

Il “valore” della logistica tra territorio e lavoro

A cura di

Fabrizio Dallari, Alessandro Creazza, Martina Farioli

Centro sulla Logistica e Supply Chain Management



PREMESSA E OBIETTIVI DELLA RICERCA

Quando si parla di “insediamenti ad uso logistico” è opinione diffusa associarli alle cosiddette “esternalità” connesse al trasporto merci che impattano sul territorio circostante più o meno esteso, in relazione alla posizione dell’insediamento rispetto ai confini amministrativi e ai principali assi viari.

È indubbio che qualsiasi attività industriale o commerciale richieda flussi di movimentazione esterni (i trasporti) e interni (la movimentazione) che per quanto si voglia efficientare richiederanno sempre automezzi, servomezzi e manodopera specializzata. Tutto ciò è naturalmente amplificato in un “impianto logistico” che per sua natura riceve, immagazzina, preleva, confeziona e spedisce merci.

Ma è altrettanto vero che vi sono tipologie di **attività logistiche cosiddette a «valore aggiunto»** che determinano una diversa configurazione dell’impatto sociale ed economico sul territorio, **simile per certi versi a quella della «manifattura leggera»**. Basti pensare, per esempio, alle attività di confezionamento secondario svolte nelle «officine farmaceutiche» all’interno dei magazzini dei depositari di farmaci, alle attività di panificazione o alla lavorazione delle carni svolte nei Centri Distributivi della Grande Distribuzione Organizzata, oppure ancora alle attività di collaudo e controllo qualità che avvengono nei depositi dei distributori di materiale elettrico ed elettronico. In questi casi **la «logistica» assomiglia ad una fase del processo produttivo**, che, seppur generando traffico, richiede professionalità adeguate, assorbe occupazione qualificata e genera, al pari di un impianto industriale, un elevato valore per metro quadro costruito.

Ne è una testimonianza la continua crescita del fatturato generato dai cosiddetti “operatori logistici in conto terzi” (3PL) che attraverso la gestione in outsourcing dei servizi connessi ai processi logistici delle aziende loro committenti hanno raggiunto nel 2019 un valore superiore a 80 miliardi di euro. Secondo l’Osservatorio “Contract Logistics” del Politecnico di Milano, stanno crescendo soprattutto i servizi di “*strategic outsourcing*”, in cui oltre alle tradizionali attività di stoccaggio e distribuzione, gli operatori logistici offrono servizi a valore aggiunto quali: **la personalizzazione dei prodotti, i controlli di qualità all’ingresso, la stiratura dei capi di abbigliamento o il ricondizionamento di prodotti resi dai clienti, definiti per l’appunto “a valore aggiunto” in relazione al maggior fatturato che generano.**

Tra i casi più eclatanti non si possono dimenticare i **nuovi impianti in gran parte automatizzati, delle più importanti aziende di e-commerce** come Amazon, Zalando, Yoox. All’interno dei loro poli logistici, spesso denominati “*fulfillment center*” (anziché magazzini) trovano occupazione **ingegneri di processo, esperti in mecatronica, sistemisti, vari professionisti quali fotografi o scenografi oltre a manutentori e impiantisti**. Naturalmente vi sono anche numerosissimi lavoratori in magazzino, uomini e donne, che ricevono una formazione continua sui processi, sui sistemi e sulla tecnologia in continua evoluzione. Questo perché **la logistica nel 2020 è sempre più pervasa da soluzioni automatizzate e digitalizzate** e basata su sistemi e processi sempre più interconnessi.

È proprio grazie a questo tipo di professionalità e alle numerose attività “a valore aggiunto” svolte nei centri logistici che durante le settimane più intense dell’epidemia Covid-19 ci è stato garantito ciò di cui avevamo bisogno per vivere e lavorare.

Oltre all’occupazione di *white e blue collar*, vi sono importanti esempi di come un insediamento logistico generi “valore” anche per il territorio circostante in termini di impatto economico indiretto e indotto. Dalla ristorazione alla manutenzione, dai servizi bancari a quelli alla persona, dai fornitori

di imballaggi ad altre attività collaterali. A differenza di una infrastruttura di grande rilevanza come ad esempio un aeroporto è evidente che un singolo magazzino, seppur di grandi dimensioni, non può da solo essere un generatore di indotto isolabile dal resto delle attività economiche insediate su un determinato territorio. Ciononostante, vi sono casi eclatanti in Italia di poli logistici, all'interno di parchi privati (*logistics park*) o come aggregato di iniziative indipendenti accomunate dalle economie di relazione tipiche dei distretti industriali che hanno nel tempo creato un sistema economico indotto di assoluta rilevanza.

Tra tutti occorre citare il Polo Logistico di Piacenza, in cui a partire dalla fine degli anni '90, importanti aziende come Ikea, Unieuro, OVS e poi successivamente Amazon, hanno dato vita al più importante distretto logistico nazionale. Secondo una ricerca dell'Istituto sulla Logistica e i Trasporti della Regione Emilia-Romagna nella provincia di Piacenza il 10% dei lavoratori opera nel settore della logistica o del suo indotto (fonte: ITL 2019). Lavoratori e imprese qualificate, sviluppatasi anche grazie al contributo formativo del Politecnico di Milano che dal 2000 ha attivato a Piacenza la prima Laurea in Ingegneria dei Trasporti e della Logistica.

Al fine di **misurare il "valore" generato dalla logistica e quantificare le ricadute occupazionali** per il sistema economico territoriale il Centro sulla Logistica e Supply Chain Management della LIUC Business School, ha svolto una ricerca a livello nazionale **analizzando oltre 230 insediamenti logistici** di varia natura: da quelli con prevalente funzione di stoccaggio (es. depositi stagionali di derrate alimentari) a quelli appannaggio delle aziende di trasporto e spedizione; dagli impianti logistici in conto terzi dei 3PL ai moderni Centri Distributivi dei principali player dell'e-commerce e della Grande Distribuzione.

Dall'analisi dei casi di studio è stato possibile derivare una serie di indicatori di prestazione (KPI) quali ad esempio il numero di addetti per 1.000 mq di superficie coperta specifici per le diverse tipologie di logistica. Da qui il passo successivo è stato quello di sviluppare un modello per stimare il «valore» generato sul territorio dalle diverse tipologie di "insediamenti ad uso logistico", sia in termini di occupazione e risorse impiegate (valore economico diretto), che di impatto economico indiretto e indotto.

Considerando infatti che generalmente l'areale di residenza per la manodopera che lavora in un magazzino è al massimo all'interno dei 10-15 km, ciò dimostra quanto un **insediamento logistico rappresenti un'importante opportunità di occupazione**, anche qualificata, per gli abitanti del territorio in cui è insediato.

Castellanza, 15 maggio 2020

Fabrizio Dallari, Alessandro Creazza, Martina Farioli

Centro sulla Logistica e Supply Chain Management

LIUC Business School

INDICE DEL RAPPORTO

Premessa e obiettivi della ricerca	1
Ringraziamenti	3
Indice del rapporto	4
1. Il valore strategico della funzione “logistica”	5
2. Le risorse umane che operano negli impianti logistici.....	8
3. Le principali tipologie di “impianti logistici”	13
3.1 I Poli Logistici	18
3.2 Gli Interporti	20
4. Le caratteristiche distintive delle diverse “tipologie di logistica”	22
4.1 Densità di personale	23
4.2 Incidenza di personale qualificato	23
4.3 Intensità di traffico	24
5. Risultati della ricerca.....	26
6. La misura dell’impatto economico diretto, indiretto e indotto.....	32

In situazioni di emergenza come quelle che abbiamo vissuto di recente a seguito della pandemia da Covid-19 si è sentito spesso parlare di “logistica” come quell’insieme di processi di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione di materiali e beni per il sostentamento delle attività produttive e delle catene di fornitura (la cosiddetta “supply chain”). Grazie ad una logistica efficiente è stato possibile garantire ai supermercati i beni di prima necessità, a farmacie e ospedali medicinali e dispositivi sanitari, nonché permettere la consegna a domicilio da parte delle società di e-commerce. La logistica appare pertanto come un insieme di attività con un grande valore strategico, non solo per la competitività di un sistema economico, ma anche per la sopravvivenza di un Paese. Non è un caso che la logistica nasca in ambito militare, laddove i principi dell’organizzazione di uomini, viveri, armamenti e accampamenti hanno radici storiche che risalgono ai tempi dell’Impero Romano.



Il settore logistico, secondo quanto afferma l’European Committee for Standardization (CEN), conta ben 15 profili occupazionali a cui è possibile associare più attività e mansioni e suddivisibili, in relazione all’area aziendale nella quale si inseriscono, in 4 grandi categorie:

Management

- 1.1 Logistics Director
- 1.2 Materials Manager
- 1.3 Logistics Manager
- 1.4 Operations Planner
- 1.5 Organization and Methods Planner

Customer Service

- 3.1 Customer Service Supervisor
- 3.2 Order Entry Clerk
- 3.3 Customer Service Clerk

Distribution & Warehousing

- 2.1 Distribution Manager
- 2.2 Warehouse Manager
- 2.3 Inventory Manager
- 2.4 Warehouseman

Transport

- 4.1 Transport supervisor
- 4.2 Transport Planner
- 4.3 Fleet Manager

In linea generale dalla ricerca è emerso come le profonde trasformazioni in atto nel settore hanno:

- Allargato la sfera delle competenze richieste
- Portato ad una richiesta di personale con più elevato livello di scolarizzazione
- Costretto le imprese a dedicare maggiori risorse alla formazione interna
- Indotto le imprese a valorizzare nuove caratteristiche umane e professionali



Più competenze richieste



Più alto livello di scolarizzazione

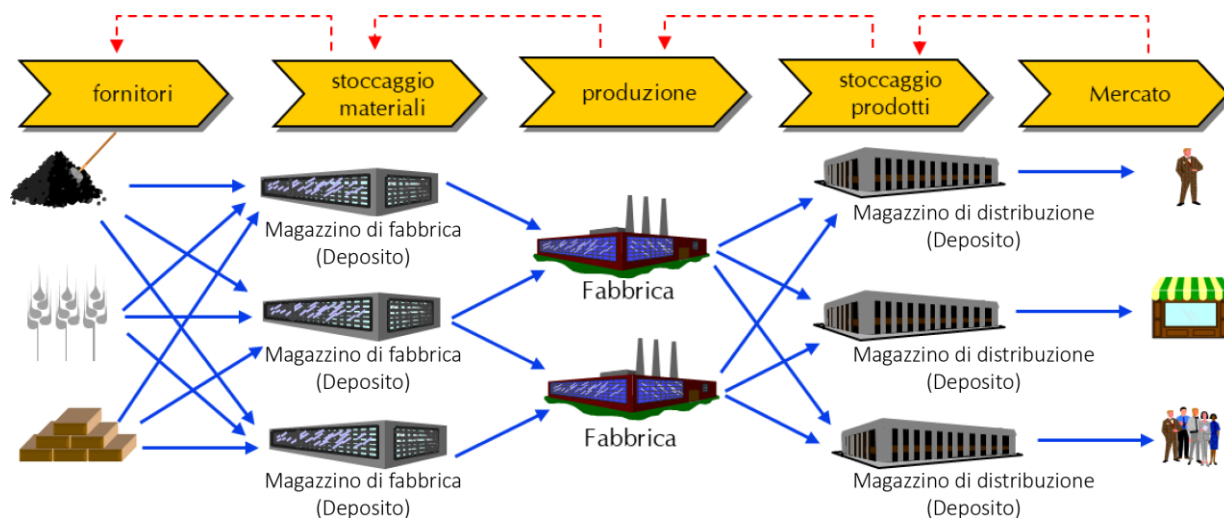


Maggiori risorse alle formazioni interne



Valore a nuove caratteristiche umane e professionali

I collegamenti fra i nodi e quelli dai nodi verso i punti di consegna rappresentano diverse fasi del processo produttivo-distributivo e ciascuna fase presenta diverse caratteristiche in termini di attori coinvolti, volumi di merci movimentati e tempistiche di resa. Poiché è impensabile che ciò che viene prodotto oggi sia stato approvvigionato ieri e verrà consegnato domani, è evidente che in qualsiasi catena produttiva vi siano delle scorte di materiali, siano esse di materie prime, semilavorati, componenti o prodotti finiti che vengono stoccati all'interno di magazzini.



All'interno del report sono identificati alcuni fattori chiave che influenzano la capacità di generazione di valore di un impianto logistico se rapportato ai metri quadri di superficie coperta. In estrema sintesi essi sono riportati nella seguente tabella.

Caratteristiche distintive

- Intensità di movimentazione
- Lavorazioni a «valore aggiunto»
- Indice di rotazione delle scorte
- Sistemi automatici di magazzino
- Cross-docking/smistamento



Indici caratteristici

1. Densità di personale (addetti/ mq)
2. Manodopera qualificata (%white collar)
3. Intensità traffico (automezzi/giorno)

Con l'obiettivo di valutare le differenze di "valore" che esistono tra impianti logistici di varia tipologia, dimensione e settore industriale e quantificare le ricadute occupazionali per il sistema economico territoriale, il Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management della LIUC Business School ha condotto nei primi mesi del 2020 un'indagine a livello nazionale analizzando oltre 230 insediamenti logistici.



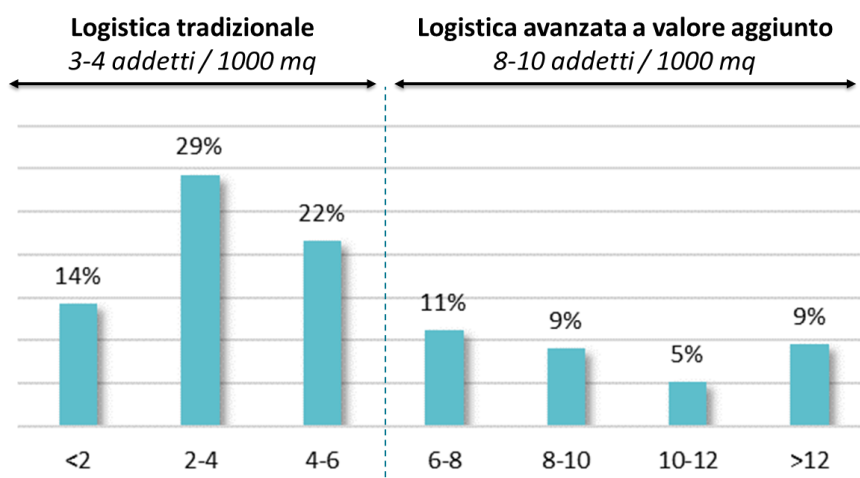
QUESTIONARIO DI 16 DOMANDE

rivolto ad un **panel di 20 aziende** operanti in diversi settori

- Fornitori di servizi logistici in conto terzi (3PL)
- Aziende della GDO (food e non food)
- Imprese industriali con depositi di fabbrica e magazzini centrali
- Depositari e grossisti farmaceutici
- Distributori di prodotti industriali, ricambistica, articoli B2B
- Operatori dell'e-commerce B2C
- Interporti

All'interno del report sono presentati i risultati dell'indagine, mediante grafici e testi descrittivi.

KPI 1 Densità di personale (addetti/1000 mq)



Azienda	PV	Dimensione coperta (mq)	Addetti	White collar	Mezzi /gg	KPI 1 (addetti /1000 mq)	KPI 2 (% white collar)	KPI 3 (mezzi/ 1000 mq)
GDO1	BS	43.000	200	10	150	4,7	5%	3,5
GDO2	VA	42.000	200	20	150	4,8	10%	3,6
GDO3	PG	25.000	200	16	140	8,0	8%	5,6
GDO4	AL	40.000	392	30	200	9,8	8%	5,0
GDO5	MI	15.000	120	14	150	8,3	12%	10,3
GDO6	RE	17.000	135	15	150	7,9	11%	8,8
						7,2	10%	5,5

Il report studia inoltre l'impatto positivo della logistica sul territorio:

