

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

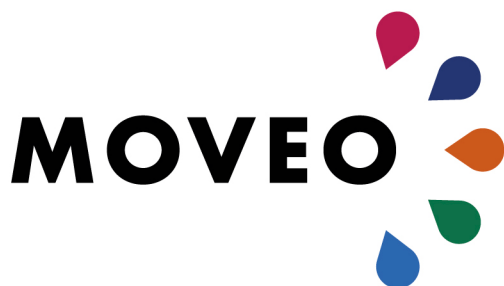
TAVOLO 4 – Le tecnologie per l'intermodalità e la sostenibilità



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Partecipanti

Walter	Barbieri	Uiltrasporti
Thomas	Baumgartner	ANITA
Michela	Cantero	
Michela	Capoccia	Federchimica Assogastecnici Sapio
Laura	Castellani	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli
Tomaso	Cognolato	Terminal Napoli Assiterminal
Filippo	De Cecco	Federchimica Assogasliquidi
Marco	Ferretti	Università Parthenope
Alberto	Fiorillo	Rete Ferroviaria Italiana
Francesco	Lugli	Rete Ferroviaria Italiana
Alessandro	Lupieri	Assoferr
Silvia	Moretto	Fedespedit
		Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Valentina	Nappa	
Antonio	Pipelnino	Engineering Ingegneria Informatica
Piero	Solcà	Associazione FerMerchi
Marco	Spinedi	Interporto Bologna
<u>Esperti</u>		
Ennio	Cascetta	Comitato Scientifico
Olimpia	Ferrara	SRM
Vito	Mauro	Politecnico di Torino Comitato scientifico
Massimo	Marciani	Fit Consulting
Ivano	Russo	RAM
Andrea	Tilche	MIMS Struttura Tecnica di Missione
<u>Facilitatrice</u>		
Angela	Nasso	Avventura Urbana srl



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

Il clima della discussione è stato sempre sereno e collaborativo e la discussione ricca di spunti che sono stati ripresi e rilanciati con argomenti differenti a cura dei diversi partecipanti al tavolo.

Temi Emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda 1: Quali sono le sfide della transizione ecologica per il settore dei trasporti e della logistica? Quali sono le vostre valutazioni sulle differenti opzioni tecnologiche per la decarbonizzazione dei trasporti?

Domanda 2: Quali linee di intervento pubblico sono necessarie per facilitare la transizione?

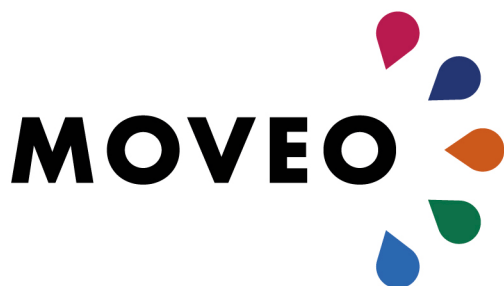
In un quadro di regole ambientali certe, una prima sfida è quella che riguarda il settore del trasporto marittimo. Le autostrade del mare sono rimaste escluse dal pacchetto 'Fit for 55', che prevede come obiettivo la riduzione del 55% delle emissioni climalteranti entro il 2030 e il loro azzeramento entro il 2050 (neutralità carbonica).

Il trasporto marittimo, che muove il 90% delle merci nel mondo, è stato sacrificato sul tavolo delle negoziazioni.

In questo settore, una attenzione particolare va dedicata alla problematica rappresentata dai traghetti: si stima che in un futuro prossimo il 30% dei traghetti non potrà più viaggiare. Serve una infrastruttura green che risponda a navi green (incrocio tra domanda e offerta di tecnologia).

Si invoca una posizione forte del Governo per difendere e supportare il settore del trasporto marittimo e le autostrade del mare. Un'azione che punti anche a superare le troppe diversità esistenti tra chi opera a terra e chi in mare.

Nell'ambito della transizione ecologica del settore dei trasporti e della logistica, la neutralità tecnologica va considerata a parità di effetto sugli inquinanti e dal punto di vista del sistema



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

complessivo considerando il contesto energetico italiano e internazionale. Per raggiungere questo obiettivo serve, da un lato, un tempo necessario e progressivo, un tempo ponte per traghettare gradatamente i sistemi verso un minore impatto ambientale e, dall'altro, un sostegno a chi non può cambiare subito (es. i cittadini che non possono affrontare il costo di un cambio di tecnologia dal motore termico a quello elettrico, come anche il comparto navi). Le scelte devono essere basate su una analisi estesa a tutto il ciclo di vita delle differenti tecnologie di propulsione. Questa metodologia consentirebbe di valorizzare anche i contributi provenienti dai biocarburanti e delle soluzioni rinnovabili da miscelare con le tecnologie tradizionali, che avrebbero il vantaggio di ridurre le emissioni gas climalteranti anche del parco circolante dei veicoli leggeri.

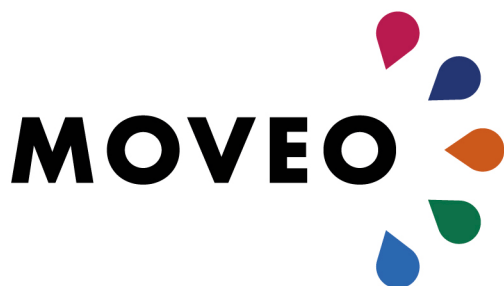
L'intermodalità nel settore aereo rappresenta un volume di nicchia, ma molto importante per il mercato italiano. Il voli cargo oggi sono concentrati all'estero, dove esistono anche servizi molto strutturati.

Il tema SAF (biocarburanti) viene affrontato anche alla luce delle evidenze emerse dal Rapporto STEMI. Sulla scelta dei biocarburanti l'invito è quello di affrontare l'argomento in modo sistemico. Per i biocarburanti di prima generazione la scelta si considera non sostenibile alla luce dell'impatto forte in termini di consumo di suolo e delle ricadute sulle produzioni agricole. I biocarburanti di seconda generazione utilizzano l'olio di palma di importazione estera, in particolare dall'Asia.

Per quanto riguarda il biocarburante sostenibile esiste una ricerca per l'ottimizzazione in ottica di circolarità.

Si tratta di opzioni, al momento, quantitativamente limitate nella disponibilità ma che – una volta definito un quadro certo ed univoco basato su tutte le tecnologie sulla base del principio di neutralità delle stesse per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 – potrebbero garantire una reale decarbonizzazione di tutte le modalità di trasporto, a partire dal trasporto navale e aereo.

Nel settore navale attualmente non si è ancora consolidata una opzione tecnologica di produzione utile all'obiettivo di decarbonizzazione. In questo settore, la priorità è quella di incentivare la



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

produzione e approvvigionamento locale. Attualmente i combustibili si comprano tutti all'estero, tranne una piccola quantità di gas. Tuttavia, sono numerosi i progetti che mirano a realizzare una infrastruttura di rifornimento nazionale e la messa a disposizione di bettoline che consentirebbero il rifornimento di GNL alle navi da crociera all'interno dei nostri porti.

La transizione ha tempi lunghi di sviluppo scientifico e tecnologico. E' utile pensare un percorso progressivo proponendo un ragionamento per seguire lo sviluppo tecnologico e per capire nei prossimi anni quali scelte saranno da perseguire in relazione alle diverse opzioni, guardando a tutto il ciclo di vita delle tecnologie, oltre che agli aspetti geopolitici coinvolti.

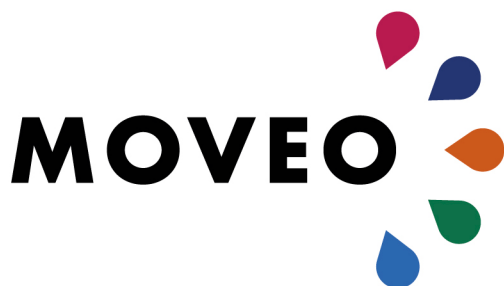
La tecnologia elettrica, ad esempio, si sta sviluppando molto velocemente. La chimica del futuro, ad esempio, sarà basata sull'idrogeno, ma anche sullo sviluppo delle soluzioni dei fuels bio e rinnovabili, in un'ottica anche di economia circolare e di valorizzazione dei rifiuti.

Esiste oggi una grossa spinta all'elettrico, ma nei prossimi anni avremo ancora bisogno di un mix energetico e tecnologico. Anche sull'elettrico, alcune questioni aperte ci interrogano come la provenienza dell'energia e il luogo dove viene prodotta la batteria.

In termine di efficacia delle scelte, l'esortazione è guardare al quadro generale e alle prospettive tecnologiche anche per minimizzare dei costi. Va tenuta in considerazione anche la geografia delle fonti.

In generale, l'attenzione che si sottolinea è nel prendere in esame sempre l'intera filiera e alle catene di valore entrando all'interno, negli slot a maggiore valore aggiunto.

Altra sfida della transizione ecologica per l'intermodalità è rappresentata dagli interporti, spazi di logistica e magazzini, che potrebbero creare delle comunità energetiche ed essendo vicini alla città, potrebbero contribuire con scelte tecnologiche efficaci per la riduzione della rottura di carico. Ad esempio, per e-commerce, usare mezzi alternativi (elettrici o alimentati a carburanti gassosi, anche nelle loro forme bio e rinnovabili) e di piccole dimensioni e promuovere l'automazione e robotizzazione dei processi per aumentare la competitività.



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

L'interporto rappresenta un corpo intermedio, potenzialmente un luogo dove promuovere e sperimentare cambiamento.

Sulle differenti opzioni tecnologiche a disposizione per favorire la decarbonizzazione dei trasporti, in particolare, l'idrogeno è ritenuto elemento chiave verso il cui uso però è necessario:

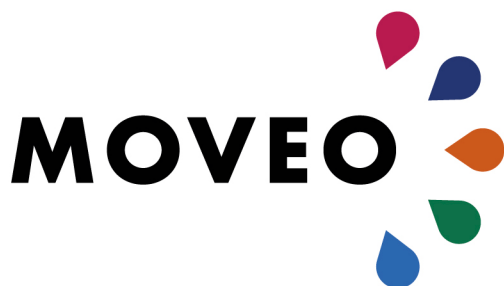
- avere una strategia dedicata (in Italia esistono solo Linee guida);
- un'azione di sostegno al rinnovo del parco veicoli e lo sviluppo di una infrastruttura di rifornimento (nel PNRR è inserita una missione specifica che prevede 40 stazioni di rifornimento);
- un aggiornamento della regolamentazione per le stazioni di rifornimento (l'ultima norma è del 2018);
- affrontare il tema degli impianti (variare la pressione per cambiare la capacità di trasporto).

Sul tema dell'approvvigionamento complessivo è importante rendere più efficienti gli scambi modali.

Come argomenti trasversali si rilevano i seguenti:

- promuovere l'approccio inclusivo coinvolgendo tutti gli stakeholders, utile ad attuare una fase di transizione e necessario per una co-costruzione delle scelte. Non solo informare. Tale approccio potrebbe favorire un cambiamento di mentalità aprendo all'innovazione e diffondendo maggiore conoscenza e consapevolezza sulle tecnologie per l'innovazione;
- investire sulle risorse umane nei settori dell'intermodalità, ("servono persone formate").

Partendo dal concetto di resilienza, la logistica si considera un settore in cui è meno matura la transizione energetica. Ci sono elementi che non si conoscono ancora e oggi, proprio per l'incompletezza delle conoscenze, non ci si può limitare ad una scelta tecnologica a livello di opzione unica. In questa direzione, si ritiene prioritario supportare il cambiamento, promuovere



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

molta sperimentazione e avere una visione centralizzata dei fabbisogni quantitativi dei diversi settori e delle tecnologie (mappatura del fabbisogno settoriale). La sperimentazione è utile per giungere a scelte più efficaci in termini di opzioni tecnologiche per la transizione ecologica nel settore dei trasporti e della logistica. Si tratta dunque di un processo dinamico.

Un cambiamento per tappe, un percorso che implica l'uso di tecnologia e insieme di flessibilità.

Per questo è importante costruire un luogo strutturato in cui si sperimenta uscendo dalla logica del tifo alimentato da interessi legittimi, ma industriali. È centrale avviare un discorso più ampio di riflessione sulle scelte delle opzioni tecnologiche nella loro proiezione dinamica.

Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

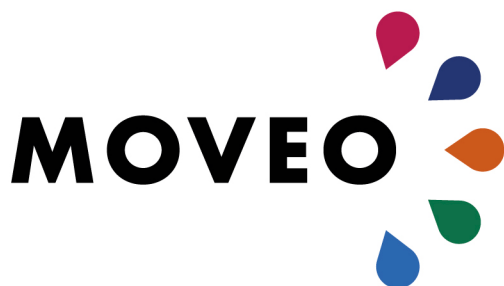
Domanda 1: Quali sono i punti critici su cui intervenire e le priorità per favorire la digitalizzazione della logistica e l'interoperabilità dei vari sistemi?

Domanda 2: Quali possono essere i sistemi o le applicazioni CCAM di interesse per la logistica e implementabili in Italia nel prossimo futuro?

Presupposti di contesto per le domande sono state:

- la digitalizzazione sta avvenendo per una spinta del mercato e nella logica di favorire la digitalizzazione;
- esistono tendenze europee e regolamenti che puntano alla interoperabilità sulle diverse piattaforme pubbliche e private;
- la Pubblica Amministrazione ha il ruolo di abilitatore del processo di transizione. Costruisce tessuto connettivo tra le diverse piattaforme attraverso un minimo di infrastrutture digitali (es. lettera di vettura digitale, punto di accesso unico, ecc.);
- l'elemento centrale costituito dal concetto di sussidiarietà.

Un primo punto critico individuato su cui intervenire per favorire la digitalizzazione della logistica e l'interoperabilità dei vari sistemi mette in luce come non si tratta solo di un problema di tecnologia, ma come sia fondamentale rivedere il processo in modo unitario anche per semplificarlo. Successivamente si affronterà il tema di quali devono essere i dati.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Attualmente sono presenti alcuni elementi per l'interoperabilità delle diverse piattaforme, manca la governance pubblica e il coinvolgimento di tutti gli attori pubblici e privati.

Tema principale che è emerso è la digitalizzazione dei processi sulla logistica. Oggi si rileva la scarsa tendenza a cooperare. L'esigenza è di promuovere piccoli interventi regolamentari, ma soprattutto ricostruire il clima di fiducia in questo ambito da parte di tutti superando lo scetticismo sedimentato negli anni.

Anche in riferimento al regolamento europeo "eFIT" 2020/1056, la sollecitazione è quella di concordare regole e standard sui dati. Punto critico sono i dati che, da un lato, assumono valore strategico e dall'altro, fanno rilevare, da parte degli operatori, un timore nella loro diffusione legato alla sicurezza. Quest'ultimo può essere letto anche come un alibi e possibile ostacolo al cambiamento.

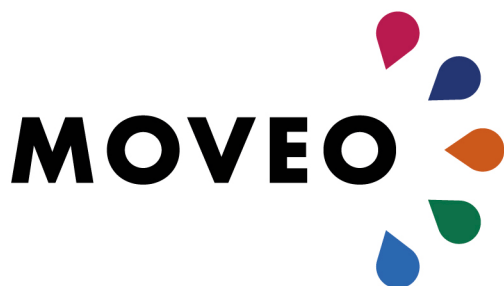
Oggi, nell'esperienza di diversi settori, i sistemi sono scollegati tra di loro e ogni sistema richiede i propri dati. Per una vera ricerca di collaborazione tra i differenti operatori, sarebbe necessario arrivare alla richiesta dell'inserimento del dato una sola volta. Riuscire a connettere i dati dove necessario come avviene negli altri Paesi e superando il retropensiero legato al timore di fornire dati alla concorrenza.

In questo ambito tematico, il ruolo che il pubblico potrebbe assumere è quello di rendere la catena più semplice e il dato sicuro e certificato. Si è portato ad esempio la creazione di una card unica di accesso, prevedendo un ampliamento della Piattaforma logistica nazionale.

Il pubblico potrebbe definire una richiesta standard minima di dati, identificando non solo quali dati ricevere, ma imponendo anche uno standard di qualità del servizio.

Altra leva per una vera digitalizzazione è rappresentata dall'eliminazione reale della carta (dematerializzazione completa). È ritenuto prioritario attuare il regolamento europeo accettando solo documenti elettronici, vietando l'affiancamento della carta al digitale. In Italia è partito da poco il processo per la lettera di trasporto elettronica.

Per incidere sulla tracciabilità del trasporto intermodale e per l'interoperabilità il percorso è complesso, attualmente non c'è una visibilità unica dei dati, ma bisogna accedere su più piattaforme, manca una informazione completa. La regolamentazione è una condizione obbligata che potrà permettere a tutti gli operatori della filiera e offrire un'informazione unica al fruitore finale.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

La PA può facilitare la regolazione degli standard per l'interoperabilità tra gli operatori e il PNRR rappresenta una grande opportunità prevedendo misure specifiche a favore della interoperabilità dei vari sistemi.

Sull'argomento riguardante le applicazioni CCAM di interesse per la logistica e implementabili in Italia nel prossimo futuro, si ritiene prioritario investire sull'automazione dei treni. Per questa azione la regia pubblica risulta di fondamentale importanza

Per gli sviluppi applicativi dei servizi nell'area CCAM, altre priorità citate sono state quelle di rivedere la normativa per utilizzare il "platooning" e favorire l'impiego di droni per consegne e per ultimo miglio. Sull'uso di sistemi di automazione, come i droni, la difficoltà, nelle esperienze conosciute, risulta quella di individuare con certezza il punto di destino e la modalità per dimostrazione della integrità della merce consegnata

L'interesse raccolto è di provare a sperimentare la consegna ultimo miglio utilizzando i droni (sul terreno, come si sta avviando a Milano) per la distribuzione di merce in ambito urbano in aree periferiche.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica