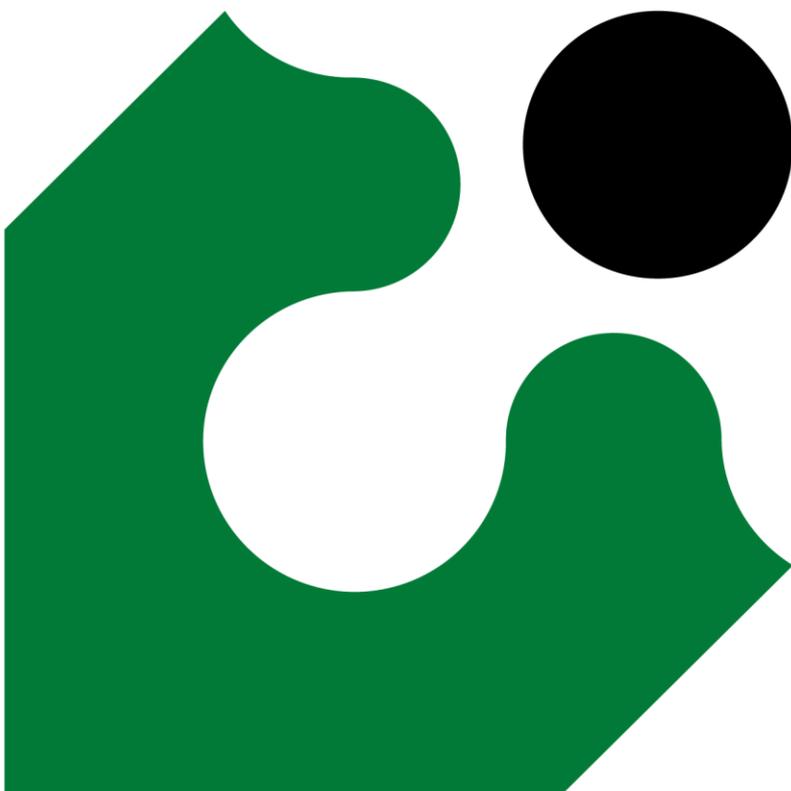


# **L'impatto occupazionale della logistica in Lombardia**

Focus Tematico

Giugno 2019



L'impatto occupazionale della logistica in Lombardia

Il *rapporto di ricerca* è stato redatto da PoliS-Lombardia per incarico della Direzione Generale Istruzione, Formazione e Lavoro nell'ambito delle attività dell'Osservatorio Mercato del Lavoro della Lombardia.

**PoliS-Lombardia**

Dirigente di riferimento: Carlo Bianchessi

Project Leader: Giuliano Spreafico

**Gruppo di ricerca:**

Francesco Giubileo, Giampaolo Montaletti, Monica Patrizio, Ermes Cavecchini, Sharon Tell, Samuele Murer, Federica Signoretti e Leonardo Selvini.

Si ringrazia la Direzione Generale Istruzione, Formazione e Lavoro di Regione Lombardia per il supporto e la collaborazione.

Il presente rapporto è stato completato a fine maggio 2019.

Pubblicazione non in vendita.  
Nessuna riproduzione, traduzione o adattamento  
può essere pubblicata senza citarne la fonte.  
Copyright® PoliS-Lombardia

**PoliS-Lombardia**  
Via Taramelli, 12/F - 20124 Milano  
[www.polis.lombardia.it](http://www.polis.lombardia.it)

## Indice

<a href="#">1. Introduzione</a> .....	5
<a href="#">2. Nota metodologica</a> .....	6
<a href="#">3. Le dinamiche imprenditoriali</a> .....	8
<a href="#">4. L'occupazione nel settore della logistica in Lombardia</a> .....	13
<a href="#">5. Analisi dei rapporti avviati nel settore della Logistica in Lombardia</a> .....	18



## 1. Introduzione

Il settore della Logistica (ovvero il settore che si occupa del trasporto di persone e merci per ferrovia, strada, mare ed aria, includendo attività di supporto come deposito e stoccaggio delle merci) è andato assumendo nel corso del nuovo secolo una posizione sempre più rilevante nel sistema produttivo e nel mercato del lavoro lombardo.

L'identificazione del settore logistico all'interno delle rilevazioni statistiche e delle fonti amministrative è diventata sempre più complessa, in quanto nel corso del tempo l'evoluzione di questa attività trasversale è arrivata ad interessare imprese che risultano appartenenti a diversi settori. Difatti, svolgono mansioni connesse alla logistica non solo quelle afferenti alla sezione H<sup>1</sup> "Trasporto e magazzinaggio", ma anche altre attività che, specie se si osservano i dati amministrativi, rientrano in altri settori produttivi<sup>2</sup> come, ad esempio:

- il Commercio all'ingrosso e il Commercio al dettaglio (Divisioni 46 e 47);
- l'indotto del settore delle Costruzioni (Divisioni 23 e 43);
- le attività direzionali di supporto alla Logistica (Divisione 70);
- gli altri servizi di supporto alle imprese (Divisione 82), nel quale rientrano una quota rilevante di imprese cooperative.

Ciò conferma che l'insieme del comparto della Logistica appare difficile da perimetrare e ancor più da catturare con certezza dal punto di vista statistico.

In questo contributo si è pertanto deciso di prendere in esame l'insieme della sezione H "Trasporti e magazzinaggio", integrando un precedente lavoro<sup>3</sup> che aveva concentrato l'attenzione nei soli sotto-settori dei servizi logistici e del movimento merci.

L'analisi ha dapprima preso in esame le dinamiche imprenditoriali del settore, per concentrarsi successivamente sullo "stock" della forza lavoro in esso occupato e, infine, fornisce un approfondimento sulle imprese lombarde della logistica, avvalendosi delle indicazioni desumibili dai dati amministrativi delle Comunicazioni obbligatorie (COB) delle imprese. Quest'ultima fonte, pur prendendo in considerazione solo i movimenti al margine del mercato del lavoro, ha consentito di individuare con maggiore precisione alcune delle tendenze emergenti, le quali vengono più difficilmente rilevate dalle indagini sulle forze di lavoro dell'ISTAT.

L'elaborazione dei dati mostra complessivamente una crescita del settore logistico per quanto concerne il mercato del lavoro, evidenziando anche un rafforzamento del tessuto produttivo che,

---

<sup>1</sup> Sezione H del Codice Ateco Istat.

<sup>2</sup> Ciò appare confermato se si osserva l'utilizzo e la diffusione in altri settori dei CCNL usati prevalentemente dalle imprese attive nel comparto dei "Trasporti e magazzinaggio"

<sup>3</sup>Lucifora C. (2018), "Le trasformazioni dei rapporti di lavoro nel settore della logistica", in PoliS-Lombardia, *Rapporto 2018 Osservatorio Mercato del Lavoro*.

seppur stazionario dal punto di vista quantitativo, segna un passo positivo dal punto di vista qualitativo, in termini di concentrazione e crescita del peso delle imprese di dimensioni maggiori.

L'evoluzione del settore è inoltre caratterizzata in misura sempre più accentuata dai processi di innovazione tecnologica e dall'utilizzo delle tecnologie digitali, le quali consentono un costante miglioramento delle *performance* del settore, anche per quanto concerne la tracciabilità delle merci. Tale fenomeno favorisce una crescita dei livelli qualitativi dell'occupazione, come si vedrà nel paragrafo 4 sull'innalzamento dei livelli di istruzione degli occupati nel settore e nel paragrafo 5 sulle qualifiche professionali di inserimento.

## 2. Nota metodologica

L'indagine qui presentata si è avvalsa di una serie di fonti statistiche che includono sia dati di carattere amministrativo, sia indagini campionarie, le quali hanno consentito di prendere in esame le tendenze evidenziate dal sistema produttivo connesso alla Logistica e quelle relative alle forze di lavoro del medesimo settore.

Le tre fonti statistiche sono:

1. Dati amministrativi di Infocamere – Movimprese;
2. Indagini campionarie ISTAT sulle forze di lavoro;
3. Dati amministrativi delle COB relativi alla domanda di lavoro espressa dalle imprese.

1. Le statistiche sulle dinamiche imprenditoriali pubblicate da *Infocamere - Movimprese*<sup>4</sup> forniscono informazioni relative al numero delle imprese iscritte negli albi camerali, distinte tra registrate, attive, di nuova costituzione e cessate. Tale fonte fornisce altresì informazioni statistiche relativamente alle dinamiche imprenditoriali, suddivise nelle principali forme giuridiche (società di capitali, di persone, ditte individuali etc.), distinguendo le imprese artigiane dall'insieme delle imprese.

I dati di Movimprese sono suddivisi per settore di attività economica e disaggregati a livello provinciale<sup>5</sup>. Essi vengono aggiornati trimestralmente, il che consente di disporre di informazioni più attendibili rispetto all'Archivio Asia<sup>6</sup> e ai dati censuari.

Se il livello di articolazione territoriale è ottimale ai fini dell'economia di questo lavoro, quello settoriale limita la possibilità di prendere in esame gruppi di attività più circoscritti rispetto a quelli presi in considerazione nel precedente studio.

---

<sup>4</sup> Movimprese è l'analisi statistica trimestrale della nati-mortalità delle imprese condotta da InfoCamere, per conto dell'Unioncamere, sugli archivi di tutte le Camere di Commercio italiane.

<sup>5</sup> In realtà nei registri camerali la suddivisione di tali imprese è ancora più dettagliata dal punto di vista territoriale che giunge sino al livello comunale, anche se la loro divulgazione è piuttosto limitata.

<sup>6</sup> Il Registro statistico delle imprese attive Asia nasce nel 1996. Il Registro è costituito dalle unità economiche che esercitano arti e professioni nelle attività industriali, commerciali e dei servizi alle imprese e alle famiglie e fornisce informazioni identificative (denominazione e indirizzo) e di struttura (attività economica, addetti dipendenti e indipendenti, forma giuridica, data di inizio e fine attività, fatturato) di tali unità.

I dati Infocamere presentano inoltre un altro limite, poiché prendono in esame le imprese georeferenziate in base alla sede legale delle aziende, ma non forniscono informazioni relativamente alle unità locali, impedendo di poter ricostruire un quadro più preciso delle imprese plurilocalizzate, che rivestono una certa importanza sia nel settore dei Trasporti terrestri che in quelle di Magazzinaggio.

Tale limite può essere parzialmente ovviato mediante l'utilizzo dei dati desumibili dalle COB che, come si vedrà più diffusamente qui di seguito, forniscono statistiche relative all'offerta di lavoro (cioè i lavoratori) e contemporaneamente permettono di conoscere una serie di indicazioni relative alle imprese. In altri termini, dato che le Comunicazioni obbligatorie dovrebbero fornire informazioni relative al luogo di avviamento al lavoro, da esse sono desumibili indicazioni sulle imprese che assumono, incluse le aziende plurilocalizzate<sup>7</sup>.

2. Le indagini delle forze di lavoro dell'ISTAT rappresentano un'indagine campionaria che stima la dimensione e le caratteristiche dei principali aggregati dell'offerta di lavoro: occupati, disoccupati e inattivi. Esse hanno il pregio di prendere in esame tutti i tipi di occupati, siano essi dipendenti o autonomi, dei quali ne tracciano le caratteristiche socio-demografiche, le diverse forme contrattuali e i settori di attività economica. Esse sono condotte su campioni che includono le famiglie di un dato territorio, ma sono esposte a tutti i limiti delle indagini campionarie, a cominciare dalla correttezza del campione, questione che si fa particolarmente acuta per gli ambiti territoriali più piccoli in cui la numerosità del campione è limitata. Infine, l'indagine può scontare ulteriori imprecisioni, che derivano dal rischio di autoselezione del campione<sup>8</sup>.

3. Le statistiche desumibili dalle COB sono invece un dato di flusso che raccoglie le informazioni desunte dalle segnalazioni che le imprese devono effettuare per legge ogni volta che pongono in essere un nuovo rapporto di lavoro (avviamento), nel caso di una sua interruzione (cessazione), nonché nel caso di prolungamento di un contratto di lavoro a termine (proroga) e della trasformazione di rapporti già in essere (i casi più diffusi sono le trasformazioni di contratti a termine o in apprendistato in contratti a tempo indeterminato, nonché i mutamenti della modalità oraria full-time vs part-time e viceversa).

Questi dati amministrativi non hanno la completezza delle indagini campionarie ISTAT, in quanto sono in grado di cogliere solo una parte della forza lavoro presente nel territorio. Infatti, tutti quei lavoratori assunti nei periodi precedenti alla finestra temporale osservata non fanno parte dell'analisi. Inoltre, l'unione degli archivi amministrativi lascia scoperte le attività che non richiedono né la comunicazione obbligatoria, né l'iscrizione al Registro Imprese, ovvero le esperienze di praticantato professionale (legato all'accesso agli ordini professionali) e le attività autonome non di tipo imprenditoriale.

---

<sup>7</sup> Va però osservato che ciò non si realizza sempre, specie per quando riguarda le segnalazioni relative agli avviamenti di lavoro somministrato, che presentano sovente errori imputabili ai soggetti che effettuano le segnalazioni, con una certa tendenza a concentrare il luogo di avviamento presso la sede legale (o al direzionale) della azienda utilizzatrice.

<sup>8</sup> Per un accurato esame di questi problemi, si rinvia a diversi studi, tra cui quello di L. Gallino, 2007, *Contro la flessibilità*, Laterza, Roma-Bari, pag. 7-20.

Le COB, proprio per la loro natura amministrativa, presentano tuttavia una propria peculiarità, fornendo informazioni relative sia ai lavoratori che alle imprese. Dei primi, oltre ai dati socio-demografici (sesso, cittadinanza, età, titolo di studio) forniscono informazioni concernenti:

- la residenza e il luogo di lavoro;
- la qualifica professionale al momento dell'avviamento;
- il tipo di contratto stipulato e la modalità oraria;
- il CCNL applicato;
- la data di avvio e quella di cessazione (e la conseguente durata del rapporto di lavoro);
- il motivo dell'interruzione di tale rapporto (in caso di cessazione);
- il settore di attività in cui il lavoratore opera.

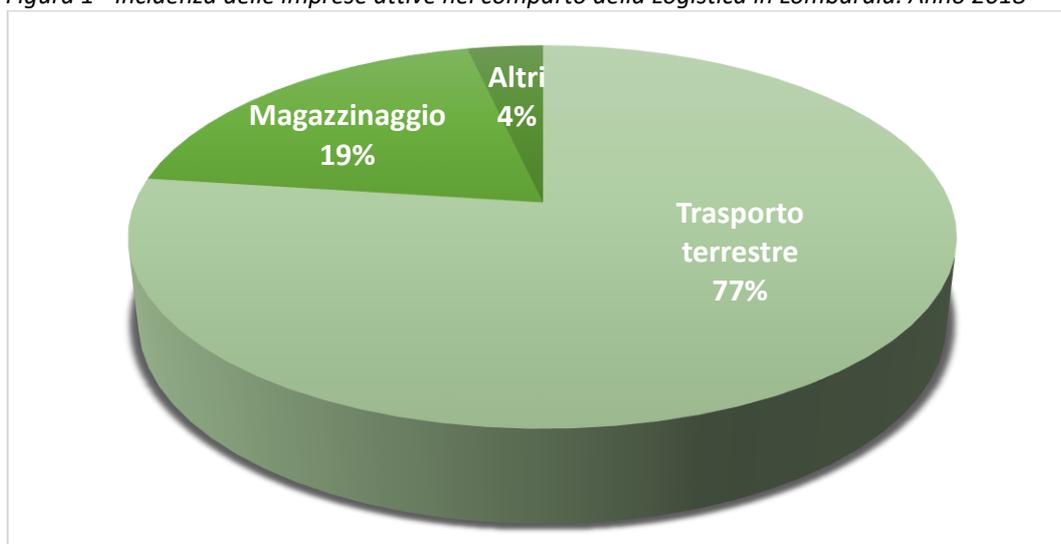
La raccolta in serie storica delle COB rende possibile la ricostruzione dell'intera vita lavorativa dei soggetti registrati, così come, dal punto di vista delle imprese, consente di acquisire informazioni sulle strategie perseguite nella gestione della forza lavoro.

### 3. Le dinamiche imprenditoriali

L'analisi sull'andamento del settore della Logistica in Lombardia nel corso dell'ultimo biennio prende le mosse dall'esame delle dinamiche imprenditoriali che sono contraddistinte da una sostanziale stabilità del numero delle imprese attive; nel 2018 il loro numero si è attestato sulle 26.800 unità, arrestando in tal modo il declino che -seppur contenuto dal 2014- si è registrato nel corso dell'intero decennio successivo al 2008.

Analizzando la composizione del comparto, si può osservare che anche nell'ultimo anno la divisione 49 "Trasporti terrestri e mediante condotte" rimane la componente di gran lunga più rilevante dell'intera sezione H, rappresentando da sola il 77,1% di tutte le imprese del comparto regionale, seguita a distanza dal 19,4% della divisione 52 "Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti"; sostanzialmente marginale è il peso delle altre tre divisioni ("Trasporti marittimi e per vie d'acque", "Trasporti aerei" e "Servizi postali e attività di corriere") che congiuntamente raccolgono da sole il 3,5% dell'insieme delle aziende lombarde della Logistica.

Figura 1 - Incidenza delle imprese attive nel comparto della Logistica in Lombardia. Anno 2018

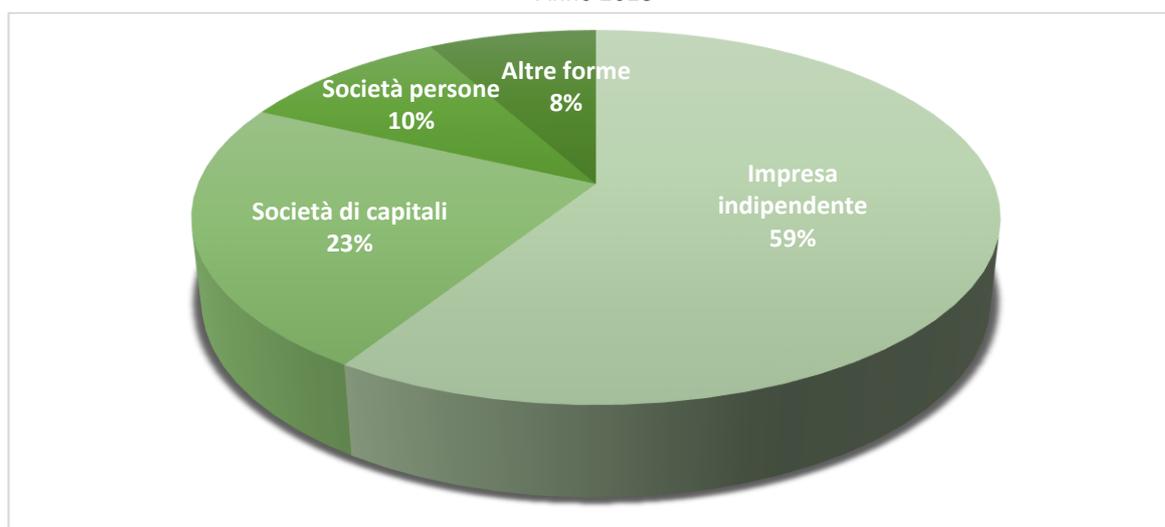


Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Infocamere

Da osservare come anche nell'ultimo anno è proseguita una tendenza che vede una riduzione del peso delle imprese attive nella divisione dei Trasporti terrestri (nel corso dell'ultimo anno la flessione è stata pari allo 0,5%) a fronte di un aumento di quello delle imprese impegnate nelle attività di magazzinaggio. Si tratta di una tendenza di lungo periodo che si è accentuata proprio nel corso del quinquennio della ripresa dell'economia lombarda successivo al 2013.

Va segnalato però che la tenuta complessiva del numero delle imprese attive si accompagna ad un andamento del tasso di natalità relativamente modesto (2,3% nel 2018). Tuttavia, nell'ultimo biennio, è continuato il rafforzamento della struttura imprenditoriale che ha visto crescere la consistenza delle società di capitale (+4,5% nel 2017 e +5,4% nell'ultimo anno) e diminuire il peso sia di quelle di persone (-6%), sia delle imprese individuali (-2,5%) e di quelle con altre forme giuridiche (-0,3%).

Figura 2- Incidenza delle imprese attive nel comparto della Logistica in Lombardia per forma giuridica. Anno 2018

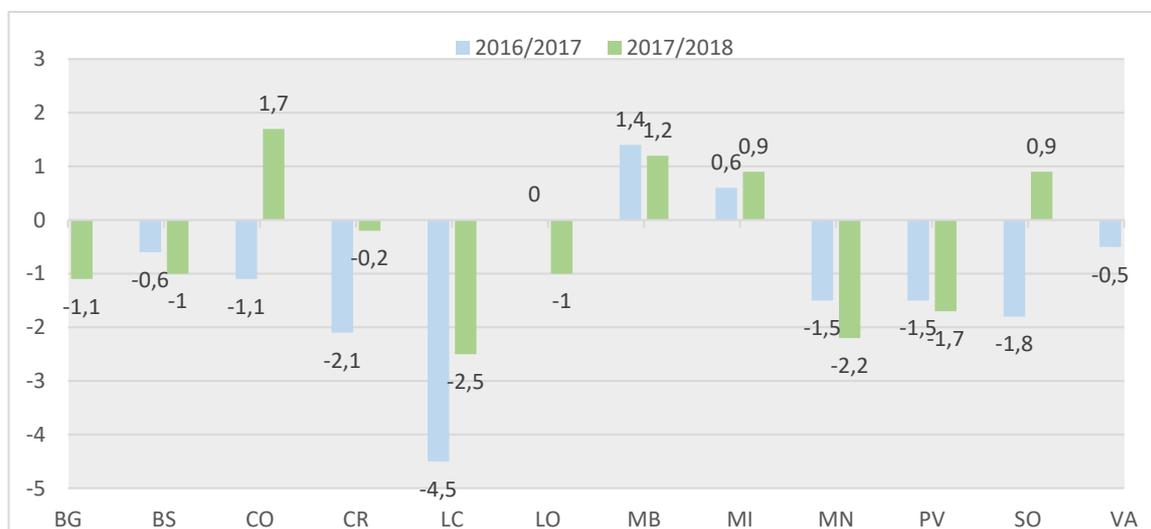


Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Infocamere

L'evoluzione della struttura giuridica delle imprese ha seguito tendenze sostanzialmente analoghe in tutte le province lombarde, fatta eccezione per quella di Lecco che registra un decremento delle società di capitali dell'8,2%, mentre quella di Monza e della Brianza ha registrato un incremento anche delle ditte individuali pari all'1%.

Analizzando i dati relativi alle dinamiche imprenditoriali nel settore della Logistica lombarda disaggregati per provincia, va evidenziato in primo luogo che il comparto appare fortemente concentrato nell'area della Città Metropolitana<sup>9</sup>, la quale nel 2018 registra un costante aumento rispetto agli anni precedenti e raccoglie poco più del 50% del totale delle imprese attive nella Logistica. Per contro, nell'ultimo biennio le province di Lecco, Varese, Mantova e Pavia evidenziano andamenti in calo (rispettivamente pari al 6,9%, 3,9%, 3,7% e 3,2%).

Figura 3 – Variazioni percentuali delle imprese attive nel comparto della Logistica nelle province lombarde. Anno 2016-2018

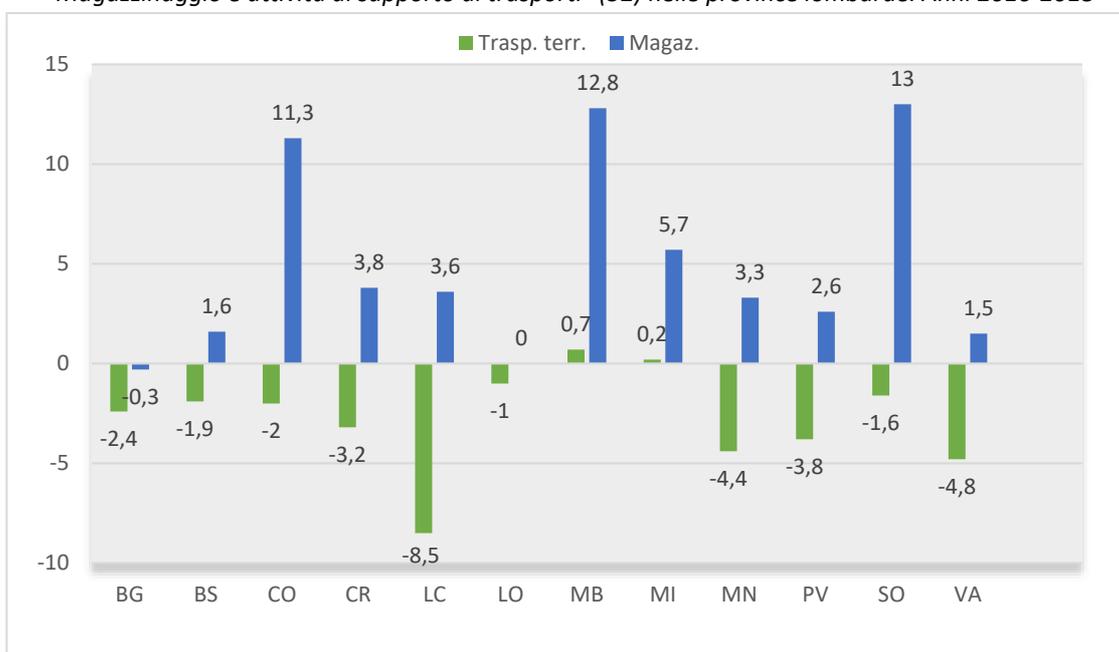


Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Infocamere

Se si mettono a confronto le dinamiche imprenditoriali delle due principali divisioni che compongono il comparto della Logistica, si può osservare che quella dei "Trasporti terrestri" mostra un incremento significativo solo nella provincia di Monza e della Brianza, risulta pressoché stazionaria in quella di Milano ed è in calo in tutte le altre sia nel 2017 che nel 2018. Mentre, per quanto riguarda le imprese attive nel "Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti", si rileva che il numero delle imprese attive appare in crescita in tutte le province lombarde, fatta eccezione per quella di Bergamo.

<sup>9</sup> Il primato milanese rappresenta non solo un dato storico, ma anche una tendenza di lungo periodo che ha visto un declino delle imprese del settore nella Lombardia nel suo insieme e un leggero, ma costante, incremento di quelle dell'area metropolitana milanese; una tendenza che, visto quello che si è detto nel paragrafo precedente sulla natura di questa fonte statistica, potrebbe corrispondere ad un processo di concentrazione del sistema imprenditoriale, guidato dalle imprese di maggiori dimensioni già attive nell'area milanese, oltre che alla crescita di nuove attività come quelle connesse alla logistica distributiva, che sta conoscendo in questi ultimi anni un forte impulso.

Figura 4 – Variazioni percentuali delle imprese attive nelle divisioni dei "Trasporti terrestri" (49) e di "Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti" (52) nelle province lombarde. Anni 2016-2018



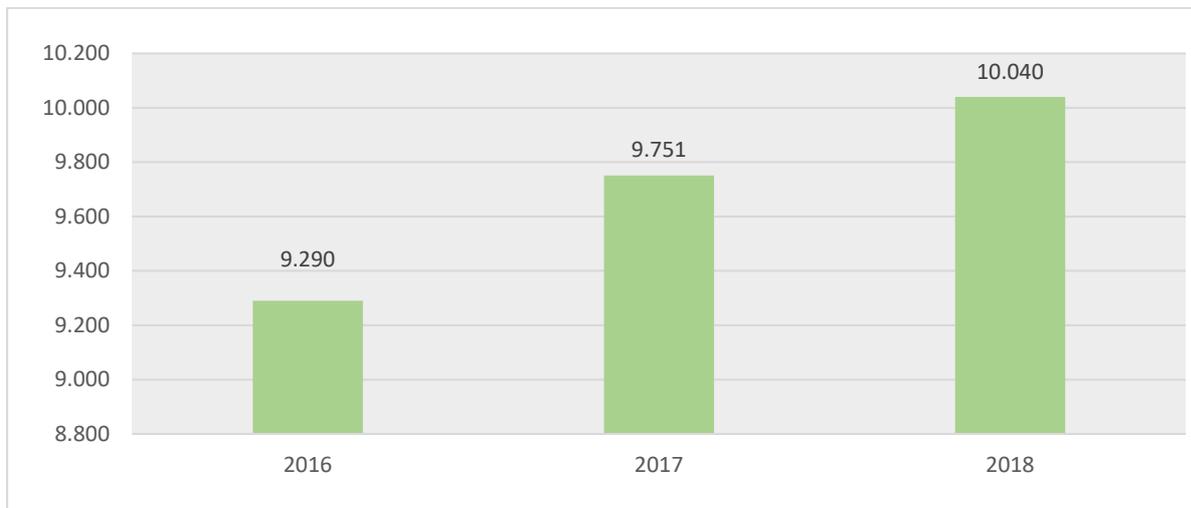
Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Infocamere

Più variegato è invece l'andamento delle dinamiche imprenditoriali dei restanti settori del comparto "Trasporti e magazzinaggio", fortemente condizionato dall'andamento dei "Servizi postali e attività di corriere": sono quattro le province che evidenziano un saldo positivo tra il 2016 e il 2018 (oltre a Milano, è il caso di Como, Cremona e Lecco), due non presentano alcuna variazione (Monza e Brianza e Sondrio), mentre le restanti accusano flessioni che nel caso di Bergamo e Varese appaiono accentuate (più del 10%).

Ulteriori informazioni relative alle dinamiche imprenditoriali del comparto dei "Trasporti e magazzinaggio" sono fornite dall'analisi dei dati desumibili dalle COB, relativi alle imprese che hanno effettuato assunzioni, le quali confermano l'andamento positivo del settore. Difatti, risulta evidente come il loro numero a livello regionale, nel corso del triennio 2016-2018 appaia in crescita sia nel 2017 che nell'anno successivo, riassorbendo per intero la flessione accusata nel primo anno preso in esame<sup>10</sup> e arrivando a superare le 10.000 unità.

<sup>10</sup> La flessione registratasi nel 2016 (-4,0%) è solo parzialmente imputabile al rallentamento dell'economia regionale accusato in quell'anno, mentre ha avuto un peso sicuramente maggiore il fatto che nel 2015 il numero delle imprese che hanno effettuato assunzioni ha toccato un picco (+9,8% rispetto all'anno precedente) per effetto delle incentivazioni introdotte in quell'anno.

Figura 5 - Numero delle imprese attive sul mercato del lavoro nel comparto della Logistica in Lombardia. Anni 2016-2018

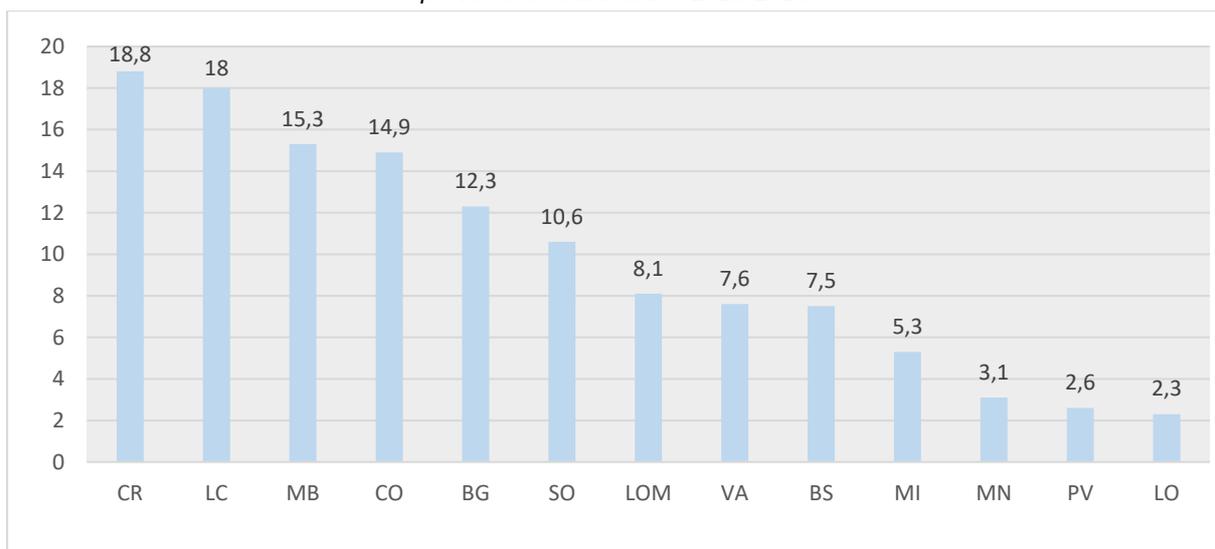


Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

Se si passa ad analizzare più nel dettaglio l'andamento delle imprese che assumono suddivise per settore, si può osservare che la crescita più rilevante in valori assoluti si registra nei "Trasporti terrestri", seguita nel comparto "Magazzinaggio e altri servizi ai trasporti".

Infine, analizzando le dinamiche a livello provinciale, si osserva una crescita uniformemente positiva. Tutte le province lombarde presentano nel 2018 infatti un saldo positivo rispetto al 2016, sei delle quali evidenziano tassi di incremento superiori alla media regionale.

Figura 6 – Variazioni percentuali delle imprese attive sul mercato del lavoro nel comparto della Logistica nelle province lombarde. Anni 2016-2018

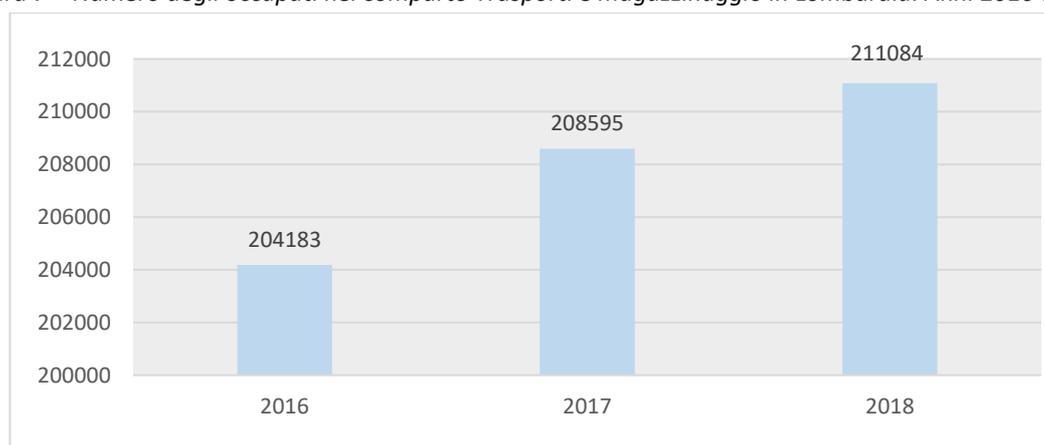


Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

## 4. L'occupazione nel settore della logistica in Lombardia

L'andamento dell'occupazione nella Logistica lombarda evidenzia negli ultimi anni una crescita costante, che nel 2018 ha visto il numero degli occupati attestarsi poco sopra le 211.000 unità, con un incremento pari al 3,4%.

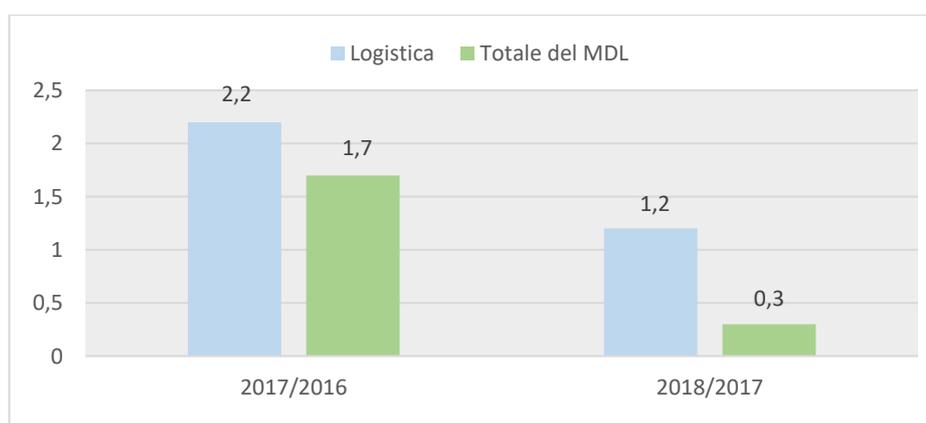
Figura 7 – Numero degli occupati nel comparto Trasporti e magazzinaggio in Lombardia. Anni 2016-2018<sup>11</sup>



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

Le dinamiche occupazionali del settore si manifestano costantemente migliori di quelle del mercato del lavoro nel suo insieme, che nell'arco del periodo 2016-2018 ha registrato invece un aumento del 2,1%, con un divario che sembra accentuarsi proprio nell'ultimo anno.

Figura 8 – Variazioni percentuali degli occupati nel comparto Trasporti e magazzinaggio e nell'insieme del mercato del lavoro della Lombardia. Anni 2016-2018\*



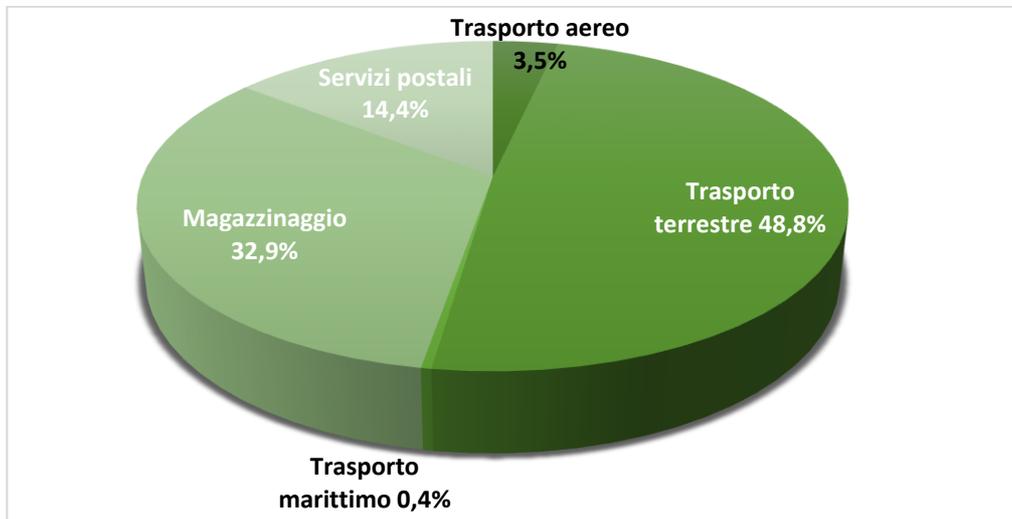
Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

La divisione dei "Trasporti terrestri", compatibilmente con i dati relativi al sistema imprenditoriale osservati nel precedente paragrafo, rappresenta il maggior numero di occupati, seguita a distanza da

<sup>11</sup> I dati utilizzati in questo paragrafo si riferiscono ai primi nove mesi di ciascun anno; non essendo infatti ancora disponibile la media annua del 2018, si è optato per mettere a confronto i dati relativi a periodi omogenei in tutti e tre gli anni presi in esame.

quella di "Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti" e dai "Servizi postali e attività di corriere", mentre relativamente trascurabile è il peso dell'occupazione generata dai restanti comparti (Trasporti aerei e per vie d'acqua).

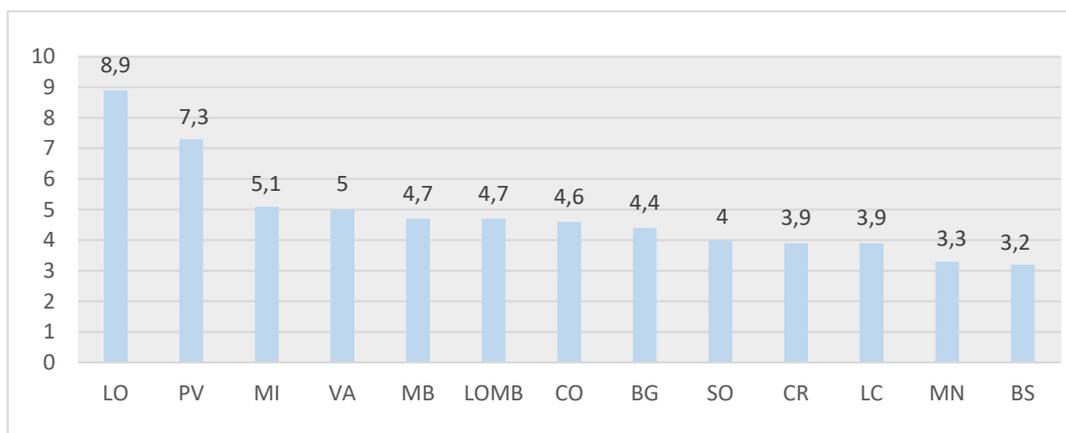
Figura 9 – Occupati nelle divisioni del comparto Trasporti e magazzinaggio in Lombardia. Anno 2018



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

In merito alla distribuzione territoriale dell'occupazione lombarda nel comparto, va in primo luogo evidenziato come la Logistica appaia concentrata principalmente nell'area metropolitana milanese, includendo in essa, oltre alla Città Metropolitana di Milano, anche le province di Monza e Brianza e quella di Lodi (di fatto corrispondente alla vecchia provincia di Milano ante 1992).

Figura 10 – Incidenza percentuale degli occupati del comparto Trasporti e magazzinaggio sull'insieme delle province lombarde. Anni 2016-2018 (media)



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

Osservando la distribuzione territoriale degli occupati del comparto, si ottiene un'ulteriore conferma della centralità dell'area metropolitana milanese per quanto riguarda la Logistica lombarda: da questi dati si può osservare come, nel 2018, l'insieme del capoluogo e delle province di Monza e Brianza e di

Lodi, contenga complessivamente il 49,8% degli occupati del comparto dei "Trasporti e magazzinaggio".

Non meraviglia che altre province che mostrano un'elevata occupazione del settore presentino una caratteristica in comune, ovvero quella dell'accesso al sistema infrastrutturale, in particolare al sistema autostradale e aeroportuale lombardo. Lo conferma il fatto che le due province che evidenziano il maggior numero di occupati nel settore, dopo quello della Città Metropolitana di Milano, siano quelle di Bergamo, distesa lungo l'asse autostradale dell'A4 con l'aeroporto di Orio al Serio, e quella di Varese, attraversata dalle autostrade che portano alla Svizzera e dalla presenza del sistema aeroportuale di Malpensa<sup>12</sup>.

Tabella 1 - Occupati nel settore Trasporti e magazzinaggio nelle province lombarde. Anni 2016 e 2018

	2016		2017		2018	
	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %
Bergamo	21.448	10,5	21.132	10,1	20.282	9,6
Brescia	20.780	10,2	17.846	8,6	13.414	6,4
Como	13.519	6,6	12.555	6,0	9.815	4,6
Cremona	4.385	2,1	5.813	2,8	7.891	3,7
Lecco	6.148	3,0	5.647	2,7	5.956	2,8
Lodi	8.231	4,0	9.286	4,5	9.311	4,4
Mantova	4.075	2,0	6.346	3,0	6.909	3,3
Città Metropol. di Milano	70.869	34,7	73.679	35,3	76.698	36,3
Monza e Brianza	16.808	8,2	18.018	8,6	19.006	9,0
Pavia	18.597	9,1	16.771	8,0	15.740	7,5
Sondrio	3.659	1,8	2.466	1,2	3.061	1,5
Varese	15.666	7,7	19.037	9,1	23.001	10,9
Lombardia	204.183	100	208.595	100	211.084	100

Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

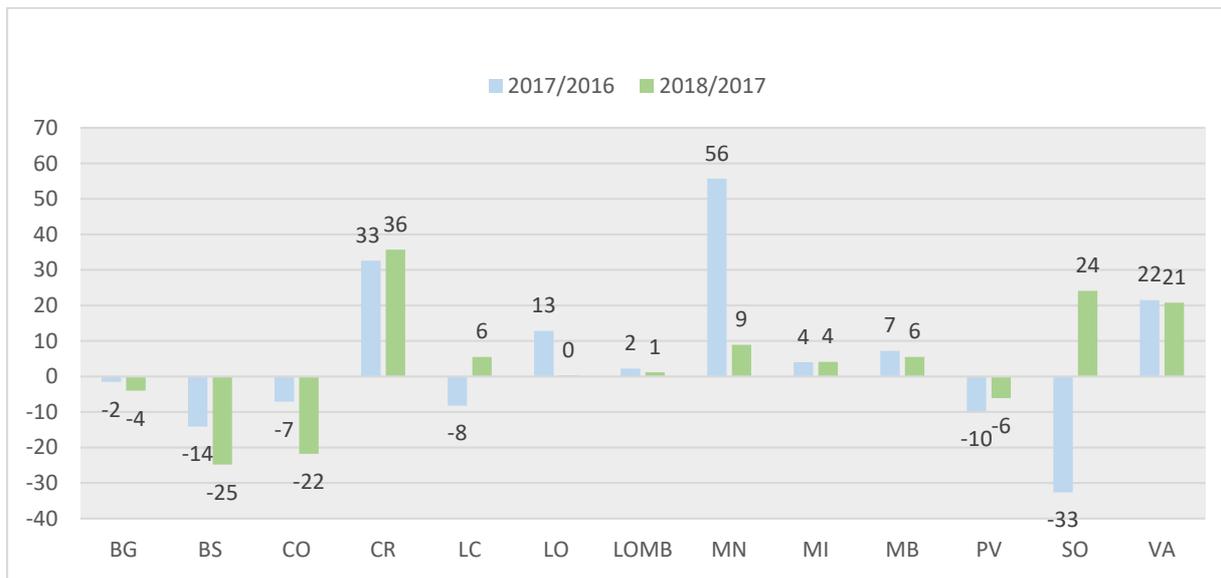
Le dinamiche occupazionali del comparto presentano però significativi scostamenti da provincia a provincia, anche se le dimensioni delle fluttuazioni inducono qualche cautela sulla loro attendibilità, che rimandano alle questioni metodologiche trattate nel secondo paragrafo.

Sulla scorta dei dati delle indagini sulle forze di lavoro dell'ISTAT, sembrerebbe che siano ben sei le province (le tre dell'area metropolitana milanese, Cremona, Mantova e Varese) che presentano saldi positivi, mentre in calo appare il numero degli occupati nel comparto a Brescia, Como, Pavia e Bergamo<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Un discorso analogo vale anche per la provincia di Pavia che si colloca al quinto posto subito dopo quella di Monza e Brianza, nonostante una popolazione e un sistema produttivo meno consistenti ad esempio di altre realtà come quella di Brescia, ma beneficia del fatto di essere posizionata lungo l'asse dell'A7 e in prossimità dell'A26 (le autostrade per Genova) attorno alle quali si sono attivate realtà come il Polo Logistico Integrato di Mortara ed altre di minori dimensioni.

<sup>13</sup> Va però ribadito che le dimensioni delle flessioni nelle prime due, così come gli incrementi in quelle di Cremona, Mantova e Varese, e l'andamento erratico dei dati relativi a Sondrio, impongono una certa cautela nell'assumere questi dati.

Figura 11 – Variazioni percentuali Numero degli occupati nel comparto Trasporti e magazzinaggio nelle province della Lombardia. Anni 2016-2018



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

L'analisi dell'occupazione nella Logistica, suddivisa per genere, conferma anche che negli ultimi due anni il settore è caratterizzato da una netta prevalenza della componente maschile, con un forte divario rispetto al mercato del lavoro lombardo nel suo insieme. Il peso complessivo degli uomini sugli occupati nel comparto della Logistica oscilla stabilmente attorno al 75%, con una tendenza ad aumentare nel corso dell'intero periodo preso in esame, in cui è salito dal 74,2% del 2016 al 76% dell'ultimo anno; un andamento difforme rispetto a quello dell'insieme del mercato del lavoro lombardo, in cui l'incidenza della componente femminile rimane stabilmente attestata attorno al 43%.

Tabella 2 - Caratteristiche sociodemografiche degli occupati nel settore Trasporti e magazzinaggio nelle province lombarde. Anni 2016 e 2018

	2016		2017		2018	
	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %
<b>Sesso</b>						
Maschio	151.499	74,2	155.749	74,7	160.465	76,0
Femmina	52.685	25,8	52.846	25,3	50.619	24,0
<b>Classe di età</b>						
15-24	7.533	3,7	6.070	2,9	7.146	3,4
25-54	160.828	78,8	156.907	75,2	159.483	75,6
55 e più	35.823	17,5	45.618	21,9	44.455	21,1
<b>Titolo di studio</b>						
Nessun	92.767	45,4	87.403		85.802	
Diploma				41,9		40,6
Diploma	98.467	48,2	104.205	50,0	105.137	49,8
Laurea	12.950	6,3	16.986	8,1	20.145	9,5
<b>Totale</b>	<b>204.183</b>	<b>100</b>	<b>208.595</b>	<b>100</b>	<b>211.084</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

Più contenuti i divari che i lavoratori del comparto della Logistica presentano rispetto all'insieme degli occupati lombardi per quanto riguarda la composizione per classi di età. I primi sono caratterizzati da una maggiore incidenza dei lavoratori più anziani (2-3 punti percentuali del valore medio lombardo), mentre costantemente inferiore (circa 1,5 punti) è l'incidenza della componente giovanile fino ai 24 anni (anche se presenta una ripresa nell'ultimo anno). Le restanti classi di età, che comunque spiegano congiuntamente più dei 3/4 dell'intera occupazione del settore, registrano tra il 2016 e il 2018 una flessione di circa 3 punti, allineandosi nell'ultimo anno ai valori del mercato del lavoro lombardo nel suo insieme.

Per quanto riguarda il livello di istruzione, gli occupati nel settore dei "Trasporti e magazzinaggio" registrano, nel corso dell'ultimo biennio, un marcato incremento dei lavoratori in possesso di un titolo di studio universitario, che sembra testimoniare un innalzamento di funzioni qualificate connesse alle trasformazioni in atto nel comparto, ed in particolare all'espansione di mansioni connesse alla digitalizzazione dei servizi di supporto ai trasporti. Ciò nonostante, anche prendendo in considerazione solo i dati relativi all'ultimo anno, i lavoratori di questo comparto che detengono una laurea o un titolo equivalente sono pari complessivamente al 9,5%, un dato considerevolmente inferiore a quello del mercato del lavoro nel suo insieme (23,8%).

Le indagini sulle forze di lavoro dell'ISTAT consentono infine di cogliere un'immagine delle caratteristiche occupazionali dei lavoratori impegnati nel settore "Trasporti e magazzinaggio". Dalle evidenze riportate emerge che il settore è caratterizzato da una netta prevalenza di addetti che lavorano alle dipendenze (dove appaiono fortemente in crescita quelli con contratti a termine), i quali, nel corso dell'ultimo biennio, sono aumentati del 4,4%, portandosi oltre il 90% del totale. Opposte

sono le *performance* dei lavoratori autonomi che nell'ultimo anno accusano un calo del 6,1% rispetto al 2017.

*Tabella 3 - Tipologia di rapporto di lavoro, di contratto alle dipendenze e orario di lavoro degli occupati nel settore Trasporti e magazzinaggio nelle province lombarde. Anni 2016 e 2018*

	2016		2017		2018	
	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %
<b>Tipologia di rapporto di lavoro</b>						
Dipendente	182.244	89,3	184.269	88,3	190.199	90,1
Autonomo	19.044	9,3	20.688	9,9	19.426	9,2
Altri	2.895	2,6	3.637	1,7	1.459	0,7
<b>Tipologia di contratto alle dipendenze</b>						
Tempo determinato	13.964	7,7	15.644	8,5	18.213	9,6
Tempo indeterminato	168.280	92,3	168.625	91,5	171.986	90,4
<b>Orari di lavoro</b>						
Tempo pieno	182.972	89,6	183.918	88,2	190.023	90,0
Tempo parziale	21.211	10,4	24.677	11,8	21.061	10,0
<b>Totale</b>	<b>204.183</b>	<b>100,0</b>	<b>208.595</b>	<b>100,0</b>	<b>211.084</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

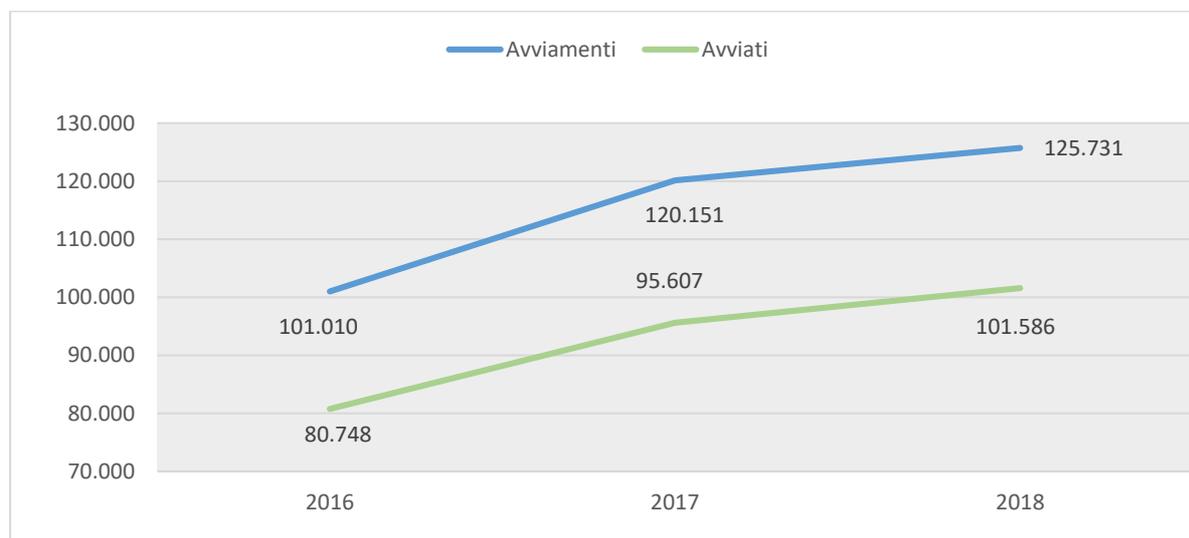
## 5. Analisi dei rapporti avviati nel settore della Logistica in Lombardia

Se nel paragrafo precedente si è osservato come l'occupazione nella sezione Trasporti e magazzinaggio abbia continuato ad aumentare in modo costante anche se relativamente contenuto, l'analisi della Comunicazioni Obbligatorie mette invece in mostra dinamiche occupazionali caratterizzate da una crescita decisamente più elevata.

Anche limitando l'arco temporale di osservazione al periodo compreso tra il 2016 e il 2018, il numero dei nuovi contratti posti in essere è aumentato in modo considerevole, passando dai 101.000 del primo anno ai 125.000 dell'ultimo, pari ad un aumento del 24,5%, con un picco particolarmente accentuato nel corso del 2017. Come si vedrà nelle pagine seguenti tale fenomeno è presumibilmente imputabile

alla sensibile crescita delle assunzioni con contratti a termine, a cui si è accompagnato anche un pronunciato incremento delle proroghe degli stessi<sup>14</sup>.

Figura 12 - Numero dei nuovi rapporti di lavoro e degli avviati nel settore "Trasporti e magazzinaggio" in Lombardia. Anni 2016-2018



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

Non dissimile è la crescita dei lavoratori che sono stati assunti almeno una volta da un'impresa del comparto: il loro numero è passato, nello stesso periodo, da poco meno di 81.000 unità nel 2016, a oltre 101.000 nel corso dello scorso anno, una variazione corrispondente ad un incremento del 25,8%.

Analizzando la distribuzione territoriale dei nuovi rapporti di lavoro, si possono osservare analogie con quella mostrata nelle dinamiche imprenditoriali. La Città Metropolitana di Milano conferma la sua centralità nel settore, spiegando quindi una quota di avviamenti che risulta stabilmente più elevata di quella delle imprese e superando stabilmente il 50% dei nuovi rapporti di lavoro e toccando il suo apice nel corso del 2017, quando si attesta al 55,2%.

<sup>14</sup> Basti pensare che il numero delle proroghe dei contratti a tempo determinato e degli avviamenti effettuati con contratti di lavoro somministrato è aumentato del 33,5% nel 2017 e del 12,5% nell'ultimo anno, arrivando in tal modo a corrispondere nell'ultimo biennio a circa un terzo degli avviamenti (il 32,4% nel 2017 e il 35,4% lo scorso anno), quando fino al 2014 oscillava stabilmente poco sopra al 15%.

Tabella 4 - Nuovi rapporti di lavoro nelle province lombarde. Anni 2016-2018

	2016		2017		2018	
	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %
Bergamo	8.998	8,9	10.360	8,6	12.238	9,7
Brescia	7.489	7,4	8.170	6,8	8.644	6,9
Como	3.932	3,9	4.495	3,7	4.848	3,9
Cremona	2.207	2,2	3.310	2,8	3.459	2,8
Lecco	954	0,9	1.901	1,6	1.527	1,2
Lodi	2.788	2,8	3.374	2,8	2.439	1,9
Mantova	2.986	3,0	3.685	3,1	3.761	3,0
Città Metropol. di Milano	54.344	53,8	66.287	55,2	67.480	53,7
Monza e Brianza	5.422	5,4	5.687	4,7	7.267	5,8
Pavia	4.768	4,7	4.406	3,7	5.547	4,4
Sondrio	1.681	1,7	1.607	1,3	2.222	1,8
Varese	5.441	5,4	6.869	5,7	6.299	5,0
Lombardia	101.010	100,0	120.151	100,0	125.731	100,0

Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

Osservando le variazioni principali della domanda di lavoro nelle diverse province lombarde, si può notare che, nell'ultimo biennio, sono ben sette quelle che presentano valori costantemente positivi.

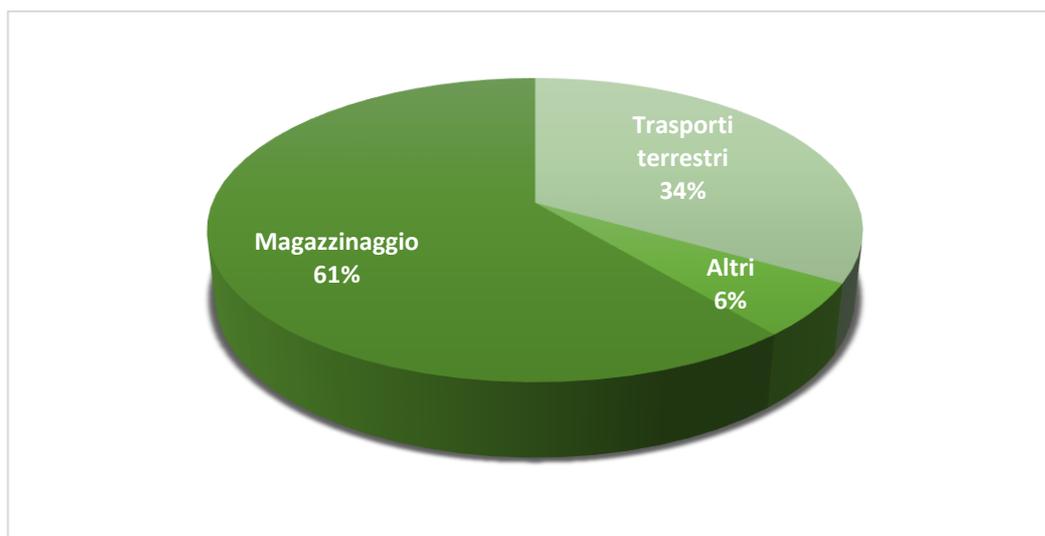
Figura 13 – Variazioni percentuali dei numero dei nuovi rapporti di lavoro nel settore "Trasporti e magazzinaggio" suddivise per le province della Lombardia. Anni 2016-2018



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

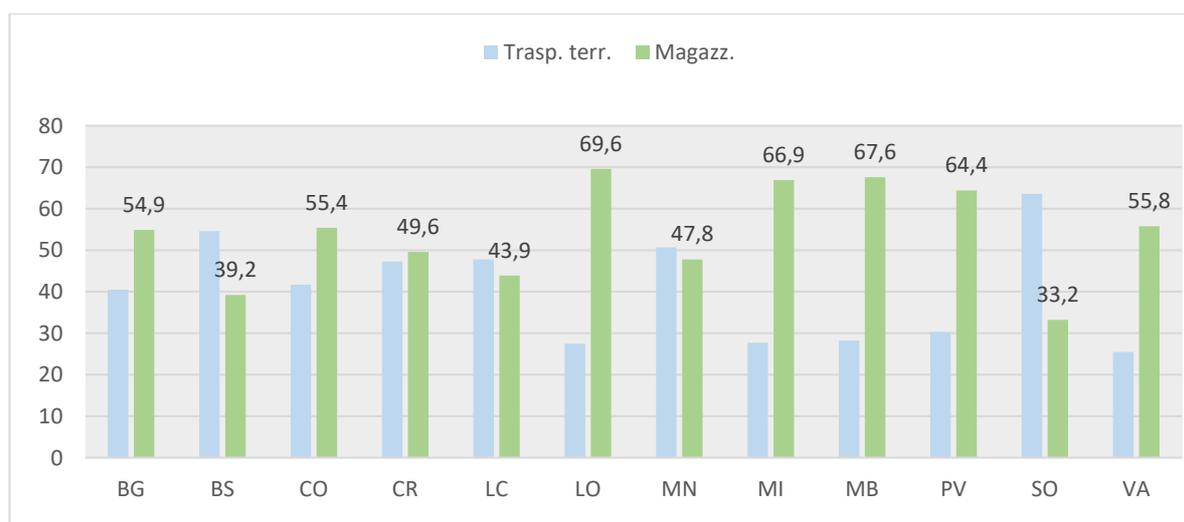
All'interno del comparto della Logistica, la divisione "Magazzinaggio e altri servizi ai trasporti" spiega la maggior parte delle nuove assunzioni, sopravanzando di gran lunga quello dei "Trasporti terrestri", un fenomeno che si è solo attenuato nel corso degli ultimi tre anni, durante i quali l'incidenza del primo ha registrato una flessione di poco meno di un punto, compensato da un incremento quasi analogo del secondo. Questa forte differenza del peso delle assunzioni tra i due principali settori dei "Trasporti terrestri" e del "Magazzinaggio" è diffusa in tutti i territori della Lombardia.

Figura 14 – Avviamenti nelle divisioni del comparto Trasporti e magazzinaggio in Lombardia.  
Media anni 2016-2018



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

Figura 15 – Incidenza degli avviamenti nelle divisioni dei Trasporti terrestri e del Magazzinaggio e altre attività di servizi ai trasporti nelle province lombarde. Anni 2016-2018

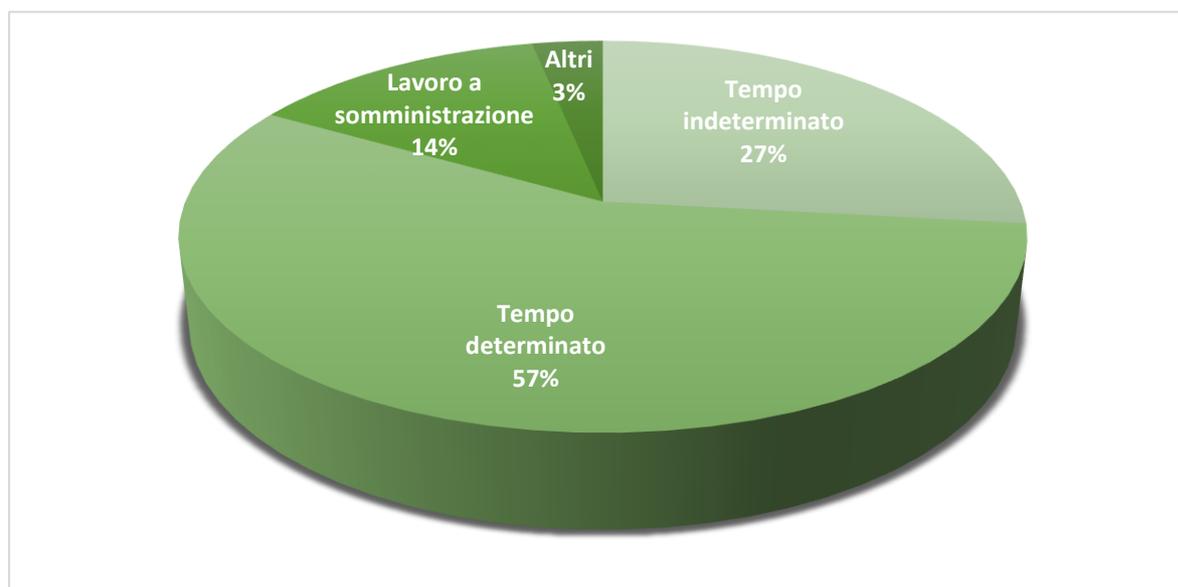


Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

Il forte incremento della domanda di lavoro nel comparto della Logistica lombarda è parzialmente spiegato dai mutamenti intervenuti nelle forme contrattuali di assunzione. Difatti, l'ultimo triennio è stato caratterizzato da un sensibile incremento dei contratti a termine, che hanno pertanto aumentato il numero degli eventi ma presumibilmente anche dei lavoratori interessati, anche se per periodi più brevi. Ciò nonostante, quello della Logistica rimane uno dei comparti che presenta un'incidenza dei contratti a tempo indeterminato più elevata dell'insieme della domanda di lavoro lombarda.

Lo prova il fatto che, tra gli avviamenti attuati dalle imprese del comparto dei "Trasporti e magazzinaggio", più di un quarto siano stati effettuati con contratti a tempo indeterminato, nonostante la flessione di quasi 9 punti registrata tra il 2016 e il 2018<sup>15</sup>. Crescono tuttavia anche le assunzioni effettuate con contratti a termine, il cui peso è salito nello stesso periodo dal 51% al 59%<sup>16</sup>, mentre più contenuto è stato l'incremento evidenziato dal lavoro somministrato.

*Figura 16 – Incidenza degli avviamenti nel comparto "Trasporti e magazzinaggio" in Lombardia per forme contrattuali di assunzione. Media anni 2016-2018*



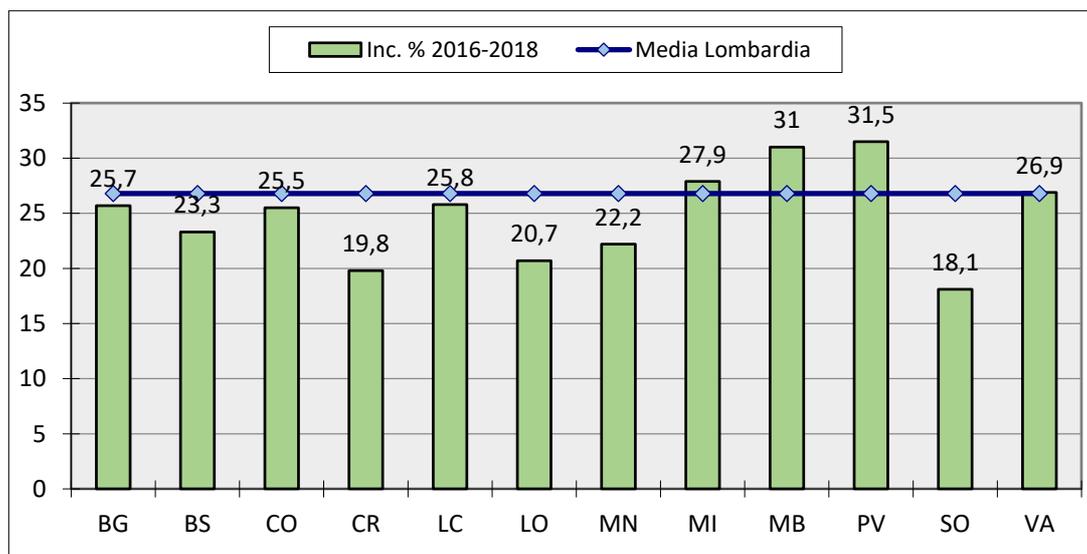
Fonte: Elaborazioni Polis-Lombardia

Scomponendo l'analisi per tipologia di contratto e provincia, si possono ricavare altri spunti di riflessione. Ad esempio, prendendo in esame le performance delle assunzioni a tempo indeterminato, è osservabile come siano sostanzialmente solo tre le province (nell'ordine Pavia, Monza e Brianza e Milano) che evidenziano una diffusione di questo tipo di contratti più elevata della media regionale, mentre Varese, Bergamo, Como e Lecco evidenziano dati allineati o di poco inferiori a quello lombardo.

<sup>15</sup> È da segnalarsi che nel corso degli ultimi anni si è registrato un calo dell'incidenza dei soci di cooperativa, che presentavano un'alta percentuale di assunzioni a tempo indeterminato, anche se sovente abbinato a forme di lavoro a tempo parziale.

<sup>16</sup> È presumibile che questo incremento, che si concentra principalmente nel 2017, possa aver beneficiato di una emersione nelle COB, di lavoratori precedentemente impiegati con il lavoro accessorio.

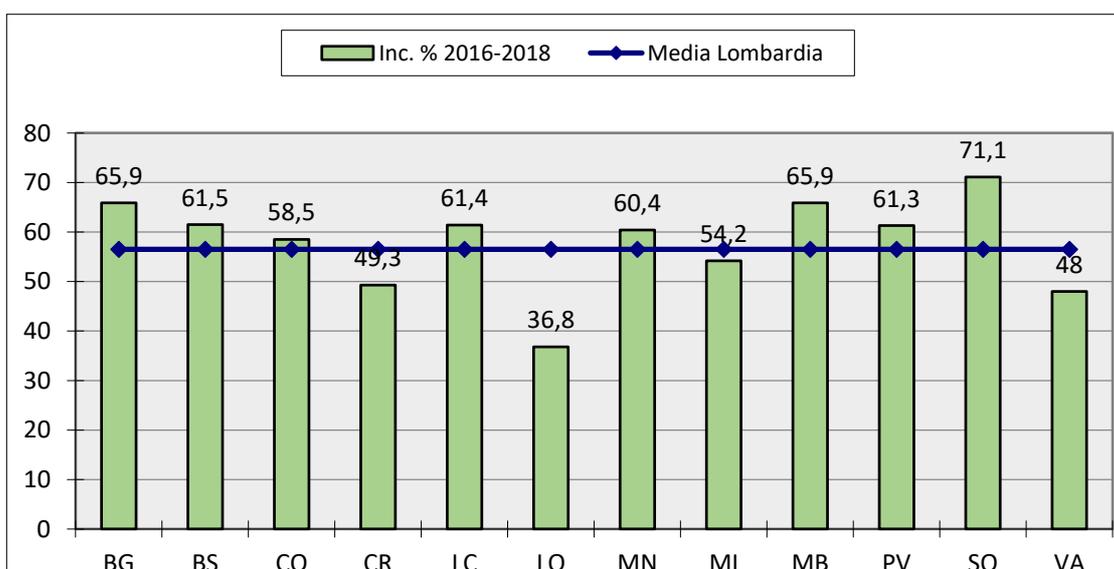
Figura 17 – Incidenza degli avviamenti a tempo indeterminato nel comparto “Trasporti e magazzinaggio” nelle province lombarde. Anni 2016-2018



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

Per quanto riguarda le assunzioni con contratto a tempo determinato, si può osservare che esse seguono un andamento abbastanza omogeneo nella gran parte delle realtà locali: sono ben otto, infatti, le province che presentano un'incidenza di questo tipo superiore alla media regionale, e sei quelle che la superano in misura oscillante o superiore ai 5 punti.

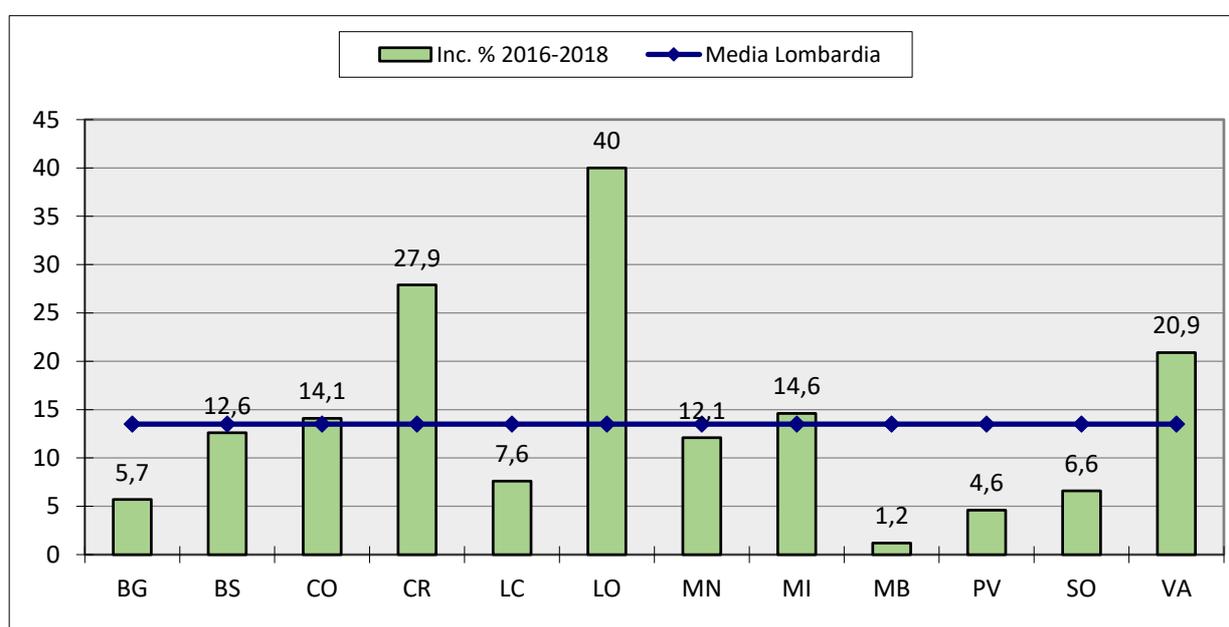
Figura 18 – Incidenza degli avviamenti a tempo determinato nel comparto “Trasporti e magazzinaggio” nelle province lombarde. Anni 2016-2018



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

Il lavoro in somministrazione nel comparto dei "Trasporti e magazzinaggio" è stato una forma contrattuale poco utilizzata, che ha sofferto di un declino durato sino al 2014, anno in cui rappresentava l'8,8% degli avviamenti del settore. Solo in questi ultimi anni esso ha conosciuto una fase di crescita, raggiungendo a poco meno del 14% nel 2017 e continuando ad aumentare sino alla metà dell'anno, per conoscere poi un brusco rallentamento nell'ultimo periodo. Tale andamento non è stato però omogeneo e, in alcune province come Bergamo, Como, Cremona e Milano, Sondrio e Varese, esso ha continuato a crescere anche nel 2018, anche se il dato di Lodi, il territorio dove questa forma di avviamento è stata tradizionalmente molto utilizzata, sembra indicare che l'inversione di tendenza registratasi lo scorso anno, potrebbe generalizzarsi.

Figura 19 – Incidenza degli avviamenti con contratti di lavoro somministrato nel comparto "Trasporti e magazzinaggio" nelle province lombarde. Anni 2016-2018

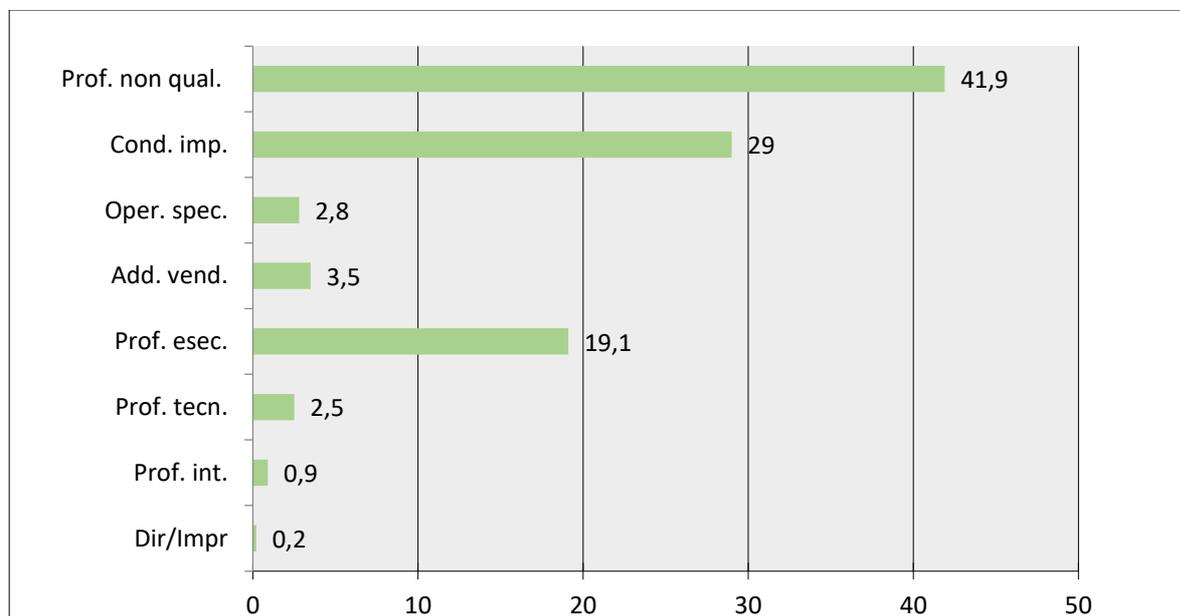


Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

I dati relativi alla composizione dei neoassunti, per qualifiche professionali, mostrano come la composizione della forza lavoro assunta appaia ancora molto "tradizionale", in quanto quasi 3/4 degli avviamenti fanno riferimento a qualifiche operaie, mentre quelli riguardanti imprenditori, tecnici e impiegati ammontano a poco più del 20%.

Il *personale non qualificato* rappresenta, nel triennio preso in esame, il 42% del totale degli avviamenti, un dato che appare riconducibile al forte peso del settore del "Magazzinaggio e altre attività di servizi ai trasporti". L'incidenza della figura professionale del *Conduttori d'impianti*, pari al 29% del totale delle neo-assunzioni, è invece rapportabile principalmente al settore dei Trasporti terrestri. La qualifica di *Professioni esecutive nel lavoro d'ufficio* risulta essere distribuita in maniera omogenea tra i diversi settori della Logistica lombarda, con il 19,1% degli avviamenti effettuati. Infine, le professioni intellettuali, scientifiche e ad elevata qualifica, nonché le professioni tecniche, rimangono stazionarie durante l'intero triennio, oscillando rispettivamente attorno all'1% e al 2,5%.

Figura 20 – Incidenza degli avviamenti nel comparto dei " Trasporti e magazzinaggio" in Lombardia per qualifiche professionali. Anni 2016-2018



Si può quindi affermare, con buoni margini di sicurezza, che gli indiscutibili processi di innovazione in atto nel settore della Logistica non si stiano traducendo in un significativo mutamento della composizione della forza lavoro assunta.





