

" L'IMPATTO OCCUPAZIONALE DELLA LOGISTICA IN LOMBARDIA"

INTRODUZIONE

Come hanno evidenziato numerosi studi, il settore della Logistica è stato progressivamente chiamato ad assolvere compiti sempre più complessi e meno circoscrivibili a quelli tradizionali del trasporto di persone e merci per ferrovia, strada, mare ed aria o a quelli delle attività di supporto come deposito e stoccaggio delle merci nonché servizi postali e di recapito¹. Le attività dei servizi logistici si vanno estendendo ad una vasta serie di altri settori produttivi, da quelli del comparto manifatturiero, al commercio e alle attività turistiche. All'evoluzione del comparto della Logistica si sono accompagnati in questi anni intensi processi di innovazione, sia per quanto riguarda l'organizzazione dei servizi dei trasporti e, ancor più, quelli delle attività di magazzinaggio e spedizione², nonché quelli di connessione con altri comparti, che si sono accentuati con la diffusione delle tecnologie digitali, soprattutto nel corso dei primi mesi dell'anno in corso. Un insieme di processi che trova riscontro anche nei cambiamenti della composizione della forza lavoro impiegata e nelle qualifiche professionali con cui questa viene inquadrata.

A questi cambiamenti si è accompagnata una crescita significativa, testimoniata dall'andamento positivo che nell'ultimo decennio ha interessato in modo omogeneo pressoché tutti i principali indicatori, dalle dinamiche imprenditoriali all'occupazione complessiva e alla domanda di lavoro, nonché una diffusione territoriale che ha investito l'intera area urbana regionale.

Solo nel corso dell'ultimo anno le dinamiche di tali indicatori hanno evidenziato un rallentamento del comparto, registrando andamenti prevalentemente negativi, fatta eccezione per quanto riguarda il numero dei rapporti posti in essere negli ultimi dodici mesi, differenziandosi in tal modo da quanto era emerso nei due rapporti predisposti da Polis-Lombardia nei due anni precedenti³, dai quali emergeva il quadro di un settore omogeneamente in crescita, in particolare per quanto riguardava le dinamiche occupazionali.

È altresì vero che probabilmente il peso complessivo del settore della Logistica, specie per quanto riguarda il suo mercato del lavoro, risulti sottostimato nelle rilevazioni statistiche proprio per le difficoltà di effettuare una corretta perimetrazione. Il carattere trasversale delle attività che rientrano in tale comparto fa sì che a tali attività afferiscano imprese che risultano appartenenti a diversi settori, come viene evidenziato con chiarezza in particolare dai dati amministrativi, come quelli delle COB. Da un esame puntuale di questa fonte informativa, infatti, si può osservare che svolgono mansioni connesse alla logistica, oltre ai lavoratori delle imprese afferenti alla sezione H "Trasporto e magazzinaggio"⁴, anche quelli che operano in altri comparti di attività (come quelli che rientrano nei settori produttivi già richiamati nello studio dello scorso anno), come ad esempio:

- il settore manifatturiero, e segnatamente il comparto dell'Alimentare (Divisione 10) e quello della metalmeccanica (Divisioni 25 e 28);
- il settore della gestione dei rifiuti (Divisione 38)
- il Commercio all'ingrosso e il Commercio al dettaglio (Divisioni 46 e 47);
- il settore delle Costruzioni e il suo indotto industriale (Divisioni 23 e 43);
- le attività direzionali di supporto alla Logistica (Divisione 70);
- il settore dei servizi alle imprese e segnatamente le attività di noleggio (Divisione 77), le imprese delle pulizie (Divisione 81) e gli altri servizi di supporto alle imprese (Divisione 82), nel quale rientra una quota rilevante di imprese cooperative.

In quest'ultima Divisione, in particolare, l'incidenza dei lavoratori assunti con contratti di lavoro attinenti al settore dei Trasporti e del magazzinaggio, nell'arco del quadriennio 2016-2019, è pari al 9,7% dei nuovi rapporti di lavoro posti in essere, con una buona stabilità durante l'intero periodo preso in esame; rilevante è altresì il peso delle imprese che hanno effettuato tali assunzioni, che nell'arco dello stesso periodo è stato pari 5,2% del totale delle aziende attive sul mercato del lavoro nella Divisione 82.

Il carattere trasversale delle attività connesse alla Logistica evidenzia quindi quanto sia difficile effettuare una stima reale della rilevanza dell'insieme del comparto, soprattutto avvalendosi delle statistiche istituzionali, sia per quanto riguarda il mercato del lavoro che le imprese, mentre i dati amministrativi delle COB consentono di catturare parzialmente la complessità; d'altra parte il settore H "Trasporto e magazzinaggio" appare talora non correttamente circoscritto, come si vedrà prendendo in esame l'utilizzo dei CCNL.

Si è ritenuto tuttavia opportuno confermare l'impostazione che è stata seguita nei precedenti studi, limitando l'analisi unicamente alla sezione H "Trasporti e magazzinaggio", per disporre in modo omogeneo delle diverse fonti statistiche disponibili, che verranno qui di seguito illustrate anche in relazione ad alcune innovazioni introdotte rispetto alla precedente edizione del focus, sia per quanto riguarda i dati amministrativi delle COB che le indagini congiunturali condotte da Unioncamere e Regione Lombardia.

¹ J. Monios, R. Bergqvist (ed) (2020), *Intermodal Freight Transport and Logistics*, Taylor & Francis Ltd, Abingdon; N. Cuppini, I. Peano (2019), *Mondo logistico*, Ledizioni, Milano; B. Dalla Chiara (2019), *Trasporto merci e logistica esterna*, Egaf, Forlì; A. Boitani e altri (2018), *Connettete l'Italia. Trasporti e logistica per un paese che cambia*, FrancoAngeli, Milano; L. Penco (2017), "Retail logistics" e vantaggio competitivo delle imprese della grande distribuzione organizzata, Giappichelli, Torino; G. Grappi (2016), *Logistica*, Ediesse, Roma; A. Andriano (2016), *Produzione e logistica*, FrancoAngeli, Milano; E. Massaroni, F. D'Ascenzo, A. Cozzolino (2014), *Disegno e riorganizzazione dei processi logistici in ottica di supply chain management*, CEDAM, Padova; M. Tadini, C. Violi (2013), *Logistica, intermodalità e territorio*, FrancoAngeli, Milano.

² Un esempio di ciò è stato dato dalla crescita dei poli logistici cresciuti attorno alle grandi strutture aeroportuali e quelli dei centri merci e a quelli di interconnessione tra le diverse modalità di trasporto (ferro, gomma, ecc.). È altresì da osservare che proprio la necessità di connettere le principali infrastrutture dei trasporti ha favorito una crescita di strutture della logistica che poco tengono conto dei confini amministrativi, ed infatti molte di quelle che pure servono la regione metropoli milanese, sono insediate in altre regioni come l'Emilia-Romagna e il Piemonte.

³ Lucifora, C. (2018), "Le trasformazioni dei rapporti di lavoro nel settore della logistica", in Polis Lombardia, *Rapporto 2018 Osservatorio Mercato del Lavoro*; Polis Lombardia (2019), *L'impatto occupazionale della logistica in Lombardia*.

⁴ Sezione H del Codice Ateco Istat.

ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO E FONTI STATISTICHE

L’indagine qui presentata si è avvalsa di una serie di fonti statistiche che includendo indagini campionarie che dati di carattere amministrativo, consentono di prendere in esame spaccati diversi delle tendenze evidenziate dal sistema produttivo connesso alla Logistica, oltre a quelle relative alle forze di lavoro del medesimo settore. Tra le prime sono incluse le tradizionali indagini sulle forze di lavoro dell’ISTAT e quelle condotte da Unioncamere sulle dinamiche congiunturali delle imprese, da cui abbiamo estrapolato le informazioni relative al settore della Logistica. Le seconde comprendono invece i dati amministrativi di Infocamere-Movimprese sulle dinamiche imprenditoriali.

Viene presentata l’analisi degli andamenti del fatturato del settore “Trasporti e Magazzinaggio”, basata su dati desunti dalle indagini congiunturali trimestrali condotte da Unioncamere in collaborazione con Regione Lombardia e le associazioni datoriali; esse vengono realizzate mediante la somministrazione di questionari telefonici e via web e raccolgono una serie di indicatori quali produzione, fatturato, ordinativi, vendite, occupazione, aspettative delle imprese. Tali indagini campionarie si rivolgono alle imprese con almeno 10 dipendenti nel comparto dell’industria e con almeno 3 dipendenti in quelli dell’artigianato, del commercio e dei servizi⁵. Quest’ultimo è suddiviso in quattro comparti: commercio all’ingrosso, alloggio e ristorazione, servizi alle persone e servizi alle imprese, che a loro volta si suddividono in Trasporti e servizi postali, Informatica e telecomunicazioni, Servizi avanzati e Altri servizi⁶.

Il focus prosegue analizzando le dinamiche imprenditoriali, che si alimentano principalmente con i dati amministrativi di Infocamere-Movimprese.

I dati statistici pubblicati trimestralmente da Infocamere - Movimprese raccolgono informazioni relative al numero delle imprese iscritte negli albi camerali e lavorano sia al livello dell’universo delle imprese che su categorie specifiche, quali le imprese artigiane, quelle cooperative e quelle relative alle imprese con imprenditrici donne e straniere⁷. Le statistiche imprenditoriali vengono poi suddivise tra:

- imprese registrate, attive, di nuova costituzione e cessate;
- settore di attività economica, disaggregato sino a livello di divisione.
- principali forme giuridiche (società di capitali, di persone, ditte individuali etc.);
- ripartizioni territoriali (provinciali e regionali⁸);

I dati Infocamere non forniscono informazioni relative alle unità locali, alla sede legale e presentano perciò un limite relativo alla georeferenziazione delle imprese; ciò impedisce di avere un quadro corretto delle aziende plurilocalizzate, molto diffuse nel caso del settore della Logistica.

I restanti paragrafi, che si concentrano sulle statistiche del mercato del lavoro, si avvalgono di una fonte di natura campionaria. Questa è rappresentata dalle indagini sulle forze di lavoro dell’ISTAT ed ha il vantaggio di trattare dati di stock; in particolare, raccoglie le informazioni sulla dimensione e le caratteristiche dei principali aggregati dell’offerta di lavoro (occupati, disoccupati e inattivi, dipendenti e autonomi), tracciandone le caratteristiche socio-demografiche, le diverse forme contrattuali e i settori di attività economica⁹.

⁵ La numerosità campionaria di diversi comparti è pari a 1.500 imprese per quanto riguarda l’industria, a 1.100 aziende per quanto riguarda l’artigianato e il commercio e 1.400 per i servizi.

⁶ Per la logistica in particolare (codici Ateco 49, 50, 51, 52, 53, 791) le interviste realizzate ogni trimestre sono circa 200, cosa che non ci consente di fornire dati provinciali.

⁷ 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 e fornisce informazioni solo relativamente al totale delle imprese e quelle artigiane. Le altre informazioni sono in genere disponibili negli archivi delle singole Camere di Commercio.

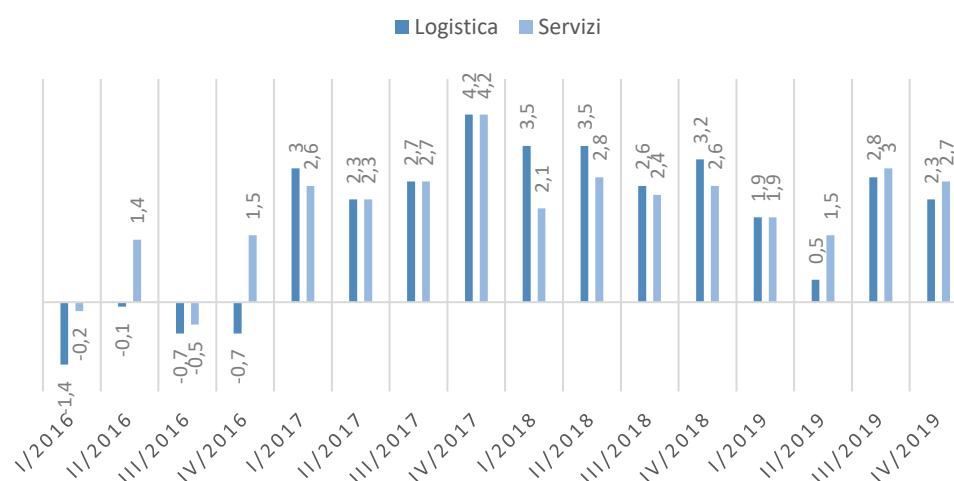
⁸ In realtà i dati amministrativi degli albi camerali raccolgono e suddividono le statistiche imprenditoriali sino al livello comunale.

⁹ Tali indagini prendono in esame le famiglie di un dato territorio, ma scontano i limiti tipici delle indagini campionarie, a cominciare dalla correttezza del campione, che si va accentuando nel caso di ambiti territoriali più piccole dimensioni, in cui la numerosità del campione è limitata.

GLI ANDAMENTI DEL FATTURATO DEL SETTORE DEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO

Le statistiche relative al fatturato delle imprese della logistica evidenziano come nel corso dell'ultimo triennio si sia registrato un andamento del settore costantemente positivo. Se si osservano i dati sugli andamenti tendenziali del fatturato per trimestre nel quadriennio 2016-2019, si può osservare come le dinamiche più positive siano state quelle relative sia al 2017 (specie nell'ultimo trimestre) che al 2018, con un declino, però, che inizia nella seconda metà dell'anno.

Figura 1 – Fatturato del settore della Logistica. Variazioni tendenziali. Anni 2016-2019



Fonte: Elaborazioni Polis-Lombardia su dati Unioncamere Lombardia

Le dinamiche relative al 2019, seppur positive, evidenziano invece un andamento tendenzialmente declinante rispetto al biennio precedente, specie nella prima parte dell'anno e nell'ultimo trimestre (cfr. Fig. 1).

Va altresì osservato che nel corso dell'ultimo anno il fatturato del settore Trasporti e spedizioni presenta un andamento più contenuto di quello dei Servizi nel suo insieme, contrariamente a quanto avvenuto sia nel corso del 2018, anno in cui la Logistica evidenzia dinamiche decisamente più elevate e migliori di quelle del Terziario (escluso il Commercio) che nel 2017, anno in cui i due aggregati hanno presentato andamenti sostanzialmente allineati per tre trimestri, fatta eccezione per il primo in cui è ancora la Logistica a primeggiare.

Ancora più chiara è l'osservazione delle dinamiche se si prendono in esame i numeri indici (base 2010=100), che segnalano il punto minimo nel quarto trimestre del 2016 per poi evidenziare una fase costante di crescita nel triennio successivo, con punte particolarmente significative nel corso del 2018.

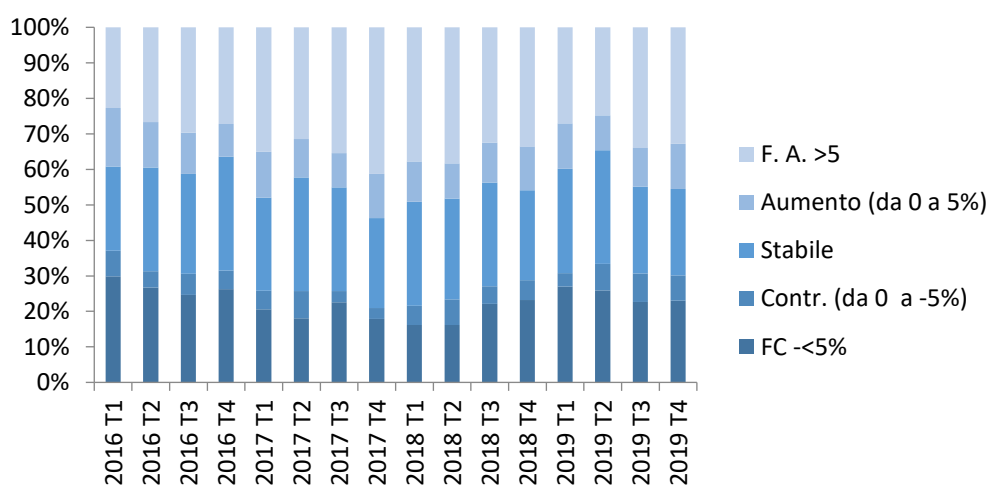
Figura 2 – Numeri indice del fatturato del settore dei Servizi e della Logistica. Trimestri anni 2016-2019. (2010=100)



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Unioncamere Lombardia

Se invece si osservano gli andamenti delle imprese per quanto riguarda i fatturati, si può osservare che nel 2016 quelle con valori in calo rappresentano il 32,6 del totale e quelle con fatturati in crescita sono pari a poco più del 39%; nel biennio successivo, queste ultime oscillano tra il 46% e il 47% mentre quelle in calo sono pari al 24-25%, mentre nell'ultimo anno quelle in crescita scendono al 41% e aumentano nuovamente quelle il cui fatturato scende (31%). Le aziende che presentano fatturato stabile oscillano stabilmente attorno al 28%.

Figura 3 Classi variazioni del fatturato del settore della Logistica. Trimestri anni 2016-2019



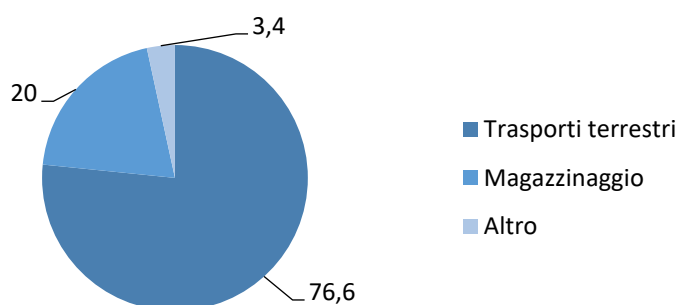
Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Unioncamere Lombardia

LE DINAMICHE IMPRENDITORIALI

Nel corso del 2019 le dinamiche imprenditoriali evidenziano andamenti complessivamente negativi, anche se in modo disomogeneo rispetto alla divisione di attività economica. Il settore H "Trasporto e magazzinaggio" ha visto attestarsi il numero delle imprese attive su un valore pari al 26.576 a fronte delle 26.800 dell'anno precedente, con un calo complessivo pari allo 0,8%.

Tale flessione è imputabile in massima parte alla divisione 49 "Trasporti Terrestri", che vede accentuarsi la diminuzione del biennio precedente; nel 2019 il numero delle imprese attive registra un calo di 272 unità, pari all'1,3% del totale a fronte dello 0,7% del biennio precedente. In crescita, per contro, seppure in misura meno pronunciata degli anni precedenti è la divisione 52 "Magazzinaggio e spedizioni", che registra un incremento pari al 1,9% corrispondenti a 100 unità. Per quanto riguarda le restanti divisioni, in calo abbastanza pronunciato la Divisione 53 "Servizi postali e attività di corriere" (-1%), mentre sostanzialmente stabili rimangono sia le imprese del comparto dei "Trasporti marittimi e per vie d'acqua" che quelle del "Trasporto aereo".

Figura 4 – Imprese attive nel comparto della Logistica in Lombardia per Divisione. Anno 2018



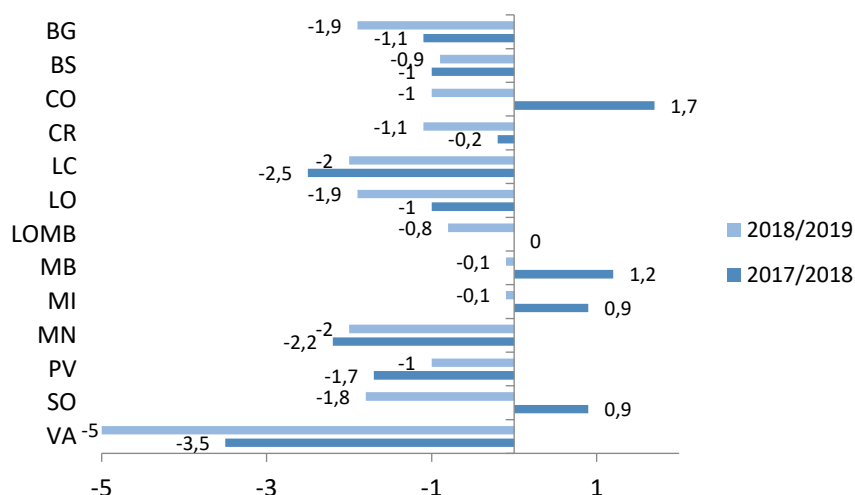
Fonte: Elaborazioni Polis-Lombardia su dati Infocamere

L’analisi della composizione per comparti permette di osservare che i “Trasporti terrestri e mediante condotte”, pur rimanendo di gran lunga i più rilevanti, attestandosi al 76,6%, accusano nel 2019 un’ulteriore flessione di mezzo punto, mentre speculare è l’andamento della divisione 52 “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti” che arriva a rappresentare il 20% dell’intero settore, mentre sostanzialmente invariata è l’incidenza delle restanti divisioni (“Trasporti marittimi e per vie d’acque”, “Trasporti aerei” e “Servizi postali e attività di corriere”) che assieme rappresentano il 3,5% dell’insieme lombardo della logistica.

Se si osservano le dinamiche imprenditoriali dal punto di vista territoriale, va evidenziato che nell’ultimo anno tutte le province registrano una flessione generalizzata, molto contenuta nella Città Metropolitana di Milano e nella provincia di Monza e Brianza: in entrambi i casi il calo è pari allo 0,1%, valore migliore della media regionale ma che interrompe la fase di crescita che le aveva caratterizzate negli anni precedenti. Negli altri territori il numero delle imprese evidenzia cali che superano il dato regionale, alcune di poco, come nei casi di Brescia (-0,9%), Como¹⁰ e Pavia (-1,0%) e Cremona (-1,1%), mentre le altre accusano contrazioni che oscillano su valori prossimi o superiori al 2%, fatta eccezione per quella di Varese che registra un calo addirittura del 5%, confermandosi per il secondo anno di fila come la provincia con il peggior andamento delle dinamiche imprenditoriali dell’intera regione.

¹⁰ Va rimarcato che le dinamiche imprenditoriali della provincia di Como come quella di Sondrio registrano le flessioni più accentuate, passando da valori fortemente positivi tra il 2017/2018 (Como era risultata la provincia con il saldo migliore di tutta la regione) a valori in negativo.

Figura 5 – Variazioni percentuali delle imprese attive nel comparto della Logistica nelle province lombarde. Anni 2018-2019)



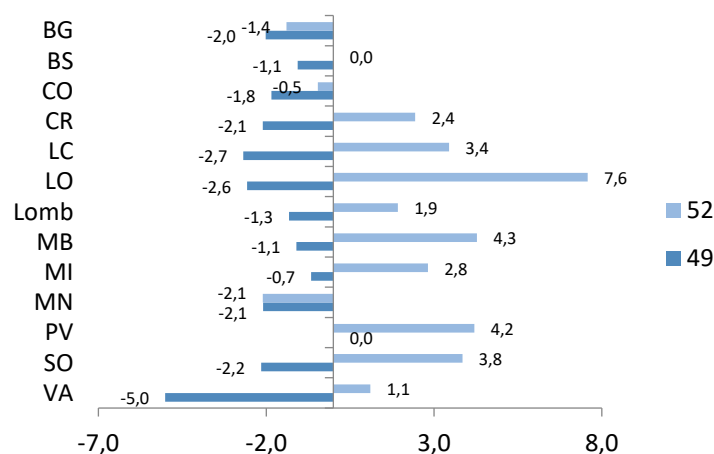
Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Infocamere

Se si analizzano poi gli andamenti provinciali prendendo in esame le due principali divisioni che compongono il comparto "Trasporto e magazzinaggio", ovvero quella dei "Trasporti Terrestri" e quella dei "Magazzinaggio e spedizioni", si può osservare come queste presentino dinamiche abbastanza diversificate.

La prima evidenza infatti un calo trasversale alla quasi totalità delle province, fatta eccezione per quella di Pavia, che conferma anche nell'ultimo anno i valori dell'anno precedente. Va altresì osservato che oltre quella di Pavia, sono tre le province che presentano una contrazione più contenuta della media regionale, ovvero la Città Metropolitana di Milano (-0,7%) e Brescia e Monza Brianza (-1,1%), mentre tutte le altre, in particolare Lodi, Lecco e Varese, evidenziano andamenti peggiori, con valori pari rispettivamente a -2,6%, -2,7% e -5,0%.

Decisamente migliore è il quadro presentato dalla Divisione 52 "Magazzinaggio e spedizioni", rispetto alla quale 8 delle 12 province lombarde presentano nell'ultimo anno un andamento positivo (fanno eccezione quelle di Bergamo, Como e Mantova), e in particolare Lodi, Monza e Brianza, Pavia e Sondrio, evidenziano incrementi di imprese attive pari rispettivamente al 7,6%, 4,3%, 4,2% e 3,8%, tutti valori più che doppi rispetto alla media regionale.

Figura 6– 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 2018-2019



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Infocamere

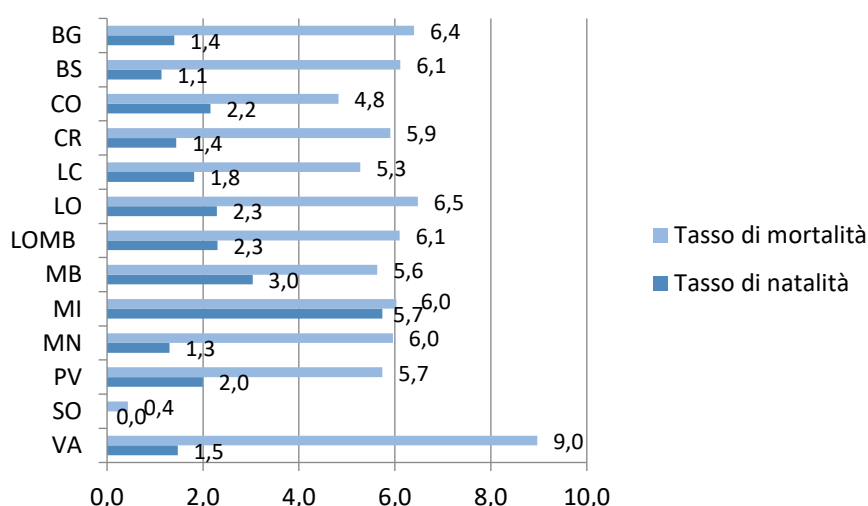
Alla contrazione complessivamente modesta del numero delle imprese attive, si accompagna un leggero miglioramento del tasso di natalità d'impresa che passa dal 2,1% del 2018 al 2,3% dell'ultimo anno, anche se accompagnato da un aumento del tasso di mortalità che passa, nello stesso periodo, dal 5,1% al 6,1%.

Anche in questo caso le dinamiche appaiono abbastanza differenziate se analizzate per divisione. Prendendo in esame, ad esempio, i due raggruppamenti di aziende più rilevanti nell'ultimo anno, il tasso di natalità della Divisione 49 “Trasporti terrestri” è pari solo al 1,6% mentre la 52, “Magazzinaggio e spedizioni” presenta un valore pari al 3,9%, con un incremento più accentuato in quest’ultimo di mezzo punto percentuale (3,4% nel 2018) e quasi nullo nel caso della prima (1,5% nell’anno precedente). Per quanto riguarda invece i raggruppamenti meno rilevanti, consistente è il tasso di natalità della Divisione 53 “Servizi postali e attività di corriere” (7,0%), mentre sempre più contenuti sono quelli della Divisione 50 “Trasporto marittimo e vie d’acqua” (2,5%) e della Divisione 51 “Trasporto aereo” (1,2%). Tra queste ultime si evidenzia inoltre un aumento del tasso di natalità rispetto all’anno precedente (era pari al 4,3% per la Divisione 53 e allo 0% per la Divisione 51), fatta eccezione per le imprese del “Trasporto marittimo”, che accusano una flessione rispetto al 3,3% del 2018.

Per quanto riguarda il tasso di mortalità tutte le divisioni presentano nel 2019 un aumento rispetto all’anno precedente; il “Trasporto terrestre” vede il tasso di mortalità passare dal 5,3% al 5,9% e per le imprese di “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti” si passa dal 4,6 al 6,1%, mentre tra le restanti spicca il tasso di mortalità dei “Servizi postali e delle attività di corriere” che passa dal 7,0% del 2018 al 10,8% degli ultimi dodici mesi. Questi ultimi dati, assieme a quelli dal tasso di natalità, indicano che nella Divisione 53 si manifesta il più elevato tasso di turn-over dell’intero settore dei “Trasporti e magazzinaggio”.

Infine, dal punto di vista dell’analisi territoriale, tali dinamiche vedono il ruolo trainante di Città Metropolitana di Milano, rispetto alla natalità d’impresa con tassi che nel 2019 sono più che doppi rispetto alla media regionale (5,7% contro 2,3%); segue la provincia di Monza e Brianza, mentre quella di Lodi evidenzia un valore pari a quello medio regionale. Tutte le altre presentano invece un andamento fortemente più contenuto, fatta eccezione per quelle di Como (2,2%) e Pavia (2,0%).

Figura 7– Tasso di natalità e tasso di mortalità nelle province lombarde. Anno 2019

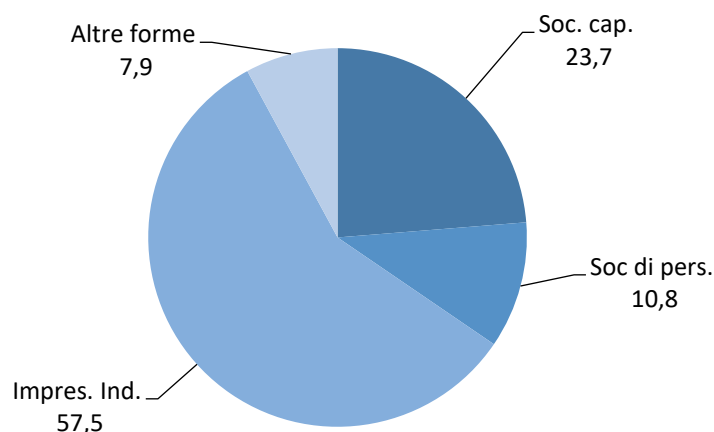


Fonte: Elaborazioni Polis-Lombardia su dati Infocamere

Anche per quanto riguarda il tasso di mortalità, tre sono le province che hanno registrato valori superiori alla media regionale: Varese (9,0%), Lodi (6,5%) e Bergamo (6,4%) mentre altre quattro espongono tassi in linea o di poco inferiori a quello della Lombardia; si tratta di Brescia (6,1%), Milano e Mantova (6,0%), Monza e Brianza e Pavia.

Se si passa ora ad osservare l’evoluzione della composizione delle aziende del settore della Logistica per natura giuridica d’impresa, emerge un rafforzamento della struttura produttiva, con un costante incremento delle società di capitali, a cui corrisponde una contrazione di tutte le altre tipologie di impresa.

Figura 8- Incidenza delle imprese attive nel comparto della Logistica in Lombardia per forma giuridica. – anno 2019



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati Infocamere.

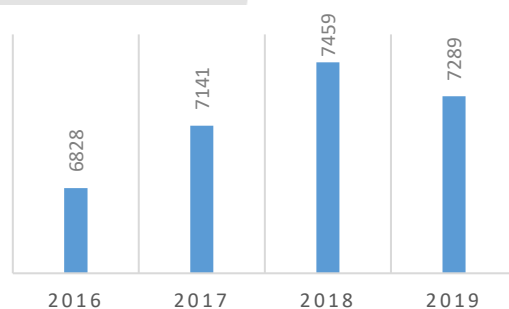
Continuano ad essere le imprese individuali a rivestire il maggior peso (57,5%), benché in calo dell’1,1% rispetto all’anno precedente, mentre cresce l’incidenza delle società di persone, che passa dal 10,2% del 2018 al 10,8% dell’ultimo anno e quella delle società di capitale, da 23,1% al 23,7%; pressoché invariato, infine, il peso delle altre forme.

Se si confrontano i valori delle società di capitale sull’insieme della struttura produttiva si vede che nell’ambito della Logistica essi sono inferiori di quasi 7 punti percentuali (30,6% contro il 23,7%) e analoga la situazione si presenta relativamente alle società di persone, che presentano una differenza del 6,2% (17,0% e 10,8% nella logistica).

Un quadro opposto si presenta invece rispetto alle ditte individuali che, se nell’insieme della struttura produttiva rappresentano il 49,9% del totale, nei comparti della Logistica salgono al 57,7%; superiore al dato medio generale anche quello delle “Altre forme”, che rappresentano nelle attività in esame il 7,9% delle imprese contro un peso del 2,4% nel totale delle attività produttive.

Se si osservano i dati relativi alle imprese che assumono¹¹ si può osservare che poco più del 60% è rappresentato da aziende che fanno riferimento alle attività dei “Trasporti terrestri”, seguite da quelle del comparto “Magazzinaggio e altri servizi ai trasporti”, il cui peso si aggira intorno ad un terzo del totale (33%-34%), il 2,3% è costituito dai servizi postali, mentre la quota restante (3,7%) è rappresentata dagli altri comparti.

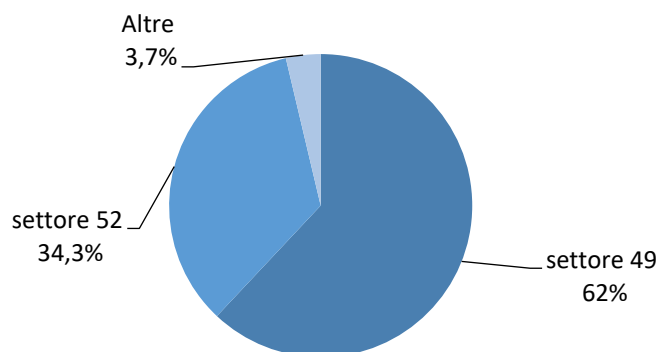
Figura 9 - Numero delle imprese attive sul mercato del lavoro nel comparto della Logistica in Lombardia. Anni 2016-2019



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia

¹¹ I valori di queste appaiono più bassi di quelli evidenziati in PoliS Lombardia (2019), *L’impatto occupazionale della logistica in Lombardia*. In tale studio, infatti, il calcolo venne condotto sugli avviamenti (ovvero sugli eventi) mentre in questo studio esse sono stati condotti sui rapporti.

*Figura 10 - Incidenza delle imprese attive sul mercato del lavoro per divisione nel comparto della Logistica in Lombardia.
Anni 2016-2019*



Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia