyline 18, del complesso residenziale LIFE, a Brescia, e il complesso turistico alberghiero Acquaseria di Ponte di Legno (BS).

Dal 1975 al 1985 è stato sindaco del Comune di Ospitaletto (BS) dove svolge tuttora attività di volontariato attivo.

Buon lavoro a queste cinque personalità sulle quali si fonda il prossimo futuro della Rete Ferroviaria Italiana.