



n°318  
16 settembre  
2020



COVER STORY

# La mobilità tra visibile e invisibile

Al via la settimana della mobilità sostenibile europea. Intervista al coordinatore nazionale per l'Italia della manifestazione l'avv. Leonardo Specchi, per il Minambiente

.....

di Agnese Cecchini

report a pag. 8

Il Covid-19 non cancella la sostenibilità nell'aerospazio

tecnologia a pag. 13

Il ruolo dell'idrogeno nella decarbonizzazione UE

ambiente a pag. 17

Sempre più sostenibilità nelle catene di approvvigionamento

# SOMMARIO



- **3 \ COVER STORY di Agnese Cecchini**  
**LA MOBILITÀ TRA VISIBILE E INVISIBILE**  
Al via la settimana della mobilità sostenibile europea.  
Intervista al coordinatore nazionale per l'Italia della manifestazione  
l'avv. Leonardo Specchi, per il Minambiente
- **5 \ LO SHARING NEI TRASPORTI DELLE GRANDI CITTÀ**  
Dalle sfide dell'intermodalità alle criticità generate dall'emergenza Covid-19
- **8 \ IL COVID-19 NON CANCELLA LA SOSTENIBILITÀ NELL'AEROSPAZIO**  
Le più grandi multinazionali europee si dicono decise  
a portare avanti il percorso di decarbonizzazione. Il rapporto di Protolabs
- **11 \ VISTO SU CANALE ENERGIA**  
**BILANCIO POSITIVO PER I PUMS, NEL 2020**  
**174 PIANI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**
- **12 \ VISTO SU QE**  
**COMUNITÀ ENERGETICHE, ECCO IL DECRETO MISE**
- **13 \ TECNOLOGIA**  
**IL RUOLO DELL'IDROGENO NELLA DECARBONIZZAZIONE UE**  
L'analisi in un rapporto pubblicato nell'ambito del progetto Asset
- **15 \ REPORT**  
**UN NUOVO MODO PER GUARDARE AD ENERGIA ED ECONOMIA**  
Il metodo della "Fitness per la complessità" nel Quaderno Cnel
- **17 \ AMBIENTE**  
**SEMPRE PIÙ SOSTENIBILITÀ NELLE CATENE DI APPROVVIGIONAMENTO**  
I dati del Business sustainability risk and performance index
- **21 \ NEWS AZIENDE**
  - **GLI STANDARD ESG PROMUOVONO LA SVOLTA "GREEN" DI ENI**
  - **ALSTOM, TEST SU UN TRENO A IDROGENO IN AUSTRIA**
  - **IDROGENO VERDE, INTESA TRA ABB E HYDROGEN OPTIMIZED**



**Direttore responsabile:** Agnese Cecchini  
**Redazione:** Domenico M. Calcioli, Ivonne Carpinelli, Monica Giambersio, Antonio Junior Ruggiero  
**email:** e7@quotidianoenergia.it - www.gruppoitaliaenergia.it/riviste/e7  
**Grafica:** Paolo Di Censi, Ilaria Sabatino  
**Redazione e uffici:** Viale Mazzini 123, 00195 Roma - Telefono: 06.87678751 - Fax: 06.87755725  
**Pubblicità:** Commerciale@gruppoitaliaenergia.it - Telefono: 06.87678751

**Editors:** Gruppo Italia Energia s.r.l. socio unico

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. È VIETATA LA DIFFUSIONE E RIPRODUZIONE TOTALE O PARZIALE IN QUALUNQUE FORMATO.

Registrazione presso il Tribunale di Roma  
con il n. 220/2013 del 25 settembre 2013

**Server provider:** FlameNetworks  
Enterprise Hosting Solutions



e7 il settimanale di Quotidiano Energia



e7 il settimanale di QE

# La mobilità tra visibile e invisibile

Al via la settimana della mobilità  
sostenibile europea

AGNESE CECCHINI

Al via la 19esima edizione della settimana della mobilità sostenibile. I comuni aderenti di tutta Europa, dal 16 al 22 settembre, realizzeranno attività legate al tema di quest'anno: **"Emissioni zero, mobilità per tutti"**.

Un'edizione che sconta la pandemia da Covid-19 e vede "un numero un po' inferiore alla media di attività. A differenza di quanto mi sarei aspettato, visto l'immobilismo del lockdown", spiega a e7 il coordinatore nazionale per l'Italia della manifestazione, l'**avv. Leonardo Specchia dell'unità assistenza tecnica Sogesid S.p.A.** presso il **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**.

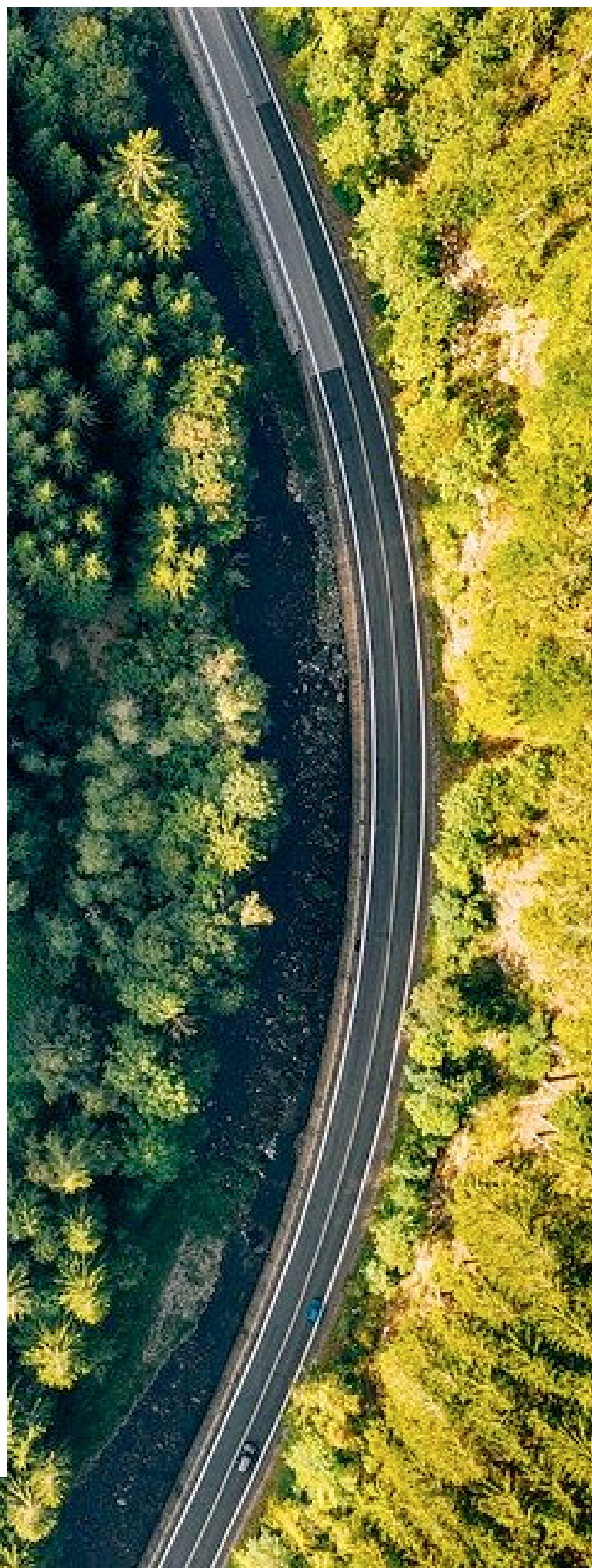
"Sono in crescita le iniziative volte a valorizzare maggiormente l'utilizzazione condivisa e in sicurezza degli spazi urbani. Questi saranno liberati dal traffico e resi alla cittadinanza per un diverso impiego a piedi o in bicicletta".

L'Europa ha imparato la lezione del Covid-19 per la mobilità, realizzando un documento a cura del segretario europeo emblematico già nel titolo: i dieci insegnamenti appresi durante il lockdown.

“Si tratta di dieci insegnamenti che abbiamo appreso proprio nel duro periodo che abbiamo attraversato”, sottolinea Specchia. “Come la valorizzazione dello **smart working**, che era una chimera fino a qualche mese fa e adesso sembra diventato il sistema ordinario della prestazione dell’attività lavorativa”. Un altro punto su cui il documento ha posto l’accento è **come l’invisibile sia diventato visibile**. L’inquinamento dell’aria e quello acustico nelle città sono emersi in tutto il loro “silenzio” dando ai cittadini europei un sollievo cui adesso si fatica a rinunciare. “Abbiamo apprezzato di più come sarebbe la qualità della vita con un tasso di rumore e di inquinamento inferiore”.

Tra i **dieci punti** nel documento vediamo anche l’importanza degli spazi condivisi: “É più importante che mai che la città corra per le persone e non per le macchine. Siano esse in movimento o parcheggiate”, spiega il prospetto. Ma anche dare **un valore maggiore a lavoratori essenziali** come chi opera nei trasporti pubblici. Sottolineano dall’Europa come, finché il trasporto sarà limitato, è necessario garantirne l’uso a chi ne ha più bisogno. Infine è opportuno ristabilire la fiducia verso il trasporto pubblico.

Anche la **velocità delle strade nei centri urbani** andrebbe calmierata a 30 km orari. La **salute e mantenere un giusto peso** si sono dimostrate delle armi contro il Covid-19, per questo il **movimento (come la bicicletta e il camminare)** può rappresentare oltre che una svolta sostenibile anche una difesa per tenersi in forma. Altro tema il **traffico provocato dall’accompagnare a scuola** i figli. Una problematica che si auto alimenta. Il timore di mandare i figli in bicicletta è dato dalla scarsa sicurezza del troppo traffico cittadino, ma il portarli in auto genera traffico. Insomma un tema su cui riflettere e pensare alternative più sostenibili.



Al centro delle 10 buone pratiche anche l'uso di **strumenti digitali in grado di aiutare a migliorare la gestione dei flussi di traffico**. Un utilizzo che è ancora appannaggio di pochi, per cui serve una **maggiore alfabetizzazione informatica**. Si affronta quindi il tema della **crescita delle vendite online** e delle consegne a casa. Serve gestire in modo **sostenibile gli aspetti legati al delivery**, anche con cargo bike. Infine la necessità di abbattere le barriere architettoniche per le persone più vulnerabili in modo più deciso, anche nell'uso dei trasporti pubblici.



VEDI QUALI SONO I COMUNI ITALIANI ADERENTI

## Lo sharing nei trasporti delle grandi città

Dalle sfide dell'intermodalità alle criticità generate dall'emergenza Covid-19

La pandemia da Coronavirus ha richiesto un ripensamento dei nostri stili di vita. Uno dei comparti coinvolti maggiormente è quello dei trasporti. Tanti sono stati i dibattiti sulla necessità di promuovere un cambio di paradigma nell'approccio al nostro modo di spostarci e tante sono state le riflessioni che hanno messo al centro ad esempio il settore della sharing mobility.

M. G.

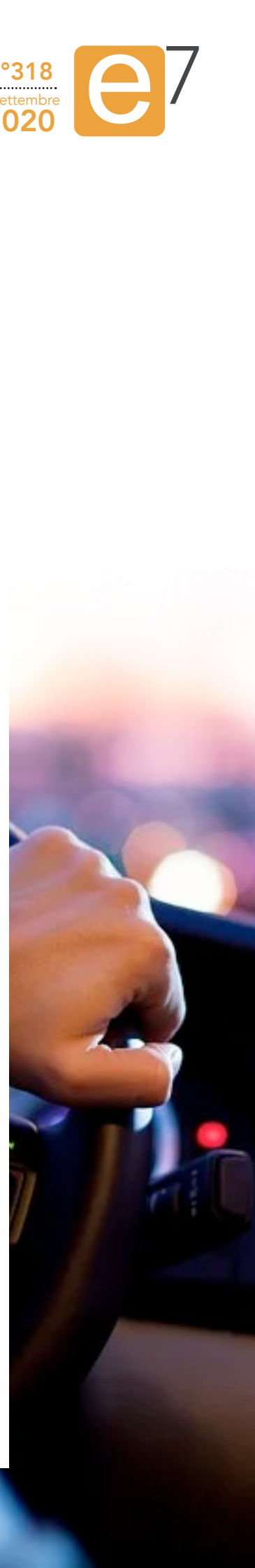
Un comparto che nel periodo pre-Covid registrava numeri in continua crescita. Ma in generale, al di là delle attuali criticità, quale può essere il ruolo di questo settore nel mix dei trasporti delle grandi città? Un primo vantaggio potrebbe essere quello della riduzione dei costi. Secondo una stima dell'Acì la **gestione di un veicolo di proprietà** può costare fino a 500 euro l'anno. Una cifra che comprende una serie di costi fissi che includono ad esempio il bollo, l'assicurazione, la manutenzione ordinaria. A queste spese si aggiungono poi quelle variabili come il carburante, le multe o i pedaggi.

Nel caso del **car sharing**, invece, un uso fuori da abbonamenti può arrivare a generare, con 80 minuti al giorno a 0,25 centesimi di euro al minuto, spese annuali che superano i 4.500 euro. Un risparmio non così accentuato, se si pensa che un'auto di proprietà ha la comodità di risultare invece sempre fruibile dagli utenti. La prospettiva cambia se invece si sceglie un abbonamento ai servizi di sharing, come evidenzia anche lo studio "Car sharing - Evoluzione e prospettive" realizzato dall'**ing. Gaetano Valenti dell'Enea e dell'ing. Marco Mastretta dell'Ics - Iniziativa car sharing**.

## Quando il car sharing diventa conveniente

Secondo i dati emersi il car sharing diventa conveniente per gli utenti che hanno percorrenze annue inferiori agli 8.000 chilometri. Il vantaggio aumenta ancora di più per chi registra dai 3.000 ai 6.000 chilometri annui. Infine un vero e proprio balzo si ha con un **modello intermodale**, che alterna sharing e trasporto pubblico. È questa infatti una delle modalità vincenti per integrare lo sharing nel settore trasporti delle grandi città, soprattutto nell'ottica degli spostamenti legati "all'ultimo miglio". Anche qui però è necessario fare delle puntualizzazioni. A emergere sono infatti **le maggiori criticità registrate** nelle zone periferiche delle città, rispetto a quelle centrali e semicentrali.

In questo contesto quale effetto ha avuto il Covid-19? Lo studio "How Covid 19 will shape urban mobility" del Boston consulting group, ha evidenziato come nel periodo successivo al lockdown si sia verificato un notevole calo, pari al 60%, del ricorso al trasporto pubblico e dei servizi di sharing. L'analisi ha valutato un target di 50.000 abitanti delle principali città negli Stati Uniti, Cina, Italia, Francia, Germania, Spagna e Regno Unito.



In maniera speculare invece l'uso dell'**auto privata come mezzo principale** ha subito un incremento. In particolare **cinesi e italiani** si collocano al primo e secondo posto per utilizzo della macchina privata. Un trend di crescita è stato poi registrato da biciclette e monopattini. In ogni caso una necessità evidenziata dalla maggior parte degli intervistati è stata quella di viaggiare evitando il più possibile contatti con altre persone.

## Il caso di Roma

Al di là delle criticità dell'emergenza sanitaria, in tutto questo contesto come si inserisce una grande città come Roma? Quali sono i numeri che caratterizzano la sua mobilità e quali prospettive può avere il settore dello sharing? Nella capitale chi guida registra ben **92 ore all'anno in coda**. Un dato legato all'elevato numero di auto private in circolazione: circa 1,76 milioni di autovetture e 388 mila motocicli. A Roma ci sono circa **900 veicoli** ogni 1000 abitanti ed è al secondo posto in Italia per il tasso di motorizzazione. Rispetto ai **mezzi pubblici** i dati segnalano: 2.600 bus, di cui quasi il **27% elettrico** e alimentato a metano, tre linee di metropolitana e 6 linee tranviarie.

In questo scenario si inserisce anche il **car-sharing**. Attualmente i cittadini romani hanno disposizione tre servizi, due privati e uno pubblico. Si tratta di circa **2.300 veicoli**, di cui il **28% a trazione elettrica**. In questo contesto, in cui il trasporto pubblico risulta carente, la sharing mobility non riesce ancora a rappresentare un'opzione sostitutiva del mezzo privato. Specialmente per chi deve spostarsi ogni giorno per le vie della città e risiede nelle **zone periferiche**. I mezzi condivisi potrebbero però rappresentare delle opzioni a disposizione degli utenti per sostituire l'acquisto di una seconda auto di proprietà.

# Il Covid-19 non cancella la sostenibilità nell'aerospazio

Le più grandi multinazionali europee si dicono decise a portare avanti il percorso di decarbonizzazione. Il rapporto di Protolabs

I. C.

La pandemia di Covid-19 ha distrutto decenni di crescita dell'industria aerospaziale. Di conseguenza, l'intera catena di approvvigionamento sarà investita da cambiamenti strutturali. Nel mentre, sullo sfondo, le scelte politiche e la pressione dei consumatori stanno già spingendo verso la riduzione delle emissioni.

È una estrema sintesi della fotografia scattata dal rapporto **"Horizon shift: in it for the long haul"** stilato da **Protolabs-Manufacturing Accelerated**, azienda che fornisce prototipi su misura e pezzi di produzione su richiesta.

## What is driving businesses to rethink or innovate their supply chains?

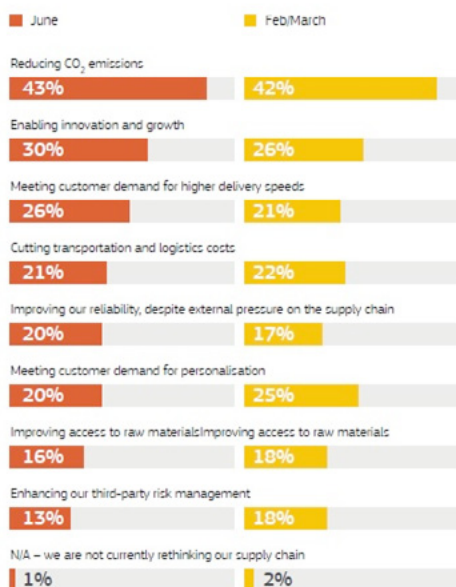


Figure 5a. Q: Which of the following ambitions/opportunities, if any, are driving your business to rethink or innovate its supply chain?



È ormai chiaro, prosegue lo studio, che l'industria dell'aerospazio continuerà a percorrere la via della decarbonizzazione. D'altro canto, c'è ancora molto da fare: se fosse un Paese sarebbe il sesto maggiore emettitore di CO2 al mondo. Solo nel 2018, riporta l'indagine, i voli domestici e internazionali hanno inciso per il 2,4% delle emissioni globali di anidride carbonica.

L'obiettivo del comparto si inserisce nella più ampia strategia promossa dall'Unione europea, la quale spinge affinché il settore dei trasporti diventi più sostenibile. La governance stimola la nascita di nuovi green job per rendere il settore dell'aerospazio più competitivo. La ricerca è il vero motore della resilienza e della competitività del comparto. L'innovazione, l'efficienza produttiva e il supporto istituzionale, si legge nello studio, sono le medicine alla pandemia che ha investito il globo e alla sopravvivenza dell'aerospazio nel lungo periodo.

La ricerca rimarca che, a discapito delle difficoltà riscontrare per gli effetti del virus Sars-Cov-2, 80 dirigenti delle principali multinazionali europee - concentrati in Italia, Francia, Regno Unito e Germania - sono pronti ad assumersi le proprie responsabilità e a proseguire lungo il percorso di riduzione dell'impatto sull'ambiente. Questo quattro mesi dopo l'inizio dei lavori, a giugno 2020, all'indomani del periodo di maggior picco dell'emergenza sanitaria.

Già oggi, si legge nel rapporto, si investe sull'innovazione tecnologica con l'obiettivo di produrre nuovi aerei, di migliorare la modalità di voto e di rendere più semplice ed economica la manutenzione dei veicoli. "Ma bisognerà compiere ancora molti sforzi per raggiungere l'obiettivo di emissioni zero nel manifatturiero e nei processi industriali", ha commentato Cristina Garcia-Duffy, a capo del dipartimento Tecnologia presso l'istituto britannico di tecnologia dell'aerospazio.

Mentre i cieli d'Europa si riaprono ai voli passeggeri e i veicoli spaziali privati segnano una nuova era per lo spazio, è il momento per gettare le basi della resilienza del futuro. Prima di partire per questo viaggio, suggerisce la ricerca di Protolabs, dobbiamo chiederci quali strumenti usare per costruire il futuro che vogliamo.

#### What will have a negative impact on the supply chain over the next two years?

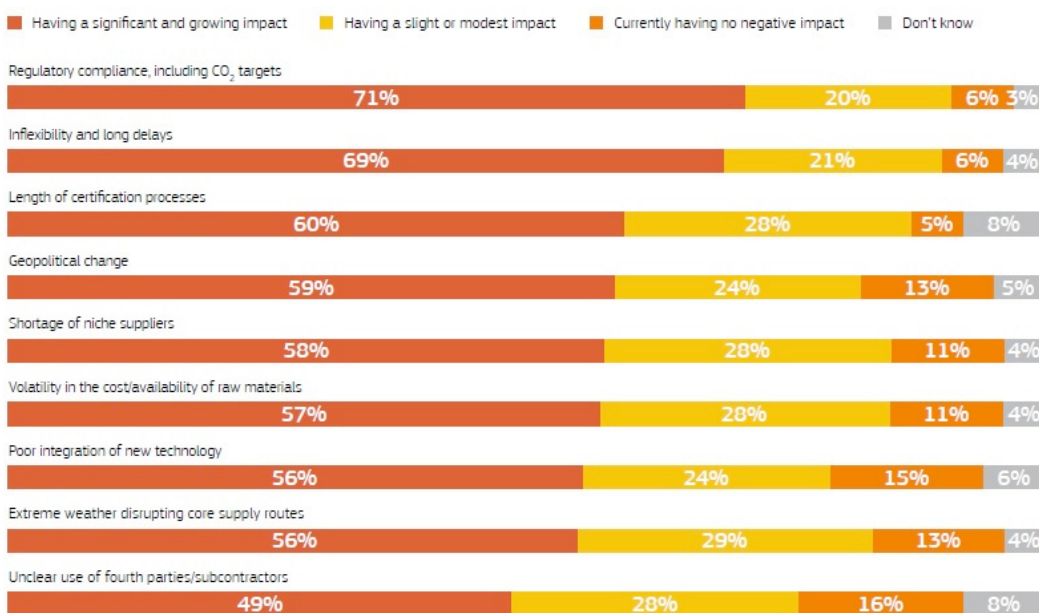


Figure 4. Q: To what extent, if at all, are the following challenges having a negative impact on the efficiency and reliability of your supply chain?



## BILANCIO POSITIVO PER I PUMS, NEL 2020 174 PIANI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

*Il punto nella giornata di apertura della quarta conferenza nazionale promossa da Euromobility*

ROMA, 10 SETTEMBRE 2020

La redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile (Pums) sta diventando una pratica sempre più consolidata tra le amministrazioni locali. L'Italia oggi ne conta 174, tra chi ha iniziato il processo e chi ha terminato la redazione. Rispetto al 2019, ci sono 14 nuovi piani approvati su 17 totali.

### **Pums in crescita**

Nelle regioni che hanno stanziato fondi per lo sviluppo sostenibile, ha rimarcato Valerio Piras, segretario di Euromobility, azienda che ha organizzato la giornata di apertura della quarta conferenza nazionale sui Pums (Ravenna, 9 settembre 2020), introdotta e moderata dal presidente Lorenzo Bertuccio, lo sviluppo maggiore si registra, infatti, in Puglia ed Emilia Romagna, oltre che in Lombardia e Toscana.

• • • CONTINUA A LEGGERE

## COMUNITÀ ENERGETICHE, ECCO IL DECRETO MISE

*L'incentivo rimpiazza lo scambio sul posto: 100 €/MWh per autoconsumo collettivo e 110 €/MWh per le Rec. Il tema Superbonus. Giroto: "Contributo complessivo di 150-160 €/MWh". Crippa: "No alle fossili"*

ROMA, 15 SETTEMBRE 2020

di C.M.

Arriva l'atteso decreto Mise che fissa l'incentivo lato produzione per l'autoconsumo collettivo e le comunità energetiche rinnovabili, recependo in anticipo la direttiva Red II secondo quanto stabilito dal Milleproroghe.

Il provvedimento è stato firmato dal ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli in occasione di una conferenza stampa a Palazzo Madama, a cui hanno preso parte il presidente della X Senato Gianni Giroto nonché i presidenti dei gruppi M5S di Senato e Camera, Gianluca Perilli e Davide Crippa, con intervento in diretta di Beppe Grillo (QE 11/9).

Il decreto verrà ora inviato alla Corte dei Conti per la registrazione.

• • • CONTINUA A LEGGERE

# Il ruolo dell'idrogeno nella decarbonizzazione UE

L'analisi in un rapporto pubblicato nell'ambito del progetto Asset

## REDAZIONE

“Oggi quasi tutto l'idrogeno generato nel mondo viene utilizzato come materia prima nelle industrie chimiche e di raffinazione. Oltre il 90% di quello europeo viene impiegato nella raffinazione, nella produzione di ammoniaca e in quella di metanolo. In futuro, tuttavia, si prevede che l'idrogeno diventi una delle principali leve di decarbonizzazione in tutti i segmenti chiave dell'economia che richiedono energia (sistema elettrico, industrie, trasporti ed edifici)”.

È quanto si apprende dallo studio “Hydrogen generation in Europe: Overview of costs and key benefits”, elaborato nell'ambito del progetto Asset (Advanced system studies for energy transition) da esperti delle società Guidehouse e Tractebel Impact. Il documento è stato pubblicato dalla DG Energia della Commissione europea.

Nello studio si ricorda come L'Esecutivo UE abbia definito la sua Strategia sull'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra l'8 luglio 2020; un piano che, tra i vari aspetti, definisce questa fonte come un volano per la sostenibilità, l'economia e l'occupazione, cioè settori a loro volta favorevoli alla risoluzione delle difficoltà dettate dall'emergenza Covid-19, ricorda la Commissione.

Sono fissati inoltre importanti obiettivi di sviluppo al 2050 e il rapporto pubblicato, in particolare, ne analizza la fattibilità pratica: almeno 6 GW di elettrolizzatori di idrogeno rinnovabile entro il 2024 e almeno 40 GW entro il 2030, con applicazioni industriali e nella mobilità quali mercati principali.

A livello di singoli paesi, invece, diversi Stati membri hanno pubblicato la propria strategia, come nel caso di Francia, Paesi Bassi, Germania, Portogallo e Spagna. L'Innovation Fund UE, inoltre, "darà molta attenzione all'idrogeno".

L'Europa utilizza attualmente il corrispondente di 339 TWh di idrogeno l'anno con un aumento stimato al 2050 tra i 667 e i 4.000 TWh. Dal punto di vista della produzione esistono varie opzioni tecnologiche ma il 64% dell'idrogeno nell'UE viene generato nei pressi del centro di consumo, il 21% come sottoprodotto di lavorazioni industriali e per il 15% centralmente per essere poi consegnato ai punti di domanda.

Ad oggi il 95% della produzione di idrogeno dell'UE viene effettuato tramite "steam methane reforming (Smr)" e "reforming autotermico (Atr)". In entrambi i casi si tratta di "processi ad alta intensità di carbonio". Secondo lo studio, però, "Smr e Atr potrebbero tuttavia essere accoppiati a sistemi di cattura, utilizzo e stoccaggio del carbonio (CCus)".

# Un nuovo modo per guardare ad energia ed economia

*Il metodo della "Fitness per la complessità"  
nel Quaderno Cnel*

.....

REDAZIONE

"La fitness economica dell'Italia e delle sue Regioni: competitività e opportunità" è il titolo di una nuova pubblicazione della collana "I quaderni del Cnel" che coinvolge anche il settore energia.

Il volume è stato redatto da Luciano Pietronero, Andrea Gabrielli, Andrea Napoletano, Andrea Tacchella e Andrea Zaccaria (Università Sapienza di Roma, Ise-Cnr e Ifc World Bank).

In primis occorre dire che "il metodo della Fitness per la complessità economica (Efc) rappresenta un approccio radicalmente nuovo per l'analisi strategica della competitività industriale dei paesi e delle regioni", si



legge nel documento del Cnel. "Lo sviluppo economico viene descritto in termini di un processo evolutivo di ecosistemi costituiti da elementi industriali, finanziari, tecnologici, infrastrutture e servizi che sono globalmente interconnessi. Si introducono nuove metriche sintetiche per la competitività industriale (Fitness) e si definisce un nuovo paradigma per l'economia industriale costruito su basi scientifiche e testabili".

Su queste premesse si scopre che l'Italia è "molto competitiva" nella "energy conservation and environment", al Sud come in altre aree, arrivando terza nella classifica mondiale rilevata per questo settore dalla Fitness Analysis dietro a Usa (1°) e Germania (2°) ma davanti a Corea del Sud (4°), Giappone (5°), Repubblica Ceca (6°) e Cina (7°). Guardando alle previsioni per i prossimi cinque anni, però, il nostro Paese rischia di perdere una posizione. Nel Campo dell'IT, invece, attualmente l'Italia non rientra nelle prime venti nazioni classificate, mentre si posiziona sesta nella bio-industria e nella manifattura di alto livello.

Più in generale, guardando alla fitness economica complessiva dell'Italia, risulta l'inserimento nell'ambito dei Paesi più industrializzati, "anche se in una posizione a ridosso dei migliori", sottolinea il lavoro del Cnel. "Va notato che questo risultato abbastanza positivo dell'Italia è dovuto anche al fatto che questi dati sono per il solo manifatturiero e non contengono i servizi; includendoli si scende nel ranking globale. Comunque l'Italia, dal punto di vista della sola diversificazione, è nei primissimi posti e ciò è dovuto alla competitività delle Pmi. Anche il tasso di innovazione e competitività brevettuale sono limitati e mostrano una specifica debolezza nel trasferimento tecnologico".

Il Covid-19, ricordano infine gli autori, "ha profonde implicazioni che implicano un ripensamento del nostro stile di vita e rappresenta anche un'opportunità per migliorare le proprietà di resilienza. Questa nuova situazione mostra infatti l'importanza di valori comuni che vanno oltre quelli di efficienza e di competizione. Anche tutte le altre problematiche che necessitano cooperazione come la sostenibilità, il green deal, le disuguaglianze, il clima e la perdita di biodiversità appaiono ora molto più attuali, anche se le proposte concrete per questi problemi sono spesso controverse".





# Sempre più sostenibilità nelle catene di approvvigionamento

Il "Business sustainability risk and performance index (Bsrpi)" indica importanti risultati soprattutto per le Pmi. L'Italia fa registrare un miglioramento più alto degli altri Paesi europei

## REDAZIONE

Cresce l'attenzione ai temi della sostenibilità nelle catene di approvvigionamento. E' quanto emerge dal "Business sustainability risk and performance index (Bsrpi)" a cura di Ecovadis.

A livello globale le Pmi hanno ottenuto risultati migliori delle grandi società in ambito ambiente, etica e approvvigionamento sostenibile. Se invece analizziamo solo le realtà europee, le grandi aziende superano le Pmi a eccezione del settore approvvigionamento sostenibile.

L'analisi si basa su un campione di oltre 40.000 aziende, valutate dal 2015 al 2019, e fa riferimento a **21 criteri di sostenibilità in quattro ambiti: ambiente, diritti umani e lavoro, etica e approvvigionamento sostenibile**. Nel target imprese da 26 a oltre 1.000 occupati, collocate in cinque regioni geografiche e afferenti nove settori: industria leggera, pesante avanzata; food and beverage; edilizia; commercio all'ingrosso; trasporti, information and communication technology(Ict); finanza; legale e consulenza. Il punteggio parte da **>25**, rischio elevato, per arrivare a **<64**, dove si posizionano le prestazioni migliori.

## I risultati del 2019

Oltre ad aver raggiunto il 57% di società con un punteggio pari o superiore a 45 a livello mondiale (nei 3 anni precedenti oscillava tra il 49 e il 51%), gli ultimi dati mostrano come le aziende europee abbiano avuto risultati superiori alla media globale in tutti gli ambiti.

Si arriva a **50,9** punti alle Pmi Europee, che invece negli Usa si fermano a **45,9**. Alle grandi aziende Ue un punteggio di **51,9**, che scende a **43** per le omologhe statunitensi.

Il grafico seguente mostra le variazioni degli indici per i quattro ambiti insieme e singolarmente.



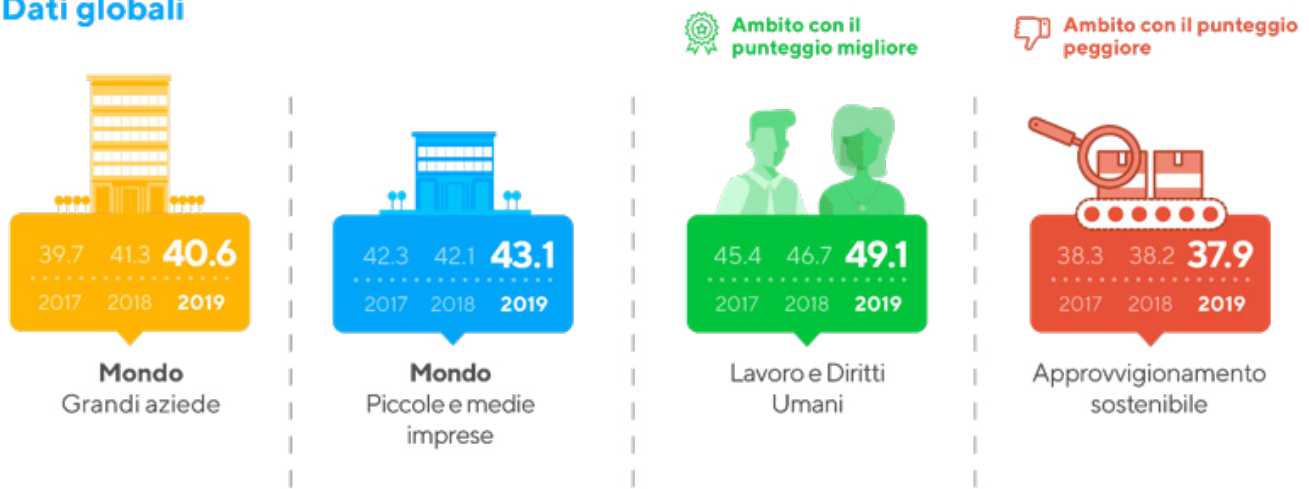
Source: EcoVadis Business Sustainability Risk and Performance Index 2020



Le prestazioni a livello globale con i valori per gli ambiti migliore/peggiore nel periodo dal 2017 al 2019

ecovadis

## Dati globali



## Come il Covid-19 ha impattato sul settore

Il documento di quest'anno vede alcuni approfondimenti: il rischio di crisi sanitaria e la preparazione delle catene di approvvigionamento al **Covid-19** (con dati riferiti al periodo **01/2018 al 04/2020**) e un'analisi sull'industria dei prodotti chimici (**dal 2015 al 2019**) e una dettagliata analisi delle emissioni di carbonio.

- 1) **Le catene** di approvvigionamento si sono dimostrate estremamente vulnerabili di fronte alla crisi Covid-19;
- 2) **Le società nordamericane** eccellono nella comunicazione sulle emissioni di CO2 mentre l'Europa si dimostra all'avanguardia nell'attuazione;
- 3) **L'approvvigionamento sostenibile** conferma il suo ritardo;
- 4) **I fornitori di prodotti chimici** hanno migliorato notevolmente le loro pratiche di sostenibilità.

**Pierre-Francois Thaler** commenta così i cambiamenti rilevati: "La recente pandemia ha messo una lente d'ingrandimento sui rischi e le vulnerabilità delle catene di approvvigionamento. Mentre le organizzazioni cercano di ricostruire le attività di business, devono anche garantire che le pratiche di sostenibilità restino in primo piano, soprattutto quando si tratta di selezione dei fornitori e gestione delle relazioni. La vulnerabilità di un'azienda dipende di fatto dal livello di vulnerabilità di tutti i suoi fornitori; inoltre, senza un sistema di gestione della sostenibilità olistico, le organizzazioni saranno costantemente impegnate a costruire la resilienza per la disruption delle catene di approvvigionamento ma senza contribuire in modo significativo agli obiettivi di sostenibilità globale".

## L'Italia guida la transizione

**L'Italia registra un miglioramento delle performance di sostenibilità più alto degli altri paesi europei.** Le Pmi hanno ottenuto valori migliori rispetto a quelli delle imprese più grandi, oltre a una media europea di **51,5**, dimostrando maggiori prestazioni riguardo la sostenibilità. In questo contesto, i dati italiani sono ottimi: le grandi aziende ottengono un punteggio di **48,8** mentre le Pmi raggiungono il **52,4**, pari a un aumento rispettivamente di **1,9** e **2,6** punti rispetto al **2018** e **2,8** e **4,5** rispetto al **2017**.

Il punteggio medio italiano, per le aziende più grandi, scende al di sotto della media europea complessiva di 51,5 nel 2019, dove le grandi aziende di **Svezia, Paesi Bassi, Francia** e anche **Regno Unito** hanno ottenuto i risultati migliori.



## Gli standard Esg promuovono la svolta "green" di Eni

L'azienda di San Donato Milanese ha ottenuto una "A" nella valutazione Msci Esg riguardo l'aspetto ambientale, sociale e di governance. A Eni anche il punteggio più alto nella classifica relativa alle aziende oil & gas di Bloomberg, che ne valuta le prestazioni ambientali. Infine, la società si è posizionata nel top 3 della classifica Esg ratings di Sustainalytics. Secondo l'a.d. Claudio Descalzi "queste valutazioni sono un incoraggiamento nel continuare, con ancora maggiore determinazione, a focalizzarci sulla sostenibilità come elemento centrale del nostro modello di business".

## Alstom, test su un treno a idrogeno in Austria

Dal 14 settembre un treno a idrogeno con sistema Alstom Coradia ilint ha iniziato i suoi viaggi sulle ferrovie austriache, che saranno percorse nei prossimi tre mesi per verificarne l'idoneità nei tratti più stressanti. Progettato specificamente per l'utilizzo su tratte non elettrificate, permette un funzionamento sostenibile con ottime prestazioni grazie alla tecnologia delle celle a combustibile.

## Idrogeno verde, intesa tra Abb e Hydrogen optimized

La multinazionale svizzera e quella canadese hanno firmato un Memorandum of understanding per produrre idrogeno "verde" su larga scala, al fine di ottenere energia pulita, sostenibile ed economica. Hydrogen optimized fornirà la tecnologia dell'elettrolisi dell'acqua a elevata corrente, mentre ABB metterà a disposizione i suoi raddrizzatori ad alta potenza, adatti a ogni applicazione industriale grazie alle elevate caratteristiche di disponibilità, produttività e sicurezza per il personale.

**Bambini e adolescenti  
sono rimasti invisibili.  
MA NON PER NOI!**

**#CONTINUIAMODAIBAMBINI**



**Amici de! Bambini**  
IL DIRITTO DI ESSERE FIGLIO

**Sostieni con una donazione  
la Campagna di raccolta fondi  
straordinaria**

**#CONTINUIAMODAIBAMBINI**

**Cosa puoi fare con la tua donazione?**

**25€**



**supporto scolastico** a un adolescente di Casa Pinocchio. **Nessun adolescente deve rimanere indietro**

**50€**



**un kit di prima accoglienza** a una mamma accolta insieme ai propri figli. **Ogni bambino deve avere una casa.**

**75€**



**beni di prima necessità** alle famiglie dei campi sfollati di Idlib, in Siria. **Ogni bambino deve essere protetto**

**100€**



**una social card** per aiutare una famiglia in Italia che ha perso il lavoro a causa del Covid19. **Ogni bambino ha diritto ad un'infanzia spensierata**