

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 3 – La transizione verso il full-electric



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Partecipanti

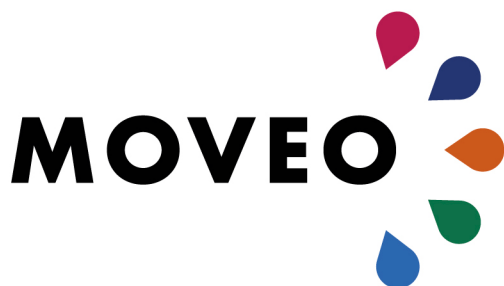
Lorenzo	Bandinelli	Enel X Way	<i>Senior Key Account Manager</i>
Andrea	Bardi	ITL	<i>Direttore</i>
William	Callegari	Amazon	<i>Operations Public Policy Manager</i>
Clio	Ceccotti	Motus-e	<i>Responsabile Tecnologia, Mercato e Ambiente</i>
Ezio	Civitareale	Agens	<i>Responsabile Area Studi e Politiche Economiche</i>
Silvia	Migliorini	Federchimica-Assogasliquidi	<i>Direttore</i>
Guido	Molese	Industria Italiana Autobus	<i>Responsabile Relazioni Istituzionali e Comunicazione</i>
Veronica	Oppici	AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente e Trasporti Comune di Milano	<i>Mobility consultant</i>
Francesco	Romagnoli	ANAV	<i>Responsabile Servizio Tecnico e Ambiente</i>

Esperti

Mirko	Procopio	MIMS STM
-------	----------	-----------------

Facilitatore di tavolo

Vittorio	Indovina	Avventura Urbana
----------	----------	-------------------------



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

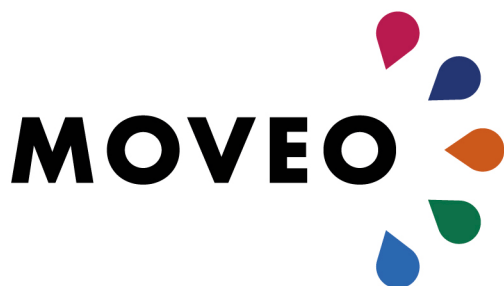
I partecipanti al tavolo sono intervenuti nella discussione condividendo i loro punti di vista, suggerimenti e raccomandazioni in un clima di ascolto e di relazione molto cordiale. Hanno aderito alle indicazioni suggerite dal facilitatore, condivise previamente con l'esperto designato al tavolo, sul modo di procedere alla discussione dei temi indicati nella "Guida alla Discussione" così come sull'ordine degli interventi. Tutti i partecipanti hanno avuto modo di intervenire ed interagire con gli altri partecipanti e l'esperto.

Da segnalare la presenza di uno stakeholder che, sebbene non contrario alla mobilità elettrica, è intervenuto per enfatizzare che gli obiettivi di decarbonizzazione possono essere raggiunti anche tramite veicoli con carburanti alternativi, come ad esempio i prodotti gassosi nelle diverse forme (gas naturale compresso, gas naturale liquefatto e GPL ed i loro sviluppi bio e rinnovabili), e auspicava dunque una loro valorizzazione - anche in senso incentivante - nel piano ministeriale in fase di sviluppo, al fine di poter contare su tecnologie tutte nazionali e già pronte anche dal punto di vista infrastrutturale per garantire un rapido svecchiamento in senso ambientale del parco veicoli (privati, adibiti al trasporto merci o TPL). I suoi interventi si sono dunque concentrati su tali diverse fonti energetiche e sulla necessità di garantire un approccio basato sulla neutralità tecnologica.

Temi emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda di discussione 1: In un contesto di forte accelerazione verso una mobilità full electric, quali sono le priorità dal punto di vista infrastrutturale, regolatorio, di incentivazione e disincentivazione per favorire la diffusione di questa tipologia di mezzi nel settore privato all'interno delle città?

Domanda di discussione 2: Per raggiungere l'obiettivo di una mobilità sostenibile, sicura e intelligente non si può prescindere dal ruolo



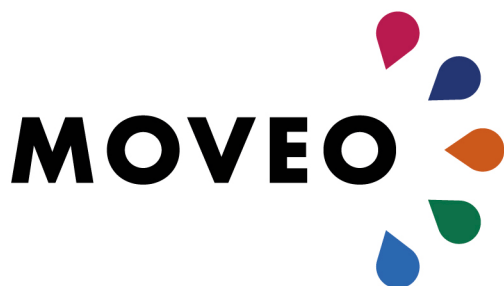
Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

fondamentale del Trasporto Pubblico Locale su gomma. Quali sono le principali criticità e proposte per favorire l'ingresso dei mezzi elettrici in questo settore? Quale supporto sarebbe necessario da parte dell'amministrazione centrale?

Sono emersi temi comuni ad entrambe le domande che si focalizzavano sul settore privato (domanda 1) e sul trasporto pubblico locale (domanda 2). Il tema delle infrastrutture è stato senza dubbio il tema sul quale i partecipanti si sono maggiormente concentrati nel corso della sessione. Anche il tema degli incentivi è stato oggetto di molti interventi, mentre gli aspetti regolatori hanno ricevuto meno spunti, comunque tutti importanti.

Sul tema delle infrastrutture, l'oggetto preponderante degli interventi di quasi tutti i partecipanti è stato quello della sostanziale mancanza e della necessità di adeguate infrastrutture cittadine per sostenere la mobilità full-electric dei veicoli privati e del trasporto pubblico locale (TPL). Per quanto riguarda la mobilità privata, è stato sostenuto che la transizione verso il full-electric non può prescindere dall'esistenza di infrastrutture come, ad esempio, le c.d. "colonnine di ricarica", sia pubbliche che private. L'attuale distribuzione, ridotta e non uniforme, di tali colonnine nelle città italiane viene considerato dagli stakeholders presenti al tavolo come uno degli ostacoli più importanti alla diffusione dei veicoli elettrici. La loro capillare installazione è, dunque, una delle priorità. Una distribuzione capillare e uniforme delle colonnine di ricarica mitigherebbe inoltre quella che alcuni partecipanti hanno definito "ansia da autonomia del veicolo", ovvero la preoccupazione del guidatore che il veicolo elettrico esaurisca la carica della batteria prima che una colonnina di ricarica venga raggiunta.

Gli stakeholders presenti al tavolo considerano gli attuali tempi delle singole ricariche, insieme ai tempi di attesa di chi si trova in fila per la ricarica, una delle criticità per l'impiego dei mezzi elettrici. Alcuni interventi al tavolo hanno anche enfatizzato l'esigenza di spazi adeguati per i veicoli in ricarica, le cui dimensioni possono variare da una piccola utilitaria a veicoli molto più grandi, inclusi furgoni e camion.



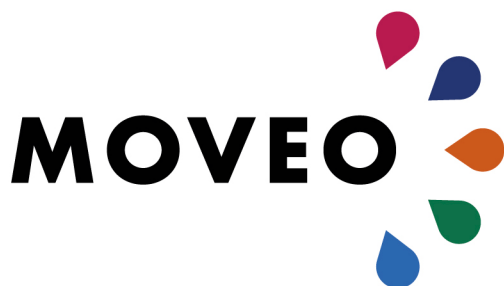
Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

È stato fatto presente che esistono diversi gestori di colonnine di ricarica ognuno dei quali fornisce all'utente una tessera per i pagamenti che in genere non può essere utilizzata per il pagamento della ricarica effettuata alla colonnina di un gestore diverso. Per questa ragione, gli stakeholders al tavolo hanno auspicato la standardizzazione dei mezzi di pagamento delle ricariche per far sì che l'utente possa ricaricare il veicolo in tutte le colonnine, a prescindere dal gestore.

Nel settore TPL, è stato evidenziato che le infrastrutture necessarie per i mezzi elettrici del TPL sono molto più "impegnative" di quelle necessarie per i mezzi dei privati. Viene ad esempio fatto notare che le ricariche richieste per i pullman elettrici richiedono una potenza maggiore rispetto ai veicoli di dimensione più ridotta come le autovetture. La transizione full-electric del parco autobus richiede investimenti e costi notevoli da parte degli operatori del TPL che in Italia si confrontano con una domanda del servizio che è minore rispetto ad altre realtà europee. A tal fine, è stata suggerita la creazione di punti di interscambio che agevolino il passaggio dell'utente da un mezzo pubblico all'altro per raggiungere le destinazioni nei vari punti della città e di stimolare l'uso del TPL. La transizione full-electric nel TPL implica la necessità di assicurarsi accesso all'elettricità nei depositi e il dialogo costante con i gestori che forniscono l'energia necessaria.

A livello più operativo, vengono in considerazione anche le possibili tempistiche di ricarica dei mezzi pubblici che potrebbero incidere su orari e frequenza del servizio e sul coordinamento dei bus in ricarica. Per questo motivo, sarà sicuramente necessario ripensare i contratti di servizio tra azienda di trasporto ed ente locale per venire incontro alle nuove esigenze del trasporto pubblico elettrico. Si è raccomandata inoltre la standardizzazione dei sistemi di ricarica. Si è aggiunto che la manutenzione dei mezzi elettrici necessita di competenze diverse da quelle del meccanico tradizionale, che dovrebbe essere formato e aggiornato oppure essere del tutto sostituito con nuove e diverse figure tecniche. È quindi fondamentale avere una adeguata offerta di meccanici e tecnici della mobilità elettrica.

Sul piano degli incentivi e dei disincentivi, la discussione si è concentrata sull'acquisto di veicoli elettrici e le batterie elettriche, e per l'installazione di colonnine di ricarica in spazi privati. Nel settore privato, è stata auspicata una integrazione delle varie forme di incentivo esistenti a livello



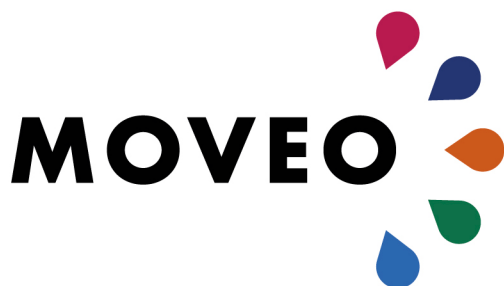
nazionale e regionale o locale in modo da offrire un unico incentivo che dia più vantaggi o benefici di quelli attualmente esistenti che sono ritenuti insufficienti per favorire la transizione full-electric. Sempre per agevolare l'acquisto di veicoli elettrici nel settore privato, sono stati menzionati anche gli strumenti del credito agevolato e all'integrazione del credito bancario con gli incentivi pubblici. Infine, la detassazione dei taxi che usano i veicoli elettrici è stata menzionata come ulteriore incentivo per favorire la transizione.

Da segnalare che qualcuno dei partecipanti al tavolo ha comunque argomentato che un piano di incentivi che mira a cambiare rapidamente il parco dei veicoli privati italiani dal carburante al full-electric potrebbe rivelarsi problematico se mancano o se non vengono prima potenziate le infrastrutture soft e hard di cui al paragrafo precedente. Ha ritenuto, quindi, appropriato suggerire un "transizione lenta" del cambio dei veicoli a carburante verso il full-electric e dare priorità alle infrastrutture.

Infine, uno degli stakeholder ha aggiunto che incentivi dovrebbero pure essere previsti per l'installazione di colonnine di ricarica nelle proprietà private. A questo riguardo, ha citato l'esempio della Francia che ha previsto incentivi per installare colonnine di ricarica all'interno delle proprietà condominiali.

Nel settore del TPL delle città il sostegno economico per la transizione full-electric è considerato imprescindibile e a tal riguardo i fondi del PNRR rappresentano un'opportunità. Bisognerebbe anche disincentivare l'utilizzo in città del mezzo privato a favore di quello pubblico in modo da limitare il traffico e valorizzare il trasporto elettrico.

Per quanto riguarda l'ambito regolatorio, la difficoltà di ottenere in tempi brevi l'installazione e attivazione delle colonnine di ricarica in città. Tale difficoltà viene imputata alle lungaggini burocratiche dei comuni cittadini, con differenze da città a città, ed è ritenuta una causa di rallentamento per la transizione verso il full-electric. Si è dunque raccomandato uno snellimento di tali procedure e un miglior coordinamento tra stato, regioni, ed enti locali ove il primo mantenga un ruolo centrale (centralizzazione della governance). Si è inoltre proposto di incentivare l'installazione di colonnine nelle periferie delle città, ad esempio, obbligando i gestori ad installarne sempre una determinata percentuale fuori dalle aree centrali delle città. Infine, è stata



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

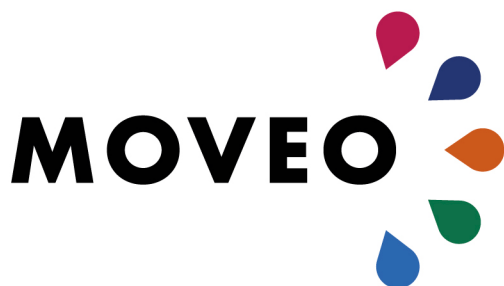
auspicata la regolamentazione delle tariffe delle ricariche per i privati. Con riferimento al TPL, si è suggerito di intervenire a livello regolatorio per snellire i tempi di autorizzazione per l'aumento della potenza della rete nei depositi del TPL.

Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Con l'ascesa dell'e-commerce il trasporto capillare delle merci all'interno delle città è una realtà consolidata e in continua trasformazione. Quali sfide incontra l'e-commerce nel contesto urbano italiano, costituito da realtà disomogenee e centri storici densi, nell'ottica dell'elettrificazione dei mezzi di trasporto (es. e-van, e-cargo bike)? Quali le priorità?

Domanda di discussione 2: La mobilità urbana del futuro sarà costituita da un ecosistema complesso dove mezzi di trasporto privati, pubblici, di mobilità condivisa e di ultimo miglio dovranno dialogare, intersecarsi e completarsi. In questo contesto la mobilità elettrica, per sua natura connessa, può rappresentare un'opportunità per mettere in relazione questi contesti. Qual è la vostra visione della mobilità urbana del futuro? Come potranno essere messe in relazione queste diverse modalità di trasporto per offrire il miglior servizio possibile?

Il dibattito sul trasporto merci nelle città ha visto pochi partecipanti intervenire nella discussione. La ragione principalmente addotta da alcuni degli stakeholders presenti al tavolo è stato il fatto che non hanno ritenuto di possedere una conoscenza adeguata del settore e-commerce o dei trasporti merci e delle loro problematiche o necessità.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

La sfida principale per la transizione full-electric è per gli stakeholder del settore trasporto merci, ancora una volta, la mancanza di adeguate infrastrutture per sostenere la mobilità elettrica. Si rimarca ancora la necessità di colonnine e spazi per la ricarica in aree urbane, considerate anche le dimensioni dei mezzi di consegna merci. Quello che è emerso durante la discussione è che il costante aumento della domanda nell'e-commerce determinerà un aumento della circolazione dei mezzi di consegna della merce ordinata online e dunque del traffico cittadino, motivo per cui l'elettrificazione diventa importante per ridurre l'inquinamento. Un'altra importante sfida per il settore del trasporto merci è dunque quello di assicurare i tempi di consegna in un contesto che attualmente vede la costante e crescente densità di traffico nelle città. Per agevolare l'acquisto di veicoli elettrici, sono stati menzionati anche gli strumenti del credito agevolato e all'integrazione del credito bancario con gli incentivi pubblici per le piccole aziende di trasporto per sopperire alla loro ridotta capacità economica di acquistare mezzi di trasporto elettrici.

Oltre alla necessità di infrastrutture adeguate alla mobilità elettrica in città, tema del quale si è diffusamente discusso nel corso di tutte e due le sessioni di discussione e che hanno sostanzialmente evidenziato necessità simili per ognuno dei comparti esaminati, si è parlato della possibilità e della necessità di ripensare il modello di consegna del cosiddetto "ultimo miglio". Si è discusso del cambio mezzo ovvero della possibilità di proseguire la consegna nelle città con mezzi elettrici (furgoni elettrici o cargo-bike) e dunque evitare che mezzi a carburante circolino nell'area urbana. Si è anche suggerita la possibilità e la necessità di ripensare le opzioni di consegna come, ad esempio, l'istituzione di punti di ritiro della merce ordinata online al fine di limitare la circolazione in città dei mezzi di e-commerce. Infine, si è anche accennata la possibilità di regolare l'accesso alle città al fine di favorire la mobilità elettrica e vietare o disincentivare quella a carburante dei mezzi di trasporto merci.

Con riferimento alla seconda domanda di discussione, l'esperto e i partecipanti al tavolo hanno convenuto che i precedenti interventi hanno sostanzialmente fornito già una risposta e dunque la discussione su tale domanda è stata estremamente ridotta e non ha aggiunto elementi di novità rispetto a quanto già detto in precedenza.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

In conclusione, per tutti e tre i comparti considerati (privato, trasporto pubblico locale e trasporto merci) gli stakeholders sono concordi sul fatto che il potenziamento e la realizzazione delle opere infrastrutturali per sono la preconditione per favorire la transizione alla mobilità elettrica nelle città. Hanno altresì condiviso la necessità di sostegno economico, sotto forma di incentivi diversi da quelli attuali e finanziamenti, per agevolare l'acquisto di veicoli elettrici, oltre che di snellimento dei processi burocratici e di una regia centralizzata per la transizione verso il full-electric al fine di superare le difficoltà che derivano dalla mancanza di uniformità di regolamenti e procedure locali. Infine, per ciò che concerne il settore trasporto merci, si sono contemplate best practices per la consegna c.d. "ultimo miglio" che possono favorire una mobilità elettrica nelle città quali il cambio mezzo o la limitazione della circolazione di mezzi di trasporto a carburante attraverso il cambiamento delle opzioni di consegna per il consumatore finale.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica