

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 5 – METALLO, MECCANICA ED ELETTRONICA



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Facilitatrice di tavolo

Seravalle	Sara	Avventura Urbana	Facilitatrice di tavolo
-----------	------	------------------	-------------------------

Partecipanti

Condotta	Andrea	Gruber Logistics	Public Affairs & Innovation Manager
Concezzi	Mauro	CNA FITA	Responsabile Nazionale
Carturan	Simona	Carturan	Vice Presidente
			Dirigente Ufficio Processi, sviluppo e servizi Direzione Organizzazione e Digital transformation
Ferrara	Sebastiano	Agenzia delle Dogane Autorità di Sistema Portuale del	
Sommariva	Mario	Mar Ligure Orientale	Presidente
Rizzi	Giuseppe	FerMerci	Segretario Generale
Brambilla	Stefano	Fedespediti	Segretario generale
Milotti	Alberto	Consorzio Zai	Direttore Marketing e Strategie
Niro	Eleonora	Confimi Industria	Ufficio stampa e Relazioni esterne
Uggè	Paolo	Conftrasporto	Presidente
			Gestione energie di gruppo -
			Responsabile pianificazione
Filippini	Stefano	Feralpi	produzione
Baumgartner	Hannes	Fercam	Amministratore Delegato
			Direttore Area Coesione Territoriale e
Mele	Giuseppe	Confindustria	Infrastrutture
<u>Esperti</u>			
Aponte	Dario	Comitato Scientifico	
Arena	Matteo	RAM	Responsabile Porti e Logistica
		Mims e Banca d'Italia Comitato	
Mocetti	Sauro	Scientifico	



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

Il tavolo presentava un'anomalia di fondo, era presente una sola azienda della filiera produttiva del metallo interessata soprattutto dalla problematica dei trasporti di prodotti di grandi dimensioni. Tutti gli altri partecipanti afferivano al settore della logistica. La prima sessione è stata molto interagita, tutti hanno preso parola, qualcuno più di una volta; il clima generale è stato di ascolto interessato e gli interventi spesso andavano a integrazione e conferma di quelli che li avevano preceduti. Nella seconda sessione l'attenzione è calata e qualcuno dei partecipanti ogni tanto si assentava per telefonare o evitava di intervenire lasciando la parola perlopiù ad alcuni più esperti in materia o semplicemente più propositivi. Non ci sono state defezioni e nemmeno momenti di discussione animata. Il clima è rimasto professionale e di confronto. Gli esperti sono intervenuti solo durante la seconda sessione, a seguito della presentazione di Ennio Cascella poiché c'era disaccordo sui dati presentati e sulle politiche di incentivazione per il franco destino. Tutti i partecipanti sono sembrati soddisfatti della discussione e alcuni hanno lasciato il loro contatto per intervenire anche negli incontri di Napoli e Firenze.

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?

Rispetto agli scenari di evoluzione della domanda si è partiti dalle molteplici variabili che condizionano al momento i traffici delle merci quali: la pandemia, a cui ha fatto seguito una ripresa molto rapida e concentrata che ha mostrato quanto la dimensione delle aziende di trasporto sia



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

spesso sottostimata a fronte di un aumento notevole dei volumi interscambiati; la guerra in Ucraina, con la conseguente compromissione delle relazioni tra Italia e Russia e a quelle tra Italia e Turchia rispetto al trasporto via mare; il valico con la Germania, che va efficientato; i dazi, le dogane, che sono passate da 30.000 a 300.000 dichiarazioni al giorno; la questione energetica e gli aumenti di costi; la Brexit, che ha riposizionato dei traffici tra cui quello relativo al Nord Africa verso l'Europa.

Il PNRR prevede risorse per movimentare le merci con trasporto intermodale ma si rende necessaria una progettazione che riguardi l'intero sistema-Paese aumentando la capacità dell'offerta, che, al momento, è in crescita per quanto riguarda trasporto ferroviario e marittimo con porti, però ancora congestionati e terminal da migliorare.

Le Dogane hanno efficientato i controlli soprattutto per l'import, utilizzando l'analisi dei dati e l'intelligenza artificiale.

La logistica presenta fabbisogni molto diversi per le tre componenti della filiera rappresentate al tavolo, che hanno visto un importante spostamento sul mercato domestico (europeo) a partire dalla pandemia. Servono investimenti nel manifatturiero, soprattutto per quanto riguarda le piccole imprese, servono regolamentazioni tecniche soprattutto per i grandi manufatti metallici (anche in materia di rischio e sicurezza), che iniziano a privilegiare il trasporto su ferro rispetto a quello via mare perché molto meno costoso e va efficientata l'infrastruttura digitale, che in Italia è ancora molto carente a fronte di attività amministrative e burocratiche di grande complessità. Lo sviluppo tecnologico che si lega all'elettronica e ai prodotti ad alto valore aggiunto andrebbe utilizzato maggiormente. L'economia circolare è stata citata più volte come l'approccio da incentivare maggiormente.

Si è dibattuto a lungo sull'importanza di aiutare la P.A. a divenire più dinamica ed efficiente attraverso formazione e una pianificazione che coinvolga e ascolti le imprese.

Non emerge una sostanziale volontà di riposizionare le filiere: molte aziende della filiera hanno optato per dotarsi di grandi stock e il problema fondamentale riguarda il personale qualificato che scarseggia.



Le priorità emerse dalla discussione al tavolo sono state:

- pianificare non in emergenza ma in ottica di sistema-Paese al fine di favorire una maggiore competitività con le grandi alleanze;
- efficientare la regolamentazione tecnica rendendola flessibile, dinamica, veloce, digitale, "semplificata" ma non in termini di precisione, in armonia con il settore globale (per la logistica e per i trasporti eccezionali). La modifica degli standard incide sull'offerta;
- migliorare la regolazione economica: al momento risulta gestita da troppi soggetti spesso non preposti ad essa (l'Autorità di regolazione dei trasporti è poco attiva e viene supplita dall'autorità antitrust e dal Ministero). Serve un processo formativo che coinvolga tutti gli interessi in gioco e un'interlocuzione a livello almeno europeo che produca dati e accordi virtuosi;
- valutare con attenzione gli impatti della transizione energetica: serve una regolamentazione chiara;
- promuovere un confronto e un dialogo che porti a strumenti concreti che permettano di intervenire in modo incisivo sul potenziamento dell'offerta e sulla gestione dei traffici di merci abbreviando i tempi;
- è importante risolvere il problema di carenza di personale perché i vuoti vengono colmati da Paesi che hanno politiche attive avanzate e perché il personale ha bisogno di essere tutelato e messo in condizione di lavorare al meglio;
- lavorare su dati e conoscenza reale: i primi dovrebbero indicare le progettualità più utili da far rientrare nel PNRR e fornire informazioni importanti quali per esempio quanta merce passa da uno scalo. La conoscenza reale dovrebbe permettere alle aziende e agli enti di sviluppare comportamenti più sostenibili.



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?

Relativamente alle sfide per il sistema della mobilità e della logistica la discussione è partita da un'analisi dei comportamenti consapevoli che sono viziati spesso da una sostenibilità sociale molto al di sotto dei limiti della compliance e dai tempi lunghi dovuti a carenza di infrastrutture o dalla presenza di infrastrutture poco efficienti e certamente dai costi in forte aumento che non consentono di sostituire il parco mezzi.

Tra i comportamenti virtuosi sono stati sottolineati l'utilizzo della ferrovia per le lunghe tratte, che abbatta i costi e aumenta la sostenibilità; l'offerta sul mercato di fonti energetiche alternative, che non vedono però al momento un allineamento nel mondo dei trasporti e negli incentivi; il cambio modale, che però risente della capacità limitata del trasporto ferroviario (non solo in Italia, viene citato l'esempio dell'Austria) della necessità di trasformare la modalità delle reti stradali, e di un sistema marittimo complesso che potrebbe però iniziare a sperimentare forme ibride con GNL e elettrico. Altri comportamenti virtuosi da perseguire sono la riduzione dei viaggi a vuoto e l'incentivo a cambiare il parco mezzi anche per le motrici che spesso hanno più di 10 anni; la circolarità e una maggiore attenzione ai bisogni degli autisti che necessitano di aree sosta e ristoro sicure ed efficienti.

Si è ragionato anche sul fatto che la traccia carbonica dell'attività industriale ha una riduzione più rapida rispetto al trasporto.



Alcuni partecipanti propongono di incentivare il franco arrivo che funziona soprattutto su merci ad alto valore aggiunto ma che dipende dalla capacità delle aziende. Incentivi come mare bonus o ferro bonus hanno il limite di venire erogati 18/24 mesi dopo, andrebbero pertanto privilegiate forme di scontistica contestuali come le riduzioni sui pedaggi. Si rileva la mancanza di dati sull'efficacia degli incentivi erogati che consentano di fare proposte ulteriori.

La discussione ha toccato trasversalmente gli effetti dei maggiori costi del trasporto riflettendo sul fatto che la piccola impresa non può sostenere gli aumenti dei noli né l'utilizzo di fonti di energia alternative al diesel perché ancora troppo costose. È stato sottolineato anche che spesso nei valichi non si può utilizzare il metano. Spesso, inoltre, si avvia un dialogo complesso con il cliente finale che sceglie di non cambiare perché preoccupato da un investimento importante o perché non si preoccupa della sostenibilità.

Serve un accesso agli incentivi per tutti e non solo per i grandi player.

Dalla discussione ai tavoli sono emerse diverse proposte:

- puntare a sostenere le piccole-medie imprese aiutandole a crescere e unirsi al fine di aumentare il loro valore aggiunto organizzativo;
- aumentare i controlli del ministero a livello di sostenibilità sociale, valorizzando il lavoro di autisti e operatori della logistica (servono aree sosta e aree riposo sicure, attrezzate al meglio, formazione e tecnologie);
- avere una presenza maggiore del ministero sulla regolazione dei permessi elettronici per i trasporti eccezionali e sulla CMR elettronica.
- internalizzare i costi esterni (ambientali, sociali, di manutenzione delle reti, relativi alla sicurezza sull'esempio della Direttiva Euro Vignette);
- riorganizzare i carichi (evitanti viaggi a vuoto) in modo bilanciato su gomma, ferro e via mare al fine di depenalizzare il trasporto intermodale, eventualmente studiando una piattaforma che permetta ai trasportatori di viaggiare sempre carichi;



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

- sviluppare una strategia sulle energie che comprenda i costi operativi legati alle nuove energie/tecnologie (per esempio favorendo un periodo a costo zero per chi sperimenta l'elettrico o l'idrogeno che tuttavia non sono funzionali ai trasporti pesanti di lunga percorrenza).



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica