

Immobili logistici

white

paper



Speciale

IMMOBILI LOGISTICI

L'IMMOBILE: la base "hardware" che convoglia tendenze e strategie logistiche

A cura di **Cecilia Biondi**

La logistica dei nostri anni è sempre più dinamica e diversificata: e questo andamento si riflette direttamente sulle caratteristiche degli immobili, che sono tutti diversi, quando una volta erano tutti uguali. Più curati dal punto di vista dell'ergonomia e della vivibilità, pensati per soddisfare processi specifici e costruiti con cura, non solo per avviare investimenti più solidi ma anche per ridurre l'impatto sull'ambiente. Nell'ultimo anno di lavoro le novità non sono mancate: le abbiamo riassunte nelle pagine che seguono, con il contributo dei principali operatori immobiliari italiani e internazionali



SCENARI del mercato della logistica e loro influenza nell'immobiliare

L'immobiliare logistico è un settore che sta vivendo un periodo molto interessante, sia dal punto di vista finanziario, sia in termini di tendenze sociali ed economiche che rappresenta. Dove le poche ombre sono ad oggi ampiamente compensate dalle tantissime luci

di **Alessandra Rabuini**, Head of Industrial & Logistics,
ENGEL & VÖLKERS COMMERCIAL



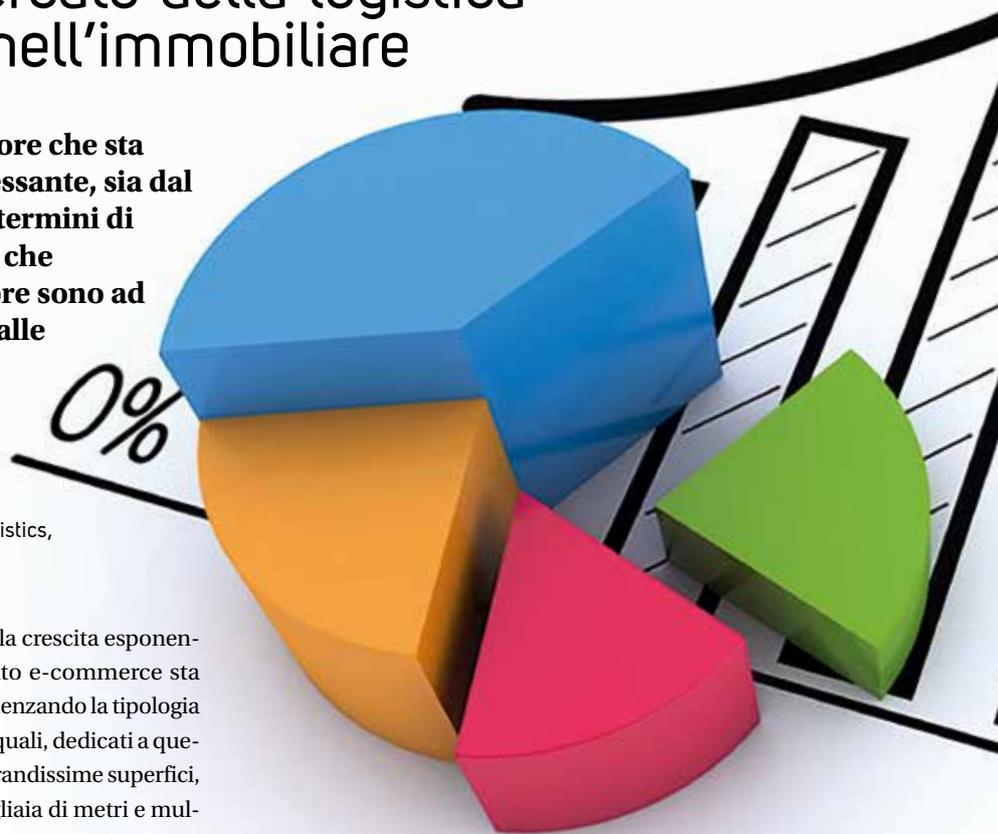
Nell'immobiliare la crescita esponenziale del mercato e-commerce sta fortemente influenzando la tipologia dei magazzini i quali, dedicati a questi flussi complessi sono di grandissime superfici, anche diverse decine di migliaia di metri e multipiano, o, di altra tipologia, come qualcuno coraggiosamente li ha definiti cioè "le scatole di spaghetti".

Questi ultimi sono buiding rettangolari, stretti e lunghi con bocche di carico a nastro per le consegne in tempi velocissimi, parcellizzate dell'ultimo miglio in tempi velocissimi.

Ma per meglio comprende le dinamiche sottese a questi cambiamenti, in un mercato globale e complesso, faremo una breve presentazione degli scenari europei ed italiani per meglio comprendere l'influenza determinata da fattori economici e commerciali sullo specifico settore dell'immobiliare logistico e di conseguenza nel settore immobiliare.

Il contesto europeo

Il mercato europeo della logistica, nel complesso, si mantiene forte e ancora in espansione, pur con volumi pressoché stabili. Dopo i volumi eccezionali raggiunti in Europa negli ultimi tre anni (in particolare nel 2017), stiamo assistendo a un fisiologico assestamento del mercato. Il 2017 ha registrato valori record in assoluto e non stupisce osservare un leggero rallentamento dei take-up nella prima metà del 2018, rispetto allo stesso periodo

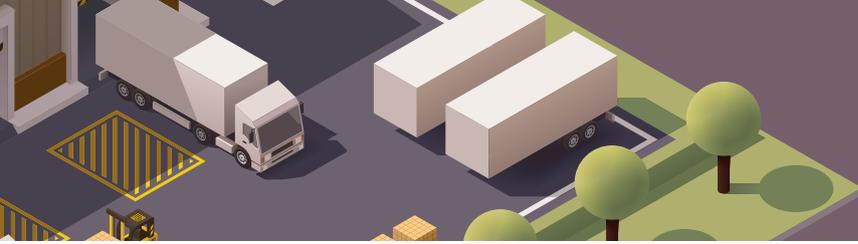


dello scorso anno. Tuttavia, il mercato della logistica è ancora molto forte e si mantiene ben al di sopra della media degli ultimi cinque anni. L'interesse degli investitori, inoltre, non sembra destinato a svanire nel breve periodo e nel primo semestre 2018 il mercato della logistica ha raggiunto il secondo miglior risultato di sempre. Due sono i fattori principali che hanno contribuito ad alimentare queste performance del mercato:

- una generale crescita del PIL dell'Eurozona;
- una forte espansione dell'e-commerce, che ha fortemente trainato il mercato soprattutto nei principali hub logistici europei. Ed è proprio in questo contesto, favorevole in tutta l'Europa, che la fiducia degli investitori e degli sviluppatori ha stimolato la realizzazione di nuove costruzioni, inclusi sviluppi speculativi.

Il mercato della logistica in Italia

La logistica italiana, la cui forte crescita è iniziata a fine 2015, non accenna a frenare la sua corsa e continua a seguire il trend europeo di fondo. Nel primo semestre 2018 sono stati osservati volumi più che raddoppiati rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno (circa 400 milioni di euro nell'H1 2018 rispetto ai 160 milio-



100%
ni di euro dello stesso periodo dell'anno precedente), alimentati soprattutto dagli investitori esteri.

La liquidità del mercato rimane abbondante e, oltre ai player tradizionali, la logistica attira oggi più che mai gli investitori internazionali, tra cui numerosi fondi di investimento inglesi, tedeschi, americani e, non ultimo, cinesi. L'andamento del settore della logistica nazionale rispecchia quello di paesi più maturi, cioè quelli del nord Europa. Prima di questa svolta si investiva nella logistica per differenziare il rischio, oggi l'approccio è diverso: gli investitori credono fortemente nell'immobiliare logistico e nei suoi fondamentali, e quindi investono. Nello scenario attuale, la compressione dei rendimenti netti "prime" accelera (come nella maggior parte dei paesi dell'Eurozona), raggiungendo un livello attuale intorno al 5,50% per gli immobili di Grado A. Per immobili di Grado A intendiamo nuove costruzioni (o comunque recenti), dotate di Sprinklers, con altezze sotto trave minime di 11,0 m, una baia di carico ogni 800 mq di SLP, illuminazione a led e possibilmente certificati secondo gli ultimi standard.

Questi valori, che testimoniano la qualità del prodotto e la liquidità del mercato, sono comunque ancora ben al di sopra dei titoli di Stato decennali (che hanno toccato il loro minimo storico nel 2016). Per questo motivo, quindi, i rendimenti prime della logistica rimangono molto interessanti rispetto ad altri asset.

Tecnologie, impianti innovativi e sostenibilità ambientale

Sempre più frequentemente, nel settore della logistica si sente parlare di "Industria 4.0". Che cosa significa? I termini che maggiormente rispondono a questa domanda sono: alta tecnologia, intelligenza artificiale e robotizzazione, tutti elementi che portano a rivedere l'intera architettura dei processi logistici e determinano nuove impostazioni. Per meglio comprendere questo cambiamento epocale che sta attraversando il settore della logistica, occorre familiarizzare con i seguenti concetti, i quali saranno sempre più ricorrenti entrando nel gergo logistico quotidiano. I principali sono: i Big Data, l'Internet of Things, il Just-in-time, la Blockchain, la robotica e i droni, i Co-Bot.

■ I Big Data, come recita Wikipedia, "sono l'insieme delle tecnologie e metodologie di analisi dei dati massivi per scoprire i legami tra fenomeni diversi e prevedere il futuro". La loro funzione è l'analisi predittiva: l'intento è quello di scoprire con anticipo le esigenze future dei clienti, in base ai flussi di merci movimentati, per essere in grado di soddisfarle al meglio e, non ultimo, orientare i consumi.

■ L'IOT, acronimo di "Internet of Things", ovvero "Internet delle cose", sta ad indicare gli oggetti e le merci che sono in grado di comunicarci dati e informazioni su loro stessi e dati aggregati con altri. In poche parole, è come se il mondo virtuale si allineasse al mondo fisico, cioè non avranno più confini.

■ Il Just-in-time è ormai entrato nell'uso comune per definire i tempi sempre più parossistici di consegna delle merci. Si tratta di una logica "pull" che parte dal magazzino e si riflette sulla produzione, richiedendo l'approvvigionamento dei soli prodotti esauriti, senza sovraccaricare gli spazi di stoccaggio e rendendo la filiera più efficiente.

■ La Blockchain può essere definita come un processo di condivisione di dati o di flussi di merci tra un gruppo di utenti. L'insieme organizzato di questi dati, generalmente protetto da crittografia, viene reso disponibile agli utenti autorizzati come una sorta di "libro mastro" virtuale, in grado di tracciare spostamenti, transazioni e quantità delle merci. Ogni dato deve essere validato e il focus è la sicurezza.

■ La Robotica consiste nell'introduzione di operatori meccanici ad alta tecnologia all'interno dei magazzini logistici, al fine di aiutare nella movimentazione fisica delle merci.

Esistono due correnti di pensiero in merito all'introduzione di Robot nei processi logistici: una pessimista e una ottimista. Il Wall Street Journal scrive che "robots are replacing workers where you shop".

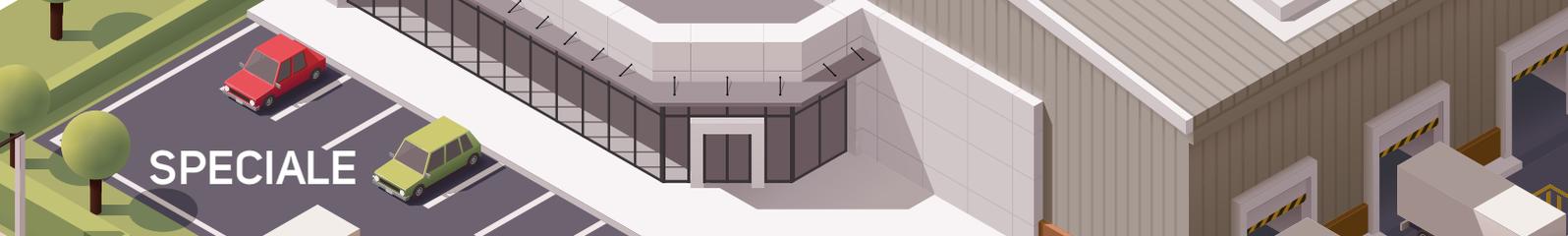
Lo Houston Chronicle, all'opposto, dice che: "a Houston i Robot di Amazon hanno portato più lavoro, non meno". In effetti, a Houston Amazon punta ad assumere 2.500 persone, più del doppio dei posti annunciati in precedenza per il progetto.

In Italia, a Passo Corese (nord di Roma), Amazon ha investito 150 milioni per la creazione di un fulfillment service (servizio di approvvigionamento) e per vari impianti e tecnologie. Gli scaffali, sotto i quali sono posizionati i robot Kiva, si spostano

in direzione degli operatori, e non viceversa.

Questi robot movimentano fino a 340 kg di scaffali e si orientano nei 100mila mq di magazzino grazie a codici a barre inseriti nel pavimento.





Altra tecnologia introdotta sempre da Amazon tramite il servizio “Amazon Prime Air” è il servizio di consegna tramite droni. Il primo esperimento in questo

senso è stato effettuato a Cambridge nel dicembre 2016. In 13 minuti dal momento in cui è stato effettuato l'ordine è stato consegnato un pacco di 2,6 kg.

■ L'ultima frontiera in materia di robotica, però, consiste nei Co-Bot. In un prossimo futuro ci sarà una vera integrazione tra il lavoro umano e quello della macchina: si prevede che l'operatore potrà controllare il Co-Bot tramite un dispositivo che tradurrà le sue onde cerebrali in un linguaggio decifrabile dalla macchina (BCI: Brain Computer Interfaces).

Per quanto riguarda invece la sostenibilità ambientale degli immobili, ci sono tre importanti elementi di novità da tener presente.

■ Le certificazioni LEED e BREEAM: vengono emesse da due enti, il primo americano e il secondo inglese, che certificano l'immobile come rispettoso dell'ambiente e in linea con gli ultimi standard di sostenibilità. “Infobuild” scrive che un immobile che abbia una delle seguenti certificazioni può crescere di valore addirittura fino all'11%.

■ La riduzione delle emissioni nell'atmosfera: sempre più operatori logistici adottano soluzioni di mobilità sostenibile, riducendo le emissioni tramite flotte di mezzi “green” ad impatto zero.

■ I crediti derivanti dalla riduzione di processi inquinanti.

Le ultime tendenze nel campo della logistica con conseguenze nel settore immobiliare

L'Industria 4.0, come ampiamente analizzato sopra, si basa sull'implementazione di una connessione tra sistemi fisici e digitali. L'introduzione di queste innovazioni nei processi aziendali ha inevitabilmente portato a modifiche nei modelli di business delle imprese, nel sistema competitivo, nella logistica e nella supply chain. Le evoluzioni del ruolo e delle caratteristiche della logistica sono riconducibili, tra le altre cose, alla crescita della popolazione e all'aumento della consapevolezza e del potere dei clienti. La crescita della popolazione, in grado di influenzare le scelte strategiche di lungo periodo delle aziende, diventa un dato importante dal momento che essa si concentra in due macro-categorie di location in particolare, le grandi metropoli dei paesi industrializzati e i paesi in via di sviluppo.

In questo contesto, gli operatori logistici dovranno far fronte a nuove sfide, da un lato operando in località remote di paesi

emergenti, carenti di infrastrutture adeguate, dall'altro garantendo consegne rapide in metropoli sempre più estese e trafficate.

L'aumento della consapevolezza e del potere dei clienti, inoltre, è in grado di ribaltare il rapporto tra consumatore e azienda, sbilanciando le forze a favore del consumatore. Oggi i clienti sono attenti, informati, esigenti, e pretendono che i servizi e le consegne vengano messi a disposizione in tempi brevi, in luoghi comodi e accessibili, con costi contenuti. Tutti questi elementi concorrono a creare nuove opportunità per le aziende del settore logistico ma, al contempo, si concretizzano numerose sfide e difficoltà legate alla complessità del mercato. Nel contesto attuale, perciò, la logistica deve puntare a due principali obiettivi: da un lato, l'integrazione con tutti gli attori della filiera, per condividere informazioni utili e rendere i servizi di consegna quanto più vicini possibile alle esigenze dell'utente; dall'altro, l'uso delle più recenti tecnologie per snellire e rendere efficienti i processi tradizionali. Tutto questo impatta, più che sul building logistico, sugli impianti tecnologici che vengono realizzati al suo interno.

Conclusioni

Per concludere circa il Real Estate nella logistica, si nota come negli ultimi anni il mercato degli immobili logistici sia cresciuto di pari passo con l'accrescimento dell'e-commerce. L'e-commerce, infatti, ha sostituito gli immobili retail con gli immobili logistici. Questi ultimi diventano più grandi e più raffinati (con superfici oltre i 10mila mq), sempre più personalizzati in base alle richieste del cliente e per la maggior parte concentrati in hub logistici di grandi dimensioni, quali interporti o retroporti. Immobili più piccoli (sotto i 10mila mq), generalmente cross-docking, saranno invece distribuiti più capillarmente sul territorio per garantire l'efficienza delle consegne “last mile”. Le maggiori innovazioni tecnologiche saranno all'interno dei grandi building logistici e consisteranno in robotica e tecnologie volte ad ottimizzare la movimentazione delle merci.



RECENTE SVILUPPO DI PROLOGIS ALL'INTERPORTO DI BOLOGNA.



RECENTE SVILUPPO DI P3 LOGISTIC PARKS A SALA BOLOGNESE (BO) PER DUCATI-LAMBORGHINI.

L'immobile logistico diventa quindi sempre meno "generalista" e questo porta a due principali conseguenze: da un lato, l'immobile troppo personalizzato potrebbe non piacere a investitori istitu-

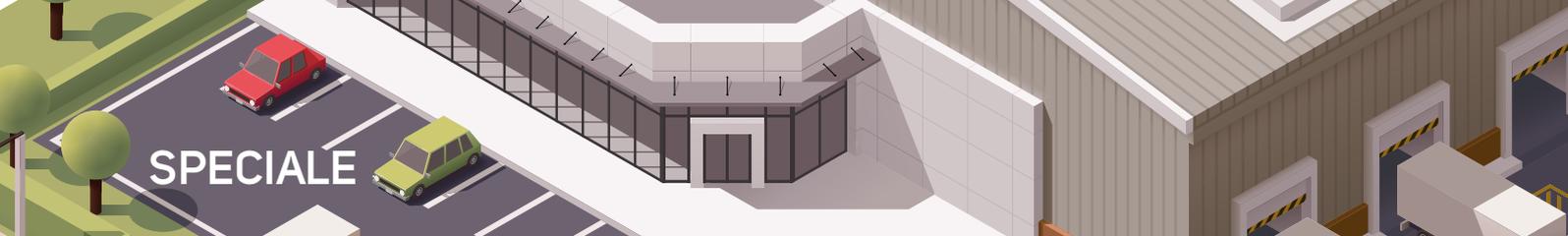
zionali (che temono di non riuscire più a locarlo in caso di cessazione del contratto) e potrebbe scoraggiare gli sviluppi senza un conduttore identificato in anticipo. Dall'altro lato, però, proprio in virtù dell'estrema personalizzazione, le durate contrattuali tendono ad allungarsi, poiché i tenant sono restii ad abbandonare un immobile studiato per le loro esigenze specifiche.

Sul versante geografico, Jean Luc Saporito, Managing Director di P3 Italia, sottolinea come le criticità relative alla personalizzazione vengano però "vanificate" se l'immobile si trova in una location interessante per la logistica. In definitiva, a guidare qualsiasi decisione di investimento è sempre la location: gli interporti (Bologna, Parma, Mortara, Novara ecc.) e le periferie delle grandi città (come Milano, Roma e Firenze) vanno a ruba e il vacancy rate in queste località è molto basso, con dei picchi di canoni senza paragoni nel resto d'Italia. La carenza di immobili sfitti e di spazi per lo sviluppo nelle location sopracitate, secondo nuove tendenze, porterà alla costruzione di magazzini logistici multipiano, come quelli utilizzati ad Hong Kong, pensati appositamente per guadagnare spazio in altezza. ●

L'innovazione protagonista alla P3 CONFERENCE 2017: Future Now

Alla fine del 2017 P3 ha organizzato a Praga una conferenza dedicata alle tendenze future del mercato e della società: dagli articoli di queste pagine possiamo capire quanto sia importante questo scenario come impatto sullo sviluppo immobiliare. Fra i relatori, delegati di aziende quali Amazon, Uber e IBM, oltre che della School of Management dell'Università di Cranfield e di nuove start-up tecnologiche, tutti riuniti per esplorare come la tecnologia sia destinata a trasformare il mondo in cui viviamo nel prossimo futuro. «Il futuro sta arrivando, e non tra cinque o dieci anni, ma nei prossimi 12-18 mesi» ha dichiarato **Ian Worboys, CEO di P3**, sfidando i delegati a introdurre al più presto possibile le nuove tecnologie per non rischiare l'estinzione. «Una parte del cambiamento fa paura, una parte è entusiasmante, nel suo insieme il cambiamento rappresenta un'opportunità». E conclude: «P3 si propone in un ruolo che va oltre lo sviluppo di parchi logistici; apparteniamo al settore della logistica e questo ci rende parte della dimensione più ampia della supply chain, siamo in grado di comprendere le tendenze e le problematiche che riguardano i nostri clienti, e intendiamo aiutarli a prepararsi in vista di cambiamenti che si stanno avvicinando rapidamente e che, in alcuni casi, sono già qui. La conferenza P3 è parte di questo approccio. Stiamo lavorando, fianco a fianco con i clienti e i colleghi del settore per identificare le tendenze più rilevanti, in modo da potere sviluppare gli edifici di cui essi hanno bisogno ora e in futuro».





SPECIALE



ITALIA, una situazione brillante per il mercato immobiliare

L'ultimo anno di lavoro ha ulteriormente rafforzato le tendenze positive del mercato immobiliare in Italia. Esaurito l'eccesso di edifici disponibili, gli sviluppi sono ripartiti, con una particolare attenzione alle location prime e alla qualità costruttiva. Lo dimostra per Prologis la consistente serie di realizzazioni che hanno visto la luce nel 2018



A colloquio con **Sandro Innocenti**, Senior Vice President, Country Manager di **PROLOGIS ITALIA**



Logistica Management: Come si presenta oggi la situazione di mercato per l'immobiliare logistico?

Sandro Innocenti: Molto bene: il momento che stiamo vivendo in questo settore è quasi emozionante. Nell'ultimo anno si sono consolidati i trend già visti nell'ultimo periodo: una sempre maggior richiesta di immobili moderni, adatti a svolgere attività di logistica intensiva, distribuzione, corrieri espresso e last mile e soprattutto e-commerce nelle sue varie connotazioni. E questo fenomeno penso che possa proseguire sicuramente ancora per tutto il 2019. Sono positive le notizie relative allo sviluppo immobiliare e c'è tanto dinamismo sia dal punto di vista degli investimenti, sia come attività dei conduttori che operano negli immobili stessi.

LM: Anche in Italia si conferma questo quadro positivo o il confronto con l'Europa ci vede, come in altri contesti, meno brillanti?

SI: È piuttosto il contrario: in generale è l'Europa meridionale, soprattutto l'Italia, a registrare le migliori performance rispetto al resto del continente, proprio perché è stata meno brillante in passato. Altri Paesi infatti hanno sostanzialmente raggiunto un apice nello sviluppo, dunque migliorano, sì, ma a tassi più misurati; la parte sud invece sfrutta da un lato un "effetto Macron" per la Francia, che ha dato un forte impulso all'economia, e una corsa all'adeguamento delle strutture logistiche, per Italia e Spagna ad esempio, che partivano da situazioni più deboli.

Resta però la valenza "locale" delle realizzazioni italiane: a parte qualche caso, nel quale il polo logistico in Italia funge da magazzino centrale europeo e distribuisce dall'Italia verso il resto d'Europa, per la maggior parte si tratta di centri di distribuzione regionali, pensati per servire il nostro mercato nazionale e i suoi fabbisogni, sia quelli del consumo che quelli della produzione. Sono molto spesso delle scelte dovute alla posizione dell'Italia sulla cartina geografica europea, inevitabilmente periferica. A meno che il Mediterraneo non torni ad essere un riferimento internazionale in termini di trasporti, non penso che questa situazione possa avere variazioni importanti in futuro.

LM: Tornando ai settori industriali di maggior impatto sullo sviluppo sull'immobiliare logistico, quali altre tendenze sono di traino, oltre all'e-commerce e alla distribuzione?

SI: La distribuzione alimentare e la gestione del prodotto farmaceutico, che impongono anche caratteristiche stringenti in termini costruttivi e vincoli ambientali, come quello della temperatura e il rispetto di normative ad hoc. Seguono poi il fashion e la componentistica industriale, in particolare nel settore automotive. Un po' secondaria invece, purtroppo, la relazione con i grandi nodi infrastrutturali del nostro Paese, quali porti, interporti e aeroporti, luoghi di "aggregazione" logistica oltre che intermodale nei quali l'utente, tra l'altro, potrebbe sfruttare tutte le possibili sinergie in termini di condivisione di servizi. Questa rimane indubbiamente una grande opportunità di sviluppo per il futuro, anche per rafforzare l'I-



MAGAZZINO DB SCHENKER,
INTERPORTO BOLOGNA.



SI: La qualità dell'edificio è essenziale ed è sempre più richiesta dal mercato. Ci sono oggi diverse opzioni che consentono di costruire in modo più razionale e soprattutto di gestire al meglio l'immobile come funzionalità e consumi energetici. Parliamo di ad esempio di Building Information Modeling e di Building Management System, con tutti i vantaggi che queste soluzioni possono dare ai fini della manutenzione e gestione dell'edificio. Tuttavia, molte di queste tecnologie sono ancora poco diffuse e poco sfruttate: comprensibile, se pensiamo che stiamo uscendo da una lunga fase di crisi nella quale si costruiva poco o con più limitate risorse economiche e dunque anche tecnologiche.



MAGAZZINO SDA,
INTERPORTO BOLOGNA.

talia come snodo di trasporto internazionale. Da un lato, mi sembra che manchi un vero e proprio piano organico di sviluppo, in grado di far cogliere al Paese tutte le possibili opportunità. Dall'altro, in compenso, vi sono progetti molto interessanti che vanno nella giusta direzione: possiamo citare a questo proposito l'Interporto di Bologna che ha avviato il primo servizio ferroviario veloce diretto all'Interporto di Nola; ma anche porti come Trieste o Venezia che sono in prima linea sull'innovazione e intermodalità.

Sarebbe bello che queste iniziative non fossero più lasciate all'imprenditorialità di alcuni singoli dirigenti di porti o interporti, bensì diventassero un elemento strutturale del Paese, considerando il suo declino come Paese produttivo ma nel contempo la sua importanza come Paese consumatore. La logistica deve diventare importante per l'Italia e in questo senso, per dirla in modo positivo, abbiamo ancora ampi margini di miglioramento per il futuro.

LM: Dal punto di vista tecnologico, che cosa si usa oggi per costruire edifici di qualità? E quanto sono richieste queste caratteristiche dal mercato?

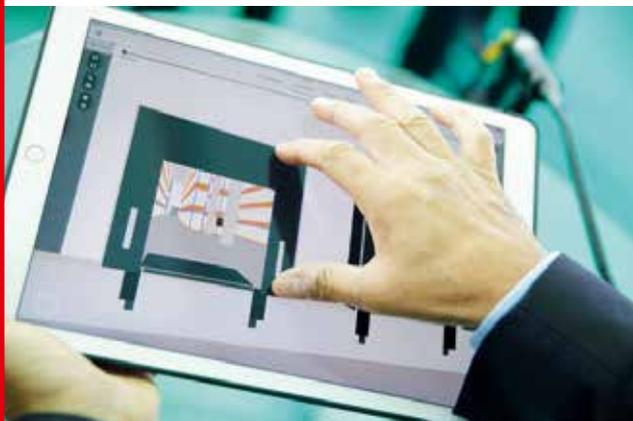
A livello di costruzione comunque il fatto che un magazzino sia dotato di classi energetiche alte e di certificazioni Leed e Breeam agevola enormemente la sua collocazione sul mercato e il valore dell'investimento per chi lo realizza. In termini di sostenibilità dunque l'edificio ha fatto notevoli passi avanti, perché proprio queste certificazioni valutano tutti gli aspetti dell'impatto ambientale dell'edificio: riciclabilità dei materiali, compatibilità con l'ambiente, invarianza idraulica, efficienza energetica e così via. A questo proposito l'utilizzo di



MAGAZZINO LOGISTA,
INTERPORTO BOLOGNA.

Le ULTIME REALIZZAZIONI Prologis in Italia

Prologis ha consegnato nel 2018 **cinque nuovi immobili**, dotati di caratteristiche di eccellenza: utilizzo di soluzioni BIM, in particolare del sistema Prologis Eegle per il controllo remoto e in tempo reale dei principali parametri energetici e manutentivi dello stesso, classi Bream Very Good o Leed Gold e diverse specificità funzionali. Nel contempo, ha avviato diversi nuovi sviluppi, nelle aree di Bergamo, Pavia e ancora presso l'Interporto di Bologna. All'inizio dell'anno ha



consegnato il nuovo polo logistico a temperatura controllata per Brivio & Viganò; ad aprile, presso l'Interporto di Bologna, il nuovo edificio a Logista Italia Spa, distributore integrato di prodotti correlati al tabacco, dolci, piccoli dispositivi elettronici e prodotti di cancelleria, con oltre 55.000 punti di consegna in Italia, sempre in Classe A. Vi è poi il nuovo edificio di Classe A "build-to-suit" per conto di un importante gruppo internazionale di beni di lusso, a Vescovana (Padova). Altri due nuovi edifici presso l'Interporto di Bologna, Classe A "build-to-suit", sono stati consegnati a SDA - Gruppo Poste Italiane: un hub di 23.600 metri quadrati che SDA utilizzerà per servire l'Emilia Romagna e una filiale di 4.000 metri quadrati dedicata alla gestione dei servizi su Bologna e provincia. Infine, è di settembre l'accordo con una primaria società operante nel settore delle consegne espresse per la realizzazione di un edificio di Classe A "build-to-suit" per la logistica a Stezzano (BG), in posizione strategica rispetto alla Tangenziale Sud di Bergamo e l'autostrada A4 Milano-Venezia. L'edificio caratterizzato da un elevato numero di porte di carico e scarico ospiterà un sorter per la distribuzione dei pacchi. Anche questi ultimi edifici sono certificati Bream Very Good e dotati di tecnologia Prologis Eegle.

luci led - considerando che l'illuminazione è sempre stata uno dei centri di costo principali per l'immobile logistico - è ormai diventato standard di mercato, oltre alla scelta di materiali che consentono una miglior coibentazione dell'edificio, per esempio utilizzando pannelli sandwich in metallo in luogo dei pannelli in calcestruzzo.

Discorso a parte invece per l'impianto fotovoltaico, che ad oggi, in assenza di incentivi dedicati, diventa un costo che lo sviluppatore non riesce più a recuperare, in quanto il suo beneficio è rivolto solo a chi in effetti utilizza l'edificio, in quanto titolare del contratto con il fornitore di energia. Inoltre, l'auto-produzione di energia risulta più interessante nel caso di magazzini particolarmente energivori, per esempio con impianti per il controllo della temperatura. Nei magazzini di nuova formulazione, che come detto riducono i consumi energetici in modo consistente, la quota di energia autoprodotta riversata in rete diventa davvero prevalente, e va a ridefinire in modo ancora più sostanziale il bilancio fra costi e benefici sia per l'utente che, a monte, per l'investitore.

LM: Per concludere qual è secondo voi oggi la valenza strategica di un edificio logistico e come pensate di contribuirvi come fornitore?

SI: Oggi l'immobile logistico non è più quel contenitore anonimo che si costruisce all'ultimo e magari dove costa il meno possibile. È invece una risorsa essenziale, le cui caratteristiche vengono stabilite attraverso un serio processo di screening delle aree, di progettazione e di valutazioni tecniche con tutte le parti coinvolte nel progetto, dal general contractor al conduttore finale. Per questo, un aspetto fondamentale di questo processo è la capacità di collaborare e qui ritroviamo uno dei nostri maggiori punti di forza. I risultati di questi anni di lavoro di Prologis Italia difficilmente sarebbero stati ottenuti senza una squadra affiatata e coesa come quella che possiamo vantare internamente.

Altrettanto positiva è la relazione con i general contractor con cui lavoriamo abitualmente, quali Engineering 2K, Fast e Techbau, oltre che con tutti gli utilizzatori finali ai quali finora abbiamo consegnato i nostri immobili. L'aspetto umano è cruciale anche e soprattutto in questo settore, dove è fondamentale per far sì che i cantieri siano un luogo dove si lavora in armonia, evitando gli stress e gli scontri che inevitabilmente rischiano di verificarsi, e per capire bene, anche anticipare, le esigenze dei tanti interlocutori coinvolti nella realizzazione di un progetto immobiliare logistico. Solo in questo modo è possibile fornire soluzioni, e non semplicemente edifici. 

RICICLABILE SEMPRE

MAI UN RIFIUTO



L'economia circolare di CPR System: un modello di valore nel rispetto dell'ambiente

La cassetta CPR System nasce nello stabilimento di Gallo dove, una volta stampata, viene movimentata per trasportare l'ortofrutta nei diversi punti vendita dei supermercati. Da qui, verrà poi ritirata e trasferita nei magazzini e centri di lavaggio, per ricominciare il suo viaggio, finché a fine vita, sarà rigranulata per produrre nuove cassette.

È questo il sistema virtuoso di CPR System, che gestisce l'intero percorso dei prodotti evitando l'immissione di rifiuti nell'ambiente, riducendo le emissioni di anidride carbonica e il traffico di mezzi su ruota. La pillola verde, in continua rigenerazione, è il perno su cui si fonda il SISTEMA.

Nel suo viaggio di composizione e scomposizione è riciclabile SEMPRE, MAI un rifiuto.



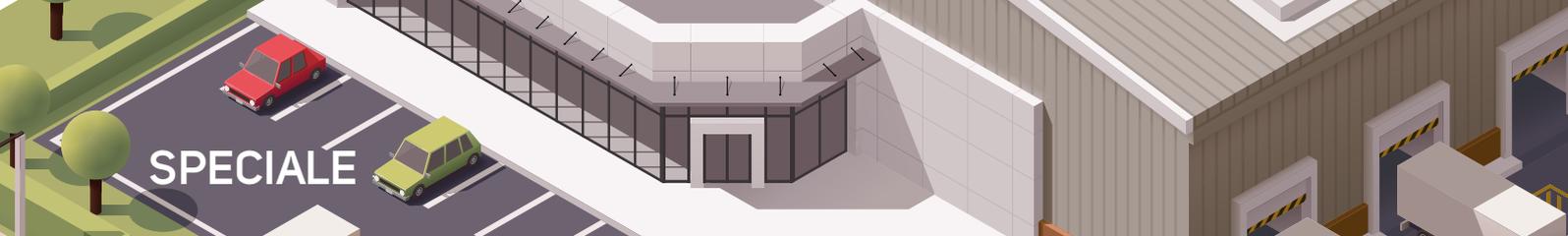
imballaggi per ortofrutta



imballaggi per freschi



pallets



PIÙ SICURO E PIÙ INNOVATIVO, così è l'investimento nell'immobiliare logistico

La logistica è un mondo molto dinamico, con tendenze di mercato forti, prima tra tutte l'e-commerce, che si riflettono direttamente sulle caratteristiche dell'edificio. A cominciare dalla location, che orienta in modo quasi obbligato le scelte degli investitori. Ripagati da rendimenti che si confermano molto solidi, e spesso più interessanti rispetto a quelli di altri settori immobiliari



A colloquio con **Andrea Faini**, CEO di **WORLD CAPITAL**



Logistica Management: In un anno di lavoro quali tendenze avete evidenziato nel mercato immobiliare logistico? Ci sono novità di rilievo?

Andrea Faini: Le tendenze più innovative sono quelle a cui assistiamo già da qualche anno: il mondo della logistica è cambiato, diventando molto più dinamico e diversificato, principalmente grazie all'e-commerce. Di fronte al cambio profondo della domanda di immobile logistico, gli sviluppatori hanno dovuto adeguarsi, realizzando prodotti adatti a svolgere questi servizi e a tradurre in pratica nuovi concetti. Abbiamo avuto casi di aziende che hanno dovuto lasciare vecchi edifici logistici in quanto privi di quelle caratteristiche che li rendono adeguati all'uso. Questa tendenza, nell'ultimo anno, si è ulteriormente accentuata, spingendo ancora di più sui processi legati all'e-commerce, quali distribuzione, ultimo miglio e consegne urba-

ne. Questo fenomeno non solo ha comportato un cambiamento nella fisionomia dei magazzini, ma ha anche avuto un impatto importante sulle location: nell'ultimo anno è cresciuta ancora la domanda di magazzini prossimi alle città, in quanto consentono di consegnare più velocemente al consumatore finale. L'attenzione alla capacità di soddisfare questi tempi di consegna sempre più ridotti si traduce in disponibilità di spesa: i conduttori sono disposti a spendere qualcosa di più per l'affitto del magazzino purché esso sia in una location prime, rispetto ad un passato in cui il cliente si rivolgeva prevalentemente a poli low cost. Oggi si sta creando una sorta di divario fra settori meno competitivi, che possono concedersi poli logistici più defilati e meno costosi, e settori in prima linea che non possono prescindere dalla location.

Altra linea evolutiva importante è quella del settore alimentare, che richiede edifici molto più complessi: la supply chain nel food è oggi un processo molto evoluto rispetto al passato e anche le sue strutture logistiche sono cambiate. Per il food e il largo consu-





Sarebbe importante che le amministrazioni locali riconoscessero nelle attività logistiche un alleato importante e non un nemico, cominciando a vedere la logistica nelle sue opportunità reali: non più solo portatrice di traffico, bensì generatrice di occupazione

mo peraltro valgono le stesse logiche dell'e-commerce: vicinanza alle città ed estrema sofisticazione dei processi, per poter servire tutti i clienti su tutti i canali. Dagli hub prossimi alle città si consegna anche ai supermercati urbani e in questo modo logistica e retail finiscono per avvicinarsi sempre di più. In tal senso molti supermercati o negozi stanno trasformando anche la loro struttura, per poter ospitare anche uno spazio dedicato alle consegne. Presto, credo, potremo fare un ordine on line e ritirare la nostra spesa al piccolo supermercato del centro storico. E pensare che, fino a poco tempo fa, l'e-commerce per l'alimentare sembrava quasi un miraggio. Questa tendenza è evidente non solo intorno alle città maggiori, Milano, Firenze, Roma, ma anche nei capoluoghi minori: dal canto nostro abbiamo seguito progetti molto interessanti in località, solo per dirne alcune, quali Bari, Bergamo, Brescia, Catania, Olbia, Padova, Napoli, Pavia, Torino, Verona... Insomma la distribuzione è il fenomeno che nell'ultimo anno ha registrato il maggior cambiamento, unitamente allo sviluppo dell'e-commerce e della multicanalità.

LM: Oltre all'e-commerce e all'alimentare, ci sono altri settori industriali che hanno trainato lo sviluppo di immobili?

AF: Sicuramente il farmaceutico, innanzitutto per le strutture che richiede in magazzino - temperatura controllata, severe condizioni ambientali, normative specifiche... - ma anche perché sarà il prossimo settore a fare il balzo nell'e-commerce, almeno per quanto riguarda il comparto parafarmaceutico o dei farmaci da banco. Un salto complesso perché anche questo prodotto, come quello alimentare, richiede il rispetto di condizioni particolari lungo tutta la sua supply chain, quindi anche durante le fasi di trasporto e consegna.

Un altro fenomeno attuale che impatta sullo sviluppo immobiliare è rappresentato dal ritorno dell'insourcing: società che in passato avevano terziarizzato l'attività di logistica stanno riportando in casa questo servizio, dotandosi di strutture e personale dedicato, o per meglio presidiare meglio la propria filiera, o per il variare del conto economico. In ogni caso l'immobile deve avere

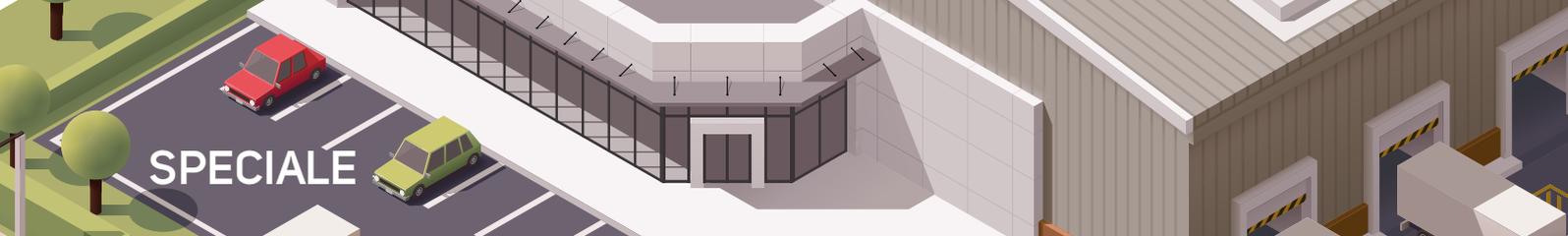
determinati requisiti e in certi casi questa operazione conduce alla scelta di un edificio nuovo, adeguato alla nuova attività.

LM: Dal punto di vista "capital market" come si profilano oggi gli investimenti nell'immobiliare logistico?

AF: Sono i dati che raccogliamo periodicamente nel nostro Borsino immobiliare della logistica. Da un lato, aumenta la domanda di magazzini di elevata qualità, e di conseguenza, il loro prezzo sale: ecco perché stiamo assistendo ancora alla diminuzione dei rendimenti. Ma l'investimento si presenta anche come sempre più sicuro: dall'altro lato dunque gli investitori sono più confidenti ad investire in logistica, rispetto ad altri settori immobiliari, perché vedono che è un fenomeno in crescita, proprio perché spinto da questa esigenza di realizzare magazzini adatti alle nuove funzioni.

Per esempio, anni fa il rendimento di un magazzino poteva essere anche del 9% e quello di un ufficio del 5%; oggi invece assistiamo ad una diminuzione dei rendimenti in generale su tutti i settori, e la logistica, con i suoi rendimenti del 5,2 - 5,3% netti o 6-7% lordi, vale intorno al 20% in più rispetto ad altre tipologie. Stiamo sempre parlando di immobili al top di gamma, quelli che il cliente richiede e per i quali è anche disposto a pagare un canone più alto sì, ma pur sempre sostenibile. Oggi insomma l'investitore accetta un rendimento meno elevato, pur di mantenere basso anche il rischio. Ma, davvero, negli ultimi anni è ormai difficile vedere magazzini vuoti, nelle posizioni e con le caratteristiche giuste: anzi, parlando di occupazione, il vacant è stato quasi completamente assorbito passando da un tasso di sfritto del 12-13%, a non più del 2-3%.

LM: Lo scorso anno ci siamo confrontati sul tema del recupero delle aree ex industriali nelle prime cerchie urbane. Avete



registrato un cambio di atteggiamento da parte delle amministrazioni cittadine, come supporto alle aziende che intendono costruire sui “brown field”?

AF: No, purtroppo. Non abbiamo registrato variazioni importanti di atteggiamento da parte delle pubbliche amministrazioni, in generale. Non ci sono incentivi particolari diretti a quelle società che proponano di recuperare aree già edificate e dismesse. Il problema è che il costo dello smaltimento dei materiali nocivi è sostanzialmente a carico di chi vende, poiché chi compra, comprensibilmente, si riserva la libertà di decidere dei propri investimenti e vuole avviare la propria attività su un'area pulita. Quello però che ho notato, rispetto al passato, è un leggero avvicinamento fra le due posizioni. Il proprietario di un terreno e relativi immobili, che per alcuni anni non abbia trovato un compratore, finisce per ridimensionare la propria richiesta economica. E se dall'altra parte la necessità di recuperare spazi logistici prossimi alle città è così forte che il conduttore è disposto ad elevare un po' la sua disponibilità di spesa, ecco che le due posizioni possono trovare un compromesso, anche in assenza di contributi esterni. Può capitare anche che il proprietario si accoli direttamente l'onere di liberare l'area dagli immobili presenti, pur di offrire direttamente l'area edificabile a condizioni per lui migliorative. E questa tendenza ultimamente ha consentito di sbloccare qualche area ferma da anni, non necessariamente grande, dove è stato trovato un punto di equilibrio fra le esigenze pressanti dell'operatore e le richieste economiche del proprietario.

Sarebbe importante però che le amministrazioni locali riconoscessero in queste attività un alleato importante e non un nemico, cominciando a vedere la logistica nelle sue opportunità reali: non più solo portatrice di traffico, bensì generatrice di occupazione. E potrebbero far coincidere questi progetti con un altro importante obiettivo pubblico, la salvaguardia del territorio. Talvolta troviamo ancora PGT che pongono vincoli alle attività logistiche, mentre consentono la realizzazione di attività produttive: il che è anacronistico, non solo perché in certi casi la logistica stessa incorpora funzioni di lavorazione sul prodotto, ma perché oggi la logistica è un asset che va ben al di là della semplice idea di un camion che disturba i cittadini attraversando il tessuto urbano. Va ricordato invece, a parte le consistenti possibilità di occupazione da parte della logistica, il fatto che oggi abbiamo la possibilità di realizzare edifici con importanti soluzioni di mitigazione ambientale, collocandoli all'interno di veri e propri “parchi logistici” il cui impatto sul territorio non ha più nulla a che vedere con quello delle fabbriche di una volta.

LM: Come si costruisce oggi un magazzino in modo che sia più efficiente?

AF: A parte tutte quelle soluzioni che riducono i consumi e dunque l'impatto sull'ambiente, che ormai il mercato richiede come standard, stiamo assistendo anche ad altre tendenze dal punto di vista costruttivo. Per esempio, parlando di ottimizzazione, notiamo la disponibilità ad esplorare altezze superiori anche al livello dei 10-12 metri, che si vede ormai normalmente. Si tratta prevalentemente di logistiche particolari, orientate all'uso di impianti automatici, che possono richiedere dai 15 fino anche ai 25 metri di altezza. Come in qualsiasi progetto immobiliare lo sviluppo in altezza consente di ottimizzare la superficie utilizzata: e lo stesso vale per le strutture multipiano, che l'e-commerce sembra apprezzare particolarmente.

Altra tendenza forte è quella che punta alla massima razionalizzazione degli spazi, realizzando aree di lavorazione ovunque sia possibile, per poter sfruttare tutto il volume disponibile. Inoltre, i magazzini oggi sono più belli, più luminosi e più ergonomici rispetto a un tempo: e anche questa dopotutto è efficienza. L'architettura ha oggi assunto una maggior importanza, perché nei magazzini vivono oggi più persone e per molto più tempo: quindi si prendono in considerazione aspetti di vivibilità, di welfare, di servizi, oltre che aree verdi e spazi esterni che indubbiamente conciliano le esigenze dell'ambiente con quelle delle persone. Un caso esemplare in questo senso è sicuramente quello di De-cathlon, nel nuovo magazzino di Basiano, aperto lo scorso anno, circondato da diverse strutture sportive e progettato in diretta collaborazione con i dipendenti. Tutte queste attenzioni diventano efficienza attraverso un coinvolgimento delle persone che porta a diffondere fra azienda e dipendenti un clima di fiducia e di motivazione reciproca.

LM: Per il futuro ci sono progetti o linee di sviluppo di particolare rilievo?

AF: Particolarmente significativo il progetto che abbiamo avviato con la LIUC Business School, l'Osseatorio sull'Immobi-lia-re Logistico (OSIL), che si propone di dare un “rating” ad ogni immobile logistico, in grado di renderlo facilmente riconoscibile sul mercato e quindi valutabile per il tipo di investimento che consente di ottenere. Si tratta di un modello di analisi, realizzato dai ricercatori del Centro sulla Supply Chain, che consente di posizionare l'immobile in una graduatoria indicata dal numero di stelle: da una a cinque come punteggio massimo.

Il modello è anche molto fattivo in quanto non solo consente di capire quale valore ha il proprio immobile, ma permette anche di identificare se e quanto è possibile migliorarlo, colmando se possibile le sue criticità. Una classifica che tiene conto delle caratteristiche tecniche dell'immobile ma anche della sua location, che come detto, ha oggi un peso non indifferente sulla qualità dell'investimento. ○

Costruire **SOSTENIBILE**

Due esempi particolarmente interessanti di soluzioni innovative applicate ai magazzini e finalizzate ad una maggior sostenibilità ambientale, sono tratti dalle esperienze maturate grazie al progetto **Ecologistico2**, il web tool di misurazione dell'impronta ambientale dei trasporti e delle attività di magazzino, sviluppato da **ECR Italia** in collaborazione con **GreenRouter**.

A questo proposito, a metà settembre, **GSI Italy** ha organizzato un convegno a Milano, dal titolo *"La logistica sostenibile è possibile e fa bene ai conti"*, per la presentazione delle ultime e più ragguardevoli case histories maturate grazie a questo strumento, pensato per affiancare le imprese nel loro viaggio verso la sostenibilità e aiutarle a trovare le soluzioni più adatte per migliorare l'impatto della loro supply chain, in ottica collaborativa e di condivisione dei risultati.

L'idea di fondo dello strumento Ecologistico2 e obiettivo fondante del progetto è la sostanziale equivalenza fra attenzione all'ambiente e risparmio economico: grazie al raggiungimento di una maggior efficienza energetica, si ottiene anche una riduzione delle emissioni di CO₂: ecco che le performance aziendali vanno di pari passo con un minor impatto sull'ambiente.

Semplice e noto il concetto che ispira il progetto: solo ciò che si può misurare, si può migliorare. Sul portale di Ecologistico2 (<http://logisticacollaborativa.it/tool/ecologistico2/>) le aziende trovano una serie di strumenti che consentono loro di valutare l'impatto climatico del proprio network logistico, e in seguito, possono identificare le leve per migliorare la sostenibilità ambientale della loro supply chain. Il progetto comprende tutti gli anelli della supply chain e prende in considerazione un'ampia rosa di possibilità, che vanno dallo switch modale nei flussi di approvvigionamento, alla gestione più efficiente del magazzino, alla truck fill optimisation, all'uso di energie alternative e di veicoli a ridotto impatto ambientale e così via.

Nelle pagine che seguono invece, come annunciato, riassumeremo solo i due casi che riguardano direttamente le caratteristiche degli edifici logistici, per i quali il tool GreenRouter consente di dettagliare i consumi diretti. I due casi più pertinenti al contesto, presentati a Milano, sono quelli di **Coop Italia** e di **L'Oreal**.

La prima si distingue per il grande impianto fotovoltaico posto sul tetto del nuovo polo logistico non food di Prato. Realizzato in sostituzione dei tre magazzini precedenti, questo magazzino è attivo dal 2009 (l'impianto dal 2010) e, insieme al sito di Faenza,



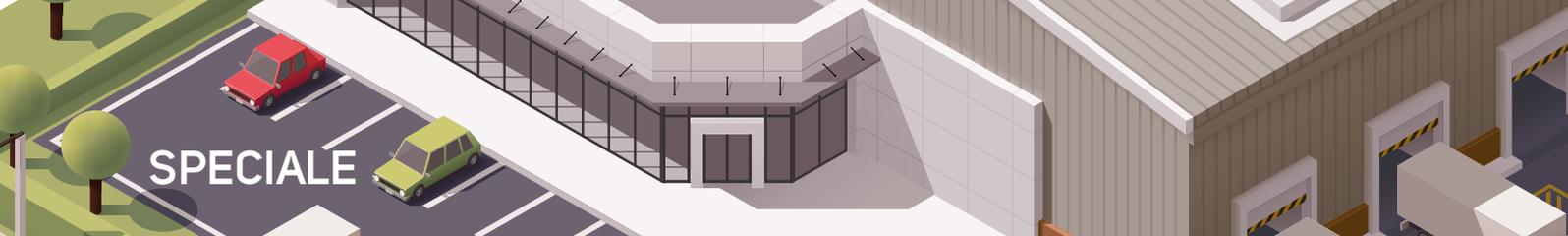
svolge la funzione di centrale logistica per i prodotti non food al servizio di oltre centoventi ipermercati e seicento supermercati della rete di vendita Coop. L'investimento totale è stato di circa cento milioni di euro.

L'impianto fotovoltaico realizzato ha una potenza pari a 2,9 MW ed è composto da 16mila pannelli da 185 W: al tempo il primo impianto fotovoltaico su copertura, per potenza, in Italia e addirittura al 12° posto nel mondo. Da sottolineare le specificità costruttive che tale impianto ha richiesto: ogni pannello pesa 17 kg, con un peso complessivo dell'impianto di oltre 270 tonnellate, a cui sommare cablaggi e quadri elettrici di servizio.

In questi otto anni di attività l'energia totale prodotta dall'impianto è stata di 28.577 MWh, solo la metà della quale viene autoconsumata. Per lo stesso periodo le emissioni di CO₂e evitate grazie all'impianto installato ammontano a circa 6.550 tonnellate, valore che raddoppia considerando l'energia che viene immessa in rete (nei momenti di picco produttivo). Le progressive azioni di efficientamento energetico e conseguente riduzione dei consumi, fanno sì che il Polo Logistico di Prato sia divenuto "autosufficiente in potenza". Un passo successivo sarebbe



IL POLO LOGISTICO COOP DI PRATO.



la possibilità di utilizzare adeguati sistemi di accumulo, grazie ai quali il magazzino potrebbe divenire autosufficiente nelle 24 ore e assicurare la fornitura di elettricità anche in assenza di radiazione solare.

Il magazzino di Prato ha una superficie di 47mila mq coperti e importanti sistemi automatici di magazzini all'interno (sorter e mini-load). L'impostazione progettuale ha posto attenzione agli aspetti ambientali attraverso vari tipi di tecnologie: pannelli radianti a pavimento per il riscaldamento, caldaie a condensazione con impianti di circolazione acqua a bassa temperatura, condizionamento con gruppi frigoriferi condensati ad acqua, illuminazione "intelligente" e (più recentemente) a LED e così via.

Secondo caso quello di **L'Oréal**, che ha realizzato a Villanterio (Pavia) un nuovo polo logistico in sostituzione di due preesistenti magazzini. Questo sito svolge la funzione di magazzino centrale di stoccaggio, con circa 45mila mq coperti: rispetto alla situazione precedente, pur riducendo di oltre il 15% la superficie coperta, si registra un aumento di oltre il 20% della capacità di stoccaggio (50 mila posti pallet) grazie allo sfruttamento dell'altezza (12 metri sotto trave).

In linea con la politica ambientale di L'Oréal, il magazzino è stato progettato e realizzato con importanti criteri di sostenibilità, dimostrati dall'ottenimento della certificazione LEED Gold, tra i primissimi siti logistici in Italia, all'epoca della costruzione.



Molto rilevanti, tra i criteri di giudizio, i punteggi ottenuti nelle categorie Water, Energy&Atmosphere e Innovation. Tra le soluzioni tecnologiche adottate per l'efficienza energetica, spicca la soluzione integrata di smart lighting (LED Intelligent Technology). Rispetto a 490 corpi illuminanti con tecnologia tradizionale, la soluzione LED prevede il ricorso a soli 438 corpi illuminanti ma soprattutto un consumo annuo di 57.800 kWh, con una riduzione pari all'87% rispetto alla soluzione alternativa. Ne deriva un impatto annuo, in termini di emissioni, pari a 127,8 ton di CO2e (mix elettrico standard per l'Italia), che si somma alle 79,2 ton annue di CO2e (e 2,7 kg di PMx) ridotte grazie all'eliminazione dei navettaggi tra i siti logistici preesistenti.

Sport e logistica

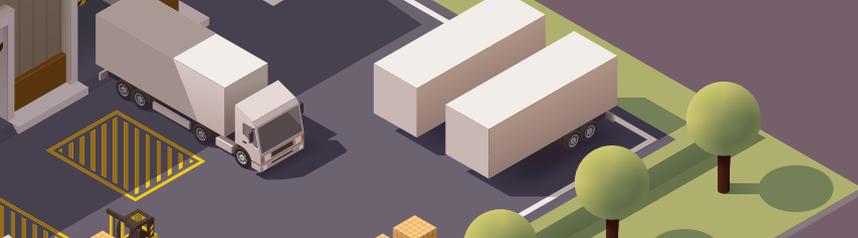
Altra realizzazione a nostro avviso esemplare è quella del nuovo deposito di **Decathlon Italia**, a Basiano (sud di Milano), che



IMMAGINI DEL NUOVO MAGAZZINO L'ORÉAL.



conta 40mila mq di superficie a suolo, 15mila mq di mezzanino multilivello, 4mila mq di uffici, locali comuni, locali tecnici e ulteriori milleduecento mq per un laboratorio regionale dedicato alle riparazioni. A questo spazio si aggiunge un'area esterna comprensiva di un parcheggio di 460 posti auto e piazzale di carico e scarico con oltre quaranta porte. Circa duecento le persone che vi lavorano e sessanta milioni gli articoli movimentati annualmente. Il sito si distingue per la capacità di gestione multicanale e multiservizio: non solo serve i negozi di Lombardia, nord ovest Italia, Slovenia e Croazia per un totale di trentanove



IMMAGINI DEL NUOVO MAGAZZINO DECATHLON DI BASIANO.



punti vendita, ma gestisce anche gli ordini on line e inoltre consente di ritirare gli acquisti effettuati via web, nell'ambito del servizio clicca&ritira. Ampia anche la gamma delle lavorazioni sul prodotto, che si aggiungono alle attività standard di transito e stoccaggio merce, e che in questo modo vengono collocate in spazi molto più adeguati. Fra questi vi sono laboratorio di riparazione per biciclette, macchinari fitness, orologi, roller; laboratorio di stampa e ricamo; spazio lavaggio bici; laboratorio di manutenzione sci e snowboard.

Al di là dei servizi offerti, che evidentemente vanno oltre la logistica comunemente intesa, la vera nota differenziante dell'attuale struttura è relativa al miglioramento in termini di comfort per il collaboratore. Il nuovo sito è riscaldato e interamente climatizzato, caratteristiche non standard per la logistica moderna; entrambi i processi inoltre avvengono con energia pulita, grazie alle pompe di calore. Il sito presenta una doppia fila di finestroni lungo il perimetro (2.500 mq di superficie vetrata) e di lucernai sul tetto (1.700 mq di soffitti vetrati), che garantiscono lo sfruttamento della luce naturale, a cui si aggiunge l'utilizzo di un impianto interamente a LED in ottica di risparmio energetico. L'area parcheggio inoltre dispone di colonnine per la ricarica delle autovetture elettriche e di posti verdi riservati al car pooling. Queste soluzioni hanno permesso al nuovo sito Decathlon di Basiano di ottenere una certificazione energetica di classe A.

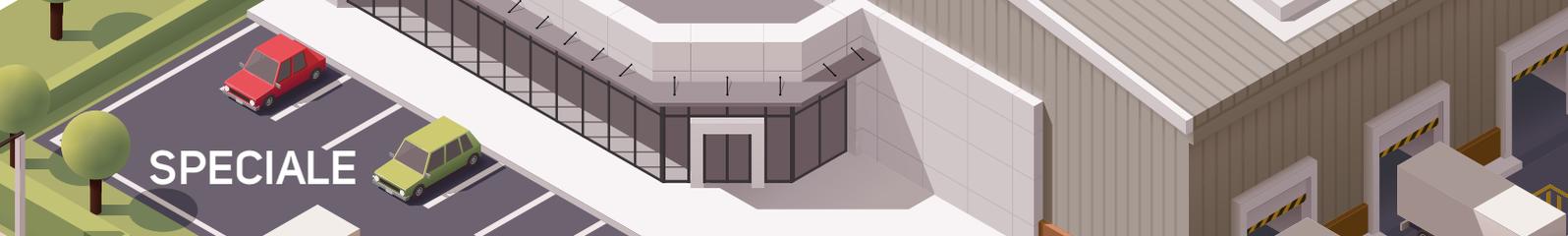
Inoltre, nel pieno rispetto dello spirito aziendale, settanta collaboratori sono stati coinvolti nello sviluppo del progetto, dalle prime formulazioni su carta fino alla completa realizzazione. Per circa un anno e mezzo i collaboratori si sono organizzati in gruppi di lavoro, concentrandosi a delineare al meglio gli spazi lavorativi e di stoccaggio, ideare zone di co-working e prevedere spazi comuni che facilitassero la pratica dello sport all'interno del sito. La co-progettazione ha disegnato così degli spazi funzionali ed efficienti e ha contribuito a diffondere un senso di orgoglio e soddisfazione per la concretizzazione delle idee del team. Anche gli spazi esterni sono stati allestiti di conseguenza e vedono la presenza di un campo polifunzionale outdoor, con impianti di calcetto, basket, pallavolo e tennis, con relativi spogliatoi e docce.

Ancora da Basiano arriva un altro caso di eccellenza, quello del **Gruppo Arcese** e della sua nuova piattaforma multimodale operativa da settembre, caratterizzata da sostenibilità, sicurezza e innovazione. La struttura, di Classe A2, con i suoi 50mila metri quadrati sviluppati su un'area totale di circa 100mila, è stata costruita secondo le metodologie costruttive più innovative per ridurre al minimo l'impatto ambientale.

L'immobile si contraddistingue infatti per l'elevata efficienza energetica e funzionalità: in fase di progettazione sono stati considerati fondamentali criteri come la corretta esposizione, l'utilizzo di sistemi ad alto rendimento e l'efficienza energetica. Proprio in quest'ottica si inseriscono l'impianto fotovoltaico di 280 kW destinati al consumo diretto del sito e l'impiego di tecnologie sostenibili quali l'illuminazione a LED, i sensori di movimento e di luce diurna, gli impianti di recupero e riutilizzo delle acque e la stazione per la ricarica automezzi elettrici per la distribuzione dell'ultimo miglio. È stato inoltre sfruttato al massimo l'impiego della luce naturale per migliorare le condizioni di lavoro oltre che ottimizzare l'impiego di energia. Non solo sostenibilità: il nuovo sito è caratterizzato anche da elevati standard di sicurezza grazie a sistemi di videosorveglianza installati all'interno e all'esterno dell'edificio.

Anche in questo caso i concetti più tipicamente logistici - come il posizionamento strategico prossimo alle infrastrutture viarie e ai terminal intermodali del nord Italia, più precisamente sull'asse Milano-Venezia - si accompagnano alle scelte innovative tese a migliorare le condizioni di lavoro, come ad esempio l'introduzione di postazioni di lavoro ergonomiche per il personale impiegatizio. «Una scelta fortemente caratterizzata da tre valori per noi fondamentali» dichiara **Matteo Arcese, Presidente del Gruppo Arcese**. «Innovazione, il nostro elemento distintivo che ci accompagna da sempre e continuerà a farlo. Connessione, intesa come la consapevolezza dell'importanza della collaborazione tra colleghi, qui potenziata dalla concezione di spazi di lavoro aperti. E sostenibilità ambientale, resa possibile grazie alle attente scelte fatte in fase di progettazione che ci permetteranno di contribuire alla diminuzione delle emissioni generate dall'esercizio delle nostre attività».

La struttura Arcese di Classe A2, con i suoi 50mila metri quadrati sviluppati su un'area totale di circa 100mila, è stata costruita secondo le metodologie costruttive più innovative per ridurre al minimo l'impatto ambientale



Infine uno dei progetti più interessanti dell'anno è quello che ha visto la luce a Sala Bolognese, il nuovo hub logistico di **Automobili Lamborghini e Ducati Motor Holding**, realizzato da **P3** in circa sei mesi di lavoro. Con 30mila mq di superficie, comprende 700 mq di uffici, è dotato di altezza sotto trave di 12 metri, portanza del pavimento di 5 tonnellate per metro quadro e temperatura ambientale costante di 18 °C. In linea con tutti i nuovi progetti BTS di P3, il magazzino utilizza diverse tecnologie ecosostenibili, quali illuminazione LED, isolamento termico e pannelli solari sul tetto in grado di riscaldare l'acqua negli uffici e alimentare i sistemi di riscaldamento e raffreddamento. Inoltre viene utilizzata acqua di pozzo per l'irrigazione, riducendo ulteriormente l'impatto ambientale.

La costruzione di una pista ciclabile collegherà poi la stazione ferroviaria al parco logistico. Il progetto realizzato per Lamborghini e Ducati fa infatti parte di un progetto più ampio, il parco P3 di Sala Bolognese, nel quale costituisce il secondo magazzino edificato. In totale il parco occuperà un'area di circa 11 ettari, con circa 5mila mq per eventuali ampliamenti futuri. Altri tre ettari potranno poi essere destinati a nuovi progetti BTS per altri clienti.



Concludiamo questa selezione con un progetto logistico di tutt'altro tipo, quello realizzato da **Kopron** per **Borghi Impianti Oleodinamici**. Si tratta infatti di un particolare magazzino mobile, dedicato allo stoccaggio di componenti oleodinamici, realizzato presso il polo produttivo del cliente con tempistiche record: circa venti giorni.

L'edificio si compone di una struttura in acciaio zincato a caldo, prodotta nello stabilimento italiano di Kopron, l'azienda che



ha realizzato tutto il progetto a partire dal terreno, ed è ricoperto da un robusto telo in PVC di color grigio chiaro in Classe II e bande laterali antracite. Il magazzino mobile è costituito da due tunnel affiancati; ciascun capannone mobile è largo 20m, lungo 87 e alto 3,2 m, su una superficie coperta di circa 4.000 mq. La particolarità del magazzino mobile sta proprio nella sua ridotta altezza.

La gestione del magazzino, infatti, avviene con una modalità di picking manuale, senza accesso veicolare, cosa che per questo cliente e questo tipo di prodotto risulta strategica per un corretto monitoraggio dei prodotti catalogati. In questo caso il capannone in PVC era esattamente ciò che il cliente richiedeva per poter stoccare le proprie merci in velocità e sicurezza, ma senza i tempi e i costi della costruzione in muratura.

Energy management

Quando si costruisce un magazzino, oggi non si può non parlare di energy management. L'efficienza energetica è un obiettivo virtuoso, a prescindere: consumare di meno significa spendere di meno, e va ricercato il giusto punto di equilibrio fra investimenti e risultati. Oggi sono molte le soluzioni disponibili, alle quali si aggiunge, nel solco della digitalizzazione delle aziende in generale, anche quanto va sotto la definizione di Digital Energy. Con questo termine si intendono quelle architetture che non solo fanno uso di sistemi hardware e software per il monitoraggio e l'azionamento dei diversi impianti energetici, e che si integrano direttamente con le fasi di progettazione e realizzazione degli edifici, ma arrivano anche alle fasi di condivisione dei dati in quelle sedi dove questi possono diventare informazioni utili alla gestione dell'edificio stesso. Si può parlare insomma anche in questo caso di energia 4.0, laddove il monitoraggio dei consumi dell'edificio diventa patrimonio informativo in grado di abilitare nuove visioni e nuovi processi.

Altra importante linea di sviluppo in tema di energia è quella dell'autogenerazione. Secondo quanto emerge da uno studio commissionato da **Centrica Business Solutions** su oltre mille aziende, in sei Paesi (Italia, Regno Unito, Irlanda, Germania, Stati Uniti e Canada), finalizzato a identificare i fattori chiave e gli ostacoli all'adozione di nuovi approcci energetici, l'80% delle aziende intende assumere il controllo della propria energia entro il 2025, generando un quarto dell'energia elettrica in loco. E la percentuale delle aziende italiane è anche superiore: 85%.

È evidente che l'efficienza energetica è ormai un tema di primo piano per le organizzazioni, che stanno investendo sempre di più in soluzioni energetiche avanzate, spronate dalla necessità di migliorare l'efficienza operativa, dimostrare la loro responsabilità sociale e assicurare maggiore profittabilità. Le organizzazioni che si dotano di strategie energetiche formalizzate vengono definite "leader dell'energia" in quanto registrano risultati superiori a quelli di aziende simili in una serie di indicatori aziendali chiave. Tra gli altri: hanno 2,5 volte più probabilità di ottenere solidi risultati finanziari e di essere più efficienti; 2,3 volte più probabilità di essere un marchio leader nel loro settore e di essere incentrati sul cliente, garantendone la soddisfazione.

«È un segnale incoraggiante che le aziende italiane siano così lungimiranti quando si tratta di energia, con una percentuale di aziende che ha compreso l'importanza della generazione on site maggiore rispetto alla media

*globale (85% vs 79%)» commenta **Christian Stella, Managing Director di Centrica Business Solutions Italia.** «Assumere il controllo dell'energia è inevitabile per le aziende e lo è ancor di più in un Paese come l'Italia dove i costi di approvvigionamento sono più elevati rispetto agli altri Paesi dell'UE, con un'incidenza maggiore sulle PMI che pagano il 40% in più rispetto alla media europea».*

Merita citare ancora qualche percentuale interessante da questa ricerca. Innanzitutto risparmio di costi: il 41% delle realtà intervistate ha sperimentato una notevole riduzione del costo dell'energia dopo l'investimento in soluzioni tecnologiche avanzate. Inoltre, le organizzazioni che hanno investito in soluzioni energetiche attestano maggior controllo e visibilità sull'uso dell'energia (35%), conformità alla normativa (26%), conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, riduzione delle emissioni e miglioramento della reputazione aziendale (24%), conseguimento di entrate supplementari (23%), per citare solo i principali benefici.

Lo studio ha rilevato che circa la metà delle aziende intervistate ha già investito in soluzioni per l'efficienza energetica (52%), soluzioni di Energy Insight e monitoraggio dell'energia (40%), cogenerazione di energia elettrica e termica (37%) e rinnovabili (31%). In Italia, circa un quarto delle aziende intervistate ha già investito nella generazione on site (il 26% nella cogenerazione e il 24% nell'energia solare) e il 10% sta investendo in queste due tecnologie per averle a pieno regime entro i prossimi due anni. Dal punto di vista dei settori, il manifatturiero si aggiudica il primo posto tra i mercati più avanzati rispetto all'adozione di soluzioni energetiche; seguono l'immobiliare, che comprende anche l'edilizia, settore sottoposto alla continua pressione di dover adottare pratiche sostenibili, e le aziende di distribuzione. Nelle ultime posizioni, purtroppo, l'istruzione.

La ricerca completa si può leggere sul sito di Centrica Business Solutions, sezione Energy Advantage Report. 

