

Corridoi ed efficienza logistica dei territori

Risultati di un'indagine SRM/Contship sulle imprese manifatturiere

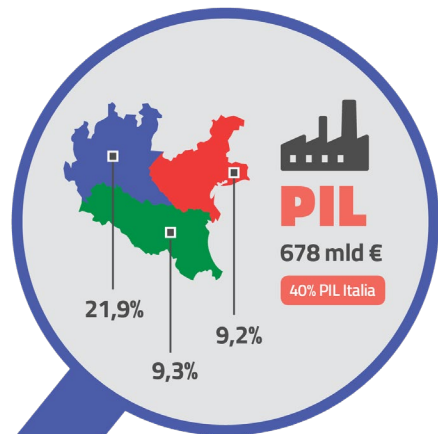
Alessandro Panaro – Head of Maritime & Energy Dep., SRM

INDICE



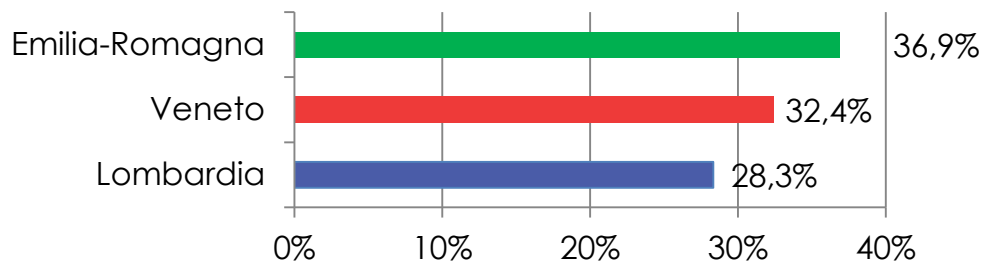
- I Metodologia
- II I corridoi logistici
- III Organizzazione dei processi logistici
- IV Conclusioni

Un campione espressione del 52,7% dell'interscambio e del 40% del PIL italiano



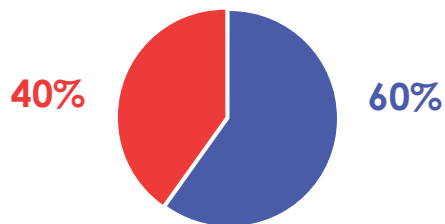
- L'indagine ha riguardato **400 aziende** manifatturiere localizzate nelle tre regioni Lombardia (150), Veneto (150) ed Emilia Romagna (100), che esportano/importano merci con modalità marittima a mezzo container.
- Le tre regioni rappresentano oltre il **50%** dell'interscambio ed esportano merce per un valore pari a circa **250 miliardi di euro** (il 55% del totale italiano).
- Il **31,1%** del loro interscambio commerciale avviene **via mare**, in linea con il 37% registrato per l'Italia.

% Interscambio marittimo sulle 4 modalità



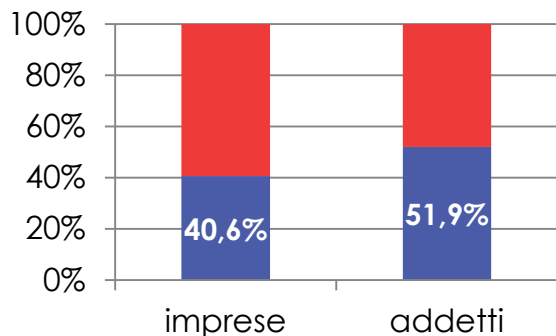
Il sistema logistico delle regioni analizzate: 12 porti, 158mila aziende manifatturiere e 47mila aziende logistiche

Traffico container (% su Tot. Italia)



- **12 porti e 6 autorità** portuali che gestiscono oltre **6 milioni di container** l'anno, il **60%** del traffico container italiano.

Imprese manifatturiere (% su Tot. Italia)



- **1,6 milioni di imprese attive** (36% del totale italiano) con oltre **7 milioni di addetti** (43%).
- **158mila aziende manifatturiere** (41% del totale Italia), e **1,9 milioni di addetti** (52% del totale Italia).
- **47mila aziende logistiche** (38% del totale Italia) e **348mila addetti** (31%).

Obiettivi della Survey e step futuri

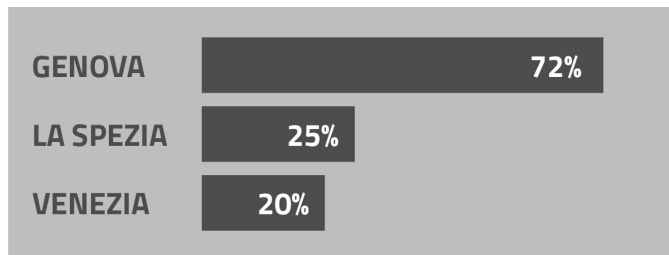
- Lo studio traccia un'analisi:
 - 1) dei **corridoi logistici** utilizzati dalle imprese manifatturiere nelle tre regioni,
 - 2) delle modalità con cui esse gestiscono il **processo logistico**,
 - 3) delle variabili a cui danno maggiore importanza e come le valutano rispetto al sistema logistico di riferimento (**QLI²**).
- Con l'obiettivo di avere un quadro di riferimento basato sulla percezione della domanda e che fornisca informazioni chiave per migliorare l'**efficienza**, la **competitività** e la **sostenibilità** del nostro sistema logistico.
- E con l'intenzione di estendere lo studio progressivamente ad **altre regioni italiane** trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.
- SRM e Contship continueranno ad affinare il prodotto al fine che possa diventare uno **strumento di riferimento** per le scelte degli operatori e dei policy maker.

INDICE

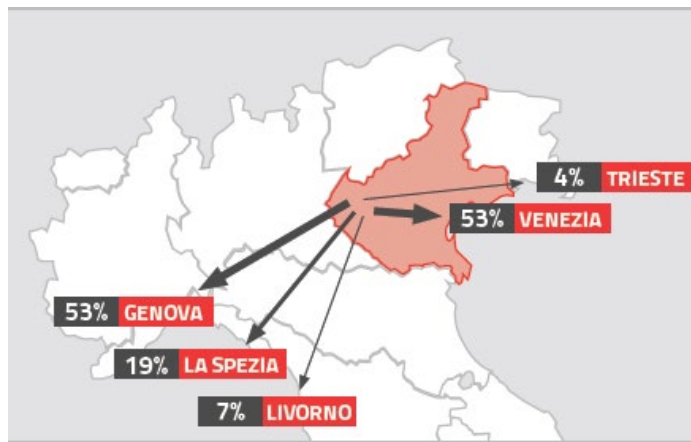


- I Metodologia
- II I corridoi logistici
- III Organizzazione dei processi logistici
- IV Conclusioni

Le porte di accesso ai mercati internazionali: EXPORT

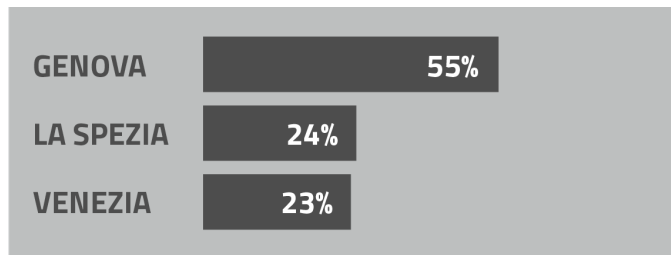


- Per il **72%** delle imprese intervistate **Genova** rappresenta uno dei due porti più utilizzati per l'**export**. Seguono La Spezia e **Venezia**.

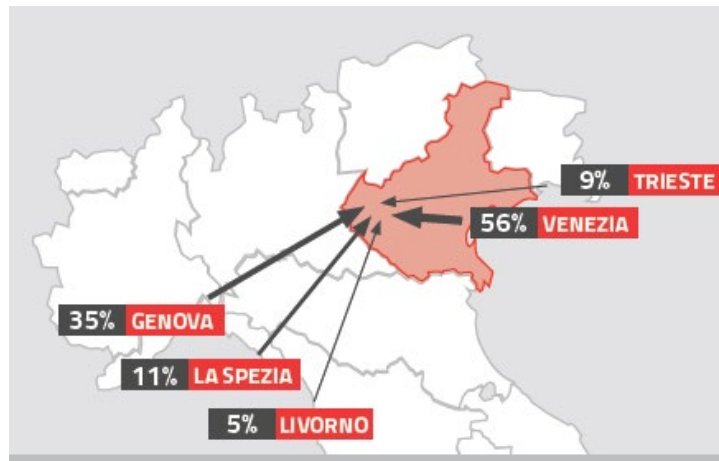


- Il **53% delle imprese intervistate** in Veneto utilizza Venezia come porto di riferimento
- Anche Genova figura tra le scelte prioritarie con la stessa percentuale (**53%**). **Segue La Spezia con il 19%.**

Le porte di accesso ai mercati internazionali: IMPORT

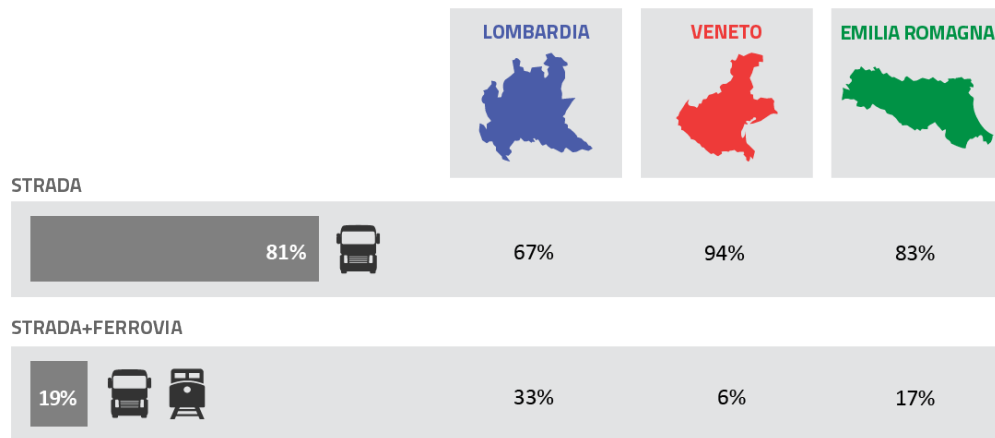


- Per il **55%** delle imprese intervistate **Genova** rappresenta uno dei due porti più utilizzati per l'**import**. Seguono La Spezia e **Venezia con il 23%**.



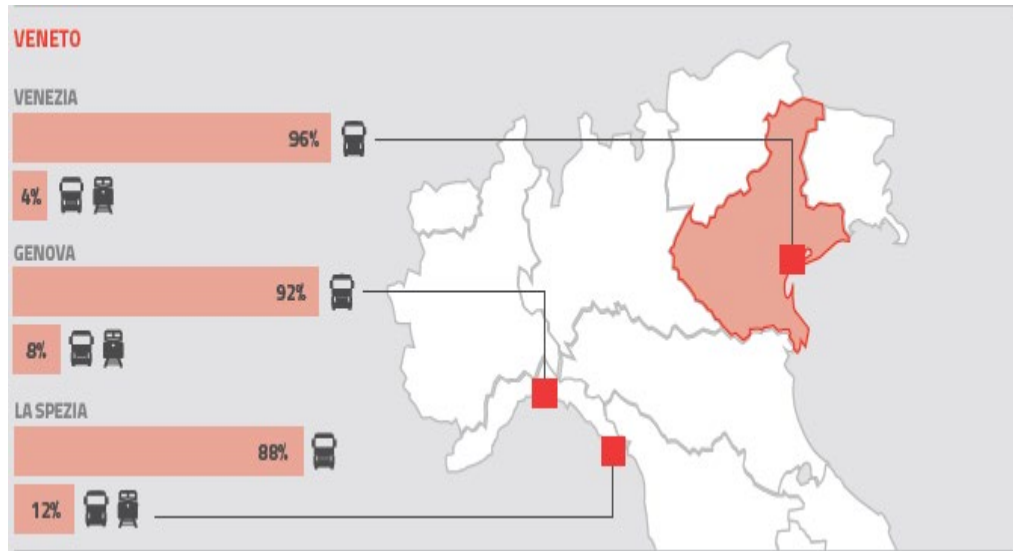
- In particolare, in **Veneto**, il **56%** delle aziende sceglie Venezia e il **35% Genova**.
- Nota: il **porto di Venezia** è anche porto di riferimento del 6% delle imprese lombarde intervistate

I corridoi, ancora basso l'utilizzo dell'intermodale: IMPORT-EXPORT



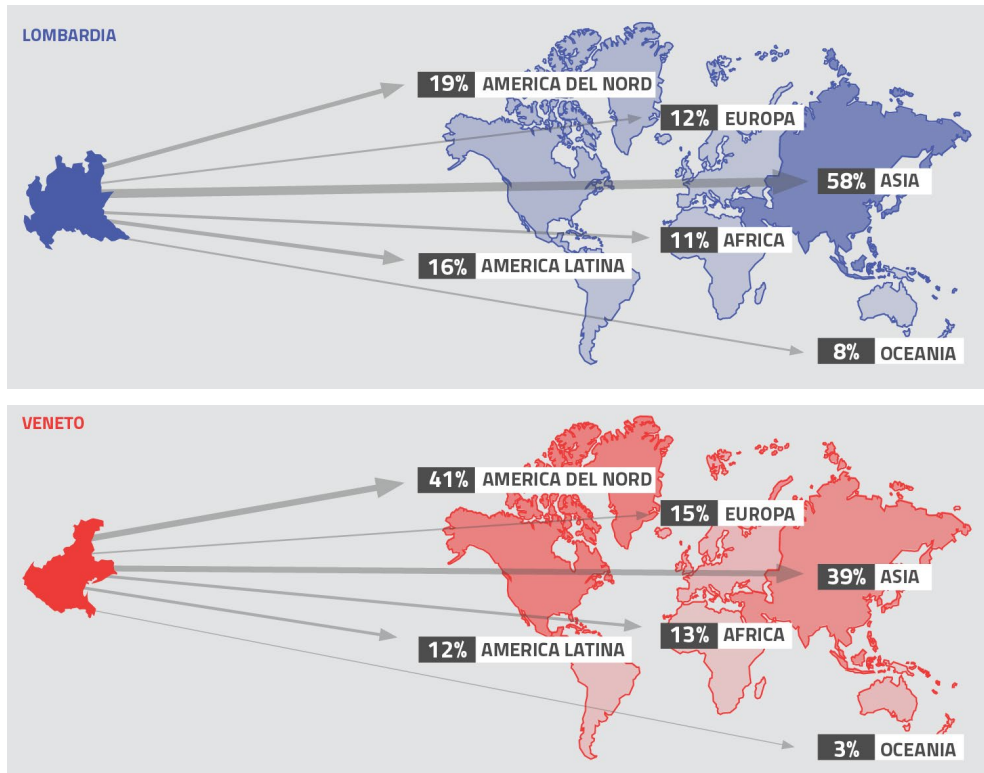
- L'**81%** delle aziende utilizza **solo la strada** per il trasporto della merce dall'azienda in porto e viceversa. Solo il 19% l'intermodale.
- Più alta la percentuale **Strada – Ferro** per la **Lombardia (33%)**. Più bassa per **Veneto (6%)** ed Emilia Romagna (17%).
- I dati confermano quelli ufficiali (Istat) in base a cui in Italia solo **12 milioni** di tonnellate della merce scambiata con l'estero viaggia su treno a fronte di **87 milioni** su strada.

L'utilizzo dell'intermodale varia da corridoio a corridoio: analisi per porto



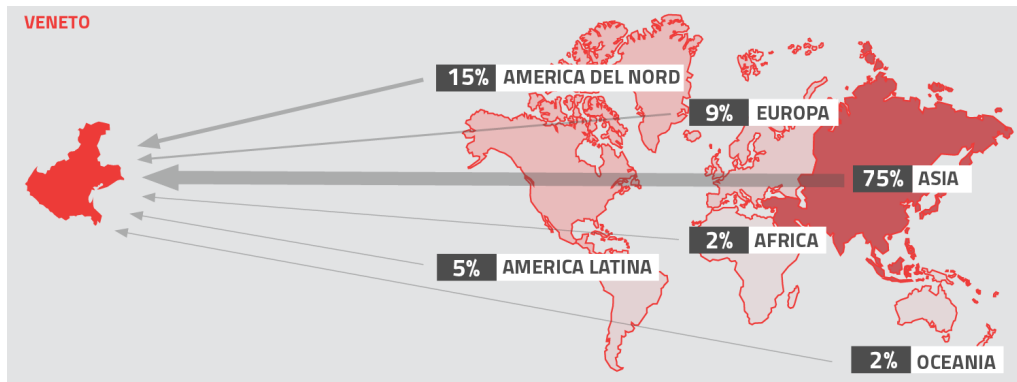
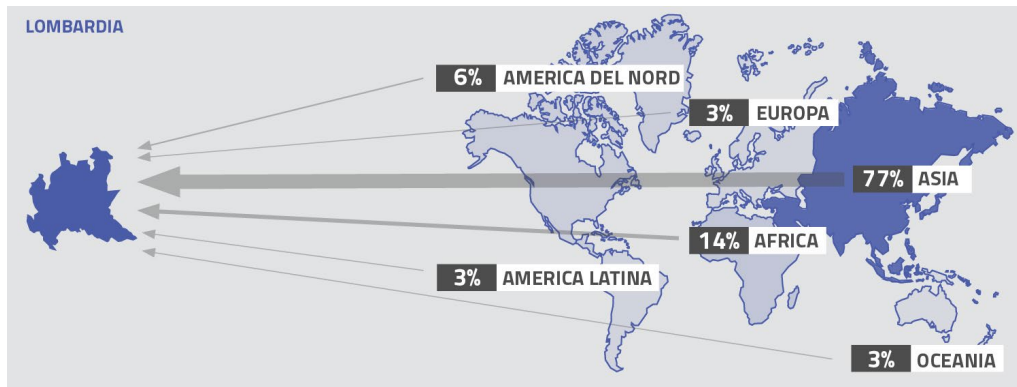
- Per quanto riguarda **il Veneto** il **96%** delle aziende utilizza la strada per trasportare la merce dai propri stabilimenti al porto di Venezia e viceversa.
- Per le **imprese venete** che utilizzano Genova e La Spezia il dato è analogo con il 90 circa %.
- Il **100%** delle aziende Lombarde ricorre ai soli **mezzi su gomma** per trasportare la merce al porto di **Venezia** e viceversa.

In Veneto prevalgono le aziende che esportano in Nordamerica e Asia



□ Il **39%** delle aziende venete dichiara di esportare verso l'**Asia** ed in particolare in Cina e Middle East. Il **41%** è diretto in **Nordamerica** (USA e Canada).

Il 75% delle aziende ricorre ai mercati asiatici in import



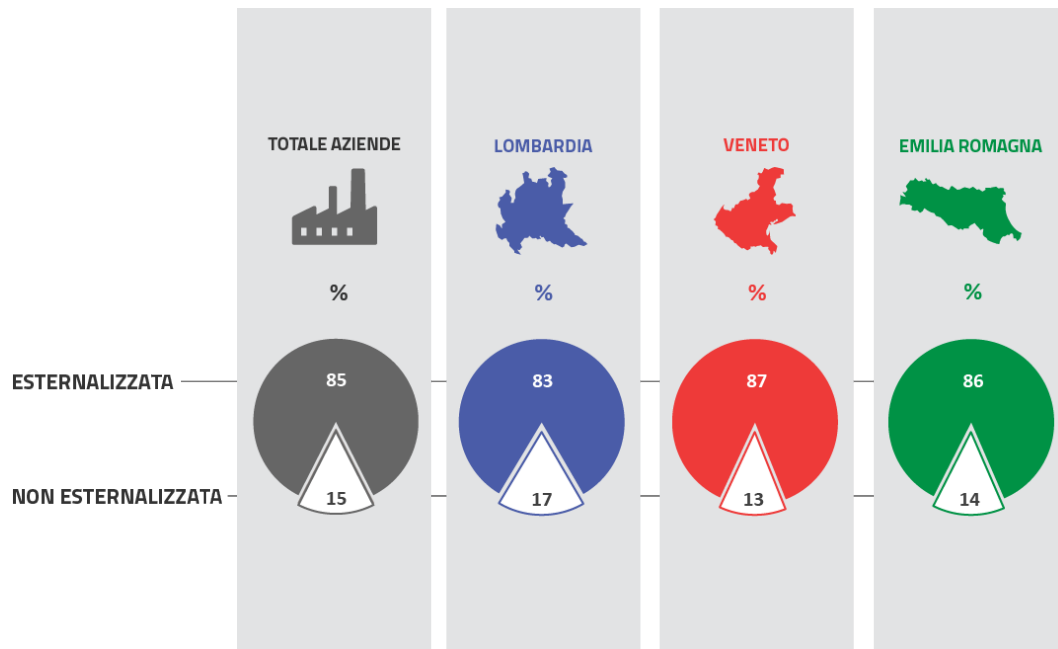
- La **Survey** conferma l'ampio ricorso dei mercati asiatici per la merce in **Import**: il **77%** per le aziende lombarde ed il **75%** per quelle **venete** (Cina e India su tutte).

INDICE



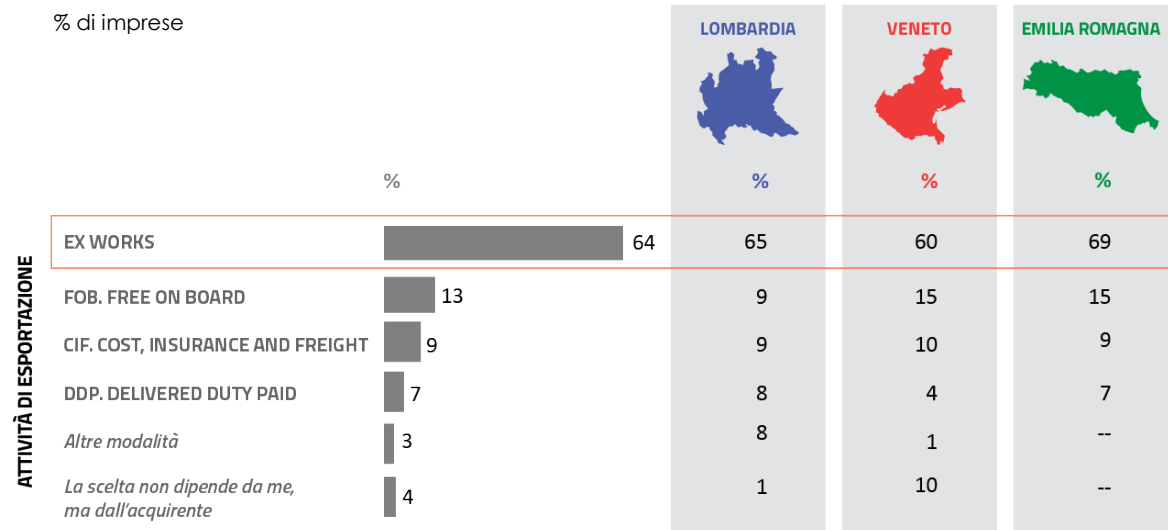
- I Metodologia
- II I corridoi logistici
- III Organizzazione dei processi logistici
- IV Conclusioni

L'85% delle imprese dà in outsourcing la logistica



In tutte le regioni **più dell'80%** delle aziende manifatturiere esternalizza la logistica.

La resa Ex-works privilegiata nei rapporti commerciali



Il **64%** delle imprese intervistate cede costi e rischi completamente al compratore utilizzando la resa **Ex-works**. Poche le differenze regionali. Ciò porta spesso le aziende a non avere idea su quali siano i porti di approdo della merce. Più bassa la percentuale di imprese che ricorre all'Ex-works nel caso delle importazioni.

INDICE



- I Metodologia
- II I corridoi logistici
- III Organizzazione dei processi logistici
- IV Conclusioni

QLI^2: 10 variabili in esame

INFRASTRUTTURE



SERVIZI



COSTI



SOSTENIBILITA'



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.)	

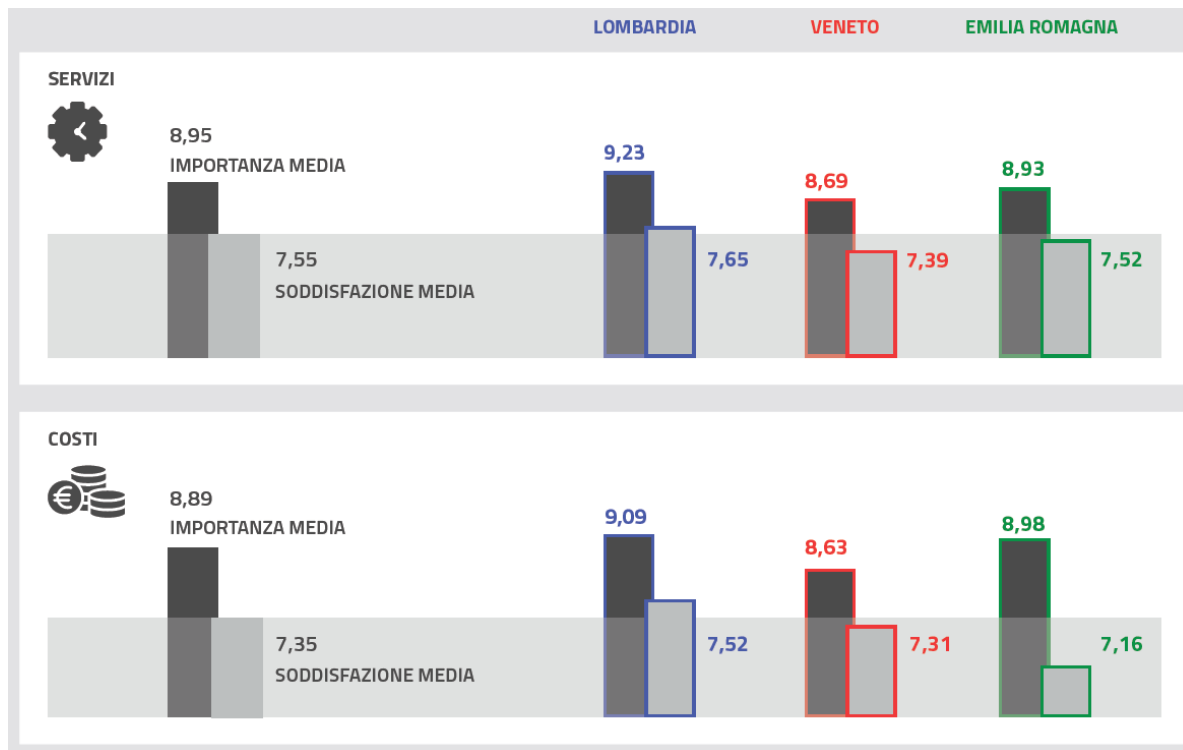
- Il **QLI^2** si misura sulla base del grado di soddisfazione (da 1 a 10) che le aziende in esame hanno espresso nei confronti di 10 variabili di riferimento

7.38

- A questo abbiamo affiancato un giudizio (da 1 a 10) sul **grado di importanza**

8.65

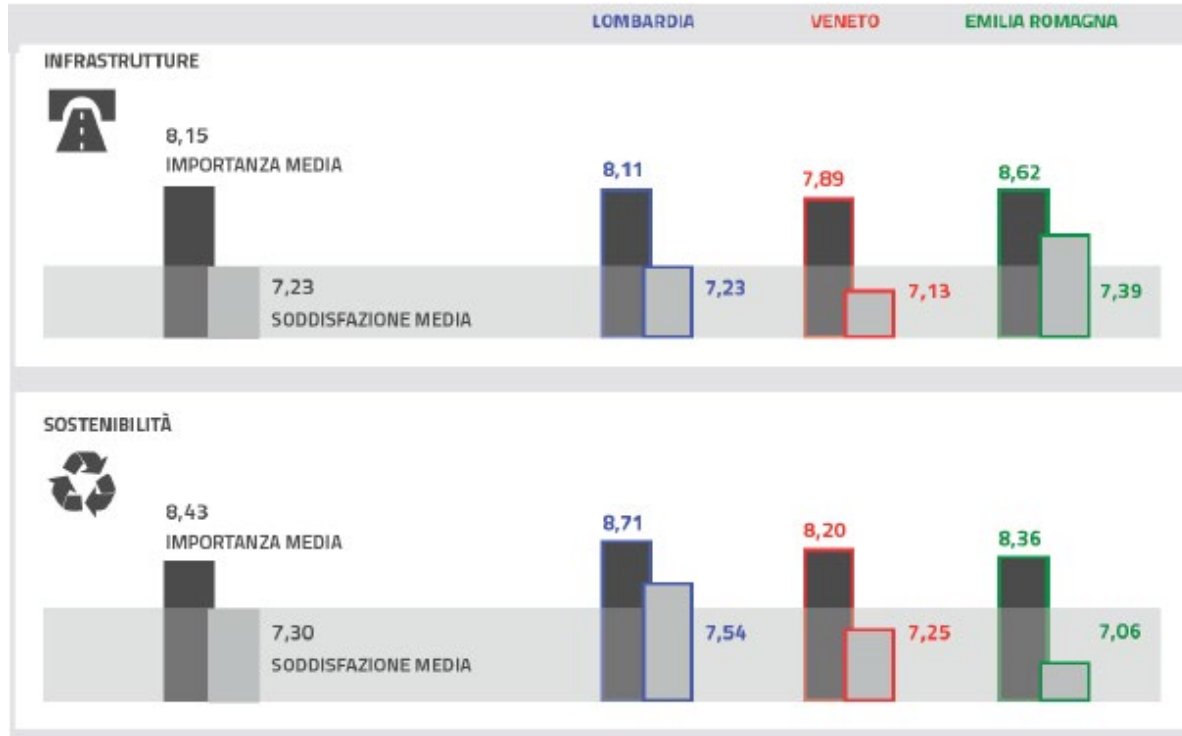
QLI^2: Servizi e Costi



■ **Servizi:** Importanza media pari a **9,23**. Soddisfazione media pari a **7,55**. **1,4** il Gap di giudizio tra soddisfazione e importanza. Il gap maggiore in Lombardia.

■ **Costi:** Importanza media pari a **8,89**. Soddisfazione media pari a **7,35**. **1,5** il Gap. Maggiore il gap in Emilia Romagna.

QLI^2: Infrastrutture e sostenibilità



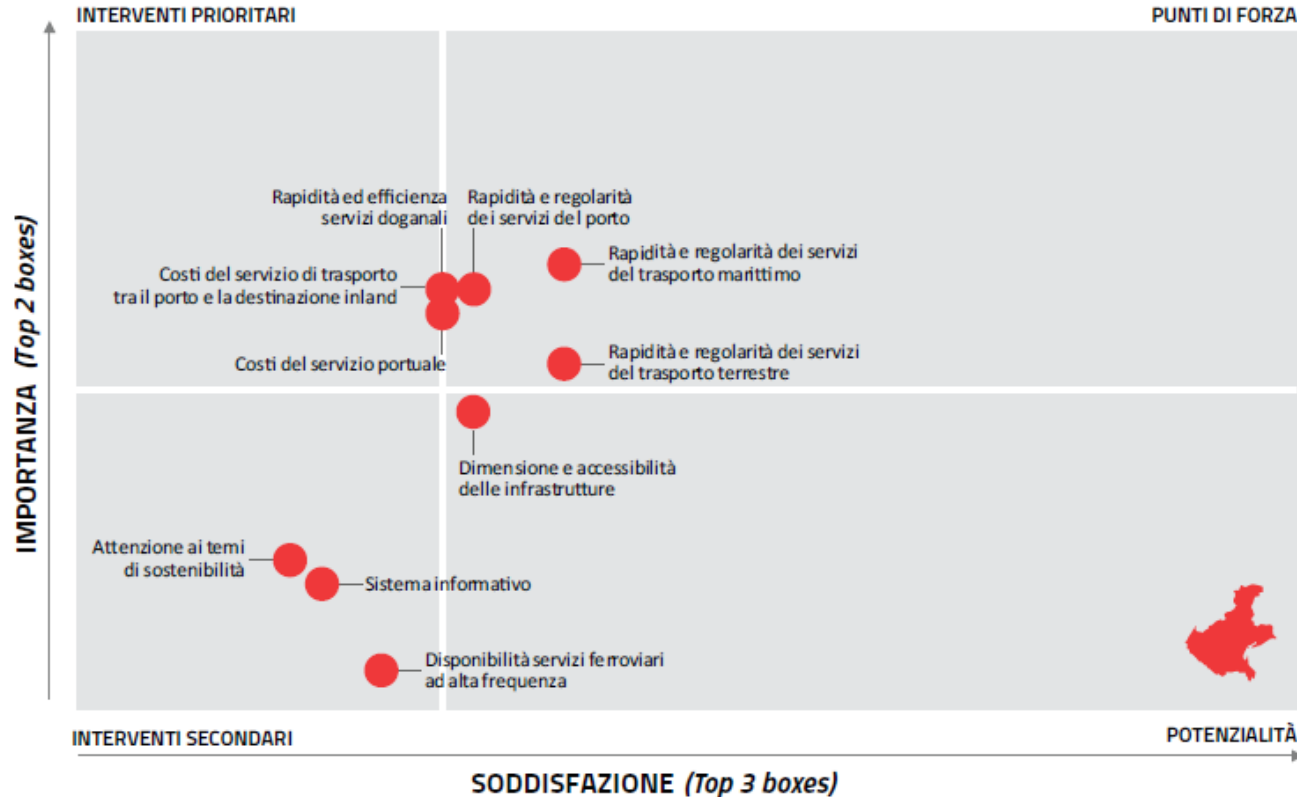
■ **Infrastrutture:** Importanza media pari a **8,15**. Soddisfazione media pari a **7,23**. gap tra giudizio di soddisfazione e giudizio di importanza pari a 0,9. Il gap maggiore in Emilia Romagna.

■ **Sostenibilità:** Importanza media pari a **8,43**. Soddisfazione media pari a **7,3**. gap pari a **1,1**. Il gap maggiore in Emilia Romagna.

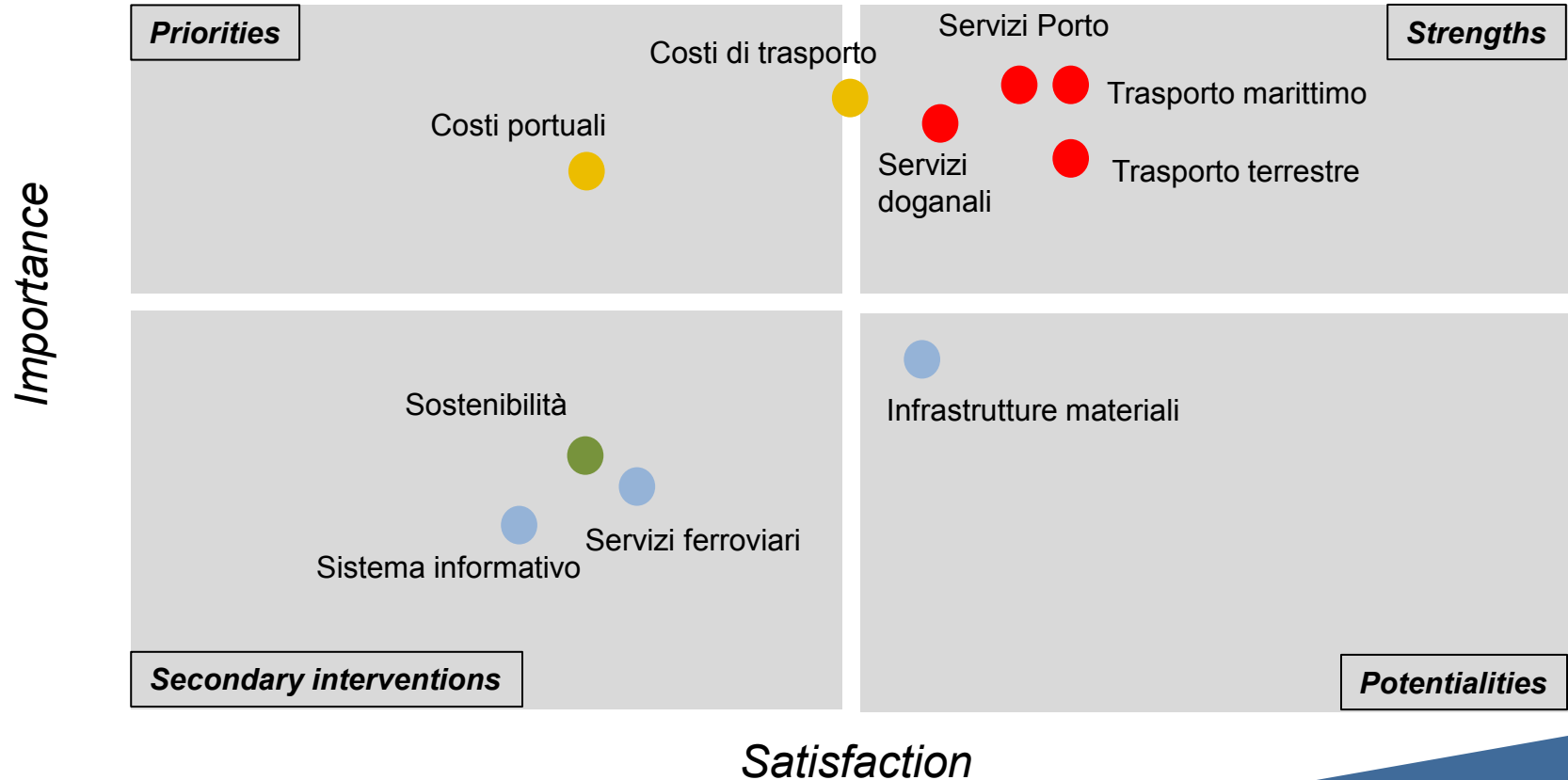
QLI^2: Strength Priority Analysis

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

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



QLI^2: Strenght Priority Analysis





Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su

