

**INTERVISTA AL CEO DI TOYOTA ITALIA, LUIGI KSAWERY LUCÀ**

# “La roadmap per la mobilità: entro il 2025 tutti i modelli in versione elettrificata”

**O**biettivi ambiziosi con una roadmap concreta che porterà all'elettrificazione di tutti i modelli entro il 2025 e almeno 5,5 milioni di auto elettrificate e almeno 1 milione ad emissioni zero ogni anno entro il 2030. Toyota, spiega il ceo Italia, Luigi Ksawery Lucà, vuole dare a ciascun cliente la possibilità di scegliere la soluzione migliore per le proprie esigenze di mobilità, e garantire accessibilità e facilità di utilizzo. Un impegno che va oltre le auto e guarda alla società dell'idrogeno.

**In Toyota da tempo portate avanti un impegno per raggiun-**



↑ **Luigi Ksawery Lucà**,  
ceo Toyota Italia

**gere l'obiettivo di una mobilità sostenibile e a zero emissioni. Può raccontarci più nel dettaglio quali obiettivi vi siete pre-**

**fissati e qual è la roadmap che state seguendo?**

Abbiamo definito obiettivi ambiziosi, sostenuti da piani di sviluppo e una roadmap molto concreta: entro il 2025 tutti i nostri modelli a livello globale saranno elettrificati o avranno almeno una versione elettrificata. Tra questi ci saranno almeno 15 veicoli elettrici a batteria. Sempre entro il 2025 pianifichiamo di vendere ogni anno almeno 5,5 milioni di auto elettrificate e almeno 1 milione ad emissioni zero ogni anno entro il 2030. In Europa, questo si

>> continua a pag. 4

**L'INTERVISTA ALL'AD DI ADR, MARCO TRONCONE**

# “Acceleriamo, la sostenibilità è un must per volare”

**L**a sostenibilità per il settore aereo è ormai un must; perché se oggi non si vola per i rischi sanitari, domani potrebbe volare solo chi non presenta rischi ambientali. Marco Troncone, amministratore delegato di Aeroporti di Roma parla dei progetti della società di gestione degli scali romani che, in modo deciso, pone al 2030 il target di zero emissioni di CO<sub>2</sub>, in largo anticipo rispetto ai riferimenti europei di settore, guardando a fotovoltaico, colonnine elettriche, biocarburanti, ma anche ricorrendo a strumenti di finanza sostenibile.

**Come si concilia la sostenibilità**

**con il comparto del trasporto aereo?**

Ormai siamo passati ad una fase di integrazione della sostenibilità in ogni processo aziendale. Se fino a ieri era un 'nice to have', cioè era bene farlo ma non indispensabile, ora invece è un "must do": oggi non si può più volare se non si ragiona in un'ottica di sostenibilità perché, superata l'attuale fase di emergenza sanitaria, la minaccia di rischi ambientali avrà potenzialmente le stesse proporzioni. In altre parole, domani opererà e potrà volare solo chi non presenterà rischi ambientali mentre gli altri si porranno fuori



↑ **Marco Troncone**,  
ad di Aeroporti di Roma

mercato. Sembra uno scenario esagerato ma sarà così e le politiche, sia a livello europeo che nazionale, puntano in questa direzione. Pur riconoscendo che parliamo di un settore che ha una significativa

>> continua a pag. 3

**HELBIZ**

**“Un ecosistema per la mobilità”**



↑ **Salvatore Palella**,  
ceo Helbiz

**D**ai monopattini alle bici fino agli scooter elettrici. Salvatore Palella, fondatore e ceo di Helbiz parla della scommessa della società e della mission per un Eco-sistema di Mobilità Intra-Urbana. Con elevate prospettive di crescita e la quotazione al Nasdaq.

**Helbiz e la mobilità sostenibile. Qual è il vostro modello di mobilità urbana?**

Helbiz è una piattaforma multimodale che include diverse tipologie di mobilità sostenibile in sharing, tutte a misura di cliente. Il nostro punto di riferimento, infatti, sono le sue esigenze. Attualmente, la nostra offerta include: i monopattini elettrici, che mediamente vengono usati per distanze intorno

>> continua a pag. 2

# "Affiancare le imprese e colmare i ritardi"

**A**ffiancare le imprese nel percorso complesso della mobilità sostenibile. Per questo è nata ConfMobility, un'associazione che può contare su un network di 4mila imprese del settore del trasporto, logistica e industriale su tutto il territorio nazionale. Il presidente Roberto Verano parla della vision e lancia un appello a colmare i ritardi.

## Perché nasce Confmobility?

Nasce fondamentalmente per affiancare le imprese in questo percorso tortuoso e complesso della mobilità sostenibile, un percorso tracciato dall'agenda europea. Le aziende hanno bisogno di essere affiancate e supportate e questo partendo dal posizionamento sul mercato affinché questa transizione possa essere quantomeno non tutto un onere sulle loro spalle perché in questo momento ci sono già problemi di sostenibilità economica. E, poi, perché veramente possa essere un'occasione per essere più competi-

vi facendo un ragionamento non di categoria ma di processo. Di qui l'approccio trasversale dove noi avviciniamo chi produce, chi vende, chi distribuisce la mobilità sostenibile.

## Quali sono la mission e gli obiettivi?

Sulla vision e progetti, proprio perché non abbiamo un mandato di una categoria, vogliamo essere molto pratici partendo dalle esigenze del mercato e quindi stiamo lanciando una serie di progetti concreti che vanno dal welfare in ottica di mobilità al Mobility management ai temi dell'intermodalità sostenibile. Quindi progetti molto concreti, non politici e non di rappresentanza sindacale, perché lo lasciamo fare alle associazioni di categoria già presenti sul mercato.

## Tracciando un quadro della mobilità sostenibile, in Italia a che punto siamo e che cosa si aspetta?

È innegabile che siamo in ritardo



↑ Roberto Verano,  
presidente di Confmobility

come sistema Paese. Inanzitutto c'è una questione culturale: non abbiamo quel senso ambientale e del green che c'è in altri Paesi d'Europa. Poi, siamo uno dei Paesi più motorizzati in Europa, ma con il parco veicolare più vecchio e sostanzialmente faticiamo a introdurre elementi di innovazione tecnologica green ed è difficile far decollare i progetti sulla mobilità sostenibile perché ci sono resistenze culturali e anche di competenze su quella che è la trasformazione digitale. Siamo, poi, un Paese molto frammentato, e questo non lo scopriamo oggi, con delle grandi

complessità e, ovviamente, quella che potrebbe essere la spinta di investitori esteri per accedere a certi percorsi viene meno perché il nostro Paese è una giungla dal punto di vista burocratico. Quindi c'è veramente tanto da fare e siamo fiduciosi che questo nuovo ministero della Transizione ecologica possa veramente sfruttare al meglio le risorse del Recovery Fund per mettere direttamente in opera alcuni investimenti sulle infrastrutture legate all'intermodalità dove si può in tempi brevi essere molto più efficienti.

## Quindi l'auspicio è che effettivamente questa volta, anche con la spinta magari del Recovery Plan, ci possa essere un cambio di passo?

Più che auspicio è l'ultimo appello, alcune scelte non sono più procrastinabili e ne va della competitività del Paese e, quindi, in questo momento c'è solo da agire e poco da tergiversare. ■

## >>> DALLA PRIMA PAGINA - HELBIZ

ai 2km, le biciclette elettriche, usate per distanze intorno ai 3-4km, e gli scooter elettrici, utilizzati per distanze oltre i 4km. Con questa offerta siamo in grado di soddisfare le esigenze relative agli spostamenti urbani, il tutto in pieno rispetto dell'ambiente, un elemento fondante della nostra missione aziendale. Inoltre, recentemente abbiamo lanciato il sistema di noleggio con ricarica cash, in quanto il 73% dei nostri clienti non usa metodi di pagamento diversi: questo ci ha permesso di andare incontro alle loro esigenze. In pochi mesi abbiamo avuto un incremento di questa modalità di pagamento di oltre il 100%; un'altra innovazione per i nostri clienti.

**Che risposta vedete nei cittadini italiani di fronte all'offerta di sharing e micromobilità?**

Le abitudini negli spostamenti delle persone nel periodo di pandemia sono radicalmente cambiate. I nostri clienti hanno aumentato del 60% l'utilizzo dei servizi con una percorrenza di viaggio media che è passata da 2 a 3,3km. I servizi di sharing, in linea con gli obiettivi dell'agenda Ue 2030, oltre a supportare la sostenibilità delle nostre città

in termini di risparmio di CO<sub>2</sub>, permettono un'ottimizzazione del consumo del suolo, restituendo alle città nuovi spazi urbani. Infatti, lo sharing per noi non è solo l'importante concetto di condivisione, ma è un supporto concreto e reale al servizio pubblico.

## Dopo i monopattini elettrici e le bici anche gli scooter. Quali sono i progetti di Helbiz? Pensate ad altre città?

Attualmente, siamo presenti in 5 nazioni in diversi continenti (America, Europa, Asia) e in Italia in 19 città. Stiamo gestendo il nostro consolidamento, ma al tempo stesso vediamo nell'espansione delle ottime opportunità. Abbiamo una visione globale della nostra azienda, con l'obiettivo di favorire ed essere uno dei player della Transizione Energetica, diventando una delle Best Practice per i cittadini. Siamo sempre alla ricerca di nuove opportunità, all'insegna del miglioramento continuo. Tutto questo ci permette di dialogare con più interlocutori, per di più di vario genere e di diversi settori. Siamo un supporto al servizio pubblico ed il nostro modello di business è guidato dal concetto di Eco-sistema di Mobilità Intra-Urbana, tre parole chiave

che vogliono trasmettere i valori della nostra azienda. Per questo, Helbiz non investe solo in grandi centri urbani, ma anche in città più piccole mantenendo lo stesso standard di servizio.

## Avete annunciato lo sbarco al Nasdaq dopo la fusione con GreenVision. Ci parla di questa scelta? E delle prospettive future?

Siamo un'azienda globale e come tale dobbiamo creare innovazione, questo lo dobbiamo fare sfruttando tutte le leve a disposizione, compresa quella finanziaria. Abbiamo la consapevolezza di essere in un business che ha elevate prospettive di crescita e questo ci permette di radicarci in nuovi territori per esplorare nuovi orizzonti. Al centro del nostro progetto c'è sempre il cliente e, per soddisfarlo al meglio, abbiamo il dovere di espanderci su scala globale facendo da portatori delle migliori pratiche presenti sul pianeta, in un'ottica di condivisione. L'Eco-sistema di Mobilità Intra-Urbana che guida la nostra visione è di interesse generale, pubblico e privato, e la quotazione in borsa al Nasdaq di New York è il nostro primo passo nello sviluppo della nostra visione. ■

# “Anticipiamo al 2030 il target zero emissioni”

impronta ambientale, la risposta non può essere non volare, ma rimboccarsi le maniche per rendere il trasporto aereo più sostenibile: si può fare.

## Di fronte a questa esigenza qual è l'impegno di AdR?

C'è stata un'accelerazione profonda nell'ultimo anno e abbiamo deciso di approfittare del momento drammatico della pandemia per favorire la trasformazione sostenibile dei nostri aeroporti. Dopo aver affrontato l'emergenza sanitaria, rendendo gli scali tra i più sicuri al mondo, ora vogliamo pensare, avendo le spalle larghe, ad una trasformazione della società. Fermo restando il focus sull'eccellenza dei servizi e sulla sicurezza dei nostri scali, premiati da tanti riconoscimenti internazionali, abbiamo deciso di trasformarci accelerando lungo le due grandi direttrici strategiche dell'Innovazione – per un aeroporto ancora più moderno e strutturato – e della Sostenibilità.

## E come pensate di accelerare il percorso?

Il comparto europeo, anche attraverso Airports Council International Europe, l'organizzazione internazionale che raggruppa i principali scali e di cui facciamo parte, si è dato l'obiettivo di azzerare le emissioni di gas serra al 2050, obiettivo coerente con l'Accordo di Parigi. Noi non solo confermiamo questo target, ma, nonostante la crisi, abbiamo deciso di anticiparlo al 2030, in largo anticipo rispetto ai riferimenti europei di settore. Siamo già carbon neutral dal 2013 (le nostre emissioni sono compensate dall'acquisto di certificati verdi) ma l'obiettivo è appunto azzerarle entro il 2030. Lo abbiamo annunciato alla fine dello scorso anno e oggi lo confermiamo.

## Negli scali romani, Fiumicino e Ciampino, che gestite, come pensate di raggiungere questi target?

Lavorando in prima battuta sull'evoluzione e trasformazione delle fonti di generazione elettrica. Abbiamo una centrale di cogenerazio-

ne in aeroporto che brucia metano e che prevediamo di smantellare e sostituire con due parchi fotovoltaici, ciascuno da 30 MW per un investimento importante di circa 50 milioni di euro che ci permetteranno di generare energia verde necessaria al nostro fabbisogno. Eviteremo poi di produrre CO<sub>2</sub> dai nostri veicoli e trasformeremo tutta la flotta, realizzando una rete di distribuzione di ricarica. Saranno investimenti importanti. E accompagneremo questi sforzi anche con un programma di riduzione delle emissioni degli altri soggetti che gravitano intorno agli aeroporti, dagli aerei al sistema di accesso. Ci siamo dati l'obiettivo di abbattere del 10% le emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dall'accessibilità agli scali, favorendo la mobilità con i veicoli elettrici, con apposite offerte per i parcheggi e favorendo l'utilizzo del treno: prevediamo un'espansione del 60% della stazione in aeroporto.

“ Sicuramente proseguiamo sulla strada di strumenti di finanza sostenibile green ”

## Quanto agli aerei, invece. E' pensabile un futuro green?

Sul fronte delle emissioni degli aerei la partita è più complessa ma va affrontata. Due sono i fronti. Uno, più futuribile, è quello dell'idrogeno. C'è tanta ricerca, da parte di Boeing o Airbus, per realizzare motori ad idrogeno ma non è facile. L'impatto strutturale sui velivoli sarà notevole e i progetti non sono ancora maturi. Qualcosa può succedere ma non nei prossimi 15 anni. A medio termine, invece, una strada non particolarmente rivoluzionaria è quella dei sustainable aviation fuel, i biocarburanti, che sono più a portata di mano, non necessitano di grandi cambiamenti nella rete di distribuzione ma adattamenti che, come AdR, ci



↑ Fiumicino, Aeroporti di Roma

impegniamo a fare entro il 2024. Soprattutto, è qualcosa che può essere fatto progressivamente perché i motori restano gli stessi e si può introdurre gradualmente una quota di biocarburante nel jet fuel tradizionale. Il problema al momento è che non ce ne è una grande disponibilità e il costo è ancora proibitivo per una dotazione complessiva. Ma ora siamo in fase iniziale, poi ci sarà un periodo di trasformazione della produzione industriale e di abbattimento dei costi unitari. Guardiamo avanti e riteniamo che questa strada sarà quella che nei prossimi 10 anni potrà prendere piede.

## Voi avete anche scelto di emettere dei green bond. Sono strumenti cui continuerete a guardare?

Sicuramente sì e fa parte di una strategia che avrà un seguito. Proprio perché la sostenibilità non è più uno slogan deve diventare parte integrante dei processi di business. In questo contesto vogliamo reperire risorse finanziarie green da utilizzare per iniziative sostenibili. Un primo progetto di green financing è stato varato a novembre scorso, con grande successo e proseguiamo ma il green bond non sarà l'unico strumento; ci sono fronti anche più creativi e innovativi che possono essere utilizzati, altri tipi di obbligazioni che abbiamo studiato a fondo con spirito innovativo. E annunciamo novità importanti.

## Come vede il 2021 di AdR. Ci sarà la ripresa?

Sarà l'anno del cambio di passo,

ma resta un punto interrogativo se la ripresa sarà visibile e materiale già dalla prossima stagione estiva.

## Cosa serve perché la ripresa sia soddisfacente almeno come primo punto di ripartenza?

Molto dipenderà dall'effettiva ripresa della domanda del traffico e su questo siamo più ottimisti: pensiamo che la fiducia dei passeggeri e la voglia di volare ci sia tutta. Naturalmente ci sarà ancora di più se la campagna vaccinale accelererà, ma riteniamo che ci siano dei positivi segnali, basta guardare gli Usa dove la campagna vaccinale è più avanzata e il traffico aereo sta riprendendo. Poi c'è un secondo elemento e riguarda la libertà di movimento. Su questo punto vogliamo essere propositivi e abbiamo avviato un dialogo costante con il Governo. Le condizioni per una mobilità più sicura e meno limitata ci sono; c'è la possibilità di viaggiare in sicurezza – e lo abbiamo già sperimentato – attraverso i voli Covid Tested che prevedono un controllo su tutti i passeggeri prima della partenza al posto della quarantena fiduciaria. Questa procedura di viaggio, che ha portato il rischio di importazione del contagio a livelli residui, andrebbe diffusa come policy nazionale a sostegno della ripresa economica e della competitività del nostro Paese: intorno a noi Paesi come Grecia e Spagna hanno già fissato date precise per le riaperture e l'Italia rischia di essere scavalcata. ■



# “Guardiamo alla realizzazione della società dell'idrogeno”

tradurrà, entro il 2025, in un mix di volumi elettrificati superiori al 90%, di cui almeno il 70% di Full Hybrid, il 10% Plug-in ed il 10% di veicoli a zero emissioni. Questi obiettivi rientrano nell'ambito del nostro Environmental Challenge 2050, piano strategico che mira alla totale sostenibilità del ciclo di vita delle auto, e sono parte di una visione di più ampio respiro, finalizzata alla realizzazione di una società sostenibile e inclusiva.

**Parlando del percorso verso l'elettrificazione, Toyota ha iniziato più di 20 anni fa con l'ibrido. Quali sono i vostri programmi futuri da questo punto di vista?**

Continueremo a sviluppare tutte le soluzioni tecnologiche elettrificate, che riteniamo assolutamente complementari tra loro: ogni tecnologia elettrificata darà il suo contributo, con un ruolo diverso a seconda dei mercati. Vogliamo proporre l'auto giusta, al momento giusto, nel luogo giusto e al prezzo giusto, per dare a ciascun cliente la possibilità di scegliere la soluzione migliore per le proprie esigenze di mobilità, e garantire accessibilità e facilità di utilizzo. Il gruppo Toyota ha introdotto la tecnologia Full Hybrid quasi 25 anni fa e grazie ai 17 milioni di veicoli elettrificati venduti nel mondo ha sviluppato le altre soluzioni elettrificate (ibrido plug-in, elettrico a batteria e a celle a combustibile alimentate a idrogeno). Pensiamo che le auto Full Hybrid continueranno a giocare un ruolo essenziale in futuro, in quanto tecnologia flessibile e accessibile, che accompagnerà la crescita dei veicoli a zero emissioni (BEV e FCEV). La strategia è molto concreta: abbiamo appena presentato il concept della nuova bZ4X, la prima vettura di una famiglia di auto elettriche sviluppate su una piattaforma dedicata (e-TNGA) per Toyota e Lexus. A marzo abbiamo lanciato la seconda generazione di



Mirai, la prima berlina alimentata a idrogeno prodotta in serie. Riteniamo che l'idrogeno in particolare rappresenti una risorsa molto importante nel processo di de-carbonizzazione dei consumi energetici. Per questo il nostro impegno va oltre le auto, perché guardiamo alla realizzazione della società dell'idrogeno. In questa direzione applichiamo e condividiamo la nostra tecnologia con partner industriali, su più mezzi di trasporto (esempio autobus, Tir, applicazioni nautiche e carrelli elevatori), nel 2019 abbiamo annunciato la liberalizzazione di oltre 8.000 brevetti inerenti all'idrogeno, nell'ambito dei circa 24.000 brevetti sulle tecnologie elettrificate, e a febbraio di quest'anno abbiamo iniziato la costruzione di Woven City, la smart city del futuro, un laboratorio vivente alimentato da energie rinnovabili e idrogeno.

**Lo scorso anno avete introdotto il nuovo brand di mobilità KINTO. Quali sono i risultati dalla sua introduzione e quali i piani per quest'anno?**

La trasformazione di Toyota in azienda di mobilità si propone di intercettare le nuove esigenze derivanti dall'evoluzione della domanda – da possesso ad utilizzo – e dei bisogni di mobilità delle persone. Ecco perché è stato creato, dopo Toyota e Lexus, un nuovo marchio, KINTO, che offrirà soluzioni di mobilità finalizzate a coprire tutte le esigenze sia degli utenti privati che delle

aziende. In Italia abbiamo già introdotto 4 servizi, altri arriveranno a breve. Si parte da KINTO One, il noleggio a lungo termine captive che offre una gamma di veicoli 100% elettrificati ed un servizio di elevata qualità attraverso la Rete ufficiale. Il servizio di car sharing, KINTO Share, consolidato nel formato B2C a Venezia ed in forte espansione sul territorio nazionale in Lombardia, Piemonte ed Emilia-Romagna con formula Station Based. Nei prossimi mesi completeremo la nostra offerta di car sharing con la soluzione “Corporate”. A questi servizi si aggiungerà entro fine anno KINTO Flex, un servizio di noleggio mensile in abbonamento. Abbiamo poi lanciato altri servizi di mobilità a completamento dell'offerta KINTO, come KINTO Go, l'aggregatore multi-modale, che dalla sua introduzione ad aprile 2020 ha raggiunto oltre 55.000 utenti. Abbiamo anche introdotto il servizio di car-pooling aziendale KINTO Join, a supporto della mobilità aziendale sostenibile, dotato di una tecnologia di certificazione unica nel segmento. Il piano è di continuare ad incrementare la copertura geografica dei nostri servizi e ad incrementare l'offerta stessa, in modo da offrire agli utenti un ecosistema di mobilità innovativo, integrato ed accessibile.

**Come vede la mobilità nelle nostre città nei prossimi 10 anni?**

La mobilità sarà sempre più connessa, condivisa ed elettrificata. La sostenibilità sarà in-

fatti un aspetto chiave, con la domanda sempre più indirizzata da un lato verso veicoli a basse o a zero emissioni, dall'altro verso servizi di mobilità con innovative forme di noleggio, car sharing e car pooling aziendali, che utilizzino mezzi a ridotto impatto ambientale ed integrati sul territorio con i mezzi di trasporto pubblico. La mobilità deve rispondere in modo concreto ai bisogni delle persone, con l'obiettivo di decongestionare le strade e rendere le città più sicure e vivibili.

**Come sarà il 2021 di Toyota?**

Grazie soprattutto allo straordinario successo della nuova Yaris, il 2021 è iniziato molto bene, con una quota di mercato del 5,7% e un incremento di oltre un punto percentuale rispetto allo scorso anno. Continueremo a sostenere la nostra offerta puntando sui nostri prodotti elettrificati. Recentemente abbiamo lanciato il nuovo Highlander Full Hybrid, il RAV4 Plug-in, la Lexus UX 300e, la prima auto elettrica del gruppo Toyota per il mercato europeo, e il Proace elettrico. Anche i mesi a venire saranno altrettanto interessanti sia per Toyota che per Lexus. Più avanti nell'anno, infatti, lanceremo la Yaris Cross, entrando nel segmento dei B-SUV, e la nuova Lexus ES, appena presentata al Salone di Shanghai. Oltre ai prodotti, svilupperemo ulteriormente le offerte KINTO e il programma WeHybrid, introdotto lo scorso anno con la nuova Yaris. ■