

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Nuove incertezze e vecchie abitudini per i corridoi logistici dei container in Italia

Nicola Capuzzo · Thursday, February 13th, 2025

Molte incertezze su intermodalità ferroviaria, intelligenza artificiale e disruption delle catene logistiche e garanzie invece sull'uso dell'autotrasporto, degli scali portuali liguri e del ruolo degli spedizionieri. Questo è ciò che emerge dalla settima edizione dell'indagine intitolata "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" realizzata da Contship in collaborazione con il centro studi Srm di Intesa Sanpaolo. La survey ha coinvolto oltre 400 aziende manifatturiere del Nord Italia (Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto) e, per la prima volta, anche 100 imprese logistiche che importano ed esportano merci utilizzando container marittimi.

Le risultanze dello studio dicono che, a proposito di intelligenza artificiale, le imprese stanno iniziando a investire, ma ci sono ancora incognite che ne limitano lo sviluppo. Allo stato attuale il 19% delle aziende del campione ne sta esplorando l'implementazione (11%) o la sta già implementando (8%); tra i possibili vantaggi dell'AI il 35% delle imprese indica un possibile miglioramento nei costi, il 34% nella qualità dei prodotti, segue un valore aggiunto nel marketing e delle vendite (per il 24% delle imprese). La tecnologia maggiormente "testata" dalle imprese è la Blockchain (30%); seguono automazione e robotica (18%), sistemi di computer vision (17%) e big data (17%).

A proposito di trasporto intermodale la strada (autotrasporto) rimane la modalità preferita in quanto "economicamente" vantaggiosa, mentre la ferrovia rimane utilizzata da uno zoccolo duro di imprese. In media, nel periodo 2019-2024, il 12% del campione (non omogeneo) intervistato ha dichiarato di utilizzare un mix strada-ferro per trasportare la merce nella tratta porto-azienda e viceversa (il resto delle imprese utilizza unicamente il mezzo gommato).

A spingere maggiormente le imprese verso il gommato sono i costi inferiori (per il 59% delle imprese), flessibilità nei tempi di consegna (citato dal 21% delle imprese) e affidabilità e sicurezza (scelto dal 20%).

In tema di sostenibilità il 33% delle imprese sostiene di essersi posta degli obiettivi di decarbonizzazione nella logistica; il 31% tramite l'ottimizzazione dei carichi e il 2% attraverso combustibili alternativi.

A proposito invece della questione 'Ex Works', ovvero la resa di vendita per cui le imprese italiane

affidano al compratore il trasporto e la logistica delle merci, questa risulta

ancora una prassi consolidata, anche se le imprese iniziano a valutare alternative contrattuali. Mediamente, negli ultimi sei anni, il 58% delle imprese ha utilizzato prevalentemente la clausola Ex Works nelle operazioni di vendita all'estero. Il 46% la predilige per una questione di semplicità logistica, il 22% per la mancanza di esperienza nel gestire la logistica e il 19% perché è una scelta dei clienti esteri. Tuttavia il 67% delle aziende intervistate è disposto a valutare alternative: il 41% dietro una consulenza specializzata e il 19% dopo un'analisi dettagliata dei costi-benefici. Tutto ciò nonostante il 65% valuti rilevante il rischio di perdita di controllo nella consegna a causa proprio dell'Ex Works.

Parlando delle disruption degli ultimi anni (logistiche, geopolitiche, ecc.), il 47% delle imprese dice di non aver subito alcun impatto. Tra le aziende che invece hanno accusato il colpo, la quota più significativa (24%) è intervenuta adottando strategie di ripianificazione/adattamento; per il 14% è stata la diversificazione e l'ampliamento della rete di fornitori la via maestra; un altro 14% ha rafforzato le relazioni con i partner logistici e i fornitori strategici; solo il 6% ha attivato politiche di più lungo periodo come il nearshoring.

Quali sono invece i Corridoi logistici più battuti? In export Genova, con il 47% di imprese utilizzatrici (70% la media 2019-2024), è il porto preferito dal maggior numero di imprese; seguono La Spezia (29% nel 2024; 18% la media pluriennale) e Ravenna (28%; 19% la media).

In import il porto utilizzato da più imprese è stato Ravenna (53%; 28% la media 2019-2024). Seguono Genova (29%; 66% la media), Venezia (21%; 19% la media) e La Spezia (21%; 13% la media).

In media, nel periodo 2019-2024 il 17% delle imprese ha utilizzato un mix strada-ferro per trasportare la merce dal porto all'azienda (dato in calo rispetto al 20% registrato nel periodo 2019-2023).

In Italia continuano ad avere un ruolo indispensabile spedizionieri e trasportatori visto che la quota di imprese che esternalizza la logistica in outsourcing nelle operazioni di export è del 96% (più precisamente il 77% delle imprese dichiara di esternalizzare la logistica ma, allo stesso tempo, preserva il controllo su alcuni aspetti strategici). Discorso simile vale nelle operazioni di import, con il 94% delle imprese che cede in outsourcing la logistica.

Nell'esternalizzare la logistica, il 95% delle imprese ricorre prevalentemente agli spedizionieri (61% nella precedente edizione).

**N.C.**

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Thursday, February 13th, 2025 at 5:00 pm and is filed under [Market report](#), [Spedizioni](#)

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

