

SustainEconomy.24 - I TRASPORTI TRA SOSTENIBILITÀ E COVID

L'INTERVISTA AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE MOBILITÀ SOSTENIBILI, ENRICO GIOVANNINI

“Un piano da 61 miliardi per migliorare la vita delle persone e la competitività delle imprese”

Un piano ambizioso per trasformare la mobilità del Paese a beneficio della vita delle persone e della competitività delle imprese che si traduce in investimenti per 61 miliardi di cui il 56% al Sud. Il ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, in un'intervista a SustainEconomy.24, report di Il Sole 24 Ore Radiocor e Luiss Business School, delinea il programma e il calendario. Dai treni agli aerei alla mobilità urbana e “dolce”, con un monitoraggio costante richiesto dall'emergenza Covid.

Ministro, sono arrivate le prime risorse del Pnrr. Sul fronte della



↑ **Enrico Giovannini**, ministro delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili

mobilità sostenibile e delle infrastrutture avete un piano ambizioso. Quali sono le priorità? Qual è il calendario che si è dato?

Abbiamo un piano molto ambizioso ed è quello di investire 61

miliardi, di cui il 56% al Sud, per trasformare e innovare la mobilità del Paese e realizzare infrastrutture sostenibili, in linea con la nuova visione strategica del ministero: migliorare la qualità della vita delle persone e la competitività delle imprese nel rispetto dell'ambiente. Da questo punto fermo discendono le scelte che abbiamo già effettuato per utilizzare le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La prima tranche di fondi europei, 25 miliardi, è arrivata, ma il Mims lavora sull'intero pacchetto di investimento di nostra compe-

>> continua a pag. 3

L'INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DI ITALO, GIANBATTISTA LA ROCCA

“Vogliamo essere un esempio, sostenibilità e treni sicuri”

La forza di non fermarsi e la voglia di essere un esempio sul fronte della sostenibilità. L'amministratore delegato di Italo, Gianbattista La Rocca parla dell'ultimo bilancio di sostenibilità e dei traguardi raggiunti, ma anche della sicurezza dei treni in epoca post-Covid e dei progetti futuri a partire dalle rotte al Sud.

Avete da poco pubblicato il Bilancio di Sostenibilità 2020. Quali sono i traguardi raggiunti? Questo bilancio è motivo di grande orgoglio per tutti noi di Italo. Un anno come il 2020 non

verrà dimenticato facilmente, con tutti gli eventi legati alla pandemia ed i risvolti negativi per il nostro settore. Abbiamo avuto la forza di non fermarci, neppure nel periodo in cui circolavano solo 2 treni rispetto ai 112 pre-Covid, e di questo voglio ringraziare ogni singola persona che fa parte della squadra di Italo. Questo spirito ci ha permesso di raggiungere i traguardi messi in evidenza nel Bilancio di Sostenibilità 2020: 91,7% dei clienti soddisfatti, quasi 1 milione e mezzo di follower sui nostri canali social,



↑ **Gianbattista La Rocca**, ad di Italo

100% dei treni equipaggiati per il riciclo dei rifiuti, infortuni sul lavoro dimezzati (-49%) rispetto al 2019, più di 270 milioni di acquisti inerenti le nostre attività

>> continua a pag. 4

KME

Rame circolare e anti-covid per i trasporti



↑ **Claudio Pinassi**, ad di KME Italy, KME Germany e di KME Mansfeld

Il rame può essere considerato un “principe” della circolarità e della sostenibilità. E, nell'era della pandemia, date le sue proprietà antimicrobiche, può conquistare nuovi spazi. A partire dai trasporti. Come dimostra l'esperienza di KME con l'aeroporto di Linate. L'amministratore delegato di KME Italia, Claudio Pinassi, racconta i progetti del gruppo.

KME è uno dei maggiori produttori al mondo di materiali in rame e leghe di rame. In che modo il rame può essere considerato un materiale ecologico?

Il rame, per tutta una serie di motivi sia metallurgici che economici, tende a non essere disperso nell'ambiente e viene recuperato: può essere considerato quasi “un principe” della circolarità e sostenibi-

>> continua a pag. 2

L'e-bike sharing made in Italy verso l'intermodalità inclusiva

L'idea è made in Italy ma il successo è europeo. Vaimoo, unica italiana ad essersi aggiudicata il Ces 2021 Innovation Awards di Las Vegas, è una la soluzione completa di e-bike sharing (biciclette elettriche, stazioni di ricarica e app per l'utilizzo del servizio) dell'azienda Mermec, parte di Angel Company, pensata per la mobilità urbana sostenibile e inclusiva e progettata per poter essere rapidamente integrata con i sistemi di trasporto esistenti. Già adottata dalle capitali nordeuropee green come Copenaghen, Rotterdam e da qualche settimana Stoccolma, oltre che nel Regno Unito e in Polonia, si prepara alle città italiane, partendo dalla

"sua" Bari, e a nuovi progetti intermodali. Come racconta il ceo e fondatore Matteo Pertosa.

L'idea è made in Italy ma il successo è estero. Qual è stata l'idea di Vaimoo e qual è la caratteristica vincente?

È nata da un paio di intuizioni: la prima che la mobilità elettrica sarebbe stata un driver importante per lo sviluppo della mobilità urbana in generale e dell'ultimo miglio in particolare; la seconda è che per mettere insieme questa tipologia di prodotti bisognava dominare tante componenti tecnologiche, dalla meccanica all'hardware al software e questo poteva essere un vantaggio competitivo. Abbiamo iniziato



↑ Matteo Pertosa,
ceo di Vaimoo

ad investire, quindi, in questo business e in questo nuovo mercato un po' di tempo fa, prima degli altri, e questo ci ha dato un vantaggio e consente oggi di fare leva su questo vantaggio. Il mercato della mobilità dell'ultimo miglio ha dato vita e sta dando vita a tantissimi nuovi servizi, sia di sharing che di delivery e noi siamo tra le 3-4 società nel

mondo, in questo momento, che stanno affrontando questo tema e siamo gli unici europei a competere con società cinesi. L'intera soluzione, sia la parte hardware (anche la bici stessa) sia software, è prodotta in Italia, che è un grande Paese manifatturiero e con tantissime competenze.

Siete presenti in varie città all'estero ma l'Italia?

In realtà noi siamo partiti con l'Italia; cioè l'idea nasce da un'opportunità in Italia perché proprio a Bari, nel 2016, avevano fatto partire un bando molto innovativo per la mobilità elettrica e da

>> continua a pag. 3

>>> DALLA PRIMA PAGINA - CLAUDIO PINASSI, AD DI KME ITALY

lità. Inizialmente, molto tempo fa, come KME, abbiamo scoperto di essere circolari quasi "a nostra insaputa" perché da sempre cerchiamo di recuperare e raffinare tutti gli scarti dei materiali di rame e leghe e arriviamo per certi tipi di prodotti anche all'85% di recupero. Con due effetti positivi: di sostenibilità ambientale e di circolarità, diminuendo il prelievo da miniera. Da alcuni anni, poi, in collaborazione con la scuola Sant'Anna di Pisa abbiamo anche aperto una Academy e organizziamo master sui temi della circolarità e dello sviluppo sostenibile.

Il rame è anche antimicrobico. In questa fase pandemica, può offrire un contributo?

Le caratteristiche antimicrobiche e antivirali del rame sono conosciute dal tempo degli Egizi. Ma se questo era noto per esperienza, adesso è noto anche sulla base della ricerca scientifica. Noi circa 10 anni fa abbiamo iniziato a collaborare con diverse università, poi 4-5 anni fa abbiamo fatto uno studio abbastanza approfondito sul coronavirus e abbiamo verificato, in maniera indiscutibile, che le superfici in rame sono fondamentalmente auto sanificanti: il virus tende a sopravvivere ad esempio, a 22 gradi, per due giorni sulla plastica, per un giorno e mezzo sull'acciaio, per un giorno sull'alluminio e per pochi minuti sul rame. All'inizio "dell'epoca Covid" abbiamo voluto fare una campagna di verifiche sperimentali in vitro, una sorta di certificazione, che ha confermato quello che gli scienziati si aspettavano: cioè che in meno di 5 minuti si distrugge oltre il 90% della carica virale, in 10 minuti il 99%. Si tratta di tempi inferiori a quelli di sanificazione obbli-

gatoria che vengono imposti dalle normative. Basandoci su questo principio abbiamo fatto prove sul campo.

Una prima applicazione è il progetto pilota con Sea all'interno dell'aeroporto di Linate. Ce ne parla?

L'aeroporto era in fase di profonda ristrutturazione e quindi ci siamo incontrati con i vertici che sono partiti da una bella idea: non bisogna toccare niente salvo ciò che è indispensabile. Ma tutto ciò che nell'aeroporto va obbligatoriamente toccato, dai corrimani lungo le scale alle maniglie dei carrelli porta bagagli ai sostegni nei bus, è stato deciso di farlo in rame. Un approccio intelligente con due obiettivi: quello di massimizzare la salute pubblica dei passeggeri e, nell'ottica della sostenibilità, diminuire al massimo l'uso di sostanze chimiche disperse nell'ambiente. L'idea di Linate rappresenta un modello in Europa, e ci auguriamo che l'esperienza venga replicata in altri aeroporti o, per esempio, nelle metropolitane.

In quali altri settori ci possono essere, nei vostri progetti, altri utilizzi?

Come dicevamo possono esserci altri utilizzi sicuramente nel settore trasporti e in altri settori come quello della sanità. Ma penso anche a edifici aperti al pubblico come gli uffici postali, le banche o le scuole. Certo è un po' più costoso della plastica ma vale il discorso di circolarità e sostenibilità ambientale.

Guardiamo a KME. Quali sono i progetti futuri?

Siamo in una fase di transizione abbastanza importante, ci stiamo focalizzando su M&A,

sull'allargamento del nostro perimetro nell'ambito del core business ovvero i cosiddetti laminati e rolled. Abbiamo fatto di recente un'acquisizione importante in Italia e pensiamo di finalizzare a breve l'acquisto di una società olandese, Aurubis Netherland, con l'intenzione di diventare uno dei primi due operatori al mondo nel settore di riferimento. Contemporaneamente stiamo disinvestendo nei settori non core come quelli delle lavorazioni speciali del rame. Quindi stiamo razionalizzando e ridefinendo il nostro perimetro in un contesto molto particolare dove il mercato del rame e delle sue leghe sta veramente vivendo un periodo molto florido. Con aspetti positivi e aspetti negativi. Perché ovviamente c'è più produzione e i nostri materiali vengono apprezzati sempre di più e vengono usati come parametro di riferimento dell'effettiva svolta verde. Per esempio, le automobili e le biciclette elettriche, i mezzi della smart mobility passano attraverso un incremento dell'uso del rame. Una caratteristica che troviamo anche negli impianti per la produzione di energia da fonte rinnovabile. Purtroppo, di contro, questo momento porta con sé anche una inopportuna speculazione finanziaria che ha visto un incremento materiale del prezzo del rame: recentemente ha raggiunto il record storico di 10.000 \$ a tonnellata. Ovviamente si tratta di attività finanziarie legittime ma che disturbano l'attività industriale come la nostra, che si basa sulla trasformazione del metallo. Però in questo momento noi siamo positivi perché la nostra azione di consolidamento sul mercato sta andando avanti. ■

“La programmazione del Mims guarda a 10 anni”

tenza. Ho già firmato diversi decreti, condivisi con le Regioni e gli enti territoriali, per assegnare circa 12 miliardi di euro, a partire da quelli del Fondo complementare che si affianca al finanziamento europeo. Ad esempio, sono stati ripartiti 2,8 miliardi di interventi per l'ammmodernamento dei porti, 600 milioni di euro per l'acquisto di autobus verdi alimentati a metano, idrogeno o elettrici, 500 milioni per l'acquisto di treni elettrici o a idrogeno, 2 miliardi per la riqualificazione delle case popolari e degli spazi verdi delle città. Ulteriori 25 miliardi sono stati assegnati alle Ferrovie con l'aggiornamento del contratto di programma 2020-21: in particolare, sono fondi destinati ad alcuni lotti dell'alta velocità, all'implementazione del programma ERMTS, ossia il sistema europeo di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario, al potenziamento delle direttrici e dei nodi ferroviari e al piano stazioni per il Sud. Ricordo poi che 10 miliardi erano già stati previsti per l'alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria nel decreto legge n. 59 che ha creato il Fondo complementare e stanziato altre risorse del bilancio nazionale per la realizzazione del Pnrr. Tuttavia, è bene ricordare che la programmazione del Mims non si ferma al 2026, cioè la scadenza per spendere le risorse europee, ma va oltre, guarda ai prossimi 10 anni. Intendo dire che la visione sulla sostenibilità, l'inclusività e il rispetto dell'ambiente che è alla base del Pnrr si applicherà anche ad altre risorse, come il Fondo Sviluppo e Coesione, i Fondi strutturali europei, al fondo pluriennale per gli investimenti. Come vede, stiamo intervenendo su molteplici fronti contemporaneamente e molto rapidamente.

Lei si è dedicato al tema dei porti, degli aeroporti e delle ferrovie. Avremo infrastrutture low carbon e vettori ad idrogeno?

Certamente, il Pnrr darà una forte spinta alla giusta transizione ecologica. Nei porti sarà realizzata l'elettrificazione delle banchine, il co-

siddetto cold ironing, che consentirà alle navi in sosta di accedere alla corrente elettrica da terra anziché tenere i motori accesi, con quello che determina in termini di inquinamento atmosferico e acustico. Previsti anche investimenti per l'aumento delle disponibilità di combustibili alternativi (Gnl) che consentirà di ridurre le emissioni inquinanti. Per gli aeroporti i progetti del Pnrr riguardano la digitalizzazione dei sistemi logistici e del traffico aereo e questo consentirà una migliore gestione dei voli e l'ottimizzazione della capacità dello spazio aereo. Per il settore ferroviario, un importante intervento è volto al rinnovo dei treni nelle linee regionali e alla sperimentazione dell'idrogeno per le ferrovie non elettrificate. Si partirà con i treni a idrogeno nel Salento e in Val Camonica.

Guardando alla mobilità nelle nostre città, che traguardi si è dato?

Gli interventi sulla mobilità urbana, che hanno l'impatto più diretto sulla qualità della vita delle persone e sulla vivibilità dei territori, abbracciano diverse modalità di trasporto. Saranno realizzati oltre 200 chilometri di nuove linee tranviarie, metropolitane e di filobus e acquistati 3.200 autobus elettrici o a idrogeno per le aree urbane e 2.000 autobus a metano per il trasporto extraurbano. Per le città lavoriamo ad un ambizioso piano di ciclovie per aumentare e incentivare la “mobilità dolce”, finanziato con 200 milioni di euro. Sono già partiti i progetti per collegare le stazioni ferroviarie alle università in 7 città. Anche molti progetti del settore ferroviario avranno un impatto positivo per il sistema di mobilità delle città, mi riferisco al piano stazioni al Sud per il quale sono previsti 700 milioni da utilizzare per interventi di riqualificazione e per il miglioramento dell'accessibilità e agli interventi per 3 miliardi di euro di potenziamento dei nodi ferroviari a servizio delle aree urbane e per agevolare il collegamento con altre direttrici.

Tutti i piani devono tener conto anche della pandemia di Covid-19 che ha modificato il modo di viaggiare, muoversi e lavorare. Dal suo ministero sono giunte le indicazioni per questa ripresa di settembre. Servirà la cooperazione di tutti? Dagli enti locali alle imprese ai sindacati?

Al Mims abbiamo avviato ad aprile scorso il confronto con Regioni ed enti locali per organizzare il sistema dei trasporti, soprattutto il trasporto pubblico locale, in vista della ripresa delle scuole e delle attività lavorative in autunno. Sono state predisposte linee guida per tutte le modalità di trasporto, validate dal Comitato Tecnico Scientifico. Per il trasporto pubblico locale, la modalità che interessa maggiormente studenti e lavoratori, e quindi la quotidianità di un numero elevato di persone, ci siamo concentrati su tre aspetti: potenziare l'offerta specialmente nelle ore di punta, favorendo le Regioni, che sono gli enti responsabili della programmazione e della gestione del Tpl, nel mettere a disposizione adeguati servizi aggiuntivi per evitare gli affollamenti nei mezzi; scaglionare gli orari scolastici e delle attività commerciali per evitare picchi di domanda di servizi; rafforzare i controlli e garantire la sicurezza dei lavoratori addetti e degli autisti. Il governo ha messo a disposizione le risorse per il finanziamento dei servizi aggiuntivi, 618 milioni di euro per il secondo semestre del 2021, una cifra molto più elevata rispetto ai 222 milioni rendicontati nel primo semestre. I piani elaborati dalle Regioni prevedono una quantità di servizi aggiuntivi più che tripla rispetto a quella messa in campo un anno fa. Ovviamente, il ministero effettuerà un monitoraggio costante sull'attuazione dei piani regionali per il Tpl, anche grazie alla collaborazione dei Prefetti, i quali hanno favorito, provincia per provincia, il dialogo tra le scuole, le aziende di trasporto e i Comuni al fine di predisporre i piani per i servizi aggiuntivi e lo sfasamento degli orari scolastici. ■

li ci attivammo. Poi ci sono voluti quattro anni per aggiudicare la gara ed entro la fine dell'anno dovremmo riuscire a mettere i primi veicoli a Bari.

Avete anche altri progetti?

Per quanto riguarda le altre città europee adesso stiamo lavorando con i nostri partner, che sono quelli che poi operano il servizio utilizzando la nostra tecnologia e i nostri veicoli, perché questa mobi-

lità dell'ultimo miglio possa essere sempre più integrata con normali sistemi di mobilità urbana che possono essere il treno piuttosto che l'autobus o la metro, andando a coprire un segmento che prima era scoperto. Stanno nascendo tante iniziative in nord Europa ma si è innescata ormai una direttrice e siamo, quindi, fiduciosi che sarà un trend che nascerà e partirà anche in Italia. Noi ci siamo spe-

cializzati sul bike sharing elettrico, sostenibile anche dal punto di vista economico e perché è l'unico sistema ibrido – prevede sia rastrelliere dove ricaricare le bici sia la possibilità di lasciare le bici per strada come avviene per i monopattini e questo rende un pochino più accessibile il servizio soprattutto nelle zone periferiche - ma anche più inclusivo. A differenza dei monopattini, la bici viene più facilmente

usata su tratte più lunghe ed è più adatta a tutte le fasce di età. Insomma la nostra linea di pensiero è sviluppare e progettare dei veicoli che siano sempre più inclusivi e che diano accesso a questo tipo di mobilità ad una fascia di popolazione che sia la più ampia possibile. Stiamo lavorando proprio su tutto quello che può servire per costruire questo segmento in maniera intelligente. ■

“Al Sud domanda di mobilità, aumenteremo le tratte”

investiti in fornitori italiani, contribuendo al rilancio dell'economia del Paese. Sono solo alcuni esempi ma significativi, che mostrano come agiamo quotidianamente, mettendo sempre al primo posto i nostri passeggeri ed i nostri dipendenti.

Avete definito il piano di sostenibilità triennale. Ci parla dei prossimi obiettivi?

Abbiamo raggiunto risultati importanti ma per noi rappresentano un punto di partenza, non di arrivo. Crediamo fortemente in questo progetto e vogliamo diventare un esempio per rendere il sistema dei trasporti sempre più sostenibile. Italo ha allineato la sua strategia a 6 pilastri chiave con 12 obiettivi legati agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. I nostri pilastri sono ambiente, clienti, persone, sicurezza, società e coinvolgimento. Grazie ad un comitato interno, preposto al perseguimento di questi obiettivi, abbiamo sviluppato un piano triennale di crescita intorno ai 6 pillar, per migliorare quanto fatto finora. Da inizio anno siamo al lavoro, impegnati su diversi fronti, finanziando borse di studio per ricercatori scientifici, sposando progetti di riciclo ambientale, investendo in sicurezza e formazione per il nostro personale. La strada è tracciata, siamo certi che ci miglioreremo.

Il 2020 è stato un anno difficile e anche quest'anno sta richiedendo uno sforzo aggiuntivo per trasportare i passeggeri in sicurezza. Italo ha messo a punto una serie di misure, a partire dai filtri Hepa ad alta efficienza sull'intera flotta.

Lo diciamo con immensa soddisfazione: Italo è il primo treno al mondo ad aver installato i filtri Hepa. Siamo gli unici, al momento, ad utilizzare questi particolari filtri ad alta efficienza, che garantiscono un ricambio d'aria costante e completo ogni 3 minuti in tutte le carrozze. È stato per noi un investimento rilevante, di circa 50 milioni di euro, a dimostrazione di quanto la società sia sempre pronta a mettere la sicurezza delle persone



↑ Pendolino Evo

al primo posto. Prima di introdurre questi particolari filtri, che sono gli stessi presenti sugli aerei, abbiamo collaborato con esperti del settore ferroviario e sanitario come il Politecnico di Milano e l'IRCCS Ospedale San Raffaele, e gli Hepa sono risultati la soluzione più innovativa volta a favorire il miglioramento del ricambio d'aria. Oggi, grazie a questa misura, Italo ha un riempimento potenziale del 100% delle sedute; dico potenziale perché purtroppo il riempimento reale è ancora molto al di sotto delle cifre pre-pandemiche. Il nostro impegno per la sicurezza non si è limitato comunque solo agli Hepa: abbiamo seguito scrupolosamente tutte le direttive ministeriali per adeguare la nostra flotta al contesto del Covid (gel disinfettante, sanificazione degli ambienti a bordo del treno prima-durante-dopo il viaggio, porte separate per salita e discesa, ecc.), oltre che predisporre un piano d'azione per il nostro personale, garantendogli un'apposita assicurazione, un servizio di assistenza psicologico per tutta la famiglia, attività di formazione e anche di “svago” specie durante il periodo del lockdown. Ci siamo comportati da vera squadra, come sempre fatto del resto.

Guardando invece alla ripartenza di settembre, alle normative anti Covid a parti-

re dal green pass, cosa vede nel futuro di Italo e quali misure sarebbero necessarie?

Per il settore dell'Alta Velocità e della lunga percorrenza è stato introdotto il green pass. Abbiamo debitamente formato il nostro personale sia di bordo che di stazione, per informare e supportare i viaggiatori. A bordo treno, in fase di controllo del biglietto, ora ci si accerta che il passeggero sia anche in possesso della certificazione verde. Le persone sono informate e hanno la premura di esibire il pass. Come sempre noi ci allineiamo alle direttive governative, interloquiamo costantemente con le istituzioni e mi auguro che ogni misura futura concili sempre la prevenzione contro con il Covid con il regolare svolgimento delle attività aziendali, permettendo così una forte ripartenza.

Nella strategia di Italo ci sono nuove rotte nel Sud Italia?

Il Sud è un mercato che studiavamo da anni e grazie al progressivo aumento della flotta, con i nuovi treni Italo EVO, siamo riusciti ad espandere il network. Dai 25 treni con cui Italo ha fatto il suo esordio sui binari, a breve arriveremo ad averne 51. Così dalla scorsa estate ci siamo spinti oltre Salerno, servendo il Cilento e la Calabria fino a Reggio. Mi fa molto piacere poter dichiarare che siamo stati i primi a garantire un collegamento diretto, senza cambi intermedi, che unisse tutta Italia da Torino a Reggio Calabria. Da maggio 2021, con la graduale riapertura, abbiamo triplicato i collegamenti verso la Calabria, abbiamo introdotto nuove fermate in Puglia, in Basilicata ed in Campania, collegando alla nostra rete città quali Bari, Foggia, Maratea, Benevento, Caserta, solo per fare alcuni esempi. È nostra intenzione implementare le corse per il Sud e aprire nuove tratte, stiamo già valutando diverse opzioni e speriamo di poter presto dare importanti novità per un territorio che ha grande domanda di mobilità. ■

