

TAKING
COOPERATION
FORWARD

- Milano, 4 dicembre 2017

Pilot Action - kick-off meeting

- Valerio Cipolli | Provincia di Novara

Obiettivo generale del progetto:

Promuovere la multimodalità nel trasporto di merci chimiche facendo leva sul coordinamento e sulla facilitazione dei rapporti tra:

- Aziende chimiche
- Logistic service provider specializzati sul prodotto chimico
- Terminal merci
- Autorità pubbliche delle regioni chimiche dell'area Central Europe



Obiettivi specifici:

- Accrescere la sostenibilità della logistica dei processi chimici
- Aumentare la multimodalità nel trasporto delle merci chimiche
- Facilitare la cooperazione tra gli operatori multimodali



- **Pilot Testi ng**
 - **Output** : I Partner delle sette regioni europe e coinvolve nel progetto realizzato azioni pilota per testare l'efficacia del multimodal tool e guidare verso il raggiungimento degli obiettivi specifici
- **Capacity Building**
 - **Output** : realizzazione di seminari formativi rivolti agli operatori chimici e logistic i dei territori coinvolti per diffondere la pratica della multimodalità
- **Strategy and Action Plan**
 - **Output** : elaborazione di un documento strategico transazionale e di singoli piani d'azione e locali per definire soluzionei ad hoc
- **Analysis & Tool Development**
 - **Output** : messa a punto di strumenti operativi per sostenere il trasferimento da gomma a multimodalità nel trasporto delle merci chimiche

Avvio: 06/20
Fine: 11/20
18

Avvio: 12/20
Fine: 05/20
19

Dove siamo ora

L'Unione Europea attraverso i suoi organi politici e le sue Direzioni Generali fornisce **indirizzi e orientamenti** a cui tutti gli stati membri ed i rispettivi operatori economici devono (dovrebbero...) uniformarsi.

Nel campo del **trasporto delle merci** l'indicazione che emerge con chiarezza è quella di **privilegiare soluzioni multimodali** in grado di contribuire alla salvaguardia dell'ambiente rispetto alle emissioni di gas climalteranti riconducibili al trasporto interamente su gomma, limitando al contempo il congestionamento delle principali arterie stradali, con tutto il possibile beneficio che ne conseguirebbe.

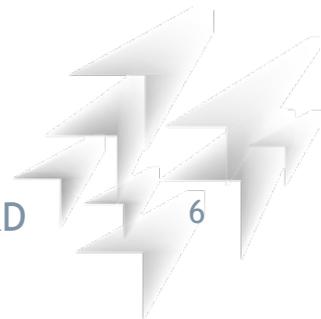


Laddove il ragionamento cada in particolare sul trasporto di merci chimiche, con un grado di pericolosità più o meno elevato in funzione della classe ADR, alle ragioni di carattere generale già evidenziate e che consigliano comunque il ricorso alla multimodalità, si aggiungono le considerazioni cruciali inerenti la sicurezza, che con buona ragionevolezza impongono cautele particolari nella fase di trasporto.

L'obiettivo europeo, che il progetto ChemMultimodal fa proprio, è quindi quello di identificare soluzioni in grado di promuovere una maggiore diffusione del trasporto multimodale, sia esso realizzato attraverso soluzioni di trasporto ferroviario oppure lungo le vie d'acqua interne (inland waterways) o marittime (short sea).



Ma... come fare? Quali soluzioni?



Senza alcuna pretesa di “insegnare il mestiere” a chi quotidianamente si confronta con professionalità indiscussa con le opportunità ed i vincoli che il mercato impone, nel corso del primo anno di attività i partner del progetto hanno lavorato alla definizione di un pacchetto di strumenti da mettere a disposizione delle aziende chimiche e logistiche per guidare la scelta della modalità di trasporto di volta in volta più efficace ed efficiente, sia da un punto di vista ambientale che della sicurezza e – non trascurabile – economico, che a sua volta si riconnette alle tempistiche necessarie per la consegna del prodotto..



Ciò che ne è nato è un TOOL PER LA MULTIMODALITA', forte di quattro pilastri:

LINEE GUIDA con tutti i parametri di cui tenere conto nelle diverse regioni europee a cui il progetto si rivolge

DATABASE ON LINE per la definizione delle molteplici combinazioni di trasporto esistenti a livello europeo per il collegamento tra le sedi delle aziende chimiche produttrici, gli hub intermodali e le destinazioni finali >
Intermodal links

CALCOLATORE DELLA CO2 per la verifica costante delle riduzioni di emissione del principale gas climalterante connesse alla sostituzione dei percorsi stradali con soluzioni ferroviarie e/o di vie d'acqua.

SERVIZI DI CONSULENZA definiti in stretta collaborazione con le aziende chimiche, con la creazione di un database dei contatti con i possibili stakeholder del sistema di logistica delle merci chimiche



Consulting
Service

IT-Visualization

Planning
Guidelines

Toolbox

What is our goal?

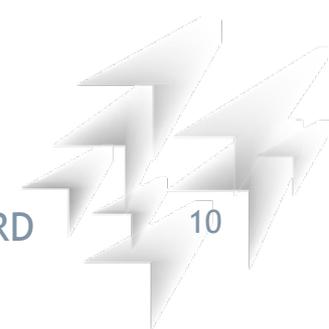
1. Make it into the decision-making process → Create **AWARENESS!!**
2. Pose a competitive alternative to unimodal transport
3. Promote modal shift from unimodal to multimodal chemical goods transport

Toolbox Elements



TAKING COOPERATION FORWARD

10



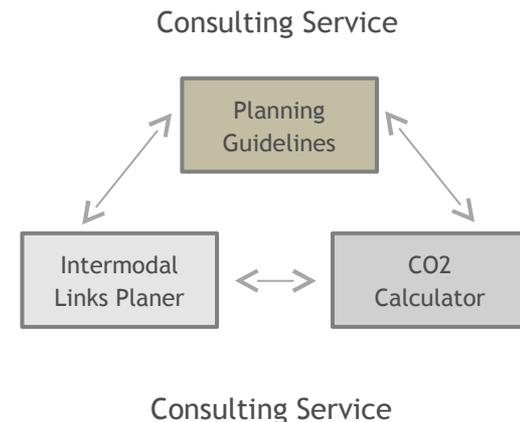
Toolbox Element 1

Consulting Service

Deliverable D.T1.2.8:

Toolbox Element: Consulting Services for chemical companies to improve multimodal transport

Partners will develop an approach for implementing consulting services in close cooperation with chemical companies to discuss current transport patterns, existing potentials and possible actions to promote modal shift.



Instructions: [20170717_ConsultingServices_ChemMultimodal](#)



Toolbox Element 2

Planning Guidelines

Regulative Regulations

Planning Guidelines

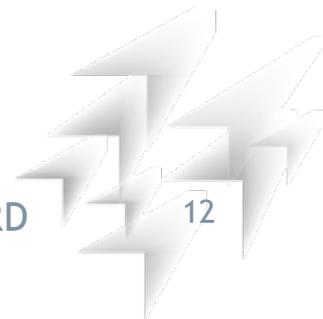
Application Document (Excel)

- Collection of regulative, national differences
 - Definition of terms such as intermodal transport
 - Loading regulations
 - Driving restrictions

- Based on the “Regulative Regulations”
- Reference to:
 - Intermodal Links Platform
 - CO2 Calculator

Goal: Usability, accessibility, compact package

Instructions: *20170718_Instruction_Excel_Planning_Guidelines*



Toolbox Element 4

CO2 Calculator

CO₂ Calculator for Chemical Transports

Interreg 
CENTRAL EUROPE
European Union
European Regional
Development Fund
ChemMultimodal

Total transport distance km

Weight of goods t

Mode of transport

Modal Split Truck +

Distance of transport modes

Distance to terminal by truck km

Distance between terminals by "" km

Distance from terminal to destination by truck km

Emissions 0.00

*based on:
Mc Kinnon, A., Piecyk, M.: Measuring and Managing CO₂ Emissions in European Chemical Transport. Edited by Cefic - The European Chemical Industry Council. Heriot-Watt University, Logistics Research Centre, Edinburgh, <http://www.cefic.org>

Modal split (Truck + ...)
Truck
Rail
Inland waterway
Short-sea
Deep-sea container
Deep-sea tanker
Pipeline
Air

Average rail/freight
Electrified rail
Diesel rail
Inland waterway
Ro-ro ferry - truck
Ro-ro ferry - rail
Small tanker (844t)
Large tanker (18371t)
Small bulk vessel (14201t)
Large bulk vessel (14201t)
Small container vessel (2500t)
Large container vessel (20000t)
All short sea

custom
10% by truck (Avg standard)
5% by truck
15% by truck
20% by truck
custom

Link: [CO2 Calculator](#)

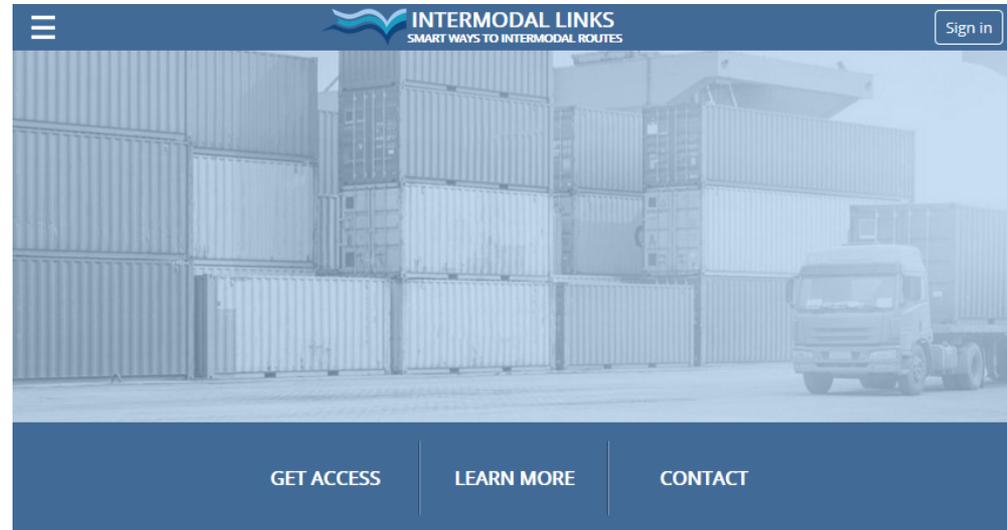
Instructions: [20170718_Instruction_CO2_calculator](#)



Toolbox Element 3

Intermodal Links Planner

- Intermodal Links Planner
- Easy to use
- High update frequency
- Detailed route information
- Many partners involved:
 - >150



[GET ACCESS](#)

INTERMODAL LINKS IS YOUR CONTROL TOWER FOR INTERMODAL TRANSPORT

Get access to accurate schedules of 150 intermodal operators, 25.000 weekly departures by rail, inland shipping and short sea between 1000 terminals and save time and money

[Step 1: Insert your route](#)

[Step 2: Find quickest routes](#)

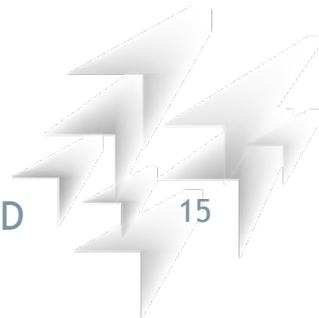
[Step 3: Access the schedules](#)

[Find instruction here \(see Cloud\):](#)

[20170717_Instructions_Intermodal_Links](#)



L'utilizzo congiunto di questi strumenti dovrebbe consentire alle aziende chimiche, ma ancor più ai loro partner logistici che ne possono fare buon uso, di selezionare oculatamente la soluzione di trasporto più appropriata, capace di definire un equilibrio tra esigenze di economicità, di certezza dei tempi di consegna, di sicurezza, di tutela ambientale e – in ultima analisi - di coerenza con l'immagine di una chimica "pulita" a cui ormai molte aziende prestano grande attenzione.



A prescindere dalle condizioni di base che devono essere soddisfatte per poter ragionare in termini di scelta multimodale (distanza minima, volumi di merci da trasportare, esistenza di strade ferrate o vie d'acqua navigabili ecc.), sorgono spontanee alcune...



Domande:

quante delle aziende coinvolte nella filiera del trasporto delle merci chimiche conoscono e fanno realmente riferimento a strumenti di questo tipo?

Quante potrebbero decidere di avvalersene?

Quale la dimensione minima aziendale richiesta per una pianificazione dei trasporti improntata ai criteri di un bilancio sociale in cui anche la soluzione di trasporto più green può costituire un fattore premiante, magari addirittura a scapito del profitto?



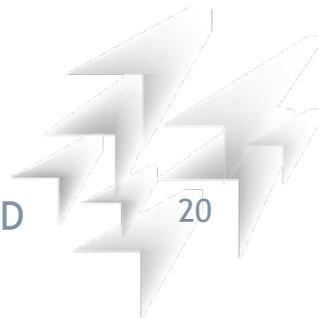
Obiettivo di ChemMultimodal:
+ multimodalità
- CO2



Premesso che è bene ricordare che il progetto non riguarda solo gli operatori chimici e logistici del Nord Italia ma coinvolge altre regioni a vocazione chimica di Paesi come Germania, Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca, Austria e Slovacchia, ci chiediamo ancora:
attraverso la realizzazione dell'azione pilota per la quale oggi siamo qui riuniti, si può giungere a dimostrare che con l'aiuto di strumenti come quelli sopra definiti è possibile anche da parte italiana incrementare il tasso di ricorso a soluzioni di trasporto multimodale, riducendo contemporaneamente le emissioni in atmosfera di CO₂?



La collaborazione delle aziende chimiche e logistiche, ivi inclusi anche i terminal intermodali, è imprescindibile e l'aspettativa del progetto è che a questo quesito si giunga infine a fornire una risposta positiva.



Grazie per l'attenzione!



Valerio Cipolli | Sara Brugo
Provincia di Novara

www.interreg-central.eu/chemmultimodal

chemmultimodal@provincia.novara.it
0321 378479 | 0321 378230

 facebook.com/chemmultimodal
 linkedin.com/in/chemmultimodal
 twitter.com/chemmultimodal

