



Camera di Commercio
Lodi



LE IMPRESE DEL SETTORE LOGISTICO IN PROVINCIA DI LODI



Camera di Commercio
Lodi



Camera di Commercio
Industria Artigianato
Agricoltura di Lodi

Via Haussmann, 11/15
26900 Lodi (LO)
Call Center 848 800 301
Fax: 0371/431604
URP 0371/4505.233
Centralino 0371/4505.1

statistica@lo.camcom.it
www.lo.camcom.gov.it

Giugno 2012
Realizzato da Valentina Rotondi – Ufficio Studi CCIAA di Lodi

Introduzione

Il settore della logistica è al centro del dibattito economico e politico contemporaneo. Nel corso del suo convegno annuale di maggio 2012, la Confcommercio, ha presentato il Libro Bianco sui trasporti, un'indagine ampia e articolata sullo “stato di salute di infrastrutture e trasporti nel nostro Paese”. Nello stesso mese, dal 14 al 16, Roma ha ospitato la comunità logistica internazionale riunita in occasione della convention annuale dell'Ifwla, la Federazione internazionale dei magazzini e degli operatori della logistica. Si tratta solo di due esempi eppure, sfogliando le pagine dei quotidiani, non è difficile rendersi conto di quanto l'argomento sia centrale e vitale nelle discussioni sullo sviluppo economico del territorio e delle imprese.

Come emerge dall'ultimo rapporto della Banca Mondiale sulle performance logistiche¹, gli investimenti in infrastrutture che facilitino il commercio sono elementi fondamentali in ottica di uno sviluppo economico. I paesi dotati di un sistema logistico migliore, crescono più rapidamente, sono più competitivi e aumentano i loro investimenti.

Non è un caso infatti che le prime dieci nazioni che troviamo nel ranking dell'LPI, il Logistic Performance Index², della Banca Mondiale, si classifichino anche ai primi dieci posti del Global Competitiveness Report del World Economic Forum Center³. L'indice LPI colloca l'Italia al 22° posto nel mondo, dopo quasi tutti gli altri principali paesi UE. A fronte di questo quadro, appare necessario domandarsi quali fattori limitano l'efficienza del ciclo logistico nel nostro paese. La globalizzazione ha infatti imposto un aumento degli scambi su scala globale creando una rete internazionale di commercio. Per essere parte di questa rete e interagire in maniera efficiente, il miglioramento dei sistemi di connessione è di importanza vitale e la logistica è diventata decisiva non solo tra partners privati ma anche e soprattutto in un ottica di attrattività e competitività di un territorio e, quindi, del suo sviluppo.

Scopo di questa ricerca è analizzare il settore logistico a Lodi e provincia. Per raggiungere l'obiettivo che si siamo prefissi non è possibile esulare da un'analisi, per quanto limitata, del settore su scala nazionale. Procederemo dunque in questo modo: nel primo capitolo daremo uno sguardo su scala nazionale ai punti di forza e di debolezza della logistica italiana mentre nel secondo presenteremo il settore nella provincia

¹ Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. World Bank 2012 <http://web.worldbank.org/>

² La World Bank ha recentemente costruito un indice denominato LPI (Logistic Performance Index), che prende in considerazione numerosi indicatori relativi a sei aree: efficienza delle dogane; qualità delle infrastrutture di trasporto e di information technology; possibilità di organizzare spedizioni competitive dal punto di vista del prezzo; competenza e qualità dell'industria logistica locale; tracciabilità e monitorabilità delle spedizioni; frequenza con la quale le spedizioni raggiungono il destinatario entro i tempi originariamente previsti. Sulla base dei giudizi in merito a questi fattori, viene elaborato un indice di “competitività logistica”, che consente di attribuire un rank a ciascun paese.

³ <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

di Lodi ponendo particolare attenzione alle caratteristiche delle imprese. Analizzeremo la demografia delle imprese negli ultimi tre anni e le loro caratteristiche peculiari. Il settore logistico in Italia

Secondo la ricerca condotta dal Centro Studi di Confetra⁴, con il supporto di A.T.Kearney, nella seconda metà del 2010, in Italia la logistica incide per il 7% sul PIL, per un valore di oltre 100 miliardi di euro, con un trend in continua crescita.

Il trend crescente è dovuto a diversi fattori concomitanti, tra i quali spiccano:

- l'intensificarsi degli effetti di delocalizzazione e ridefinizione dei flussi per le principali filiere industriali, che implicano maggiori distanze percorse mediamente dalle merci finite (mercati di sbocco) e dalle loro componenti (mercati di approvvigionamento)
- la crescita di alcuni costi unitari (ad es. energia, carburante, pedaggi), dovuti sia alla dinamica delle materie prime che all'introduzione di normative stringenti, solo parzialmente bilanciati da una maggiore efficienza dei fattori produttivi (saturazione dei mezzi di trasporto, efficienza delle reti distributive)
- la richiesta sempre maggiore di servizi a valore aggiunto, che la riconfigurazione della catena del valore in alcuni settori industriali ha reso sempre più comuni (ad es. personalizzazione dei prodotti / confezioni ...)

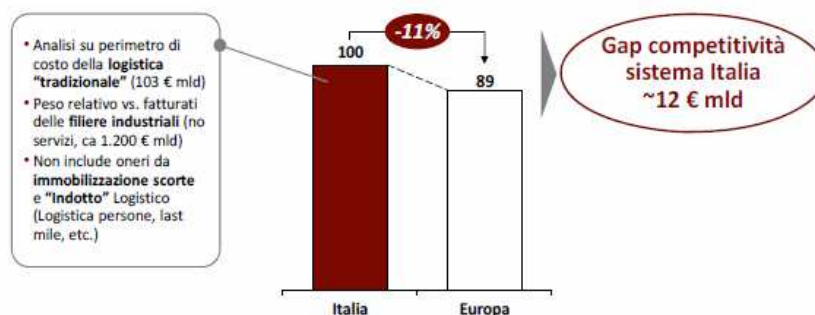
La logistica italiana presenta tuttavia, rispetto ad altri paesi europei, un gap competitivo dell'11% con un aggravio per il sistema stimabile in circa 12mld€.che si traduce in un extra-costi di filiera, penalizzante per la competitività delle aziende italiane.

Il gap italiano è dovuto sia a delle inefficienze operative e di sistema ma anche a caratteristiche peculiari del paese. Infatti, l'Italia è caratterizzata da un tessuto industriale con forte peso delle piccole e medie imprese, che genera una frammentazione del reticolo logistico ed una minore densità strutturale delle tratte di trasporto, ulteriormente complicata da una orografia complessa, con una forte presenza di rilievi montuosi ed una generale carenza di infrastrutture di sistema; le specificità di paese, non indirizzabili da azioni di efficientamento, sono valutate in circa il 30% del gap complessivo.

Altri svantaggi della logistica italiana possono essere individuate nella presenza di numerosi «colli di bottiglia» amministrativi/operativi e da un'offerta nel complesso inadeguata all'evoluzione della domanda di servizi logistici integrati.

⁴ La Confetra, costituita il 13 aprile 1946, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari http://www.confetra.it/it/centrostudi/index_centrostudi.htm

Confronto Incidenza Logistica "Tradizionale" sul fatturato aziendale
 (Italia vs. EU, base100 = Incidenza Costo logistica "tradizionale" in Italia, 2009)



(1) Stima sul 2009 a partire da Istat 2008 (considerata solo categoria "Industria")
 (2) Costo che non sosterebbero le aziende Italiane se avessero un'incidenza sul fatturato pari a quella della media europea
 Fonte: Analisi A.T. Kearney

I nodi della logistica italiana sottolineati da Confetra, sono confermati dalla Banca d'Italia nell' studio dell'Aprile 2011: "EUROSISTEMA Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione". Nello studio condotto dalla Banca d'Italia, vi è però un aspetto interessante. I ricercatori si sono infatti rivolti direttamente agli operatori sul conducendo un indagine su campione di spedizionieri. Semplificando molto i numerosi risultati ottenuti, ci sembra importante evidenziare solo una delle conclusioni presenti nel rapporto: per quanto attiene alle infrastrutture, gli operatori riterrebbero utile il completamento degli assi ferroviari in grado di connettere il paese alle principali direttrici di traffico europee, nonché di assicurare un efficace collegamento fra il Nord e il Sud del paese, ma anche un potenziamento dei raccordi locali con altri tipi di vettori, specie quello marittimo. I problemi generalmente rilevati sono quello degli allacci delle aree portuali alla viabilità ordinaria e quello dell'insoddisfacente funzionamento dei nessi intermodali tra le diverse forme di trasporto. I centri logistici vengono ritenuti nel complesso sufficienti, anche se si riscontrano problemi circa l'eccessiva frammentazione e la distribuzione sul territorio.

Un altro problema rilevato da quasi tutti gli intervistati risiede nelle pratiche doganali, che risultano lente, onerose e diversificate sul territorio, con risvolti negativi per la competitività internazionale del settore logistico.

1.1 Il settore logistico a Lodi e Provincia

1.1.1 Imprese per divisione e numero di addetti

Divisione	Registrate		Attive		Addetti tot.	
	IV 2011	I 2012	IV 2011	I 2012	IV 2011	I 2012
H 49 Trasporto terrestre e mediante condotte	512	503	485	475	2.062	2.063
H 51 Trasporto aereo	1	1	1	1	2	2
H 52 Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	88	94	68	72	2.100	2.142
H 53 Servizi postali e attività di corriere	15	16	15	16	15	16
Totale	616	614	569	564	4.179	4.223

Tabella 1: Imprese per divisione e numero di addetti. I 2012.

Fonte Stockview Infocamere

Le imprese registrate nel primo trimestre del 2012 a Lodi e provincia sono 614 di cui attive 564. Ciò significa che, rispetto al 2011 le imprese registrate sono diminuite di 2 unità e le imprese attive sono diminuite di 5 unità. Gli addetti al settore sono 4223 contro i 4179 del 2011. A fronte di una diminuzione del numero di imprese registrate e del numero di imprese attive assistiamo dunque ad un aumento del numero totale degli addetti impiegati.

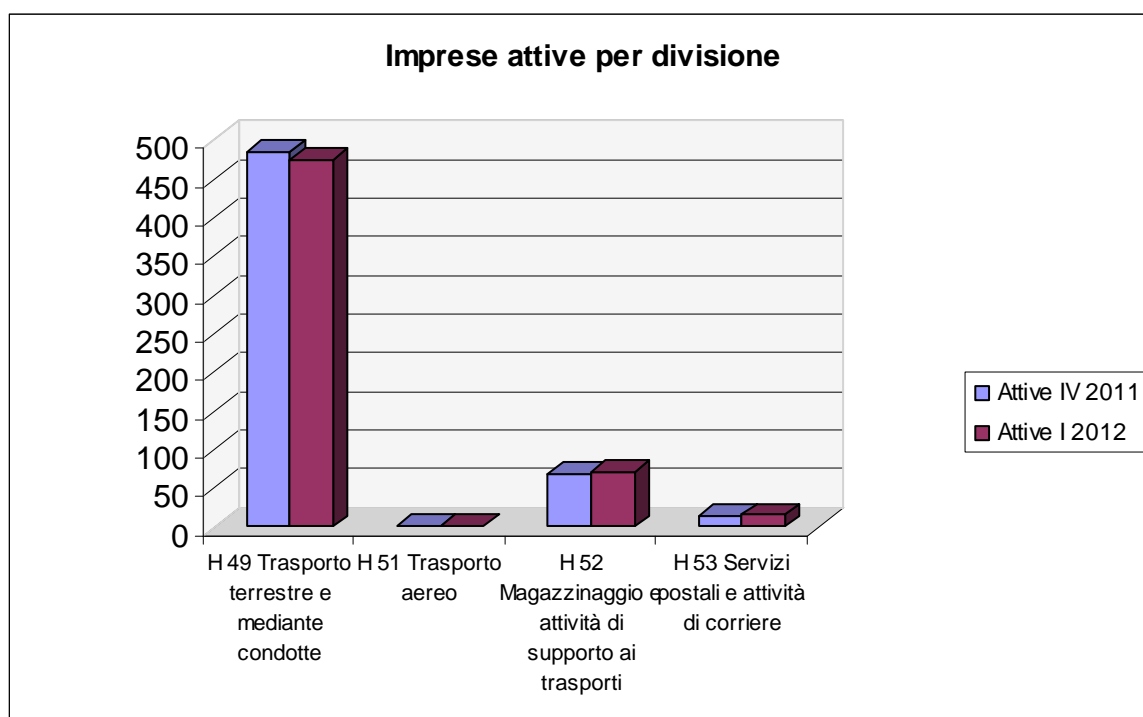


Figura 1: Imprese per divisione. I 2012.

Fonte Stockview Infocamere

Delle imprese attive l'85,24% nel 2011 e l'84,33% nel primo trimestre del 2012 si occupano di trasporto terrestre e mediante condotte mentre solo lo 0,18% di trasporto aereo. Il restante si divide tra magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (circa il 12%) e in e servizi postali e attività di corriere (circa il 3%).

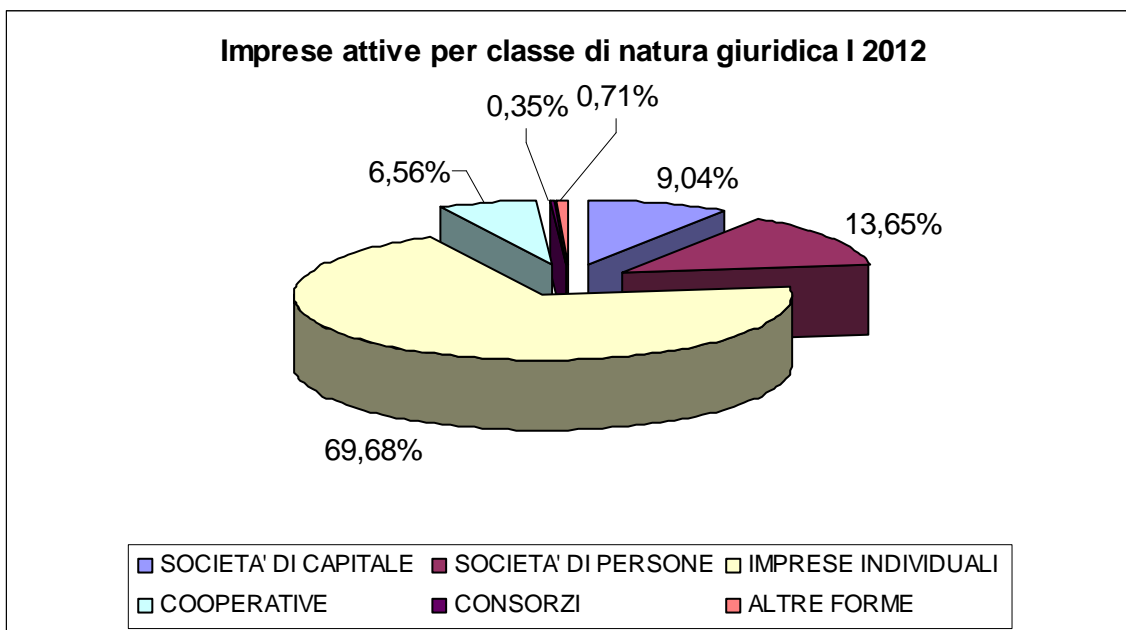


Figura 2: Imprese per classe di natura giuridica. I 2012.
Fonte Stockview Infocamere

La maggior parte delle imprese analizzate nel primo trimestre del 2012 sono imprese individuali (69.68%) seguite dalle società di persone (13,65%). I consorzi costituiscono solo lo 0,35% delle imprese lodigiane. In accordo con le statistiche su scala nazionale esposte in precedenza, il 56,38% delle imprese ha un solo addetto, il 21,99% ha tra due e cinque addetti mentre solo lo 0,18% ha tra 250 e 499 addetti.

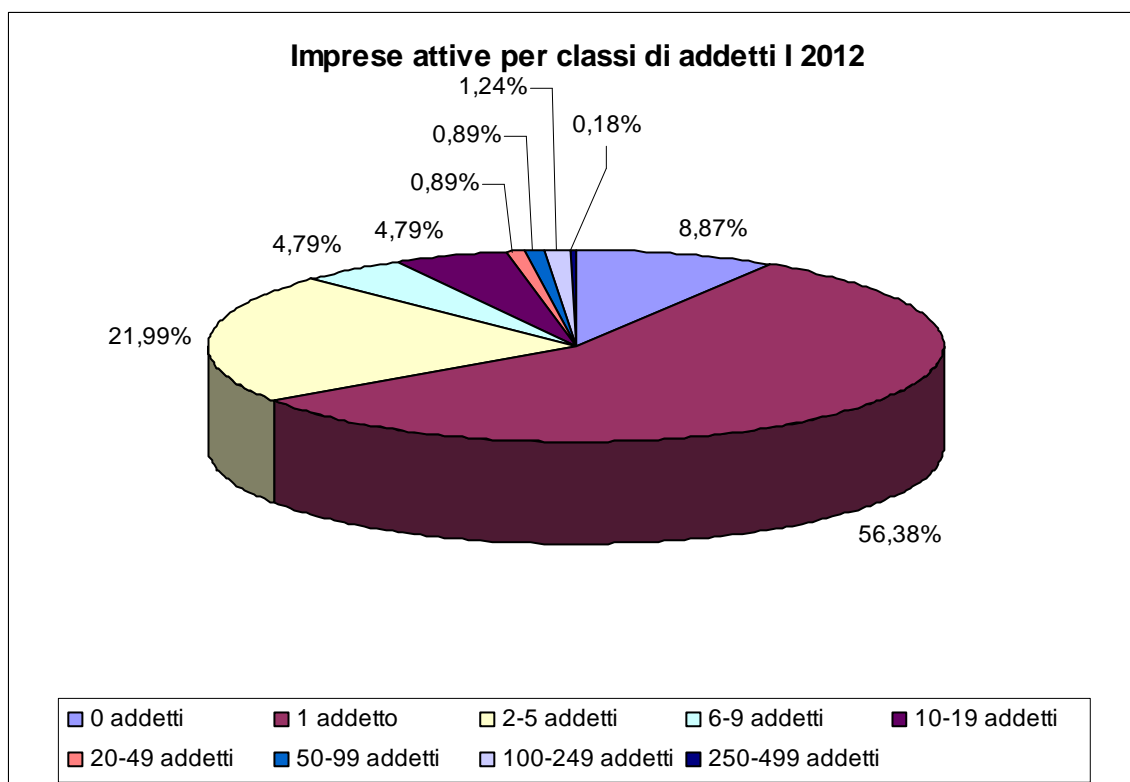


Figura 3: Imprese per classe di addetti. I 2012.
Fonte Stockview Infocamere

1.2 Imprese straniere

Delle imprese attive nel 2012 il 12,77% (ovvero 72 unità) sono imprese straniere di cui l'83,33% extracomunitaria e il 16,67% comunitarie.

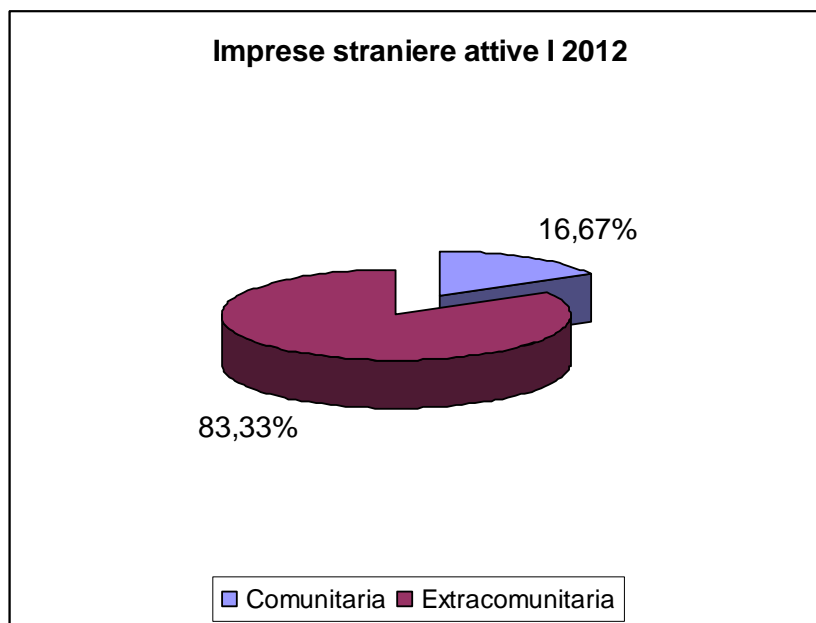


Figura 4: Imprese straniere attive. I 2012.
Fonte Stockview Infocamere



Nessuna delle imprese straniere attive nel 2011 o nel primo trimestre del 2012 si occupa di trasporto aereo. Il 76,06% si occupa di trasporto terrestre e mediante condotte. Il restante si divide tra magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (16,90%) e servizi postali e attività di corriere (8,45%).

Figura 5: Imprese straniere per divisione. I 2012.
Fonte Stockview Infocamere

1.3 Imprese femminili

Le imprese femminili di logistica sono circa il 10,28% delle imprese attive nel 2011 e il 9,84% di quelle attive nel primo trimestre del 2012. L'unica impresa di trasporto aereo a Lodi e provincia è un'impresa femminile.

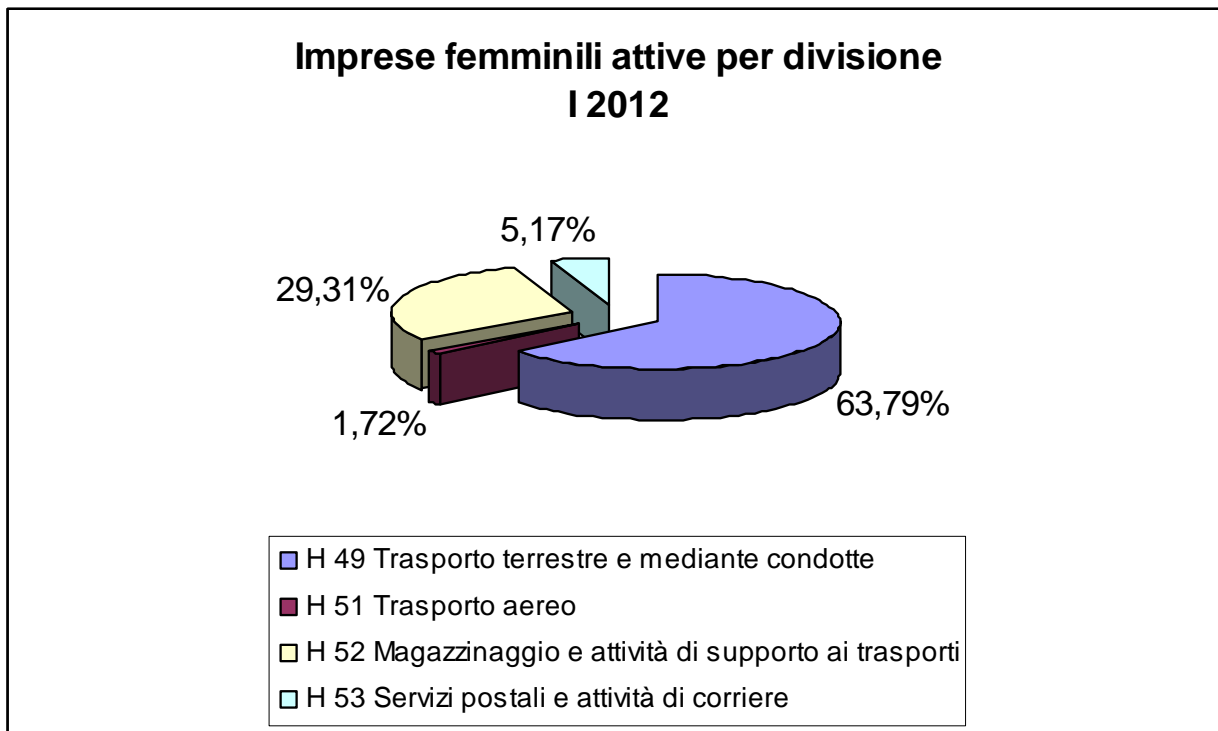
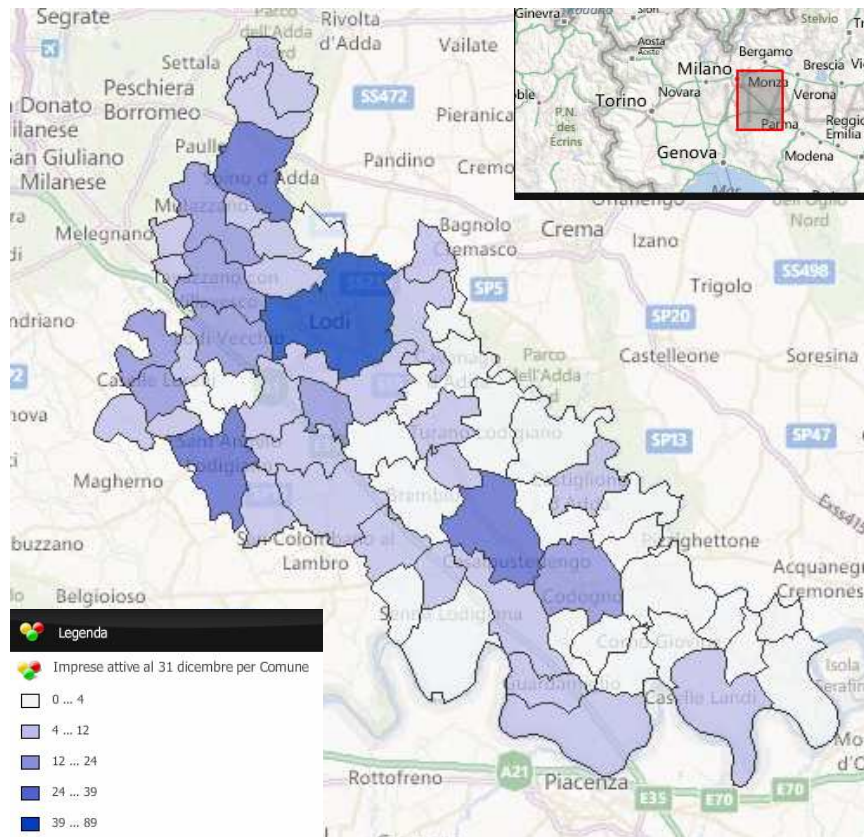


Figura 6: Imprese femminili per divisione. I 2012.
Fonte Stockview Infocamere

1.4 Geografia delle imprese logistiche lodigiane



LE IMPRESE DEL SETTORE METALMECCANICO IN PROVINCIA DI LODI.....	1
Introduzione	1
1.1 Il settore logistico a Lodi e Provincia	4
1.1.1 Imprese per divisione e numero di addetti	4
1.2 Imprese straniere	6
1.3 Imprese femminili	7
1.4 Geografia delle imprese logistiche lodigiane.....	8