

MOVEO

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



**Le città. Verso una mobilità sostenibile di merci
e persone.**

28 luglio 2022 | Firenze | Palazzo degli Affari

Terzo evento di confronto della fase preliminare

REPORT DI RESTITUZIONE

TAVOLO 2 – Le nuove tecnologie per le piattaforme, le smart city e la smart mobility



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Partecipanti

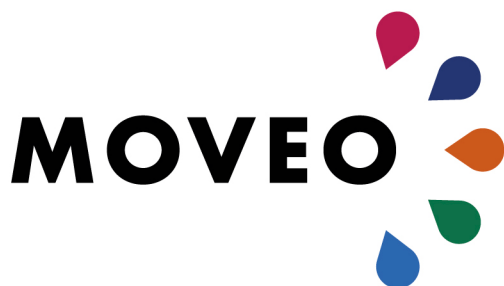
Luciano	Albanese	Tim	<i>Responsabile Sales Energy, Utility & Transportation</i>
Cristiano	Baldoni	ENAV Group d-flight	<i>d-flight Business System Integration</i>
Mario	Busillo	myCicero	<i>Responsabile progetti MaaS</i>
Massimiliano	De Masi	Poste Italiane	<i>Innovation Manager</i>
Simone	De Santis	Cubic	<i>Business Development Manager</i>
Simone	Ghelardini	Anama	<i>Vice Presidente</i>
Antonio	Pipelnino	Engineering Ingegneria Informatica	<i>Dirigente</i>
Gaetano	Valenti	ENEA	<i>Ricercatore Senior</i>

Esperti

Vito	Mauro	Politecnico di Torino Comitato scientifico	
------	-------	---	--

Facilitatrice di tavolo

Maddalena	Rossi	Avventura Urbana	
-----------	-------	-------------------------	--



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

La discussione si è svolta con molto ordine e capacità di ascolto reciproco tra i partecipanti, che si sono dimostrati soddisfatti del metodo proposto e più in generale dell'evento.

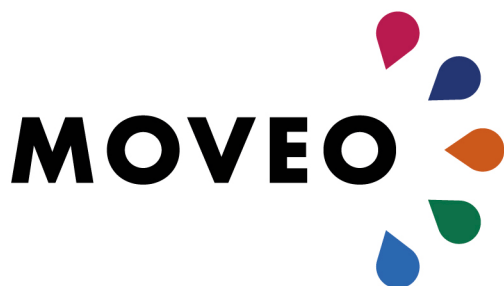
Temi emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Quali sono le opportunità offerta dalla transizione digitale e quali le strategie proponibili e le linee di intervento pubblico per sfruttarle al meglio?

Domanda di discussione 2: Quali possono essere i sistemi o le applicazioni "Smart Mobility" e CCAM di interesse per la mobilità urbana e maturi per applicazioni in Italia nel prossimo futuro?

La prima sessione si è sviluppata intorno alla constatazione, condivisa dall'intero gruppo, in base a cui l'uso sapiente della tecnologia può offrire un contributo sostanziale alla sostenibilità delle città, migliorando l'efficienza, la sicurezza e il comfort dei sistemi di mobilità di persone e merci. Le nuove tecnologie per le *smart city* in generale e per la *smart mobility* in particolare stanno progredendo a grande velocità e, se per molti aspetti offrono soluzioni già mature, negli anni a venire forniranno soluzioni sempre più innovative. In tale prospettiva la vera sfida che si prospetta è quella di riuscire a garantire la loro diffusione su larga scala, in modo tale che diventino 'cosa comune', accessibile per tutti.

Un primo passo verso una diffusione capillare delle nuove tecnologie per la *smart mobility*, secondo quanto suggerito dai partecipanti, è quello di promuovere politiche pubbliche abilitanti e nuovi apparati normativi capaci di dare una forte spinta al processo di digitalizzazione in atto, mediante l'estensione della sua obbligatorietà sia nelle strutture pubbliche sia nelle aziende private, anche di piccole dimensioni. A tal fine si suggerisce inoltre di promuovere meccanismi



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

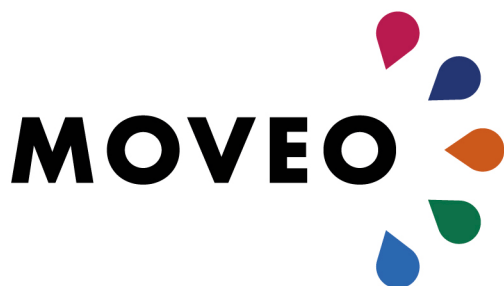
incentivanti e premianti che facilitino tale processo, soprattutto nelle realtà meno grandi (es. piccoli autotrasportatori).

Sempre nella prospettiva di accelerare il processo di digitalizzazione, i partecipanti al tavolo suggeriscono all'unanimità di costruire a livello nazionale una struttura di consulenza per favorire le innovazioni digitali in tema di mobilità nelle Pubbliche Amministrazioni. Esse, infatti, spesso, non avendo risorse interne capaci di affrontare la sfida dell'innovazione, invece di strutturarsi come attori abilitanti nel processo di digitalizzazione, ne divengono i soggetti inibenti. Vale la pena citare l'esempio dei pagamenti digitali, che consentono risparmi nella gestione dei ricavi da vendita e migliorano l'accesso al servizio da parte degli utenti, ma che mancano ancora di una diffusione capillare.

Tutti i partecipanti al tavolo concordano inoltre sulla necessità, affinché l'innovazione digitale sia di impatto, di incrementare i progetti pubblico-privato, attualmente poco sviluppati per una certa complessità procedurale che attualmente sembra caratterizzarli. Si domandano a riguardo norme e regolamenti che aiutino lo snellimento delle procedure.

Oltre che la diffusione dei servizi digitali i partecipanti al tavolo evidenziano la necessità di una forte spinta alla loro integrazione e condivisione. Per quanto riguarda le modalità di mettere a fattor comune le diverse tipologie di dati possedute dai diversi operatori della mobilità vengono delineate dal tavolo due diversi approcci: un primo approccio basato su una standardizzazione dei dati a livello nazionale e quindi una loro condivisione centralizzata e top-down, su modello finlandese. Un secondo approccio strutturato invece sull'interoperabilità tra diversi sistemi e operatori, su base almeno regionale.

Un'altra questione emersa riguarda la necessità di migliorare l'accessibilità dei dati inerenti la mobilità al fine di costruire modelli analitici e previsionali sempre più precisi. Secondo un interlocutore, infatti, nonostante l'Unione Europea con i suoi cataloghi dati abbia sicuramente aiutato tale processo, spesso il loro reperimento in Italia è comunque difficoltoso, anche perché spesso essi vengono forniti in forma aggregata e pertanto risultano difficilmente utilizzabili. Riguardo a quest'ultimo aspetto viene comunque fatto notare che in Italia è espressamente



vietato realizzare modelli su dati che implicano il tracciamento delle persone e che pertanto, essi devono saper interagire con dati aggregati.

Sempre riguardo ai modelli viene avanzata la proposta, ritenuta solida a futuribile, di creare una rete di modelli interoperabili per lo scambio di informazioni e servizi in termini di mobilità.

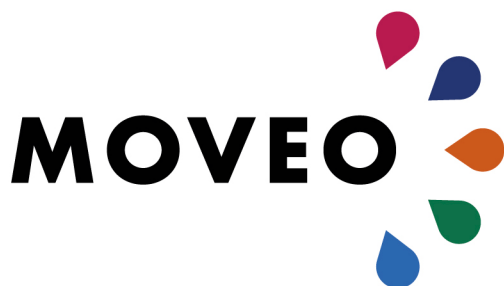
Un partecipante al tavolo, riflettendo intorno alla necessità di una maggiore conoscenza dei fenomeni di mobilità, propone la creazione di una piattaforma di monitoraggio di infrastrutture, domanda di spostamenti e flussi di merci e persone, 'a buccia di cipolla', che lavori cioè su diversi ambiti territoriali, partendo da quello urbano (attraverso la Control Room), a quello macro-territoriale a quello, infine, nazionale.

Un'ulteriore proposta pervenuta al tavolo suggerisce la creazione di un sistema di bigliettazione digitale unico per i diversi sistemi di trasporto di scala regionale o nazionale. L'obiettivo può essere raggiunto lavorando su due livelli distinti:

1. Aumentare gli investimenti per acquisire sistemi più moderni ed efficienti (che consentano ad es. di ridurre i costi legati alla vendita, tipicamente intorno al 15% del volume annuo dei ricavi da vendita, a percentuali intorno al 6-7%, consentendo risparmi significativi);
2. Agevolare il dialogo tra gli operatori di TPL, affinché possano acquisire congiuntamente (condividendo anche i costi di gestione e manutenzione) piattaforme complete e integrate by design, trasformando così l'esperienza utente.

Ciò consentirebbe da un lato di attrarre verso la mobilità sostenibile un bacino d'utenza maggiore (mediante sistemi moderni con interfacce ingegnerizzate per massimizzare la fruibilità e l'*engagement*), dall'altro di migliorare sensibilmente la capacità di trarre beneficio dall'elaborazione di grandi quantità di dati (sia in relazione alla gestione dei clienti che all'ottimizzazione della pianificazione e gestione del servizio di trasporto).

Grandi aspettative circondano i potenziali benefici che la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (CCAM, Cooperative, Connected and Automated Mobility) potrebbe portare al trasporto urbano. A tal fine i contributi del tavolo si concentrano in particolar modo sul tema



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

dell'Urban Air Mobility, soprattutto attraverso le testimonianze di due partecipanti, che evidenziano come alcuni enti in Italia (con riferimento esplicito all'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – e a Poste Italiane) abbiano già sviluppato tecnologie mature che potrebbero consentire l'uso di droni per coprire l'ultimo miglio nel viaggio delle merci o addirittura di droni-cargo per il loro trasporto su distanze più sostenute. I fattori che secondo gli interlocutori fungono attualmente da ostacolo alla diffusione di queste nuove tecnologie, di per sé molto mature, sono essenzialmente: l'assenza di norme dedicate o comunque adeguate, un problema culturale della popolazione ancora non abituata a questo tipo di strumenti e, infine, un importante gap nell'esistenza di infrastrutture per la viabilità adeguate. Il tema delle *smart road* viene trattato dal tavolo in termini di sostanziale incapacità allo stato attuale di realizzare infrastrutture capaci di abilitare lo sviluppo di sistemi CCAM, soprattutto per l'elevato costo che la realizzazione delle stesse attualmente implica, stimato a circa 5 volte il costo di una normale infrastruttura. Per preparare quindi le città all'uso di tali sistemi occorre lavorare sulla riduzione dei costi di realizzazione di smart road.

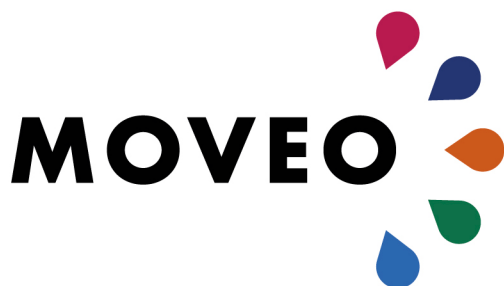
Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Quali sono le “infrastrutture minime abilitanti” e quali i punti critici su cui intervenire, le modalità di intervento e le priorità per la loro realizzazione?

Domanda di discussione 2: Quali possono essere le regole e gli approcci sistemistici/tecnologici per le “piattaforme”, adatti a favorire uno sviluppo dei servizi in un mercato concorrenziale regolato?

Un obiettivo da perseguire per aumentare la sostenibilità urbana è, secondo gli intervenuti, quello di incentivare l'utilizzo del Trasporto Collettivo secondo il paradigma MaaS - Mobility as Service.

A tal fine le città dovrebbero mettersi nelle condizioni di erogare tutta una serie di servizi di mobilità unendo fornitori di servizi di trasporto pubblici (come autobus, tram e treni) con servizi privati come il car sharing, il bike sharing o i servizi di noleggio di automobili. In questo modo, attraverso



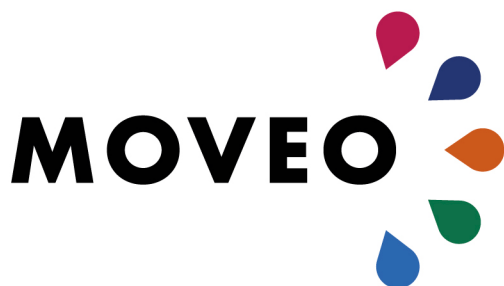
Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

un'unica piattaforma di raccolta dati, gli utenti potrebbero pianificare il viaggio e pagare utilizzando un unico account. Le piattaforme più evolute dovrebbero essere in grado di mostrare all'utente le diverse opzioni di viaggio con relativi prezzi e tempi di percorrenza, per consentirgli di scegliere la soluzione migliore a seconda delle proprie esigenze. Una volta pianificato il viaggio, la naturale evoluzione del servizio sta, secondo gli intervenuti al tavolo, nel consentire all'utente di prenotare il mezzo di trasporto direttamente in App (taxi, car sharing, scooter, treno) per essere certi di arrivare a destinazione nei modi e nei tempi previsti senza perdite di tempo inutili.

A tal riguardo la riflessione dei partecipanti al tavolo si concentra sulle modalità di gestione e di funzionamento di queste piattaforme MaaS. Si constata una diffusa tendenza nello sviluppare piattaforme che consentono l'interoperabilità tra diversi operatori privati, generalmente di carattere regionale. In questo modello l'intervento pubblico si limita a fornire una struttura minimalista in grado di facilitare l'interoperatività tra privati. Viene a tal proposito menzionata come best practice la piattaforma T-Per della Regione Emilia-Romagna.

In generale in Italia si avverte una eccessiva suddivisione di ruoli e responsabilità (agenzie della mobilità, assessorati ai trasporti, operatori di trasporto, enti strumentali, ecc.) e ciò spesso pone un limite alle capacità di intervento (intesa sia come capacità di spesa che di perimetro di intervento). In ambito europeo abbiamo invece esempi come TfL a Londra, che gestisce il trasporto pubblico nella sua totalità (viabilità, TPL, parcheggi, ecc.) e questa impostazione consente di affrontare le sfide della mobilità sostenibile con un approccio multidisciplinare in grado di fornire soluzioni organiche.

Riguardo al rapporto tra operatori MaaS e soggetti erogatori di servizi tavolo evidenzia una diffusa resistenza da parte di quest'ultimi allo sviluppo di piattaforme, che vivono come possibile elemento di riduzione dei ricavi. Sempre in tema di regolamentazione del rapporto tra erogatore di piattaforma e erogatore dei servizi viene evidenziata una difficoltà tecnologica che è quella di capire come tutte le offerte che gli erogatori dei servizi attualmente riservano, con l'obiettivo di fidelizzarli, ai clienti iscritti alla loro piattaforma, possono essere gestiti da una piattaforma MaaS. Altro punto critico della piattaforma è inoltre quello della condivisione delle informazioni relative alla domanda di trasporto che ogni operatore possiede.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

I partecipanti al tavolo avanzano la proposta di stilare, magari a livello nazionale o europeo, un elenco di criteri di accreditamento dei MaaS Operator, uno dei quali dovrà essere indubbiamente legato alla loro capacità in termini di cyber security. Tutti i partecipanti concordano sul fatto che la certificazione degli operatori e delle piattaforme MaaS dovrebbe essere compito delle Pubbliche Amministrazioni.

Un'ultima riflessione sviluppata dal gruppo rimasta aperta riguarda la tendenza anche indirizzata normativamente a rendere il livello amministrativo regionale, come livello preferenziale in cui gestire e rendere interoperabili tutti i dati digitali. Su questo punto si evidenzia il reale rischio che si creino venti isole digitalmente autoreferenziali e che quindi si ostacoli un processo di integrazione e di uniformazione nazionale se non europeo.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica