

IL CONVEGNO DI WORLD CAPITAL IN EIRE

INVESTIRE nella logistica CONVIENE



“La logistica applicata alla grande distribuzione” è stato il tema del convegno organizzato da World Capital all’ultima edizione dell’Eire. A lato, da sinistra a destra, Neda Aghabegloo (World Capital), Alessandro Ricci (UIR), Marco Clerici (World Capital), Paolo Bisogni (AIILOG) e Stefano Bellintani (Politecnico di Milano)

■ Gian Carlo Lanzetti

La sempre maggiore centralità della logistica ha spinto all’adozione di immobili progettati in partenza per favorire le attività tipiche di stoccaggio, preparazione ordini e movimentazione. Un contributo alla crescita del real estate



Qualificare l’offerta immobiliare per dare valore all’Italia: una straordinaria occasione per rilanciare il Paese. È stato questo il claim dell’edizione 2014 di Eire (Expo Italia Real Estate). Grande spazio ha trovato al suo interno la logistica, come peraltro riconosciuto da Antonio Intiglietta, Presidente di Eire, che aprendo i lavori del convegno dedicato a “La logistica applicata alla Grande Distribuzione”, ha esplicitamente affermato che “la logistica è uno degli asset principali del real estate nazionale; come tale deve affrontare un processo di innovazione fondamentale in cui l’eCommerce rappresenta una delle sfide maggiori, e deve compiere uno sforzo di miglioramento per essere in grado di rispondere alle odierne istanze”.

Borsino Immobiliare: rendimenti all’8%

Il suddetto convegno è stato aperto con un aggiornamento del Borsino

Immobiliare della Logistica, a cura di Neda Aghabegloo, Head of Research department - World Capital. Il Borsino, giunto alla diciassettesima edizione, ha confermato che l’Italia offre ottime opportunità di investimento nel settore della logistica immobiliare: i prezzi e le locazioni, rispetto all’estero, sono attraenti con margini di crescita tuttora ampi.

“Negli ultimi sette anni - dice Aghabegloo - i canoni di locazione hanno visto un calo del 20% e solo nei primi mesi del 2014 il trend negativo sembra essersi arrestato. La contrazione più marcata si è verificata tra il 2007 e il 2009 (-12% in tre anni), mentre nei quattro anni successivi la flessione totale del mercato si è fermata all’8%. I rendimenti, nello stesso periodo, sono aumentati del 13%, passando da 6,9% all’8%. Questa apparente contraddizione è dovuta alla diminuzione dei prezzi di vendita degli stessi immobili, influenzata anche

dalla diminuzione del valore delle aree edificabili. Oggi il mercato vive una fase di stabilizzazione che per il prossimo semestre fa intravedere possibili segni di ripresa in alcune prime location”. Vediamo alcune anticipazioni sui valori del nuovo Borsino:

- Relativamente alla locazione degli immobili nuovi, il Nord presenta il range più ampio con un valore minimo a Piacenza di 33 €/mq e uno massimo a Genova di 60 €/mq.
- Il Centro, invece, riporta una contrazione nei valori, come nel caso di Firenze con un massimo di 58 €/mq e Perugia con 44 €/mq.
- Al sud e nelle isole il range dei valori va da un minimo di 32 €/mq a Bari fino a un massimo di 50 €/mq a Cagliari.

Per quanto riguarda la durata media delle trattative, più del 50% si è conclusa tra 8 e 12 mesi; per quanto attiene ai tagli più richiesti, la preferenza rimane per quelli tra 1.000 e 5.000 mq.

I requisiti dei CeDi moderni

Il tema dei Centri di Distribuzione è stato l’argomento su cui si è incentrata la relazione di Paolo Bisogni, Presidente di AIILOG nonché Amministratore Delegato di Sogenet



Neda Aghabegloo: “il mercato vive una fase di stabilizzazione che fa intravedere possibili segni di ripresa in alcune prime location”

e Vice Presidente ELA - European Logistic Association. Sono tre in sostanza i ruoli del CeDi nell’odierna catena della fornitura: essere punto di consolidamento delle forniture (ovvero far guadagnare efficienza), fungere da product mixing (ossia



Alessandro Ricci: “è finito il tempo delle sovvenzioni, si deve passare agli incentivi sostenendo progetti pilota e innovativi, oltre che puntare sulle start up”



Un'immagine dei lavori del convegno. Per Intiglietta "la logistica deve affrontare un processo di innovazione fondamentale in cui l'eCommerce rappresenta una delle sfide maggiori"

creare assortimento) e funzionare da supply mixing (anche in questo caso per produrre e recuperare efficienza). In altri termini i maggiori requisiti richiesti oggi ai CeDi sono due: essere in grado di garantire una riduzione dei costi logistici (il magazzino deve diventare sempre più un luogo di movimentazione / lavorazione di prodotti e non di mero stoccaggio) e porsi nella condizione di garantire forniture veloci con elevati livelli di servizio, grazie all'utilizzo di spazi e tecnologie adeguate, ponendo attenzione alla ottimizzazione di una serie di parametri tra cui la cubatura (è preferibile uno sviluppo in altezza che su superficie per esempio). La sostenibilità ambientale ed economica è un altro importante requisito da soddisfare.

E non è tutto: un CeDi moderno, ha aggiunto Bisogni, deve presentare tre altre caratteristiche: deve essere scalabile, ovvero espandibile/ricostruibile su aree esistenti; deve avere una forte apertura verso l'automazione, in quanto chiave per la sostenibilità e la riduzione dei costi di movimentazione; deve potersi aprire alla intermodalità.

Un rating per gli edifici logistici

Il metodo BRaVe (Building rating value) come strumento per la valutazione della efficienza degli immobili logistici è stato l'argomento trattato da Stefano Bellintani, professore del Dipartimento ABC del Politecnico di Milano. Il BRaVe è uno strumento specializzato e differenziato per segmenti di mercato: office building, logistics, residenziale condominiale, social housing, student housing, hotel, retail. Il principale pregio, sottolinea il suo ideatore, deriva dal fatto che trattasi dell'unico strumento del genere in circolazione; uno strumento che guarda alle prestazioni dell'edificio a 360 gradi assumendo il punto di vista dell'end user e che pertanto mira alla qualità a cui la proprietà dovrebbe tendere per dare piene garanzie ai tenant o ai potenziali acquirenti.

A questo proposito è utile ricordare che in molti casi il rischio dell'investimento immobiliare trascura gli aspetti strettamente attinenti alla

qualità dell'immobile, puntualmente (oggettivamente) individuata. Un pregio fondamentale di BRaVe è dunque quello di offrirsi come uno strumento di facilitazione e trasparenza a disposizione anche di chi non possiede particolari nozioni tecniche. Abbiamo chiesto a Bellintani di illustrarci come lo strumento vada correttamente implementato: "per la compilazione occorre disporre di una base-dati ben strutturata. Inoltre occorre tener presente che il sistema prevede delle release periodiche dettate dalle mutazioni in atto: dalle nuove soluzioni edilizie e tecnologiche in generale alle mutevoli influenze del contesto, sociali, economiche, 'di mercato' a cui va riferito il prodotto edilizio specifico (segmento o tipologia immobiliare)". BRaVe si configura dunque come uno strumento dinamico, che evolve in funzione degli sviluppi che impattano e che si riverberano sul prodotto. Si tratta pertanto di uno strumento che più in generale "può tornare utile alla community del real estate per generare una maggiore trasparenza di informazioni e per orientare il mercato verso prodotti edilizi sempre più appetibili, competitivi e di qualità.

Il caso CSG/Amazon è stato molto istruttivo poiché ha significato, per il modulo specialistico BRaVe Logistics, confrontarsi per la prima volta con un edificio che ospita un grande player dell'eCommerce. In effetti, nel caso del segmento della logistica, BRaVe fa riferimento ai cosiddetti magazzini porta-pallet, ossia alla tipologia di edifici logistici che più caratterizzano il mercato immobiliare specifico. Questo caso ci ha altresì insegnato che è possibile realizzare prodotti di altissima qualità (BRaVe Logistics AAA) che configurano operazioni di successo, in grado di attirare tenant e investitori di primario standing".

Intermodalità critica

Da parte sua Alessandro Ricci, presidente UIR (Unione Interporti Riuniti), si è soffermato sulla situazione della intermodalità in Italia. "Ammetto - ha detto - che non sia delle migliori. Il trasporto intermodale ha subito una drastica riduzione

CeDi e logistica

Intervista a Paolo Bisogni, Presidente AILOG

In che modo i CeDi possono contribuire a ridurre i costi?
 Il CeDi è un impianto presente tipicamente nei sistemi logistici della GDO. La presenza di uno o più CeDi nella catena di fornitura permette in primis di migliorare l'efficienza dei processi: il CeDi è un punto di consolidamento dal quale partono i rifornimenti di diversi prodotti verso i medesimi punti vendita, caricabili su un unico mezzo. In secondo luogo la presenza del CeDi è un fattore che migliora la sincronizzazione ed il coordinamento delle operazioni di fornitura: al punto vendita rifornito si presenteranno meno automezzi provenienti da aziende indipendenti. In terzo luogo il CeDi permette di centralizzare e quindi di ridurre le scorte, riducendo così il fabbisogno di capitale immobilizzato.

I CeDi attuali sono ottimizzati per gli obiettivi loro demandati oppure esistono spazi di miglioramento?
 I miglioramenti si possono cercare attraverso l'ammodernamento degli impianti. Occorrono magazzini che facilitino lo smistamento veloce, che abbiano quindi un'ampia maglia strutturale, con pochi pilastri ed ampi spazi di manovra. In alcuni casi le aziende vorranno e dovranno valutare l'apporto dell'automazione come leva per ridurre i costi di handling; anche in questo caso occorre avere in mente la possibilità di ristrutturare aree esistenti in modo da "fare spazio", ad esempio, per nuovi magazzini autoportanti.

Quali sono le leve sulle quali agire maggiormente per fare di un CeDi uno strumento di valenza logistica conforme alle esigenze distributive odierne?
 La leva dell'automazione e la leva del basso impatto ambientale ed energetico sono due fattori che vanno a braccetto. Impianti sviluppati maggiormente in altezza riducono il fabbisogno di superfici. L'altra leva è quella dell'intermodalità da ricercare anche attraverso sinergie con gli interporti.



Paolo Bisogni



Marco Clerici: "Semplificazione della burocrazia e politica degli incentivi, insieme a progetti pilota e cooperazione tra società per rilanciare il settore"



Stefano Bellintani ha illustrato i vantaggi e le potenzialità insite nell'uso del BRaVe, strumento per la valutazione oggettiva degli immobili logistici



Antonio Intiglietta: "la logistica è uno degli asset principali del real estate nazionale"

che tuttora continua. Azioni di forte sostegno e una politica attenta e efficace, possibilmente incentrata sulla premialità, reputo siano gli strumenti necessari per fronteggiare l'attuale situazione. È finito il tempo delle sovvenzioni, si deve passare agli incentivi, sostenendo per esempio progetti pilota e/o innovativi, oltre che puntare sulle start up. Sarebbe sufficiente, secondo me, finanziare nel breve periodo le strutture presenti in alcune zone: le regioni del nord-ovest, nord-est, Puglia e Campania sono quelle in cui sarebbe possibile sviluppare più traffico intermodale". Per contro, ha aggiunto Ricci, la qualità dei servizi offerti dagli interporti è decisamente buono. In prospettiva anche queste strutture guardano a servizi come l'eCommerce e l'agroalimentare. In Italia purtroppo vige ancora il franco-fabbrica che affida la consegna ad altri. "Ancora non si è compreso che la logistica non è un semplice fattore ma un valore aggiunto e come tale andrebbe considerato".

A agevolazioni per la logistica

Infine Marco Clerici, Managing Director World Capital, ha parlato di auspicabili agevolazioni per la logistica. "Semplificazione della burocrazia e politica degli incentivi, insieme a progetti pilota e cooperazione tra società ritengo siano le misure utili a rilanciare l'immobiliare logistico in Italia. Le agevolazioni fiscali sarebbero opportune ma difficilmente ottenibili in questo parti-

colare momento storico - economico; credo comunque che una qualsiasi forma di sgravio potrebbe rappresentare un significativo stimolo al recupero funzionale e alla conversione planivolumetrica di aree industriali. Poiché l'intermodalità è il futuro, ritengo quindi anche auspicabile mettere a regime ferrovie e interporti e fornire risposte efficaci ed efficienti a potenziali investitori interessati al nostro real estate logistico." ■

Il Borsino

Secondo semestre 2013
Sedicesima edizione

La nuova e diciassettesima edizione del Borsino immobiliare della Logistica a cura di World Capital è disponibile dal mese di settembre 2014.

Maggiori informazioni:
www.worldcapital.it