



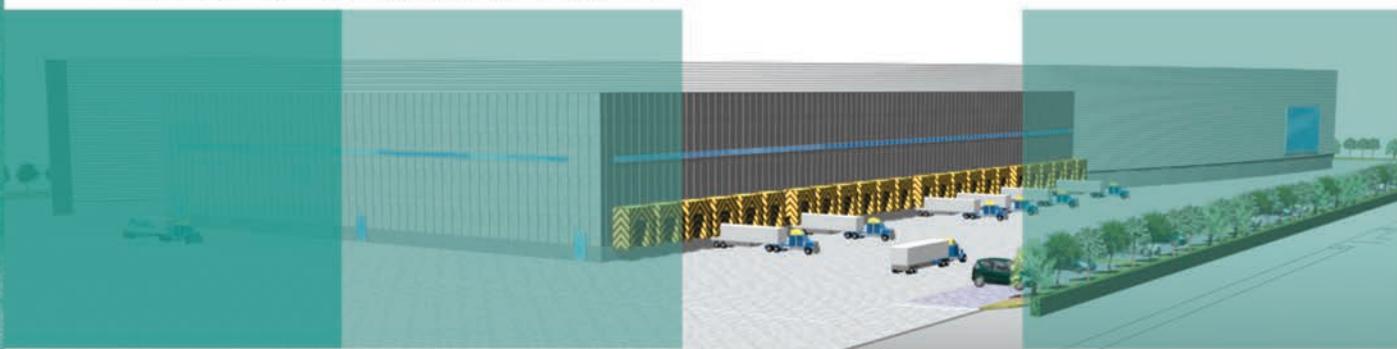
tredicesima edizione

BORSINO

immobiliare

della **LOGISTICA**

Primo semestre 2012



www.borsinoimmobiliarelogistica.it

powered by

 **World Capital**
REAL ESTATE CONSULTING



**Premio 2010 “Il Logistico dell'anno”
Winner 2010 “Logistics Awards”**

Direttore Responsabile:

Andrea Guido Faini

Direzione, Amministrazione e Redazione:

Piazza Maestri del Lavoro, 7 - 20063 Cernusco sul Naviglio (MI) - Tel. 02 9530.5886

Registrazione del tribunale di Milano numero 717 del 4 dicembre 2008

Impaginazione e Stampa:

Punto PS srl

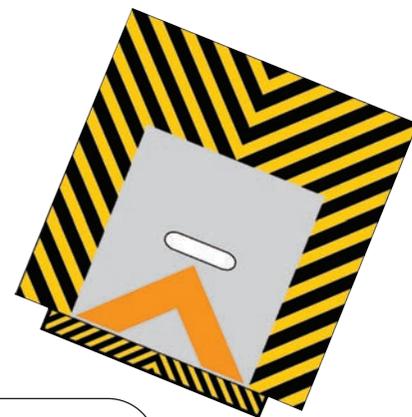
Via A. Ponchielli, 34 - 20062 Cassano d'Adda (MI) - Tel. 0363 361485

Finito di stampare nel mese di Ottobre 2012

È vietata la riproduzione anche parziale di testi e immagini.

Proprietà: World Capital Srl - Milano

SOMMARIO



- 2** > Qualità e recupero: fattori fondamentali per il rilancio del mercato logistico.
- 3** > Un sistema di rating del Politecnico di Milano per immobili industriali e per la logistica.
- 4** > Andamento storico.
- 5** > Valori medi di vendita.
- 6** > Offerta e Domanda Provinciale.
- 7** > Dinamiche provinciali di mercato.
- 8** > Valori medi di locazione Nord.
- 9** > Valori medi di locazione Centro-Sud.
- 10** > Valori medi di vendita Nord.
- 11** > Valori medi di vendita Centro-Sud.
- 12** > Andamento mercato immobiliare estero.
- 13** > Rendimenti.
- 14** > Gli Immobili Logistici e Industriali obsoleti: quale interazione con il territorio?
- 15** > Il mercato immobiliare logistico italiano: analisi SWOT.
- 16** > Questionario.
- 18** > Puntare sul potenziamento logistico e ferroviario delle aree retroportuali.
- 20** > Scelte più razionali per fronteggiare la crisi.
- 21** > Corsi e formazione.
- 22** > Concept completamente rinnovato per la nuova edizione di transpotec logitec.
- 23** > Guida al fornitore.
- 24** > Appuntamenti e fiere.

Qualità e recupero: fattori fondamentali per il rilancio del mercato logistico.



Riteniamo che vedere un bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto non sia semplicemente determinato da uno stato emotivo, ma più probabilmente dagli obiettivi che ci si è prefissati. In tal caso il bicchiere diviene semplicemente un contenitore, ed il li-

quido in esso contenuto delle opportunità. Questa è la chiave di lettura che probabilmente dobbiamo adottare per interpretare i dati relativi al primo semestre 2012 dei canoni di locazione ed dei prezzi di vendita degli immobili logistici in Italia.

Ciò è confermato dal fatto che, mentre per quanto concerne il “nuovo” siamo sempre più in presenza di operazioni “built to suite” complesse, articolate e programmate, per quanto riguarda “l’usato” il mercato è certamente più dinamico. In molti casi, su quasi tutta la penisola, un ribasso dei canoni di locazione ha portato ad una accentuata attività degli operatori alla ricerca del risparmio lungo tutta la catena logistico produttiva. La necessità degli operatori di fare “saving” in realtà si sta caratterizzando anche nella ricerca di maggiore “qualità immobiliare”. Infatti, il prezzo/canone non sono più le sole variabili considerate, in quanto la voce di costo gestione/manutenzione è diventata un elemento importante.

Il nostro continuo monitoraggio del mercato e delle sue dinamiche, i nostri sondaggi tra operatori e sviluppatori e le nostre ricerche ci hanno portato a comprendere che la qualità dell’immobile, condizionata da: localizzazione, strutture, involucro edilizio e caratteristiche impiantistiche ed energetiche, giocano un ruolo chiave nelle scelte di mercato. Un buon prodotto immobiliare determina un abbassamento repentino delle spese di gestione, la crescita dell’immagine aziendale e l’aumento della qualità del lavoro. Questi elementi, adeguatamente bilanciati con

l’aggiunta della localizzazione plasmano l’edificio ideale per l’operatore logistico in grado di competere sul mercato.

Questo numero del Borsino analizza gran parte di questi elementi, in primis andando a prendere in esame i valori di vendita e locazione del mercato immobiliare logistico Italiano ed Europeo semestre dopo semestre. In secondo luogo, grazie all’adozione del modello di rating elaborato dal Laboratorio GestiTec del Politecnico di Milano ed entrando quindi nel Club B.RA.VE (Building Rating Value) dell’efficienza immobiliare, si sta interfacciando con esperti di diversi settori, riuscendo a diffondere una visione d’insieme difficilmente raggiungibile con metodi e/o modelli tradizionali. A tal proposito è sufficiente considerare che nel solo 2012 sono stati valutati più di 150.000 mq di depositi logistici, di ogni qualità e natura.

Da questa indagine oltre al ruolo chiave rivestito dalla qualità, emerge che l’aspetto Green della Supply Chain, fino a pochi anni fa del tutto trascurato, è sempre più richiesto e sotto molti aspetti necessario. Un aspetto Green che non si limita più alla banale certificazione energetica o alla quantità di energia prodotta da fonti rinnovabili, ma ha raggiunto un concetto più profondo, basato sul recupero di immobili ad uso logistico ormai obsoleti. Immobili per la maggior parte situati in location strategiche, che ridurrebbero enormemente i tempi di percorrenza e i relativi costi ed impatto inquinante. Con canoni, dato lo stato, assolutamente vantaggiosi, ma con costi iniziali di recupero ben sopra la media. Problema, quest’ultimo, del tutto sormontabile se si sviluppasse una intelligente politica d’incentivazione.

E’ questa la linea guida che vuole seguire il Borsino, per poter preservare il territorio e la qualità, aspettando la ripresa economica che sembrerebbe iniziare a ripartire.

Marco Clerici

Marketing & Sales Management

Un sistema di rating del Politecnico di Milano per valutare la fattibilità di interventi di **riqualificazione/valorizzazione di immobili industriali e per la logistica.**



Negli anni dal 1996 al 2007 il mercato del Real Estate ha visto il rapido incremento degli operatori e dei fatturati in segmenti quali i Fondi di Investimento, lo sviluppo di iniziative immobiliari (i developer), le attività di consulenza ecc. Occorre però rive-

levare come una parte degli operatori del settore abbia impostato la propria attività secondo un "business model" fondato su parametri e logiche di natura quasi esclusivamente finanziaria che privilegiavano il capital gain rispetto al termine della redditività. Il modello è stato imperniato, sull'espansione della leva finanziaria, sul trading, ovvero sulla capacità di stressare i tempi tra l'acquisto di un asset e la successiva vendita. Un modello di business, questo, che ha trascurato l'elemento strutturale fondamentale che caratterizza da sempre gli operatori ed i mercati più virtuosi: la ricerca della "qualità" degli immobili declinata secondo precisi parametri tecnologico-prestazionali.

La crisi che ha investito i mercati finanziari internazionali ha posto fine al modello basato sul credito finanziario e sull' "improvvisazione gestionale".

In questa fase emerge con forza dal mercato la richiesta di maggiore qualità del prodotto edilizio. Prestazioni energetiche e ambientali, costi manutentivi e gestionali, flessibilità degli spazi ed efficienza delle superfici, prestazioni dell'involo e degli impianti ecc...

Gli investitori più innovativi e le Property Company più avvedute hanno colto le nuove dinamiche del mercato e si registrano diversi casi di operazioni di sviluppo o di riqualificazione immobiliare che fanno della ricerca della qualità complessiva del manufatto un elemento focale e strategico della propria iniziativa. Nel nostro paese, vista la relativa scarsità di territorio edificabile e per contro la grande dimensione del patrimonio immobiliare edificato, che in buona parte risulta

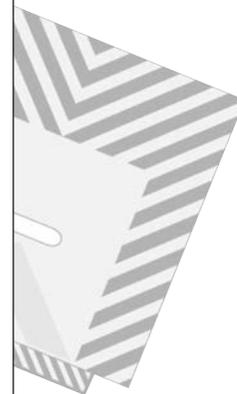
obsoleto e comunque inadeguato a fronte delle richieste che vengono dal mercato, emerge un problema che costituisce al tempo stesso un'opportunità di portata strategica per la crescita economica: la riqualificazione - valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente. Questo tema assume particolare rilevanza nel settore degli immobili industriali e per la logistica a fronte del rapido mutamento delle esigenze delle imprese operanti in questi settori e del notevolissimo stock di edifici che ha urgenti necessità di riqualificazione per potersi riposizionare con vantaggio sul mercato.

Come fare in questi casi? Come affrontare in modo razionale e meditato il problema della riqualificazione di un immobile logistico e/o industriale?

Per rispondere a queste domande il Laboratorio Gesti.Tec del Politecnico di Milano ha elaborato un sistema di rating denominato BRaVe (Building Rating Value) che è in grado di misurare oggettivamente le più significative prestazioni cui deve rispondere un moderno manufatto logistico/industriale. Il sistema applicato al vecchio manufatto esistente consentirà di individuare con precisione i "punti deboli" sui quali intervenire per aumentare le prestazioni più importanti e quindi rendere efficiente l'edificio. In buona sostanza il sistema BRaVe permette di definire le "linee guida", ovvero lo studio di fattibilità alla base di un possibile intervento di riqualificazione/valorizzazione. Infatti l'individuazione dei "punti deboli" nei quali intervenire e la valutazione di quanto intervenire per aumentare quel particolare ambito prestazionale (energia, sistema di sicurezza, impianti di comunicazione - cablaggio, finiture interne, ecc.), permetterà all'operatore di capire, prima del progetto, gli obiettivi tecnici dell'intervento e di individuare con precisione i relativi costi. Gli ambiti di analisi del sistema di Rating Immobiliare BRaVe del Laboratorio Gesti.Tec del Politecnico di Milano.

Oliviero Tronconi

Politecnico di Milano, Dipartimento BEST, Laboratorio Gesti.Tec





Andamento STORICO

Nel primo semestre 2012 sono aumentate dell'8% le trattative di immobili con metrature inferiori ai 1000 mq a discapito di quelle sotto i 5000 mq. Invariate quelle superiori ai 5000 mq. Per quanto riguarda i tempi delle trattative, crescono quelle chiuse in 8 mesi e oltre i 12 mentre diminuiscono quelle chiuse in 3. Dalla scorsa edizione monitoriamo anche i tassi di sconto applicati al prezzo di partenza, nel 54% dei casi, secondo i nostri rilevatori, vengono applicati sconti superiori al 20%. I prezzi di vendita subiscono quasi ovunque un riallineamento, tranne Parma, Livorno, Udine e Perugia che rimangono costanti. Milano nell'usato fa registrare un +2%. Performance negativa per Firenze (-10% nell'usato). Si abbassa, di conseguenza, la forbice dei prezzi medi che passa da 660-930 €/mq del semestre scorso a 615-905 €/mq. Anche i canoni scendono in quasi tutta la penisola, più per l'usato che per il nuovo, storia a parte per Milano che nel nuovo perde il 3% mentre nell'usato fa registrare mediamente un +7%. Tengono Udine e Rivalta. Bene anche Civitavecchia (+2%), che fa registrare un incremento per il terzo semestre di fila, e Roma +1,2%. Scendono particolarmente Bergamo -6%, Bari (-7%) e Sassari (-5%). L'analisi per macroaree conferma il trend di allineamento che mostra una significativa diminuzione dei canoni e dei prezzi di vendita su tutta la penisola soprattutto per quanto riguarda l'usato (-4,5%), che è sempre più inadeguato alle esigenze degli utilizzatori. Le caratteristiche fondamentali che deve avere un immobile per combattere il deprezzamento e il rischio di vacancy si riconfermano la qualità, l'efficienza energetica e la localizzazione.

	2010 secondo semestre	2011 primo semestre	2011 secondo semestre	2012 primo semestre
sotto 1000 mq	27,00%	20,00%	28,00%	36,00%
sotto i 5000 mq	55,00%	53,00%	55,00%	47,00%
oltre i 5000 mq	18,00%	27,00%	17,00%	17,00%

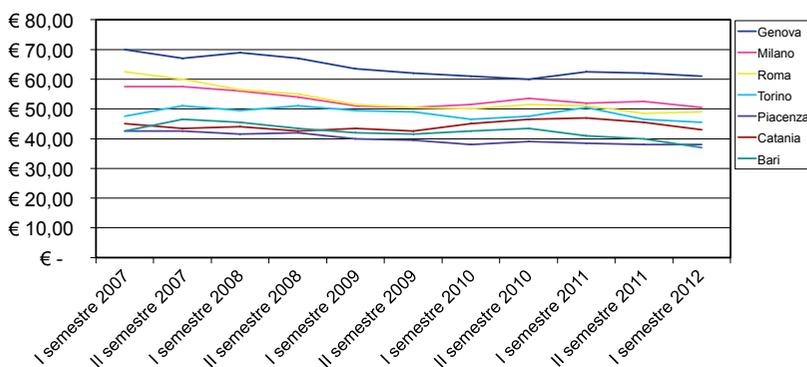
Tabella 1: tagli principali richiesti dagli operatori.

	2010 secondo semestre	2011 primo semestre	2011 secondo semestre	2012 primo semestre
3 mesi	23,00%	17,00%	19,00%	13,00%
8 mesi	49,00%	53,00%	48,00%	53,00%
oltre i 12 mesi	28,00%	30,00%	33,00%	35,00%

Tabella 2: Durata media delle trattative.

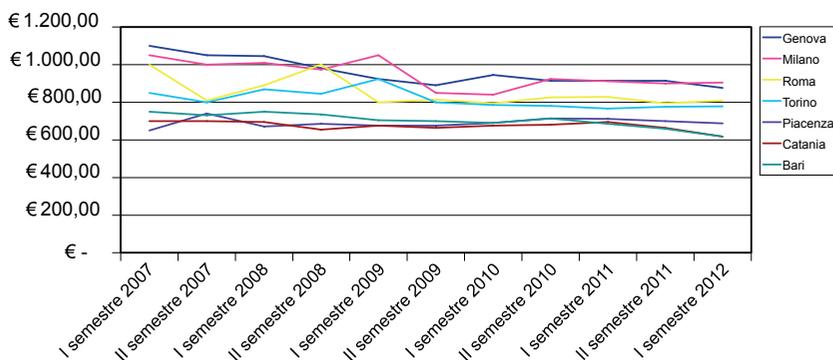
LOCAZIONE

Valori espressi in €/mq annuo

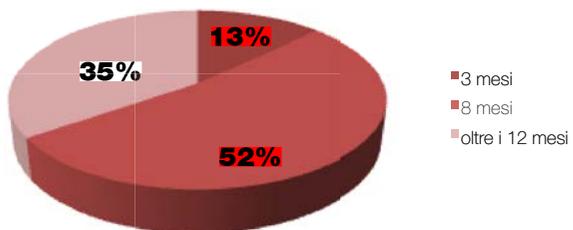


VENDITA

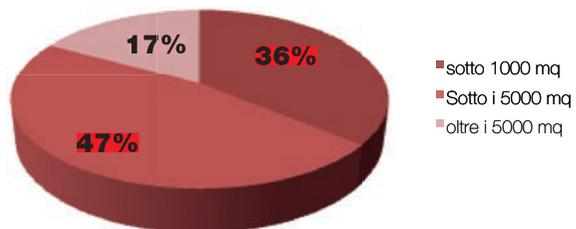
Valori espressi in €/mq annuo



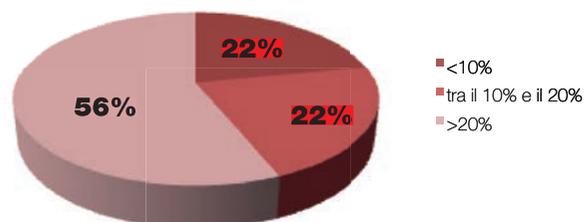
Durata media delle trattative concluse nell'ultimo semestre



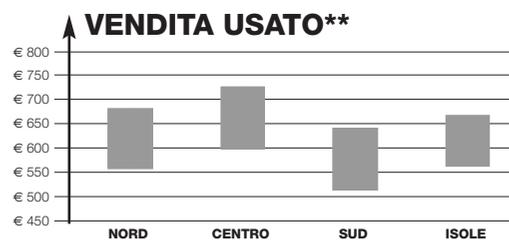
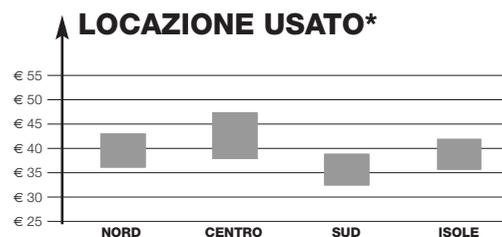
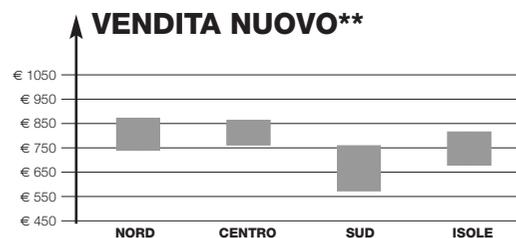
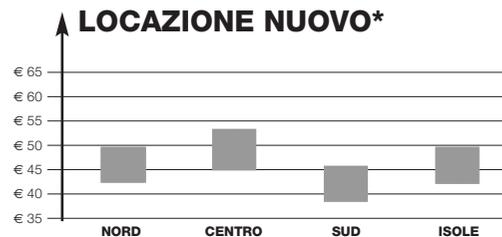
Tagli principali richiesti dagli operatori



Tasso di sconto applicato al prezzo di partenza

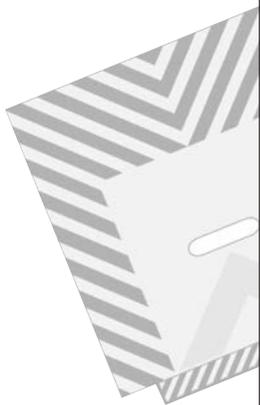


Valori medi di **LOCAZIONE** e **VENDITA** ITALIA



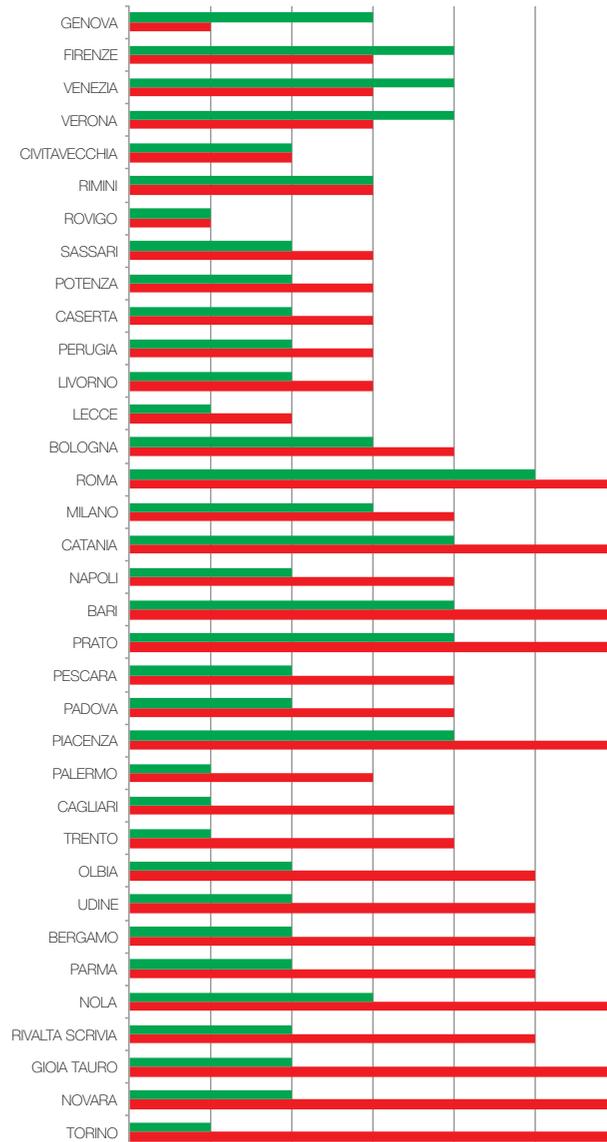
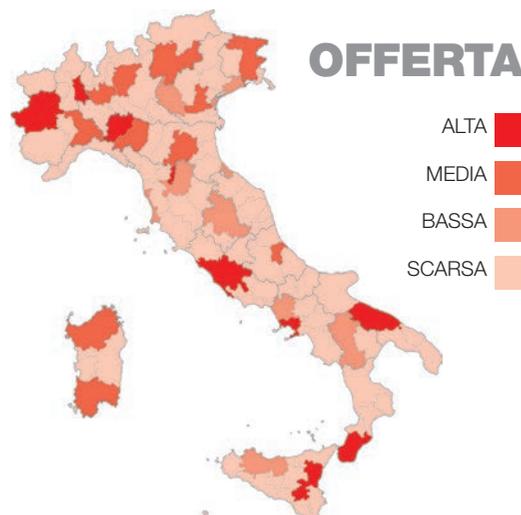
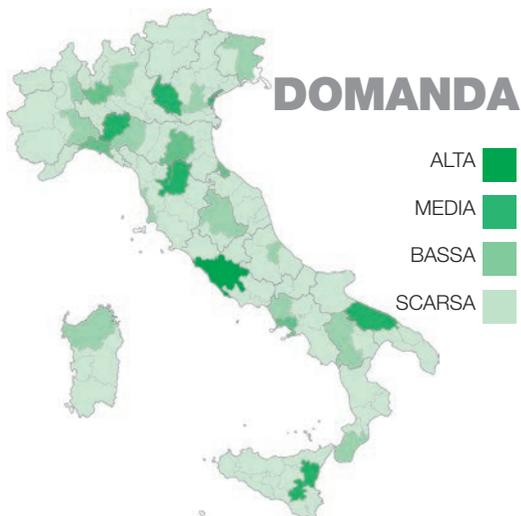
* Valori espressi in €/mq anno

** Valori espressi in €/mq

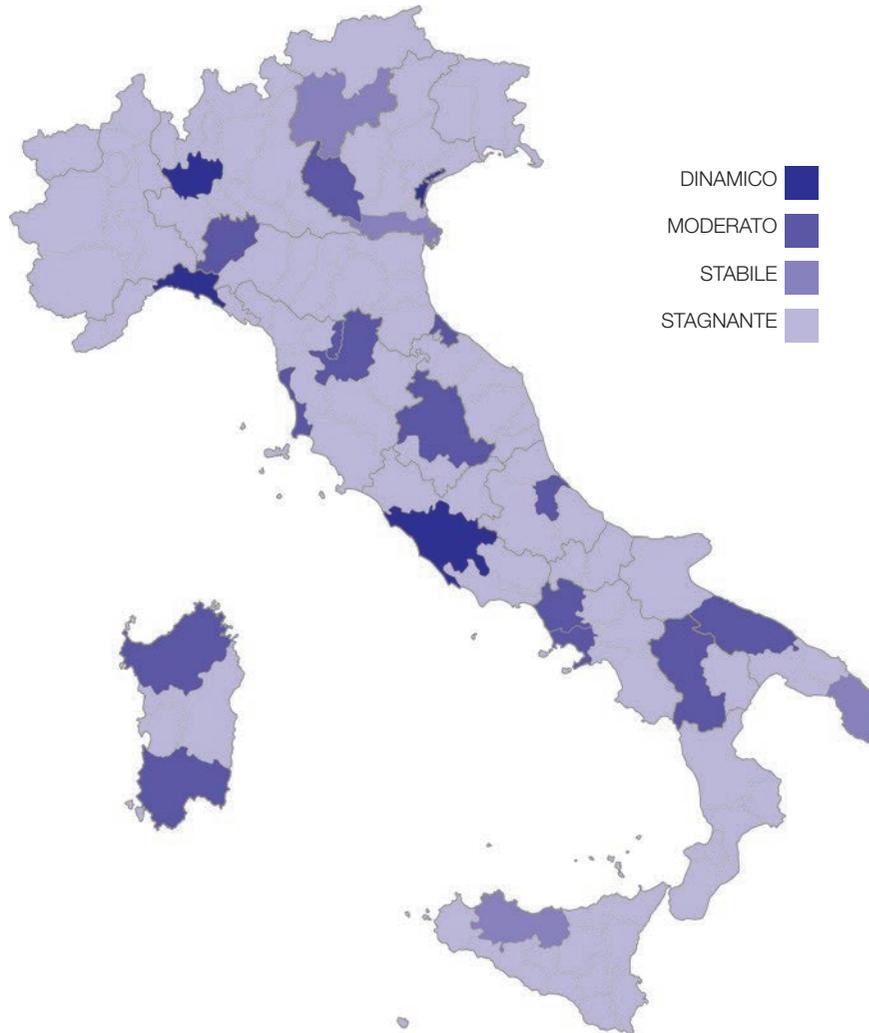
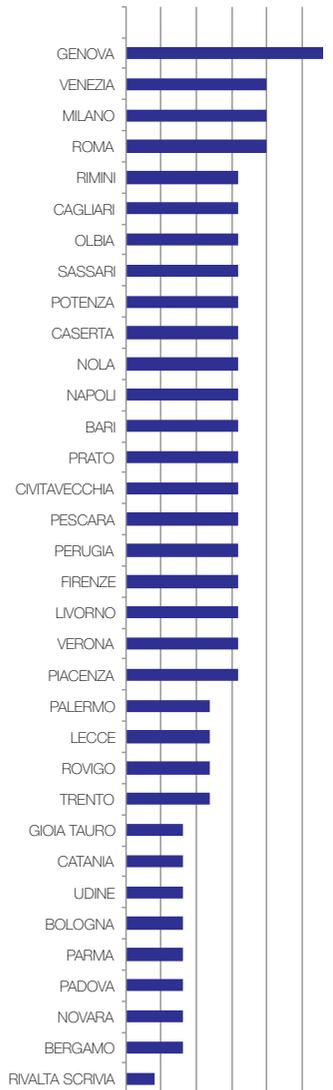


IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

Offerta e Domanda PROVINCIALE



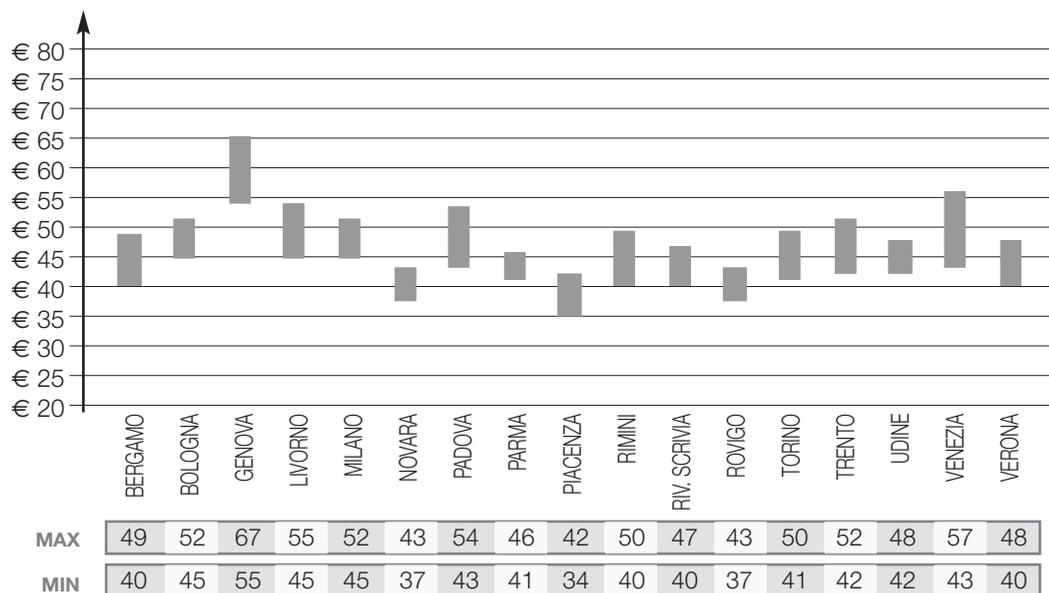
Dinamiche provinciali DI MERCATO



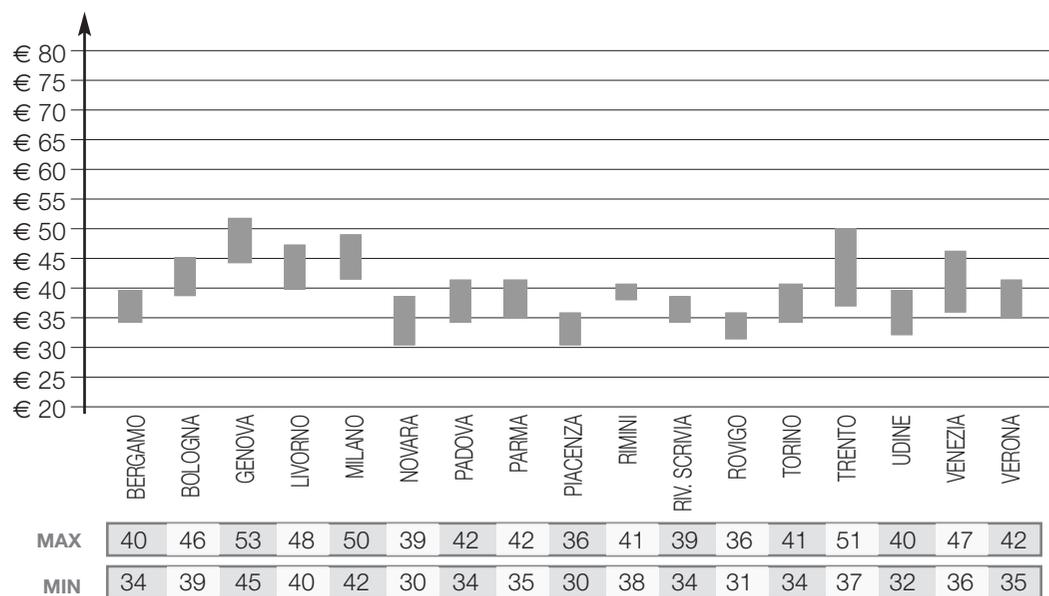
IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

Valori medi di **LOCAZIONE** NORD

NUOVO
nuovo



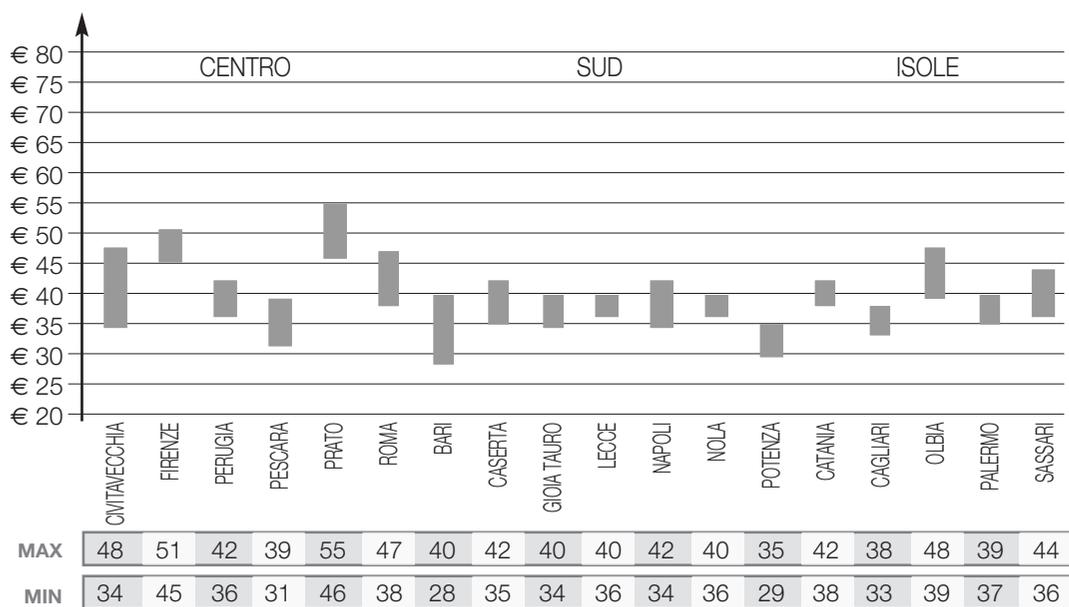
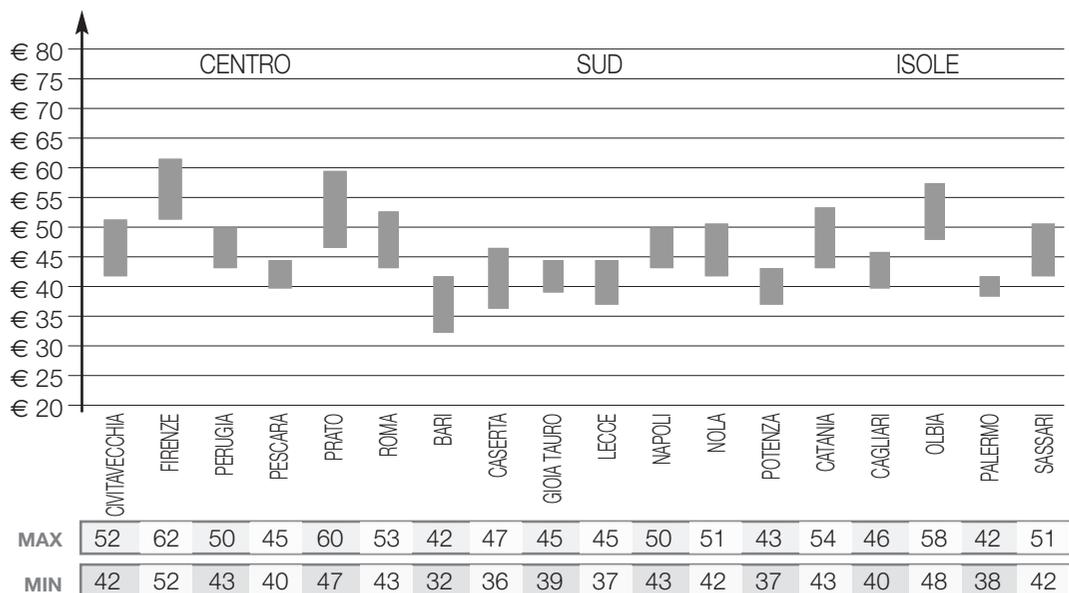
USATO
usato



Tutti i valori indicati sono espressi in €/mq anno e possono essere incrementati o diminuiti fino al 25% in relazione alle caratteristiche, allo stato di diritto, allo stato di conservazione ed all'ubicazione dell'immobile. In particolare il campione analizzato ha preso in considerazione immobili da 5.000 a 20.000 mq ad uso logistico. Si consideri che per immobili ad uso corriere/trasporti i valori in oggetto possono variare, da un minimo del +10% ad un massimo del +40%.

IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

Valori medi di **LOCAZIONE** CENTRO-SUD



Tutti i valori indicati sono espressi in €/mq anno e possono essere incrementati o diminuiti fino al 25% in relazione alle caratteristiche, allo stato di diritto, allo stato di conservazione ed all'ubicazione dell'immobile. In particolare il campione analizzato ha preso in considerazione immobili da 5.000 a 20.000 mq ad uso logistico. Si consideri che per immobili ad uso corriere/trasporti i valori in oggetto possono variare, da un minimo del +10 % ad un massimo del +40 %.

NUOVO
nuovo

USATO
usato

IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

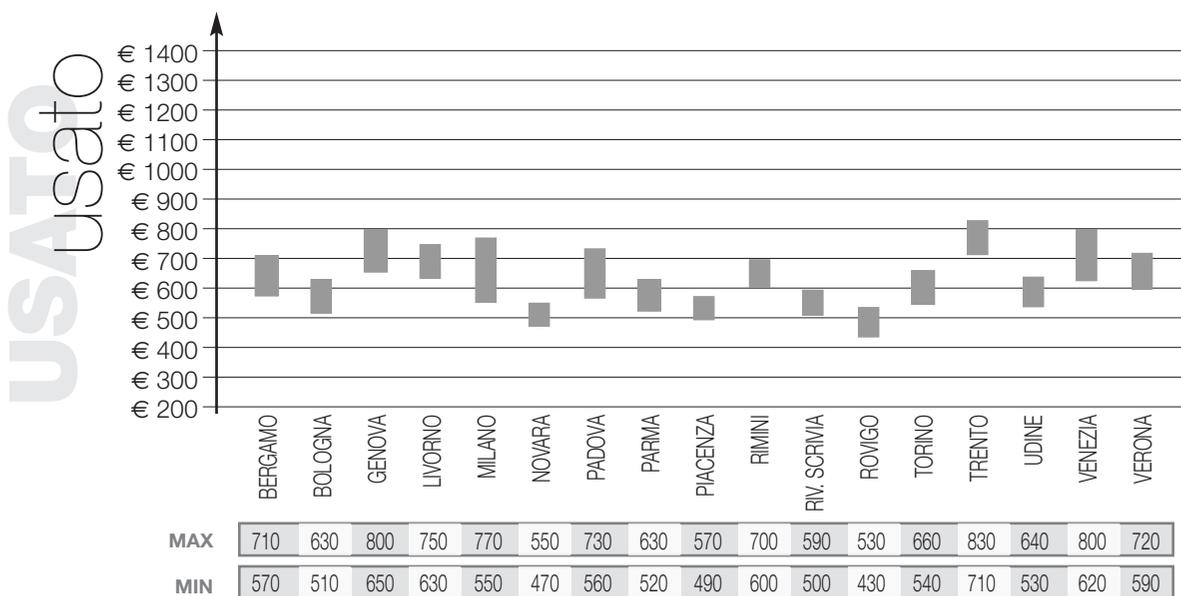
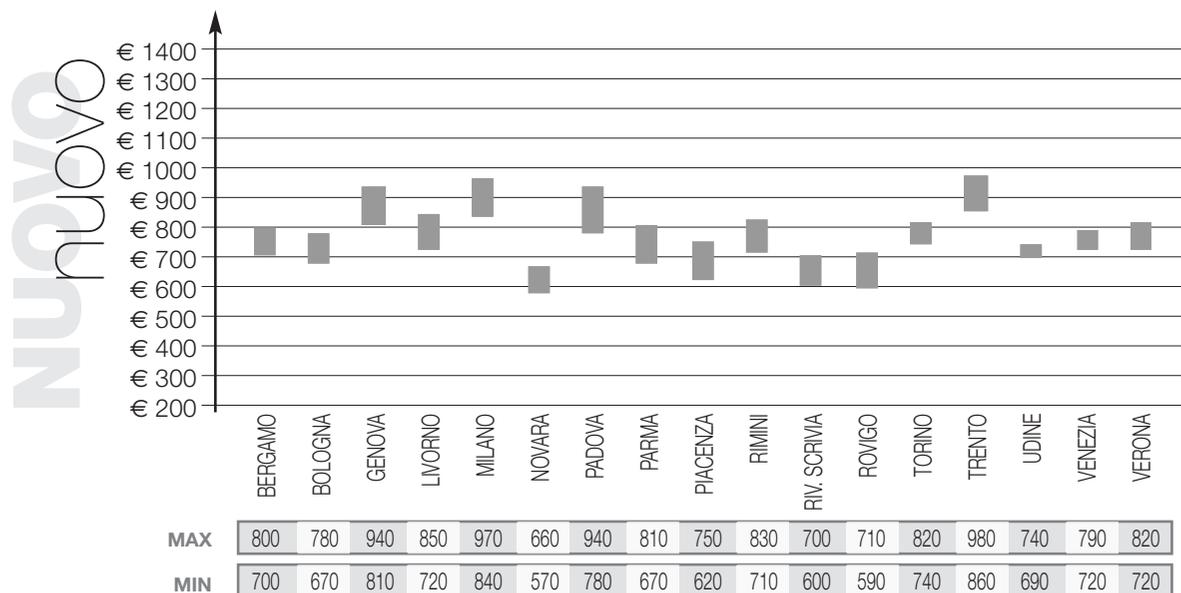


IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA



10

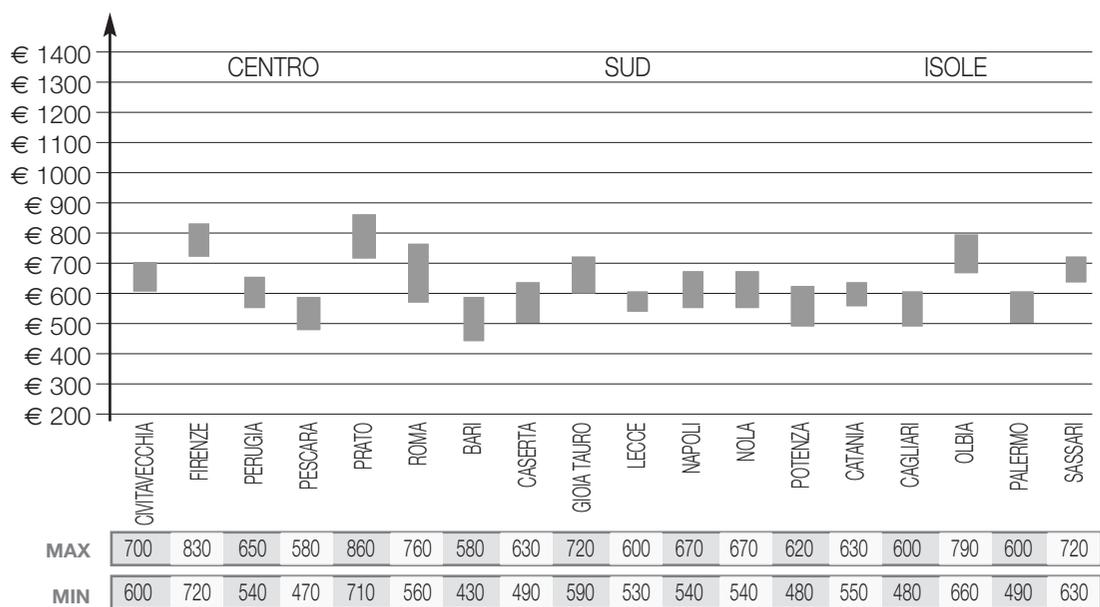
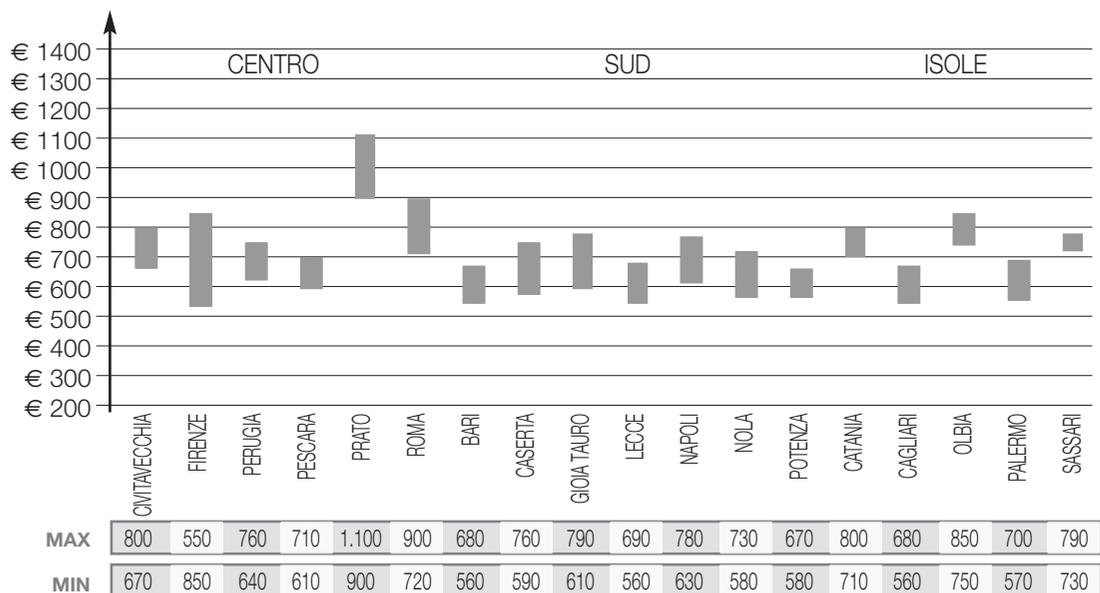
Valori medi di **VENDITA** NORD



Tutti i valori indicati sono espressi in €/mq anno e possono essere incrementati o diminuiti fino al 25% in relazione alle caratteristiche, allo stato di diritto, allo stato di conservazione ed all'ubicazione dell'immobile. In particolare il campione analizzato ha preso in considerazione immobili da 5.000 a 20.000 mq ad uso logistico. Si consideri che per immobili ad uso corriere/trasporti i valori in oggetto possono variare, da un minimo del +10% ad un massimo del +40%.



Valori medi di **VENDITA** CENTRO-SUD



Tutti i valori indicati sono espressi in €/mq anno e possono essere incrementati o diminuiti fino al 25% in relazione alle caratteristiche, allo stato di diritto, allo stato di conservazione ed all'ubicazione dell'immobile. In particolare il campione analizzato ha preso in considerazione immobili da 5.000 a 20.000 mq ad uso logistico. Si consideri che per immobili ad uso corriere/trasporti i valori in oggetto possono variare, da un minimo del +10 % ad un massimo del +40 %.

NUOVO
nuovo

USATO
usato

IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

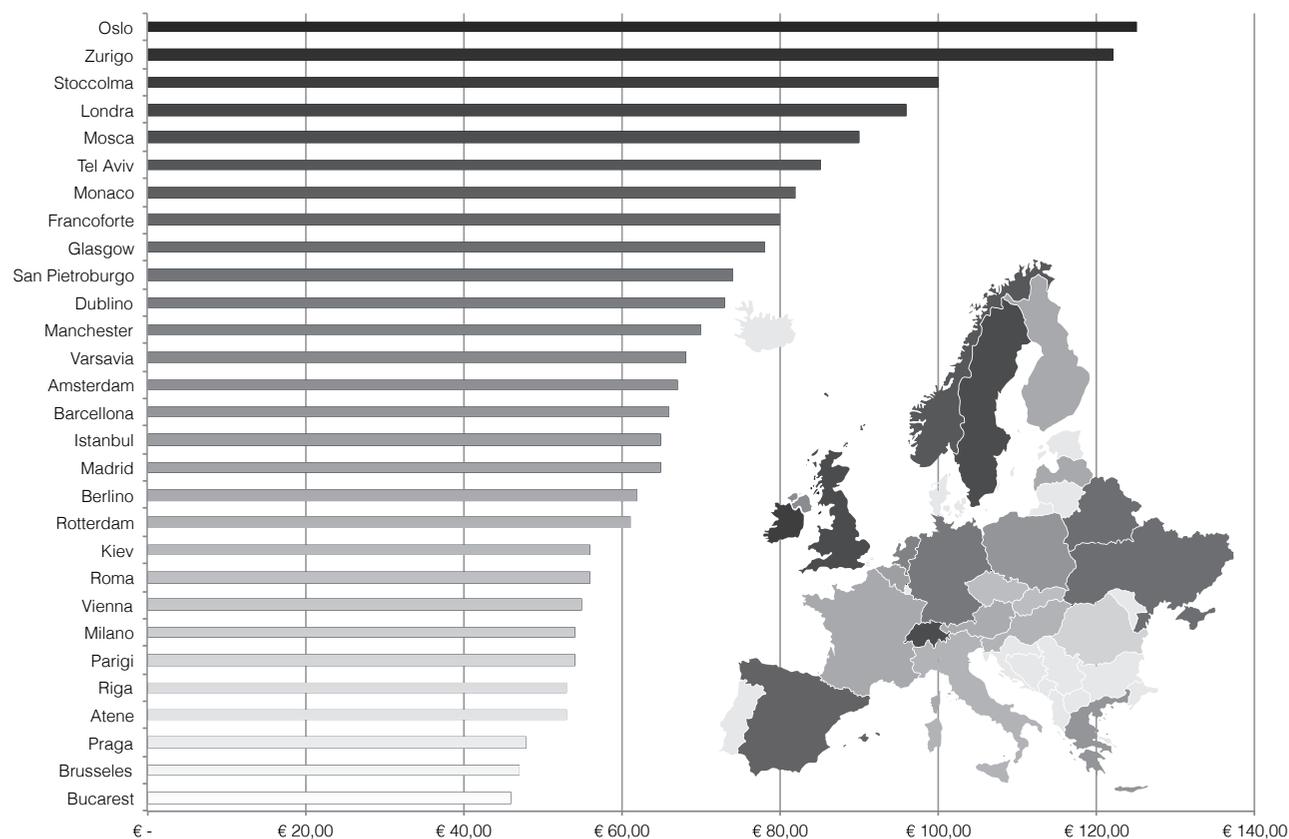


Andamento mercato immobiliare estero.

L'andamento del mercato logistico europeo subisce delle significative variazioni, non tanto nelle prime posizioni che rimangono le medesime dello scorso anno. Infatti, in testa a questa particolare classifica ritroviamo Oslo (125 €/mq), Stoccolma e Zurigo, seguite da Londra (96 €/mq), Mosca e Tel Aviv che fa registrare un 'ulteriore incremento del canone da 80 a 85 €/mq.

Da questa posizione in poi ci sono state delle significative evoluzioni. In generale possiamo dire che le città Inglesi e Russe rilevate (Glasgow, Manchester e San Pietroburgo) sentono meno la situazione economica sfavorevole e continuano a far registrare performance positive. Parigi perde 4 posizioni, Roma ne prende 4 e passa dalla 25esima alla 21esima posizione, seguita a breve distanza da Milano che dalla posizione numero 26 raggiunge la 24.

Valori espressi in €/mq anno



Rendimenti.

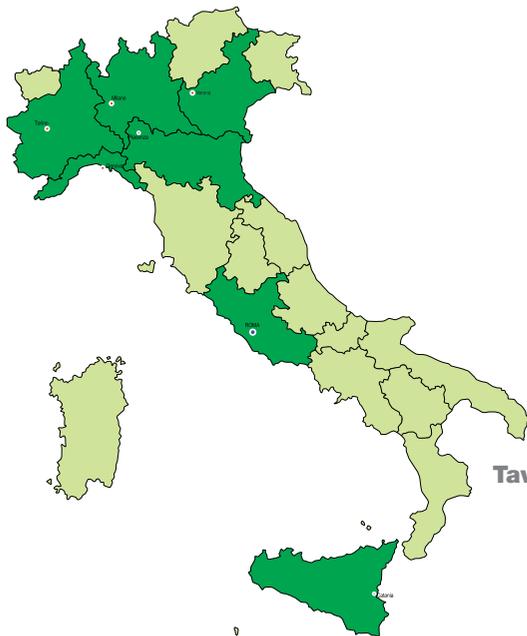
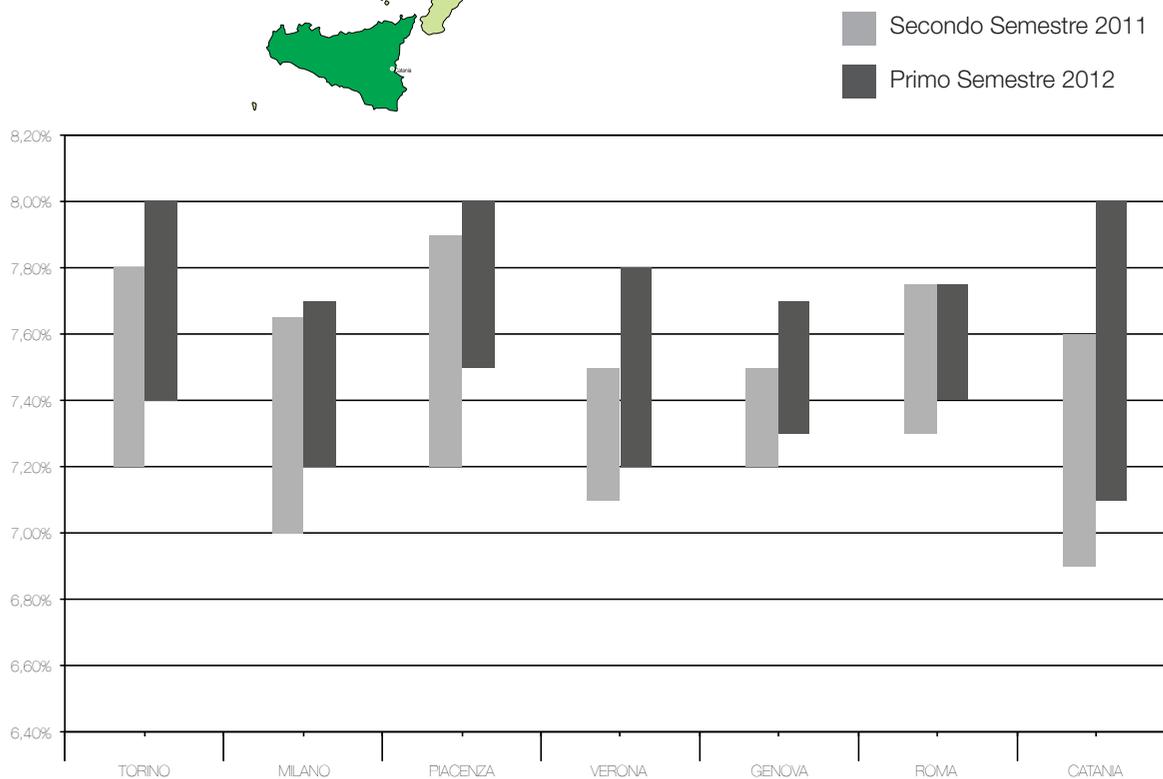


Tavola raffigurante le città monitorate (in verde scuro).

I rendimenti immobiliari di norma sono condizionati esclusivamente dai fattori economici di mercato. Oggi in Italia in realtà scontiamo anche altri fattori condizionanti che ci rendono poco appetibili agli occhi sia degli investitori privati così come di quelli istituzionali. Infatti, l'incertezza politica si traduce in incertezza normativa e di conseguenza, all'aumento del rischio, le aspettative di rendimento sono molte volte superiori a quelle che il mercato italiano può offrire. Se a questo si aggiunge la difficoltà di accesso al credito, risulta che i rendimenti rilevati, anche se superiori a quelli dello scorso semestre, sono poco appetibili agli occhi degli investitori. Infatti, in questo semestre abbiamo registrato una media di rendimento pari al 7,5%, quando nello scorso periodo rilevato era del 7,0%.





“Il vero viaggio di scoperta non consiste nel cercare nuove terre, ma nell’aver nuovi occhi”.

(MARCEL PROUST)

Antonio Carlin è docente di Impianti Industriali e Gestione dei Sistemi Logistici nei corsi di Laurea in Ingegneria Meccanica ed Ingegneria Gestionale del Politecnico di Torino. Da oltre dieci anni studia e sviluppa modelli di fabbriche e strutture logistiche moderne.

Dal 2006 fa parte del Comitato Scientifico della rivista “LogisticaManagement”, organo di divulgazione scientifica ufficiale di AIOLOG (Associazione Italiana di Logistica e di supply chain management). Dal 2008 ricopre il ruolo di Consigliere Nazionale dell’AIOLOG con delega speciale a “INDUSTRIA & SOSTENIBILITÀ”. Nel 2012 è entrato a far parte del Comitato Scientifico della rivista “Clima Impianti” per la quale si occupa di risparmio energetico nelle strutture logistiche ed industriali.

Gli Immobili Logistici e Industriali obsoleti: quale interazione con il territorio?



antonio.carlin@polito.it

Qual è il suo punto di vista sulla riqualificazione degli spazi logistici ed industriali ormai datati e sullo sviluppo di nuovi building in aree vergini?

La prima cosa che mi viene in mente è: salviamo laddove possibile i territori vergini (in particolare quelli produttivi fertili di “prima classe”) e riqualifichiamo, anche con la demolizione, quelli sui quali insistono strutture non più riutilizzabili. Questo non significa tuttavia puntare il dito contro la creazione di nuove strutture logistiche e industriali. Dobbiamo, semmai, riprendere i fondamentali della buona progettazione, con un occhio più attento alle variazioni in atto in ambito industriale e logistico, programmando interventi che inseriscano tali spazi in modo indolore per il territorio ed assolutamente integrato con le metropoli.

Può essere più esplicito?

Mi riferisco alla necessità di porre in più stretta relazione tutti i soggetti che partecipano alla supply chain (catena della fornitura). Occorrerebbe diffondere buone pratiche per la progettazione e la gestione degli insediamenti produttivi e logistici, nella prospettiva di conseguire un significativo miglioramento sia della competitività che della sostenibilità del sistema produttivo-distributivo italiano. In tal senso occorre prestare molta attenzione ai nuovi paradigmi progettuali che stanno emergendo attraverso la definizione delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA). Si sta, infatti, rapidamente affermando in alcune regioni italiane, come pure a livello sovranazionale, il concetto di area industriale come “luogo ambientale”. La programmazione degli interventi in ottica green economy, a cui facevo riferimento prima, dovrebbe orientare i nuovi insediamenti immobiliari verso uno sviluppo sostenibile e rinnovabile che tenga conto della trasformazione dei modelli di produzione e consumo, della necessità di modernizzare il sistema produttivo e di fargli recuperare efficienza.

E gli edifici che si connotano come archeologia industriale, vanno anch’essi abbattuti?

A questo proposito effettuerei un distinguo. L’archeologia industriale andrebbe tutelata perché testimonia l’evoluzione della nostra cultura architettonica nel tempo. Pertanto, ritengo che, laddove possibile, vada realmente recuperata e riconvertita,

offrendo agli architetti la possibilità di operare non solo con interventi di recladding, ma anche con azioni di retrofitting volte al loro riutilizzo in chiave moderna. La loro riconversione dovrebbe essere tuttavia animata dalla volontà di proporre un utilizzo che vada verso una totale integrazione con la realtà urbanistica che li ospita. Diverso, invece, il caso di quelle strutture in stato di abbandono e degrado per le quali risulta ormai antieconomica l’azione di ristrutturazione anche in relazione alle nuove regolamentazioni sull’efficienza energetica degli edifici.

Il nuovo modello progettuale denominato APEA può contribuire a programmare le espansioni urbanistiche nel settore industriale e logistico per ampliamento contiguo e non polverizzato?

Certamente. Ma occorre conoscere in modo approfondito il mondo industriale e quello della logistica. A tal proposito, sto partecipando - insieme ad alcuni colleghi del Politecnico di Torino (architetti, fisici e ingegneri) - ad un gruppo di lavoro finalizzato all’affinamento di un software per la progettazione delle APEA. Il sistema, denominato “Urban Generator” è progettato per interagire con i potenziali acquirenti dei lotti e con i progettisti, permettendo la gestione dinamica dei layout delle APEA, al variare di requisiti ed esigenze.

Potrebbe fornirci qualche elemento in più sul progetto “Urban Generator”?

Il software considera in modo integrato molteplici aspetti dei sistemi industriali, ponendoli in relazione fra di loro. Partendo dai requisiti e specificità delle singole imprese e sulla base della conoscenza tratta dai più evoluti modelli produttivi locali ed internazionali, il programma è in grado di formalizzare ed elaborare questa conoscenza tramite tecnologie di intelligenza artificiale generando simulazioni dell’area industriale in progetto. La visualizzazione 3D dei progetti, con l’ausilio della realtà virtuale, facilita l’interazione diretta tra progettisti e imprese nelle fasi di progettazione e di gestione delle aree industriali, permettendo la rapida generazione e valutazione di scenari diversi. Più precisamente il programma implementa una base di conoscenza su best practice, strutturata in unità progettuali di APEA ed un generatore che interpreta la base di conoscenza. Infine dei simulatori integrati provvedono ad analizzare sia gli aspetti energetici che quelli di simbiosi industriale di ciascun layout, consentendo agli utenti di modificare i parametri e di visualizzare immediatamente nuovi layout dell’area.

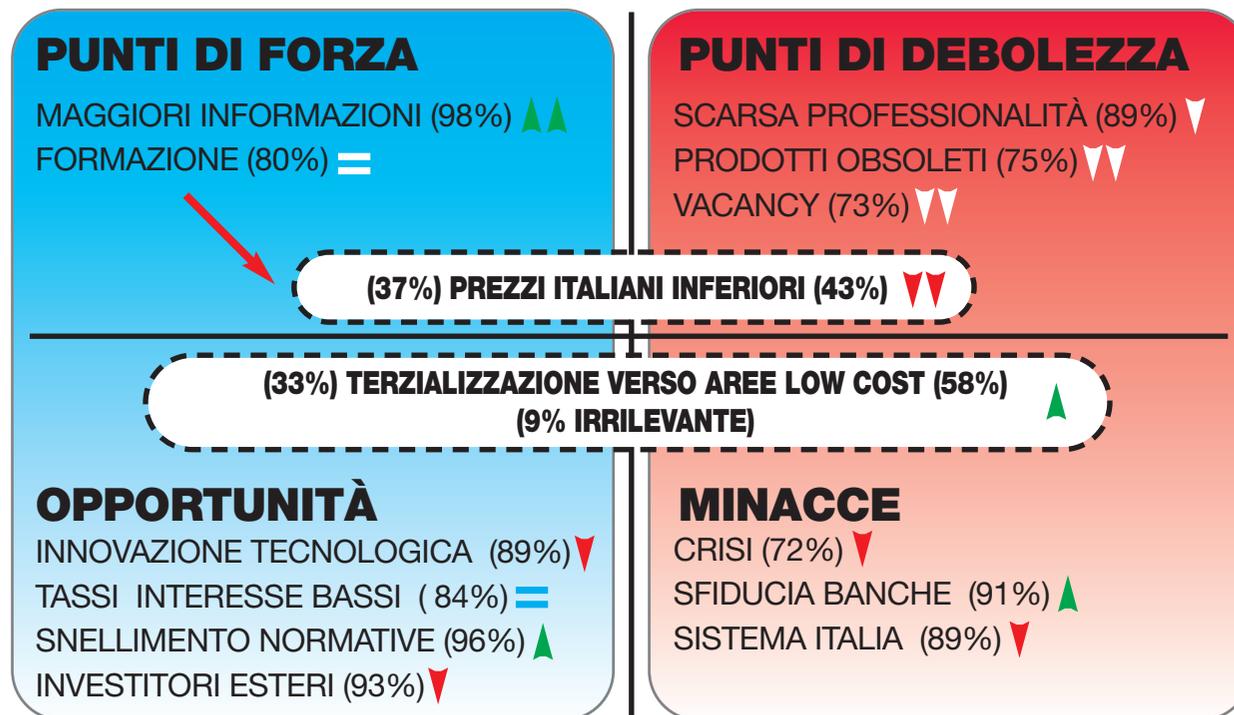
Il mercato immobiliare logistico italiano: analisi SWOT.

A partire dal primo semestre 2011 proponiamo la swot analysis, finalizzata a verificare il sentiment dei nostri rilevatori per quanto concerne le criticità, negative e positive, afferenti un investimento immobiliare nel nostro paese. Si tratta di una ricerca che analizza il mercato immobiliare logistico da diversi punti di vista andando a considerare anche aspetti non strettamente ad esso ricollegabili.

Dal grafico sottostante si può intuire l'evoluzione del "sentiment" degli operatori rispetto allo scorso semestre. In particolare rileviamo che rimane pressoché invariato il giudizio degli operatori sulla tematica "formazione", sem-

pre considerata fondamentale ed indispensabile. Parallelamente cresce l'importanza dell'informazione, che in una situazione economico-politico-burocratico come quella del contesto in cui operiamo, assume un ruolo a dir poco fondamentale per poter effettuare scelte tattiche e strategiche vincenti. Situazione economica che, abbinate alla scarsa professionalità degli addetti e all'aumento del tasso di vacancy, rendono meno appetibile il nostro mercato rispetto ad altri paesi europei, malgrado prezzi sicuramente più concorrenziali.

- ▲ MIGLIORA RISPETTO ANNO SCORSO
- ▼ PEGGIORA RISPETTO ANNO SCORSO
- = STAZIONARIA RISPETTO ANNO SCORSO





Questionario.

In queste due pagine abbiamo messo a confronto l'opinione di alcuni dei più importanti esperti del settore sul recupero di edifici logistico/industriali .

SVILUPPATORI/GENERAL CONTRACTOR



Valentino Chiarparin
Direttore sviluppo



Sandro Innocenti
Direttore Generale Italia



Eric Veron
General manager

Come reputa il continuo consumo di terreni agricoli per la costruzione di piattaforme logistiche?

necessario

necessario

indifferente

È pronto ad affrontare la strada del recupero piuttosto che uno sviluppo da area vergine?

dipende

si

si

Che incidenza di costo ha in più un recupero piuttosto che uno sviluppo?

non determinabile

10-20%

5-10%

C'è la tecnologia che garantisca la profittabilità di un'opera di recupero?

dipende dalle caratteristiche principali dell'immobile

non so

si

Qual è la componente fondamentale per rendere conveniente un'opera di recupero?

incentivi statali (aumento cubatura-cambio destinazione d'uso)

incentivi statali nuove tecnologie

normativa imposta

Avete pensato come modificare o sostituire le tecniche costruttive del nuovo nell'ottica di un possibile recupero futuro?

in progettazione

in progettazione

no

R

ILOG

OPERATORI



Antonio Lodi
Vice Presidente Real Estate



Marcello Corazzola
Distribuzione Italia & Logistica
Direttore di Divisione



Antonio Ascari
Direttore Commerciale
Norbert Dentressangle

Come reputa il continuo consumo di terreni agricoli per la costruzione di piattaforme logistiche?

inutile

indifferente

indifferente

Come vedete in un'ottica di immagine aziendale prendere in locazione un edificio logistico derivato da un recupero sul costruito?

importante

importante

importante

Quanto siete disposti a spendere in più per un edificio derivato da un recupero?

0-5%

0-5%

0-5%

Crede ci sia la tecnologia che permetta di effettuare recuperi e renderli profittevoli?

si

si

non so

Quali crede siano i vincoli di questo passaggio?

economici

tecnologici

economici

Avete mai preso in locazione un edificio recuperato da un vecchio deposito logistico o un area industriale dismessa?

si

no

no

IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

Puntare sul potenziamento logistico e ferroviario delle aree retroportuali.



Il sistema ferroviario, dopo essere stato uno degli artefici della rivoluzione capitalistica nel periodo a cavallo tra la seconda metà dell'Ottocento e la prima metà del Novecento, si trova ormai da diversi anni, soprattutto

in Italia, in una condizione di spiazzamento competitivo, in quanto non ha adeguato la propria struttura operativa ai cambiamenti della domanda di servizi di trasporto e di logistica.

Ma non è solo il trasporto ferroviario ad essere penalizzato in questo mercato. Anche il ricorso al trasporto marittimo e alle risorse logistiche e di trasporto degli snodi portuali è contenuto rispetto alle opportunità offerte dalle caratteristiche del Paese.

Infatti il mercato logistico delle piccole e medie imprese nazionali, che rappresentano – come è noto – la struttura portante della potenza industriale del Paese, in ragione della flessibilità e delle esigenze della clientela, viene ad essere controllato da un network di intermediari che, avendo quale priorità assoluta il contenimento dei costi logistici, promuovono la “mono-cultura” del camion per la movimentazione delle merci e una utilizzazione occasionale e non sistemica della rete ferroviaria, dei porti e del trasporto marittimo.

Un modello organizzativo, dunque, che se guardato con un microscopio per apprezzare le esigenze di ciascuna impresa, non ha alternative alla gomma, ma se esaminato con un grand'angolo in grado di cogliere la potenza del complesso delle imprese, può fare ricorso all'organizzazione logistica dei principali paesi indu-

striali del mondo.

Porti e ferrovie nel secondo caso possono dunque rappresentare lo scheletro di base intorno al quale costruire una riorganizzazione del sistema logistico nazionale volta a rendere più sostenibile la movimentazione delle merci in funzione delle esigenze di un tessuto produttivo sparso in una galassia di concentrazioni industriali piccole e medie e di un territorio che, in ragione della flessibilità, non può farsi carico dei costi esterni generati dagli impatti ambientali e di traffico.

Guardando all'interscambio globale delle imprese nazionali, infatti, non sembra essere prioritario costruire grandi opere infrastrutturali, quanto piuttosto ottimizzare la rete (anche da un punto di vista funzionale) e agevolare il transito in quei contesti congestionati (i cosiddetti “colli di bottiglia”).

Se probabilmente buona parte del trasporto di corto raggio di livello provinciale e regionale non potrà essere trasferito su ferro, sicuramente le esportazioni intra e extra UE devono poter essere trasferite dalla gomma al ferro e al mare, dando spazio a catene logistiche intermodali ferro-gomma sul versante comunitario e al ferro-nave sul versante extra-comunitario. In questo senso devono essere completate le connessioni ferroviarie con i porti e gli interporti, resa più fluida e snella la movimentazione all'interno delle aree portuali e interportuali superando quella frammentazione che oggi impone, ad esempio, il cambio di tre locomotori per uscire dal porto di origine, attraversare la rete ferroviaria ed entrare nell'interporto di destinazione e che oggi rendono poco frequente l'uso del trasporto ferroviario all'interno dei porti italiani.

Non solo dunque il traffico ferroviario nei porti è contenuto, ma sta progressivamente perdendo le esigue porzioni di traffico conquistate. Le priorità in questo schema sono dunque il potenziamento dei collegamenti ferroviari già esistenti tra i porti, i retroporti e gli interporti e l'ammodernamento delle piattaforme logistiche.

Ciò vale per realtà come Ancona, dove il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto e l'interporto di Jesi potrebbe raccogliere il traffico generato dal sistema industriale marchigiano, vale a maggior ragione per i grandi porti come Genova, Trieste e Napoli che - oltre a servire i territori prossimi - possono anche svolgere un ruolo di cerniera tra Mediterraneo e Nord Europa, o tra Meridione e Settentrione d'Italia.

Porti, Interporti e Rete ferroviaria sono oggi già disponibili in Italia, si tratta solo di 'metterli a sistema' e soprattutto a servizio dei poli produttivi del Paese. Tali poli sono spesso poco connessi alla rete, oppure costretti ad un ricorso intensivo alla modalità di trasporto su gomma, anche per movimentazioni di medio lungo

raggio. Già da qualche anno molti Interporti collocati nelle immediate vicinanze dei Porti svolgono le funzioni di aree retroportuali sviluppando relazioni di traffico particolarmente elevate (Tav. 1).

Nelle statistiche del traffico contenitori più che inseguire la 'lotteria' dei volumi in transito, magari deprimendosi guardando alle cifre irraggiungibili dei porti del Nord Europa o, peggio, dei porti della Cina, sarebbe più opportuno preoccuparsi di quanti dei volumi in transito vengono trasferiti sui vettori ferroviari e quanti dei contenitori in arrivo vengono trattati dal punto di vista logistico. La quota di contenitori che richiedono servizi di logistica a valore aggiunto (ovvero che devono essere 'aperti') rispetto al totale dei contenitori in transito nel porto rappresenta infatti un parametro fondamentale che consente di comprendere quanto del traffico generato dal porto è di semplice transito e quanto di esso invece determina un indotto sulle attività logistiche locali.

La certezza della presenza di servizi logistici avanzati e di trasporti terrestri veloci, economici e sicuri che si irradiano dal porto di sbarco verso i poli produttivi magari tramite ferrovia è considerata fondamentale sia per le imprese di produzione che per gli operatori logistici.

Probabilmente nel caso italiano, in cui i poli di generazione e attrazione del traffico sono diffusi sul territorio, potrebbe essere più opportuno realizzare i raccordi con transit point (piattaforme logistiche di distretto o gli interporti stessi) all'interno dei quali possono essere consolidati i volumi in entrata ed in uscita dalle piccole e medie imprese e composti i treni diretti verso i porti.

Andrea Appetecchia

Responsabile Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica di ISFORT



Tav. 1 - Intensità delle relazioni tra Interporti e Porti italiani

Interporti	Porti									
	Genova	Gioia Tauro	La Spezia	Livorno	Napoli	Ravenna	Savona Vado	Taranto	Trieste	Venezia
Bologna	Alta	Bassa	Alta	Media		Media		Bassa	Media	
Catignano									Alta	
Livorno				Alta						
Marclanese		Media			Alta			Media		
Nola		Media			Alta					
Novara	Media									
Padova	Alta	Media		Alta					Media	
Parmia			Alta	Alta						
Prato	Media		Alta	Alta						
Rivella Schiavà	Alta		Media			Media				
Rovigo										Alta
Torino							Alta			
Trento	Media		Bassa			Alta			Media	
Venezia									Alta	
Verona	Alta		Alta	Media					Media	

Fonte: Elaborazioni Autorità Portuale di Venezia su dati Unicredit 2009

Scelte più razionali per fronteggiare la crisi.

Avere un'organizzazione logistica, nel contesto della distribuzione delle merci, significa, in estrema sintesi, poter disporre di servizi razionali che permettano di contenere i costi in termini di risorse, di ridurre i tempi delle operazioni, compreso il trasporto, di controllare gli errori e i disagi, di rendere quanto più "fluente" possibile i percorsi all'interno dell'intera catena. Obiettivi che nel nostro paese, e soprattutto nel nostro sistema industriale/produttivo, storicamente, sono sempre stati sottovalutati. E' stato giudicato sempre più facile vendere franco

fabbrica, specialmente da parte delle piccole-medie imprese, o, ancora più facile, chiamare un po' di camionisti e vedere chi fosse disponibile a praticare il costo più basso per un determinato trasporto. Un modo come un altro per fare "logistica", anche se molto lontano dalla citata "razionalità". Logistica, quindi, "sottovalutata" da parte dell'industria e ancor più da chiunque abbia avuto, in Italia, responsabilità di governo nell'ambito del "sistema trasporti". La politica, ad esempio, si è sempre interessata poco dell'autotrasportatore sotto il profilo professionale, del suo specifico lavoro, e molto sotto quello di essere un individuo che andava a votare. L'obiettivo è sempre stato solo quello di "tenerlo in vita", comunque. La categoria della "razionalità" è stata così sempre sacrificata, ammesso che qualcuno si sia mai seriamente posto il problema nel settore trasporti. Su queste basi non è mai stato costruito un "sistema" logistico nazionale. Così è stato, e non poteva essere altrimenti, anche per quanto riguarda in particolare il settore dell'immobiliare. Anche

quest'ultimo è stato posto al "servizio" di interessi diversi da quelli prettamente logistici. Nel settore ha regnato la "disorganicità", con spreco di risorse, da un lato, e, dall'altro, scarsa efficienza. Poi è arrivata la crisi economico-finanziaria con una rarefazione degli investimenti, dei crediti, una riduzione delle produzioni, con il restringimento dei mercati. La "disorganicità" non è certamente uno strumento con cui poterla affrontare: senza razionalizzare, senza abbattere costi e sprechi, senza ottimizzare le poche risorse disponibili,

non si trovano soluzioni. Nell'immobiliare logistico si stanno quindi modificando gli orientamenti: si riqualificano i magazzini, non si costruisce più se non

si hanno già contratti per la collocazione del magazzino e lo si fa seguendo le indicazioni e i bisogni del committente, soprattutto non si edifica fuori da "nodi" territoriali importanti sotto l'aspetto del traffico delle merci. Un'impostazione corretta, ma che deve essere accompagnata, per aumentare la sua efficacia, dalla riorganizzazione della logistica nazionale. Su quest'ultimo aspetto si gioca la partita vera, si gioca una delle carte più importanti per affrontare con qualche possibilità di successo la via dell'uscita dalla crisi. Il problema è stato finora affrontato con molte parole, molte analisi (spesso retrodatate, senza tener conto che dal 2009 il mondo è un'altra cosa), molti "piani", ma senza scelte e senza investimenti. Una metodologia da cambiare: se avviene, ci sono le chance per, come si suole dire, "ripartire".

Redazione Euromerci



Corsi e formazione.

Assologistica Cultura e Formazione



Milano, 11 ottobre 2012

INTRODUZIONE AL MONDO DOGANALE

Il corso permette di approcciare i maggiori temi di carattere generale del diritto doganale con un approccio eminentemente pratico ed operativo, a mezzo di specifici casi ed esempi concreti.

Milano, 22 e 23 ottobre 2012

LA SICUREZZA IN MAGAZZINO

Lo scopo del corso è quello di fornire le conoscenze necessarie in merito ad una corretta gestione in materia di sicurezza dei magazzini.

Vengono esaminati i requisiti generali dei magazzini, approfondendo man mano le specificità, quali operazioni di carico/scarico, movimentazioni, banchine, rampe, viabilità, scaffalature.

Definire strumenti di controllo utili ai responsabili per la sicurezza per monitorare e verificare l'operato degli addetti operativi di magazzino.

Milano, 8 novembre 2012

I RISCHI IMPORT EXPORT, LE BEST PRACTICE DOGANALI E LE RECENTI NOVITA' DEI DECRETI LIBERALIZZAZIONI E SEMPLIFICAZIONI

Il corso intende fornire ai partecipanti un quadro completo ed esaustivo sui rischi ed i vantaggi offerti dalla normativa doganale. Per abbattere i rischi fiscali e fornire agli operatori economici un ventaglio di possibilità da utilizzare in dogana per agevolare le procedure import export, verranno presentati i maggiori istituti del settore, con speciali focus, casi specifici e Q&A.

MIP - Politecnico di Milano



Milano 16-17 Ottobre 2012

SISTEMI INFORMATIVI DI OPERATIONS

Il Corso Breve in Sistemi Informativi di Operations del MIP Politecnico di Milano si propone di fornire un quadro dettagliato delle applicazioni informative per le Operations e la Supply Chain a supporto delle attività esecutive e di pianificazione, analizzando le potenzialità che essi offrono dal punto di vista gestionale e organizzativo, comprendendone le specificità tecnologiche e i possibili scenari implementativi, anche in considerazione della loro integrazione con i Sistemi Gestionali ERP.

Milano 12-13 Novembre 2012

TECNICHE DI NEGOZIAZIONE

Il Corso Breve in Tecniche di Negoziazione del MIP Politecnico di Milano si propone di fornire la corretta gestione delle condizioni contrattuali con i propri fornitori che è alla base della creazione di valore lungo la filiera.

Milano 27-28 Novembre 2012

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLA PRODUZIONE

La corretta impostazione del processo di pianificazione e programmazione di produzione e approvvigionamenti può condurre, di fatto, a significativi miglioramenti in termini di riduzione degli stock, di miglioramento del livello di servizio al cliente finale, di miglioramento di produttività, utilizzo e rendimento dei fattori produttivi. Partendo da questa analisi nasce il Corso Breve in Pianificazione e Programmazione della Produzione di MIP Politecnico di Milano.

Concept completamente rinnovato per la nuova edizione di **transpotec logitec**.



Una formula completamente rinnovata caratterizza la nuova edizione di Transpotec Logitec, la mostra leader nel sud Europa per il trasporto industriale e la logistica, organizzata da Fiera Milano, che si terrà nel quartiere di Verona Fiere dal 28 febbraio al 3 marzo 2013.

Il nuovo concept nasce grazie ad un enorme impegno, una profonda analisi di mercato ed un intenso lavoro di collaborazione che hanno dato vita ad una manifestazione BtoB-toB, una piazza di business, dove espositori e visitatori vengono considerati parte di un unico network, per creare una concreta opportunità di sviluppo del settore a livello nazionale ed internazionale.

Come spiega Fabio Dadati, Consulente Strategico Exhibition di Fiera Milano spa e Presidente dell'Advisory Board Transpotec Logitec "Il nuovo Transpotec Logitec, pone grande attenzione al tema della logistica, in particolare guarda allo sviluppo della rete delle infrastrutture e al sistema degli interporti, dei porti e degli aeroporti. In questo contesto il real estate riveste un ruolo significativo su cui Fiera Milano vuole lavorare per approfondire gli aspetti tecnici e per far incontrare i diversi operatori nazionali ed internazionali".

L'impegno di creare una manifestazione evoluta e volta all'internazionalizzazione si concretizza anche grazie all'accordo che Fiera Milano ha stipulato con la Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica del Ministero di Infrastrut-

ture e Trasporti e con ICE, in forza del quale verranno interessate l'area del Mediterraneo, del Medio Oriente e dei Balcani.

La formula del matching riservata ad espositori e buyer per incontri su appuntamento e gli speed dating permetteranno di creare importanti momenti di incontro tra domanda ed offerta: 200 buyer selezionati su indicazione di associazioni e operatori italiani parteciperanno ai matching, ampliando l'orizzonte di business di tutti gli operatori presenti in manifestazione. Anche l'area espositiva tiene conto della situazione economica attuale in termini di prezzo e dimensioni.

Altro aspetto fondamentale è la particolare attenzione volta alla committenza, un valore aggiunto condiviso e apprezzato dagli operatori che parteciperanno.

Il nuovo Transpotec Logitec sta riscuotendo consensi crescenti, molte tra le aziende leader, tra le quali Sea Aeroporti Milanesi, hanno dichiarato la loro volontà di essere pre-

senti. Notevole anche l'attenzione riscontrata da parte delle associazioni del trasporto, della logistica e della committenza; il nuovo modello, che punta a rinforzare il carattere business della manifestazione, è stato accolto da tutti con grande entusiasmo.

Ufficio stampa

Silvia Massi

Zelaschi Creazione d'Immagini

Tel 035 0785050

e-mail: s.massi@agenziazelaschi.it



Guida al **fornitore.**

CARRELLI ELEVATORI

AT Material Handling Srl	Via Roma, 102	20060	Bellinzago Lombardo (MI)	www.atmh.it
E.C.S. Srl	Via Industria, 2	10022	Carnagnola (TO)	www.ecsitalia.net
OMG Spa	Via Dell'Artigianato, 12	46023	Gonzaga (MN)	www.omgindustry.com
Still	Corso Europa, 5	20020	Lainate (MI)	www.still.it
CLS CGT Logistica Sistemi Spa	Strada Provinciale, 121	20061	Carugate (MI)	www.cls.it

PORTONI INDUSTRIALI

Campisa Srl	Via Ruffini No. 13	20030	Palazzolo Milanese (MI)	www.campisa.eu
H'o'rmann Italia Srl	Via G. di Vittorio, 62	38015	Lavis (TN)	www.hormann.it
Kopron Spa	Via 1° Maggio	20064	Gorgonzola (MI)	www.kopron.it
B.M.P. Srl	Via Torino, 64/ter	12040	Veza d'alba (CN)	www.bmpitalia.it

PAVIMENTAZIONI

Tenso Floor Srl	Via Buonarroti, 5/7	20050	Canonica di Triuggio (MI)	www.tensofloor.com
Aire Pavimentazioni Srl	Via Olimpia, 2	24011	Almè (BG)	www.airepavimentazioni.com
Paimo srl	Carlo Levi, 14/3	59100	Prato (PO)	www.paimo.it
Istituto Italiano per il calcestruzzo	Via Buonarroti, 5/7	20050	Canonica di Triuggio (MI)	www.istic.it
Pavibeton Srl	Cav. Angelo Manzoni, 35	26866	Sant'Angelo Lodigiano (LO)	www.pavibeton.net

AUTOMAZIONI

Savoie Srl	Via Emilia Est, 911	41100	Modena	www.savoyelogistics.com
Incas Spa	Via Milano, 16	13856	Vigliano Biellese (BI)	www.incasgroup.com
Knapp Italia Srl	Viale Manini, 5	44100	Ferrara	www.knapp.com
Rulli Rulmeca Spa	Via A. Toscanini, 1	24011	Almè (BG)	www.rulmeca.it

SCAFFATURE

Armes Spa	S. Pad. Verso Verona, 101	36100	Vicenza	www.ames.it
Ciampalini Costruzioni Meccaniche Srl	Via G. di Vittorio, 34/36	50053	Empoli (FI)	www.ciampalini.it
Mecalux	Via Benaco, 14	20098	S. Giuliano Milanese (MI)	www.mecalux.it
Promag Spa	Via Caduti del Lavoro, 1	42020	S. Polo d'Enza (RE)	www.promagspa.it
SACMA Spa	Via Verdesse	13856	Sandigliano (BI)	www.sacmaspa.com
Scaff System Srl	C.da Madonna della Nuova	72017	Ostuni (BR)	www.scaffsystem.com

SOFTWARE

Espritec	Via Gallo Pecca, 9/3	10086	Rivarolo Canavese (TO)	www.espritec.it
Smarten Srl	Via Monviso, 93	41100	Modena	www.iungo.it
Trascar Spa	Via Per Modena, 123	41030	Bomporto (MO)	www.trascar.it
Newlog Consulting Srl	Piazza Carrobbio, 5	20052	Monza	www.newlog.it

PREFABBRICATI

Canova Spa	C.so G. Garibaldi, 111	29017	Fiorenzuola d'Arda (PC)	www.canovaweb.it
isocell Precompressi Spa	S.P. Francesca km.7	24040	Pognano (BG)	www.isocellitalia.it
Lombarda Prefabbricati Spa	Via Brescia 162/164/166	25018	Montichiari (BS)	www.lombardaprefabbricati.it
Mabo Prefabbricati Spa	Loc. Ferrantina	52012	Bibbiena (AR)	www.maboprefabbricati.com

VEICOLI INDUSTRIALI

V.A.I. Renault Spa	Via Como, 97	23883	Brivio (LC)	www.vairenault.com
IVECO SpA	Lungo Stura Lazio 49	10156	Torino (TO)	www.iveco.it
DAF Veicoli Industriali Spa	Via C. Colombo, 49	20090	Trezzano sul naviglio (MI)	www.daftruck.com
Italscania Spa	Via di Spini, 21	38121	Trento	www.scania.it

SISTEMI ANTINCENDIO

Berger Impianti Srl	L. Biagi, 65/B12	20099	Sesto S. Giovanni (MI)	www.bergersrl.com
CMA Sistemi Antincendio Srl	Via L. da Vinci, 22	25043	Breno (BS)	www.cma-sistemi antincendio.it
ADT Fire & Security - TYCO International	Centro Dir. Milanofiori Strada 4 - Palazz. A10	20090	Assago (MI)	www.adtitaly.com



Guida Tuveri

transportonline.com

Registrazione gratuita

**PER CONOSCERE
I SERVIZI
PIÙ QUALIFICATI**

I mezzi di comunicazione più consultati da chi acquista servizi e forniture per il trasporto e la logistica delle merci

IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

Appuntamenti e fiere.

CILF 2012

Shenzen, 15-17 Ottobre 2012

La fiera "China International Logistics and Transportation", con una area espositiva di 52.500 mq e 75.000 professionisti attesi, ha lo scopo di fornire una piattaforma aperta alle società cinesi e straniere per comunicare e collaborare. La fiera, oltre che presentare prodotti, tecnologie e servizi alla Cina, è anche un'occasione per trovare potenziali fornitori affidabili; CILF, radunando un gran numero di fornitori di logistica, di attrezzature e tecnologie, acquirenti e produttori, organizzazioni professionali e media specializzati, e tenendo vari forum, è sicuramente un'ottima occasione per il business.

MADE EXPO

Fieramilano Rho, 17-20 Ottobre 2012

Iniziativa di MADE Eventi Srl e Federlegno Arredo Srl, ospitata nel nuovo quartiere della Fiera di Milano, gli organizzatori vogliono creare un appuntamento fieristico capace di far evolvere le dinamiche di successo in un palcoscenico internazionale, attuale, in grado di affermarsi come tappa imprescindibile del circuito mondiale dell'edilizia e dell'architettura. Nasce affinché l'eccellenza produttiva in termini di tecnologia e di design delle aziende trovi finalmente riscontro in un appuntamento fieristico capace di imporsi all'attenzione internazionale, capace di dialogare con i media e con operatori abituati a muoversi in contesti evoluti.

www.madeexpo.it

LOGISTICA MADRID

MADRID, 17-18 ottobre 2012

Un evento che raccoglie i migliori attori del settore logistico, con i rappresentanti di aziende che necessitano di servizi di trasporto e logistica per avere una panoramica veloce e completa di ciò che è in offerta.

LOGISTICA Madrid 2012 è una fiera progettata espressamente per gli operatori del settore che hanno bisogno di scoprire le tendenze del settore, trovare nuovi fornitori e di acquisire le più recenti soluzioni per ottimizzare i processi logistici.

FORUM INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA E DELL'AUTOTRASPORTO

Fieramilano Rho, 6 Novembre 2012

Il Forum Internazionale della Logistica e dell'Autotrasporto in-

tende porsi come occasione per gli addetti ai lavori per fare il punto della situazione sulle tematiche più attuali nel settore logistica e trasporti; il convegno sarà strutturato in tre sessioni: due sessioni istituzionali che vedranno la partecipazione delle più importanti istituzioni e associazioni a livello nazionale ed internazionale e che affronteranno i temi delle infrastrutture, della logistica e dell'autotrasporto; una sessione dedicata a workshop tematici durante la quale si affronteranno alcuni dei più attuali temi del settore logistica e trasporti con l'intervento dei principali player del settore.

www.transpotec.com

TRANPOQUIP

Sao Paulo (Brasile), 21-23 nov, 2012

Il più grande evento del settore dell'industria della sicurezza, dell'efficienza e del confort delle infrastrutture per il trasporto via terra, acqua e aria in Brasile. Dopo quattro anni di crescita consecutiva, l'evento è diventato il più importante per la tecnologia e le soluzioni sicure, efficienti e confortevoli nel settore del trasporto delle infrastrutture in Brasile e in America Latina. TranspoQuip riunisce i responsabili delle decisioni e leader dei costruttori di infrastrutture per strade, ferrovie, porti e aeroporti. Ogni anno, l'evento mette in mostra una linea più completa di prodotti e professionisti del settore guide nelle loro decisioni di acquisto.

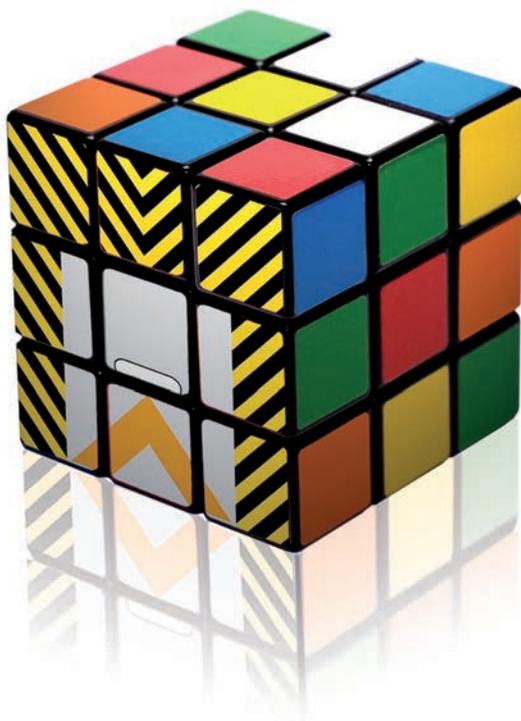
INDIA WAREHOUSING AND LOGISTICS SHOW

7 -12 Dic 2012

Raggiungi nuovi livelli di efficienza di magazzino, supply chain e le prestazioni complessive, partecipando Warehousing & Logistics India Show 2012. La mostra e il convegno mostrano le mutevoli esigenze di magazzini, impianti di produzione, porti e terminali e le relative strutture avendo oltre 300 soluzioni in programma. I partecipanti potranno mostrare le loro attrezzature, le tecnologie e le soluzioni relative al magazzinaggio, movimentazione dei materiali, della logistica e della supply chain.

La fiera che si terrà al l'Auto Cluster Exhibition Centre, Chinchwad, vedrà la partecipazione di professionisti provenienti dal settore alimentare, farmaceutico, beni di largo consumo, Automobilistico, Automotive, Elettrotecnico, Ingegneristico e da tutti quei settori che necessitano di impianti di magazzinaggio, logistica e soluzioni per la la movimentazione.

La **nostra competenza** al servizio del **tuo business**



 **World Capital**[®]
REAL ESTATE GROUP
AGENCY - CONSULTING - PROPERTY - INVESTMENT

Piazza Maestri del Lavoro, 7 - 20063 Cernusco sul Naviglio (MI)
Tel. +39 02 95305886
www.worldcapital.it - logistica@worldcapital.it

FASE 1

Individuazione esigenze:

- location
- tipologia dell'immobile
- budget
- tempistica

FASE 2

RICERCA E SELEZIONE:

Una rete di consulenti immobiliari locali individua, in base a precisi criteri di ricerca, una rosa di opportunità immobiliari (capannoni e terreni), selezionando tra di esse le migliori soluzioni da proporre al Cliente.

FASE 3

VALUTAZIONE E CONCLUSIONE DEL CONTRATTO:

Il Cliente valuta le migliori opportunità del mercato, per scegliere quella più adeguata alle proprie necessità e formulare poi la proposta di locazione o acquisto. Il Cliente verrà seguito sino alla conclusione del contratto definitivo.

FASE 4

INVESTIMENTO IMMOBILIARE:

Ultimata la definizione contrattuale, World Capital individua in caso di locazione, l'investitore (privato, società, fondo immobiliare, etc.) interessato all'acquisto dell'asset.

FASE 5

ALLESTIMENTI, PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E SERVIZI COMPLEMENTARI:

World Capital fornisce, su richiesta del Cliente, ogni successiva consulenza tecnica e relativa all'immobile.



Partnership with:



Making business flow



real estate



Media Sponsor:

il **GIORNALE della LOGISTICA**



Quotidiano Immobiliare
LOGISTICS & INDUSTRIAL



Via Restelli, 3/7
20124 Milano
Piazza Maestri del Lavoro, 7
20063 Cernusco sul Naviglio (MI)
Tel. +39 02 95305886 - Fax +39 02 95305209 - www.worldcapital.it