

LOGGER

Manifesto della Value Chain

“Logistica delle merci”

Manifesto della Value Chain

LOGISTICA DELLE MERCI

1. NOME/ACRONIMO DELLA VC

LOGGER – Logistica delle Merci in Emilia-Romagna

2. BREVE DESCRIZIONE DELLA VC

La value chain anima azioni volte al riconoscimento del cluster logistico regionale e all'attivazione di iniziative di riposizionamento, integrazione e innovazione della value chain regionale nel contesto sovranazionale e nei segmenti di servizio emergenti ad alto valore aggiunto. Costruisce iniziative per una maggior visibilità del cluster logistico regionale nei confronti di nuovi investitori e nuovi attori. Promuove progetti collaborativi da un lato tra le varie componenti dell'offerta, dall'altra tra l'offerta e la domanda di trasporto e logistica regionale. Sostiene percorsi di internazionalizzazione per il ridisegno del network logistico. Attiva iniziative volte a facilitare la partecipazione della VC nell'ambito dei network dell'innovazione regionale e internazionale.

3. OBIETTIVI STRATEGICI DELLA VC

- Riconoscimento del cluster logistico regionale
- Visibilità del cluster logistico nei confronti di nuovi investitori e nuovi attori
- Attivazione di iniziative di riposizionamento, integrazione e innovazione della value chain regionale nel contesto sovranazionale e nei segmenti di servizio emergenti ad alto valore aggiunto
- Sviluppo di progetti collaborativi da un lato tra le varie componenti dell'offerta, dall'altra tra l'offerta e la domanda di trasporto e logistica regionale.
- Trasferimento di tecnologie ICT per l'integrazione tra attori della filiera e tra offerta e domanda; integrazione tra infrastruttura e servizi attraverso sistemi ITS; utilizzo dei big data per lo sviluppo di servizi per il comparto anche attraverso l'autoimpresa.
- Iniziative di qualificazione, circolazione e interscambio di competenze all'interno della filiera, tra domanda e offerta, così come tra filiera e comparti contermini
- Sviluppo di iniziative di integrazione tra comparto e processi a monte (pre-logistics), a valle (post-logistics) o correlati e abilitanti il business
- Sostegno a percorsi di internazionalizzazione per il ridisegno del network logistico.
- Attivazione di iniziative volte a facilitare la partecipazione della VC nell'ambito dei network dell'innovazione regionale e internazionale.

4. DESCRIZIONE DELLA VC

La logistica comprende l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nelle aziende i flussi di materiali e le informazioni, al fine di ottimizzare processi dispersi, orientando le global chain verso la corrispondenza delle esigenze del cliente finale. E' pertanto fattore centrale per la competitività dei sistemi territoriali.

La VC regionale si compone di circa 10.000 operatori, a cui si aggiungono un imprecisato numero di imprese che erogano servizi di supporto al business quali soluzioni SW e HW per la logistica, consulenza strategica e per l'internazionalizzazione, imballaggio e etichettatura (pre e post logistics).

Sotto è riportato lo schema della VC:



Gli operatori regionali sviluppano un fatturato pari a 11,4 Mld di €, pari a ben il 15% del fatturato generato complessivamente dal comparto della contract logistics in Italia.

Gli autotrasportatori organizzati in società non di capitali, ovvero i cosiddetti padroncini, sono oltre 8.000 e rappresentano realtà di lavoro autonomo non strutturato. Non rappresentano pertanto il target diretto dell'iniziativa.

Le funzioni esecutive si integrano con quelle gestionali, anche ad alto contenuto tecnologico. Operatori radicati localmente forniscono servizi ad attori connessi direttamente o indirettamente a catene globali, componendo in tal modo catene lunghe e disperse i cui centri decisionali risiedono in genere all'esterno della nostra regione.

5. IL POSIZIONAMENTO DELLA REGIONE RISPETTO ALLA VC NEL CONTESTO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

<p>Strengths</p> <ul style="list-style-type: none">● Presenza di tutti gli attori della VC● Presenza diffusa di piattaforme logistiche di prossimità alle aree industriali e alle città● Presenza su segmenti in crescita quali corriere espresso e pallet espresso	<p>Weaknesses</p> <ul style="list-style-type: none">● Concentrazione degli operatori regionali sul solo mercato domestico● Bassi fattori di carico e ritorni a vuoto sulle tratte brevi e medie● Assenza player globali● Scarsa legittimazione del responsabile della logistica nelle imprese industriali rispetto alle altre funzioni aziendali● Tradizionale presenza di modelli di governance refrattari all'innovazione● Modesta partecipazione all'interno dei network per l'innovazione regionali e internazionali
<p>Opportunities</p> <ul style="list-style-type: none">● Secondo le previsioni OCSE la domanda di trasporto di merci (nazionale e internazionale) triplicherà, passando dai 112.000 miliardi di ton-km del 2015 ai 329.000 del 2050.● Impatti positivi derivanti dai nuovi modelli di consumo quali sharing-economy, e-commerce, ecc.● Impatti positivi derivanti dall'impatto di innovazioni quali guida autonoma, IoT, phisical internet, fuel efficient technologies, alternative fuels, mega trucks, innovative delivery solution for urban area, logistica digitale, digitalizzazione dei nodi terrestri e portuali, ecc.● Previsto un cambiamento significativo nella composizione del commercio con una crescita significativa dei prodotti a maggior incidenza di valore	<p>Threats</p> <ul style="list-style-type: none">● Il commercio internazionale cresce allo stesso ritmo del PIL mentre prima della crisi del 2008 cresceva a un passo doppio rispetto al PIL mondiale.● Re-shoring e 3D printing comporteranno un arretramento del modello delle supply chain globali, accentuando il dispiegarsi di modelli di economie circolari● Nuova stagione di politiche protezionistiche● Rischio periferizzazione della logistica regionale rispetto ai network globali● Sacche di irregolarità● Impatti negativi derivanti dai nuovi modelli di consumo quali sharing-economy, e-commerce, ecc.