Luiss Business School

Gennaio 2021

Il Sole 24 ORE Radiocor

SustainEconomy.24 - La trasformazione green dei trasporti

L'INTERVISTA AD ALESSIO QUARANTA , DIRETTORE GENERALE DI ENAC

"Neutralità delle emissioni e biocarburanti nella sfida futura del trasporto aereo"

È possibile immaginare un futuro sostenibile per il trasporto aereo con uno sforzo sia a livello internazionale che nazionale. Ne è convinto Alessio Quaranta, il direttore generale dell'Enac, l'ente nazionale per l'aviazione civile, che parla dell'impegno degli operatori, con la metà – in termini di traffico - degli aeroporti italiani che hanno già raggiunto la neutralità carbonica. E quello di Enac, in team con altre istituzioni, a supporto dello sviluppo di carburanti alternativi e con un action plan di riduzione delle emissioni che sarà rivisto quest'anno. Un anno

↑ **Alessio Quaranta,** direttore generale Enac

che sarà ancora difficile per il settore.

È possibile rendere il trasporto aereo sostenibile?

Sì, è possibile sia dal punto di vista nazionale che internazionale. Oggi i dati ci dicono che il trasporto aereo contribuisce per meno del 3% alle emissioni totali di CO_2. Il che non significa che non ci si deve porre il problema delle diminuzione della emissioni, anzi, bisogna fare uno sforzo ulteriore. E sono tante le iniziative che si stanno portando avanti con questo obiettivo proprio perché non è tantissimo il gap da dover ridurre. Quindi si può immaginare, in futuro, un trasporto aereo sostenibile. Anche a livello industriale sono tante le innovazioni che si stanno studiando, dall'aeroplano elettrico all'alimentazione a idrogeno: ci sono le condizioni per andare in

>> continua a pag. 4

L'INTERVISTA AL MANAGING DIRECTOR DI MSC CROCIERE, LEONARDO MASSA

"Quattro pilastri per la sostenibilità e navi green"

Un piano di sostenibilità basato su quattro pilastri e 5 miliardi di investimenti per 5 navi alimentate a Gnl. Leonardo Massa, managing director Italia di MSC Crociere parla dell'impegno e degli obiettivi del gruppo che punta a navi con tecnologie ambientali all'avanguardia e una riduzione del carbon footprint del 40% entro il 2030. Dopo il difficile 2020 per l'impatto della pandemia sui viaggi, MSC Crociere vede un 2021 di turismo di prossimità, con attenzione alle aree del Mediterraneo e del Nord Europa.

↑ **Leonardo Massa**, managing director Italia di MSC Crociere

Il vostro piano di sostenibilità ha ricevuto recentemente dei riconoscimenti. Come si declina?

Per MSC Crociere, l'ambiente è un elemento importantissimo e per questo siamo da anni impegnati nella protezione dell'ecosistema e delle comunità costiere raggiunte dalle nostre navi. Il nostro obiettivo è quello di raggiungere la leadership necessaria per aiutare l'intero settore crocieristico ad avanzare nel suo cammino verso un futuro più sostenibile. E il nostro obiettivo finale è costruire navi a emissioni zero. Recentemente abbiamo presentato il piano di sostenibilità basato su quattro pilastri fondamentali: pianeta, persone, luoghi e approvvigionamenti.

>> continua a pag. 3

EURO GROUP

"Siamo il cuore delle auto verdi"

↑ **Marco Arduini,** ad di Euro Group

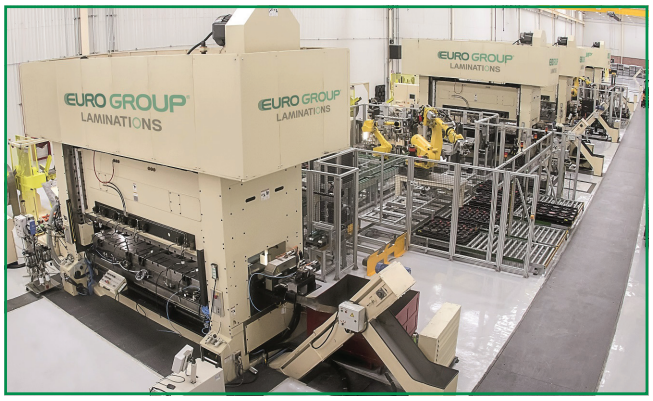
Euro Group Laminations, l'azienda lombarda a metà strada tra l'azienda di famiglia e la multinazionale, è la società che produce rotori e statori – le parti principali dei motori elettrici e generatori - e costruisce il cuore dell'auto elettrica di marchi come Volkswagen o Porsche. "Abbiamo stimato che lo scorso anno, su 2,4 milioni di auto elettriche vendute nel mondo, 800mila hanno avuto i nostri componenti per i motori per la trazione" spiega l'amministratore delegato Marco Arduini che offre una panoramica del gruppo che conta 7 stabilimenti in Italia e 5 extraeuropei (Messico, Tunisia, Usa, Cina, Russia) e un organico di 2.100 addetti. E spiega che, rendendo sempre più efficienti i motori elettrici, si dà un contributo nel percorso verso zero emissioni.

>> continua a pag. 2

"Nostri componenti in 1/3 delle auto elettriche"

Il vostro gruppo rappresenta una storia di famiglia e una bella storia italiana. Quanto spazio c'è per la sostenibilità?

Il generatore elettrico, se alimentato da energie rinnovabili, è un'applicazione sostenibile per definizione, può utilizzare il vento o il movimento delle acque per produrre energia pulita, sostenibile, rinnovabile; dall'altra parte abbiamo il tema della transizione da quello che è il mercato delle automobili con motore a combustione di idrocarburi a quelle a trazione elettrica. Quindi noi operiamo in mercati che lavorano a favore della sostenibilità. Tutti pensano che l'energia si consumi principalmente per l'illuminazione, ma il grande consumo, fino al 50%, passa per l'energia che è utilizzata dai motori elettrici per la ventilazione, per l'aria condizionata, per le applicazioni industriali e da tutti gli elettrodomestici che abbiamo in casa. Se rendiamo più efficienti questi motori siamo in grado di ridurre il consumo complessivo di energia in maniera notevole ed avere meno emissioni e noi siamo impegnati proprio su questo percorso di riduzione della CO_2. Del resto anche i nostri clienti, che sono per lo più grandi gruppi tedeschi, ci chiedono di essere al loro fianco e lavorare in questa direzione.



↑ Euro Group Laminations

Euro Group produce rotori e statori per motori elettrici per clienti che si chiamano Volkswagen, Porsche oltre a Siemens, Marelli, Bombardier. La pandemia ha accelerato o rallentato il percorso verso la mobilità elettrica?

Eravamo già lanciati su questo trend, avevamo una serie di progetti che dovevano partire in Nord America ed Europa che sono stati accelerati. Abbiamo avuto una crescita in questo segmento rispetto allo scorso anno del 58%. Ho stimato che l'anno scorso sono state vendute nel mondo circa 2,4 milioni di auto "full electric" e di queste almeno 800mila hanno i nostri componenti.

Ci ha anticipato i dati sul settore auto. Quali sono, per il vostro gruppo, i settori e i mercati di maggiore crescita?

Il 2020 è stato un anno unico nel suo genere; malgrado questo, non abbiamo mai fermato la produzione ma abbiamo diminuito la capacità in alcune settimane, nei momenti cruciali della pandemia e, come dicevo, il segmento dell'elettrificazione dell'auto è cresciuto del 58% mentre quello dell'energia rinnovabile e delle applicazioni domestiche ha avuto una leggera crescita ed ha sofferto tutto quello che chiamiamo mercato industriale nel suo complesso e le applicazioni legate all'auto tradizionale. Quanto ai mercati, siamo cresciuti in Europa e in Nord America mentre in Cina la situazione è stata più delicata ma lì siamo arrivati solo nel 2016 e quindi è un mercato che per noi è ancora in fase di sviluppo.

Lo scorso anno avete aperto il capitale agli investitori privati con l'ingresso di Tikehau Capital. Cosa cambia e cosa rappresenta?

Rappresenta un rafforzamento finanziario proprio per perseguire l'evoluzione del mercato e la necessità di investimenti. Il trend di crescita dei veicoli elettrici richiede una aggiunta di capacità specifica e, quindi, avere una iniezione di capitali ci permette di seguire il mercato con le risorse necessarie. Abbiamo già raccolto commesse per 2 miliardi di euro da eseguire nei prossimi 6-7 anni, e un assetto rafforzato ci consente di realizzarli. L'investitore è un fondo di private equity francese, entrato in minoranza al 30%, lo abbiamo scelto per la sensibilità alle tematiche industriali; è un soggetto finanziario con il giusto know-how e la capacità di sostenerci in questa evoluzione. ■

MOTUS-E : l'opportunità del Recovery Plan

La crescita della mobilità elettrica è un'opportunità che l'Italia non può permettersi di ignorare, pena la perdita di quote di mercato per le industrie dell'automotive, inclusa la componentistica, del settore elettrico ed elettronico e dei servizi. MOTUS-E, la prima associazione in Italia costituita per fare sistema e accelerare il cambiamento verso la mobilità elettrica, e i suoi associati, vale a dire big del settore industriale e della filiera automotive ha lanciato un appello per il reindirizzamento delle risorse stanziate dal Recovery Plan con l'obiettivo di supportare lo sviluppo di una mobilità di merci e persone sempre più sostenibile. Una visione strategica, moderna e sostenibile, della mobilità che si può raggiungere attraverso 15 misure per un totale di 18,7 miliardi da rimodulare all'interno dello schema del Recovery Plan. Gli obiettivi principali del documento sono il raggiungimento dei target ambientali e di decarbonizzazione dell'Ue e guidare l'impatto occupazionale che la mobilità elettrica ha e avrà sempre più sull'ecosistema industriale del nostro Paese. "Il comparto automotive è uno dei più importanti per il nostro Paese e l'inarrestabile rivoluzione della mobilità elettrica è un'opportunità che l'Italia, come tutta l'Europa, non può permettersi di perdere in termini ambientali, occupazionali ed economici", spiega il segretario generale di MOTUS-E, Dino Marcozzi. "Le nostre 15 proposte per reindirizzare 18,7 miliardi di euro del PNRR hanno l'obiettivo di supportare la transizione, soprattutto industriale, verso la mobilità elettrica sostenendo il territorio. Peraltro le misure green dell'attuale piano non sono sufficientemente ambiziose ed efficaci dal punto di vista dei principi ispiratori del Next Generation EU, oltre che mancare di metriche per seguirne l'execution e facilitarne l'accesso del capitale privato, che sonnecchia nei conti correnti degli italiani. Il nostro Paese è ancora in tempo per non rimanere indietro ma bisogna agire subito con una visione ben precisa". Il documento è focalizzato non solo al sostegno del mercato, ma alla creazione di infrastrutture e supporto all'industria, per liberare le nostre città dalle attuali congestioni e portare il Paese ad essere competitivo nella mobilità sostenibile. In sintesi si prevede, in un orizzonte che arriva al 2026, il re-indirizzamento di un complessivo di 18,71 miliardi suddivisi in: 10,93 miliardi di domanda, 3,27 miliardi in infrastrutture e 4,51 miliardi di offerta. ■

"In 2021 guardiamo a Mediterraneo e Nord Europa"

Parole chiave a cui corrispondono quattro precisi obiettivi come l'impegno continuo per la riduzione dell'impatto ambientale della flotta, la promozione della diversità e inclusione tra tutti i dipendenti, la sostenibilità dell'impatto della nostra attività sulle comunità con cui collaboriamo e l'approvvigionamento responsabile dei prodotti e dei servizi acquistati e disponibili sulle navi.

Tra i risultati più significativi ottenuti in termini di sostenibilità c'è sicuramente l'inaugurazione nel dicembre 2019 di Ocean Cay MSC Marine Reserve alle Bahamas, per la quale sono stati investiti oltre 200 milioni di dollari. In soli tre anni abbiamo trasformato un ex sito di estrazione della sabbia in paradiso ecosostenibile a disposizione dei passeggeri. Ora stiamo lavorando alla creazione di un vivaio di coralli e di un laboratorio marino sull'isola per sostenere la rigenerazione dei coralli e della fauna marina. Ma l'impegno per l'ambiente è testimoniato anche dall'implementazione di nuove tecnologie di bordo e nella costruzione di 5 nuove navi alimentate a Gnl, progetti su cui sono stati investiti oltre 5 miliardi di euro.

Abbiamo ricevuto numerosi riconoscimenti tra cui il "Marine Environment Protection Award 2020", premio concesso ad aziende, associazioni, agenzie governative, istituzioni accademiche e individui che più si sono distinti nella salvaguardia degli oceani. E recentemente abbiamo ricevuto il "Greenest Shipowner of the Year" Neptune Award al Global Sustainable Shipping and Ports Forum di Copenhagen, il "Porthole Reader's Choice Award" come compagnia di crociera più eco-friendly e abbiamo raggiunto importanti certificazioni come la Biosafe dal RINA che attesta che le navi sono dotate di sistemi, componenti e procedure operative che mitigano il rischio biologico. Inoltre siamo stati la prima compagnia internazionale a ricevere la ClassNK in Giappone che consentirà di ripartire nel Sol Levante appena sarà possibile.

Questo impegno porterà ad avere navi da crociera green?

MSC Crociere intende diventare leader ambientale nel settore marittimo a livello globale, tracciando un percorso verso un futuro sostenibile che non può prescindere dall'impiego di navi green di nuova generazione. Proprio seguendo questo obiettivo nel 2021 entreranno in servizio MSC Virtuosa e MSC Seashore, navi di ultima generazione che presentano tecnologie ambientali all'avanguardia. In termini di emissioni impiegano sistemi di pulizia dei gas di scarico e sistemi di riduzione catalitica selettiva per ridurre al minimo le emissioni. Inoltre, come tutte le nostre navi consegnate dal 2017 in poi, anche queste due navi sono dotate di sistemi di alimentazione dell'energia da terra che consentono di collegarsi alle reti elettriche locali mentre sono ormeggiate, riducendo significativamente l'impatto della nave in porto. Bisogna considerare infatti che, se tutti i porti fossero attrezzati per l'alimentazione da terra con energia rinnovabile potremmo risparmiare 320mila tonnellate di CO_2. Il 2022 sarà, invece, caratterizzato dalla consegna di MSC World Europa, la prima nave di MSC Crociere alimentata a Gnl (Gas Naturale Liquefatto).

> *"Abbiamo investito oltre 5 miliardi per la costruzione di 5 nuove navi a Gnl"*

A che punto siete sul fronte della riduzione delle emissioni? E quali sono i target futuri?

MSC Crociere ha fissato un ambizioso obiettivo di riduzione del consumo di carburante del 2,5% annuo, che punta a migliorare le prestazioni e a raggiungere una sostanziale riduzione delle emissioni nell'aria. In linea con le decisioni dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), l'obiettivo di MSC Crociere è quello di ridurre il carbon footprint del 40% entro il 2030 rispetto al 2008. Dal 2008 ad oggi grazie ai nostri investimenti e all'attenzione che poniamo all'ambiente abbiamo già ottenuto un miglioramento del 28% del carbon footprint, una riduzione del 98% dell'anidride carbonica emessa. L'80% dell'acqua potabile proviene da acqua di mare desalinizzata a bordo e gli oltre 26mila metri cubi di rifiuti vengono differenziati e riciclati tramite i nostri sistemi di bordo.

Abbiamo appena archiviato un anno molto difficile, anche per il vostro settore. Appena sarà possibile MSC Crociere riprenderà a navigare. Cosa vi aspettate per il nuovo anno e cosa servirebbe al comparto?

Il 2021, anche a causa delle restrizioni dei vari Governi nazionali legate all'avvento della pandemia Covid, sarà ancora caratterizzato da un turismo di prossimità che, già negli ultimi mesi del 2020, ha consentito ai passeggeri di riscoprire le meraviglie che ci offre il nostro Paese grazie a misure che assicurino un elevato livello di sicurezza. Il nostro protocollo, grazie al quale, a partire da agosto, abbiamo trasportato oltre 30 mila passeggeri, prevede infatti lo screening universale di tutti gli ospiti e i membri dell'equipaggio prima dell'imbarco tramite tampone Covid-19 antigenico, l'igienizzazione di tutti i bagagli, misure igienico-sanitarie e di pulizia rafforzate in tutta la nave, il distanziamento sociale a bordo e l'uso di mascherine nelle aree pubbliche fornite quotidianamente dalla compagnia. Inoltre, a tutti gli ospiti viene consegnato un braccialetto smart e contactless che consente di tracciare, se necessario, i contatti di prossimità. L'adozione di tali misure richiede notevoli investimenti, ma vogliamo dare il segnale chiaro che le nostre navi sono sicure. La speranza è quella di tornare al più presto a una condizione di normalità che si avvicini il più possibile a quella vissuta nel 2019 e, considerando che si tratterà, soprattutto, ancora di turismo di prossimità, guarderemo con attenzione alle aree del Mediterraneo e del Nord Europa. ■

"Ritorno a pre-pandemia realistico nel 2024-2026"

quella direzione. A livello internazionale, si è raggiunto un accordo, in ambito Icao (l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile), affinché in tempi programmati le emissioni di CO2– attraverso un sistema di compensazioni - siano limitate a quelle del 2020; già si sta lavorando per sterilizzare le emissioni a quei livelli, certo con un minimo di ripensamento rispetto a quello che è accaduto con la pandemia. È evidente che guardare unicamente ai dati del 2020 è qualcosa di difficilmente realizzabile e stiamo ragionando in termini di mediazione dei dati su un triennio. Comunque una sterilizzazione ai livelli del 2020, in termini di emissioni pre-pandemia, è un contributo importante alla sostenibilità del settore.

Dal vostro punto di osservazione gli aeroporti italiani e i vettori italiani stanno compiendo un percorso di sostenibilità? A che punto siamo?

Ci sono una serie di programmi non obbligatori ma volontari, e più privati che pubblici, che vedono gli aeroporti cimentarsi nella riduzione, fino alla neutralità, delle emissioni. In Italia abbiamo come aeroporti un discreto numero di soggetti che partecipano a questi programmi. In particolare c'è un programma gestito da Aci (Airport Council International) di riduzione delle emissioni e In Italia abbiamo 14 aeroporti che aderiscono a questo programma e che rappresentano, in termini di traffico passeggeri, circa l'80% del trasporto aereo in Italia (dati sempre pre-pandemia). Di questi 14 la metà (che rappresentano circa il 57% del traffico 2019), hanno già raggiunto il livello di neutralità, non perché non producono CO2 ma perché la compensano. Abbiamo già messo in piedi in Italia sia su base volontaria che obbligatoria una serie di attività fortemente indirizzate alla riduzione delle emissioni. Questo è il contributo che viene dagli operatori.

E quale può essere, invece, il ruolo di Enac?

Noi cerchiamo di dare una mano accompagnando questi percorsi sia in termini di ausilio che di verifica e raccolta dati. In più stiamo studiando una serie di altre possibilità, come lo sviluppo di carburanti alternativi e biocarburanti e abbiamo lanciato un progetto di ricerca di carburanti biologici dalla sintetizzazione di alcune microalghe, abbiamo indetto una gara e siamo in fase avanzata. L'obiettivo, in ambito Icao, è ambizioso: ridurre attraverso l'uso di biocarburanti e carburanti alternativi di almeno il 10% le emissioni rispetto ai combustibili fossili e non è poco. A questo aggiungiamo altre iniziative: abbiamo approvato un nostro piano d'azione sulla riduzione

delle emissioni che rivedremo nel corso di quest'anno e abbiamo creato un gruppo coeso e stabile di soggetti, anche con Enav, per individuare gli sforzi che ognuno può apportare per la riduzione delle emissioni. Mi piace segnalare anche che stiamo portando avanti il ridisegno delle rotte che devono seguire gli aeroplani in volo perché a certe altezze vengono scelte dall'operatore aereo. Questo, insieme all'efficientamento dei tempi di taxing o la gestione del traffico con procedure satellitari, ha prodotto nel 2018 una riduzione stimata di circa 415mila tonnellate di CO2, come se parlassimo della quantità di carburante risparmiata che servirebbe a far volare 79mila voli tra Roma Fiumicino e Milano Malpensa. Quindi parliamo di dati importanti. Da ultimo abbiamo istituito un osservatorio nazionale sui carburanti sostenibili con istituzioni e ministeri, enti di ricerca e vettori con l'obiettivo di contribuire alla diffusione formativa.

La pandemia di Covid-19 ha rivoluzionato le nostre vite e i nostri spostamenti. Il bilancio 2020 è stato pesante. Ora è iniziato il nuovo anno, cosa si aspetta?

Nell'immediato in termini di recupero di traffico non ci sono segnali almeno finché non si sarà diffusa la campagna vaccinale in maniera massiva. Non mi aspetto nella prima parte dell'anno un recupero dei numeri del traffico e mi auguro che nella seconda fase - anche sfruttando la stagione estiva - si possa ricominciare a ragionare su una ripresa. Quello che serve è ricostituire la confidenza del passeggero nei confronti del mezzo di trasporto aereo perché ora, oltre alle restrizioni, ci sono paura e preoccupazioni. E parlo a livello generale. Quanto all'Italia, per come è dimensionato il nostro traffico, siamo fortemente dipendenti dalle attività internazionali; nel Paese, aldilà di alcune direttrici Nord-Sud, oggi parlare di dimensioni del trasporto aereo a livello nazionale ha poco senso soprattutto su direttrici dove è presente l'Alta velocità. Il nostro sistema del trasporto aereo si basa sul traffico internazionale anche perché siamo naturalmente attrattivi e finché resteranno la paura di volare per il timore di ammalarsi e le restrizioni alla libera circolazione sarà difficile immaginare una ripresa. Con il paradosso che l'aereo resta il mezzo di trasporto più sicuro. Dai dati Easa in luglio-agosto ogni 100mila passeggeri sono risultati infetti solo 7, un numero millesimale. Quindi il sistema ha garantito una sua sicurezza anche se mi rendo conto come cittadino che è difficile da realizzarlo. Noi siamo stati il Paese che ha subito i maggiori contraccolpi nel settore, a marzo-maggio dello scorso anno abbiamo avuto fino a -98% e l'estate scorsa abbiamo "festeggiato" il -75% di traffico, per dare un'idea delle condizioni in cui si trova il settore. Ma anche quando il traffico inizierà a ripartire, l'esperienza lascerà il segno e non si potrà recuperare al 100%. Una quota parte del traffico d'affari che avevamo prima difficilmente tornerà, mentre il traffico turistico riprenderà ma va necessariamente inquadrato nel contesto più ampio di crisi economica. Abbiamo la necessità di immaginare qualche anno per ripartire. I dati di Eurocontrol, l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea che conta 41 Stati europei, immaginano una ripresa del traffico ai livelli pre-pandemia a seconda di quando il vaccino sarà efficace: il 2022-2023 nel caso in cui si riuscisse a vaccinare gran parte della popolazione mondiale con effetti efficaci mentre, in caso di fallimento del vaccino, il recupero non è previsto prima del 2029; con una previsione intermedia - e forse anche la più realistica - che con un funzionamento corretto del vaccino ma con la necessità di distribuirlo in un arco temporale adeguato, stima tra il 2024 e il 2026 un ritorno ai livelli di traffico 2019. Un lasso di tempo non indifferente che in termini aeronautici non è tantissimo mentre in termini economici è una perdita notevole per il settore. ■