

Corridoi ed efficienza logistica dei territori

Risultati di un'indagine sulle imprese manifatturiere

maritime
economy

dicembre 2018

**"Corridoi ed efficienza logistica
dei territori. Risultati di un'indagine
sulle imprese manifatturiere"
è un report online realizzato
grazie al partenariato tra
SRM e Contship Italia Group
nell'ambito delle attività di ricerca
dell'Osservatorio Permanente
sull'Economia dei Trasporti
Marittimi e della Logistica
(www.srm-maritimeconomy.com)**

Autori:

Alessandro PANARO (SRM)

Dario RUGGIERO (SRM)

Daniele TESTI (Contship)

Editorial & graphic design:

Marina RIPOLI (SRM)

Si ringrazia **Giovanni DERETTA (Contship)**
per i suggerimenti e gli spunti forniti.

Le analisi contenute nella ricerca non
impegnano né rappresentano in alcun
modo il pensiero e l'opinione dei soci
fondatori e ordinari di SRM.

Lo studio ha finalità esclusivamente
conoscitiva e informativa, e non
costituisce, ad alcun effetto, un parere,
un suggerimento di investimento,
un giudizio su aziende o persone citate.

Le illustrazioni e le infografiche presenti
nello studio sono da intendersi come
immagini e non come mappe, per cui
l'equivalenza delle aree e dei confini
potrebbe non essere rispettata.

Sono consentiti l'uso e la riproduzione della
pubblicazione ai fini scientifici e di analisi,
solo citando espressamente la fonte:

**SRM/Contship - Corridoi ed
efficienza logistica dei territori**

La prima indagine realizzata da SRM e Contship

Il sistema economico italiano, fortemente basato sulla manifattura e sull'export, risente di una minore crescita rispetto ai tassi registrati negli ultimi due anni e rispetto alla media dei paesi dell'area euro, così come certificato dalla nota mensile sull'andamento dell'economia italiana pubblicata dall'Istat lo scorso settembre.

A fronte di una maggiore stabilità nel settore dei servizi, cala la domanda estera, così come la produttività del fattore lavoro. L'efficienza dei corridoi logistici, utilizzati dalle imprese manifatturiere italiane per competere nei mercati internazionali, impatta fortemente sulla competitività dei prodotti, quale componente, troppo spesso non analizzata, della produttività stessa.

A questi fattori si unisce una crescente preoccupazione per gli effetti di "climate change" e sui crescenti rischi di "disruption" delle supply chain globali. La logistica e i trasporti, si stima infatti, che siano responsabili per il 14% di tutte le emissioni di gas serra (stima IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change – fonte Lteconomy.it).

Contship, come operatore indipendente che da sempre promuove lo sviluppo delle infra-

strutture portuali e intermodali, vuole costruire un modello di logistica primaria efficiente e più rispettoso dell'ambiente attraverso un uso massiccio della modalità ferroviaria.

Questo è il contesto all'interno del quale il Gruppo Contship Italia, in partnership con SRM, ha voluto dar corpo alla prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Emilia Romagna e Veneto. Lo studio traccia una analisi quantitativa con due grandi ambizioni:

- estendere lo studio progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente,
- semplificare il "sentiment" raccolto in un nuovo indice che abbiamo deciso di definire QLI² (*Quality Logistics Italian Index*).

Il Gruppo Contship Italia nel 2019 celebra 50 anni di attività e con questa iniziativa vuole contribuire ad un dibattito sul ruolo dei porti e dei trasporti intermodali in Italia consapevole che le sfide per un maggiore benessere sociale ed economico devono essere perseguite attraverso una visione integrata e di sistema, dialogando con tutti gli attori della value chain.

Daniele Testi

**Direttore Marketing e
Corporate Communication
Gruppo Contship Italia**

I corridoi logistici per competere

Questo prodotto di ricerca, progettato e realizzato da SRM e Contship, ha l'obiettivo di avere la fotografia logistica di un panel di 400 imprese manifatturiere selezionate in tre regioni che rappresentano poco più del 40% del PIL italiano e il 52,7% dell'interscambio commerciale totale del nostro Paese: Lombardia, Emilia Romagna e Veneto.

La Survey cerca di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i "corridoi" logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

La finalità del prodotto è anche quella di iniziare un percorso dove si possano fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali sono le possibili linee da seguire per definire una corretta strategia per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni.

Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla *Belt & Road Initiative* e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

La Survey evidenzia anche il ruolo sempre più strategico – e ormai consolidato – dei porti liguri che servono gran parte delle aziende intervistate.

Importante è il fatto che la maggior parte delle imprese non conosce il porto estero che "serve" le proprie merci, ciò si spiega se si considera che la maggioranza delle imprese utilizza la resa "Ex Works"; l'85% degli intervistati esternalizza il processo logistico con riferimento alle esportazioni; la percentuale è del 71% nel caso delle importazioni.

L'indagine si propone di individuare anche le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatti rispetto al sistema logistico di riferimento: ad esempio «Rapidità e regolarità dei servizi del porto» e «Costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland» sono le variabili a cui le imprese attribuiscono maggiore importanza con riferimento al sistema logistico. Interessanti sono gli spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa parte di analisi è il *Quality Logistics Italian Index (QLI²)* elaborato complessivamente per le tre regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

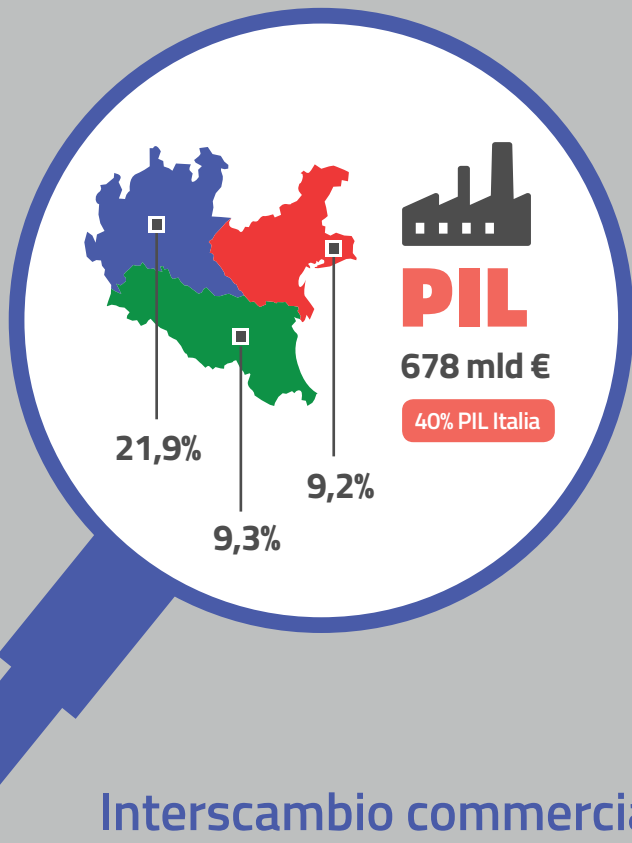
In definitiva, la Survey offre una interessante chiave di lettura di come le imprese manifatturiere di tre regioni strategiche per l'Italia hanno organizzato la propria logistica in import ed export del container e quali sono i *driver* su cui puntare sempre più nel futuro, sia a livello portuale che logistico per aumentare la competitività del sistema complessivo.

Alessandro Panaro

Responsabile Maritime & Mediterranean Economy, SRM

Seguono alcune tavole che consentono di visualizzare i principali risultati dell'indagine e che anticipano il commento dei dati raccolti nelle sezioni:

1/ Caratteristiche del traffico container	14
2/ Gestione del processo logistico	26
3/ Sfide logistiche e Quality Logistics Italian Index	29

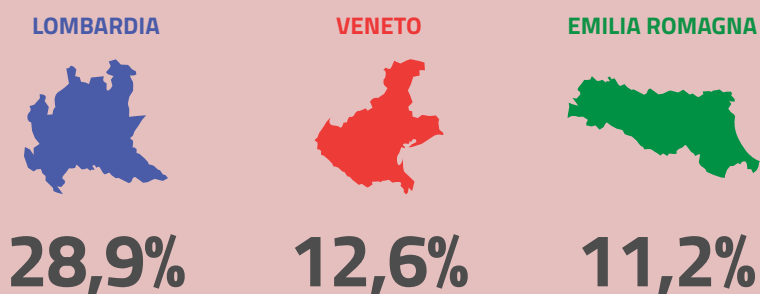


La Survey

L'indagine ha riguardato **400 aziende** manifatturiere localizzate nelle tre regioni **Lombardia (150)**, **Veneto (150)** ed **Emilia Romagna (100)**, senza limiti dimensionali e senza vincoli settoriali; unico filtro riguarda la selezione in forma esclusiva di aziende che esportano/importano merci con modalità marittima a mezzo container. Le interviste sono state realizzate nel periodo maggio-giugno 2018.

Interscambio commerciale (% Italia)

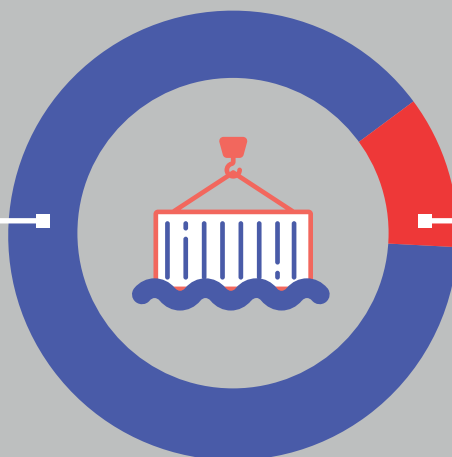
52,7%
447 mld €



Intensità nell'utilizzo dei container

89%

1 container
a settimana



11%

Più di 1 container
a settimana

La strada è la principale modalità di collegamento tra l'azienda e il porto

CORRIDOI LOGISTICI / porti di partenza della merce

GENOVA	72%
LA SPEZIA	25%
VENEZIA	20%

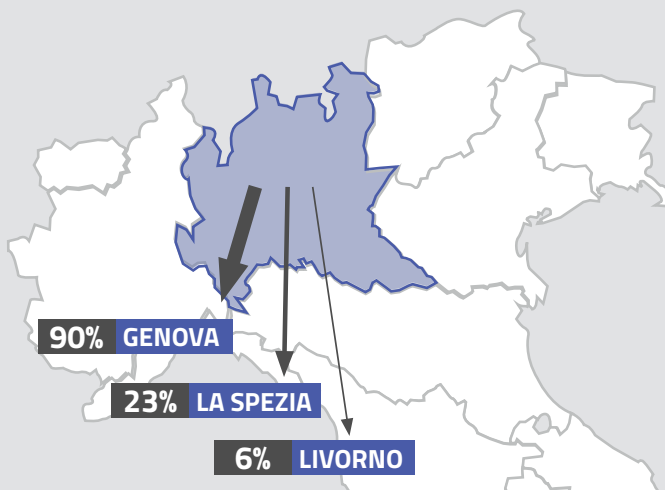
% di imprese che dichiara di utilizzare il porto per l'esportazione della merce.
Le imprese hanno indicato i primi due porti.

LOMBARDIA

STRADA



STRADA+FERROVIA

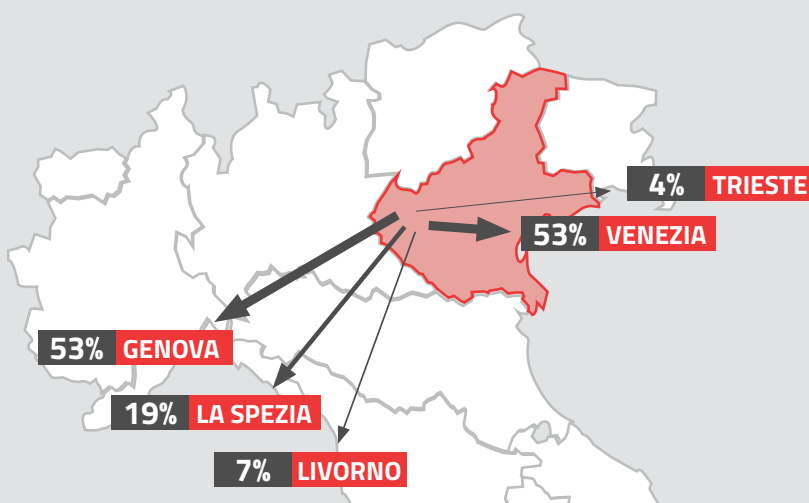


VENETO

STRADA

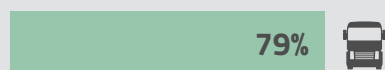


STRADA+FERROVIA

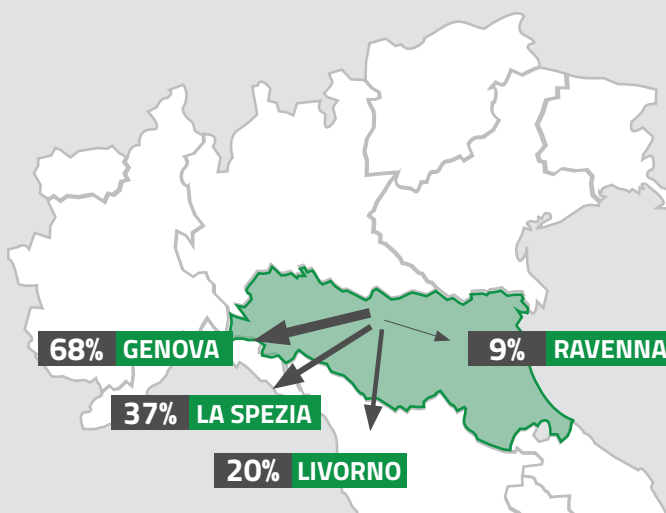


EMILIA ROMAGNA

STRADA



STRADA+FERROVIA



CORRIDOI LOGISTICI / porti di arrivo della merce

GENOVA	55%
LA SPEZIA	24%
VENEZIA	23%

% di imprese che dichiara di utilizzare il porto per l'importazione della merce. Le imprese hanno indicato i primi due porti.

LOMBARDIA

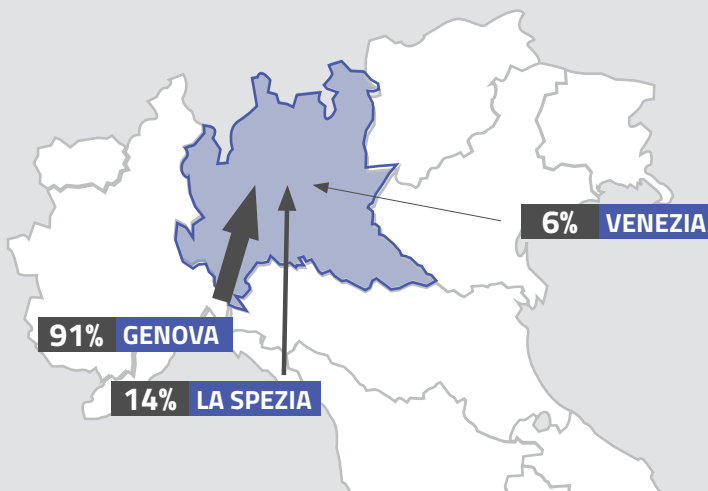
STRADA

73%



STRADA+FERROVIA

27%



VENETO

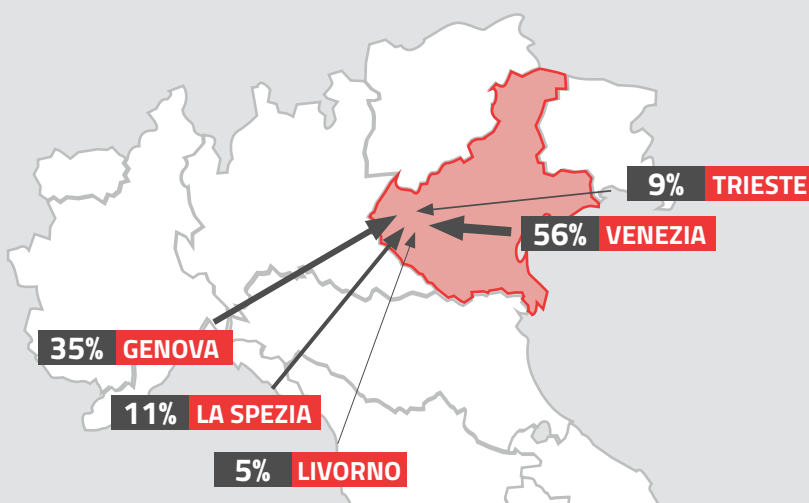
STRADA

92%



STRADA+FERROVIA

8%



EMILIA ROMAGNA

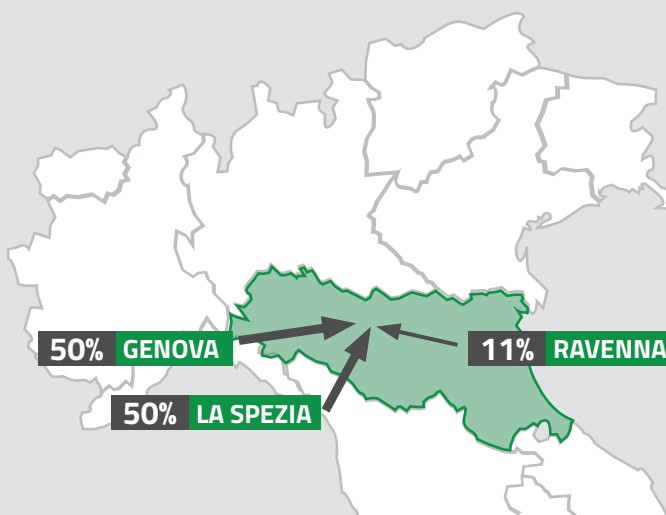
STRADA

63%



STRADA+FERROVIA

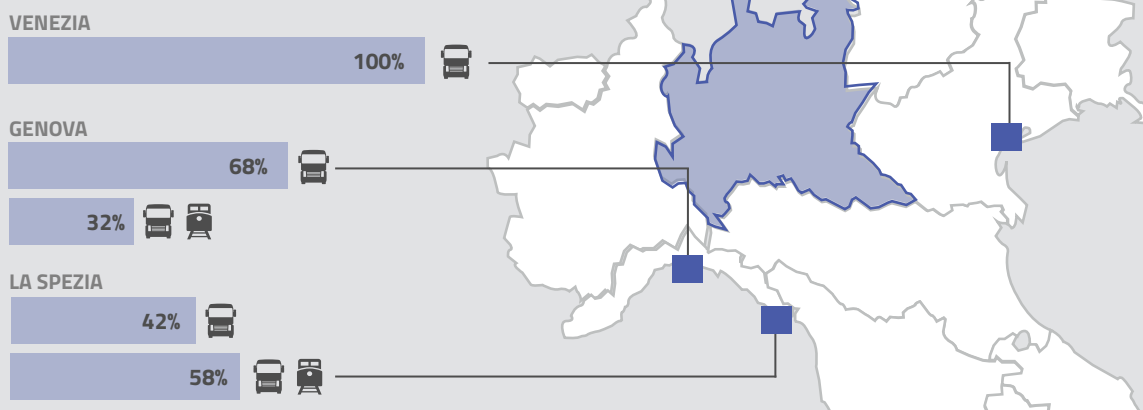
37%



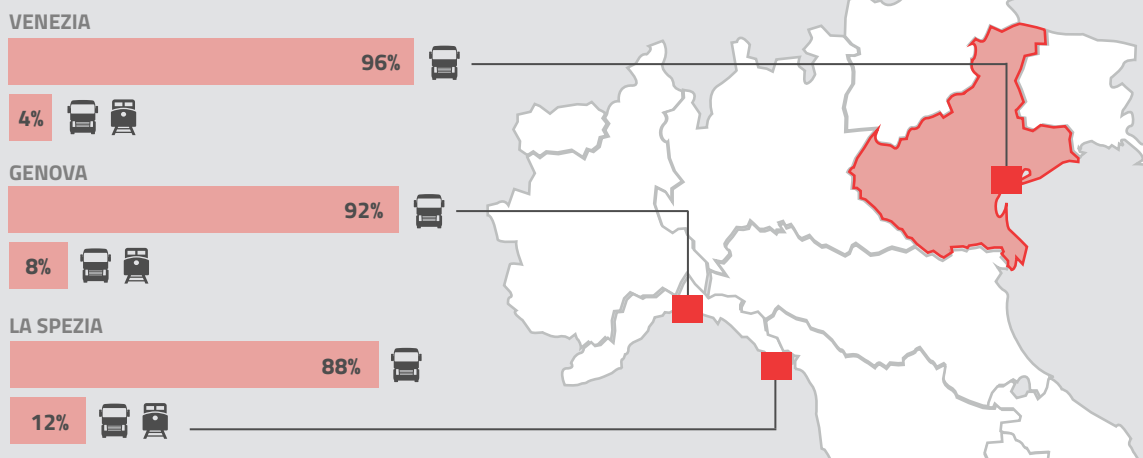
CORRIDOI LOGISTICI / collegamenti con i porti

% di imprese che dichiara di utilizzare la modalità di trasporto in import/export da e verso il porto.

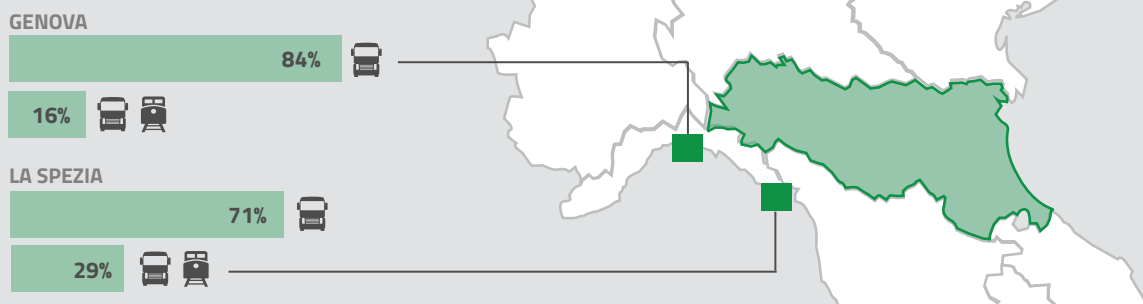
LOMBARDIA



VENETO



EMILIA ROMAGNA

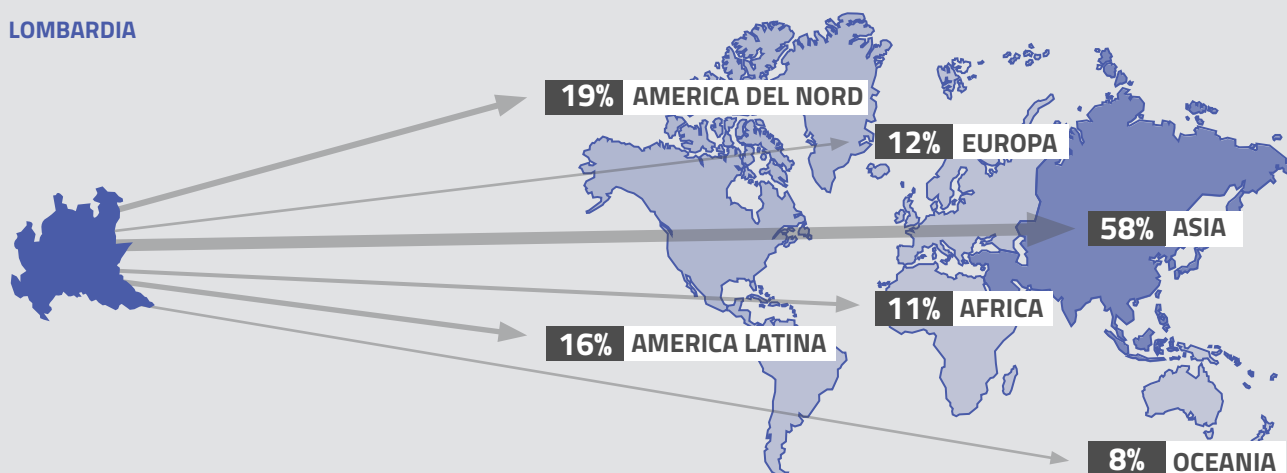


CORRIDOI LOGISTICI / paesi di destinazione

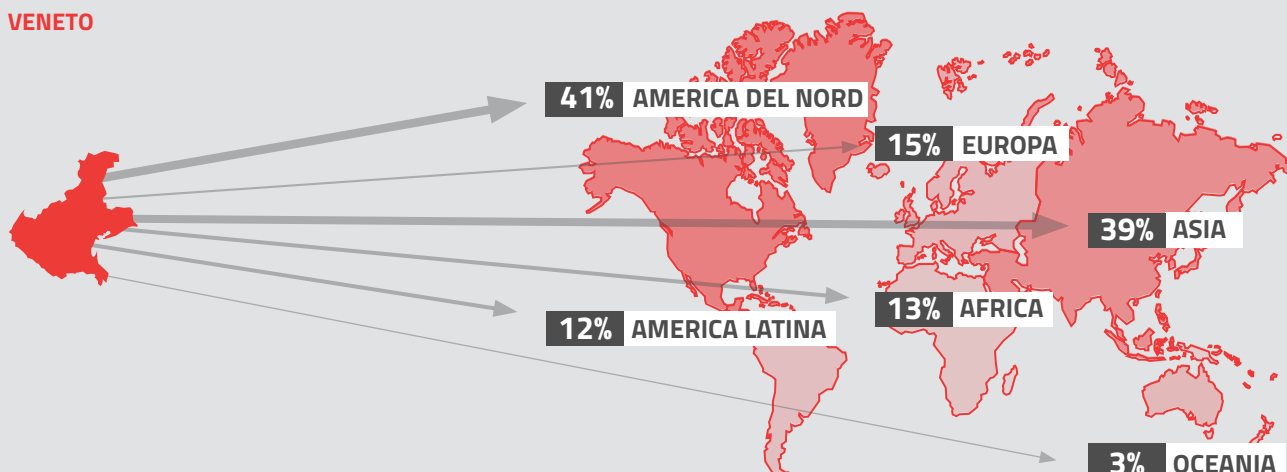
ASIA	48%
AMERICA	44%
AFRICA	14%

% di imprese che dichiara di esportare verso una determinata area geografica. Le imprese hanno indicato le prime due aree di destinazione.

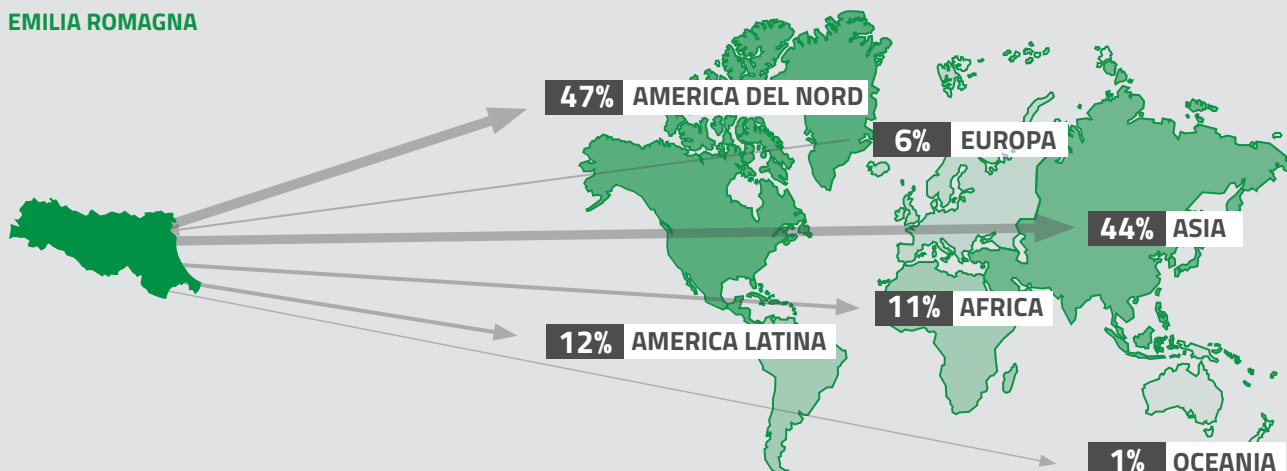
LOMBARDIA



VENETO



EMILIA ROMAGNA

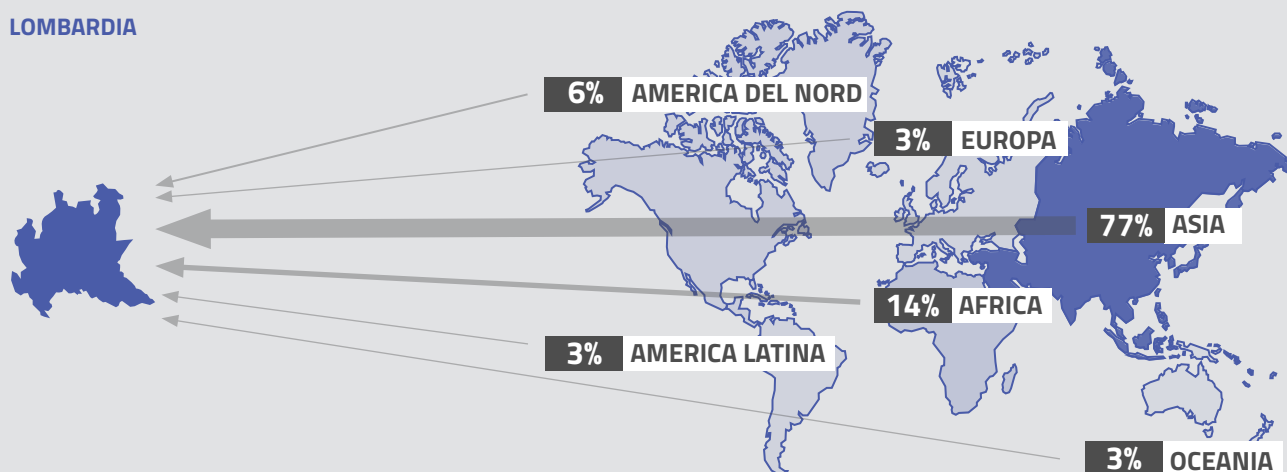


CORRIDOI LOGISTICI / paesi di provenienza

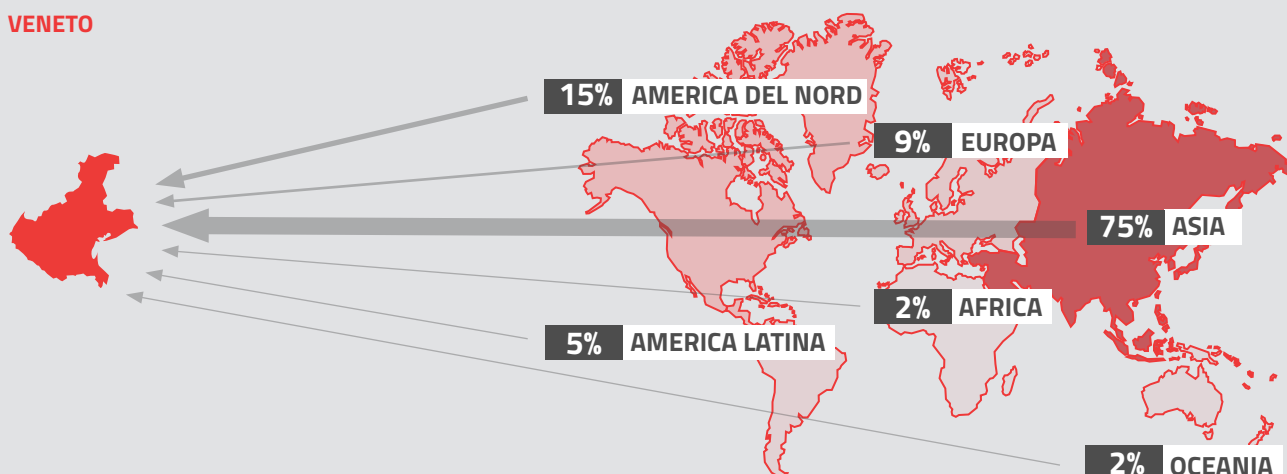
ASIA	73%
AMERICA	14%
AFRICA	12%

% di imprese che dichiara di importare da una determinata area geografica. Le imprese hanno indicato le prime due aree di provenienza.

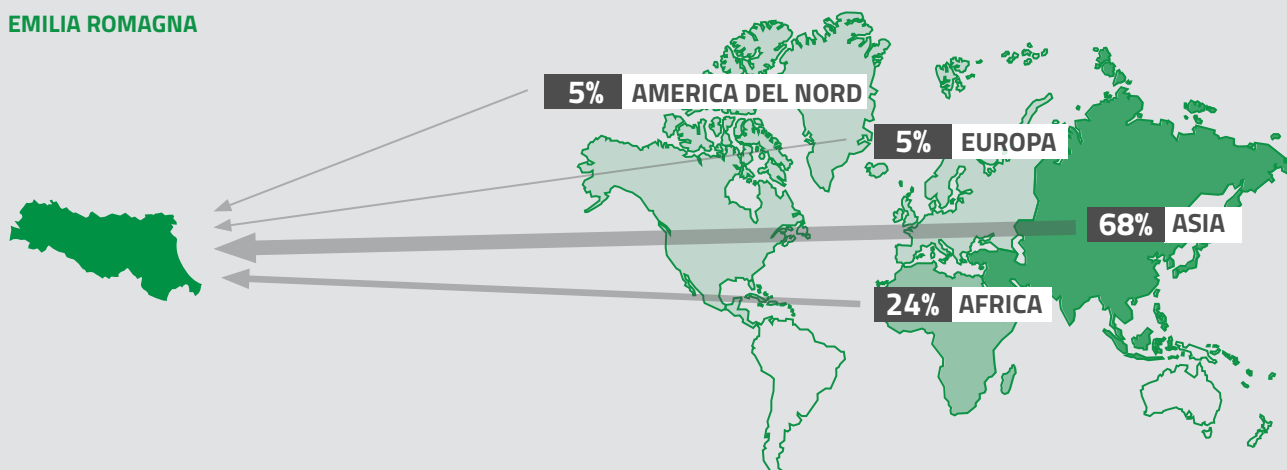
LOMBARDIA



VENETO

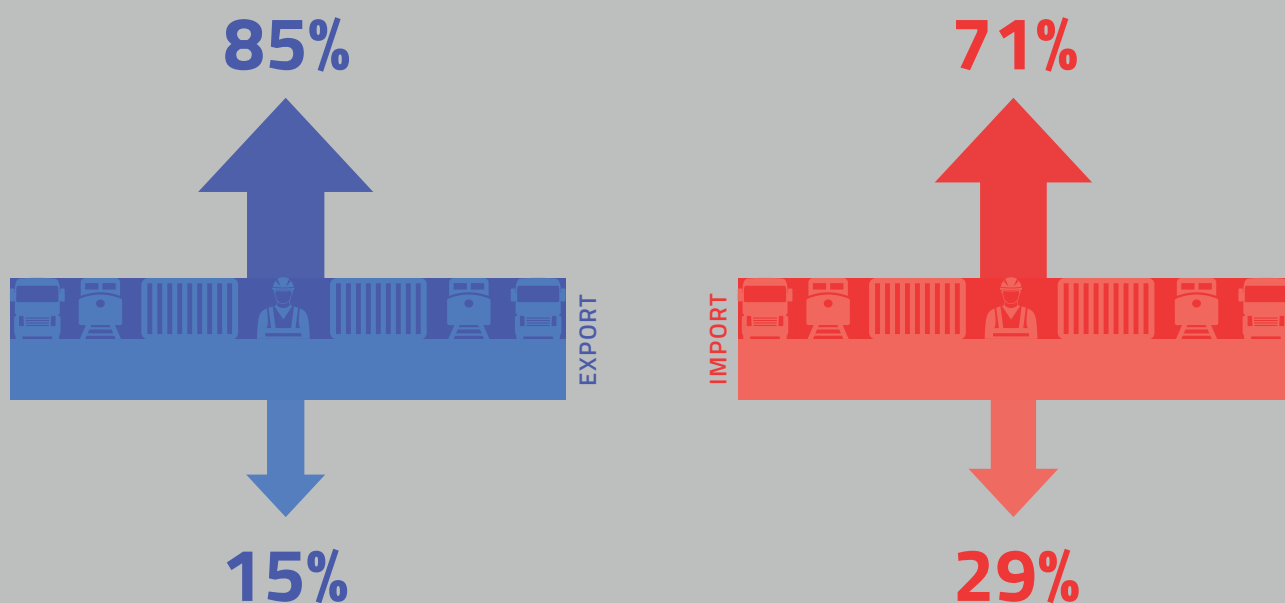


EMILIA ROMAGNA

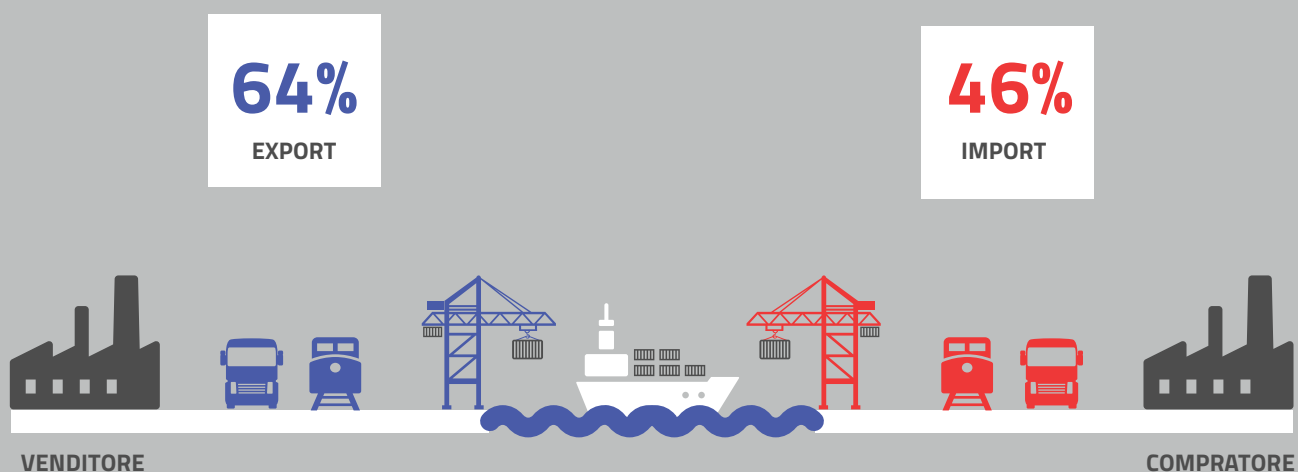


Come è gestito il processo logistico?

La maggioranza delle imprese dichiara di **esternalizzare** la logistica relativa all'export e all'import di merci



La resa **Ex-Works** prevale sia nella logistica in entrata che in uscita



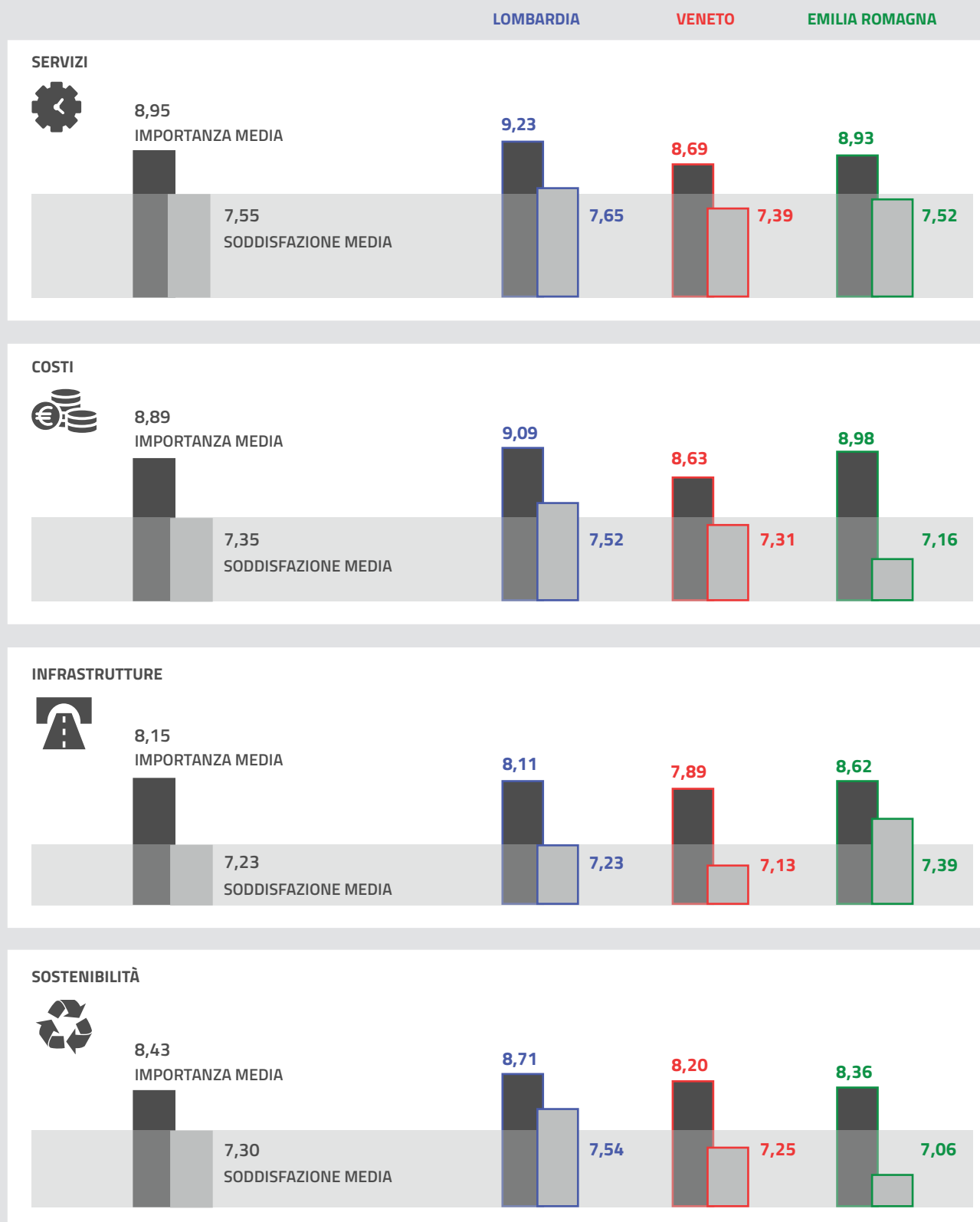
BASSO RISCHIO

BASSI COSTI

EXW / resa contrattuale che prevede costi completamente a carico del compratore

QUALITY LOGISTICS ITALIAN INDEX

Il **QLI²** mostra il livello di soddisfazione (**7,38**) paragonato al grado di importanza (**8,65**) che le imprese manifatturiere intervistate danno al proprio sistema logistico di riferimento, valutata assegnando un punteggio da 1 a 10 a **dieci variabili** (vd. p.31) appartenenti alle categorie «Servizi», «Costi», «Infrastrutture» e «Sostenibilità».



1/ Caratteristiche del traffico container

Lombardia, Emilia Romagna e Veneto: insieme realizzano il 52,7% dell'interscambio italiano con l'estero

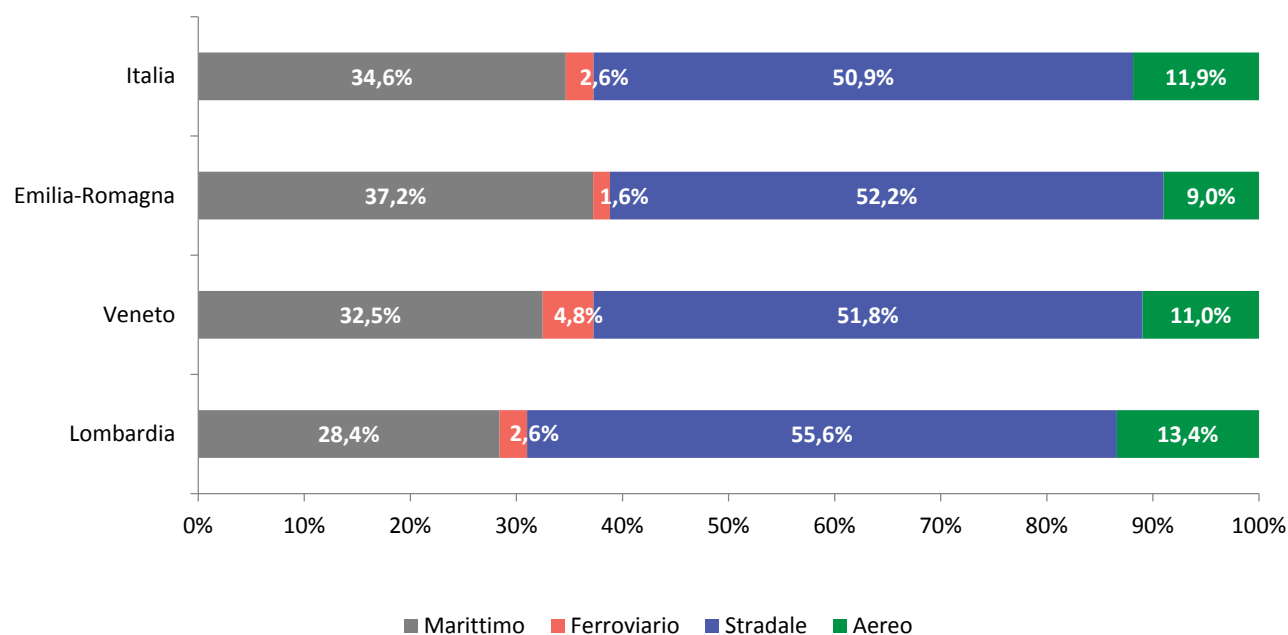
Lombardia, Emilia Romagna e Veneto sono le tre principali regioni italiane in termini di interscambio commerciale con l'estero. In totale nel 2017 hanno realizzato 447 miliardi di euro di import/export (il 52,7% dell'interscambio italiano con l'estero) e per il 2018, in base ai dati semestrali, il valore potrebbe portarsi a 476 miliardi (stime SRM). Nel dettaglio, la Lombardia copre il 28,9% (245 miliardi nel 2017) del commercio estero italiano, il Veneto il 12,6% (107

miliardi) e l'Emilia Romagna l'11,2% (95 miliardi). Il tessuto imprenditoriale nelle tre regioni è molto attivo e rappresenta una parte cospicua del PIL italiano (40,4%): Lombardia (21,9%); Veneto (9,3%); Emilia Romagna (9,2%).

L'interscambio marittimo rappresenta un'importante componente (seconda solo al trasporto su strada) del commercio estero di queste regioni: fatto 100 la somma delle quattro modalità di trasporto (escludendo quindi la componente non specificata nel database dell'Istat), il commercio via mare rappresenta il 28,4% per la Lombardia, il 32,5% per il Veneto, il 37,2% per l'Emilia Romagna (da confrontare con il 34,6% per l'Italia).

Importanza dell'Interscambio marittimo

% del commercio estero totale*, anno 2017



* Il commercio totale considerato per il calcolo delle percentuali, esclude la componente "non specificata" nelle statistiche dell'Istat.

Figura 1 - Fonte: SRM/Contship su dati Istat

1 container a settimana per la maggior parte delle imprese sia in export che in import

Trattandosi prevalentemente di imprese manifatturiere, il container rappresenta un elemento importante per il trasporto della merce italiana all'estero e viceversa. Il tessuto imprenditoriale italiano (e quindi anche delle regioni oggetto della Survey), fatto tuttavia di medie piccole entità, si riflette nell'intensità

dell'utilizzo dello strumento: la maggior parte delle aziende "utilizza mediamente non più di 1 container a settimana" sia in esportazione che in importazione.

Più precisamente, l'89% degli intervistati hanno dichiarato di esportare non oltre 50 container all'anno (la percentuale diventa 85% per l'import); il 10% delle aziende esportano utilizzando un numero annuo di container compreso tra 51 e 500 unità (14% per l'import) e solo l'1% oltre 500 container (sia per l'import che per l'export).

Numero container annuo utilizzati in export dalle aziende manifatturiere

% di imprese per fascia di container

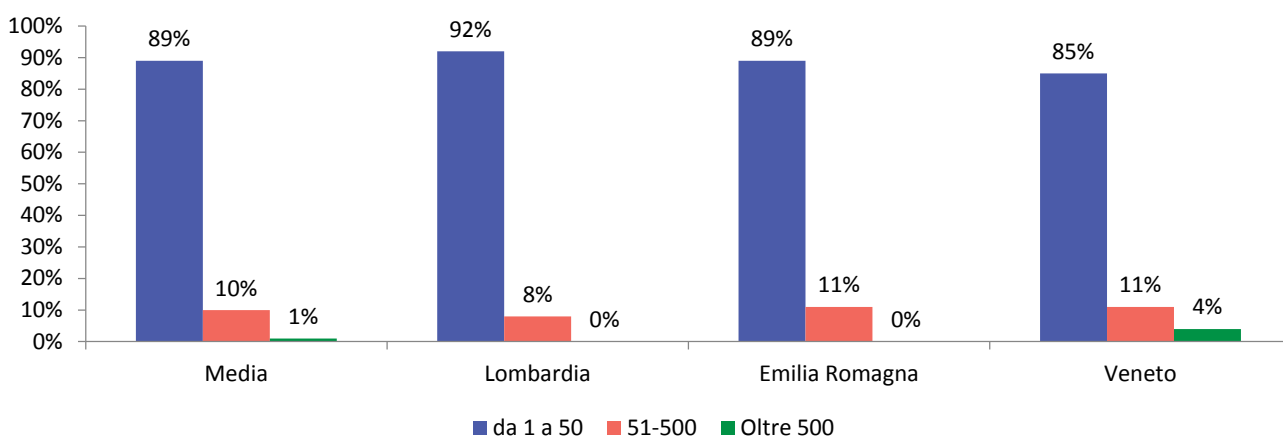


Figura 2 - Fonte: SRM/Contship

Numero container annuo utilizzati in import dalle aziende manifatturiere

% di imprese per fascia di container

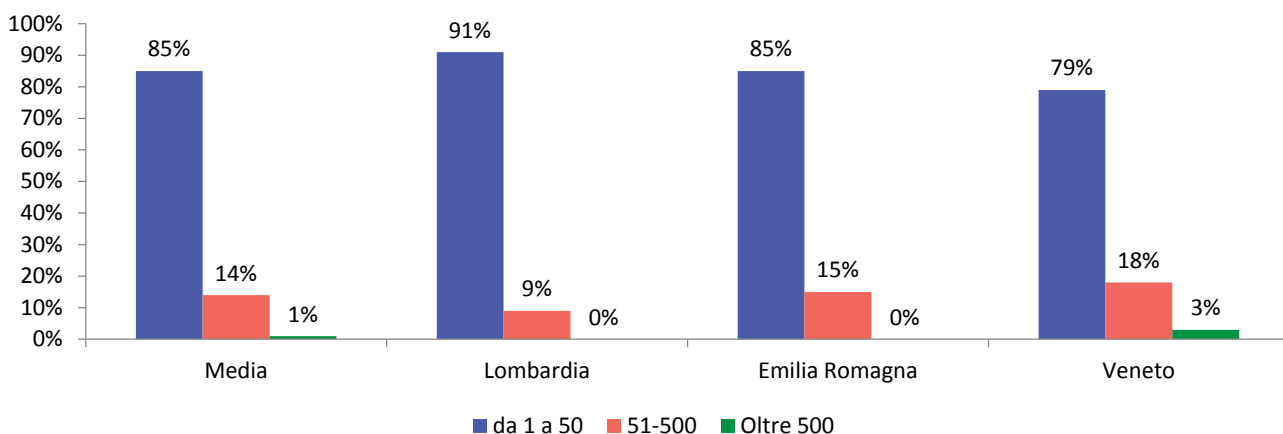


Figura 3 - Fonte: SRM/Contship

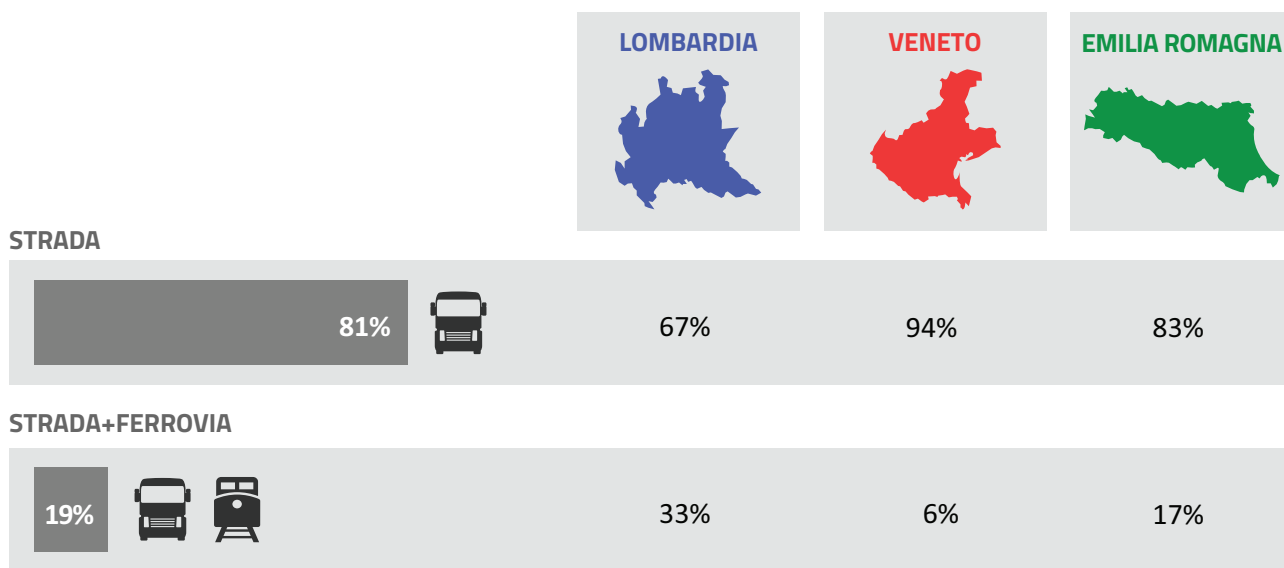
La strada: il principale canale di collegamento tra l'azienda e il porto

Importante nell'analisi, e per il miglioramento del "corridoio logistico", è la comprensione della principale modalità di collegamento tra le

aziende e i porti, ovvero, una volta che la merce è giunta al porto, come arriva nelle aziende e come la merce in export dalle aziende giunge al porto.

Ad eccezione della Lombardia, le percentuali vedono una quota di utilizzo dell'intermodalità inferiore al 17%.

Principale modalità di collegamento con il porto*



* Le percentuali di imprese fanno riferimento sia alla merce in arrivo che alla merce in partenza.

Figura 4 - Fonte: SRM/Contship

I due porti più utilizzati dalle imprese: Genova per il 72% delle aziende, La Spezia per il 25%

Genova, La Spezia e Venezia, sono i porti principalmente utilizzati dalle aziende sia nelle importazioni che nelle esportazioni. È stato chiesto alle aziende manifatturiere quali siano "i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare." Per il 72% degli intervistati Genova lo è con riferimento all'esportazione dei propri prodotti (la percentuale scende al 55% nel caso delle importazioni). Sempre con riferimento alle esportazioni, il 25% include La Spezia, il 20% Venezia e il 10% Livorno nei primi due porti utilizzati. Per quanto riguarda le

importazioni: La Spezia (23%), Venezia (24%), Livorno (5%), Trieste (5%).

Ovviamente, la percentuale di imprese che optano prioritariamente per Genova aumenta per quelle localizzate in Lombardia: il 90% sia per la merce in entrata che in uscita. Per quanto riguarda le aziende venete, il 53% sceglie Genova per esportare (scende a 35% nel caso delle importazioni), il 19% ricorre anche al porto di La Spezia e il 53% a quello di Venezia. In Emilia Romagna, per il 68% delle imprese Genova è tra i porti più utilizzati per la merce in partenza (per il 50% è tra quelli per la merce in arrivo); La Spezia lo è per il 37% (50% nel caso della merce importata) e Livorno è altresì utilizzato dal 20% per la merce in uscita, mentre Ravenna dall'11% per la merce in entrata.

Classifica principali porti gateway (2 porti per risposta)

% di imprese che utilizzano il porto

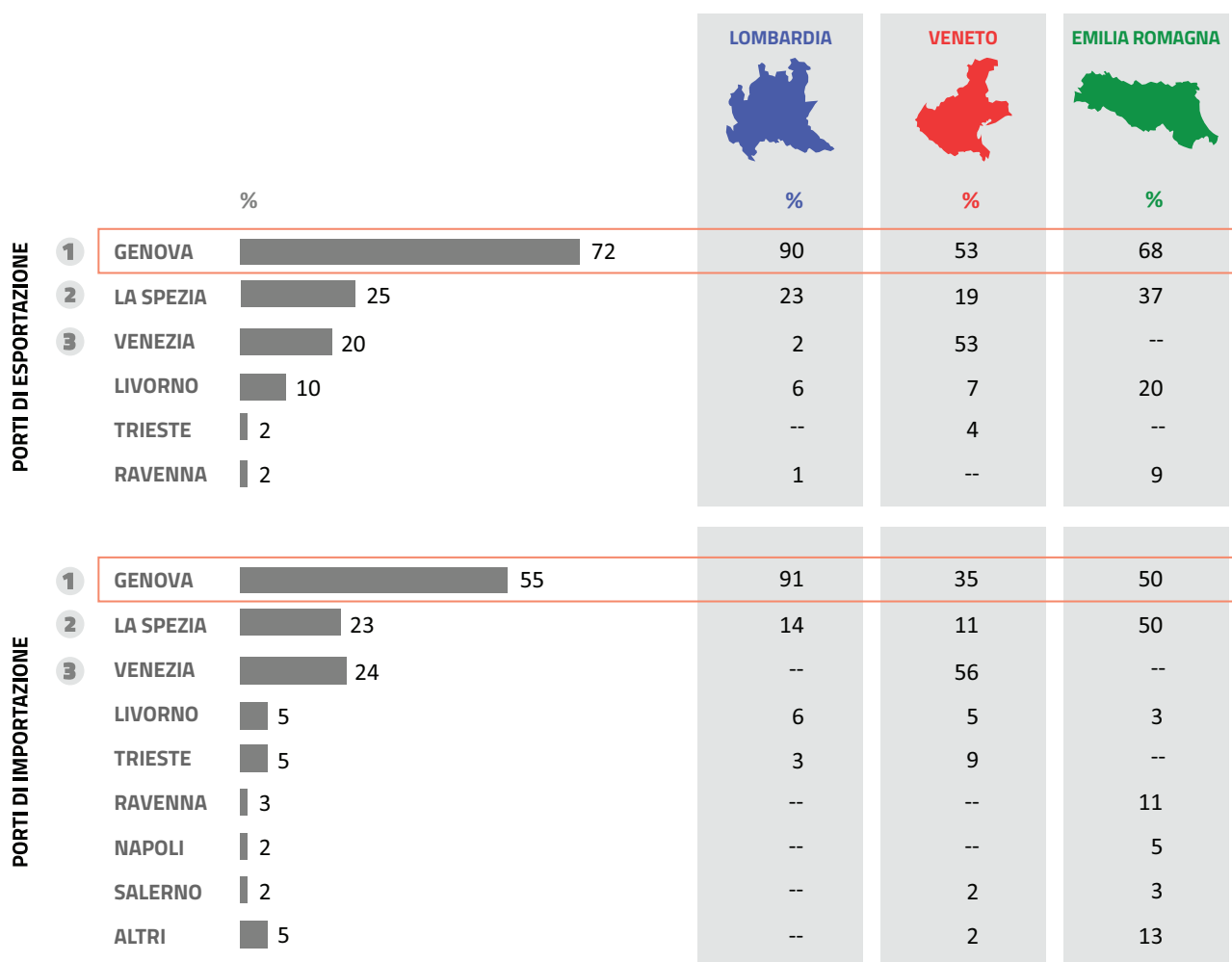


Figura 5 - Fonte: SRM/Contship

Traffico container nei 5 principali porti utilizzati dalle imprese

I 5 porti indicati dalle imprese, rientrano tra i primi 6 porti italiani per traffico container annuale. Al 2017 Genova si conferma il primo porto italiano con un traffico pari a circa 2,6 milioni di container (14,1% in più rispetto al 2016). Seguono La Spezia con 1,5 milioni di TEU (+15,8%), Livorno con 734 mila TEU (-8,3%), Trieste (616 mila TEU; +26,7%), Venezia (611 mila TEU; +0,9%).

Traffico container nei 5 principali porti utilizzati dalle imprese della Survey

	2005	2016	2017	VAR.% 2016-2017
Genova	1.624.964	2.297.917	2.622.187	14,1
La Spezia	1.024.455	1.272.425	1.473.571	15,8
Venezia	289.860	605.875	611.383	0,9
Livorno	658.506	800.475	734.085	-8,3
Trieste	198.319	486.462	616.156	26,7

Tabella 1 - Fonte: SRM/Contship

La maggior parte delle aziende che esportano via mare hanno indicato sia Asia che America come destinazione finale e l'Asia come principale continente da cui arrivano le importazioni

Se nel paragrafo precedente ci si è focalizzati sui punti italiani di approdo e di partenza per la merce scambiata con l'estero via mare, adesso si cambia prospettiva e si passa all'analisi dei punti esteri di approdo per la merce in export e di partenza per la merce in import: dove va la merce che esportiamo e da dove viene quella

Principali 2 paesi per export merci

% di imprese che esportano/importano principalmente nell'area/paese; primo o secondo paese per esportazione





	TOTALE AZIENDE 	LOMBARDIA 	VENETO 	EMILIA ROMAGNA 
PRIMO+SECONDO PAESE PER ESPORTAZIONE	%	%	%	%
ASIA	48	58	39	44
Cina/Hong Kong	16	17	11	23
Arabia Saudita/Emirati Arabi Uniti/Medio Oriente	8	8	9	5
Giappone	4	7	2	1
Turchia	4	7	3	1
India	4	3	4	4
Israele	3	5	2	4
Singapore	2	2	2	1
Tailandia	2	2	1	2
Altro Asia	11	17	12	4
AMERICA	44	34	48	52
America del Nord	34	19	41	47
Stati Uniti	30	17	36	41
Canada	6	2	7	12
America Latina	13	16	12	10
Brasile	5	4	6	5
Messico	4	5	3	2
Argentina	1	3	--	--
Altro America Latina	4	7	3	2
AFRICA	14	11	13	20
Tunisia	4	5	2	5
Africa gen.	2	1	3	4
Algeria	2	2	3	1
Marocco	2	2	--	4
Egitto	1	1	--	4
Altro Africa	3	3	7	3
EUROPA	12	12	15	6
Regno Unito	3	4	3	2
Grecia	3	4	3	--
Germania	1	1	3	--
Altro Europa	6	6	12	3
OCEANIA: AUSTRALIA	5	8	3	1

Figura 6A - Fonte: SRM/Contship

che importiamo. Il 48% delle imprese intervistate esporta i propri prodotti in Asia, il 44% in America, il 14% in Africa, il 12% in Europa e il 5% in Australia.

Mentre le imprese lombarde sono più proiettate verso i mercati asiatici (il 58% dichiara di esportare in quest'area), quelle del Veneto e

dell'Emilia Romagna mostrano una propensione maggiore verso l'America settentrionale (41% e 47%) e più proiettate verso i mercati africani (13% e 20%). Le importazioni provengono principalmente dall'Asia (per il 73% delle imprese); il 14% delle imprese importa dall'America e il 12% dall'Africa.

Principali 2 paesi per import merci

% di imprese che esportano/importano principalmente nell'area/paese; primo o secondo paese per importazione





	TOTALE AZIENDE 	LOMBARDIA 	VENETO 	EMILIA ROMAGNA 
PRIMO+SECONDO PAESE PER IMPORTAZIONE	%	%	%	%
ASIA	73	77	75	68
Cina/Hong Kong	55	49	55	61
India	13	17	11	13
Giappone	4	9	4	--
Turchia	3	3	4	3
Arabia Saudita/Emirati Arabi Uniti/Medio Oriente	2	3	2	--
Giordania	2	3	2	--
Malesia	2	3	2	--
Israele	2	--	2	5
Tailandia	2	--	2	3
Altro Asia	6	15	2	--
AMERICA	14	11	22	5
America Gen.	2	3	2	--
America del Nord: Stati Uniti	9	6	15	5
America Latina	3	3	5	--
Messico	2	--	4	--
Argentina	1	3	--	--
Brasile	1	--	2	--
AFRICA	12	14	2	24
Egitto	3	3	--	8
Marocco	2	9	--	--
Tunisia	2	3	--	5
Libia	2	--	--	5
Sudafrica	2	--	--	5
Algeria	1	3	--	--
Altro Africa	3	--	2	6
EUROPA	6	3	9	5
Germania	2	--	5	--
Regno Unito	2	--	--	5
Grecia	1	3	--	--
Altro Europa	2	--	4	--
OCEANIA: AUSTRALIA	2	3	2	--

Figura 6B - Fonte: SRM/Contship

I principali Paesi-Partner commerciali

I dati Istat sul commercio estero* ci aiutano a meglio interpretare i risultati della nostra indagine. Tra i primi 5 Partner commerciali della Lombardia troviamo Germania, Francia, Cina, Paesi Bassi e Stati Uniti. È evidente che mentre con Cina e Stati Uniti prevale il trasporto marittimo, per i Paesi europei è quello stradale a prevalere. Cina e Stati Uniti sono tra i principali Paesi in export e in import per le imprese lombarde nella nostra Survey che, ricordiamo, ha incluso nel campione solo aziende che fanno commercio internazionale via mare attraverso container. Fatta eccezione per gli Stati Uniti, per gli altri Paesi citati la componente in import prevale su quella in export. Per il Veneto, ritroviamo Germania, Francia, Cina e Stati Uniti. A questi si aggiunge la Spagna. Diversamente dalla Lombardia, la componente export prevale sull'import in tutti i casi ad eccezione della Cina e Germania. Situazione simile per l'Emilia Romagna.

Principali partner commerciali della Lombardia (valori miliardi di euro)

	Import	Export	Trade	% Mondo
Germania	25,2	15,8	41,0	17,5
Francia	12,0	11,5	23,4	10,0
Cina	11,8	3,8	15,6	6,7
Paesi Bassi	10,5	2,8	13,3	5,7
Stati Uniti	3,0	9,0	12,0	5,1
Spagna	5,1	6,5	11,6	4,9
Svizzera	4,2	6,1	10,3	4,4
Regno Unito	3,7	5,3	9,1	3,9
Belgio	5,6	2,4	8,1	3,4
Polonia	2,7	3,5	6,2	2,7
<i>Mondo</i>	<i>116,6</i>	<i>117,9</i>	<i>234,6</i>	<i>100,0</i>

Tabella 2 - Fonte: SRM/Contship su dati Istat

Principali partner commerciali del Veneto (valori miliardi di euro)

	Import	Export	Trade	% Mondo
Germania	9,9	7,7	17,6	17,7
Francia	2,1	5,9	8,1	8,1
Stati Uniti	0,6	4,9	5,5	5,5
Cina	3,8	1,6	5,4	5,4
Spagna	2,2	2,8	5,0	5,0
Regno Unito	0,7	3,5	4,2	4,2
Romania	1,6	1,6	3,2	3,2
Austria	1,6	1,6	3,2	3,2
Paesi Bassi	1,6	1,4	3,0	3,0
Polonia	1,1	1,8	2,9	3,0
<i>Mondo</i>	<i>40,3</i>	<i>59,6</i>	<i>99,9</i>	<i>100,0</i>

Tabella 3 - Fonte: SRM/Contship su dati Istat

* I dati fanno riferimento all'import e all'export di prodotti manifatturieri al netto della componente energetica.

Principali partner commerciali dell'Emilia Romagna (valori miliardi di euro)

	Import	Export	Trade	% Mondo
Germania	5,5	7,2	12,7	13,9
Francia	3,7	6,5	10,2	11,1
Stati Uniti	0,7	5,8	6,5	7,1
Cina	3,3	1,8	5,1	5,6
Spagna	2,0	2,9	5,0	5,4
Regno Unito	1,1	3,7	4,8	5,3
Paesi Bassi	1,6	1,5	3,1	3,4
Belgio	1,6	1,4	3,0	3,3
Polonia	0,9	1,8	2,7	3,0
Austria	0,8	1,2	2,0	2,2
<i>Mondo</i>	<i>33,0</i>	<i>58,6</i>	<i>91,6</i>	<i>100,0</i>

Tabella 4 - Fonte: SRM/Contship su dati Istat

Il 53% delle imprese non conosce il porto di destinazione

L'analisi sulla destinazione della merce in export e sul porto di origine di quella in import si è spinta oltre, per verificare quali sono gli scali portuali esteri con cui le nostre imprese hanno maggiori contatti. Il risultato principale di questo tipo di analisi è che la maggior parte delle

imprese sa poco a riguardo: il 52% non conosce il porto specifico di destinazione ed il 44% non conosce quello da cui parte la merce che importano. In Asia, Shanghai è il porto più utilizzato (7%); in America è il porto di New York (5%). Per la merce in importazione, il 44% delle imprese non conosce il porto di origine. Anche in questo caso Shanghai risulta il porto più utilizzato (dichiarato dal 20% degli intervistati).

Imprese che non conoscono il porto di destinazione dei prodotti esportati e il porto di partenza della merce importata

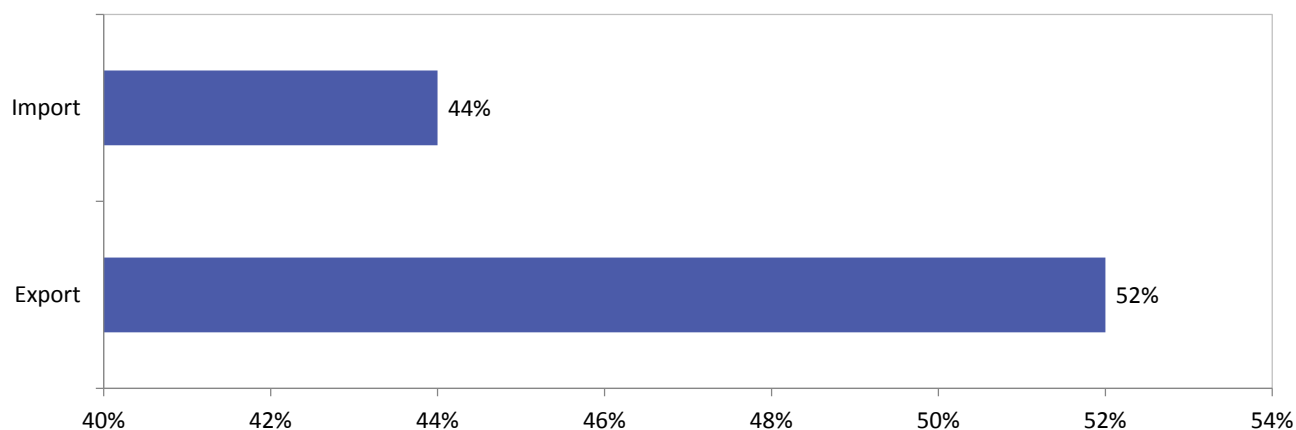


Figura 7 - Fonte: SRM/Contship

Principali porti per export merci relativi ai principali paesi

% di imprese





	TOTALE AZIENDE 	LOMBARDIA 	VENETO 	EMILIA ROMAGNA 
PORTI PER PRIMO+SECONDO PAESE PER ESPORTAZIONE	%	%	%	%
ASIA	23	30	15	21
Shanghai	7	7	6	9
Hong Kong	3	5	--	5
Tokyo	2	3	1	--
Dubai	2	1	2	2
Shenzhen	1	2	--	--
Busan	1	2	--	--
Nagoya	1	2	--	--
Eilat	1	2	--	1
Doha	1	2	--	--
Singapore	1	2	2	--
Bangkok	1	2	--	2
Gedda	1	1	2	--
Nhava Sheva	1	1	2	--
Altro Asia	3	2	4	1
AMERICA	17	17	10	26
<i>America del Nord</i>	11	8	8	22
New York	5	3	2	14
Miami	3	5	3	1
Toronto	2	--	--	5
Altro America del Nord	4	1	4	3
<i>America Latina</i>	6	9	3	4
San Paolo	2	2	2	1
Veracruz	1	2	--	1
Buenos Aires	1	2	--	--
Guayaquil	1	2	--	--
Altro America Latina	2	4	1	2
EUROPA	6	8	6	--
Pireo	1	2	2	--
Istanbul	1	2	--	--
Amburgo	1	1	3	--
Barcellona	1	1	1	--
Altro Europa	2	2	--	--
AFRICA	5	3	2	11
Casablanca	2	2	--	4
Tunisi	2	1	--	5
Durban	1	--	2	--
Alessandria	1	--	--	2
OCEANIA: AUSTRALIA	4	8	3	1
Melbourne	3	5	3	1
Sidney	1	2	--	--
Auckland	1	2	--	--
NESSUN PORTO SPECIFICATO	52	49	63	41

Figura 8A - Fonte: SRM/Contship

Principali porti per import merci relativi ai principali paesi

% di imprese





	TOTALE AZIENDE 	LOMBARDIA 	VENETO 	EMILIA ROMAGNA 
PORTI PER PRIMO+SECONDO PAESE PER IMPORTAZIONE	%	%	%	%
ASIA	41	46	38	42
Shanghai	20	23	18	21
Bombay	4	6	2	5
Hong Kong	3	3	--	8
Shenzhen	3	--	4	5
Ningbo	2	3	2	--
Aqaba	2	3	2	--
Xiamen	2	--	2	3
Dalian	2	--	4	--
Mumbai	2	--	2	3
Bangkok	2	--	--	8
Dubai	1	3	--	--
Tokyo	1	3	--	--
Visakhapatam	1	3	--	--
Karachi	1	3	--	--
Damasco	1	3	--	--
Vientiane	1	3	--	--
Altro Asia	10	--	12	12
AFRICA	5	6	2	11
Casablanca	2	6	--	--
Tripoli	2	--	--	5
Altro Africa	5	--	2	9
AMERICA	4	6	5	--
<i>America del Nord</i>	3	6	4	--
Savanna	2	3	2	--
Portorico	1	3	--	--
Altro America del Nord	3	--	4	--
<i>America Latina: San Paolo</i>	1	--	2	--
EUROPA	4	3	7	--
Amburgo	2	--	4	--
Pireo	1	3	--	--
Venezia	1	--	2	--
Barcellona	1	--	2	--
NESSUN PORTO SPECIFICATO	44	43	45	42

Figura 8B - Fonte: SRM/Contship

Trasporto marittimo interregionale

L'Istat fornisce i dati di navigazione di cabotaggio per regione italiana di imbarco e sbarco. Per ogni regione italiana che affacciano sul mare è possibile capire i rapporti via mare (in termini di merce imbarcata e sbarcata) con le altre regioni. Sono state considerate solo le regioni settentrionali (Liguria, Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia).

Pur non rientrando nel panel delle tre regioni analizzate in questa Survey, possono aiutarci a capire i movimenti logistici interregionali via mare.

La Liguria imbarca in totale 12,6 milioni di tonnellate ed ha buoni rapporti con Sicilia Toscana, Campania e Sardegna. Sbarca 15,8 milioni di tonnellate di merce, principalmente in Toscana, Puglia, Sicilia e Sardegna.

Il Veneto imbarca 3 milioni di tonnellate di merce, di cui oltre il 70% viene da Friuli Venezia Giulia, Calabria ed Emilia Romagna. Sbarca 6,4 milioni di tonnellate, principalmente in Sicilia, Puglia e Sardegna. L'Emilia Romagna imbarca 2,6 milioni di tonnellate di merce, oltre il 70% da Sicilia, Veneto e Puglia. Sbarca 2,5 milioni di tonnellate, quasi il 70% in Veneto, Sicilia e Marche.

Il Friuli Venezia Giulia imbarca 1,6 milioni di tonnellate, oltre l'80% da Veneto, Emilia Romagna e Marche. Sbarca 6,3 milioni di tonnellate. Oltre il 60% in Puglia, Sicilia e Sardegna.

Navigazione di cabotaggio: imbarco merce (2016)

Liguria			Veneto		
	Tonnellate (000)	%		Tonnellate (000)	%
Liguria	3.118	24,8	Friuli Venezia Giulia	927	30,3
Sicilia	2.237	17,8	Calabria	815	26,7
Toscana	2.105	16,8	Emilia Romagna	693	22,7
Campania	1.118	8,9	Marche	217	7,1
Sardegna	920	7,3	Puglia	189	6,2
Altre regioni	3.055	24,3	Altre regioni	217	7,1
	12.553	100,0		3.058	100,0

Emilia Romagna			Friuli Venezia Giulia		
	Tonnellate (000)	%		Tonnellate (000)	%
Sicilia	956	36,8	Veneto	811	49,7
Veneto	554	21,3	Emilia Romagna	375	23,0
Puglia	429	16,5	Marche	185	11,3
Friuli Venezia Giulia	247	9,5	Sicilia	95	5,8
Marche	200	7,7	Calabria	70	4,3
Altre regioni	214	8,2	Altre regioni	95	5,8
	2.600	100,0		1.631	100,0

Tabella 5 - Fonte: SRM/Contship su dati Istat



Navigazione di cabotaggio: sbarco merce (2016)

Liguria			Veneto		
	Tonnellate (000)	%		Tonnellate (000)	%
Toscana	3.188	20,1	Sicilia	2.348	36,8
Liguria	3.118	19,7	Puglia	1.014	15,9
Puglia	3.001	18,9	Sardegna	970	15,2
Sicilia	2.805	17,7	Friuli Venezia Giulia	811	12,7
Sardegna	1.818	11,5	Emilia Romagna	554	8,7
Altre regioni	1.916	12,1	Altre regioni	680	10,7
	15.846	100,0		6.377	100,0
Emilia Romagna			Friuli Venezia Giulia		
	Tonnellate (000)	%		Tonnellate (000)	%
Veneto	927	36,8	Puglia	2.413	38,1
Sicilia	516	20,5	Sicilia	1.358	21,4
Marche	274	10,9	Sardegna	796	12,6
Emilia Romagna	247	9,8	Veneto	693	10,9
Puglia	230	9,1	Friuli Venezia Giulia	375	5,9
Altre regioni	323	12,8	Altre regioni	698	11,0
	2.517	100,0		6.333	100,0

Tabella 6 - Fonte: SRM/Contship su dati Istat

2/ Gestione del processo logistico

L'85% delle imprese esternalizza la logistica relativa all'export dei propri prodotti

Oggi che la risorsa tempo e il fattore 'precisione' nelle consegne hanno acquisito un'importanza elevata nei rapporti interni alla Supply Chain ed in quelli con i consumatori finali, decidere a) se esternalizzare o meno e b) a chi esternalizzare il processo logistico risulta una scelta strategica per le imprese. In effetti, l'outsourcing del servizio logistico può comportare i seguenti vantaggi: la riduzione dei costi operativi, il miglior utilizzo degli stock a magazzino e, in generale, una migliore competitività sul mercato. Ma il vantaggio maggiore è l'assenza di capitali investiti in immobili, impianti, strutture e personale, abbattendo in questo modo un costo fisso che diventa variabile, seppur in una certa misura. Abbiamo quindi chiesto alle im-

prese manifatturiere del nostro campione sia nel caso dell'export, che nel caso dell'import se esternalizzano o meno il processo logistico.

Per quanto riguarda le esportazioni esse sembrano privilegiare l'esternalizzazione del processo. Infatti, in questo caso, ben l'85% delle aziende intervistate affida in outsourcing la logistica. La percentuale è altresì elevata, ma comprende 14 punti in meno, molto probabilmente dovuti al fatto che nel B2B una maggior quota di imprese tende a far propria la logistica della merce in entrata per meglio rispettare i tempi e la qualità della produzione. In export non emergono grosse differenze regionali e in tutte e tre le regioni la percentuale di imprese che affida in outsourcing il processo logistico supera l'80%.

Nel caso delle importazioni, in Emilia Romagna la percentuale di imprese che esternalizza è inferiore alle altre, pur rimanendo comunque alta e superiore al 60%.

Esternalizzazione della logistica relativa all'export di merci

% di imprese

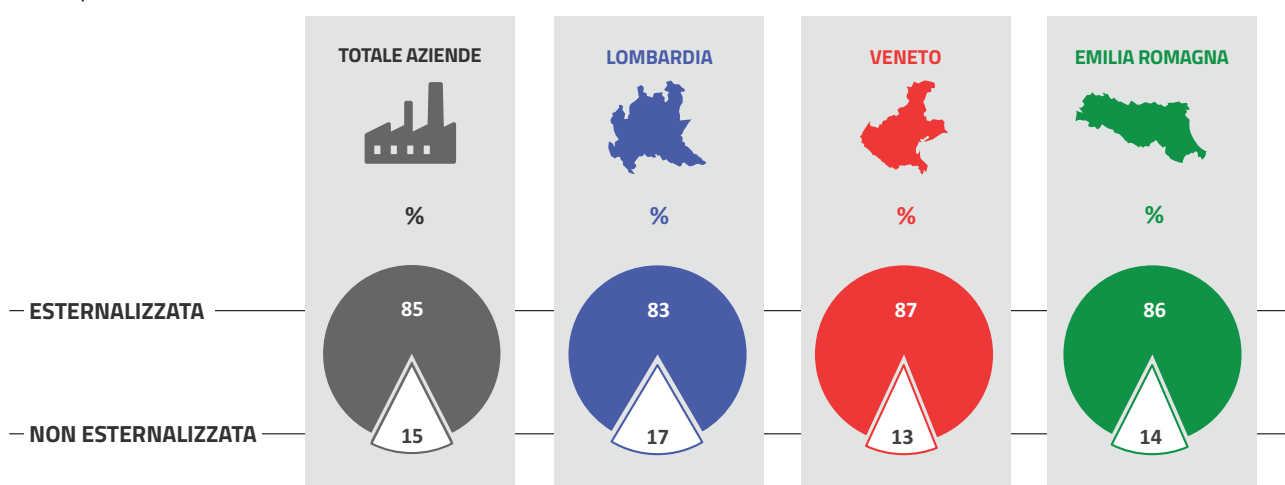


Figura 9A - Fonte: SRM

% di imprese

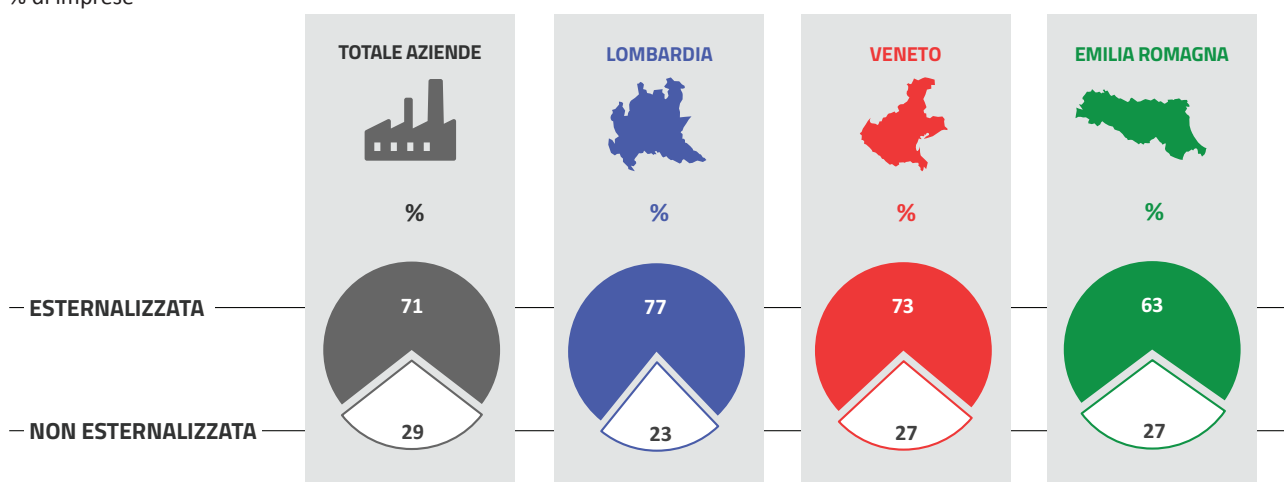


Figura 9B - Fonte: SRM

Il 64% delle imprese utilizza la resa Ex-Works per la merce in export

Argomento altrettanto importante nella logistica delle importazioni e delle esportazioni è la scelta delle rese contrattuali (INCOTERMS). Esse determinano il soggetto (venditore o compratore) che si fa carico dei costi e/o dei rischi del trasporto. L'insieme dei termini che iniziano con la lettera "E" o "F" indicano costi e rischi a carico del compratore, quelli che iniziano con la lettera "C" indicano costi del trasporto a carico del venditore e rischio a carico del compratore mentre quelli che iniziano per "D" indicano costi e rischi del trasporto a carico del venditore.

Nella nostra indagine abbiamo chiesto alle imprese quale resa contrattuale prediligono nei rapporti con l'estero.

Per quanto riguarda le esportazioni, c'è una chiara tendenza ad utilizzare la resa "Ex Works": ne fa uso il 64% delle imprese. Quindi l'impresa italiana cede il costo e il rischio del trasporto al compratore.

"Ex Works" è il termine meno impegnativo e meno costoso per il venditore. Il venditore non è tenuto ad occuparsi del carico delle merci nel vettore scelto dal compratore e non è tenuto

nemmeno a sostenere i costi per lo sdoganamento all'esportazione. Il rischio di perimento della merce incombe totalmente sul compratore fin dalla presa in carico. Il venditore adempie alle sue obbligazioni semplicemente mettendo la merce, imballata a disposizione del compratore nel luogo indicato (generalmente la propria fabbrica e/o magazzino).

Al suddetto 64% si aggiunge un 13% di imprese che ricorre alla resa FOB (*Free on Board*). Con questa resa si stabilisce che sono a carico del venditore i rischi collegati al collocamento della merce a bordo della nave al porto di partenza come pure tutte le relative spese. Il compratore, invece, si assume gli oneri e i rischi relativi al trasporto della merce una volta che questa è stata collocata sulla nave. Pertanto, un buon 77% si assume costi e rischi logistici non oltre l'imbarco della merce. A livello regionale non si osservano differenze di rilievo.

Per le importazioni, il 46% delle imprese seleziona la resa "Ex Works." Pertanto, pur essendo la percentuale inferiore al caso della merce in esportazione, in generale è il compratore che tende assumere i rischi e i costi del trasporto. Un buon 26% sceglie la resa *Free on Board*.

A livello regionale emerge qualche differenza, ma nel complesso *Ex Works* e FOB sono preferiti dalla maggioranza delle imprese.

Termini contrattuali utilizzati prevalentemente per la merce in export e in import

% di imprese

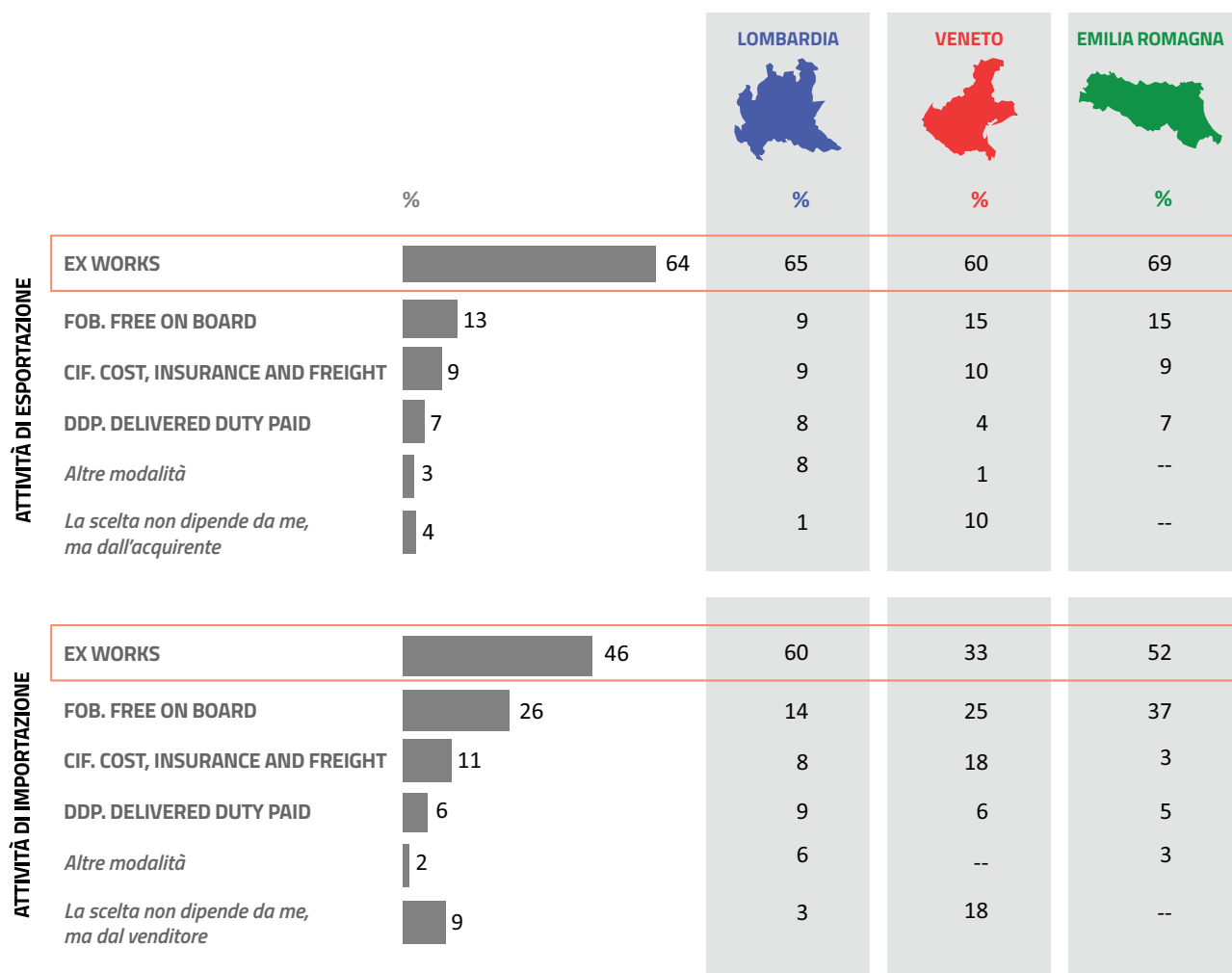


Figura 10 - Fonte: SRM/Contship

Alcuni Incoterms

Ex Works:

costi completamente a carico del compratore

FOB (Free On Board):

costi a carico del venditore fino al carico della merce nella nave del porto di partenza

CIF. Cost, Insurance and Freight:

costi a carico del venditore fino all'arrivo al porto di destinazione + assicurazione

DDP. Delivered Duty Paid:

costi a carico del venditore fino all'arrivo della merce a destinazione + Assicurazione + Dogana import +T asse importazione

3/ Sfide logistiche e Quality Logistics Italian Index

“Rapidità e regolarità dei servizi del porto” e “costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland” sono le variabili a cui le imprese attribuiscono maggiore importanza

SRM e Contship con questa Survey hanno deciso di implementare un indicatore che permetta di valutare in modo immediato il giudizio che le imprese manifatturiere italiane danno al proprio sistema logistico di riferimento: il **Quality logistics Italian Index (QLI²)**.

A questo indicatore (che è un giudizio di *satisfaction*) è stato affiancato un giudizio dell'importanza che tali imprese danno a ciascuna delle variabili utilizzate per il calcolo del QLI².

Sono state scelte 10 variabili appartenenti alle categorie Servizi, Costi, Infrastrutture e Sostenibilità che possono incidere sulla soddisfazione delle imprese manifatturiere in merito al

sistema logistico di cui usufruiscono.

Agli intervistati è stato innanzitutto chiesto di dare un punteggio da 1 a 10 all'importanza che assume ciascuna di queste variabili nel determinare l'efficienza complessiva del sistema logistico. Dalle risposte fornite emerge che tutte le variabili hanno una certa rilevanza per le imprese, con un punteggio mediamente superiore ad 8 (importanza media pari a 8,65). Di rilievo sono la rapidità e la regolarità dei servizi del porto e dei servizi marittimi. Differenze emergono a livello regionale. Ad esempio le imprese che operano in Lombardia mostrano una forbice tra il valore massimo e il valore minimo più ampia (valori tra 7,79 e 9,25; importanza media pari a 8,81). Per quanto riguarda l'Emilia Romagna, il range è più basso, ma anche qui l'importanza attribuita a ciascuna variabile è piuttosto alta (valori tra 8,36 e 9,02; importanza media pari a 8,79). Per il Veneto si va da un valore minimo di 7,37 a un massimo 8,77 (importanza media pari a 8,38).

1. Dimensione e accessibilità delle infrastrutture
2. Rapidità e regolarità dei servizi del porto (imbarco/sbarco merci/controlli)
3. Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto marittimo
4. Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto terrestre
5. Disponibilità servizi ferroviari ad alta frequenza
6. Rapidità ed efficienza servizi doganali
7. Sistema informativo
8. Costi del servizio portuale (soste, THC-Terminal Handling Charge, ecc.)
9. Costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland
10. Attenzione ai temi di sostenibilità (ambientale, economico-sociale, ecc.)

Importanza del sistema logistico

Valutazione media in una scala da 1 a 10 rispetto a dieci variabili di riferimento.

Rapidità ed efficienza servizi doganali	8,98	< 9
Rapidità e regolarità dei servizi del porto (imbarco/sbarco merci/controlli)	8,97	< 9
Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto marittimo	8,95	< 9
Costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland	8,94	< 9
Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto terrestre	8,89	< 9
Costi del servizio portuale (soste, THC-Terminal Handling Charge ecc.)	8,84	< 9
Dimensione e accessibilità delle infrastrutture	8,56	< 9
Attenzione ai temi di sostenibilità (Ambientale, Economico-Sociale ecc.)	8,43	> 8
Sistema informativo	8,04	= 8
Disponibilità servizi ferroviari ad alta frequenza	7,86	< 8
Importanza media	8,65	> 8

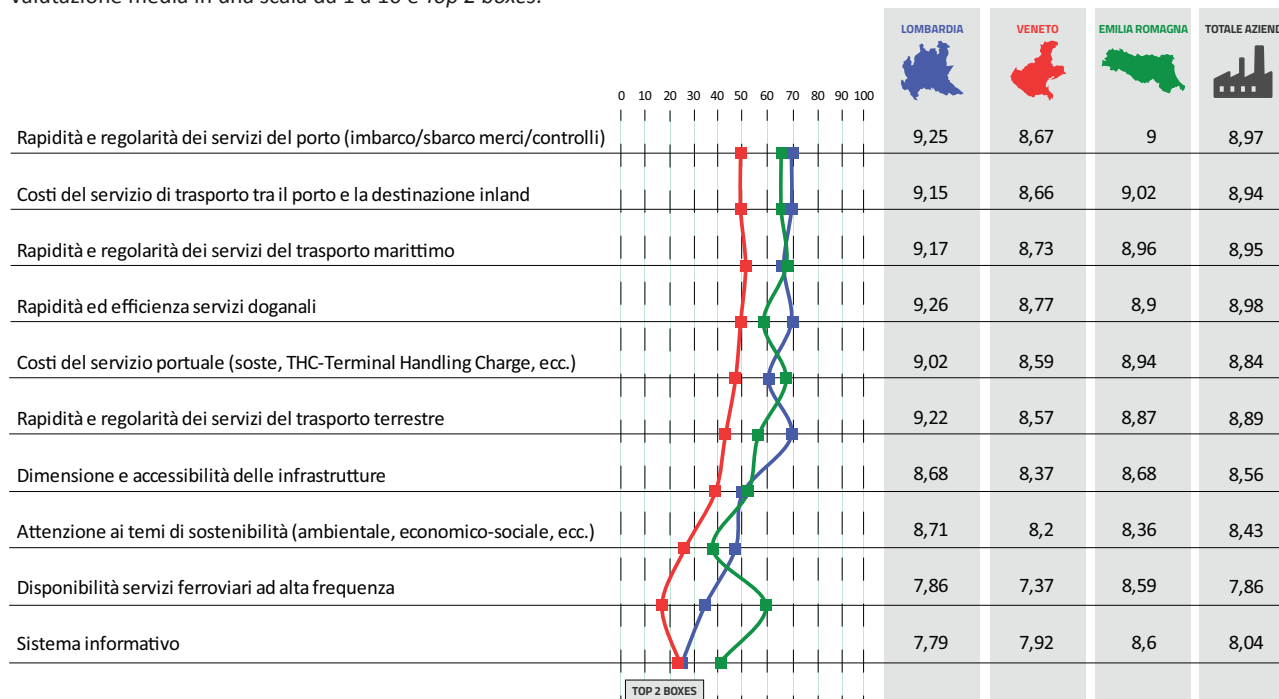
Tabella 7 - Fonte: SRM/Contship

Interessante è l'analisi "Top 2 boxes" che esprime la percentuale di imprese che ha dato punteggio 9 o 10 alla variabile in esame. Mentre per l'Emilia Romagna tale percentuale non va

oltre il 60% per alcuna delle variabile, per Lombardia e Veneto essa oltrepassa il 70% per più variabili esaminate.

Importanza del sistema logistico

Valutazione media in una scala da 1 a 10 e Top 2 boxes.*



* Top 2 boxes: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 9 o 10.

Figura 11 - Fonte: SRM/Contship

Quality Logistics Italian Index: risultati positivi, ma occorre ancora migliorare

Oltre al livello di importanza è stato esaminato il livello di soddisfazione che l'intervistato attribuisce a ciascuna variabile con riferimento ai 2 porti più utilizzati. I livelli di soddisfazione coprono un range che va da 7,12 (Disponibilità servizi ferroviari ad alta frequenza) a 7,56 (Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto marittimo).

L'indice medio di soddisfazione (*Quality Logistics Italian Index*) è 7,38 per le tre regioni (livello di soddisfazione più che sufficiente). Se lo confrontiamo con l'importanza media data alle variabili (8,79), è evidente che c'è un gap tra

soddisfazione e importanza del sistema logistico che va colmata.

Per quanto riguarda le singole tre regioni, i livelli di soddisfazione sono piuttosto omogenei: il *Quality Logistics Italian Index* è pari a 7,49 per la Lombardia, 7,28 per il Veneto e 7,36 per l'Emilia Romagna.

Per quanto riguarda la Lombardia, i livelli di soddisfazione coprono un range che va da 6,99 (sistema informativo) a 7,62 (rapidità e regolarità dei servizi del porto - imbarco/sbarco merci/controlli). Per il Veneto, si va da un livello di soddisfazione del 7,02 per la disponibilità dei servizi ferroviari a 7,45 per la rapidità e regolarità dei servizi marittimi. Infine, per l'Emilia Romagna si va da 7,06 per l'attenzione ai temi di sostenibilità a 7,56 per la rapidità e regolarità dei servizi terrestri.

Soddisfazione del sistema logistico

Soddisfazione media in una scala da 1 a 10 rispetto a dieci variabili di riferimento.

Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto marittimo	7,56	< 8
Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto terrestre	7,54	< 8
Rapidità e regolarità dei servizi del porto (imbarco/sbarco merci/controlli)	7,51	< 8
Rapidità ed efficienza servizi doganali	7,46	> 7
Dimensione e accessibilità delle infrastrutture	7,44	> 7
Costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland	7,38	> 7
Costi del servizio portuale (soste, THC-Terminal Handling Charge, ecc.)	7,31	> 7
Attenzione ai temi di sostenibilità (ambientale, economico-sociale, ecc.)	7,3	> 7
Sistema informativo	7,14	> 7
Disponibilità servizi ferroviari ad alta frequenza	7,12	> 7
Quality-Logistics Index	7,38	> 7

Tabella 8 - Fonte: SRM/Contship

In questo caso, dati i più bassi valori espressi per la soddisfazione, è stata fatta un'analisi con riferimento alle percentuali di imprese che hanno dato alla variabile un livello di soddisfazione tra l'8 e il 10 (*Top 3 boxes*), anziché tra il 9 e il 10 (*Top 2 boxes*). Per quanto riguarda la Lombardia, una buona percentuale di imprese (tra il 60% e il 70%) ha attribuito un valore su-

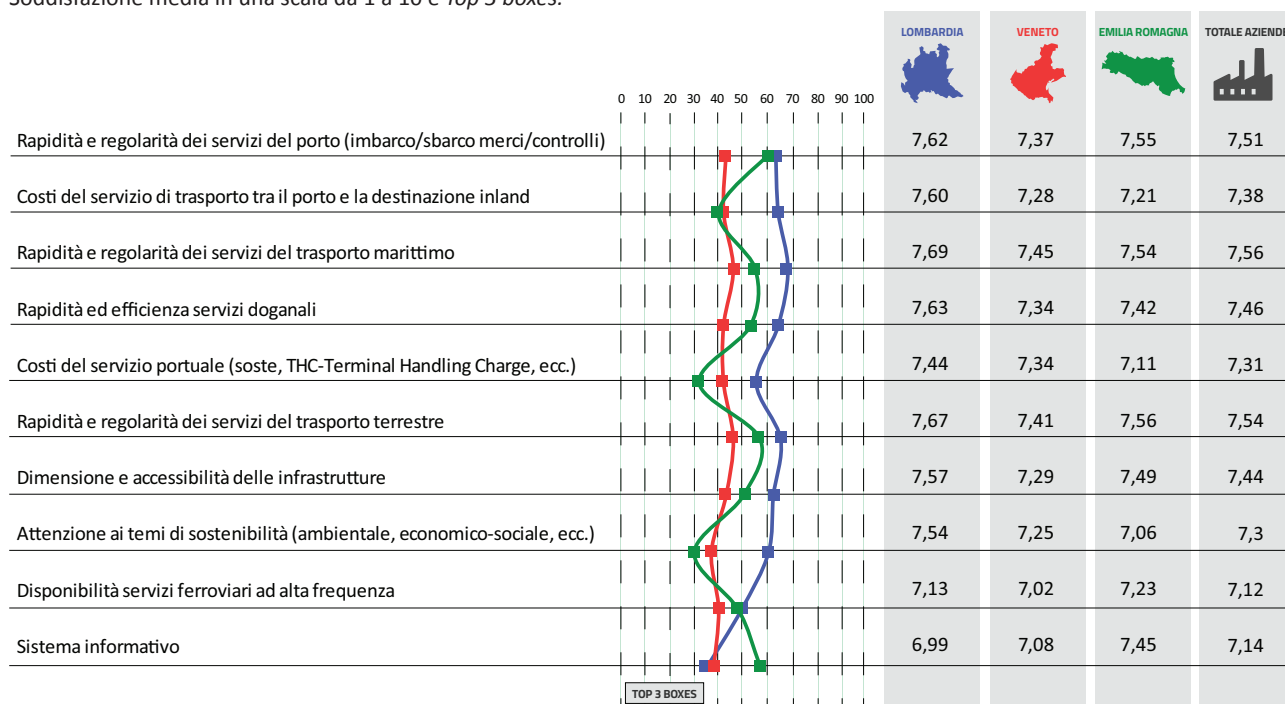
periore a 7 a quasi tutte le variabili considerate, fatta eccezione per la disponibilità di servizi ferroviari ad alta frequenza e per il sistema informativo, rispetto a cui non si supera il 50%. Per il Veneto, la distribuzione è piuttosto omogenea ed una minore percentuale di imprese (tra il 40% e il 50%) attribuisce alle variabili un valore di soddisfazione superiore a 7.

Per l'Emilia Romagna i valori oscillano molto: si va dal 60% nel caso della rapidità e regolarità

dei servizi del porto al 30% per l'attenzione ai temi di sostenibilità.

Soddisfazione del sistema logistico

Soddisfazione media in una scala da 1 a 10 e *Top 3 boxes*. *



* *Top 3 boxes*: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 8, 9 o 10.

Figura 12 - Fonte: SRM/Contship

Concludiamo con un'analisi *strength/priority*. In essa si vuole mettere in evidenza quali sono i punti di forza (*strength*) del sistema logistico di riferimento della regione e quali gli interventi prioritari (*priority*) da effettuare secondo l'opinione degli intervistati.

Se consideriamo le dieci variabili in base al livello di importanza attribuito dagli operatori e alla soddisfazione percepita, possiamo classificarle in quattro quadranti:

I) Punti di forza: in alto a destra, abbiamo le variabili a cui gli operatori attribuiscono sia livelli di importanza che di soddisfazione percepito superiori alla media. Sono quindi dei punti di forza per il sistema logistico di riferimento.

II) Interventi prioritari: in alto a sinistra, ci troviamo le variabili per cui l'importanza è su-

periore alla media, ma per le quali la soddisfazione è inferiore alla media. In questi casi sono necessari interventi per migliorare il livello di soddisfazione.

III) Interventi secondari: in basso a sinistra, ci sono le variabili per cui sia l'importanza che la soddisfazione sono inferiori alla media. In questo caso occorrono interventi per aumentare la soddisfazione, ma sono meno importanti rispetto alle variabili nel II quadrante.

IV) Potenzialità: in basso a destra, ci sono le variabili per cui l'importanza è inferiore alla media, ma per le quali la soddisfazione è superiore alla media.

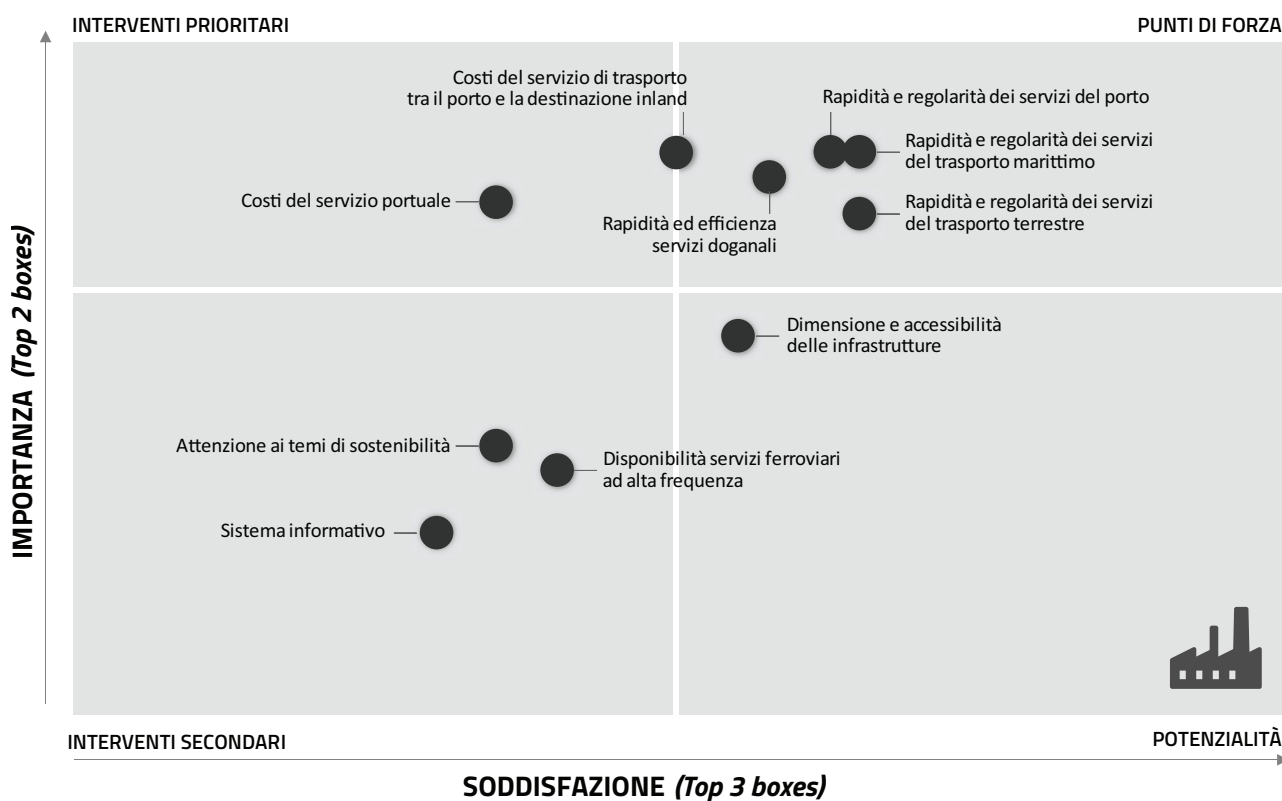
Per quanto riguarda l'intero campione (Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna), il sistema logistico che come abbiamo visto include sostanzialmente i corridoi logistici che collegano le imprese con i porti di Genova, Venezia, Trieste, La Spezia e Livorno, è ben posizionato (ovvero manifesta un punto di forza) rispetto alla rapidità e alla regolarità del servizio del porto e di quello marittimo, mentre interventi sarebbero necessari per ridurre i costi del servizio portuale e del trasporto della merce dal porto all'azienda e viceversa. Inferiore alla media è la soddisfazione per il sistema infor-

mativo, per la disponibilità di servizi ferroviari e per l'attenzione al tema della sostenibilità, ma si tratta comunque di variabili ritenute al momento meno importanti dagli operatori per cui in questo caso rientriamo nell'area degli interventi secondari.

Ovviamente, quando parliamo di punti di forza, teniamo conto che comunque resta un gap tra livello di soddisfazione percepito (7,38 il valore medio) ed importanza della variabile (8,79 il valore medio): anche nel caso dei punti di forza, ulteriori investimenti migliorativi andrebbero fatti.

Analisi dell'importanza/soddisfazione: strength e priority (totale aziende)

Totale campione; *Top 2 boxes** e *Top 3 boxes***.



* *Top 2 boxes*: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 9 o 10.

** *Top 3 boxes*: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 8, 9 o 10.

Figura 13 - Fonte: SRM/Contship

Eseguiamo adesso la stessa tipologia di analisi per le tre regioni prese singolarmente.

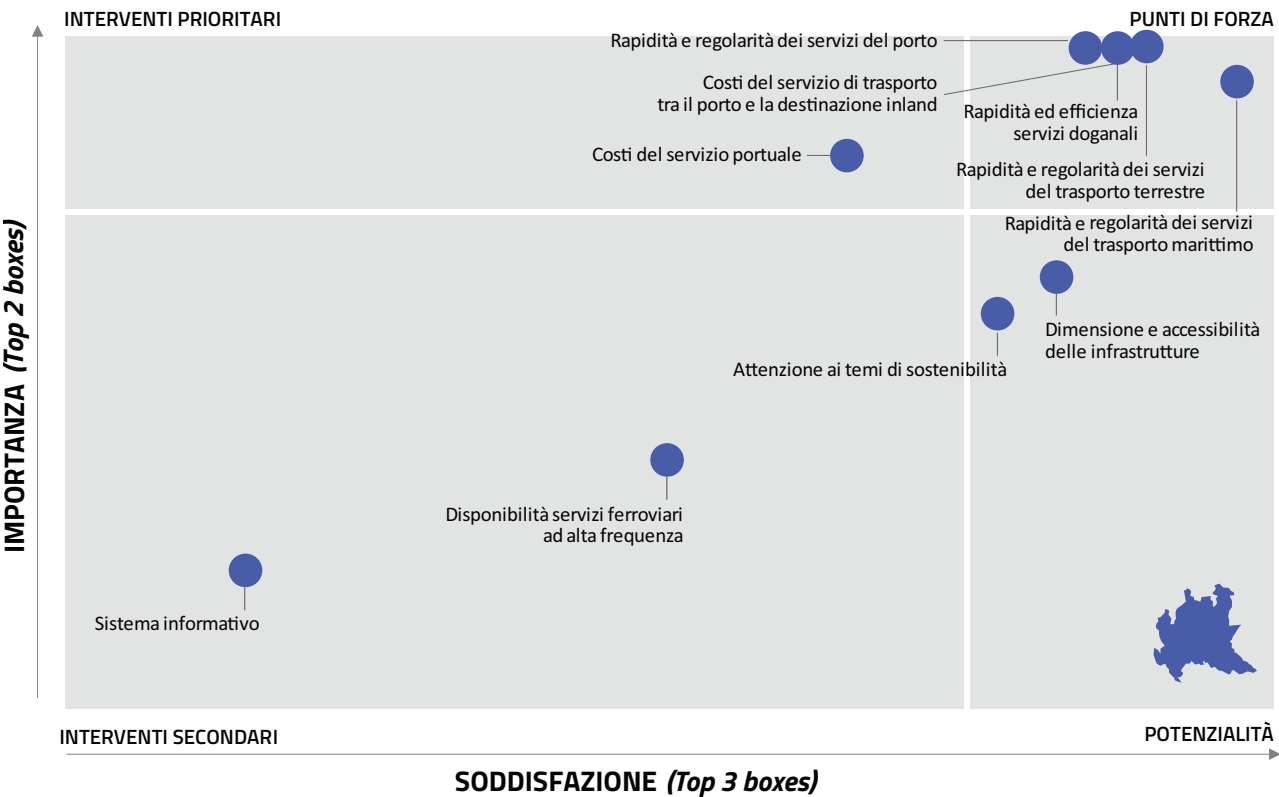
Lombardia: in questo caso il sistema logistico prevalente collega il porto di Genova e di La Spezia alle aziende lombarde. Esso presenta punti di forza con riferimento a rapidità e regolarità del servizio del porto, del servizio del trasporto marittimo, dei servizi doganali e del trasporto terrestre, ma anche per quanto riguarda i costi di trasporto dal porto e l'azienda

e viceversa. Interventi vanno fatti per ridurre i costi del servizio portuale. Meno rilevanti, ma comunque da migliorare sistema informativo e trasporto ferroviario.

Conclusione: livello di importanza medio (8,81); Quality Logistics Italian Index (7,49). Interventi generali migliorativi auspicabili. Maggiori interventi sono necessari per ridurre i costi di trasporto dal porto all'azienda e viceversa.

Analisi dell'importanza/soddisfazione: strength e priority (Lombardia)

Lombardia; Top 2 boxes* e Top 3 boxes**.



* Top 2 boxes: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 9 o 10.

** Top 3 boxes: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 8, 9 o 10.

Figura 14 - Fonte: SRM/Contship

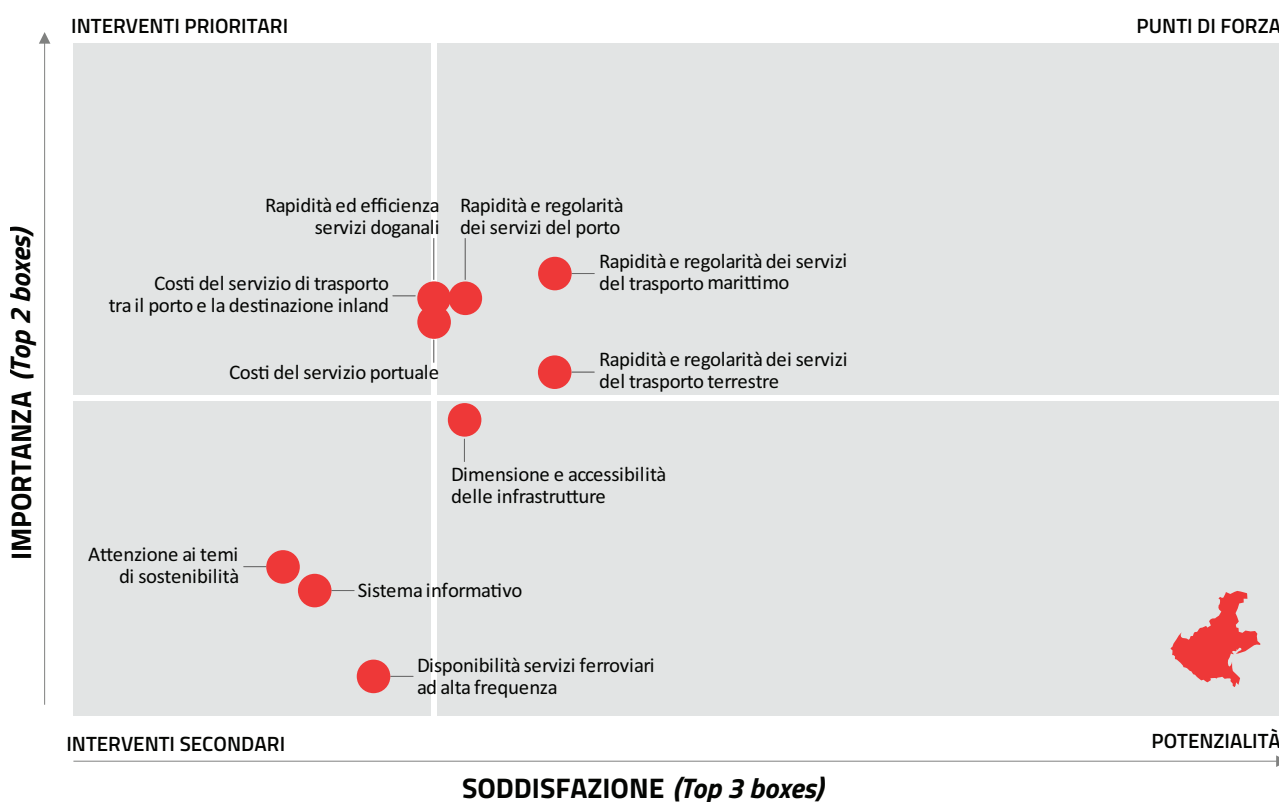
Veneto: Il sistema logistico collega le aziende venete prevalentemente al porto di Venezia e a quello di Genova. Anche per il Veneto, tra i punti di forza rientrano la rapidità e regolarità dei servizi del trasporto marittimo, del porto e dei trasporti terrestri. Miglioramenti sono auspicabili per quanto riguarda le varie tipologie di costi, dove il gap tra soddisfazione e importanza è maggiore. Sistema informativo, attenzione alla sostenibilità e trasporto ferroviario

sono gli altri elementi che richiederebbero un intervento migliorativo.

Conclusione: livello di importanza medio (8,38); Quality Logistics Italian Index (7,28). Interventi generali migliorativi auspicabili. Maggiori interventi sono necessari per ridurre i costi del servizio portuale e i costi di trasporto dal porto all'azienda e viceversa.

Analisi dell'importanza/soddisfazione: strength e priority (Veneto)

Veneto; Top 2 boxes* e Top 3 boxes**.



* Top 2 boxes: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 9 o 10.

** Top 3 boxes: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 8, 9 o 10.

Figura 15 - Fonte: SRM/Contship

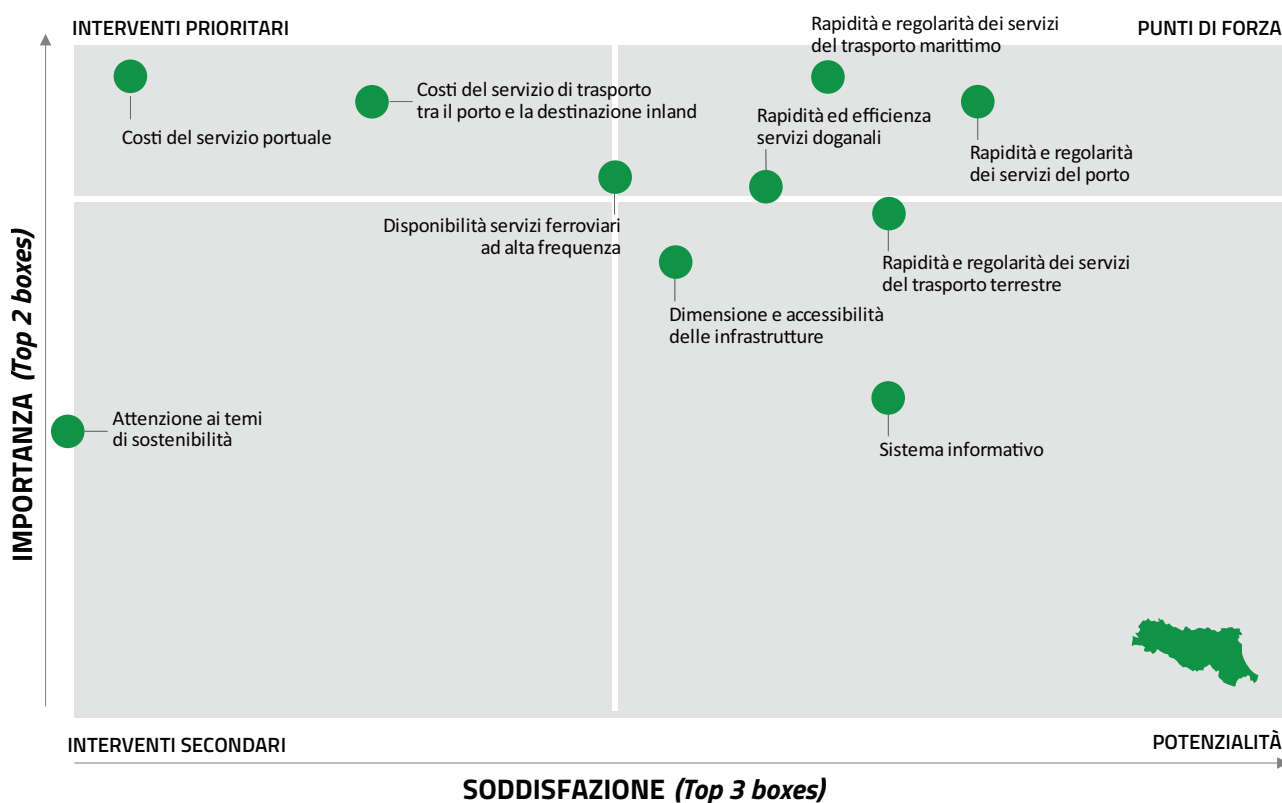
Emilia Romagna: Il sistema logistico collega le aziende dell'Emilia Romagna prevalentemente al porto di Genova e a quello di La Spezia. Anche in questo caso la rapidità e la regolarità dei servizi nel trasporto marittimo, nel porto, nel trasporto terrestre e nelle procedure doganali sono tra i punti di forza per il sistema. Ed anche in questo caso sarebbero auspicabili interventi volti a ridurre i costi del servizio portuale e quelli del trasporto tra il porto e l'azienda.

Livelli di soddisfazione piuttosto bassi e conseguenti interventi sarebbero auspicabili altresì sul tema dell'attenzione alla sostenibilità.

Conclusione: livello di importanza medio (8,79); Quality Logistics Italian Index (7,36). Interventi generali migliorativi auspicabili. Maggiori interventi sono necessari per ridurre i costi del servizio portuale e quelli del trasporto tra il porto e l'azienda.

Analisi dell'importanza/soddisfazione: strength e priority (Emilia Romagna)

Emilia Romagna; Top 2 boxes* e Top 3 boxes**.



* Top 2 boxes: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 9 o 10.

** Top 3 boxes: percentuale di imprese che ha attribuito alla variabile il punteggio 8, 9 o 10.

Figura 16 - Fonte: SRM/Contship

International e Domestic LPI

La World Bank ogni due anni elabora il Logistics Performance Index (LPI).

L'LPI classifica i paesi in base a sei dimensioni che includono: 1) efficienza doganale; 2) qualità delle infrastrutture; 3) facilità nel reperire spedizionieri; 4) qualità dei servizi logistici; 5) abilità di tracciare ed individuare le consegne; 6) rispetto nei tempi di consegna.

Esso include:

- 1) l'*International LPI*;
- 2) il *Domestic LPI*.

International LPI

Nell'*LPI global ranking 2018*, l'Italia è al 19° posto su 160 Paesi, in crescita di due posizioni rispetto alla classifica del 2016. Tra i paesi europei, meglio dell'Italia: Germania, Svezia, Belgio, Austria, Olanda, Danimarca, Regno Unito, Finlandia, nelle prime 10 posizioni.

Domestic LPI

Il *Domestic LPI* si basa su una survey che chiede giudizi qualitativi e quantitativi sul sistema logistico nazionale ad un panel di professionisti che operano all'interno del paese. Include informazioni di dettaglio sull'ambiente logistico, i processi logistici e le infrastrutture.

Il *Domestic LPI* include due tipologie di indicatori:

- 1) *Domestic LPI - Performances*;
- 2) *Domestic LPI - Environment and Institutions*.

Il primo set di indicatori fornisce informazioni su distanza e tempi di attesa per la merce in import e in export sia con riferimento alla *supply chain del solo porto* che alla *supply chain interna al paese*.

Per quanto riguarda l'export, i tempi di attesa sono superiori a quelli osservati per la Germania (*Top Performer 2018*) sia per quanto riguarda la supply chain del porto che quella interna al paese. Lo stesso accade per l'import.

La survey della Banca Mondiale offre informazioni sulla percezione da parte di operatori logistici locali in termini di *fees*, qualità del commercio e delle infrastrutture relative al trasporto, qualità dei servizi forniti, fonti di maggiori ritardi, cambiamenti e sviluppi nel Sistema logistico.

Per quanto riguarda le *commissioni portuali*, solo il 38% degli intervistati le reputa alte o molto alte (contro il 47% per la Germania), per quelle aereeportuali la percentuale sale al 58% (in linea con la Germania). Il 50% degli intervistati considera invece i costi di trasporto su strada troppo alti (contro il 27% per la Germania); la percentuale è del 45% per il trasporto ferroviario (contro il 25% per la Germania).

Per quanto riguarda la *qualità delle infrastrutture*, il 31% degli operatori italiani considera la qualità dei porti bassa o molto bassa (0% in Germania). La percentuale è del 17% per gli Aeroporti e per le strade (0% e 14% in Germania). Per il trasporto ferroviario, la percentuale di insoddisfatti è del 67% (contro il 23% in Germania).

La percentuale di rispondenti che considera la *qualità dei servizi* offerti in ambito marittimo alta o molto alta è pari a 54% (95% per la Germania); è del 50% per quanto riguarda i servizi aeroportuali (95% per la Germania) del 9% per i servizi nel trasporto ferroviario (62% per la Germania) e del 42% nel trasporto stradale (95% per la Germania).

Per il 25% dei professionisti intervistati in Italia le operazioni di transhipment rientrano tra le *maggiori cause di ritardo logistico*, dato comunque non molto alto.

Buona la percentuale di operatori che vede dei *miglioramenti nel sistema logistico*. Per quasi il 70% degli intervistati negli anni recenti vi sono stati miglioramenti nella chiarezza delle procedure doganali (da confrontare con il 56% in Germania), per il 50% nelle infrastrutture di trasporto e per il 67% nei servizi logistici.



Domestic LPI - Performances

	Italy	Top Performer 2018 (Germany)
Export time and distance / Port or airport supply chain		
Distance (kilometers)	269 km	212 km
Lead time (days)	3 days	2 days
Export time and distance / Land supply chain		
Distance (kilometers)	541 km	569 km
Lead time (days)	5 days	2 days
Import time and distance / Port or airport supply chain		
Distance (kilometers)	210 km	350 km
Lead time (days)	4 days	2 days
Import time and distance / Land supply chain		
Distance (kilometers)	519 km	559 km
Lead time (days)	5 days	3 days

Tabella 9 - Fonte: SRM/Contship su dati World Bank

Domestic LPI - Environment and Institutions

	Italy (%)	Top Performer 2018 (Germany) (%)
Fees and Charges - Percent of respondents answering high/very high		
Port charges	38	47
Airport charges	58	58
Road transport rates	50	27
Rail transport rates	45	25
Quality of trade and transport related infrastructure - Percent of respondents answering low/very low		
Ports	31	0
Airports	17	0
Roads	17	14
Rail	67	23
Quality of service delivered - Percent of respondents answering high/very high		
Road	42	95
Rail	9	62
Air transport	50	95
Maritime transport	54	95
Sources of Major Delays - Percent of respondents answering improved or much improved		
Compulsory warehousing/transloading	0	0
Pre-shipment inspection	8	5
Maritime transshipment	25	5
Changes - Percent of respondents answering improved or much improved		
Customs clearance procedures	69	56
Trade and transport infrastructure	50	45
Private logistics services	67	70

Tabella 10 - Fonte: SRM/Contship su dati World Bank

SRM

SRM è il centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo specializzato nell'analisi delle dinamiche economiche regionali in una visione europea e mediterranea, oggi punto di riferimento internazionale per le ricerche svolte nell'ambito dell'Osservatorio sull'Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica.

[**www.sr-m.it**](http://www.sr-m.it)

[**www.srm-maritimeconomy.com**](http://www.srm-maritimeconomy.com)

Contship Italia Group

Contship Italia è il gruppo leader di mercato nel business dei terminal container marittimi e nel trasporto intermodale. Contship Italia fa parte del Gruppo Eurokai e opera nei porti di La Spezia, Gioia Tauro, Cagliari, Ravenna, Salerno, Tangeri e nel centro intermodale di Melzo (MI).

[**www.contshipitalia.com**](http://www.contshipitalia.com)

maritime
economy