

**L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEI DISTRETTI INDUSTRIALI VENETI: EFFETTI
SULL'OCCUPAZIONE NELLA LOGISTICA**

Elena MAGGI¹, Ilaria MARIOTTI² e Flavio BOSCACCI³

1 Università del Molise, Facoltà di Economia, SEGES, via De Sanctis, Campobasso, elena.maggi@unimol.it

2 Politecnico di Milano, DIAP, piazza L. Da Vinci, 32 20133 Milano, ilaria.mariotti@polimi.it

3 Politecnico di Milano, DIAP, piazza L. Da Vinci, 32 20133 Milano, flavio.boscacci@polimi.it

SOMMARIO

Il presente articolo si pone l'obiettivo di investigare gli effetti indiretti dell'internazionalizzazione da parte delle imprese distrettuali venete sull'occupazione nella logistica all'interno del distretto industriale di appartenenza. In particolare, viene studiata la relazione tra gli investimenti diretti all'estero effettuati da tali imprese e la variazione occupazionale degli addetti nel settore di servizi di movimentazione di merci in conto terzi del distretto.

Le unità di indagine sono i 34 distretti industriali veneti individuati dalla classificazione Istat del 1996, del *Made in Italy* (tessile-abbigliamento, arredamento, pelli-cuoio-calzature, meccanica, materiali non metalliferi), e l'intero settore dei trasporti e della logistica, ovvero "l'insieme delle imprese che svolgono attività legate alla gestione, manipolazione e movimentazione delle merci in conto terzi", identificato dalla classe ATECO "I - Trasporti, Magazzinaggio, Comunicazioni".

1. INTRODUZIONE

I notevoli progressi registrati dalle tecnologie nel settore della logistica e lo sviluppo delle economie dei Paesi più arretrati hanno significativamente ampliato l'estensione dei mercati di approvvigionamento e di sbocco per i prodotti dei Paesi industrializzati, fornendo un forte impulso all'internazionalizzazione.

Mentre la grande industria degli anni '70 e '80 era organizzata secondo il paradigma fordista basato sulla ricerca della centralizzazione e dell'integrazione verticale, le piccole e medie imprese (PMI) degli anni '90 hanno per lo più adottato il modello post-fordista che presuppone strutture reticolari, fortemente disseminate nel territorio (impresa-rete). Il trasferimento all'estero di segmenti e/o dell'intero ciclo produttivo si è andato, così, sempre più diffondendo tra le PMI, che quindi stanno sperimentando un processo di crescente internazionalizzazione, simile a quello delle imprese multinazionali.

In questo scenario, i distretti industriali italiani che in passato hanno potuto funzionare secondo una logica prevalentemente chiusa, ossia come sistemi comunicanti con l'esterno solo nei punti terminali della catena del valore (approvvigionamento dei materiali e distribuzione dei prodotti finiti), da più di venti anni sono passati dalla rete localizzata chiusa alla rete localizzata ampiamente permeabile all'ambiente competitivo (Becattini e Rullani, 1993; Rullani, 1995). La proiezione internazionale dei distretti industriali si è realizzata dapprima tramite l'interscambio commerciale (Schiattarella, 1999; Signorini, 2000; 2003; Onida, 2001) e successivamente con la delocalizzazione, ovvero con l'affidamento di segmenti della produzione a subfornitori stranieri, andando, quindi, verso una transizione del ruolo del distretto da piattaforma produttiva a piattaforma logistico-distributiva (Mazzarino, 2006).

L'internazionalizzazione della produzione, indipendentemente dalle forme con cui viene effettuata, produce, quindi, effetti rilevanti sul settore della logistica in quanto determina un aumento dei flussi da movimentare e dei punti di stoccaggio e lavorazione della merce. L'espansione sui mercati internazionali richiede, quindi, un elevato sforzo di coordinamento e controllo delle attività disperse geograficamente, nonché un'estensione qualitativa e quantitativa di alcune funzioni, quali la logistica, che crea sia un aumento della richiesta di risorse umane *high skilled* (colletti bianchi e manager) da collocare all'interno dell'impresa che internazionalizza, sia un incremento dell'acquisto di servizi logistici dall'esterno (Blomstrom *et al.*, 1997; Fors, Kokko, 1999; Mariotti *et al.*, 2003). Nel primo caso, si può parlare di effetti diretti, ovvero quelli che si manifestano sull'impresa che investe all'estero; nel secondo caso di effetti indiretti perché si propagano lungo la catena del valore (per un

rassegna sugli effetti dell'internazionalizzazione sui paesi di origine e di destinazione degli investimenti si rimanda a Lipsey, 2002; Barba Navaretti, Venables, 2004).

Il presente articolo si propone di investigare gli effetti indiretti dell'internazionalizzazione da parte delle imprese distrettuali venete sull'occupazione nella logistica all'interno del distretto industriale di appartenenza. In particolare, viene studiata la relazione tra gli investimenti diretti esteri (IDE) effettuati da tali imprese e la variazione occupazionale degli addetti nel settore di servizi di movimentazione di merci in conto terzi del distretto.

Dalla rassegna della letteratura, effettuata da chi scrive, si evince che in Italia soltanto tre studi si sono occupati di indagare l'effetto degli IDE sulla crescita degli occupati nel settore dei servizi (Rossetti, Schiattarella, 2003; Savona, Schiattarella, 2004; Mariotti, Piscitello, 2006). Questi concordano sul fatto che tale effetto risulti positivo. In particolare, Savona e Schiattarella (2005) offrono evidenza empirica specifica sui servizi logistici.

Il presente articolo, sulla scia di quanto proposto in Mariotti e Piscitello (2006), affronta la questione a livello di distretto industriale, poiché è un sistema autocontenuto all'interno del quale cioè si esauriscono gran parte degli effetti del processo di internazionalizzazione.

L'analisi del presente studio è rivolta ai 34 distretti industriali della regione Veneto, operanti nei settori del *Made in Italy* (tessile-abbigliamento, arredamento, pelli-cuoio-calzature, meccanica, materiali non metalliferi). È stato considerato l'intero settore della logistica, ovvero "l'insieme delle imprese che svolgono attività legate alla gestione, manipolazione e movimentazione delle merci in conto terzi" (Boscacci, Maggi, 2002; Boscacci, 2003). Nella classificazione delle attività economiche ATECO, il settore I "Trasporti, Magazzinaggio, Comunicazioni" comprende tutte le imprese logistiche, così come sopra definite.

L'articolo è organizzato nel modo seguente. Il prossimo paragrafo presenta una sintetica rassegna degli studi condotti ad oggi in relazione agli effetti diretti e indiretti della crescita estera tramite IDE sulla crescita dell'occupazione del settore della logistica. I dati utilizzati e la metodologia seguita nell'analisi statistica vengono descritti nel paragrafo 3. I risultati dell'analisi statistico descrittiva sono presentati nel paragrafo 4. Seguono le conclusioni.

2 L'IMPATTO DELL'INTERNAZIONALIZZAZIONE SUL SETTORE DELLA LOGISTICA

I processi di internazionalizzazione delle imprese hanno un rilevante impatto su tutte le attività logistiche, perché da un lato aumentano i flussi da movimentare e i punti di stoccaggio e lavorazione della merce; dall'altro sono sostenuti e facilitati da un efficiente ed efficace sistema logistico. In particolare, hanno effetti diretti sulla definizione/determinazione delle opere infrastrutturali e, in maniera connessa, esercitano impatti rilevanti anche in termini di: (i) flussi di merci e di passeggeri; (ii) nodi logistici – tutte le strutture che supportano le fasi di

approvvigionamento, produzione e di distribuzione finale: impianti produttivi, luoghi di assemblaggio, magazzini, piattaforme logistiche di lavorazione finale e distribuzione della merce (Maggi, 1998); (iii) operatori di trasporto e logistica; (iv) richiesta di operatori di logistica e trasporti da parte delle imprese che internazionalizzano; (v) aumento dell'occupazione nel settore dei servizi logistici in conto terzi.

Per quanto riguarda il primo aspetto, l'esportazione e il trasferimento di attività produttive al di fuori del Paese di origine ha fatto crescere notevolmente l'intensità di trasporto dei beni ma anche, in misura meno consistente, delle persone, ovvero manager e tecnici che si spostano tra le diverse sedi dell'azienda. Il ciclo produttivo viene sempre più spesso frammentato in diverse aree geografiche per sfruttare i differenziali di costo (investimenti *resource seeking* e *low cost seeking*), per avere un migliore accesso al mercato (*market seeking*) e/o per accedere ad asset complementari di rilevanza strategica (*strategic asset seeking*) (Markusen *et al.*, 1996). In particolare, l'internazionalizzazione verticale, ovvero *resource and low cost seeking*, promuove un crescente trasferimento di materie prime, semilavorati e/o prodotti finali dal Paese di origine degli investimenti a quelli di destinazione e, viceversa, provocando effetti più consistenti sui flussi logistici.

Il secondo aspetto è rappresentato dalla razionalizzazione dei nodi logistici: la crescente moltiplicazione dei mercati di riferimento ha spinto le imprese ad una forte ristrutturazione delle proprie reti di approvvigionamento, produttive e distributive verso un modello polarizzato o centralizzato. Tale ristrutturazione è stata caratterizzata infatti dalla concentrazione delle attività in un numero inferiore di nodi di maggiori dimensioni unitarie e dalla revisione delle loro localizzazioni, al fine di servire contemporaneamente diversi mercati regionali/internazionali (ECMT, 1996; Maggi, 1998; Brewer *et al.*, 2001). Oggi, prevale la tendenza a gestire i processi produttivi secondo la logica della *lean production*; le imprese quindi spostano le fasi finali della produzione, di personalizzazione dell'output in base alle caratteristiche dei diversi mercati di destinazione, al di fuori dei propri stabilimenti e, con sempre maggiore frequenza, vicino al mercato di sbocco. Inoltre, può accadere che le imprese, che attuano investimenti verticali in Paesi a basso costo del lavoro e integrati in ampi mercati transnazionali, ivi costruiscano nodi logistici per l'esportazione nei Paesi limitrofi oppure diano in *outsourcing* a terzi (imprese locali con cui hanno rapporti di collaborazione o operatori logistici) questa fase.

L'esternalizzazione delle fasi della produzione risponde, quindi, all'esigenza di differenziare il prodotto finale in relazione allo specifico mercato regionale o internazionale verso il quale è diretto, e determina la localizzazione geografica delle fasi finali della produzione presso i grandi *hub* e i grandi nodi di interscambio modale (nazionali o stranieri) ad alta accessibilità, dove si collocano anche i centri di deposito/smistamento e distribuzione.

In questo scenario globale, la logistica si propone di garantire un approvvigionamento reattivo, oltre che efficiente, di fasi produttive deverticalizzate e spazialmente distanti e una

distribuzione quasi sempre *just-in-time*, a concorrere all'ottenimento di vantaggi competitivi di costo e di differenziazione (Kobayashi, 1998; Aguiari, Marini, 1999).

Il terzo aspetto riguarda l'evoluzione degli operatori logistici e il conseguente processo di concentrazione e razionalizzazione dei settori di movimentazione delle merci. L'impresa manifatturiera internazionalizzata tende a specializzarsi verso il proprio *core business* e ad esternalizzare le fasi della produzione *non core*, quali ad esempio le funzioni logistiche. Queste diventano così le attività *core* di altri operatori specializzati e la logistica emerge sempre più come settore autonomo (Boscacci, 2003; Confindustria, 2006). Si affermano, quindi, sul mercato operatori logistici che offrono servizi integrati di trasporto, magazzinaggio, imballaggio, etichettatura, ecc. di grandi dimensioni, in grado di conseguire economie di scala. Sempre più diffuso è l'espletamento da parte delle imprese di logistica anche di lavorazioni finali produttive delle merci (taglio, cucitura, assemblaggio di componenti, preparazione di kit, ecc.).

Infine, gli ultimi due aspetti si collegano agli effetti diretti e indiretti che l'internazionalizzazione della produzione e della distribuzione può avere sull'occupazione delle imprese stesse o sul fabbisogno occupazionale del settore della logistica.

Come già anticipato nell'introduzione, maggiore è il numero di mercati internazionali di riferimento, più intense sono le funzioni di supervisione, coordinamento e controllo delle attività disperse geograficamente, tra cui la logistica (Blömmstrom *et al.*, 1997; Mariotti *et al.*, 2003). Le imprese internazionalizzate possono però scegliere di mantenere all'interno la gestione della logistica oppure affidarla a fornitori specializzati.

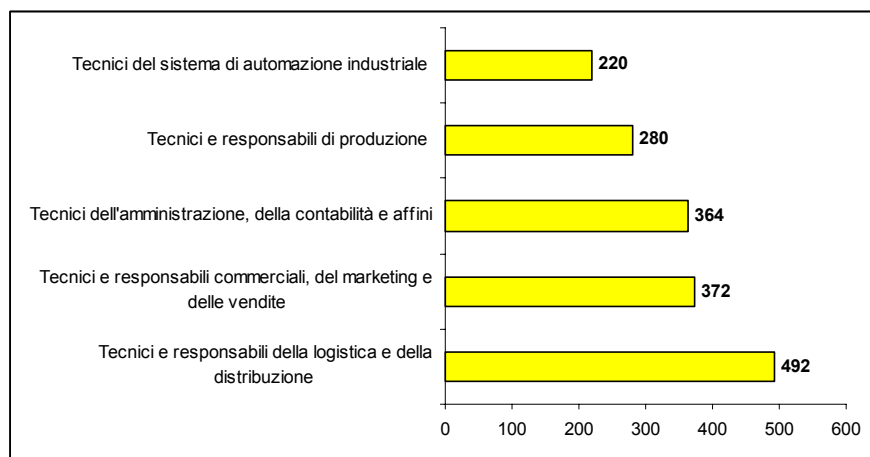
Se prevale il primo tipo di scelta, l'internazionalizzazione comporta effetti diretti, ovvero si traduce in un aumento degli addetti alla logistica dell'impresa stessa. Nel caso in cui predomini la decisione di esternalizzare la logistica, invece, si esplicano effetti indiretti, sul settore della logistica: aumento dell'occupazione delle imprese esistenti o nascita di nuove imprese. Due sono le questioni aperte: a) se gli effetti indiretti rimangano nel Paese di origine dell'investimento o si verificano al contrario nel Paese di destinazione; b) anche qualora rimangano "in casa", possono riflettersi sull'ambiente locale di riferimento dell'impresa che internazionalizza, ad esempio distretto o provincia o anche altrove, se l'offerta di servizi logistici in questo ambiente non risponde alle esigenze dell'impresa.

Come precedentemente affermato, il tema delle ricadute dell'internazionalizzazione sulla logistica è quasi del tutto inesplorato. Altrettanto scarsi sono gli studi sulla stessa logistica distrettuale, spesso limitati a specifiche realtà settoriale e geografiche (Beltrame, Del Fabbro, 2000; Lattarulo, 2001; Isfort *et al.*, 2005; Mazzarino, 2006; Corò, Volpe, 2006).

Per quanto concerne gli effetti diretti, l'analisi condotta da Unioncamere-Mediobanca (2005), su un campione corposo di medie imprese che hanno effettuato IDE di carattere esclusivamente industriale, evidenzia una relazione positiva tra l'aumento del grado di internazionalizzazione e la crescita degli addetti alla logistica nelle imprese stesse dopo gli

investimenti. Secondo questo studio, nel triennio 2002-2005, tra le figure *high skills* più richieste si posizionano al primo posto i tecnici e i responsabili della logistica (Figura 1); guardando invece alle figure *low skills* (di carattere operativo), dopo l'investimento all'estero, tra le assunzioni, gli addetti all'assemblaggio e gli addetti alla movimentazione di magazzinaggio si collocano rispettivamente al secondo ed al quarto posto.

Figura 1 Il fabbisogno occupazionale di addetti qualificati delle medie imprese italiane (assunzioni totali 2002-2005)



Fonte: Unioncamere-Mediobanca (2005)

Relativamente agli effetti indiretti, Rossetti e Schiattarella (2003) trovano che l'integrazione produttiva internazionale appare associata ad una crescita dell'occupazione nei servizi, sia alle imprese che alla persona.

Savona e Schiattarella (2004) confermano, inoltre, come il trasferimento all'estero della produzione nel 1991-1996 da parte delle imprese italiane del made in Italy, abbia indotto una crescita dell'occupazione dei servizi nelle province italiane, tra cui anche la logistica. In particolare, il tasso di crescita dell'occupazione nell'intero comparto dei servizi e, in particolare, nei servizi più tradizionali, come trasporti, commercio e servizi finanziari è risultato tanto più elevato quanto più la provincia è internazionalizzata.

Infine, Mariotti e Piscitello (2006) in un recente studio sull'impatto degli investimenti diretti esteri sull'occupazione dei distretti industriali veneti trovano una relazione positiva tra internazionalizzazione e crescita occupazionale nel settore dei servizi. Il presente articolo, utilizzando i dati raccolti per questo studio, si concentra sul sub-settore della logistica.

3 DESCRIZIONE DEL CAMPIONE DI ANALISI

L'unità di analisi del presente studio è il distretto industriale, in particolare i 33¹ distretti industriali localizzati in Veneto, secondo la classificazione ISTAT del 1996 (Signorini, 2000)². Più del 60% dei distretti sono concentrati nel nord del Paese, il 33% è localizzato nel centro e il restante 4,5% nel sud (Tabella 1). L'80% dei distretti è specializzato nei settori tradizionali del Made in Italy (moda, arredamento, alimentare e meccanica tradizionale). Nel Veneto i distretti più importanti sono il tessile-abbigliamento e l'arredamento.

I dati sugli IDE all'estero delle imprese italiane sono di fonte Reprint³ e consentono di misurare la propensione all'internazionalizzazione dei singoli distretti industriali; le informazioni sulla composizione occupazionale sono stati gentilmente forniti dall'Istituto per la Previdenza Sociale (INPS).

Tabella 1 Distribuzione geografica e settoriale dei distretti manifatturieri (classificazione ISTAT)

Settori	Nord Ovest		Nord Est		Centro		Sud e Isole		Italia		Veneto	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Tessile e abbigliamento	25	42.37	20	30.77	18	30.00	6	40.00	69	34.67	15	44.11
Pelli, cuoio e calzature	0	0.00	4	6.15	19	31.67	5	33.33	28	14.07	3	8.82
Arredamento	4	6.78	14	21.54	11	18.33	2	13.33	31	15.58	8	23.52
Meccanica tradizionale	18	30.51	14	21.54	1	1.52	0	0.00	33	16.58	5	14.70
Alimentare	7	11.86	7	10.77	2	3.03	2	22.22	18	9.05	0	0.00
Altri	5	8.47	6	9.23	9	13.64	0	0.00	20	10.05	3	8.82
Total												
- N°	59	100.00	65	100.00	66	100.00	9	100.00	199	100.00	34	100.00
- %		29.65		32.66		33.17		4.52		100.00		

Fonte: Mariotti *et al.* (2005) – elaborazione su dati ISTAT

Il presente studio si concentra sulla regione Veneto per l'elevato grado di internazionalizzazione che la caratterizza, misurato in termini di variazione dell'occupazione nelle affiliate produttive estere delle imprese distrettuali nel periodo 1996-2003. Circa l'82% delle imprese distrettuali hanno affiliate all'estero. Di questi, il distretto di Conegliano (n. 81), Treviso (n. 85), Montebelluna (n. 82), Padova (n. 92), Pieve di Cadore (n. 78) e San Giovanni Ilarione (n. 68) presentano un maggior grado di internazionalizzazione (Tabella 2). Quasi la

¹ Il distretto orafa di Vicenza è stato escluso dall'analisi per problemi legati alla classificazione settoriale degli addetti alle imprese.

² Nel 1996, l'ISTAT ha diviso l'Italia in sistemi locali che includevano 199 distretti industriali. Questa classificazione si riferisce al censimento dell'Industria e dei servizi del 1991 (ISTAT, 1996; Becattini, 2002). A fine 2005 è stata proposta dall'ISTAT una nuova classificazione, che fa riferimento al Censimento del 2001, che riduce a 156 il numero dei distretti industriali.

³ La banca dati Reprint è sviluppata presso il Dipartimento di Ingegneria Gestionale del Politecnico di Milano con il supporto dell'ICE. I dati qui utilizzati si riferiscono all'ultimo aggiornamento disponibile.

metà (49,8%) degli addetti all'estero sono localizzati nei Paesi dell'Europa Centrale e Orientale (PECO). I paesi avanzati e quelli in via di sviluppo registrano rispettivamente il 26,5% e il 23,7% degli occupati.

In particolare, più del 70% degli occupati all'estero dei distretti di Cerea (n. 66), San Giovanni Ilarione (n. 68), Thiene (n. 75), Cittadella (n. 88), Bassano del Grappa (n. 71) e Montebelluna (n. 81) è impiegato in stabilimenti localizzati nell'Europa Centrale e Orientale. Viceversa, i Paesi avanzati ospitano più del 70% degli occupati dei distretti di Badia Polesine (n. 94), Oderzo (n. 83) e San Bonifacio (n. 67), e i Paesi in via di sviluppo più dell'80% degli occupati dei distretti di Montagnana (n. 91), Bovolone (n. 64) e Adria (n. 93).

Tabella 2 Occupati nelle affiliate estere delle imprese distrettuali (totali¹ e per Paese ospite, 2003)

Codice Istat	Distretti industriali	Paese Ospite							
		Occupati totali		Paesi avanzati		Paesi in via di sviluppo		PECO	
		N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
64	BOVOLONE	360	1.4	0	0.0	300	83.3	60	16.7
65	CASTAGNARO	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
66	CEREA	30	0.1	0	0.0	0	0.0	30	100.0
67	SAN BONIFACIO	210	0.8	150	71.4	60	28.6	0	0.0
68	SAN GIOVANNI ILARIONE	130	0.5	0	0.0	0	0.0	130	100.0
69	SANT'AMBROGIO DI VALPOLICELLA	795	3.1	64	8.1	293	36.9	438	55.1
70	ARZIGNANO	810	3.2	342	42.2	312	38.5	156	19.3
71	BASSANO DEL GRAPPA	946	3.7	124	13.1	55	5.8	767	81.1
72	LONIGO	112	0.4	52	46.4	30	26.8	30	26.8
73	MAROSTICA	79	0.3	49	62.0	0	0.0	30	38.0
74	SCHIO	624	2.5	232	37.2	25	4.0	367	58.8
75	THIENE	948	3.7	48	5.1	0	0.0	900	94.9
77	PIEVE D'ALPAGO	90	0.4	0	0.0	30	33.3	60	66.7
78	PIEVE DI CADORE	2.354	9.2	634	26.9	730	31.0	990	42.1
79	SANTO STEFANO DI CADORE	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
80	CASTELFRANCO VENETO	310	1.2	90	29.0	140	45.2	80	25.8
81	CONEGLIANO	4.608	18.1	1.767	38.3	637	13.8	2.204	47.8
82	MONTABELLUNA	3.185	12.5	336	10.5	409	12.8	2.440	76.6
83	ODERZO	510	2.0	390	76.5	0	0.0	120	23.5
84	PIEVE DI SOLIGO	120	0.5	30	25.0	30	25.0	60	50.0
85	TREVISO	4.031	15.8	1.671	41.5	1.434	35.6	926	23.0
86	VITTORIO VENETO	90	0.4	0	0.0	30	33.3	60	66.7
87	CAVARZERE	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
88	CITTADELLA	1.251	4.9	88	7.0	93	7.4	1.070	85.5
89	ESTE	212	0.8	0	0.0	76	35.8	136	64.2
90	MONSELICE	230	0.9	30	13.0	60	26.1	140	60.9
91	MONTAGNANA	69	0.3	0	0.0	60	87.0	9	13.0
92	PADOVA	3.165	12.4	598	18.9	1.104	34.9	1.463	46.2
93	ADRIA	150	0.6	30	20.0	120	80.0	0	0.0
94	BADIA POLESINE	32	0.1	32	100.0	0	0.0	0	0.0
95	CASTELMASSA	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
96	PORTO TOLLE	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
97	TRECENTA	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Total		25.451	100.0	6.757	26.5	6.028	23.7	12.666	49.8

¹ Il numero è pari a zero quando le imprese del distretto non hanno affiliate (e quindi occupati) all'estero nel periodo considerato

Paesi avanzati: Europa, Nord America e Paesi OCSE; Paesi in via di sviluppo: Asia, America Latina, Africa; PECO: Paesi del Centro-Est Europa

Fonte: nostra elaborazione su dati INPS

4 LA VARIAZIONE OCCUPAZIONALE DEI SERVIZI DI LOGISTICA NEI DISTRETTI INTERNAZIONALIZZATI

I dati forniti dall'INPS sull'occupazione nella logistica si riferiscono alla classe ATECO "I - Trasporti, Magazzinaggio, Comunicazioni", al primo livello di disaggregazione, corrispondente alle seguenti sottocategorie:

- 60: "Trasporti terrestri e trasporti mediante condotte"
- 61: "Trasporti marittimi e per vie d'acqua"
- 62: "Trasporti aerei"
- 63: "Attività di supporto e ausiliarie dei trasporti e attività delle agenzie di viaggio"
- 64: "Poste e telecomunicazioni".

Mentre le classi 60, 61 e 62 sono dedicate al trasporto nelle sue diverse modalità, la classe 63 è molto eterogenea poiché comprende al suo interno tutte le imprese che non effettuano trasporto o perlomeno non effettuano soltanto il servizio di trasporto. In particolare, alla subclasse 63.11 appartengono gli operatori che svolgono il carico, lo scarico e lo stivaggio delle merci o dei bagagli dei passeggeri, indipendentemente dal modo di trasporto impiegato; al 63.12 le imprese che svolgono servizi di magazzinaggio per conto terzi; al 63.2 le aziende che gestiscono infrastrutture monomodali o plurimodali ed altre imprese che svolgono attività connesse ai trasporti (es.: handling negli aeroporti); al 63.3 e 63.4 gli spedizionieri, le agenzie di viaggio turistiche, gli intermediari dei trasporti che, oltre ad organizzare il trasporto, effettuano anche altre attività logistiche.

Nella voce 64, invece, si collocano i corrieri e gli operatori postali, due figure che, in seguito alla liberalizzazione del servizio di trasporto degli effetti postali, sono state equiparate.

Va precisato che la classificazione ATECO dell'Istat, che a sua volta si rifà a quella dell'Eurostat, è ancorata ad una lettura tradizionale del settore, secondo uno schema che, con la diffusione del concetto di logistica, è stato superato. Non a caso il termine logistica, così come quello di intermodalità non sono nemmeno presenti. Tre sono i principali limiti di questa classificazione. In primo luogo, è totalmente centrata sul trasporto, a tal punto che tutte le altre attività sono considerate solo in termini ausiliari rispetto al trasporto e collocate nella classe 63. Nella realtà, anche se il trasporto ricopre un ruolo fondamentale nell'ambito del sistema logistico perché influisce direttamente sulla disponibilità del prodotto in tempi rapidi sul mercato, esso è solo una componente del sistema stesso (Maggi, 2003). Di conseguenza le imprese che offrono un pacchetto completo di servizi logistici, che include il trasporto ma non si limita ad esso, non trovano attualmente un'adeguata collocazione. Gli integratori logistici quindi risultano dispersi nelle varie classi, a seconda di quale sia l'attività di origine

dell'impresa. Le aziende di recente nascita, invece, normalmente finiscono in voci generiche quali la 63, accomunate ad altre che svolgono servizi differenti dalla logistica delle merci, quali le agenzie di viaggio e i tour operators.

In secondo luogo, nelle prime tre voci i trasporti di passeggeri sono computati assieme a quelle delle merci; fanno eccezione i servizi di trasporto stradale disaggregabili però solo al terzo livello di sottoclassi, non disponibile per la presente applicazione empirica. Ciò impedisce una stima precisa della logistica relativa ai flussi di beni.

In terzo luogo, con il primo grado di disaggregazione, non è possibile scorporare le imprese di telecomunicazione, ma la presenza di un solo addetto nel 2003 e 5 nel 1996 nei distretti considerati non va ad inficiare i risultati.

Come presentato in Tabella 3, nei distretti veneti la maggior parte degli occupati del settore della logistica sono impiegati nel trasporto terrestre e nelle altre attività sopra descritte della classe 63, poiché predomina un modello di organizzazione produttiva *transport-intensive*. Come recenti studi sulla logistica distrettuale hanno messo in evidenza, il trasporto terrestre riguarda prevalentemente la movimentazione su strada mentre il ricorso alla ferrovia è molto limitato a causa delle dimensioni aziendali che non permettono di raggiungere standard di carico adeguati, esiguità delle distanze da ricoprire, caratteristiche dei prodotti da spedire, tempi di consegna, carenze del servizio e del sistema-Paese, ecc. (Isfort *et al.*, 2005; D'Agostino, Iannone, 2006).

Negli otto anni considerati, il subsettore che è cresciuto di più è il trasporto aereo⁴ seguito dal trasporto terrestre.

Tabella 3 Distribuzione degli occupati nei distretti industriali veneti tra le diverse categorie di imprese della logistica

Sottocategorie classe "I"	Occupati 1996	Occupati 2003	Var. % occupati
Trasporto terrestre (60)	9759	12348	26,53
Trasporto via acqua (61)	44	52	18,18
Trasporto aereo (62)	101	831	722,77
Altre attività (63)	3111	3012	-3,18
Corrieri (64)	5	1	-80,00
<i>Totale</i>	15016	18247	21,52

Fonte: nostra elaborazione su dati INPS

Al fine di investigare l'impatto dell'internazionalizzazione sulla variazione degli occupati nel settore della logistica, in questa sezione vengono definiti il grado di internazionalizzazione e la variazione occupazionale nello stesso settore.

⁴ La crescita degli occupati nel settore del trasporto aereo è tuttavia concentrata in un unico distretto industriale, il distretto di Thiene (n. 75) dove ha sede dal 1998 la compagnia aerea Volare Airlines, acquisita da Volare Spa nel 2006.

Come presentato in Mariotti e Piscitello (2006), il grado di internazionalizzazione del distretto nel periodo 1996-2003 (%) è calcolato come la variazione di occupati presso le affiliate estere delle imprese distrettuali sulla variazione totale dell'occupazione avvenuta all'interno del distretto nello stesso periodo.

$$I_i = (\Delta O_{Ai} / \Delta O_{Ti}) * 100$$

dove:

I_i = grado di internazionalizzazione del distretto i con $i = (1, 2, \dots, 33)$

O_{Ai} = occupati nelle affiliate estere del distretto i

O_{Ti} = occupati totali del distretto i

Analogamente, la variazione occupazionale nel settore della logistica e nei relativi subsettori nel periodo 1996-2003 è data dal rapporto tra la variazione occupazionale delle imprese della logistica, localizzate nel distretto (i), e la variazione totale dell'occupazione del distretto (i):

$$\text{Variazione occupazionale-Logistica (\%)} = (\Delta O_{Log\ i} / \Delta O_{Ti}) * 100$$

Poiché l'analisi riguarda soltanto 33 distretti industriali non è stato possibile condurre elaborazioni di natura statistico-econometrica, si è ricorso, quindi, a delle analisi statistiche descrittive che, con l'ausilio di grafici, permettono di fornire una prima lettura del fenomeno.

Le Figure 2 e 3 mettono in relazione il grado di internazionalizzazione e la variazione occupazionale del settore della logistica; nella Figura 3, in particolare, è evidenziato il livello di internazionalizzazione nei Paesi dell'Europa Centrale e Orientale, area in cui si concentrano gli investimenti dei distretti veneti (il 50% degli addetti all'estero è occupato in quest'area – Tabella 2).

Tutti i distretti che hanno internazionalizzato mostrano una crescita del settore della logistica, con l'eccezione di tre (n. 77; 78; 92); ma in pochi casi ad un grado di internazionalizzazione più elevato della media corrisponde una maggiore crescita degli addetti nella logistica in conto terzi, come dimostra la scarsa numerosità del quadrante I (in alto a destra). Si verifica, invece, abbastanza di frequente il caso opposto: una bassa crescita della logistica è accompagnata da una bassa internazionalizzazione (quadrante III).

Un caso interessante è rappresentato dal distretto di Montebelluna (n. 82) che registra un rilevante aumento degli occupati nella logistica, riconducibile alla tendenza delle imprese manifatturiere del distretto ad esternalizzare le attività logistiche ad operatori locali, così come messo in evidenza dall'indagine su logistica e trasporti nella filiera dello sportssystem del distretto di Montebelluna, condotta da Isfort *et al.* (2005). Altro caso peculiare è il distretto di Thiene (n. 75) in cui la crescita degli occupati nella logistica è da attribuire al subsettore del

trasporto aereo e, in particolare, alla società Volare Spa, già Volare Airlines, sorta nel comune di Thiene nel 1998.

La relazione positiva tra internazionalizzazione e crescita degli occupati nella logistica non cambia significativamente nel caso di investimenti esteri nei PECO, come presentato in Figura 3.

Nelle Figure 4 e 5 sono proposte, invece, due analisi settoriali, delle voci ATECO 63, “attività di supporto ed ausiliarie”, ove si collocano molti degli operatori logistici integrati, e 60, “trasporto terrestre”, ove si registra la crescita di addetti più rilevante, eccetto la movimentazione aerea. Il trasporto su strada è anche la modalità più utilizzata, soprattutto verso l’Europa.

La crescita media del sottosectore 60 “Trasporto terrestre” (7,2) è stata maggiore della crescita del sottosectore 63 “Altre attività” (0,8), ove la maggior parte delle imprese presenta una crescita nulla, se non negativa degli occupati; ciò a conferma della tendenza ad esternalizzare più il trasporto rispetto ad altre funzioni logistiche.

5 CONCLUSIONI

Il presente lavoro ha voluto esplorare una tematica ancora poco affrontata dalla letteratura ma di rilevante interesse, dal momento che la logistica rappresenta un fattore determinante di competitività per le imprese distrettuali che internazionalizzano i propri processi.

Diversamente da quanto evidenziato nell’analisi relativa ai servizi in generale (Mariotti, Piscitello, 2006), la presente applicazione empirica mostra che non vi è una evidente relazione diretta tra il grado di internazionalizzazione e la crescita dei settori della logistica degli stessi distretti.

I risultati a cui si è giunti non sono del tutto soddisfacenti, perché lasciano aperte alcune questioni, ma costituiscono una base d’analisi da cui avviare futuri approfondimenti. Il tema va approfondito anche con l’ausilio di interviste dirette volte a capire il comportamento logistico delle imprese distrettuali operanti su scala globale (*District Chain Management*), spesso diverso da quello delle imprese non distrettuali (D’Agostino, 2001; D’Agostino, Iannone, 2006). La modalità secondo cui viene gestita la logistica, soprattutto in termini di scelta tra esternalizzare o mantenere all’interno le sue funzioni, influisce in modo determinante sulla possibilità che il processo di internazionalizzazione crei una crescita occupazionale del settore dei servizi logistici. Vari sono gli elementi che influiscono su tali scelte, tra cui determinante è la tipologia di relazioni (gerarchiche o paritarie) che legano le singole imprese distrettuali e che influiscono sul processo decisionale. In base a tale elemento, è possibile distinguere i distretti in a) *distretti indotto*, in cui emergono una o due imprese guida, di solito di grandi dimensioni che prendono tutte le decisioni strategiche per il distretto, inclusa la logistica; b) *distretti concorrenziali*, in cui la leadership è ripartita tra decine di

imprese di medie dimensioni, che stentano a condividere informazioni strategiche con i concorrenti, a scapito dell'efficienza sistemica; c) *distretti polverizzati*, in cui operano numerose imprese di piccole dimensioni, che spesso però cercano di superare la loro debolezza strutturale tramite l'integrazione con le altre aziende su aspetti di interesse collettivo (D'Agostino, Civiero, 2003; Isfort *et al.*, 2005).

Comunque, al di là della tipologia di distretto, è noto che in Italia i tassi di outsourcing della logistica sono ancora abbastanza contenuti e inferiori alla media europea, nonché concentrati principalmente nel trasporto, piuttosto che nelle altre attività logistiche (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2006). Ciò è confermato anche da uno studio empirico su uno dei distretti veneti, quello di Montebelluna, secondo cui quasi l'80% dei magazzini e della gestione delle scorte è gestito esclusivamente o in prevalenza all'interno, mentre la maggior parte delle attività di trasporto risulta esternalizzata grazie alla presenza di operatori specializzati che, nel caso del distretto di Montebelluna, sono localizzati all'interno dello stesso (Mazzarino, 2006; Isfort *et al.*, 2005). L'affidamento a terzi delle attività di trasporto rappresenta la prima fase di outsourcing logistico in cui si esternalizzano solamente le funzioni che risultano costose e difficili da gestire "in casa" e non considerate strategiche e "core".

Una scarsa terziarizzazione delle attività di movimentazione potrebbe essere il motivo per il quale la crescita della logistica in seguito all'internazionalizzazione, misurata dal lato dell'offerta di servizi in conto terzi, non è così evidente.

Sarebbe a questo punto interessante verificare se gli addetti alla logistica interni alle imprese sono cresciuti di più nei distretti che si trovano nel quadrante in alto a destra, a controbilanciare la scarsa crescita del settore dei servizi in conto terzi. Una seconda ipotesi è la possibilità che, anche nei casi di outsourcing, le imprese si siano affidate ad operatori logistici non distrettuali o addirittura stranieri, multinazionali operanti anche nel Paese di destinazione dell'investimento. Anche questa seconda ipotesi è plausibile, dal momento che la bilancia dei pagamenti italiana dei servizi logistici è negativa per circa 4 miliardi di euro, indicando perdita di competitività degli operatori nazionali, in parte causata da una eccessiva frammentazione dell'offerta. Federtrasporto e Nomisma (2005) hanno calcolato che nel decennio 1995-2005 la quota di mercato degli operatori italiani è scesa dal 50% al 35% per la modalità stradale e dal 61% al 24% per l'aereo, per effetto anche dei processi di liberalizzazione.

Infine, andrebbero considerate anche le diverse strategie che guidano l'internazionalizzazione le quali hanno impatti differenti sulla logistica: quando la delocalizzazione è motivata dalla ricerca di risparmi produttivi, sfruttando i differenziali di costo tra un Paese e l'altro, è necessario evitare che i maggiori costi logistici che ne derivano vadano a compensare i risparmi ottenuti; quando all'estero si ricercano know-how, tecnologie o risorse non

disponibili nel Paese di origine, l'aspetto dell'efficienza logistica dovrebbe passare un po' in secondo piano.

6 Bibliografia

- Aguiari G., Marini G.B. (1999), *La Logistica nell'economia senza frontiere*, Franco Angeli, Milano.
- Barba Navaretti G., Venables A.J. (2004), *Multinational Firms in the world economy*, Princeton University Press.
- Becattini G., Rullani E. (1993), Sistema locale e mercato globale, *Economia e Politica Industriale*, n. 80.
- Becattini G. (2002), From Marshall's to Italian "Industrial District". A brief critical reconstruction, in Quadrio Curzio A., Fortis M (a cura di), *Complexity and industrial clusters*, Physica-Verlag, New York.
- Beltrame M., Del Fabbro G. (2000), Una infrastruttura di supply chain management per i distretti industriali, *Sistemi & Imprese*, 10.
- Blomström M., Fors G., Lipsey R.E. (1997), Foreign direct investment and employment: home country experience in the United States and Sweden, *The Economic Journal*, 107, n° 445, pp.1787-1797.
- Boscacci F., Maggi E. (2002), Ruolo e definizione dell'industria della logistica nel sistema economico italiano ed europeo: ipotesi di aggiornamento delle classificazioni statistiche, *Atti XXIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali (AISRe)*, Reggio Calabria, 10-12 ottobre.
- Boscacci F. (2003) (a cura di), *La nuova logistica. Una industria in formazione tra territorio, ambiente e sistema economico*, EGEA, Milano.
- Brewer A.M., Button K.J., Hensher D.A. (2001) (a cura di), *Handbook of logistics and supply-chain management*, Pergamon, Amsterdam.
- Civiero M., D'Agostino Z. (2003), Reti distrettuali e reti logistiche: schemi di analisi e proposte di intervento, mimeo.
- Confindustria (2006), *Logistica per crescere*, Roma, 1° febbraio 2006.
- Corò G., Volpe M. (2006), Delocalizzazione internazionale e domanda di trasporto nei sistemi produttivi locali del made in Italy, in Polidori G., Musso E., Marcucci E. (a cura di), *I trasporti e L'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, Franco Angeli, Milano, pp. 388-398.
- D'Agostino Z. (2001), Guidelines di Supply Chain Management (SCM) per le PMI distrettuali, *mimeo*.
- D'Agostino Z., Iannone F. (2006), Un nuovo approccio alle politiche istituzionali per il governo dei sistemi logistici territoriali, in Polidori G., Musso E., Marcucci E. (a cura di), *I*

- trasporti e L'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, Franco Angeli, Milano, pp. 399-418.
- ECMT (1996), *Polarisation of European logistical areas and new trends in logistics*, Paris, *mimeo*.
- Federtrasporto-Nomisma (2005), *Scenari dei trasporti. L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana*, Quaderno n. 7.
- Fors G., Kokko A. (1999), Home country effects of FDI: Foreign production and structural change in home country operations, *Proceedings of The Seventh Sorbonne International Conference*, Paris, June.
- Isfort, Tlsu-Tedis Center, Istiee (2005), *Logistica e trasporti nella filiera dello sportssystem del distretto di Montebelluna: benchmark e criticità*, Osservatorio Nazionale sul trasporto merci e la logistica, Roma, *mimeo*.
- ISTAT (1996), *Rapporto Annuale. La situazione del paese nel 1995*, Roma, ISTAT, pp.262-271.
- Kobayashi S. (1998), *Rinnovare la logistica. Come definire le strategie di distribuzione fisica globale*, Il Sole24Ore, Milano.
- Lattarulo P. (2001), *Logistica e trasporti nel distretto di prato. Anello debole o fattore di crescita?*, Franco Angeli, Milano.
- Lipsey R.E. (2002), Home and Host Country Effects of FDI, *NBER Working Paper*, n. 9293.
- Maggi E. (1998), Study on The Location of Logistics Nodes, *I Quaderni scientifici di Trasporti Europei*, ISTIEE, Trieste, pp. 5-36.
- Maggi E. (2003), Gli attori dei trasporti e della logistica: la classificazione tradizionale, in Boscacci F. (a cura di), *La nuova logistica. Una industria in formazione tra territorio, ambiente e sistema economico*, EGEA, Milano, pp. 57-88.
- Mariotti I., Piscitello L. (2006), The impact of outward FDI on local employment. Evidence from the Italian case, In M. Arauzo, Liviano D., Martín M. (eds), *Entrepreneurship, Economic Growth and Industrial Location*, Edward Elgar, London, in corso di pubblicazione.
- Mariotti S., Mutinelli M., Piscitello L. (2003), Home country employment and foreign direct investment: evidence from the Italian case, *Cambridge Journal of Economics*, n°27, pp.419-431.
- Mariotti S., Mutinelli M., Piscitello L. (2005), "L'internazionalizzazione produttiva dei distretti industriali. Un'analisi delle determinanti", in Mariotti, S. (a cura di), *Internazionalizzazione, innovazione e crescita dell'industria italiana*, Franco Angeli, Milano, pp. 15-39.
- Markusen J.R., Konan D.E., Venables A.J. and Zhang K.H. (1996), *A Unified Treatment of Horizontal Direct Investment, Vertical Direct Investment and the Pattern of Trade in Goods and Services*, Working Paper 5696, Cambridge, National Bureau of Economic Research.

- Mazzarino M. (2006), Processi di internazionalizzazione e logistica di distretto: un'analisi di benchmark, *Atti VIII Riunione Scientifica della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti (SIET)*, 29 giugno-1 luglio, Trieste.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2006), Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica, *Piano per la Logistica*, Roma, gennaio.
- Onida F. (2001), IDE: su cosa fare ricerca?, *Economia e Politica Industriale*, n. 111.
- Rossetti S., Schiattarella R. (2003), Un approccio di sistema all'analisi della delocalizzazione internazionale. Uno studio per il settore del made in Italy, in Acocella N., Sonnino E. (a cura di), *Movimenti di persone e movimenti di capitale in Europa*, Il Mulino, Bologna.
- Rullani E. (1995), Distretti industriali ed economia globale, *Economia e società regionale*, 50.
- Savona M., Schiattarella R. (2004), International relocation of production and the growth of services: the case of the "Made in Italy" industries, *Transnational Corporations*, Vol. 13, n°2, pp.57-76.
- Schiattarella R. (1999), La delocalizzazione internazionale: problemi di definizione e di misurazione, *Economia e Politica Industriale*, n.103.
- Signorini L.F. (a cura di) (2000), *Lo sviluppo locale. Un'indagine della Banca d'Italia sui distretti industriali*, Donzelli, Roma.
- Signorini L.F. (a cura di) (2003), *Economie locali, modelli di agglomerazione e apertura internazionale*, Centro Studi Banca d'Italia, Università di Bologna.
- Unioncamere-Mediobanca (2005), *Le medie imprese industriali italiane, 1996-2002*, Ufficio Studi Mediobanca, Centro Studi Unioncamere, mimeo.

ABSTRACT

The aim of the paper is to investigate the impact of outward FDI, undertaken by the district firms located in Veneto region, on the logistics' employment growth which has occurred within the same district. Specifically, the focus is on the employment growth of the logistics service providers.

The sample of analysis is represented by the 34 industrial districts located in Veneto, as identified by the Istat classification in 1996, operating in the Made in Italy sectors (textile-clothing, home furniture, leather-shoes, electro-mechanics), and the whole logistics sector, including those firms that carry out activities concerning the handling and management of goods on behalf of manufacturing firms, as defined by the ATECO classification "I – Transport, Warehousing, Communication".

Figura 2 Internazionalizzazione e variazione occupazionale nel settore della logistica

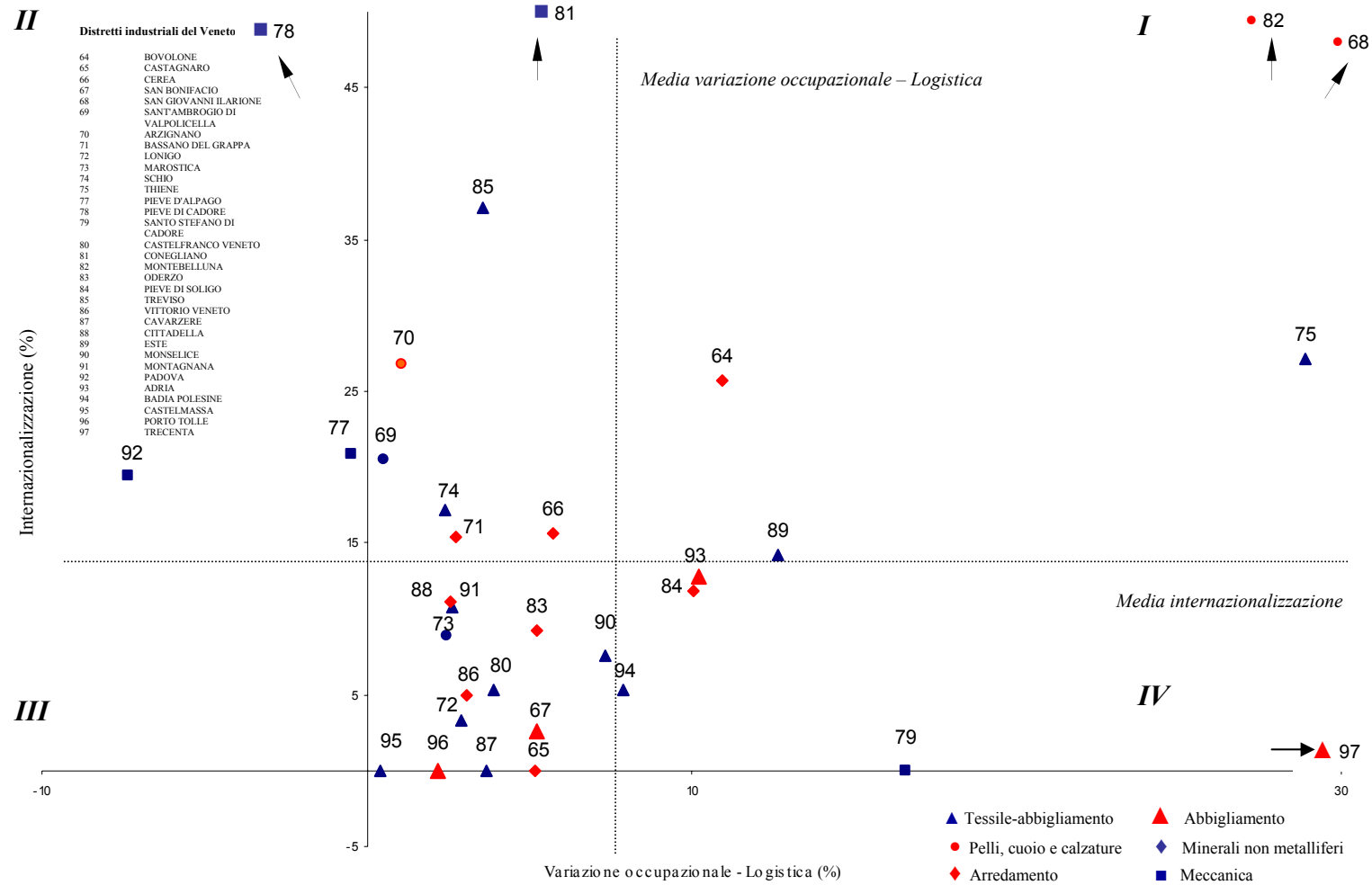


Figura 3 Internazionalizzazione nei PECO e variazione occupazionale nel settore della logistica

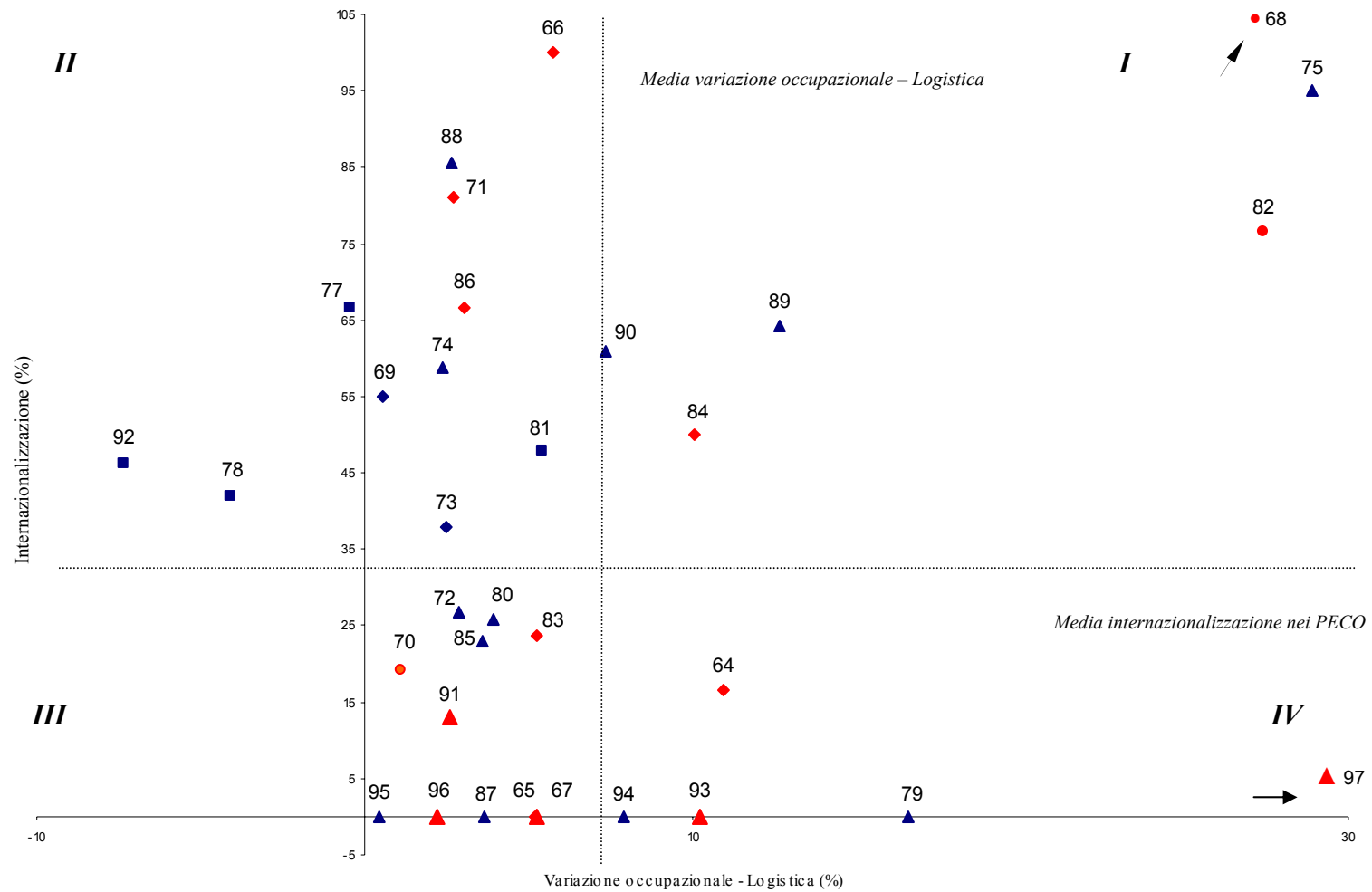


Figura 4 Internazionalizzazione e variazione occupazionale nel settore delle “attività ausiliarie” (I 63)

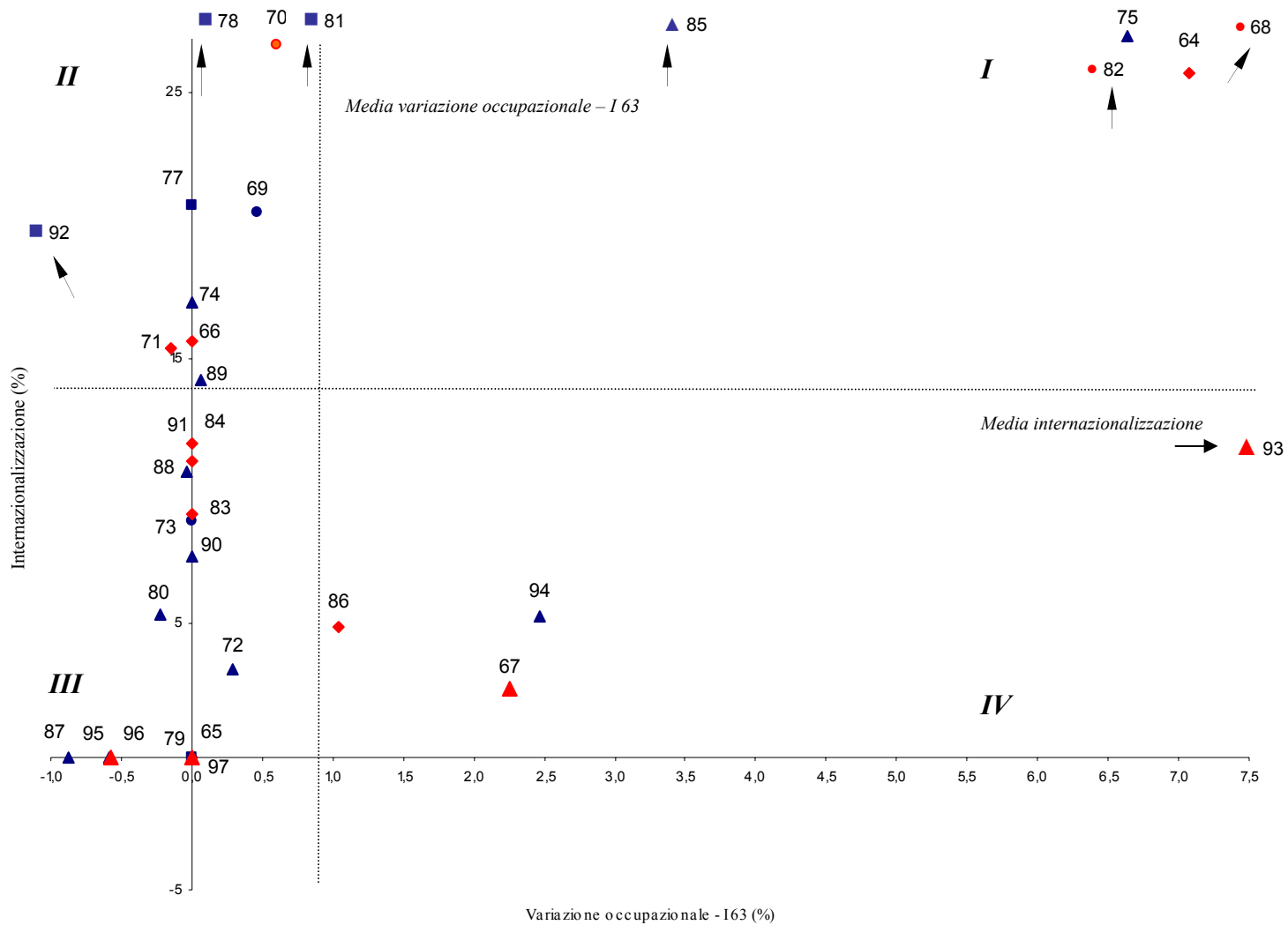


Figura 5 Internazionalizzazione e variazione occupazionale nel settore dei “trasporti terrestri” (I 60)

