



DALLA TAVOLA ROTONDA DURANTE LA RECENTE EDIZIONE DI BILOG

SOS LOG: con il Bio-LNG logistica più sostenibile

Una nuova frontiera per il trasporto con i mezzi pesanti grazie all'utilizzo del metano da biomasse - Già oltre duemila truck operano con motorizzazioni compatibili e il settore è in crescita

LA SPEZIA – Un’ancora maggiore sostenibilità nella logistica è possibile con il Bio-LNG. Ne hanno discusso in una tavola rotonda organizzata e coordinata da SOS Logistica a BILOG i vari rappresentanti dei settori che partecipano alla produzione ed utilizzo del combustibile oggi ritenuto il nuovo traguardo, al di là del GNL, per raggiungere la più alta riduzione nelle emissioni.

“Si parla molto di LNG per la trazione dei mezzi pesanti mentre il Bio-LNG non si conosce ancora moltissimo - ci ha detto il presidente di SOS LOGistica Daniele Testi a margine del convegno - ma in effetti è una nuova frontiera dove il contenuto di emissioni di CO2 equivalente tende ad andare a zero nella logica well to wheel, cioè nel ciclo del carburante fino al consumatore finale”.

Moderato da Renzo Provedel, vicepresidente di SOS LOGistica, all’incontro hanno partecipato Dario Cingolani (LC3), Ugo Peruch (Mutti), Sergio Caimi (DIS), Gabriele Marin (Air Liquide Biometano), Massimo Santori (Gruppo CNH Industrial - IVECO). Tutta una filiera riunita dunque - come è nello stile dell’associazione - per esaminare possibilità e difficoltà dell’applicazione di economia circolare che può essere attuata con tecnologie già note, disponibili e sostenibili. E’ infatti possibile ottenere dagli impianti un metano liquido che deriva da biomasse, pulito, che non aggiunge gas clima alteranti e che utilizzato nei processi di trasporto non penalizza l’ambiente.

“Come associazione - ha spiegato Testi - abbiamo voluto raccontare le varie esperienze partendo da chi è attivo nei prodotti alimentari ed i cui scarti agricoli vengono poi utilizzati dai biodigestori per arrivare a chi si



Daniele Testi

occupa di realizzare questi impianti di produzione di gas naturale per poi liquefarlo, completando la catena con chi utilizza il Bio-LNG come autotrasportatore ed infine con chi produce i mezzi di trasporto. Non tralasciando temi legati alla competitività; quali sono le barriere affinché questo modello di filiera di economia circolare possa avere spazio nel breve termine e quali sono invece i vincoli che oggi impediscono all’Italia di sfruttare questo tipo di carburante innovativo.

Questa è una sfida che richiede una visione di sistema tra chi produce scarti agricoli, chi si occupa di biodigestori e impianti di liquefazione, chi presidia la catena di trasporto e chi produce i mezzi necessari all’utilizzo del biocarburante”. Ogni azienda ha uno specifico ruolo nel processo che si conclude con la distribuzione e, infine, con il consumo, ma tutte sono al tempo stesso interconnesse e interdipendenti nella creazione di un “sistema” sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

La Mutti ad esempio - ha spiegato il direttore del servizio agricolo Peruch - da sempre valorizza e

riutilizza gli scarti di lavorazione, che sono oltre 10.000 t/anno, anche attraverso la produzione di biogas e l’ottimizzazione della logistica sia del prodotto fresco in ingresso, sia del prodotto finito in uscita movimentando complessivamente durante la campagna di produzione oltre 10.000 tonnellate al giorno. Per l’azienda, il Bio-LNG è sicuramente una tra le più interessanti opportunità di mitigazione dell’impatto - ha detto Peruch - e sono previste ulteriori iniziative e ricerche per sviluppare questa soluzione. Anche Sergio Renato Caimi, direttore tecnico DIS -

Dentro il Sole, azienda da anni impegnata in Italia e all’estero in attività che hanno fra i principi cardine la riduzione del Carbon FootPrint e quella del Water FootPrint, ultimamente sempre più vicina al mondo agricolo, ha informato che, in collaborazione con Air Liquide, sono in fase realizzativa quattro impianti di produzione di Biometano Liquido e relativi distributori. L’azienda inoltre grazie alla sua esperienza collabora con proprietari e utilizzatori di flotte per il trasporto merci per la migliore ottimizzazione delle risorse favorendone l’accesso agli incentivi per il risparmio energetico.

Del gruppo Air Liquide, operante a livello europeo, ha parlato a BILOG Gabriele Marin informando sul lancio in Italia di un modello di sviluppo per la creazione di partnership con gli operatori agricoli al fine di valorizzare scarti agricoli e zootecnici, utilizzandoli all’interno degli impianti di produzione del biometano destinato ai trasporti. Attraverso le partnership, gli operatori agricoli hanno l’opportunità di prendere parte ad un progetto imprenditoriale che non si limita al recupero della materia prima ma percorre tutta la catena del valore

fino alla produzione di biometano destinato al rifornimento di veicoli singoli e flotte aziendali.

Dario Cingolani, direttore commerciale di LC3, prima azienda in Italia ad impiegare mezzi a metano liquido, ha confermato i grandi risultati ottenuti in termini di riduzione degli inquinanti e la disponibilità ad affrontare da subito l’importante sfida del biometano liquido. L’innovativa azienda di trasporti si è infatti già strutturata, anche grazie al distributore di flotta già abilitato ad erogarlo, per garantire ai suoi clienti il trasporto con questo carburante ritenendo al momento questa soluzione come la più green rispetto all’opzione elettrica ancora al di là da venire per i camion, ma auspicando nel contempo una rapida diffusione del biometano, la cui disponibilità, anche in forma gassosa, è attualmente limitata.

Secondo Massimo Santori di CNH Industrial-IVECO Italia, le potenzialità di crescita della tecnologia GNL e Bio-GNL applicate nei mezzi commerciali per le distanze a lungo raggio sono molto alte perché sempre più apprezzate dal mercato per la possibilità che offrono agli operatori logistici di ridurre i costi totali e per la capacità di fornire servizi su segmenti stradali ed autostradali con impatti ambientali decisamente contenuti. Santori ha informato che in Italia viaggiano già oltre 2.000 truck ad alimentazione GNL che adottano sistemi “powertrain” da subito compatibili con l’utilizzo del Bio-LNG e che si prevede un ulteriore forte consolidamento per il 2020.

A fronte di moltissime testimonianze a favore del Bio-LNG le criticità riguardano principalmente l’incertezza del suo costo per le aziende di trasporto; ma, è stato detto nell’incontro, che sul punto non ci saranno traumi dal passaggio LNG a Bio-LNG.

“Come SOS LOGistica stiamo avendo una grande attenzione a questa tematica legata ovviamente ai cambiamenti climatici e alla sostenibilità - ha concluso Daniele Testi - e si inizia ad accendere anche qualche faro sui processi della catena di distribuzione della logistica che incidono fortemente sui prodotti che vengono movimentati e quindi su una parte della catena del valore che oggi emette CO2 e gas nocivi in maniera piuttosto rilevante. Solo per fare un esempio dell’importanza della questione: in Lombardia il 28% di tutte le emissioni di CO2 è legato alla modalità e al trasporto”.

C.G.

GLI APPROFONDIMENTI NELLA TAVOLA ROTONDA A BILOG 2019

Urge la “Digital Cooperation” per una vera intermodalità

La strategia a livello europeo per il trasporto e la logistica digitali - Un prossimo incontro da ALIS a Roma organizzato dalla Codognotto con alcuni ministri UE

LA SPEZIA – Occorre una “Digital Cooperation” per risolvere la problematica della condivisione delle informazioni fra tutti i soggetti interessati dalla catena del trasporto intermodale. Perché se è vero che l’intermodalità è in grado di fornire grandi benefici in termini ambientali ed economici è altrettanto vero che le attuali modalità nella trasmissione dei dati della merce trasportata da un soggetto all’altro della catena intermodale rallentano il suo viaggio e comportano addirittura il rischio di annullarlo.

Di questo si è parlato a BILOG in una tavola rotonda sull’ultimo miglio ferroviario e la logistica digitale moderata da Federica Montaresi della AdSP del Mar Ligure Orientale con l’introduzione di Andrea Condotta (Codognotto) sul Digital Transport and Logistic Forum: il board dell’Unione Europea che deve definire una strategia a livello internazionale per il trasporto e la logistica digitale e di cui fanno parte proprio l’AdSP del Mar Ligure Orientale e la Codognotto - realtà selezionate fra le altre per capacità di innovazione in ambito tecnologico e logistico - insieme al ministero dei Trasporti italiano.

Attualmente i progetti finanziati dall’Europa per sviluppare la digitalizzazione nei trasporti e finanziati dalla Commissione Europea sono due (Fenix e Federated) per un valore complessivo di 45 milioni di euro su un valore complessivo del budget di 90 milioni di euro: “È un importo che dimostra che la tematica non è di poco conto - ci spiega a margine Andrea Condotta - entrambi i progetti si inseriscono in un quadro di insieme più ampio



Andrea Condotta

che è quello del Digital Transport Logistic Forum, sulla parte della digitalizzazione.

Per quanto riguarda l’Italia il prossimo incontro tra il partenariato del progetto Federated si terrà a Roma il 26-27 novembre presso la sede di ALIS Associazione Logistica Intermodalità Sostenibile perché tutti i partecipanti a questo progetto sono suoi soci. L’incontro verrà organizzato dalla Codognotto e vedrà, oltre la nostra partecipazione, anche quella di Grimaldi, Zailog, del Terminal San Giorgio ed anche di alcuni ministeri europei (olandese, spagnolo, finlandese, svedese e, come osservatori, il ministero tedesco e quello austriaco). L’incontro è limitato ad una ventina di soggetti che per due giorni proseguiranno i lavori pratici di implementazione del progetto stesso con l’obiettivo entro fine anno di definire una visione complessiva di come dovrebbe essere la condivisione delle informazioni all’interno delle catene logistiche”.

“Ad oggi stiamo lavorando sui singoli segmenti del settore della catena logistica - continua Andrea Condotta - e siamo ad una fase di step avanzato. Lavorando sulla dinamica generale della logistica ci siamo accorti che le esigenze e la visione dell’operatore su strada sono completamente diverse da quelle che può avere un operatore privato della sola parte marittima, o container, o relativa ai carichi parziali, o ai carichi completi. Pur trattandosi infatti più o meno dello stesso lavoro in realtà le relazioni esterne e la modalità con cui viene gestita la catena logistica differiscono completamente. La Commissione Europea ci

chiede perciò di presentare una proposta in termini di “visione”; in realtà nelle nostre elaborazioni è già emerso che la visione non può essere unica, ma che le diverse visioni dovranno trovare unità in un quadro condiviso. Nella pratica: le catene logistiche trattate sono diverse e se prendiamo come riferimento un servizio intermodale su ferrovia gestito da un soggetto privato consideriamo che questo attualmente deve comunicare certe informazioni al terminal, altre al carrier che farà il primo miglio, altre ancora a chi gestisce la tratta ferroviaria. Dovrà poi comunicare le stesse info, o aggiuntive, al terminal che è dall’altra parte del servizio ferroviario, ed ancora più o meno le stesse informazioni al carrier per l’ultimo miglio dell’arrivo. Si tratta in sostanza di una moltiplicazione infinita di informazioni da comunicare tra i vari soggetti accentratrice nella complessità dal fatto che il documento di trasporto internazionale (CMR) continua ad

essere cartaceo e che quel documento deve passare di mano fra tutti i soggetti che gestiscono la merce, con il rischio che vengano commesse inesattezze o irregolarità o addirittura di smarrimento del documento stesso”.

“Non è ipotizzabile che fra 4-5 anni la situazione sia ancora questa - dice ancora Andrea Condotta -; dovremo utilizzare un servizio intermodale i cui dati dell’ordine di trasporto passino dal sistema del cliente a quello del fornitore, e da questo vengano comunicati a tutti i soggetti della filiera con una sola operazione. Occorre una standardizzazione nelle connessioni dei dati che garantisca a tutti la privacy, e nello stesso tempo la fruizione degli stessi dati di trasporto. La mancanza attuale di una CMR unica deriva dalla mancanza di un accordo politico fra i Paesi. Seppure tutti i soggetti della catena intermodale hanno tutti o quasi dei sistemi informatici, tutti i contatti che avvengono via telefono o email non sono tracciati; purtroppo la situazione attuale del sistema logistico è questa. Ed inoltre ogni volta che ci si confronta digitalmente con un nuovo cliente si deve capire come funziona il suo sistema per potersi mettere in relazione e lavorare all’interfacciamento, etc..”

“Quello a cui puntano dunque questi progetti - sottolinea in conclusione Andrea Condotta - è trovare un accordo fra Paesi affinché la carta venga eliminata e soprattutto venga creato uno standard condiviso che permetta ai vari sistemi di dialogare. Il nostro è quindi un obiettivo politico-legale; l’aspetto tecnologico è consequenziale perché di fatto le soluzioni di carattere tecnologico esistono e sono più o meno le stesse, anche per la CMR elettronica. Il concetto chiave è quello del plug and play, cioè della spina: entrare in contatto con un nuovo soggetto e condividere con lui i dati con facilità risolvendo quello che oggi è un problema al 100%.

Conclusa la prima fase della visione del progetto si aprirà la seconda che definirà l’architettura informatica da utilizzare e poi l’ultima fase Pilot per la verifica del suo funzionamento nella quale vedremo un trasporto in cui il dato fluisce in tutti i players della catena, potenzialmente senza carta”.