

Lombardia



Hub logistico. La cargo city di Malpensa è il più importante scalo cargo del Paese

Effetto Covid sulla logistica: a rischio 9,6 miliardi di ricavi

La distribuzione delle merci. Secondo gli esperti la pandemia modificherà in modo duraturo l'organizzazione del lavoro all'interno dei magazzini. Uniontrasporti stima la perdita di fatturato

Marco Morino

Tutto ha avuto inizio tra Codogno e Lodi, nel cuore della Regione logistica milanese (Rlm). Parliamo dell'epidemia di Covid-19, che ha cambiato le nostre vite e rivoluzionerà anche il mondo dei trasporti e della distribuzione delle merci. Lo afferma Fabrizio Dallari, docente di Logistica alla Liuc Università Cattaneo di Castellanza. La Rlm, termine coniato dallo stesso Dallari, è il territorio che comprende le province lombarde di Milano, Monza e Brianza, Lodi, Pavia, Como, Varese, Bergamo e si estende fino a includere anche una porzione di territorio piemontese con Novara (dove risiede il Cim, uno dei terminali intermodali importanti poiché ubicato lungo l'asse trans-europeo Genova-Rotterdam) e a Sud-Est con Piacenza, nuovo nodo logistico italiano. Nell'area sono insediate 1.500 imprese di servizi logistici e oltre 15 mila società di autotrasporto, che realizzano un giro d'affari di oltre 20 miliardi di euro l'anno, pari al 24% circa del mercato italiano (il valore della produzione sviluppato dall'intero sistema logistico lombardo, Rlm inclusa, è pari a circa 26 miliardi). La Rlm ha una *catchment area* (bacino di riferimento) che coincide in larga misura con il Nord Italia. Ciò significa che il sistema logistico lombardo ha un ruolo direzionale su gran parte dei flussi logistici nazionali. Molte grandi aziende (Amazon, Ikea, Ovs, Unieuro, Galbani) hanno scelto la Regione logistica milanese quale location bricentrica per la distribuzione delle merci in tutta Italia. In questo territorio sorge anche la più importante stazione merci aeroportuale del Paese: la cargo city di Malpensa, che movimentata il 53% del traffico merci aereo italiano.

L'impatto sul lavoro

«La logistica - spiega Dallari - è un settore labour intensive per eccellenza. Lavoratori che per mestiere spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano». Spesso si lavora in squadra, oppure si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, abitazioni per ritirare o consegnare merci. «Nel settore logistico - continua Dallari - non è realistico pensare ad attività totalmente automatizzate. L'emergenza sanitaria ha avuto un impatto molto forte sulle attività logistiche, in particolare all'interno dei magazzini, dove la paura del contagio ha causato fenomeni diffusi di assenteismo, con il rischio paralizzante per l'intera catena distributiva».

La simulazione

Stime dell'impatto del Covid-19 sul sistema logistico lombardo

ANNO	VALORE DELLA PRODUZIONE (MLD €)						VARIAZIONE RISPETTO SCENARIO BASE (MLD €)	
	SCENARIO BASE SENZA COVID-19		SCENARIO "A BASSO IMPATTO"		SCENARIO "AD ELEVATO IMPATTO"		BASSO IMPATTO	ELEVATO IMPATTO
	%	Valore	%	Valore	%	Valore		
2018		25,977						
2019	0,80%	26,184		26,184		26,184		
2020	1,70%	26,630	-15%	22,257	-35%	17,020	-4,373	-9,610
2021	2,00%	27,162	12%	24,928	25%	21,275	-2,235	-5,887

Fonte: stime Uniontrasporti

La lezione del Covid-19

«Questo emergenza - continua Dallari - ci ha insegnato diverse cose per il futuro e molto probabilmente cambierà in modo duraturo l'organizzazione del lavoro nel settore logistico». Una volta superata l'emergenza, questa la previsione del docente della Liuc, le best practice introdotte in queste settimane per il ridurre il contagio da Covid-19 diventeranno la prassi quotidiana. Qualche esempio:

- all'interno delle attività di magazzino è già in atto la separazione netta tra zone di contatto con l'esterno (ricevimento e spedizione) dalle altre parti (stock & picking) evitando lo scambio di personale. Assolutamente vietato l'ingresso nel magazzino di personale da altri reparti (produzione, uffici) o di esterni;
- introduzione, come accade negli ospedali, di elementi di separazione in modo che vi sia almeno 1 metro di distanza fisica non valicabile tra chi consegna e chi riceve i documenti. Inoltre l'ingresso in magazzino degli autisti deve avvenire uno alla volta;
- se possibile, gestire il personale produttivo a turni separati e "congelati", senza possibilità di cambio dei turni. Si possono ad esempio, creare due turni, di modo che persone che operano in ciascun turno di lavoro non entrino mai in contatto tra loro, neanche durante il cambio dei turni;
- ogni mezzo o strumento (carrelli, pistole, dispositivi manuali e terminali per la creazione di documenti di spedizione) non deve essere usato da persone diverse durante il turno;
- nel caso in cui esista una sala d'attesa per gli autisti, è buona norma porre tra una sedia e l'altra un cartello con la scritta "non sederti per la tua sicurezza" in modo che sia consentito loro di sedersi vicini.

La Regione logistica milanese, che comprende anche la ex zona rossa di Codogno, rappresenta il fulcro del sistema logistico nazionale

Le conseguenze economiche

L'emergenza sanitaria ha creato le condizioni affinché il settore dei trasporti e della logistica fosse finalmente percepito a ogni livello strategico e fondamentale per non fermare il Paese e per garantire l'approvvigionamento dei beni essenziali, da quelli sanitari a quelli alimentari. Ecco perché gli analisti già s'interrogano su quali potrebbero essere gli effetti economici del Covid-16 sul sistema logistico lombardo. A questa domanda risponde, con una simulazione, Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti (Unioncamere). La Lombardia - nota Fontanili - rappresenta l'origine e la destinazione di una buona parte dell'interscambio commerciale del nostro Paese e sarà probabilmente la regione che più risentirà di un calo della produzione a livello globale, che comporterà quindi anche un calo degli approvvigionamenti necessari e una contrazione dell'esportazione dei prodotti finiti. «Considerando la situazione in continua evoluzione - continua Fontanili -, appare piuttosto complicato prevederne gli effetti; ad oggi sono disponibili diversi scenari d'impatto, realizzati per lo più su scala globale». Vale la pena però andare avanti, per avere un'idea di quello che ci aspetta.

Tre scenari

Uniontrasporti ipotizza tre scenari. Il primo è lo scenario "base" che evidenzia come sarebbe potuto crescere il valore della produzione del sistema logistico lombardo in assenza della pandemia Covid-19. Il secondo scenario possiamo definirlo "a basso impatto": in questo caso, si ipotizza che le restrizioni di movimento e contatti sociali,

nonché la chiusura di una serie di attività produttive non ritenute strategiche nel nostro Paese dovute alla pandemia durino 2 mesi, con un ritorno alla piena normalità nel secondo semestre del 2020 (anche se, con il passare dei giorni, questo scenario appare in bilico). Il terzo scenario "ad elevato impatto" prevede invece la necessità di protrarre le misure di contenimento anti Covid-19 fino a 6 mesi, ipotizzando una ripresa di tutte le attività e della vita normale nel primo semestre del 2021.

«Nel modello valutativo - spiega Fontanili - si è tenuto conto della inevitabile contrazione dei consumi e conseguente riduzione della domanda di trasporto. del restringimento delle catene di approvvigionamento che andranno fortemente ad incidere sul settore degli autotrasporti, ma anche sulle rotte marittime dei traffici container e sugli spostamenti ferroviari ed aerei delle merci. Si è inevitabilmente tenuto conto della centralità della regione Lombardia e delle sue imprese logistiche rispetto all'impianto economico del Paese e del continente europeo».

Le stime effettuate portano ad ipotizzare che, nello scenario "a basso impatto", la contrazione del valore della produzione per il settore della logistica e dei trasporti sarà del 15%, mentre nello scenario "ad elevato impatto" possa arrivare fino al 35%. Tali contrazioni comporterebbero una perdita di ricchezza del sistema logistico lombardo nel primo caso di 4,4 miliardi di euro e nel secondo caso di 9,6 miliardi di euro (si veda la tabella in pagina). Pur ipotizzando per il 2021 delle crescite importanti rispetto all'anno precedente - che si possono supporre grazie alle misure anticrisi che verranno introdotte dai governi locali dei singoli Paesi, nonché dall'Unione europea (come il ricorso al fondo Salva Stati) - si avrebbero comunque delle perdite rilevanti, stimate in questo contesto tra i 2 e i 6 miliardi di euro.

Il rallentamento dell'economia mondiale e la contrazione delle produzioni avranno poi come diretta ed inevitabile conseguenza una crescita della disoccupazione. In questo caso però appare piuttosto complicato quantificare il numero di disoccupati presenti nel solo comparto logistico lombardo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISI

Si svela una nuova corsia al servizio del Paese e di tutto il made in Italy

Marco Melacini

La risposta all'emergenza che la popolazione sta vivendo vede in prima linea il sistema sanitario, a fianco del quale stanno lavorando altri comparti che forniscono i servizi essenziali. A garantire il loro funzionamento attraverso l'approvvigionamento di tutti i prodotti necessari, c'è la logistica, le cui origini in ambito militare hanno fornito i cromosomi per affrontare la sfida odierna. Sebbene siamo ancora in piena emergenza è utile pensare a come cambierà la logistica, soprattutto perché difficilmente il Paese riprenderà a funzionare come prima nel medio periodo e ci potranno essere diversi momenti di stop and go, magari con applicazione delle "zone rosse" a aree del Paese più limitate. Il modo migliore per rispondere alla domanda su come cambierà la logistica è osservare la reazione mostrata da questo settore nell'ultimo mese. In primo luogo, emerge l'importanza di adottare una strategia agile. Concretamente questo significa lavorare con una maggiore ridondanza delle risorse per poter riallocare velocemente le scorte e superare le criticità, come lo stop delle attività, a livello locale. L'implementazione di tale strategia richiede anche un incremento della velocità decisionale, in cui le scelte devono essere sempre più data driven e dinamiche. Per la parte di pianificazione, un metodo adottato è stato lo smart working, la cui efficacia è stata maggiore per le aziende che avevano già sperimentato questa modalità di lavoro da remoto e che adottano tecnologie e software in cloud. Quest'ultime infatti facilitano l'accesso ai sistemi informatici da remoto e favoriscono l'incremento della visibilità lungo la filiera. Esiste poi una parte di attività che rimane forzatamente sul campo, come l'allestimento degli ordini e il trasporto. Su queste è fondamentale declinare il concetto di responsabilità sociale in termini di sicurezza del luogo di lavoro. Concretamente questo si è tradotto nella distribuzione dei DPI per tutti i lavoratori, nella frequente sanificazione dei luoghi di lavoro, nel monitoraggio delle temperature corporee, oltre che nella revisione delle procedure operative. La riduzione dei "contatti" fisici sarà sempre più favorita dalla digitalizzazione della filiera. La strategia agile si basa anche sul concetto di flessibilità, che consente



Esperto/1. Fabrizio Dallari, docente di Logistica della Liuc Università Cattaneo di Castellanza



Esperto/2. Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti

di implementare velocemente le soluzioni più idonee per rispondere ai cambiamenti del contesto. In questa situazione le aziende sono riuscite ad essere flessibili grazie alla terziarizzazione della logistica e al modello di terziarizzazione adottato nel Paese. La collaborazione orizzontale fra gli operatori della logistica conto terzi (un settore che vale oltre 80 miliardi di fatturato) è risultata e sarà sempre più fondamentale anche in un'ottica di sharing economy. Il rapporto stretto fra azienda e lavoratore, tipico del modello cooperativo, ha favorito la comunicazione all'interno dell'azienda e la risoluzione di potenziali aree di rischio, oltre che una maggiore flessibilità operativa. Il contesto che stiamo vivendo ha portato ad un modello di coordinamento specifico per le emergenze: riunioni frequenti di allineamento, adozione di scelte che nel breve periodo non sempre ottimizzano i costi ma garantiscono la continuità del servizio, relazione di collaborazione con le aziende committenti che va oltre al contratto di outsourcing, con un approccio open book e condivisione dei segnali di mercato e delle scelte operative. A livello di macro-scelte strategiche, emerge la centralità della capacità di consegna in ambito urbano, non solo a livello di consegne a domicilio ma anche di singolo punto vendita con la riscoperta del valore dei negozi di prossimità (spesso utilizzati anche come punti di allestimento per le consegne in ambito urbano in una prospettiva di omnicanalità). Sempre in ambito trasporto, si osserva lo sviluppo dell'intermodalità strada-ferrovia. In definitiva, emerge con forza la crescente consapevolezza della rilevanza della logistica per le aziende e per il Sistema Paese: la logistica diventa una nuova "corsia" al servizio del Paese. Una logistica efficace garantisce lo svolgimento delle attività e supporta la ripresa del Paese, favorendo la distribuzione dei prodotti del "made in Italy" in tutto il mondo. Affinché lo sforzo di questi mesi non sia vano è fondamentale sostenere le aziende della logistica conto terzi, in termini di liquidità, di supporto al miglioramento delle condizioni di sicurezza nei luoghi di lavoro e di incentivo agli investimenti richiesti per seguire il cambiamento descritto.

Direttore Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", Politecnico di Milano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CONFRONTO LOMBARDIA-ITALIA

27
mila

9%
del Pil

LE IMPRESE LOMBARDE

Trasporti e logistica, un business per 149 mila imprese in Italia: 27 mila circa si trovano in Lombardia che con il 17% del totale è la prima regione italiana per numero di attività. Seguono Lazio con 18 mila, Campania ed Emilia Romagna con 14 mila. Tra le province Roma supera le 14 mila imprese e Milano le 13 mila ma arriva a 16 mila insieme ai territori di Monza Brianza e Lodi. È quanto emerge da un'elaborazione della Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi su dati registro imprese. Nel dettaglio: su 26.640 imprese logistiche lombarde, 13.451 operano a Milano, in lieve crescita in un anno (erano 13.417 nel 2018, +0,3%), seguono Brescia con 2.620, Bergamo con 2.112, Monza Brianza con 1.838, Varese con 1.399 e Como con 1.216

IL QUADRO NAZIONALE

Il settore della logistica e del trasporto merci si è rivelato, nell'emergenza sanitaria, in tutta la sua strategicità. Quasi 150 mila imprese attive in tutta Italia (27 mila nella sola Lombardia), 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019: il 9% del Pil nazionale. L'architettura organizzativa del sistema economico nazionale: terminalisti portuali, interporti, operatori ferroviari merci, autotrasportatori, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganalisti, operatori del cargo aereo, handlers. Una lunghissima e complessa catena di imprese e professionalità, tutte interrelate tra loro, che ogni giorno garantisce gli approvvigionamenti