

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Genova, Spezia e Venezia sono i porti più utilizzati dalle industrie del Nord Italia

Nicola Capuzzo · Thursday, April 16th, 2020

Analizzando le abitudini di un ampio campione di imprese industriali del Nord Italia si scopre che il porto di Genova è lo scalo gateway più utilizzato per l'export delle merci, seguito da La Spezia, che solo il 30% degli esportatori sa quale sia il porto di destinazione delle proprie merci, che le condizioni di vendita Ex-works sono di gran lunga preferite dagli esportatori (67%) mentre sono la minoranza per gli importatori (44%) e che il 69% degli esportatori e 49% degli importatori esternalizzano le proprie attività di logistica merci. Rispetto all'edizione precedente dello studio (2018) il trasporto intermodale ferroviario appare in flessione rispetto all'alternativa tutto-strada e comunque si attesta su livelli ancora modesti. A proposito infine della sostenibilità della logistica, le aspettative dei clienti sono in aumento anche se appena il 4% delle aziende persegue oggi progetti di logistica sostenibile.

Lo rivela l'edizione 2020 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" elaborato da Contship Italia e da Srm e oggetto di un apposito webinar di presentazione moderato da SHIPPING ITALY. L'analisi ha raccolto i dati forniti da 400 aziende che rappresentano il 50,2% dell'export italiano complessivo e sono basate in tre regioni del nord (Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) che pesano per il 41% sul Pil totale del nostro paese. Dunque un campione significativo soprattutto per il settentrione d'Italia.

A proposito degli scali marittimi più utilizzati la ricerca mostra come per l'80% delle imprese intervistate Genova rappresenta uno dei porti più utilizzati per spedire carichi in export, seguito da La Spezia (25%) e Venezia (19%). La somma delle tre percentuali supera 100 perché ogni impresa spesso utilizza più di un porto per la sua catena logistica.

**Nel dettaglio della Lombardia** (150 imprese intervistate) le merci in esportazione viaggiano verso i porti per l'88% su gomma e per il restante 12% utilizzando l'intermodalità treno-gomma. Il 93% degli esportatori utilizza il porto di Genova per spedire via mare i propri container, il 41% La Spezia e il 2% Livorno. In import la quota di tutto strada (89%) prevale sempre sull'intermodale (11%) e lo scalo del capoluogo ligure è un transito quasi obbligato (lo usano il 97% delle aziende lombarde), seguito La Spezia (41%) e da Venezia (3%).

**A proposito invece del Veneto (150 imprese intervistate)**, in export gli scali marittimi di Genova

(69%) e di Venezia (49%) sono i due gateway più utilizzati, seguiti da Trieste (15%) e da La Spezia (6%). Il 70% dei container viaggia dallo stabilimento produttivo alle banchine via camion. Per ciò che riguarda invece i flussi di merce in entrata verso il Veneto (che dalle banchine si trasferiscono per il 70% su gomma), il porto di Marghera (Venezia) risulta il più scelto dagli importatori (55%), seguito da Genova (48%), Trieste (28%) e La Spezia (8%).

**Con riferimento infine all’Emilia Romagna** (100 cargo owner intervistati) la quota di trasporto intermodale per i flussi in export è pari al 31%, Genova è il porto di transito più menzionato dalle imprese come gateway (76%), seguito da La Spezia (30%) e Livorno (29%). In import i tre scali più utilizzati per l’inoltro di merci a destinazione sono gli stessi con il capoluogo ligure in testa (79%), seguito da Spezia (30%) e dal porto toscano (7%). Per ciò che riguarda il trasporto terrestre i container in import viaggiano dal porto verso l’Emilia Romagna per l’83% via camion.

Rispetto all’edizione 2018 dello stesso report risulta **stabile la tendenza generale all’utilizzo del trasporto gommato da e per i porti**, migliora invece il dato dell’intermodale in Veneto (da 6 a 25%) mentre rimane inalterato per quel che riguarda Emilia Romagna (15%) e Lombardia (10%). L’utilizzo del trasporto intermodale treno-camion varia da un corridoio logistico all’altro ma l’indagine rivela che un uso più marcato del trasporto container ‘tutto strada’ si ha nei porti di Genova (quota salita dal 68 al 91%) e a Venezia (100%). Il porto di Spezia, inoltre, ha il doppio della quota di trasporto intermodale (18%) rispetto a Genova, il 62% delle imprese veneto intervistate usano il treno per trasportare container mentre per le aziende emiliane questa quota raggiunge il 44%.

Sempre a proposito dell’export la ricerca di Contship e Srm mostra che, rispetto all’edizione precedente, l’esportazioni dalla Lombardia verso l’Europa sono cresciute in maniera significativa (dal 12 al 47%), seguite dall’Asia (40%) e dal Nord America (20%). Tendenze simili valgono anche per l’Emilia Romagna e il Veneto con Asia e Nord America principali mercati di sbocco delle merci.

A proposito poi della **logistica in outsourcing**, il report evidenzia come il numero delle imprese che gestiscono la logistica in proprio (internamente) è passato dal 15% al 31% e in particolare in Lombardia questa percentuale è salita dal 29% al 34% fra questa e la precedente edizione dell’indagine.

Con riferimento infine alle condizioni di vendita internazionale delle merci secondo gli Incoterms, la resa **Ex-Works** prevale ancora (67%) per le merci in esportazione mentre scende al 44% nel caso di prodotti importati verso l’Italia.

A commento di questo rapporto appena presentato Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del Gruppo Contship Italia, ha detto: “Siamo positivamente sorpresi dall’interesse e dal dialogo generati da questo report negli ultimi due anni. Questo progetto è nato per costruire un osservatorio che aiuti, tramite la realizzazione di interviste dettagliate delle imprese manifatturiere, a esaminare e tracciare come si evolve il sentiment di mercato. Questo obiettivo rimane il nostro focus nella seconda edizione dell’indagine in collaborazione con il nostro partner Srm e crediamo che possa rappresentare anche un punto interessante per focalizzare energie e investimenti necessari alla ri-nascita della competitività economica dell’Italia”. Testi ha poi aggiunto: “È condiviso da molti soggetti anche a livello associativo che imprese manifatturiere e operatori logistici ripensino insieme le modalità di accesso e sviluppo dei corridoi logistici. Serve un patto tra manifattura, logistica, ricerca e credito per ricostruire un made in Italy della logistica percepito

---

come valore aggiunto al prezzo dei nostri prodotti. Sono tematiche che dovrebbero avere un posto privilegiato in un capitolo della prossima finanziaria per quanto riguarda le politiche di sviluppo economico”.

Scarica il report completo **“Corridoi ed efficienza logistica dei territori”**

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, April 16th, 2020 at 3:29 pm and is filed under [Market report, Navi, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.