

I PROTAGONISTI DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Dai veicoli elettrici alla decarbonizzazione dei porti e alle infrastrutture. Questi i temi che imprenditori, manager e docenti hanno discusso nell'incontro informale moderato da Luca Barassi e Benedetta Piscitelli

Massimo Deandreis, direttore SR-M - Questa situazione internazionale dimostra come la competizione geopolitica in gran parte oggi si gioca sul mare. Un punto di contatto è proprio il Mar Rosso e il Canale di Suez, l'arteria più importante a livello marittimo. Vent'anni fa era pari al canale di Panama, oggi prima della crisi abbiamo avuto i picchi massimi per Suez che coincide con il massimo revenue per l'Egitto. C'è anche in questa crisi l'aspetto della stabilità dell'Egitto, un paese chiave dell'area. Il che dimostra che i commerci dall'Asia sono più convenienti se passano da Suez, con un impatto

su America, Europa e Asia. La crisi attuale ha disincentivato i passaggi, in termini di portacontainer si è calati da 70 a 40 al giorno. Cresce il porto di Tangeri, calano il Pireo, Malta, quei porti di transhipment collocati più verso Suez. Nella storia i due poli Gibilterra e Suez si sono sempre bilanciati, quando cala uno cresce l'altro.

Diego Pellicoli, amministratore delegato Esg Rent - Siamo in ritardo sul costo del veicolo elettrico, tre volte tanto sul mezzo industriale rispetto a quello diesel, con un deficit infrastrutturale importante, per esempio rispetto alla Cina. Esg punta molto

sul veicolo elettrico, in attesa dell'idrogeno, per i veicoli industriali, con una richiesta dei committenti di green. Notiamo con piacere che case come Iveco o Mercedes hanno creato un valore residuo più sfidante, accrescendo quindi il valore dei propri mezzi. Un'altra strada che abbiamo percorso è l'aver firmato un memorandum con un produttore cinese, per importare un veicolo con un canone che assomigli molto al canone di un veicolo diesel.

Franco Cotana, amministratore delegato di RSE - Il "Piano nazionale integrato energia e clima" è lo strumento fondamentale che il Governo





si è dato per rispondere agli obiettivi UE per la decarbonizzazione dell'economia. Pone obiettivi molto sfidanti. Uno dei settori più difficili da decarbonizzare è quello della mobilità, del trasporto delle persone e delle cose, dei materiali. Nel Piano è previsto un aumento delle auto elettriche, ipotizzando di arrivare a 6,5 milioni il 2030, di cui quattro milioni full electric. Ma questo sviluppo della mobilità elettrica deve essere accompagnato anche dallo sviluppo della rete elettrica, con le colonnine. Dovremmo essere leader in questo settore, invece stiamo alimentando la Cina, che fa dumping, e che magari produce le auto elettriche con il carbone e costano meno.

Alex Vantini, presidente Coldiretti Veneto - Il mondo agricolo vuole essere protagonista della transizione energetica. Lo fa con le biomasse agricole, con i pannelli sulle colture. È sbagliato dire che siamo responsabili delle maggiori emissioni, bisogna vedere quali emissioni. Il settore agricolo decarbonizza l'atmosfera e ha un bilancio positivo. Un ruolo positivo con un percorso iniziato da parecchi anni con la produzione di biogas e biometano. Timmermans come vice commissario europeo ha impostato un green deal che non tiene in considerazione l'impatto sul territorio. Una politica ideologica che impone all'imprenditore scelte obbligate, ma la filiera deve essere sostenibile anche a livello economico, non solo ambientale.

Giambattista Quirico, presidente Sito Interporto di Torino - Un interporto non è solo un luogo dove ci sono stabilimenti industriali, ma

anche dove avviene un interscambio. Il nostro è un terminal ferroviario che svolge un servizio verso la Francia, con attività terminalistiche che riguardano l'autostrada che viaggia attraverso le Alpi. La nostra visione è da qui a dieci anni, con l'alta capacità fino al nostro scalo ferroviario, sul versante al di là delle Alpi o verso il porto di Savona. Il nostro focus è l'intermodalità e il centro agroalimentare, di tipo regionale, con l'ortofrutticolo e coinvolgendo le aziende nel nostro territorio. Questo è un modo per fare sostenibilità ambientale.

Pier Mauro Masoli, direttore Nuovi progetti Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova - Personalmente, ritengo che logistica e autostrade si parlino meno di quello che dovrebbero. La congestione, il decadimento del servizio, ci fanno pensare che le autostrade non siano più una commodities. Questo, per contro, porta anche le autostrade a non riuscire a fornire un adeguato livello di servizio. Di notte le autostrade sono semivuote, è uno spunto di riflessione che va colto. Piazzole, aree di sosta, aree di servizio, sono utilizzate in un modo che ne dimostra l'inefficienza. Ma il vero sforzo, nel medio-lungo periodo, è proporre un nuovo modello di infrastrutture, proprio perché, se noi parliamo di sviluppo socio-economico sostenibile, la nostra storia di settant'anni ci fa vedere come sia un obiettivo ampiamente raggiunto.

Michele Villa, corporate senior Sales director Gi Group - Rappresento la prima multinazionale italiana di offerte di lavoro, ma siamo molto

preoccupati. L'Istat ci dice che ci sono 430 mila occupati in più rispetto all'anno scorso, che aumentano i contratti stabili. Ma ci sono tre milioni di giovani italiani che non studiano e non si formano. A oggi mancano 10 mila autisti, bisogna introdurre il tema del lavoro sostenibile, il che significa che siamo convinti che se riusciamo a dare competenze a tutti, con un focus sui giovani, rendiamo attive le persone per tutto il loro ciclo produttivo. Prima di dare le competenze, bisogna attrarre le persone. Noi offriamo formazione con 486 ragazzi che si stanno formando. La sfida è far capire che cosa i giovani vogliono fare. I primi a essere formati devono essere le nostre prime linee, altrimenti buttiamo risorse economiche e di tempo.

Elena Cocuzza, docente dell'Università di Catania e referente nazionale formazione Associazione Italiana Ingegneria Traffico e Trasporti - Il concetto di sviluppo sostenibile, correlato alla mobilità sostenibile, esiste già dagli Anni '90. Secondo me, fondamentalmente, in Italia c'è stato un ritardo nell'acquisire una consapevolezza, specie per quanto riguarda i sistemi marittimi e portuali. Se pensiamo che il riassetto della portualità è stato avviato recentemente, con i decreti del 2016 e 2017, e la maggior parte dei porti si trova in contesti urbani consolidati. La sostenibilità dei sistemi portuali in ambiti urbani è fondamentale, la transizione green è fondamentale, i porti green sono quelli che adottano strategie che mirano a ridurre gli impatti, e deve passare da una maggiore efficienza energetica, l'elettificazione di tutte le attrezzature portuali.