

MOVEO

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



L'intermodalità per una logistica sostenibile e competitiva

13 luglio 2022 | Napoli | Stazione Marittima Centro Congressi, Molo Angioino

Secondo evento di confronto della fase preliminare

REPORT DI RESTITUZIONE

TAVOLO 2 – Il cambio modale: dagli incentivi alla regolazione



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Partecipanti

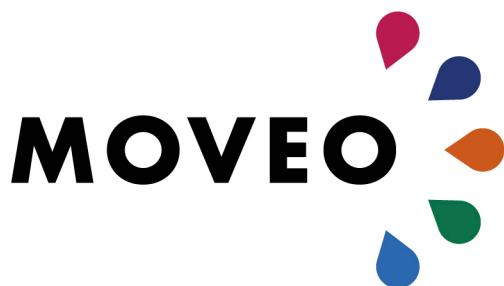
Giuseppe	Acquaro	Terminali Italia	<i>Amministratore Delegato</i>
Alessandro	Albertini	ANAMA	<i>Presidente</i>
Emanuele	Arcese	ANITA	<i>Presidente Sez. trasporti intermodali e contenitori</i>
Emanuel	Bonanni	Associazione FerCargo	<i>Segretario Generale</i>
Stefano	Brambilla	Fedespedit	<i>Segretario Generale</i>
Floriana	Buccioni	Confindustria	<i>Quadro</i>
Giovanni	Consoli	Assarmatori	<i>Director, General Affairs and Maritime Policy</i>
Andrea	De Bernardi	Mercitalia Intermodal	<i>Amministratore Delegato e Direttore Generale</i>
Marcello	Di Caterina	ALIS	<i>Vicepresidente e Direttore Generale</i>
Viviana	Gigantiello	Conftrasporto Lotras	<i>Direzione Operativa e Amministrativa</i>
Aldo	Maietta	Associazione FerMerchi	<i>Componente Comitato Regolatorio</i>
Rita	Malavasi	Amazon	<i>Public Policy Manager IT</i>
Marcello	Mariani	UIR Unione Interporti Uniti	<i>Segretario Generale</i>
Autorità di Sistema Portuale			
Silvio	Memoli	del Mar Tirreno Centrale	<i>Funzionario Ufficio Tecnico</i>
Guido	Nicolini	Logtainer	<i>Amministratore Delegato</i>
Ana	Sbutega	Novartis	<i>Public Affairs & Sustainability Specialist</i>
<i>Deputy head of office Short Sea North/South Lines, Short Sea Commercial & Operations</i>			
Mario	Signore	Grimaldi Group	

Esperti

Andrea	Ballarin	TPlan Consulting	
Francesco	Benevolo	RAM Comitato scientifico	<i>Direttore operativo</i>
Angela			
Stefania	Bergantino	Università di Bari Comitato scientifico	
Andrea	Giuricin	TRA consulting Università Bicocca	

Facilitatrice di tavolo

Elena	Bellu	Avventura urbana	
-------	-------	-------------------------	--



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

Al tavolo 2 erano presenti numerosi partecipanti e la discussione è stata molto partecipata e ordinata.

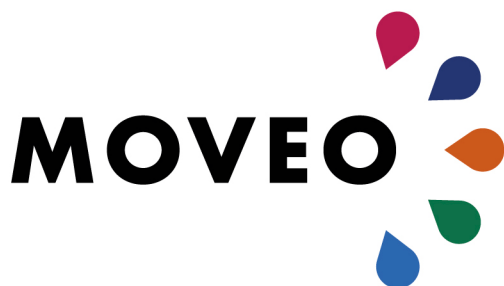
Temi emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda 1: Qual è la vostra valutazione sul funzionamento dei singoli incentivi? Come potrebbe essere migliorato il loro disegno complessivo? È ipotizzabile o auspicabile una integrazione delle misure?

Domanda 2: Quali interventi ritenete più adeguati a incentivare progetti di filiera e stimolare comportamenti più virtuosi?

Obiettivo comune del sistema trasportistico è quello di creare un "sistema Paese" competitivo, in grado di proporre una offerta intermodale, non solo idonea alla nuova domanda nascente, ma anche in grado di stimolarne una nuova.

Il sistema incentivi viene ritenuto da tutti necessario e gli attuali Ferrobonus, Marebonus o Sconto Traccia sono valutati funzionali, sebbene insufficienti. Oltre ad un loro possibile incremento, vengono richieste revisioni agli strumenti affinché il loro disegno complessivo sia migliorato. Il primo intervento ritenuto fondamentale da molti partecipanti riguarda le modalità di rendicontazione e i tempi di erogazione, reputati eccessivamente lunghi e, pertanto, da rivedere e aggiornare. In secondo luogo, si ritiene fondamentale ripensare lo strumento passando da una logica funzionale ad una strutturale, adeguando e uniformando maggiormente lo strumento agli standard europei e ampliando la platea che può accedervi (proposta quest'ultima che non trova convergenza al tavolo). Si ritiene opportuno, inoltre, che siano riviste le regole di distribuzione in base a valori misurabili e trasparenti. Un importante suggerimento, che trova consenso tra i principali utilizzatori, è quello di razionalizzare la sua distribuzione al fine di favorire una crescita uniforme per tutto il Paese, in grado di aiutare a colmare i gap infrastrutturali che in alcune aree non sostengono il cambio modale, ad esempio per evidenti vuoti ferroviari o carenza di spazi (per

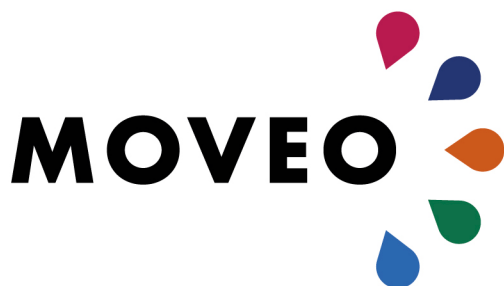


Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

la manovra, di stoccaggio o parcheggio) o laddove ci siano colli di bottiglia che non consentano il raggiungimento di lunghezza treno o peso trainabile sufficiente.

Infine, resta un tema fondante, su cui non si converge, che riguarda la scelta del migliore destinatario, se il produttore o il consumatore, nell'ottica di capire se ha più importanza un miglioramento del servizio o la possibilità di scelta dell'offerta più concorrenziale (viene portato ad esempio l'ecobonus che non riguarda il produttore ma l'acquirente quale aiuto nel sostenere una spesa più alta per l'auto elettrica).

Viene opzionata la possibilità di inserire anche una nuova misura di sostegno, parallela al Ferrobonus e Marebonus, denominata Terminal Bonus. Tale beneficio viene suggerito in relazione ad un miglioramento della qualità del servizio tale da incentivare lo shift modale, efficientando i nodi strategici affinché possano rappresentare un punto di scambio in-out funzionale all'interno dell'intera filiera, contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ imposti dall'UE e offrire servizi accessori che li rendano maggiormente competitivi anche a scala europea. I terminal intermodali, attraverso l'erogazione di servizi "accessori" diversi dall'handling e dalla manovra, possono creare condizioni tali da rendere più appetibile l'intermodale ferroviario e portuale, intervenendo sugli scali ferroviari ma anche su terminal portuali /banchine e retrobanchine, binomio questo molto discusso al tavolo. A ciò, basta l'esempio dei fast corridor: attraverso l'erogazione di servizi doganali nei terminal intermodali, il sistema ferroviario diviene molto appetibile per gli spedizionieri marittimi che in tal modo preferiscono il ferro alla strada, il tutto con beneficio anche per il sistema portuale italiano. Lo strumento richiederebbe particolare attenzione agli standard richiesti, esigendo una gestione in grado di incrementare il volume dei treni prodotti nell'esercizio rispetto a quello precedente. Viene suggerita l'intermediazione di un ente terzo che possa certificarne la qualità in termini, ad esempio, di tempi risparmiati e riduzioni di CO₂ (oggi ogni treno mediamente trasporta l'equivalente di 30 camion per 500 km, i quali a loro volta emettono mediamente 0.62 kg/km di CO₂ in atmosfera: ciò significa che ogni treno in più prodotto ha contribuito ad abbattere mediamente 9.3 tonn. di CO₂). Tale proposta non è sostenuta da tutti poiché un partecipante ritiene che introdurrebbe ulteriori costi gestionali con impatto finale sulle tariffe praticate ai potenziali clienti della filiera da attrarre con impatto negativo. Il miglioramento o la nuova progettazione di questi terminal e hub di interscambio richiede di porre particolare attenzione alla



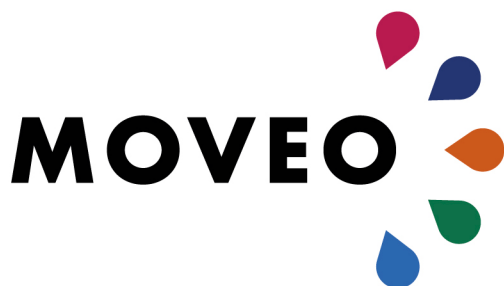
**Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica**

digitalizzazione della piattaforma logistica e la costruzione di obiettivi comuni tra gli attori operanti in uno stesso contesto.

Al fine di poter incentivare comportamenti virtuosi alcuni partecipanti ritengono fondamentale intervenire al miglioramento dell'attuale rete infrastrutturale che, ad oggi, rappresenta il principale disincentivo verso uno shift modale dalla gomma al ferro o mare. Nel suo rinnovamento, nuova progettazione o adeguamento a standard europei si suggerisce di concentrare l'attenzione verso le tratte che oggi possono costituire una reale alternativa alla gomma, vale a dire gli hub o gli assi lungo i corridoi principali (ritenuti strategici per la produzione e la distribuzione) che non necessariamente coincidono con quelli compresi nella rete TEN-T. Un partecipante fa notare infatti che molte relazioni inland-porti nelle quali il mercato offre numerose opportunità di shift modale a favore del ferro sono comunque molto importanti ai fini dell'obiettivo sia di shift modale che del complessivo sistema portuale Italiano in quanto il loro sfruttamento contribuisce a velocizzare le operazioni di carico e scarico delle navi nei porti e di sdoganamento delle merci.

Ponendo poi l'attenzione verso il sistema produttivo e la catena del valore, che ad oggi esternalizza il servizio distributivo in favore di hub europei (ritenuti più efficienti, green e competitivi), si ritiene fondamentale stimolare l'uso degli incentivi al fine di rendere più competitivo il sistema logistico intermodale che coinvolga le grandi imprese in ottica di partnership pubblico private e le PMI che ad oggi rappresentano in Italia la maggior parte delle imprese. La collaborazione con i grandi gruppi può giocare un ruolo strategico nella definizione delle caratteristiche degli hub logistici funzionali rispetto alla natura specifica del settore e delle merci, tenuta in considerazione tutta la filiera e la catena del valore e promuovere dunque l'aggregazione (alcuni partecipanti ritengono che tale proposta non sia mai stata accolta dagli stessi beneficiari) e l'attrazione delle PMI che potranno beneficiare di un contesto più florido e per questo più competitivo.

Temi emersi durante la seconda sessione di discussione



Domanda 1: Quali interventi possono aumentare i fattori di competitività delle diverse modalità di trasporto, sia ferroviaria che stradale?

Domanda 2: Quali interventi soft e regolatori possono essere adottati per favorire il cambio modale verso un traffico merci più sostenibile?

Nel chiedersi come favorire il cambio modale affinché il traffico merci sia più sostenibile emergono dalla platea due possibili approcci. Ci si chiede, infatti, se sia più efficace farlo attraverso un meccanismo di regolazioni o un accompagnamento alla scelta, legati entrambi ai Km percorsi.

Nel primo caso si tratta di valutare l'effettivo impatto di possibili divieti e penalità, ritenuti da tutti molto poco efficaci, in favore piuttosto di un sistema di certificazioni o preferibilmente premialità. Intervenendo, invece, sulla scelta si richiede di porre attenzione alla trasparenza delle informazioni affinché l'utente, che sia esso il produttore, l'operatore logistico o l'utente finale, sia consapevole del costo di trasporto in tutte le sue componenti. Si ritiene infatti che, in un approccio competitivo, sia corretto dare l'opportunità di scegliere liberamente, ma informando su quando la convenienza derivi da effettive strategie aziendali o quanto possa essere viziata da incentivi o esternalità. Ad oggi, tale sensibilità incide ancora poco sulla scelta sostenibile per una questione spesso culturale ("si è sempre trasportato su gomma" e quindi viene ancora richiesta in larga misura) o per questioni economiche (l'utente finale, ad esempio, è sensibile nella scelta di un prodotto più green, "a patto che le spese aggiuntive siano sostenute dal produttore").

I principali fattori che influiscono sull'aumento dei costi, su cui è importante concentrarsi al fine di rendere lo shift modale più sostenibile, riguardano i tempi di trasporto (legati a possibili inefficienze della rete) e di attesa/congestione/stoccaggio. A tal fine i partecipanti suggeriscono una serie di possibili soluzioni su cui porre attenzione:

- migliorare sulla sicurezza dei trasporti con interventi che regolamentino il lavoro;
- promuovere una pianificazione e progettazione a scala nazionale: che implica lo sforzo di uniformare i regolamenti regionali e di frontiera, che generano difficoltà in particolare agli operatori MTO;
- rivedere il sistema infrastrutturale dando priorità a quegli strumenti di pianificazione che consentono di rivedere e adeguare gli spazi di manovra, stoccaggio, parcheggio negli hub strategici;



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

- garantire che gli operatori su ferro e mare possano competere sulla base del mercato nell'offrire un servizio più competitivo, ponendosi entrambi come valide alternative alla gomma, senza che incentivi o aiuti di stato possano favorire l'uno o l'altro. Gli incentivi, soprattutto per nuovi servizi, non devono distorcere la concorrenza.
- sviluppare sistemi di digitalizzazione delle informazioni, uniformi e condivisi, dotando di adeguati reti infrastrutturali digitali i già citati hub e i corridoi strategici.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

