

così il frecciarossa... investe sul “verde”

di Simone Finotti

Il caso virtuoso di Trenitalia, che ormai da anni adotta una politica di grande attenzione alle pulizie e all'ambiente. Lo raccontano a GSA i responsabili della Sostenibilità, Luigi Contestabile, e degli Acquisti e Monitoraggio pulizie, Maurizio Genovese.

“La puntualità, certo. Ma subito dopo, fra i criteri con cui i viaggiatori giudicano il nostro servizio, viene la pulizia. E quasi sempre, nelle lamentele degli utenti, le due cose vanno di pari passo: “Treno in ritardo, e pure sporco”, capita spesso di sentire.”

Massima attenzione all'ambiente e all'igiene

Chi parla è **Maurizio Genovese**, Responsabile Acquisti e Monitoraggio Pulizie di Trenitalia. È lui che si occupa di acquistare i servizi di pulizia dei vagoni ferroviari che fan su e giù per lo Stivale, oltre che degli impianti industriali e delle officine per la manutenzione del materiale rotabile, e monitorare l'andamento dei relativi contratti di appalto attraverso una struttura dedicata per conto di Trenitalia SpA. Insomma, il grosso delle pulizie ferroviarie in Italia. Nessuno meglio di lui, e di **Luigi Contestabile**, che in Trenitalia è Responsabile della Sostenibilità, è in grado di spiegarci e raccontarci nel dettaglio il grandissimo impegno con cui l'azienda, ormai da diversi anni a questa parte, sta affrontando i fronti della pulizia, della sostenibilità e della riduzione dell'impatto ambientale. Insomma, massima attenzione all'ambiente non solo nel servi-



zio di trasporto, ma anche in tutte le “facilities”, vale a dire i servizi collaterali che possono rivelarsi impattanti.

Pulizia sì, ma sostenibile

Tutto, si può dire, parte dall'inizio, e cioè oltre un secolo e mezzo fa, quando il treno vide la luce. “Dal punto di vista ambientale, il treno nasce già di per sé con un bel vantaggio competitivo in termini di efficienza energetica rispetto agli altri mezzi”, spiega **Contestabile**. “In effetti una ruota di ferro che gira su una rotaia di ferro, oggi per di più alimentata elettricamente, non ha praticamente rivali fra gli altri sistemi di trasporto. E' naturale che noi abbiamo cercato di cogliere questo vantaggio, e da almeno 20 anni a questa parte questa è per noi un'importante leva di competitività nei confronti di un'utenza che si dimostra sempre più preparata e sensibile alle tematiche ambientali. Sull'ambiente il treno produce mediamente 1/3 delle emissioni di CO₂ delle auto, e 1/5 dell'aereo, e il trend è quello di ottenere performance ancora migliori. Non a caso sui nostri biglietti inseriamo i dati sull'impatto ambientale del viaggio e sul nostro sito, alla sezione dedicata

Trenitalia e l'ambiente, è presente la piattaforma Ecopassenger, che dettaglia i dati su CO₂, consumo energetico, particolato sospeso, ossidi di azoto e idrocarburi non metanici mettendoli a confronto con quelli degli altri sistemi di trasporto. Basta un clic e si ottengono tutte le informazioni al riguardo.”

Nuovi treni ad alta efficienza energetica

“Non solo: abbiamo appena chiuso una gara da circa 4 miliardi di euro, una delle più importanti di sempre, per una fornitura di treni regionali che a prestazioni analoghe, e in alcuni casi addirittura superiori, assicurano un consumo energetico del 30% inferiore. Senza contare le alleanze con altri player della mobilità come Enjoy, EcoRent e BikeMi (per restare a Milano) che permettono di spostarsi in maniera sostenibile anche al di là del percorso su rotaia, fino all'ultimo chilometro. Poi c'è tutto il lavoro nel backstage, cioè dietro le quinte, che spesso non salta agli occhi dell'opinione pubblica: ad esempio stiamo per installare tre grandi impianti fotovoltaici da oltre 4 megawatt nelle nostre officine, abbiamo cambiato molti dei nostri vec-



chi sistemi di riscaldamento con moderne tecnologie a irraggiamento e stiamo riconvertendo a LED l'illuminazione degli impianti industriali, abbattuto le emissioni non solo nel trasporto, ma anche nelle officine. Sempre dal nostro sito è possibile scaricare un documento di 200 pagine su tutto quello che facciamo in chiave ambientale: ogni anno pubblichiamo il Rapporto di Sostenibilità, che insieme al bilancio è uno dei documenti più articolati che il Gruppo FS produce. E anche le aziende che vogliono lavorare con noi devono offrire adeguate garanzie ambientali, e quelli che prima erano soltanto requisiti premianti, ora stanno sempre più diventando in-

dispensabili per collaborare con noi. In questa politica generale, il settore delle pulizie è centrale: i treni da pulire sono moltissimi e ci rendiamo conto che l'impatto di un'operazione come questa deve essere costantemente monitorato", conclude Contestabile.

Un grande investimento sul verde

Chi pensa a farlo è **Maurizio Genovese**, che ripercorre i punti forti del commitment di Trenitalia nel campo delle pulizie. "Innanzitutto occorre dire che Trenitalia è un'impresa pubblica dei Settori Speciali e in quanto tale è tenuta ad applicare la disciplina prevista nel Codice degli Appalti

(DLgs.50/2016). Da oltre 10 anni nelle nostre gare di pulizia ci atteniamo al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (che premia il corretto mix tra qualità tecnica [65%] e convenienza economica [35%]), e all'attualità adottiamo il metodo di valutazione con il confronto a coppie in linea con quanto suggerito dalle linee guida ANAC. Già dal 2011 bandiamo gare a procedura aperta di rilevanza comunitaria per i servizi di pulizia, e già allora inserimmo fra i fattori premianti gli elementi ambientali. In linea con le previsioni del nuovo Codice dei Contratti, Trenitalia, anticipando anche l'obbligo previsto, è solita suddividere le gare pulizie in Lotti. Inoltre facciamo attenzione alle dimensioni dei lotti, in modo da garantire l'apertura alla partecipazione delle Pmi."

Pionieri nella sensibilità ambientale

"Sull'ambiente, poi, siamo molto attenti già da ben prima che entrassero in vigore le norme stringenti che ben conosciamo ora. Dal 2012, con l'uscita dei Cam (Criteri Ambientali Minimi) per i servizi di pulizia, abbiamo iniziato a inserire requisiti premianti come certificazioni ambientali, Ecolabel, ecc., che poi sono via via diventati obbligatori (emblematico il caso della Iso 14001, obbligatoria in Trenitalia già dal 2013, e della certificazione sociale Ohsas 18001). Fra l'altro già prima dei Cam avevamo bandito una gara per l'alta velocità con criteri ambientali premianti. Oggi aderiamo totalmente alle direttive Cam-Pan Gpp (Piano d'Azione Nazionale per il Green Public Procurement), e nelle ultime gare bandite abbiamo premiato imprese che proponevano più del 50% di prodotti Ecolabel. Non solo: premiamo anche le iniziative di formazione del personale, e tutti gli aspetti che riguardano la gestione dell'appalto nel suo complesso: minor consumo di sostanze chimiche, minimizzazione dei consumi di energia e acqua,



filtri con capacità di trattenere PM10 e riduzione nella produzione di rifiuti, ecc. Per dare qualche numero, posso dire che i parametri ambientali rappresentano il 30% circa del punteggio disponibile per l'offerta tecnica, che nel suo complesso, come detto, rappresenta di norma il 65% del punteggio di gara (il 35% è l'offerta economica). Siamo sensibili anche al tema dei rifiuti, già nei capitolati e nei progetti di gara.

Una struttura per il controllo

Tutto questo avrebbe poco riscontro senza attenti controlli. "Certo, poi c'è la necessità di garantire che tutto ciò che l'impresa dichiara nel progetto di gara venga poi puntualmente applicato. Per questo Trenitalia ha implementato un sistema di gestione dei contratti di pulizie dedicato. Nel nostro caso i Direttori dell'Esecuzione del Contratto (DEC), che sono tutti quadri, cioè funzionari di alto livello inseriti nell'organizzazione delle due Divisioni Committenti "trasporto regionale" e "trasporto long haul", sono in possesso degli strumenti per poter sovrintendere all'applicazione rigorosa di quanto previsto nel contratto e in tutti i suoi allegati, ivi inclusi i criteri ambientali. Per fare questo il DEC ha a disposizione, fra le altre cose, un manuale ad hoc, una struttura di esperti a supporto della gestione del contratto e un sistema informativo attraverso il quale condurre le attività di programmazione degli interventi, controllo e contabilizzazione. Dall'altra parte, in applicazione anche di quanto previsto dal decreto CAM I l'Appaltatore è tenuto a mettere a disposizione del DEC tutte le schede tecniche e le prove di laboratorio dei prodotti utilizzati, le schede dei macchinari e delle attrezzature. Se in corso d'opera l'impresa vuole cambiare prodotto, può farlo soltanto con prodotti equivalenti o superiori e previo benestare di Trenitalia. Tra gli investimenti importanti che abbiamo fatto di recente c'è anche quello di una nuova

release della piattaforma informativa a supporto della gestione dei contratti delle pulizie sui treni, che ci permette di gestire ancor meglio eventuali variazioni di esercizio. L'uso di piattaforme come questa è coerente anche con la nostra politica ambientale, per-

ché in linea con la dematerializzazione e con un approccio "paperless". Insomma, da quando, nel 2009, abbiamo cambiato marcia, i risultati si vedono e sono anche apprezzati, come mostrano le ricerche di customer satisfaction."



PAREDES

Soluzioni d'igiene e di protezione professionali

in Europa:

DAL
1942

50 000
CLIENTI

PRODOTTI
10 000

700
DIPENDENTI

Concepriamo, produciamo e distribuiamo una gamma completa di prodotti monouso per l'igiene professionale delle mani e degli ambienti. Sempre nel rispetto della nostra filosofia **Eco Attitude®**.

www.paredes.it

eco
attitude