

## I NUOVI VERTICI DELLE FERROVIE DELLO STATO

Vincenzo Fragolino

Dopo aver nominato i vertici di TRENITALIA e Rete Ferroviaria Italiana, l'assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane ha nominato il nuovo consiglio di amministrazione, composto da Riccardo Barbieri Hermitte, Pietro Bracco, Alessandra Bucci, Stefano Cuzzilla, Luigi Ferraris, Nicoletta Giadrossi.

L'assemblea ha quindi nominato Nicoletta Giadrossi presidente della società e ha invitato il nuovo Consiglio di Amministrazione a nominare Luigi Ferraris quale Amministratore Delegato.

Pertanto, il massimo organo delle Ferrovie dello Stato si compone di cinque figure: il presidente, l'amministratore delegato e quattro consiglieri.

La presidente **Nicoletta Giadrossi**, si è laureata nel 1988 alla Yale University (New Haven, Connecticut, USA) in Mathematics and Economics, con Master of Business Administration conseguito presso la Harvard Business School nel 1992.

La sua carriera è iniziata nel mondo della consulenza, partendo nel ramo strategico al Boston Consulting Group nel 1988 e rimanendo nel colosso statunitense fino al 1995, prima di iniziare un percorso manageriale in General Electric.

Dopo vari passaggi in importanti società europee, dal 2014 al 2016 ha diretto gli affari in un'area geografica enorme (Europa, Africa, Medio Oriente, Russia, India) per la Technip, società leader nei servizi di ingegneria e tecnologie nei settori dell'energia e delle infrastrutture.

Dal 2018 a fine 2020 Nicoletta Giadrossi è stata membro del Consiglio di Amministrazione di Ihs Markit Ltd, dal 2016 al 2019 di Fincantieri, dal 2011 al 2017 di Faiveley Transport Sa e dal 2013 al 2017 di Bureau Veritas.

Amministratore delegato della società è **Luigi Ferraris**, laureato in Economia Politica presso l'Università di Genova.

Dopo aver iniziato dal 1988 un percorso professionale da manager in varie aziende, nel 1998 è arrivato a Elsacom, del gruppo Finmeccanica, per poi approdare in Enel, dove ha avuto un'esperienza significativa fino al 2015, diventando anche presidente di Enel Green Power.

Successivamente è stato nominato Chief Financial Officer in Poste Italiane per poi coprire i ruoli di amministratore delegato e direttore generale di Terna dal 2017 al 2020.

È docente della LUISS nei corsi Corporate Strategy, Sistemi di controllo di gestione ed Energy managements.

**Riccardo Barbieri Hermitte**, membro del consiglio di amministrazione, viene dal Tesoro, dove è responsabile della Direzione Analisi Economico Finanziaria.

È un economista e market strategist con venticinque anni di esperienza nei mercati finanziari, in cui ha lavorato per alcune delle maggiori banche di investimento, J.P. Morgan, Morgan Stanley e Bank of America-Merrill Lynch.

Il consigliere **Pietro Bracco**, è dottore commercialista, revisore legale e titolare di un dottorato in diritto tributario internazionale.

Adjunct Professor alla LUISS Business School, si occupa di diritto tributario dalla laurea, con un'esperienza in studi a livello internazionale tra Torino, Parigi, Milano, Amsterdam e Roma.

1. I NUOVI VERTICI DELLE FERROVIE DELLO STATO

2. IL DISASTRO DELLA FUNIVIA STRESA - MOTTARONE—UNA QUESTIONE DI DIRITTO AMMINISTRATIVO

3. RIDURRE LE EMISSIONI NEL TRASPORTO MARITTIMO

4. SI DELLA UE AL "RECOVERY" - INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Altro membro del consiglio di amministrazione, **Alessandra Bucci** è interna al gruppo FS dove svolge attualmente la funzione di direttore commerciale mercato. In questa funzione è responsabile della strategia commerciale dei prodotti alta velocità - Frecciarossa, Frecciabianca e Frecciargento - e della relativa implementazione sia a livello nazionale che internazionale.

Gestisce tutte le leve del Marketing Mix, operando sia sul segmento Consumer che Corporate in Trenitalia; infine, è responsabile dei canali di vendita diretti ed indiretti sia Consumer che Corporate e sia nazionali che internazionali.

**Stefano Cuzzilla**, laureato in giurisprudenza, è dirigente industriale presso Techno Sky s.r.l. (gruppo ENAV).

Dal 2015 è presidente nazionale di Federmanager e, dal 2017, Amministratore delegato di I.W.S. - Industria, Welfare, Salute S.p.A. - e presidente di 4.MANAGER, associazione costituita da Federmanager e Confindustria per la realizzazione di attività e strumenti di comune interesse verso i soggetti destinatari della contrattazione collettiva nazionale.

È anche presidente dell'Assemblea FASI, Fondo di Assistenza Sanitaria Integrativa per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi.

Collabora con alcune università sui temi del welfare integrativo e del management tra cui l'Università Campus Bio-Medico di Roma, l'Università LUISS Guido Carli e LIUC Università Cattaneo.

Nominati sotto la gestione governativa di Mario Draghi, i nuovi vertici di FSI sono il segno della discontinuità col passato, destinati a gestire per i prossimi tre anni il Recovery Fund destinato al rinnovamento e al potenziamento della nostra rete ferroviaria.

*Buon lavoro.*

## IL DISASTRO DELLA FUNIVIA STRESA - MOTTARONE

UNA QUESTIONE DI DIRITTO AMMINISTRATIVO

Francesco Del Vecchio

Lo scorso 23 maggio 2021 si è verificato un incidente sulla funivia Stresa-Mottarone, che ha causato la morte di 14 persone.

Si è spezzata la fune traente e gli apparati di sicurezza, tra cui i freni della fune portante, non si sono attivati. È stato presto accertato che questi ultimi non hanno funzionato in quanto erano stati disattivati dal personale responsabile.

Questa la causa contingente del disastro. Fatalità? Accadimento nella norma dei rischi per impianti del genere? Può darsi.

Ma una cosa è certa. Questo è un altro episodio di una serie di eventi negativi – neanche tanto marginali - che stanno coinvolgendo le nostre infrastrutture di trasporto da qualche tempo.

Alcuni casi recenti: ponte Morandi a Genova, viadotto sul fiume Magra in comune di Albiano, provincia di La Spezia, crollo di un ponte levatoio della darsena di Pagliari, a La Spezia.

I giornali regolarmente imputano i disastri ai materiali scadenti e agli scarsi controlli.

Vero, verissimo. Sono due cause classiche.

Ma dobbiamo separarle.

I materiali scadenti sono un classico. Non è cosa di oggi. Si può dire che imprese non proprio oneste sono riuscite a risparmiare da sempre impiegando materiali e calcestruzzi non proprio rispondenti alle specifiche di progetto.

Oggi rischiamo di pagare amaramente l'impiego di materiali scadenti nelle pubbliche infrastrutture realizzate nei decenni passati.

Tremiamo all'idea che tanti ponti e viadotti di importanti infrastrutture viarie in Italia sono a rischio crollo.

I controlli. Qui la faccenda è un po', un bel po', diversa. Sembra che negli ultimi anni i controlli si siano un po' allentati. Sembra che tra le cause di questo allentamento ci sia una carenza di personale specializzato. Che questa carenza sia dovuta alle cure dimagranti attuate nella pubblica amministrazione, con riduzione di personale fatte in tutti i settori.

Anche la progressiva attribuzione a soggetti privati della gestione delle infrastrutture e/o an-

che dei controlli, ispezioni, verifiche, certificazioni collaudi, omologazioni, potrebbe aver contribuito a determinare questa situazione, nella misura in cui non sono stati ben definiti ruoli, titolarità, atti amministrativi, rapporti contrattuali. Questo, anche in attuazione di normative europee, che sembra potrebbero anche essere state in qualche maniera rilette, interpretate riviste “all’italiana”.

Ad esempio, presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile c’è un organo di vigilanza - l’USTIF, Ufficio Speciale Trasporti ad Impianti Fissi – al quale nel tempo sono state più volte cambiate attribuzioni e collocazione nell’organigramma del Ministero, che dovrebbe avere un ruolo importante nel prevenire incidenti come quello della funivia in argomento.

Si può aggiungere anche la confusione generata dalle norme sulle privatizzazioni, che anch’esse lasciano in certi casi indefinite le titolarità, le proprietà, le gestioni, le responsabilità, e i relativi i processi di attribuzione. Legate alle privatizzazioni ci sono gli spesso male interpretati concetti di economicità, che potrebbero aver contribuito a determinare la situazione attuale nella gestione dei servizi pubblici.

In sintesi, c’è bisogno di scrivere regole chiare, definire competenze chiare in capo allo Stato, assegnare risorse adeguate quantitativamente e qualitativamente alle strutture preposte.

Una questione di diritto amministrativo appunto.

## RIDURRE LE EMISSIONI NEL TRASPORTO MARITTIMO

Giovanni Saccà

Il trasporto marittimo internazionale rappresenta una fonte crescente di emissioni di gas a effetto serra. Secondo quanto risulta dal Quarto Report dell’International Maritime Organization del 2020 (IMO: <https://www.imo.org/>), il trasporto marittimo si è reso responsabile nel 2018 delle emissioni GHG, i cosiddetti “gas a effetto serra”, per 1.076 tonnellate (nel 2012 erano 977 tonnellate). Questa tendenza è confermata anche per la componente della CO2, il principale gas a effetto serra, che segna un +9,3%. La causa è essenzialmente la crescita costante del trasporto marittimo delle merci.

I dati sono negativi, considerando anche gli obiettivi posti dal Green Deal europeo – raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Nonostante nel biennio 2020-2021 sia prevista una contrazione delle emissioni GHG a causa della pandemia da Covid-19, in assenza di politiche volte ad alleggerire l’impatto ambientale dello shipping, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell’accordo di Parigi, accordo che prevedeva la riduzione delle emissioni totali annue di gas serra prodotte dai trasporti marittimi di almeno il 50% entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008.

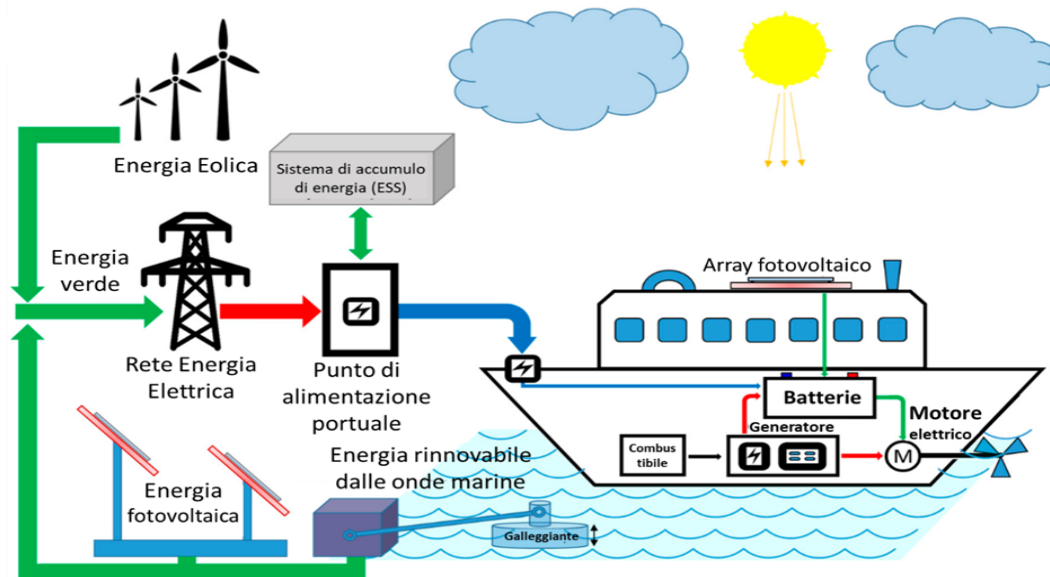
Il risultato più sorprendente dello Report IMO 2020 – in negativo – è il livello delle emissioni di metano cresciute del 150% dal 2012 al 2018 a causa della diffusione delle navi rifornite con Liquefied Natural Gas (LNG). Questi numeri pongono questioni fondamentali sulle strategie fin ora adottate per ridurre il livello di gas serra. Il LNG, infatti, si è diffuso negli ultimi anni come sostituto meno inquinante dei carburanti tradizionali, ma in molti casi produce emissioni ad alta densità di metano che impattano comunque sull’ambiente.

Esistono però le potenzialità per ridurre le emissioni del trasporto marittimo in modo proficuo, ma non sono adeguatamente sfruttate. Numerosi interventi tecnici e operativi, quali il rallentamento della velocità di servizio delle navi, la determinazione delle rotte navali in funzione delle condizioni atmosferiche, le eliche controrotanti e i dispositivi per migliorare il rendimento propulsivo, consentono risparmi di carburante superiori agli investimenti necessari.

Prendendo in considerazione la navigazione a corto raggio, l’Europa dispone di circa 900 traghetti per il trasporto merci e passeggeri, che rappresentano oltre il 70% dei viaggi mondiali.

I combustibili fossili sono utilizzati nella maggior parte dei traghetti e causano emissioni come CO2, SO2 e NOX. Queste emissioni hanno un effetto diretto sulla salute umana quando il traghetto è ormeggiato. Per affrontare il problema si sta diffondendo in tutto il mon-

do, a partire dagli Stati Uniti e da alcuni paesi europei, la pratica denominata di "Cold Ironing" ossia le navi stazionano nel porto a motori spenti facendosi alimentare da terra. Contemporaneamente, si è avviata l'elettificazione delle navi attraverso un processo di ibridazione.



In questo contesto, nel 2008 è stata realizzata in Germania la nave ibrida FSC Alsterwasser, con una capacità della batteria di 200 kWh.

Negli anni successivi sono state elettrificate decine di navi. Tra le più significative ricordiamo: ELLEN (4300 kWh), realizzata tra il 2015 e il 2019 nell'ambito del progetto europeo E-ferry (<http://e-ferryproject.eu/>),

M/S Aurora af Helsingborg e della sua gemella M/F Tycho Brahe (4100 kWh) ([https://www.youtube.com/watch?v=rE\\_M1n-CIOA&t=1s](https://www.youtube.com/watch?v=rE_M1n-CIOA&t=1s)), e MS Color Hybrid dalla Norvegia, 5000 kWh ([https://en.wikipedia.org/wiki/MS\\_Color\\_Hybrid](https://en.wikipedia.org/wiki/MS_Color_Hybrid)).

Norvegia	Danimarca	Scozia	USA	Svezia	Olanda	Germania	India	FinalIndia	Cina
7	5	3	2	2	2	2	1	1	1

elettrificate per nazione sino al 2019

Secondo quanto riportato nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in Italia dovrebbero essere rinnovare nei prossimi anni le flotte dei traghetti e dovrebbero essere elettrificate le banchine nei porti:

Riforma 1.3: *Semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing*

Investimento 1.1: *Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports)*

Per approfondimenti:

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza  
#NEXTGENERATIONITALIA

[https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR\\_0.pdf](https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR_0.pdf)

"Towards Ferry Electrification in the Maritime Sector"

[https://res.mdpi.com/d\\_attachment/energies/energies-13-06506/article\\_deploy/energies-13-06506-v3.pdf](https://res.mdpi.com/d_attachment/energies/energies-13-06506/article_deploy/energies-13-06506-v3.pdf)

**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

## SI DELLA UE AL “RECOVERY”

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Antonio Castellucci

La Presidente della Commissione Europea Ursula Von der Leyen nella sua visita ufficiale a Roma di Martedì 22 Giugno, ha voluto comunicare personalmente al Presidente del Consiglio Mario Draghi l'approvazione da parte dell'Ue del Recovery plan relativo al nostro Paese che ha ricevuto la massima valutazione, ben 10 A, massimo dei voti, e una B.

L'Unione Europea ha affrontato la crisi “ pandemica “ con una visione unitaria, con efficacia e tempestività, sia dal punto di vista sanitario, con la gestione centralizzata dei vaccini che economico con un vasto investimento , 750 miliardi di euro del “ Recovery Fund “. All'Italia, che è stata investita dal “Covid” per prima in Europa e con le relative tragiche conseguenze, è stata assegnata la quota più consistente, circa 191,5 miliardi di euro, di cui 69 a sovvenzione e 122,5 a prestito con rimborso a lunga scadenza.

Il piano di attività, inviato a Bruxelles il 30 Aprile scorso, rispettando i tempi, è diventato di circa 235/240 mld di euro in quanto ai 191,5 del Recovery sono stati aggiunti circa 15 mld del fondo sviluppo e coesione ed una quota parte , circa 30 mld, degli 80 mld provenienti da fondi europei pregressi. Entro fine Luglio dovrebbe essere assegnato un anticipo del 13% pari circa 25 miliardi. Tutti gli impegni previsti devono essere realizzati in cinque anni, entro il 2026, le opere sono tante e i tempi sono stretti.

Per rispettare i tempi si dovrebbero prendere ad esempio sia la recente ricostruzione del ponte Morandi di Genova, ricostruito dopo meno di due anni dalla tragedia del crollo, 14 Agosto 2018, sia la costruzione dell'autostrada del “ Sole “, circa 750 Km da Milano a Napoli, realizzata in meno di 8 anni, dal 1956 al 1964. L'autostrada divenne il simbolo del lavoro dell'Italia nel Mondo, il Museo dell'Arte Moderna di New York ospitò, per l'intera Estate del 1964, una grande mostra dal titolo : “ Un'opera d'arte italiana “.

I ministri della Funzione Pubblica e dell'Economia stanno valutando i requisiti professionali necessari per la gestione delle complesse attività relative ai fondi europei, a Luglio sono previste le prime assunzioni.

Questa nota si sofferma in particolare su alcuni interventi infrastrutturali per i trasporti a cui sono stati destinati 62 miliardi di euro per progetti di cui ci siamo già occupati e si prevede che presto si dovrebbero avviare i lavori. Il piano aggiornato, predisposto dal Ministro delle “ Infrastrutture e della Mobilità sostenibili”, Enrico Giovannini , prevede l'apertura di 107 cantieri , i più importanti, 57, sono stati affidati a 29 commissari con poteri straordinari. Inoltre è stato istituito un “ Comitato speciale “, presieduto dal Ministro a cui partecipano organizzazioni imprenditoriali, sindacali e ambientaliste per una migliore attuazione del piano.

Gli interventi nel settore ferroviario, che assorbirà circa 31,5 miliardi di euro riguardano 16 linee diffuse in tutto il Paese. Per migliorare i collegamenti con l'Europa saranno accelerati i lavori relativi alle linee Genova-Ventimiglia, Brescia-Verona-Bolzano e Venezia-Trieste. Al Sud sono stati assicurati i finanziamenti per il completamento della linea ad alta velocità Napoli- Bari che e per la Pescara-Bari e la Messina-Catania-Palermo. L'alta velocità sarà estesa da Salerno a Reggio Calabria, circa 400 km, opera molto impegnativa e costosa, ma che non potrà essere completata entro il 2026 per cui rientrerà solo in parte nel programma europeo. Per migliorare e rilanciare il trasporto ferroviario saranno intensificati i lavori per la elettrificazione delle linee Benevento-Salerno, Foggia-Potenza e Lamezia Terme -Bari.

Inoltre va rivista la intermodalità dei trasporti al fine di attuare una migliore connessione del trasporto su ferro con quello su gomma e con porti ed aeroporti.

Per il settore stradale sono previsti interventi per circa 11 miliardi di euro, per le infrastrutture portuali 2 miliardi , 3 miliardi per opere idriche e circa 5 miliardi per la Metropolitana C di Roma. Su questi temi faremo maggiori approfondimenti e ne parleremo.