

QUALI FLUSSI PER MILANO E DINTORNI?

Lo studio analizza e passa ai raggi X la logistica di una zona tra le più sviluppate nel nostro Paese, anche dal punto di vista distributivo.

di **Francesco Viola e Gian Marco Di Stefano**

Collaboratori del Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Carlo Cattaneo LIUC

Milano è al centro di grandi flussi di origine e destinazione del trasporto merci e di ancor maggiori flussi di merci in transito, assumendo una posizione di comando grazie ad aspetti di tipo strategico, commerciale e finanziario esercitabili grazie alla presenza di un quadro di risorse intangibili rappresentate dai "sistemi di relazione" e dalla convergenza delle competenze. La ricerca sulla "Misurazione e rappresentazione dei flussi logistici della Regione logistica milanese" ha avuto come obiettivo quello di migliorare la conoscenza e l'informazione della logistica milanese, affrontando due problemi metodologici:

■ **Definizione della Regione Logistica Milanese (RLM):** un primo obiettivo della ricerca è stato quello di disporre di una migliore conoscenza della logistica milanese, sia per tipologia di imprese, sia per estensione territoriale.

■ **Il problema della misurazione dei flussi:** un secondo obiettivo è stato quello di definire uno strumento innovativo per la misurazione dinamica dei flussi logistici, superando la tradizionale visione statica che caratterizza le rappresentazioni di tali fenomeni.

La RLM ha come punti cardinali ad Ovest Novara, a Nord la Provincia di Como, a Est Bergamo, con il suo aeroporto di Orio al Serio e a Sud-Est Pia-

cenza, con la sua dotazione di impianti logistici. Quest'area comprende le province di Milano, Monza e Brianza, Lodi, Pavia, Varese, Bergamo e parzialmente quelle di Como. La RLM si estende anche oltre i confini regionali, includendo, sia Novara, sia Piacenza in quanto i suoi confini negli ultimi trent'anni sono andati allargandosi in funzione delle diverse modalità di trasporto e alla dinamica evolutiva delle principali

L'area comprende Milano, Monza, Lodi, Pavia, Varese, Bergamo, parte di Como, oltre che Novara e Piacenza

infrastrutture puntuali e di rete. Il criterio di fondo che definisce i confini "logistici" dell'area in esame è funzione della "prossimità temporale" dai nodi attraverso i quali transitano le merci rispetto al sistema economico milanese. La RLM è inoltre connessa con i principali mercati mondiali attraverso alcuni punti di transito (*gateway*) differenti, a seconda della modalità di trasporto (si veda la cartina della pagina accanto).

L'**ecosistema** degli attori della logistica è costituito, in primo luogo, dalle imprese che offrono servizi di

trasporto, spedizione, magazzinaggio e movimentazione (l'offerta), supportati da un florido *humus* di aziende di prodotti e servizi collegati alla logistica (l'indotto); completa l'ecosistema un'articolata rete di sistemi di conoscenza (*community*) che passa attraverso associazioni di categoria, riviste, centri di ricerca ed eventi tematici. Nel definire la struttura delle imprese che costituiscono l'offerta di servizi logistici e di trasporto, è opportuno in primo luogo delinearne le caratteristiche distinte sulla base dell'attività prevalente. Si possono infatti distinguere:

■ **Autotrasportatori (Ateco 60.24):** operatori di trasporto su gomma in conto terzi, dotati di veicoli di proprietà, che effettuano prevalentemente il servizio di veazione.

■ **Corrieri (Ateco 60.24):** effettuano il trasporto a collettame per il mercato nazionale, disponendo in genere di una diffusa rete di filiali in cui avvengono le operazioni di consolidamento/smistamento.

■ **Operatori logistici (Ateco 74.87.7, 63.11, 63.12):** sono fornitori di servizi

CHI SONO GLI AUTORI

Gli Autori dello studio sono **Francesco Viola** e **Gian Marco Di Stefano**. Risultato del lavoro compiuto è la redazione della tesi dal titolo "Caratterizzazione dei flussi internazionali di merci della Regione Logistica Milanese", valutata con lode, presso l'Università Carlo Cattaneo LIUC di Castellanza (Varese). Tale tesi è stata sviluppata in collaborazione con il Centro di Ricerca sulla Logistica (C-log) dell'università sopra citata il cui presidente è Fabrizio Dallari (relatore della tesi). Ha collaborato pure Sergio Curi (correlatore della tesi), direttore del Centro Studi Confetra. Lo studio, durato circa 7 mesi (da febbraio a settembre 2009), è stato svolto poiché l'analisi della letteratura corrente da parte degli autori ha evidenziato che i fornitori di dati istituzionali non avevano una capacità di misurazione dinamica dei flussi logistici, ma solo una visione statica degli stock. Anziché limitarsi a osservare la diffusione urbana milanese, la localizzazione produttiva e insediativa, la rete infrastrutturale - cioè quegli aspetti cui quasi sempre si limita la rappresentazione della regione urbana milanese - è stato quindi preferito scegliere di ricostruire, analizzare e misurare i flussi materiali e immateriali che caratterizzano il nodo della rete globale. Flussi invisibili certo, ma essenziali per capire una Milano globale.



logistici integrati ai quali i clienti affidano tutta o parte della propria catena logistica. Sono in grado di svolgere attività di stoccaggio delle merci, allestimento e gestione dell'ordine ed eventuali altre attività accessorie.

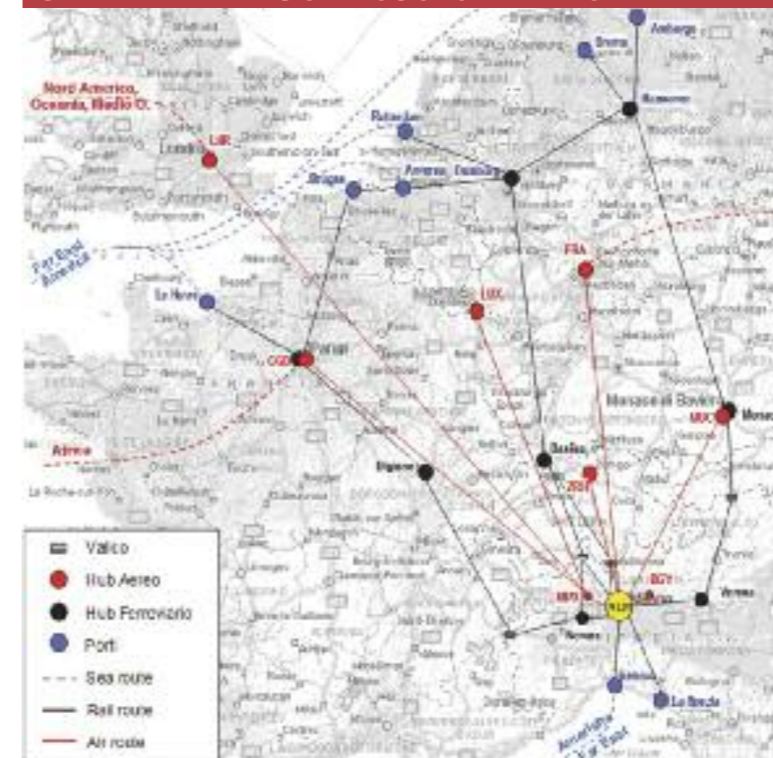
■ **Spedizionieri (Ateco 63.40):** offrono servizi su rotte internazionali, avvalendosi di tutte le modalità, anche consolidando i carichi di più clienti.

■ **Operatori ferroviari del trasporto combinato (Ateco 63.11.3):** vendono a terzi "spazi treno" su tratte predefinite, acquistando il servizio di trazione da un'impresa ferroviaria in possesso di licenza; quest'ultima mette a disposizione il locomotore e il personale necessario a condurlo e gestirlo.

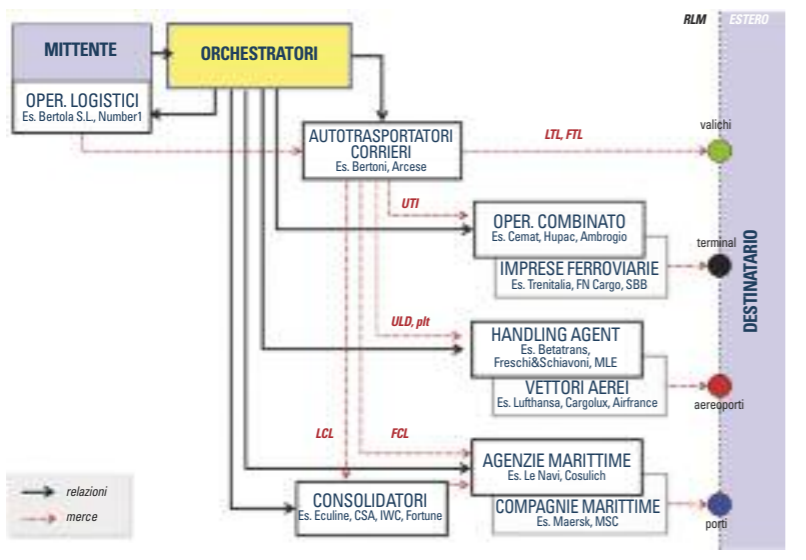
■ **Handling Agent (Ateco 63.12, 63.40):** è il soggetto che assicura l'assistenza alle merci e/o all'aeromobile in un aeroporto. Si occupa anche della raccolta e del consolidamento delle merci, del loro controllo in base a procedure di sicurezza standard, della preparazione della documentazione necessaria.

■ **Agenti marittimi (Ateco 63.40.1):** rappresentano "la nave" e svolgono per suo conto ed interesse tutte le operazioni inerenti l'arrivo e la partenza, lo sbarco e l'imbarco di merci e passeggeri, in diretto contatto con il caricatore o lo spedizioniere. Per queste aziende è stata definita una mappa concettuale delle relazioni esistenti tra i di- >

GATEWAY DELLA REGIONE LOGISTICA MILANESE



MAPPA DELLE RELAZIONI TRA GLI ATTORI DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE



versi attori, che riportiamo qui sopra. L'attività operativa delle imprese è variegata; può accadere pertanto che una stessa azienda sia iscritta con più codici Ateco che possono corrispondere sia alle diverse attività svolte nelle unità locali, sia all'evoluzione nel tempo del *core business*. A partire dal database camerale per le 9 provincie della RLM, con riferimento ai codici Ateco sopra descritti, sono state estratte oltre 22.110 aziende attive nell'anno 2008. Da questo insieme sono state distillate 1.476 aziende orchestratrici dei flussi logistici su scala internazionale, depurando il database dalle ditte di autotrasporto individuali, dalle aziende di altri settori industriali o di servizi logistici a basso valore aggiunto e dalle aziende artigianali. Infine, incrociando il database con la banca dati AIDA, è stata effettuata un'ulteriore pulizia, eliminando le imprese con fatturato poco significativo. In definitiva il numero di "orchestratori dei flussi logistici nella RLM" corrisponde a 1.476 (2.271 tra sedi e unità locali).

Del totale nazionale degli spazi in uso agli operatori logistici circa il 30% è lo-

calizzato nell'area milanese. Attingendo ai dati dell'Osservatorio sul mercato immobiliare per la logistica del C-log, è stata realizzata una mappatura degli insediamenti logistici nella Regione Logistica Milanese. Sono stati censiti 338 magazzini di stoccaggio e distribuzione delle merci in conto terzi (superiori ai 2.500 mq) con una superficie coperta complessiva di circa 7 milioni di metri quadri. Le infrastrutture logistiche tendono ad addensarsi intorno alla metropoli lombarda. La diffusione spaziale di piattaforme logistiche e centri logistici non sempre è stata dettata da criteri di efficienza del trasporto, né da un preciso piano localizzativo su scala regionale. L'esito di tali scelte è la proliferazione di una serie di insediamenti che nascono in modo spontaneo e incontrollato, localizzati in aree non sempre adatte ad ospitare un'attività logistica (si pensi alla politica di

Circa il 30% del totale nazionale di spazi in uso a operatori logistici è localizzato nell'area milanese

recupero forzato degli immobili industriali dismessi), con drammatiche ripercussioni su infrastrutture e traffico.

La quantificazione dei flussi logistici della RLM è stato il frutto di un percorso metodologico che ha consentito di raccogliere, rilevare e integrare fonti informative di varia natura:

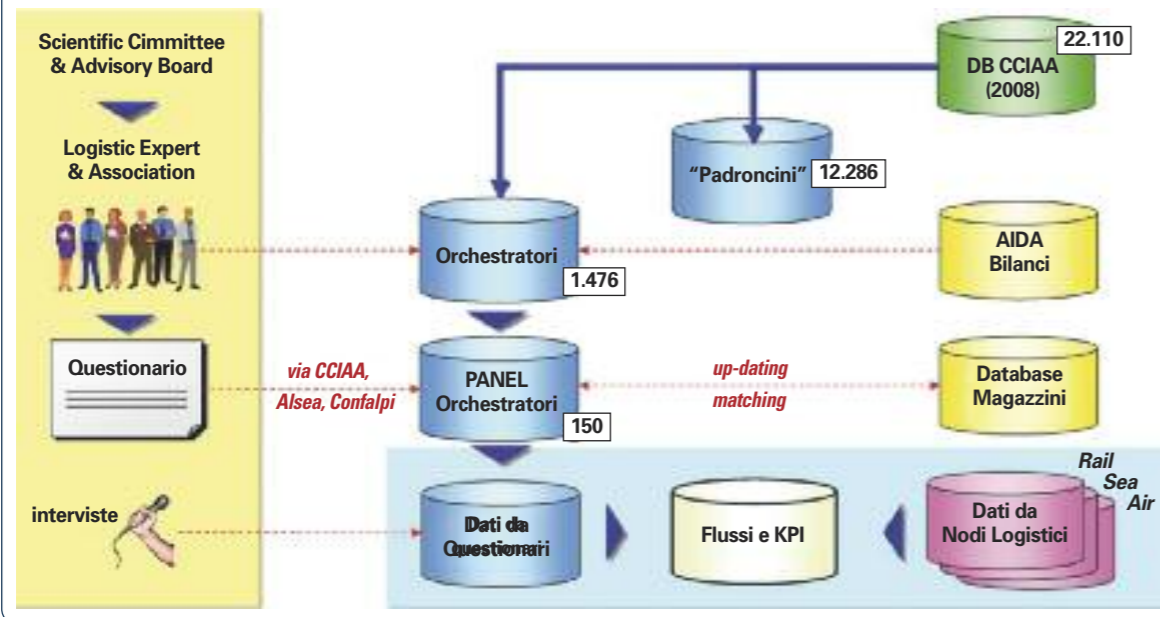
- ricerca *field* relativa ai flussi di merce gestiti da un panel rappresentativo di aziende orchestratrici e interviste a testimoni privilegiati, ecc.;
- statistiche relative ai flussi di merce che transitano attraverso i diversi nodi modali, fornite da fonti istituzionali (Assoaeroporti, porto di Genova, ecc.) e aziendali (Trenitalia, Sea, ecc.).

Il percorso metodologico seguito è quello riportato nell'immagine di pagina 30 e rappresenta il primo esempio europeo di caratterizzazione e valorizzazione della fenomenologia della logistica su scala globale.

Identificati gli "orchestratori" dei flussi logistici, con il supporto delle Associazioni imprenditoriali di categoria quali Alsea, Apam, Assolombarda, Assimpredil-Ance, Confapi-Spedapi e Legacoop, è stato identificato un panel di 150 imprese operanti nella RLM, rappresentativo delle diverse realtà imprenditoriali. Al panel è stato somministrato un questionario finalizzato a rilevare informazioni riguardanti la propria attività caratteristica (fatturato, quantità movimentate per modalità di trasporto, ecc.).

Il secondo ambito di intervento ha riguardato l'individuazione, la raccolta e l'omogeneizzazione di più fonti di informazioni, in relazione alle diverse modalità di trasporto. La stima del valore delle attività logistiche inerenti i flussi internazionali realizzato sul territorio della RLM ha seguito due logiche: induttiva e deduttiva. Secondo il primo >

STRUTTURA METODOLOGICA E FONTI INFORMATIVE



approccio (induttivo), partendo dal DB Orchestratori (1.476 imprese), comprensivo del fatturato e del valore aggiunto ricavato dalla Banca Dati AIDA abbiamo stimato in 6.832 milioni di euro il fatturato realizzato nella RLM che rappresenta circa il 30% del fatturato logistico italiano (stimato dal Centro Studi Confetra in 23 miliardi di euro).

Il secondo approccio, quello deduttivo, ha consentito di quantificare distintamente il valore della logistica di magazzino e quello delle spedizioni internazionali, sulla base di due indicatori sintetici, caratteristici delle rispettive aree: il fatturato medio per addetto alle attività di spedizione (pari a 385.000 euro/addetto) e il fatturato medio per metro quadro di magazzino con attività di logistica conto terzi (circa 285 euro/mq). Considerando che complessivamente nella RLM operano circa 12.800 addetti del settore spedizioni e che sono disponibili 6,9 milioni di mq di superfici coperte a uso logistico, si ottiene una validazione del valore ot-

tenuto con approccio induttivo. Avendo escluso dalla ricerca i servizi svolti in conto proprio, il traffico che si genera all'interno della RLM stessa e quelle

Nella macro-area milanese si generano oltre 6,8 milioni di euro, pari al 30% del fatturato logistico italiano

prestazioni orchestrate da soggetti esterni alla RLM (tipico nel caso di esportazioni Ex Works), il valore stimato dei flussi origine/destinazione tra la RLM, l'Europa e il mondo rappresenta un fenomeno diverso rispetto a quello misurato da altre fonti statistiche.

Le risposte fornite attraverso i questionari hanno permesso inoltre di effettuare ulteriori analisi. Per quanto riguarda la composizione merceologica, i dati ricavati dai questionari mostrano che l'industria meccanica, del "Made in Italy", dell'industria agro-alimentare e di quella dell'industria elettromeccanica ed elettronica si attestano le prime posizioni nei flussi di merce internazionali, confermando i dati

ISTAT. Stesse conferme riguardano le principali aree geografiche di origine e destinazione delle merci trattate dagli orchestratori della RLM.

La ricerca sulla misurazione e rappresentazione dei flussi logistici di Milano costituisce un deciso avanzamento nella conoscenza della Regione Logistica Milanese, intesa come nodo di una rete globale. Oggi si può disporre di un'analisi aggiornata sulla struttura e morfologia del settore della logistica e mettere a disposizione degli operatori e dei centri studi un elenco aggiornato delle imprese della Regione Logistica Milanese. La metodologia sviluppata è innovativa e le sue caratteristiche di ripetibilità e scalabilità possono sviluppare nuovi risultati. L'implementazione nel tempo del metodo proposto può fornire un indicatore dinamico sulla creazione del valore logistico e inoltre, l'analisi di altri flussi specie immateriali (quali ad esempio conoscenza, design, ecc.) può fornire un set di variabili, le quali sono in grado di posizionare la "global city - region milanese" nel mondo dell'economia globale. ■