

MOVEO

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



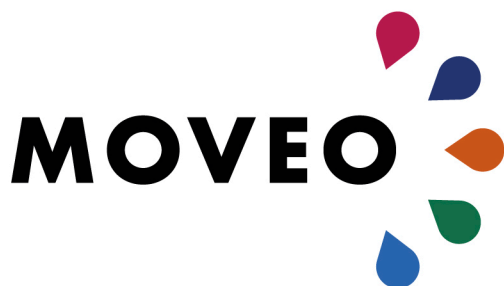
I fabbisogni logistici delle filiere produttive

5 luglio 2022 | Milano | Stazione Centrale

Primo evento di confronto della fase preliminare

REPORT DI RESTITUZIONE

TAVOLO 2 – AUTOMOTIVE



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Facilitatrice di tavolo

Elena Bellu

Avventura Urbana

Facilitatrice di tavolo

Partecipanti

Sergio Bertani
Paolo Carri

Bertani Trasporti
SCANIA
Agenzia delle Dogane e dei Monopoli
SACBO
Confetra | Feport
Autorità di Sistema portuale del Mare di

Presidente
Director
Direttore Organizzazione e digital transformation
Operations Director
Vice Presidente | Board Member

Massimo Deiana
Gabriele Di Marzio
Gianluca Fantini

Sardegna
SDA | Fedit
Pirelli

Presidente
Amministratore Delegato | Presidente
Head of Warehousing & Distribution
Country Head Business Development
CEVA Italy

Paolo Guidi

CEVA Logistics

Direttore Strategia, Pianificazione e Sostenibilità
Presidente Esecutivo

Gianfranco Pignatone
Enzo Pompilio

Rete Ferroviaria Italiana
Mole logistica
Federchimica

Vice Presidente
Public Affairs Specialist
Managing Director | Consigliere
Responsabile Relazioni Istituzionali

Marco Roggerone
Marco Trifuoggi
Fabrizio Vettosi
Fabrizia Vigo

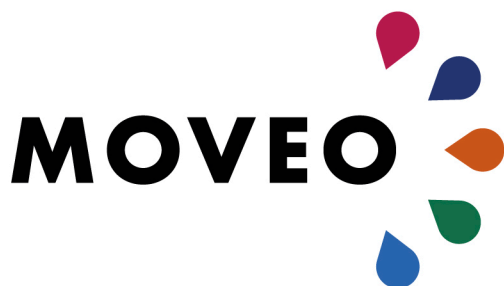
Assogasliquidi
IVECO
VSL Club | Confitarma
ANFIA

Esperti

Francesco Munari

Università di Genova |
Comitato Scientifico
Università Bocconi |
Comitato Scientifico

Roberto Zucchetti



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

I partecipanti al tavolo hanno lavorato in un clima di ascolto e di relazione molto collaborativo, portando a una discussione densa di contenuti e traendo beneficio dall'opportunità di confronto diretto anche per recepire informazioni utili per il loro comparto.

Temi Emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Quale è l'evoluzione attesa della domanda nei prossimi anni e come si modificherà la geografia delle filiere produttive?

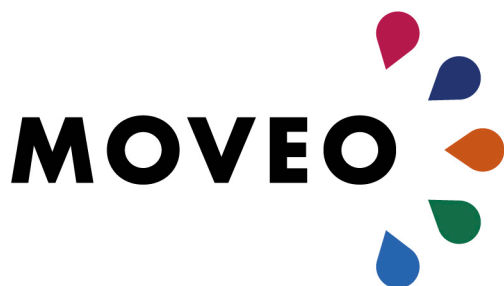
Domanda di discussione 2: Quali sono le priorità dal punto di vista infrastrutturale e dei servizi di trasporto?

Opinione condivisa tra i partecipanti è che attualmente manchi ancora una chiara visione sugli scenari di sviluppo da parte del sistema produttivo legato all'automotive, di una chiara politica industriale nazionale e di come la domanda inciderà sulla logistica dei trasporti e sulle infrastrutture del paese.

Tuttavia, alcune criticità che il comparto ha dovuto affrontare in pandemia (valorizzazione della filiera corta, rientro in Europa dall'Asia di alcune produzioni, incremento della domanda interna al paese, trasporto componenti eccezionali con cargo) possono far prevedere questi scenari:

- Probabile riduzione della domanda di trasporto di componenti su lunga tratta, a favore del mercato europeo, in relazione alla valorizzazione della filiera corta: il trasporto di merci su strada oltre i 300 km incide già solo per il 10%¹, e la tendenza tra l'altro già riscontrata pre-covid con una crescita dei traffici regionali del 70% rispetto a quelli intercontinentali fermi al 50%. Tuttavia, le aziende dovranno essere incentivate da politiche di reshoring e prepararsi ad essere più competitive, in particolar modo per la produzione della

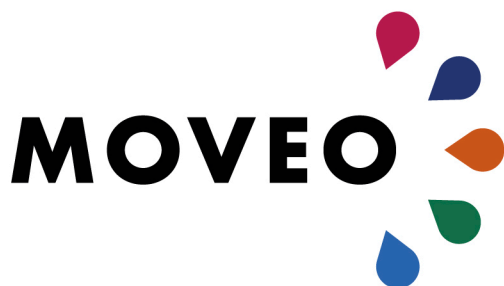
¹ In fase di revisione viene segnalato un dato differente: "Come riportato anche nel Dossier Trasporti merci su strada – Maggio 2021 di Anfia, sulla base di rilevazioni Eurostat, oltre il 57% delle merci percorre su strada più di 300km, con circa metà di queste che supera i 500km."



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

componentistica, attualmente monopolio della Cina (sono limitatissime le filiere produttive di batterie di accumulo o pannelli fotovoltaici in Europa, si stanno ora avviando progetti di Gigafactory per l'assemblaggio delle celle per batterie, mentre resta di dominio asiatico la value chain di estrazione e raffinazione di metalli e materie prime);

- domanda legata ai mezzi elettrici contenuta: a causa dei costi ancora molto alti per l'utente finale non si prevede che la domanda privata di mezzi elettrici cresca con il medesimo trend di quella attuale delle auto ICE (piuttosto si prevede un aumento dei fenomeni di sharing mobility e micromobilità). Tuttavia un partecipante riporta che diverse case costruttrici ritengono plausibile che la crescita continui e prevedono che acceleri durante i prossimi decenni;
- nei periodi di lockdown o in relazione all'attuale instabilità sociopolitica, in presenza di una continua pressione del mercato per il just in time, la gestione dei ritardi di produzione o logistici, è stata inadeguata e ha inciso sui costi di trasporto, con impatto negativo sui margini (tema ripreso nella seconda sessione) e pertanto ci si aspetta che la logistica di filiera venga ripensata in termini di nuove rotte e modalità di trasporto capaci di affrontare con resilienza queste situazioni emergenziali;
- vi sono opinioni contrastanti sul trend in crescita del trasporto via mare: esso è ritenuto plausibile da alcuni interlocutori, data la posizione strategica dell'Italia, a fronte però di un suo efficientamento (i vettori marittimi stanno aumentando le dimensioni delle navi, e riducendo la frequenza dei viaggi). Ciò determina anche un effetto selettivo sui porti e uno stress sulla filiera logistica, con impatti futuri tuttora da valutare, posto comunque che, a trend invariato, decisioni importanti dovranno essere assunte anche a livello di offerta, ad esempio con una revisione delle capacità portuali e dei collegamenti retroportuali e sui corridoi. La possibile crescita del traffico marittimo, potrebbe arrivare da un incremento dei servizi RO-RO, particolarmente utili vista la localizzazione geografica dell'Italia e le dimensioni del Mediterraneo; sotto questo profilo, si potrebbe valutare un accesso agli incentivi non solo per le navi da cabotaggio, e la previsione di una crescita dei terminal RO RO. Tuttavia, in un'ottica di reshoring della filiera automotive in chiave europea, alcuni



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

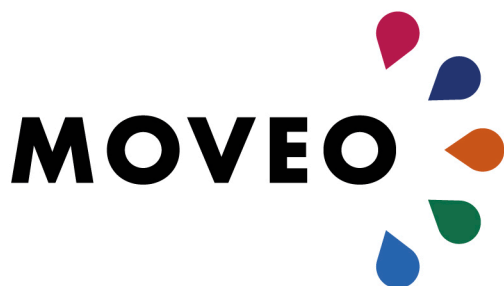
partecipanti ritengono che l'incremento del traffico marittimo non sarà significativo, poiché ad oggi ha una incidenza minima nel sistema "continentale" europeo del trasporto merci, che continuerà a privilegiare quindi i modi terrestri.

Infine, si ritiene che qualsiasi previsione circa l'evoluzione del comparto verso una produzione e una logistica più green sia fortemente influenzata dal supporto normativo, dal sistema degli incentivi e dal sostegno politico, che attualmente non forniscono un adeguato accompagnamento tale da poter consentire al sistema imprenditoriale di prevedere investimenti certi. Negli ultimi anni le politiche di sostegno si sono alternate a distanza troppo ravvicinata, laddove per il sistema è necessario poter contare su scelte di lungo periodo al fine di orientare investimenti e programmazione dell'offerta. Si ritiene che, a fronte di un cambiamento della domanda, il mero adeguamento della filiera logistica non sia sufficiente, in assenza anche di un "governo" di questo cambiamento.

Tra le priorità di azione, per rispondere alle criticità emerse, si segnala principalmente la richiesta condivisa di rivedere i modelli di trasporto attraverso una visione globale e olistica, che tenga quindi conto di domanda e offerta, ma anche degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica. Quanto sopra potrebbe anche prevedere di privilegiare assetti nei quali si valorizzino strutture specializzate, come ad esempio potrebbe avvenire mutuando l'esperienza dei Free-Ports di altri Paesi, che in Italia conoscono fattispecie analoghe (p.e. Trieste e -potenzialmente – le ZES e ZLS).

Per la filiera e la logistica si ritiene importante:

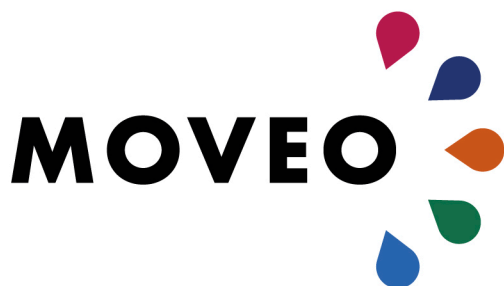
- investire sulla formazione, e in particolar modo sulla digitalizzazione;
- rivedere le rotte, favorendo una filiera corta e il traffico import/export europeo, ancora poco competitivo;
- programmare le produzioni, così da poter fare previsioni più sicure;
- condividere scenari e dati sui volumi di traffico (a partire dal programma delle produzioni) affinché la logistica sia in grado di farsi trovare preparata;



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

per il sistema infrastrutturale si ritiene centrale:

- migliorare e riprogrammare le linee interne e i raccordi e i nodi ferroviari e portuali selezionati in termini di costi, capacità, gestione (ICT e digitalizzazione), efficienza e flessibilità;
- ripensare le connessioni in ottica di corridoi e non di singole opere, valutando i vacui ferroviari (carenze dell' infrastruttura) e l'adeguatezza dei raccordi dedicati alla cd. manovra ferroviaria nei sistemi portuali e negli interporti, per poter fare investimenti mirati;
- rivedere l'accessibilità e la capacità portuale e retroportuale in funzione del cambiamento del pattern delle navi destinando le risorse (incluso Fondo Complementare e PNRR) in via selettiva su progetti specifici sul settore automotive e non unicamente e/o prevalentemente nell'ambito containers;
- rivedere i meccanismi di dogana (onde poter ad esempio consentire lo sdoganamento delle merci in arrivo nei porti italiani quando sono ancora a bordo in modo da ridurre i tempi di attesa) intensificando la digitalizzazione dei processi e degli adempimenti amministrativi;
- ripensare e potenziare le infrastrutture di attraversamento delle Alpi, che costituiscono un collo di bottiglia penalizzante per l'economia nazionale: se è vero che l'Italia si trova in una posizione preferenziale per il traffico merci via mare, per poter intensificare l'interscambio con gli altri Paesi europei ha bisogno di potenziare i valichi alpini.
- generalizzare le best practices vigenti in alcuni porti per garantire il rapido accesso e uscita soprattutto dei veicoli pesanti mediante sistemi intelligenti idonei a ridurre le emissioni e il congestionamento delle vie di accesso ai porti;



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Quali opportunità e minacce derivano da una crescente attenzione alla sostenibilità ambientale anche nella logistica?

Domanda di discussione 2: Come modificare gli attuali termini di resa e ampliare la catena del valore?

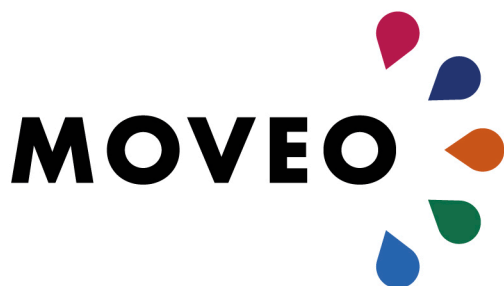
Domanda di discussione 3: Quali sono gli effetti dei maggiori costi del trasporto?

I partecipanti hanno inizialmente confermato un'attenzione importante della filiera al tema della sostenibilità ambientale, sia dei sistemi produttivi che dei prodotti finali.

La discussione si è orientata principalmente sul traffico merci su gomma, rispetto al quale – riconosciuta da un lato la difficoltà nel immaginare, tanto più in Italia, significativi cambi modali rispetto all'autotrasporto per le caratteristiche della domanda; dall'altro lato la debolezza strutturale del comparto (troppe microaziende, mancanza di investimenti, impossibilità di immaginare una transizione verde in una situazione del comparto "as is") – si richiede di rivedere regole e pattern della logistica attraverso azioni di sensibilizzazione in parte già in atto, in parte da promuovere anche attraverso l'adozione di azioni politiche incisive. Tali suggerimenti anticipano riflessioni in risposta al possibile ampliamento della catena del valore e le strategie per far fronte all'aumento dei costi.

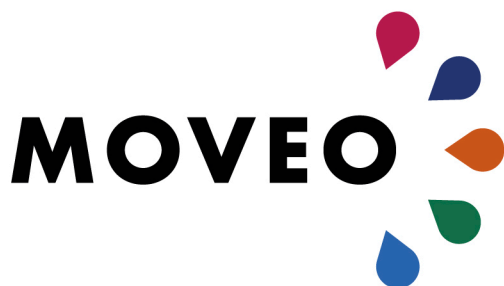
Al tavolo sono state evidenziate azioni volte ad un efficientamento in chiave sostenibile della logistica:

- prevedere un piano straordinario di rinnovo del parco circolante dei veicoli pesanti che promuova le alimentazioni alternative e l'uso di carburanti rinnovabili affinché si concorra al raggiungimento dei nuovi obiettivi per la riduzione delle emissioni di CO2 imposti dall'UE per il 2025-2030, in considerazione delle elevatissime penali per le case costruttrici in caso di mancato raggiungimento (regolamento EU 2019/1242). Questo cambio di



prospettiva potrebbe essere supportato in primis da una visione tecnologica neutrale intesa non come uguaglianza degli investimenti sulle varie tecnologie ma incentivi proporzionali alla riduzione delle emissioni di CO₂ di cui ciascuna tecnologia è capace valutata nell'intero ciclo del processo LCR tale da garantire una misurabilità effettiva della sostenibilità ambientale. Inoltre l'obiettivo potrebbe raggiungersi anche attraverso strategie che facilitino e incentivino il riconoscimento infrastrutturale, vengono citati il GNL (il gas naturale oggi gioca un ruolo nel processo di decarbonizzazione, ancor di più se nella sua versione rinnovabile biometano-BioGNL), l'elettrico e l'ibrido plug-in, tutte tecnologie che hanno già raggiunto il mercato di veicoli immatricolati in Italia, o l'idrogeno ad oggi privo di un sostegno che giustifichi un investimento. L'impegno di costruttori e utilizzatori finali nell'adottare queste tecnologie per la sostenibilità del comparto richiede quindi un sostegno del settore pubblico;

- rendere trasparenti i costi e l'impatto legato al trasporto, tenendo però conto anche dell'LCA, senza limitarsi a misurazioni basate su approcci tank-to-wheel, minimizzando i costi di compensazione che consentono alle aziende deroghe alle emissioni, in maniera tale da orientare le scelte del consumatore in relazione al prezzo finale;
- incentivare l'aggregazione delle aziende per poter avere interlocutori più forti, stabili e competitivi;
- dirottare gli incentivi in maniera più efficace in modo che essi siano più controllabili: si ritiene più sicuro e misurabile il recupero sul carburante per gli autotrasportatori, e un sostegno alla filiera produttiva per lo sviluppo e la produzione di mezzi meno inquinanti. Tuttavia, secondo un partecipante data la concessione in altri mercati europei di cospicui incentivi agli operatori logistici, una posizione radicalmente differente dell'Italia causerebbe sicuramente squilibri nella concorrenza sul trasporto internazionale, questione per nulla banale.
- migliorare i tempi della logistica, inadeguati a quelli della produzione attiva h24, che pertanto influiscono sui tempi di attesa e congestione delle merci, generando un costo;



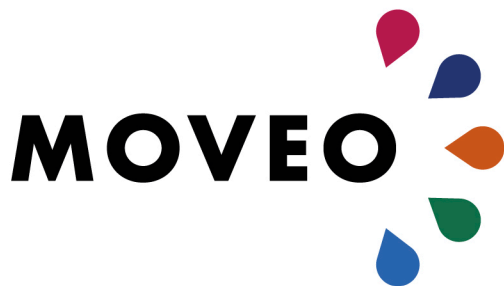
- introdurre strumenti finanziari che possano influenzare i parametri di scelta.

Il modello di logistica auspicato dovrebbe quindi essere:

- verde: è richiesta sempre di più una attenzione rispetto alla sostenibilità, facilitando il settore anche con interventi infrastrutturali e urbanistici. A titolo esemplificativo i partecipanti si immaginano HUB logistici solo fuori dalle città e il controllo/incentivo a una mobilità più lenta e sostenibile dentro le città, incentivi all'acquisto di mezzi e investimenti sulle reti infrastrutturali tali da rendere meno gravoso il TCO delle nuove tecnologie. Inoltre, si ritiene importante chiarire ciò che è ritenuto "verde" in coerenza col principio di neutralità tecnologica;
- lento: in controtendenza con l'attuale domanda che fa leva sui tempi di consegna delle merci ai consumatori, i quali nel comparto automotive sono visti come una criticità che genera una risposta ancora emergenziale e un aumento dei costi che potrebbe essere evitabile (ad es. il già citato trasporto cargo). Il controllo del transite time è ritenuto, quindi, fondamentale;
- misurabile: il costo finale si fa carico non solo del costo energetico (KW/h) ma anche del costo da congestione e tempi di stoccaggio. Qualsiasi scelta fatta in sinergia, supportata da dati di scenario e rielaborata ponendo attenzione alla digitalizzazione di tutto il processo incide non solo sullo sviluppo di una logistica più green, ma anche sul controllo di tutti i costi, che debbono essere adeguatamente misurati laddove attualmente tale misurazione si effettua soltanto su alcuni parametri.

Questo cambiamento comporta una serie di attenzioni demandate alle politiche trasportistiche, necessariamente legate alle scelte di politica industriale e di politica estera, affinché:

- sia reso più attrattivo il sistema dei trasporti interno via mare (marebonus) e via ferro (ferrobonus), prevedendo anche nel bilancio statale una quota annua specifica per le infrastrutture con un fondo ad hoc;



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

- sia facilitata la competitività del mercato italiano rispetto al mercato europeo (che propone regole e incentivi più accessibili, un costo KW/h dell'energia più basso, una infrastruttura a sostegno della breve e lunga percorrenza adeguata) in maniera tale da ottimizzare i termini di resa in favore di un ampliamento della catena del valore;
- vi sia la possibilità di fare investimenti più sicuri attraverso la condivisione di regolamentazioni più chiare e corrispondenti alle esigenze emerse.

In conclusione, i rappresentanti del comparto automotive e della logistica presenti al tavolo auspicano l'adozione di un piano dei trasporti e della logistica che, possa definire l'evoluzione sostenibile dei servizi di trasporto attraverso la costruzione di una visione globale (che tenendo conto delle strategie nazionali di politica industriale del settore automotive e delle prospettive europee e globali del settore) e una programmazione condivisa, basata su tempi credibili e in una prospettiva di medio e lungo termine.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica