



decima edizione

BORSINO

immobiliare
della **LOGISTICA**

Secondo semestre 2010

www.borsinologistica.it



Premio 2010 "Il Logistico dell'anno"
Winner 2010 "Logistics Awards"

powered by

 **World Capital**
REAL ESTATE CONSULTING

Direttore Responsabile:

Andrea Guido Faini

Direzione, Amministrazione e Redazione:

Via Roma, 108 edif. G - 20060 Cassina De' Pecchi (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 Marzo 2011

È vietata la riproduzione anche parziale di testi e immagini.

Proprietà: World Capital Srl - Milano

SOMMARIO



- 2** > 2006-2011 cinque anni di approfondimenti logistici e non solo...
- 4** > Andamento Storico: grafici
- 5** > Locazione e Vendita: mercato immobiliare logistico in Italia
- 6** > Andamento richiesta e offerta a livello provinciale
- 8** > Locazione: grafico valori province Nord nuovo e usato
- 9** > Locazione: grafico valori province Centro-Sud nuovo e usato
- 10** > Vendita: grafico valori province Nord nuovo e usato
- 11** > Vendita: grafico valori province Centro-Sud nuovo e usato
- 12** > Andamento mercato immobiliare estero
- 13** > Rendimenti
- 14** > La logistica italiana vista dagli operatori: Sondaggio
- 16** > Perché parlare del Piano della Logistica
- 18** > Gli immobili sostenibili per l'industria e la logistica: due progetti non banali
- 20** > Corsi e Formazione
- 21** > Guida al Fornitore
- 23** > Appuntamenti e Fiere
- 24** > News



2006-2011 cinque anni di approfondimenti **logistici** e non solo...

La prima edizione del Borsino Immobiliare della Logistica è del 2006 e nel novembre 2010 Assologistica ha riconosciuto l'impegno di World Capital per il settore con il premio «Il Logistico dell'anno». Cinque anni di monitoraggio del mercato immobiliare logistico e approfondimenti tematici a cura dei più importanti player del settore.

Oggi il Borsino è nelle biblioteche universitarie ed utilizzato per studi e analisi dai più importanti istituti di ricerca. Un progetto che parte dalle origini del concetto di logistica, che deriva etimologicamente da *logistikè* ossia l'arte di calcolare e si pone sempre nei confronti di tale concetto in modo propositivo ponendosi in questo periodo storico la seguente questione: ma quali calcoli o piani sono possibili nel mondo globalizzato di internet e dei grandi network mondiali?

Per rispondere al quesito è curioso volgere uno sguardo al passato e scoprire che i grandi centri logistici della storia cioè i porti, le stazioni ferroviarie, i caravanserragli hanno sempre fatto parte integrante degli organismi urbani dove erano inseriti, anzi a volte hanno contribuito a crearli.

È altrettanto curioso che all'inizio del secolo questa situazione sia stata ribaltata all'interno della logica modernista che interpretava la città come una macchina composta di parti o zone da cui il noto principio urbanistico dello zoning. Del resto lo stesso Leonardo nella

sua concezione della città su due piani dove al livello inferiore dovevano essere ubicate appunto tutte le strutture logistiche occorrenti alla Milano Sforzesca aveva in qualche modo anticipato gli architetti del funzionalismo novecentesco cercando di occultare ed in qualche modo staccare tali spazi dal resto. I nodi logistici sono stati concepiti quindi come avulsi dalle altre parti della città, le zone industriali sorte dalla moderna pianifica-

zione territoriale hanno ricalcato i principi dell'urbanistica moderna enunciati da Le Corbusier con la sua città industriale lineare.

Queste tendenze si sono rese necessarie forzatamente anche dalla mutazione dei cicli produttivi e soprattutto dalla trasformazione della mobilità che ha virato prepotentemente dal trasporto su ferro ed acqua a quello su gomma.

Ma è ancora possibile un recupero della *venustas* di Vitruviana memoria all'interno dell'architettura riguardante le strutture logistiche ?

Gli esempi nella storia non mancano, dai mercati Traianei, agli acquedotti, alla formidabile rete stradale dell'antica Roma fino ad arrivare alle affascinanti strutture in cemento armato come gli hangar aeroportuali, dell'indimenticato Pier Luigi Nervi, ai ponti, alle coperture metalliche della stazione centrale di Milano.

Ma soprattutto è possibile integrare strutture oggi es-



Bartolomeo Giachino e Andrea Faini alla Cerimonia di consegna del Premio "Il logistico dell'anno"

senzialmente avulse nelle concezioni della città del terzo millennio?

Bisognerebbe innanzitutto capire come sarà la trasformazione dello spazio in relazione a quella che viene definita il terzo evento di tutta la storia umana dopo la caduta dell'impero romano e la rivoluzione industriale ottocentesca e cioè la rivoluzione telematica ... ma non è questa la sede di approfondimento di tale tema.

È possibile però azzardare ed auspicare che la moderna pianificazione ristabilisca l'autentico spirito degli urbanisti moderni, quello del legame indissolubile con la città, il non considerare cioè intercambiabili le parti della produzione e della logistica, per cui posizionarle in un luogo o in un altro risulterebbe la stessa cosa. Dotarli - all'interno di una visione organica della città - delle necessarie infrastrutture di collegamento non solo dal punto di vista fisico ma anche e soprattutto telematico, funzionale e sociale con il resto del territorio e con le istituzioni.

Questo è il calcolo possibile oggi della moderna logistikè ... la creazione cioè di condizioni per dar modo al sistema territoriale ed urbano di riequilibrare in alcune sue componenti la preponderanza di firmitas ed utilitas anch'esse di Vitruviana memoria.

Nei «calcoli», il Borsino Immobiliare della Logistica si pone quale strumento utile e facile da usare, che permette di conoscere da un lato, i valori medi di vendita e locazione degli immobili ad uso logistico ubicati nelle principali città italiane, e dall'altro, la situazione aggiornata della domanda e dell'offerta di mercato per le stesse.



Manager, professionisti, imprenditori o amministratori pubblici chiamati a «calcolare» e pianificare spesso in situazioni condizionate dalle mutevoli esigenze dei propri interlocutori, hanno trovato un valido aiuto da questo semplice strumento.

Il Borsino nasce proprio per rispondere a queste esi-

genze affinché chiunque possa comprendere l'evoluzione di un mercato complesso ed in continuo mutamento che ci ha visti protagonisti in questi anni. Il Borsino è un'istantanea del mercato degli immobili ad uso logistico, utilizzata da più di 20.000 stakeholder. Un'istananea generata dall'esperienza della divisione Consulting del Gruppo World Capital, che grazie a precisi metodi statistici sintetizza i dati inviati da una community di oltre seicento rilevatori specializzati, nei risultati finali, espressi da un valore massimo e da un minimo, frutto di almeno trenta rilevazioni per ogni campione rilevato. Il Borsino, è un prodotto aperto che quotidianamente si confronta con tutti gli stakeholder della filiera logistica, perché ad essi si propone quale punto di partenza e

non di arrivo per lo sviluppo dei loro interessi/progetti. Questo è il Borsino, queste sono le sue potenzialità e questa la sua mission. Con il sincero auspicio di poterci confrontare con ognuno di voi per una prossima edizione ancor più rispondente alle necessità di tutti, ci auguriamo possiate avere, non una semplice buona lettura/consultazione, ma un più proficuo utilizzo del nostro Borsino Immobiliare della Logistica.

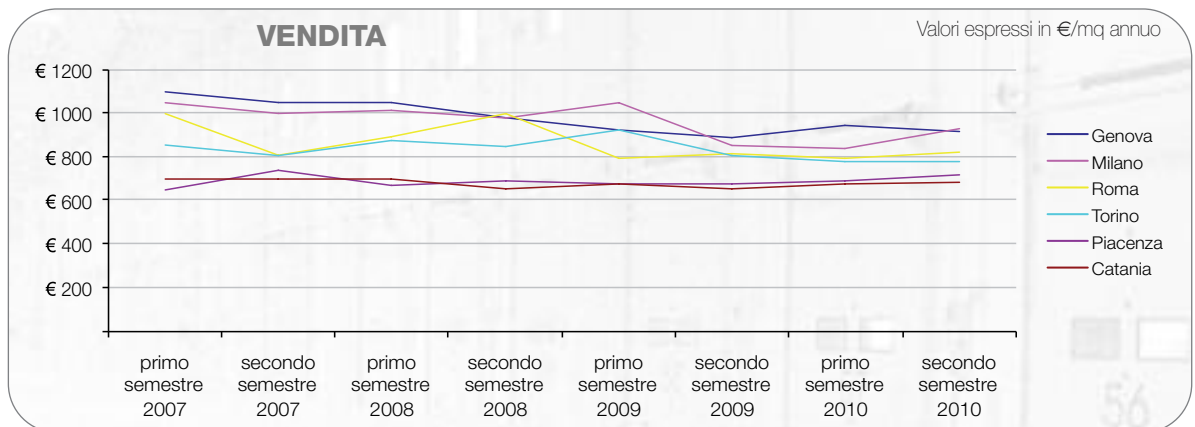
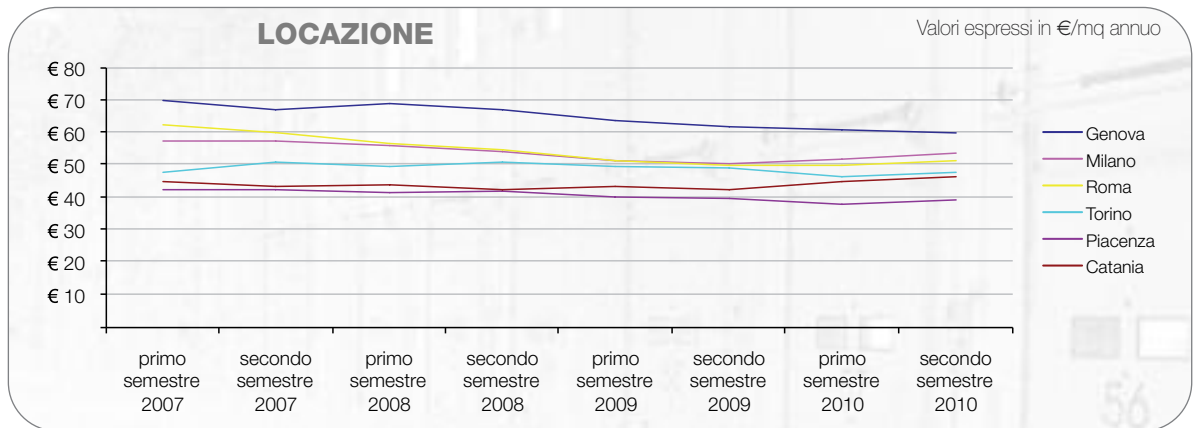
La Redazione



Andamento STORICO

Il secondo semestre 2010 si caratterizza per l'aumentano le trattative relative ad immobili oltre i 5.000 mq. Per quanto concerne la durata delle trattative, il 23% dei rilevatori hanno dichiarato che la durata media delle stesse è di 3 mesi contro il 12% della precedente rilevazione. Il 49%, (nel primo semestre 2010 erano il 55%), ha invece indicato in 8 mesi il periodo

medio ed il restante 28% riferisce trattative oltre i 12 mesi, quando nel semestre precedente erano invece il 23%. Per quanto concerne i valori possiamo confermare che il trend di stabilizzazione dei prezzi è sempre in atto. Allo stesso tempo è un interessante osservare un sensibile aumento nella forbice dei valori dichiarati. Questo dato è molto significativo in quanto

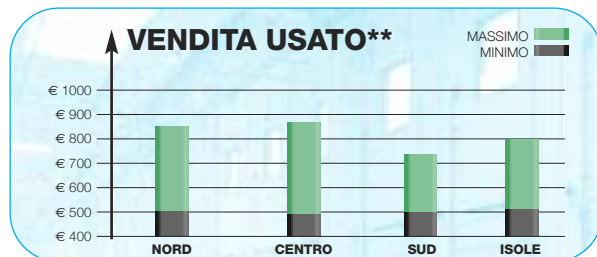
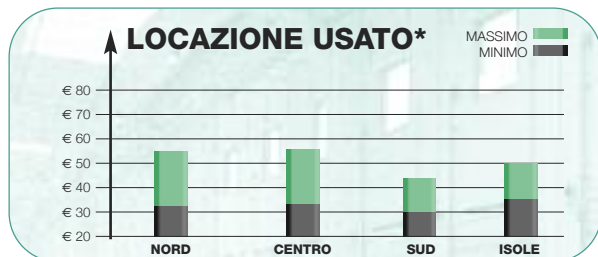
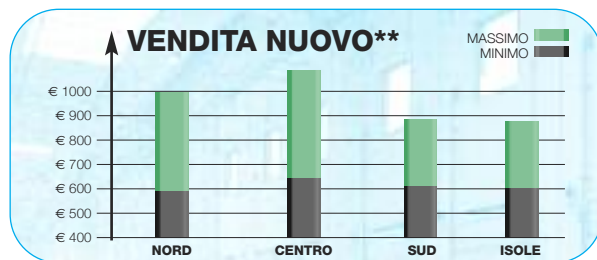
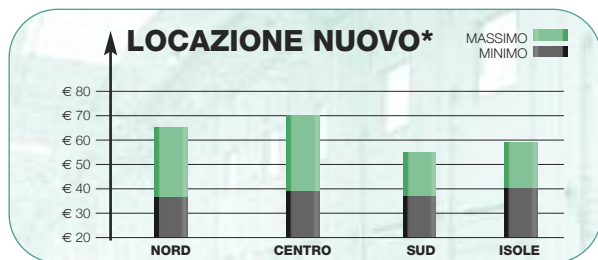


conferma come la specializzazione delle imprese logistiche ha portato anche ad una richieste di immobili con caratteristiche molto precise. Oggi il prezzo è sempre più condizionato non solo da location ed età dell'immobile ma anche da una serie di fattori tipologici e strutturali che molte volte incidono pesantemente sul relativo valore. L'aumento della forbice dei prezzi in molti casi spiega la particolare condizione che abbiamo riscontrato in alcuni ambiti territoriali, nei quali si assiste ad un aumento della richiesta, malgrado il tasso di vacancy sia significativo con immobili vecchi e nuovi. Stimiamo che sul totale dello stock di immobili vacant sul mercato il 22 % siano immobili recenti, il 37% sono strutture che pur essendo in uno stato di conservazione buono, non rispondono alle attuali esigenze di mercato ed infine il 41% sono complessi obsoleti, in certi casi ex stabilimenti industriali.

Entrando nel dettaglio dei valori rilevati segnaliamo:

- **Locazione:** il canone di locazione per immobili nuovi al nord, in location come Venezia (+3,09%), Milano (+3,88%) e Verona (+4,44%) evidenzia significativi incrementi, mentre poche realtà fra le quali Livorno (-4,55%), Bologna (-2,00%) e Genova (-1,64%) hanno registrato un andamento negativo come Firenze (-3,20%) al centro. Al sud e nelle isole tutte le aree rilevate hanno valori in leggero aumento.
- **Vendita:** il prezzo degli immobili logistici nuovi al nord è trainato da location come Milano (+5,91%) e Bergamo (+4,12%). Al centro segnaliamo Prato (+5,41%) e Roma (+3,77) come location con i maggiori rialzi.

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



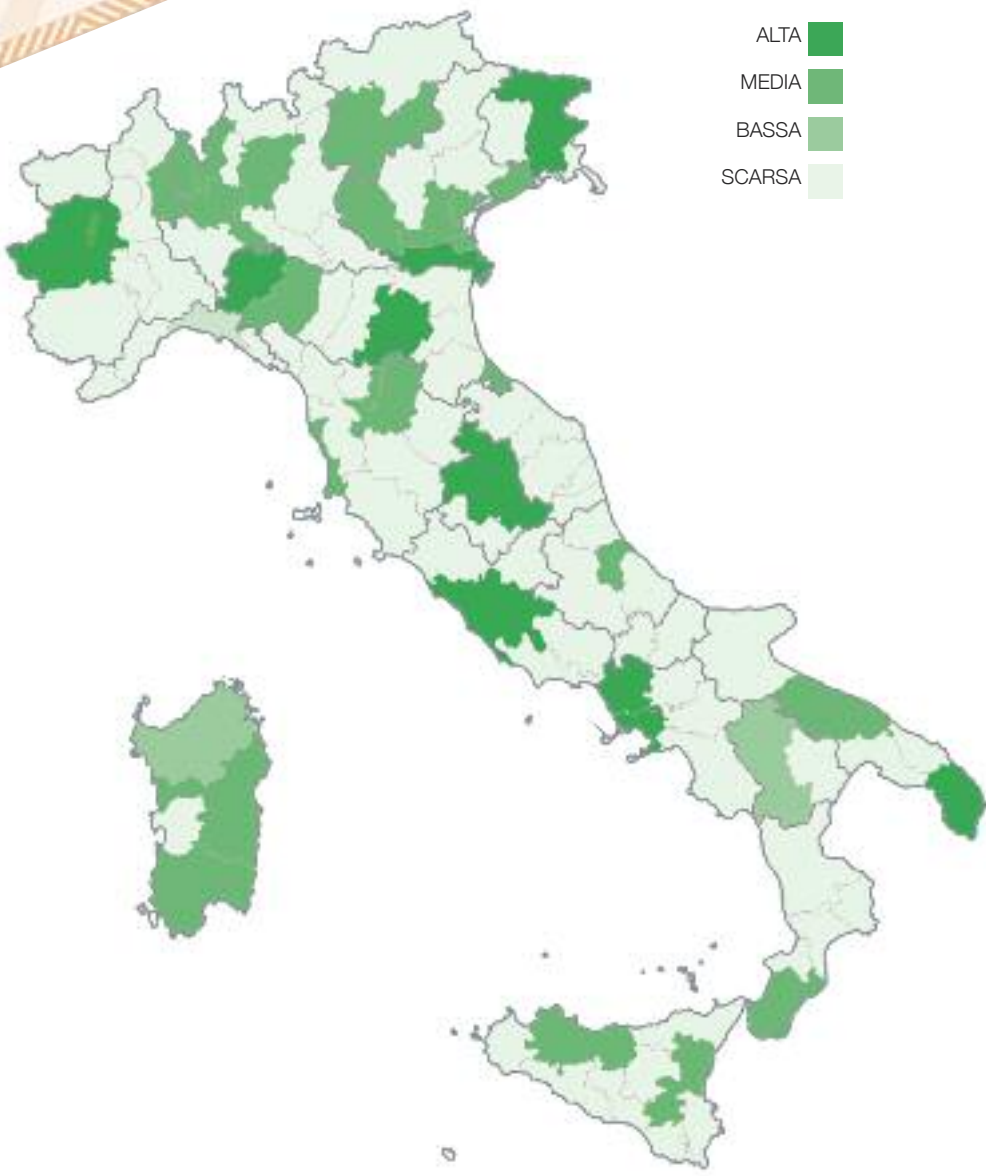
* Valori espressi in €/mq anno

** Valori espressi in €/mq

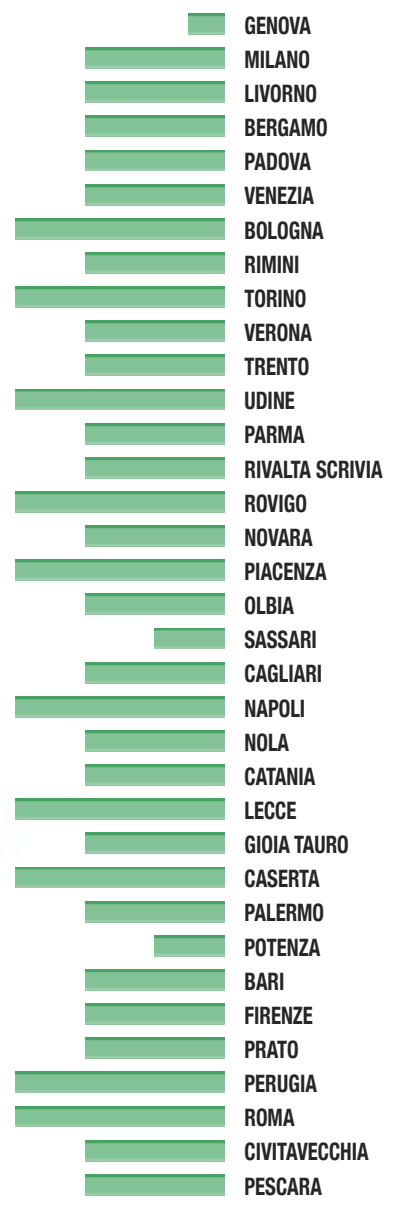


Offerta PROVINCIALE

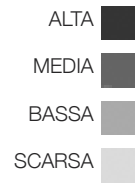
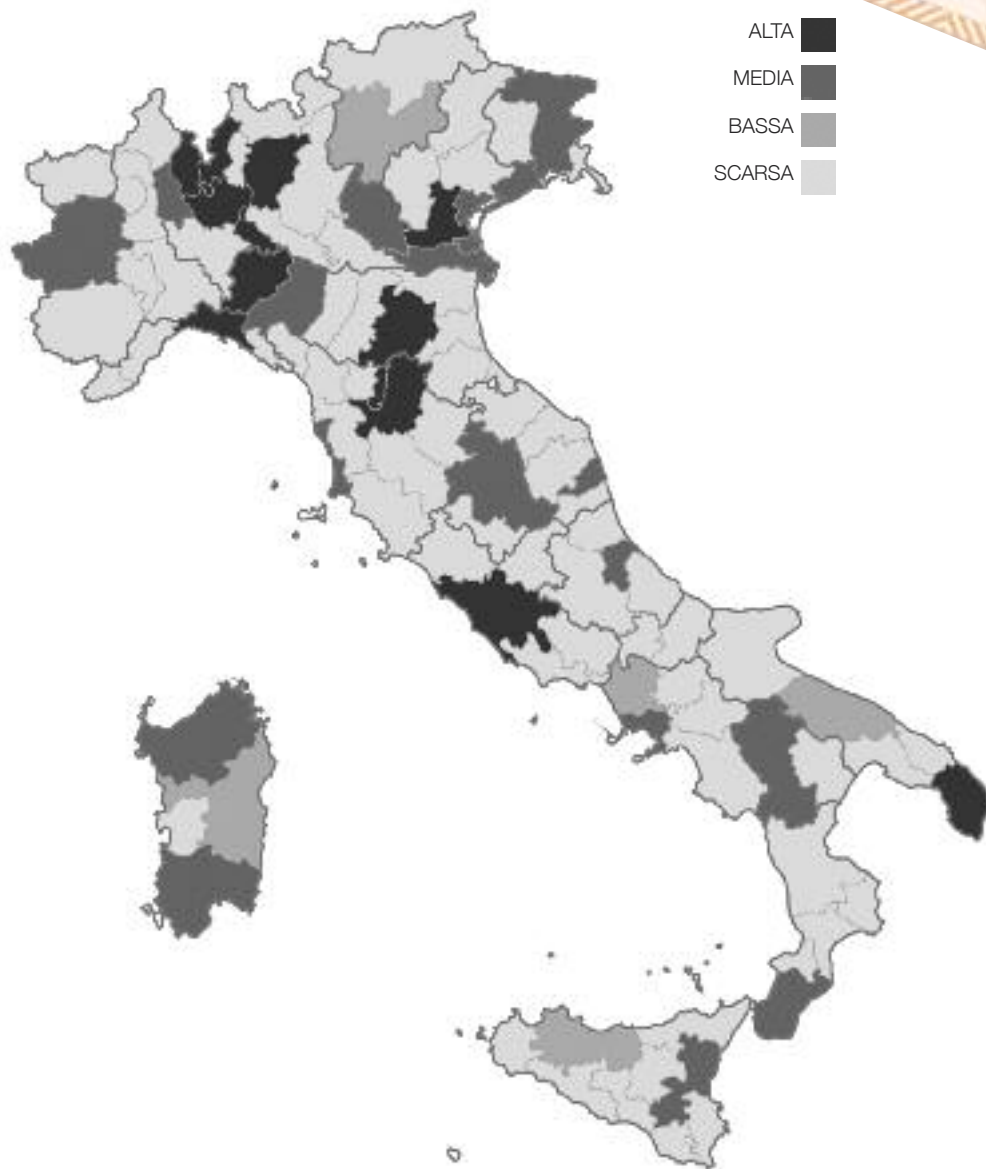
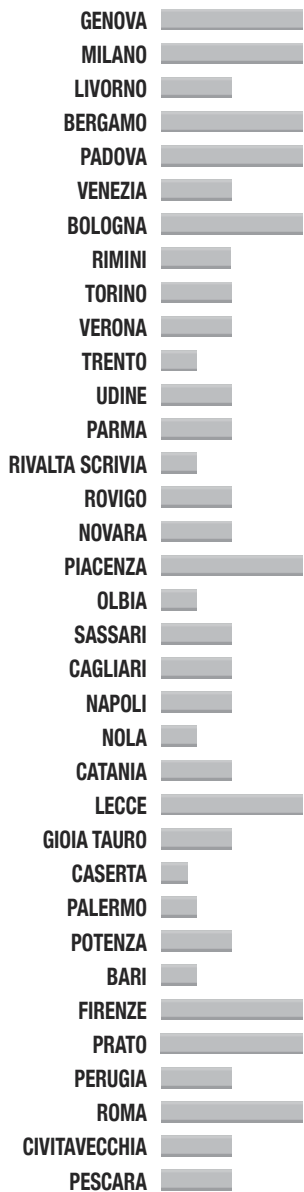
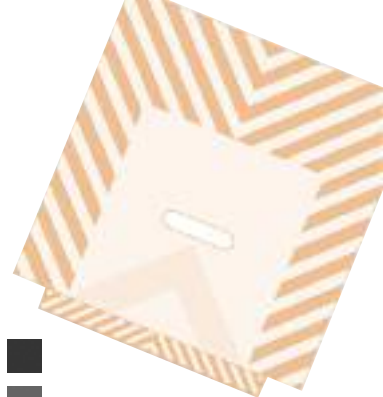
IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA



ALTA
MEDIA
BASSA
SCARSA



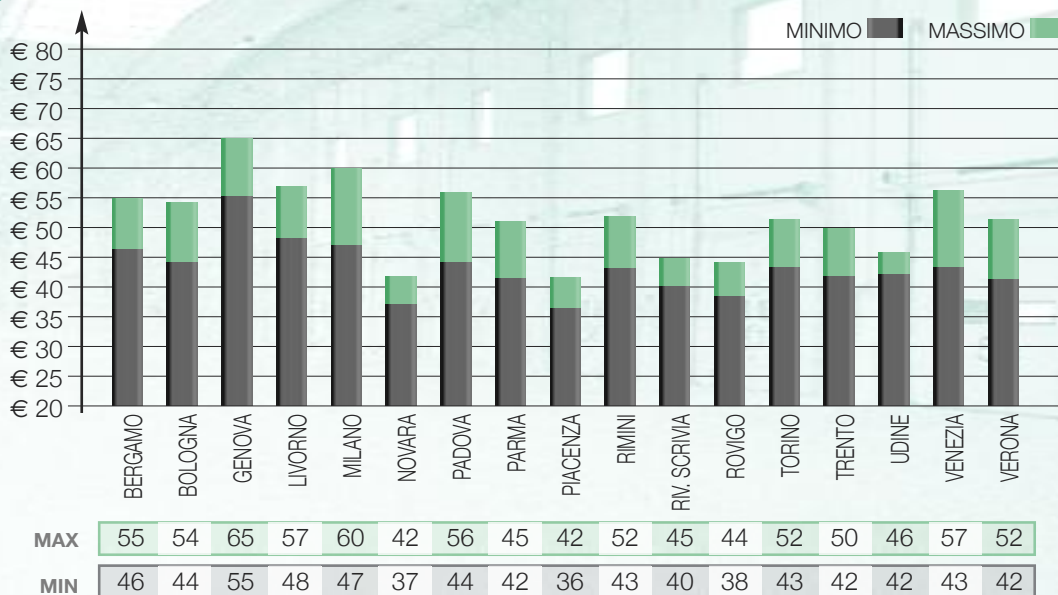
Richiesta PROVINCIALE



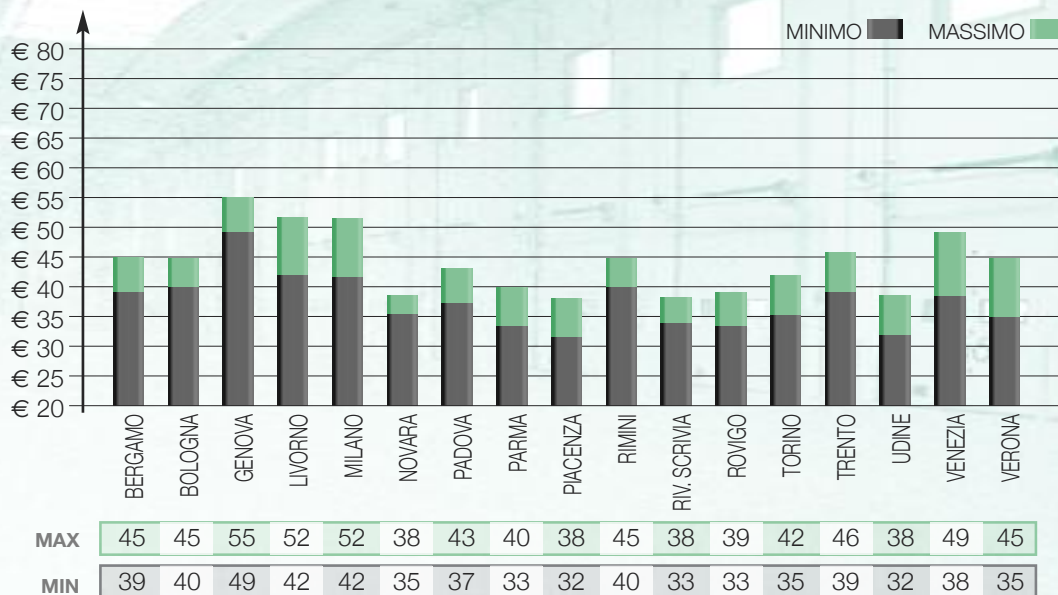
IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

Valori medi di **LOCAZIONE** NORD

NUOVO nuovo

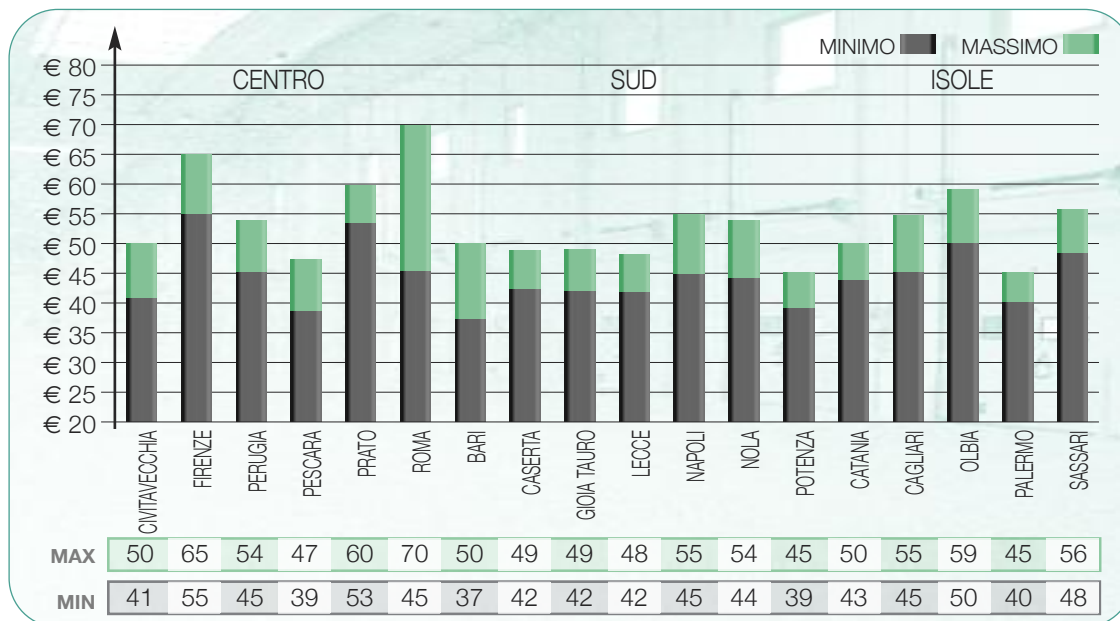


USATO usato

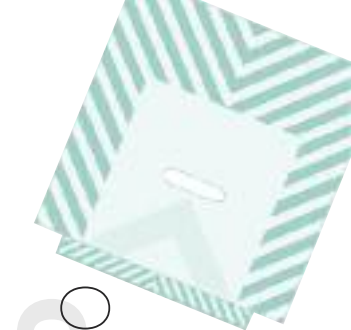


Tutti i valori indicati sono espressi in €/mq anno e possono essere incrementati o diminuiti fino al 25% in relazione alle caratteristiche, allo stato di diritto, allo stato di conservazione ed all'ubicazione dell'immobile

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



NUOVO nuovo

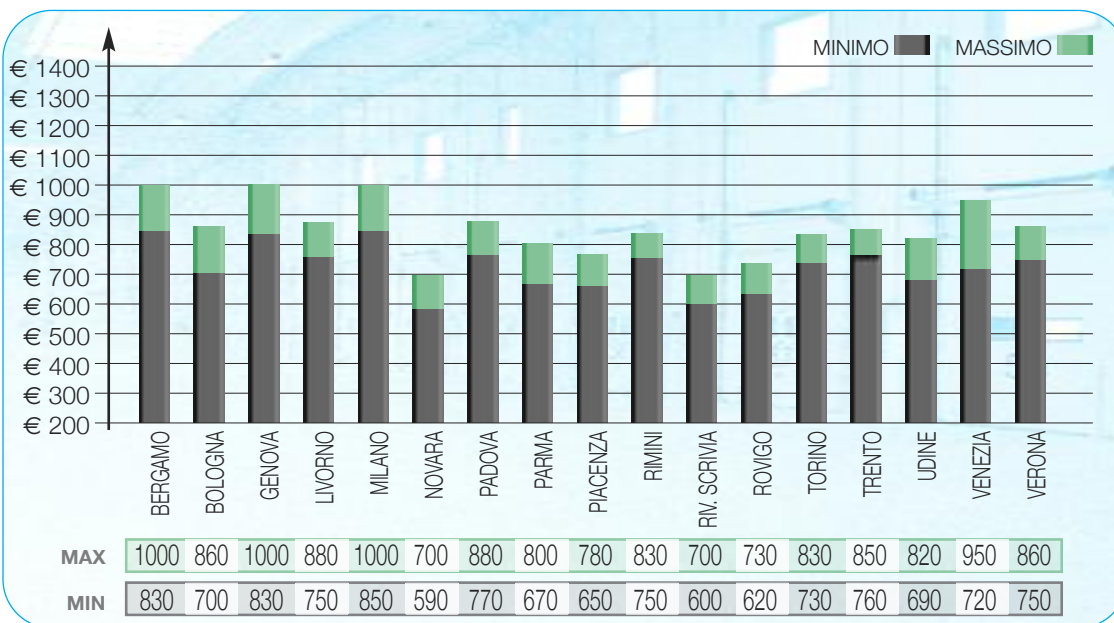
USATO usato

IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA

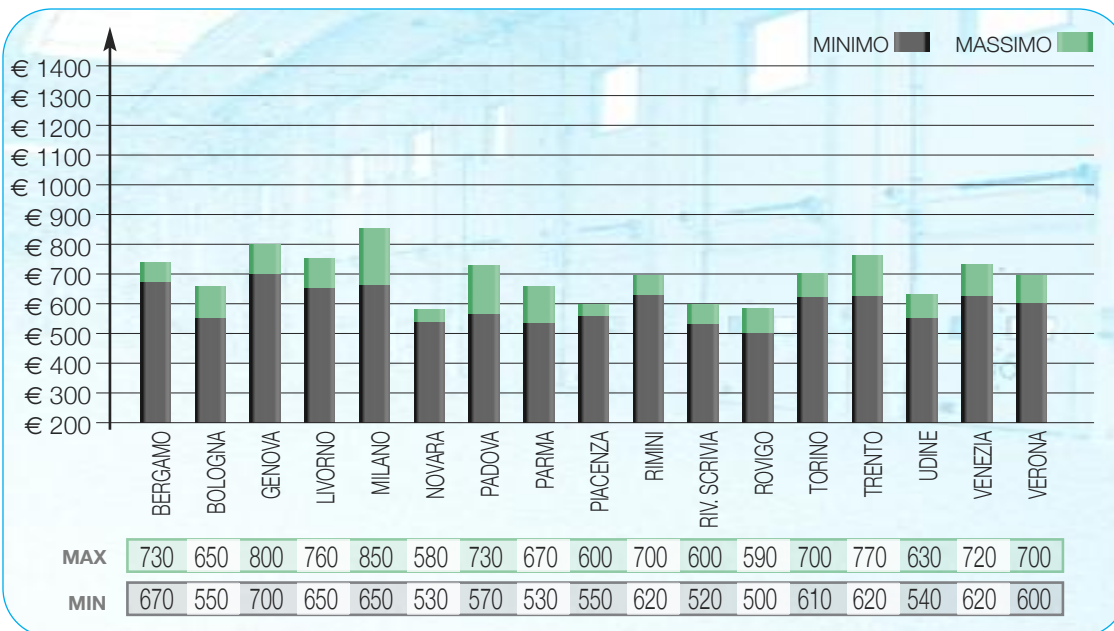


Valori medi di **VENDITA** NORD

NUOVO
nuovo

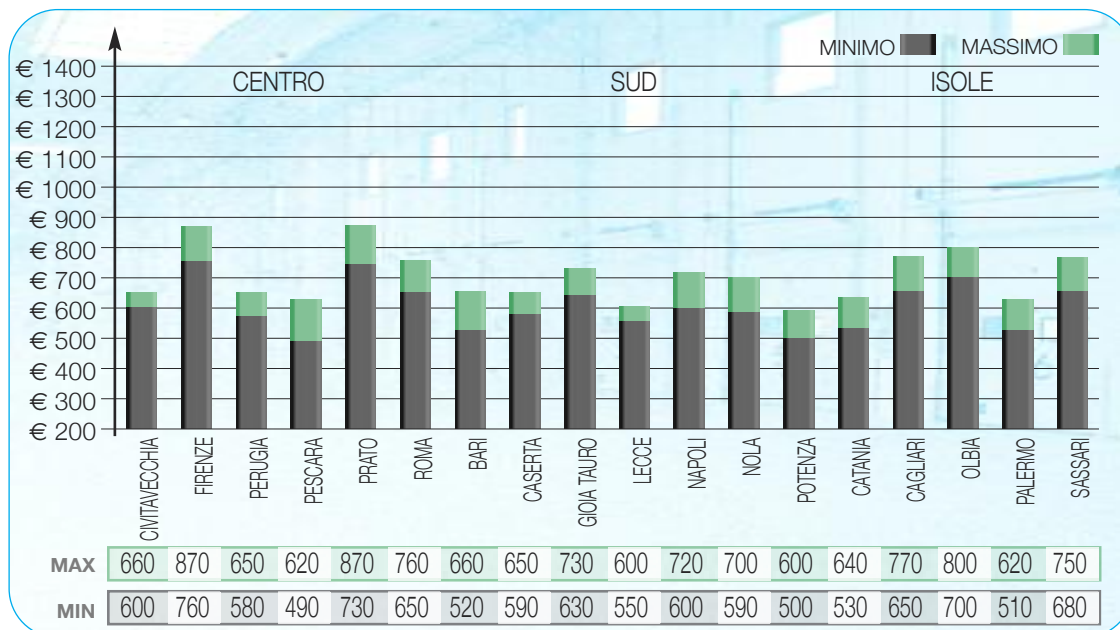
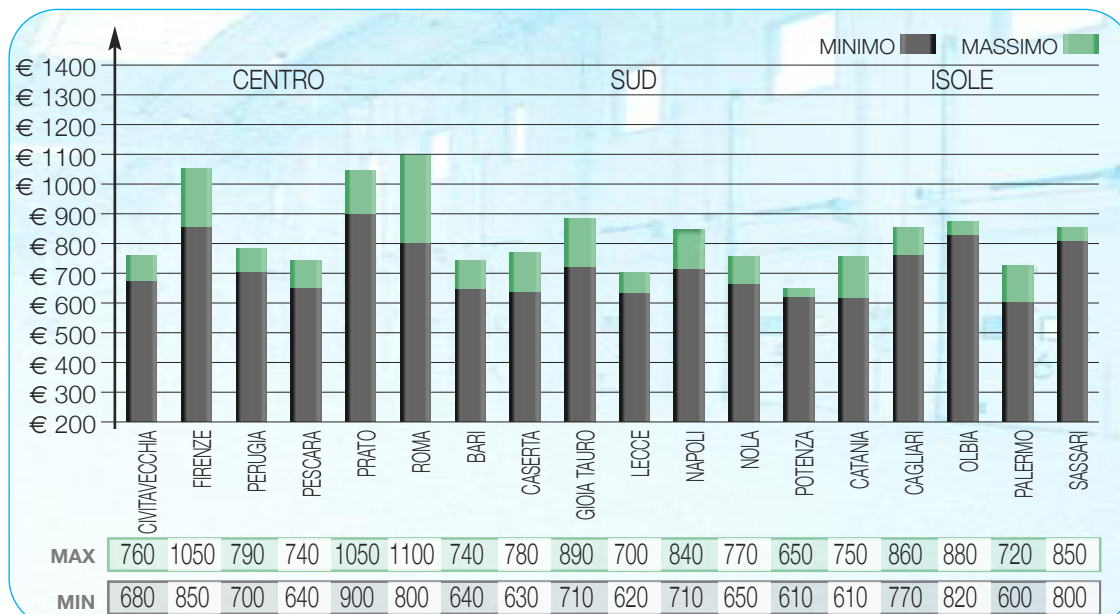


USATO
usato



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

Valori medi di **VENDITA** CENTRO-SUD

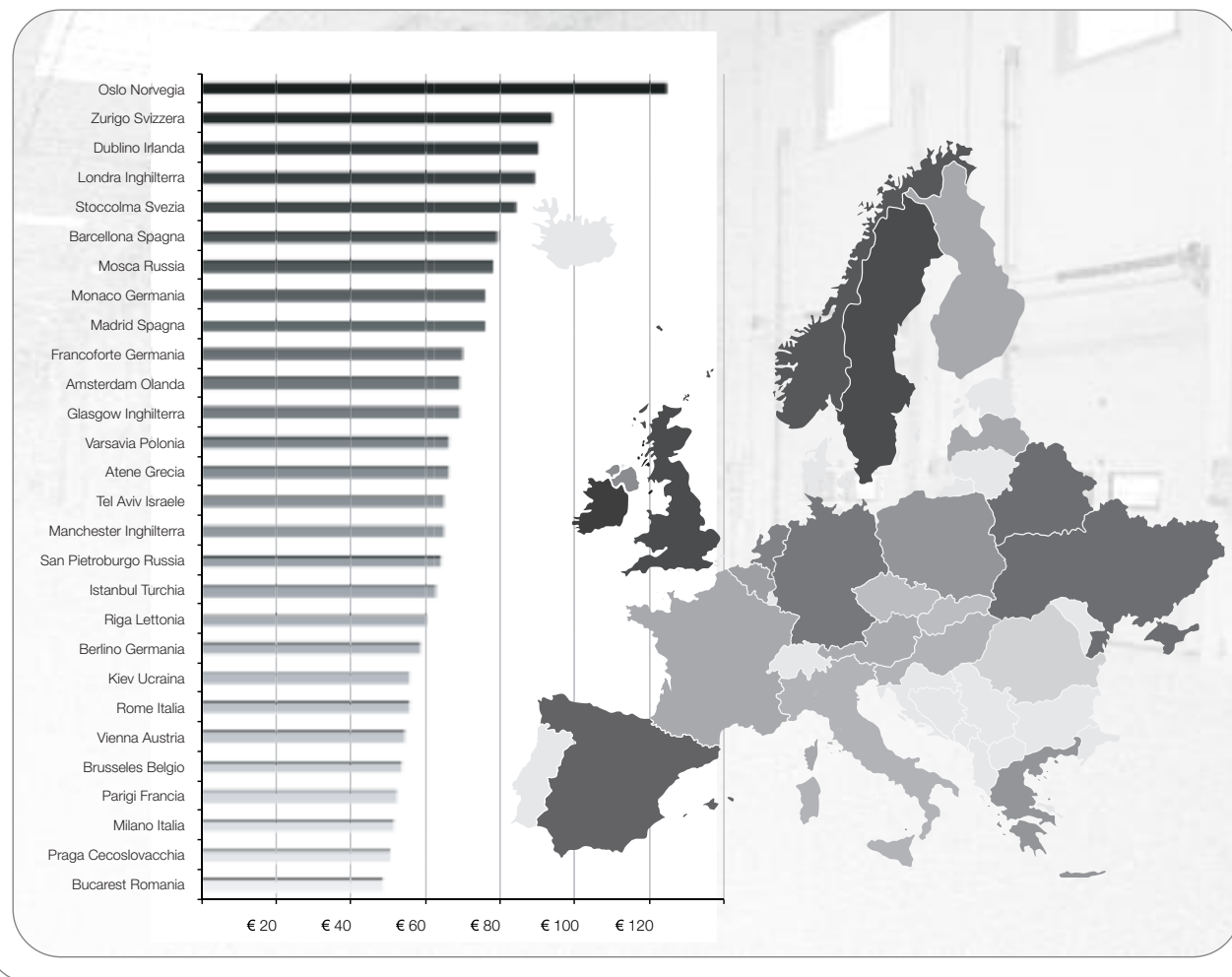


Tutti i valori indicati sono espressi in €/mq anno e possono essere incrementati o diminuiti fino al 25% in relazione alle caratteristiche, allo stato di diritto, allo stato di conservazione ed all'ubicazione dell'immobile

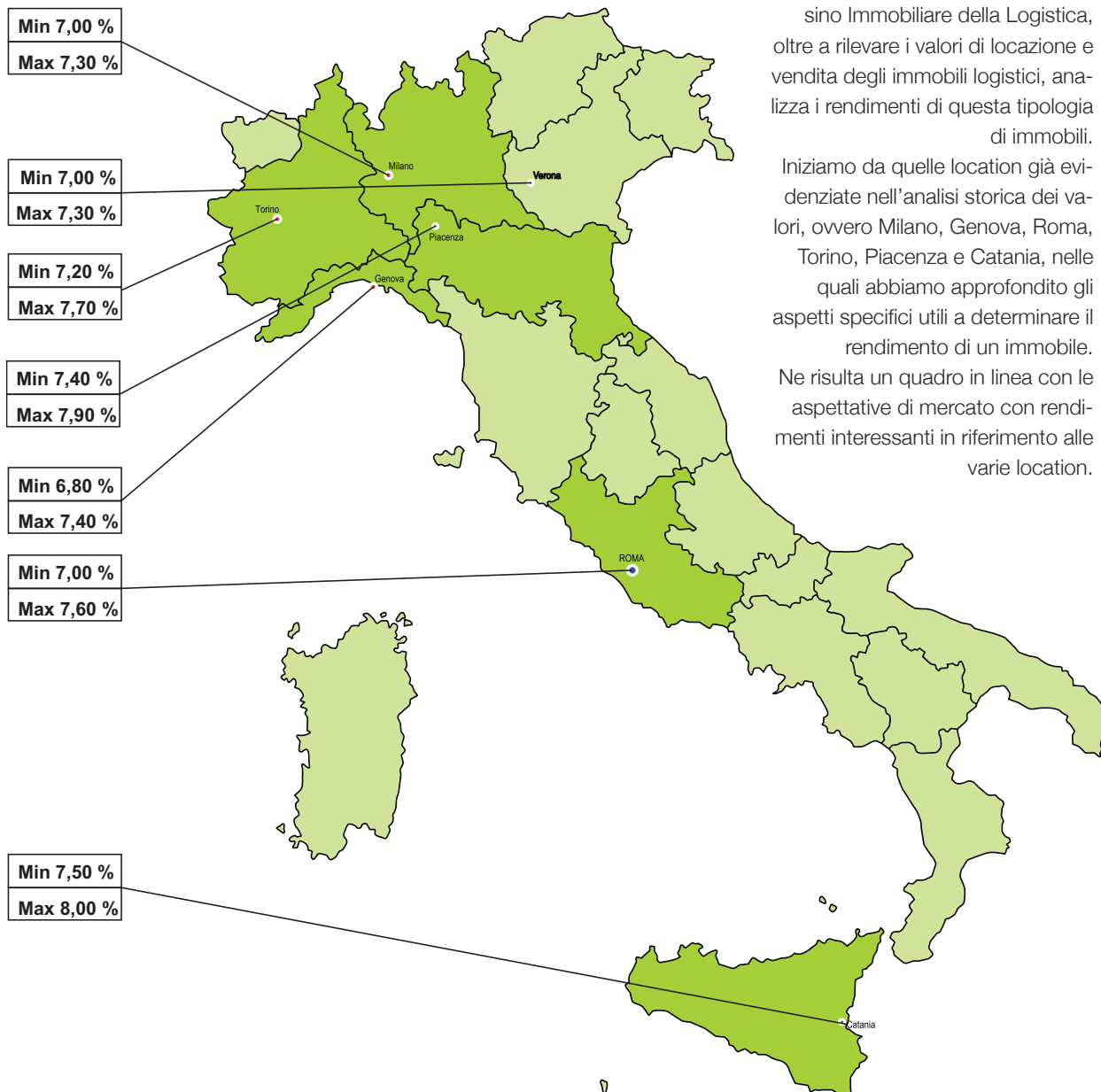
Andamento mercato immobiliare estero

L'effetto di stabilizzazione dei prezzi degli immobili logistici in Italia lo registriamo anche all'estero dove sostanzialmente non abbiamo grandi variazioni. Oslo (124,00 euro/mq anno) rimane sempre la location più costosa. È interessante osservare che Milano e Roma, sono fra le location che hanno avuto i maggiori incrementi nel periodo. Allo stesso tempo, Dublino, Vienna e Mosca sono fra le location che fanno registrare un sensibile trend negativo. È evidente che il mercato non si è ancora stabilizzato e le nuove vicende dell'area maghrebina non aiutano. L'incertezza della situazione politica del nord africa è probabile che possa influenzare l'andamento dei mercati nei prossimi mesi anche se ovviamente tutti per ora stanno ad osservare l'evoluzione con molta attenzione.

IMMOBILI INDUSTRIALI AD USO LOGISTICA



Rendimenti



A partire da questo numero, Il Borsino Immobiliare della Logistica, oltre a rilevare i valori di locazione e vendita degli immobili logistici, analizza i rendimenti di questa tipologia di immobili.

Iniziamo da quelle location già evidenziate nell'analisi storica dei valori, ovvero Milano, Genova, Roma, Torino, Piacenza e Catania, nelle quali abbiamo approfondito gli aspetti specifici utili a determinare il rendimento di un immobile.

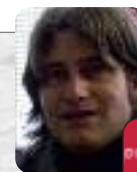
Ne risulta un quadro in linea con le aspettative di mercato con rendimenti interessanti in riferimento alle varie location.

Sondaggio

Abbiamo preso le prime undici azioni previste nella bozza del Piano Nazionale della Logistica elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e abbiamo chiesto ai "decision maker" del settore di dirci quanto queste possano essere altrettanto strategiche per i loro business. In particolare abbiamo chiesto, nel caso in cui l'azione in oggetto fosse attuata, di darci un parere sulla positive ripercussioni che la stessa avrebbe sulle proprie attività.



Arcese Trasporti S.p.A.
Lorenzo Piccoli
(Business Development)



Norbert Dentressangle Italia Srl
Antonio Ascarì
(Direttore Commerciale)



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11

Azione 1:

Riordino del sistema per arrivare ad uno sportello unico doganale

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 2:

Riforma Autorità portuali ed interporti

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 3:

Disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto e procedure definite per i divieti di circolazione

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 4:

Premialità all'outsourcing logistico: riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e logistica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 5:

Distribuzione urbana delle merci

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 6:

Intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti: le sollecitazioni e le priorità

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 7:

Piano nazionale per i sistemi intelligenti di trasporto.

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 8:

Autotrasporto: regolamentazione tempi di carico e scarico, tempi di pagamento, regolarità contributiva, corresponsabilità

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 9:

Insediamiento dell'Osservatorio dei costi in seno alla Consulta dei trasporti

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 10:

Insediamiento di un tavolo di esperti per la semplificazione normativa

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Azione 11:

Ferrobonus ed ecobonus

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica



Saima Avandero S.p.A
Adriano Tomasi
(Direttore di Area)



Schenker Italiana S.p.A.
Alberto Salini
(Product Manager Logistics)



DHL Supply Chain (Italy) S.p.A
Vittorio De Amici
(V.P.Operations Excellence)



- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

- Non strategica
- Importante ma non strategica
- Strategica

Perché parlare del **Piano della Logistica**

Dalla bozza del piano della logistica subito alcune considerazioni si impongono all'attento lettore ... spicca la grande fiducia riposta all'approccio sistemico alla materia, da qui la giusta necessità di trattare ogni singolo aspetto come una parte di un sistema più complesso. Proprio per questo nella sottolineatura del semplice concetto "è più facile togliere le persone dalla strada che le merci" risiede tutta una visione della moderna complessità dei sistemi urbani che dovrebbe costituire l'oggetto di studio principale delle politiche di city logistics dallo stesso documento evidenziate.

Dall'esame di questo approccio generale parte quindi la possibile ulteriore riflessione sul peso di eventuali ed aggiuntive sinergie che il tema della mobilità, quale denominatore comune esistente tra la logistica ed il resto della realtà, ponga in evidenza anche solo potenzialmente.

Ci si riferisce cioè al fatto che gli spostamenti non riguardano solo le merci ma anche le persone e che le ricadute sociali, economiche ed anche urbanistiche di questo fenomeno sono fortemente interrelate tra loro, di conseguenza riuscire ad incidere su alcuni fattori come ad esempio il telelavoro, la digitalizzazione completa della pubblica amministrazione tramite piani telematici comunali e regionali ecc. inevitabilmente significherebbe influenzare anche le rimanenti componenti del sistema. Giustamente da un punto di vista settoriale si considerano le inefficienze dell'ultimo miglio decisive per l'aumento di competitività del paese, ricordiamo però che in quest'ultimo miglio ci sono le città italiane ...alcune con

duemila anni di storia, pensate e concepite ovviamente quando questi problemi non esistevano, oltre ad un territorio unico al mondo.

Come fare dunque ad affrontare tutto ciò ma soprattutto quali riferimenti teorici assumere e da dove partire ?

L'opinione che si debba ampliare ancora di più l'angolo di visuale e partire dal basso con politiche di pianificazione territoriale coordinate però da un livello normativo centrale, sembra essere oggi la più idonea tra l'altro auspicata anche nel testo a cui ci riferiamo.

La convinzione che il rapporto tra impresa e territorio non sia ancora stato adeguatamente considerato come ulteriore aspetto strategico si manifesta continuamente.

Il giusto riferimento nel piano al bisogno di armonizzazione delle politiche pubbliche locali praticate fino ad oggi come ad esempio l'ottimizzazione delle zone ZTL, gli accessi programmati, soste, ecc. per scongiurare il rischio di una congerie di provvedimenti scongiurati tra loro è sacrosanto ma lo è ancor

di più capire che è dallo studio della triade impresa, territorio, istituzioni che dipende il livello di bontà dell'intervento legislativo che impatterà poi anche e soprattutto sulle strutture logistiche urbane.

Ci si trova pienamente d'accordo con il piano quando afferma :

La strada che si dovrebbe perseguire, invece, è quella di potenziare una strategia di intervento di medio lungo periodo nel campo della mobilità urbana, che sappia integrare le politiche settoriali dei trasporti con quelle più generali relative alle modalità d'uso del territorio e che sappia travalicare, con misure omogenee nell'ottica del bacino di traffico, i limitati confini dei Municipi coinvolti.



Erano, questi, per altro, i principali obiettivi dei Piani Urbani della Mobilità, strumenti che andrebbero assolutamente rilanciati e sostenuti.

Esempi altrettanto significativi costituiscono però gli stridori tra filosofie ed indirizzi urbanistici dei nuovi piani regolatori generali allo studio per le metropoli italiane con in alcuni casi previsioni di insediamenti relative a centinaia di migliaia di unità aggiuntive e l'opportunità offerta dalla strumentazione urbanistica sovra comunale che con il codificato concetto di area metropolitana a livello costituzionale, non ha mai avuto questo rilievo nella storia di questo paese.

Sicuramente la pianificazione strategica nazionale riguardante le grandi reti deve procedere nel senso ultimamente tracciato e che anche le istituzioni europee hanno oramai assunto e consolidato; ma senza una piena coscienza delle concrete condizioni esistenti non solo in Italia, ma qui in particolare, perché investite da una grande pregnanza relativa anche a condizioni sto-



rico paesaggistiche uniche al mondo, è possibile il rischio di non arrivare mai ad assumere quei provvedimenti strutturali indispensabili sia per il settore della logistica che per il governo delle realtà urbane del nuovo millennio. Quello che sentiamo di dover sottolineare è il fatto che non è possibile e nemmeno auspicabile teorizzare un'abdicazione delle scienze della pianificazione a vantaggio di uno spontaneismo o deregulation che a detta di tutti gli operatori costituiscono la causa dei motivi di ritardo del settore.

Ricordiamo brevemente che in Italia ci sono più livelli di pianificazione che in tutti gli altri paesi del mondo, citiamo solo i principali; Comunale, Provinciale, Regionale, Nazionale, e che ognuno di questi enti produce piani a volte non sempre coerenti con i livelli superiori o contigui, da qui la necessità di interventi di semplificazione e chiarificazione anche normativa. All'interno di questi processi il settore logistico è l'unico non ricattato, almeno direttamente, dallo spettro della delocalizzazione e quindi già per sua natura incline ad un'armonizzazione con le esigenze del sistema urbano. Aggiungiamo che storicamente le grandi idee nel settore logistico hanno inciso profondamente sulle strutture territoriali circostanti, crediamo quindi ci siano tutte le condizioni tecnologiche, giuridiche ed economiche per un'integrazione degli strumenti e delle politiche pubbliche, comprese quelle relative al settore logistico, intente a dotare strutturalmente questo paese dei mezzi necessari ad affrontare le sfide delle grandi trasformazioni delle aree urbane metropolitane che nei prossimi decenni sicuramente interesseranno non solo l'Europa ma l'intero pianeta.

*A cura di:
Carlo Martini*



“Non seguire sempre la strada prestabilita. Porta soltanto dove altri sono già stati”.

(ALEXANDER GRAHAM BELL)

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).

Nel dicembre 2007 è stato eletto Consigliere Nazionale dell’AIOLOG per il quadriennio 2008 – 2011.

A gennaio 2008 gli è stata conferita dal Consiglio Direttivo di AIOLOG la delega speciale a “INDUSTRIA & SOSTENIBILITÀ”.



Gli **immobili sostenibili** per l'**industria** e la **logistica**: due progetti non banali



Quali aspetti andrebbero migliorati nella progettazione delle fabbriche e delle strutture logistiche?

Sul piano dell'utilizzo, ciò che oggi le caratterizza in negativo è, a mio avviso, la loro scarsa propensione alla flessibilità. Purtroppo, l'abitudine da parte di chi le progetta a ri-

proporre uno schema geometrico sempre uguale ed ormai superato, segna il passo di fronte alle necessità degli utilizzatori di poter fare affidamento su modularità che permettano di variare l'utilizzo delle superfici con continuità. Se da un lato, la maglia dei fabbricati non tiene quasi mai conto del successivo inserimento delle attrezzature per la logistica, dall'altro, ed è l'aspetto più critico, le attuali configurazioni dei moduli rendono impossibile garantire la logica della frammentazione dei compartimenti, limitando l'ottimizzazione dei consumi di forza elettromotrice, riscaldamento e la continuità logistica fra uffici ed aree operative.

Analoghe considerazioni valgono ahimé per la progettazione delle aree destinate al transito ed alle manovre

degli automezzi durante le fasi di carico e scarico.

Sul fronte ambientale, invece, va rimarcato che tali insediamenti logistici dovrebbero essere più rispettosi del territorio che li ospita, proponendo altezze e volumetrie meno invasive. Anche in questo caso lo schema geometrico fino ad oggi offerto dai costruttori risulta superato sul piano dell'impatto visivo e dell'inserimento del verde.

Secondo Lei, esistono dei reali rischi per l'ambiente in relazione ad una errata dislocazione delle fabbriche e delle strutture logistiche e quali sono le possibili soluzioni?

I rischi sono molteplici, purtroppo. Se ci riferiamo all'Italia e a quanto recentemente segnalato da Confagricoltura, la disponibilità di suolo produttivo fertile di “prima classe” sta diminuendo costantemente a favore di urbanizzazioni per l'industria, per la logistica e per le infrastrutture che queste destinazioni d'uso richiedono. Occorrerebbe da un lato promuovere l'abbattimento e/o il recupero edilizio degli immobili inutilizzati e degradati e dall'altro programmare le espansioni urbanistiche nel settore dell'industria e della logistica, per ampliamento contiguo e non polverizzato, in modo da limitare gli interventi per viabilità e infrastrutture.

Da oltre dieci anni lei sviluppa nuovi concept di fabbriche e strutture logistiche. Quale in sintesi un suo orientamento in relazione al tema della sostenibilità?

La progettazione sostenibile ha per me una connotazione più generale che non il semplice inserimento di impianti fotovoltaici in copertura, il recupero delle acque piovane o l'impiego di generatori eolici. Il rispetto della sostenibilità implica, dal mio punto di vista, un vero cambio di paradigma. Ad esempio i nuovi modelli organizzativi ci spingono verso modelli di fabbriche molto flessibili dove il tema del raddoppio della produzione è meno sentito che in passato, mentre le strutture logistiche richiedono superfici e volumetrie strettamente correlate alle fluttuazioni dei flussi logistici.

Pertanto, secondo il mio pensiero, progettare sostenibile significa concepire building singoli fra di loro "accorpabili", di taglia inferiore a quelli odierni, con forme geometriche differenti da quelle attuali, ma capaci di essere declinati contemporaneamente per impieghi logistici e per l'industria, facendo sfumare la differenza fra aree puramente logistiche ed aree puramente industriali a favore di piccoli parchi logistico-industriali.

Il terreno sul quale si sta cimentando è certamente molto difficile e di forte sperimentazione. Come si procede e come si superano i momenti di inevitabile arduità?

In questo settore occorre sicuramente leggere molto, ma anche analizzare in modo approfondito numerosissime realtà industriali e logistiche. Certamente l'osservazione da vicino, sul "campo" di centinaia di immobili industriali e logistici italiani ed esteri mi ha aiutato a farmi un quadro generale più ampio e a sviluppare una percezione allargata delle soluzioni proposte anche da differenti scuole di pensiero. Le riflessioni e gli spunti che sono stati partoriti in questi anni di lavoro sono nati spesso partendo da bozzetti a matita su di un foglio bianco, ottenuti ragionando su fotografie di esterni ed interni di realtà industriali esistenti e definendo una nuova sequenza progettuale disgiunta dai modelli tradizionali. In particolare, occorre focalizzare continuativa-

mente l'attenzione su un tema diverso e quindi scandagliare il progetto nel suo complesso ogni volta da angolazioni differenti, ma con l'ausilio di quattro importantissime lenti: la logistica, l'ingegneria, l'architettura e l'urbanistica. A volte ci si blocca per mancanza di idee, anche perché la materia è molto vasta e, ritengo, tutta da indagare. Il trucco è non fermarsi, ma lasciar decantare le riflessioni per un po'. Quasi sempre l'individuazione e introduzione di nuovi paradigmi progettuali, consente di superare i momenti di stasi e di riprendere il "viaggio" alla ricerca dell'oceano "blu".

Come vede in generale il percorso in tale direzione?

Io credo che come per tutte le cose nuove sia essenzialmente un problema di diffusione della conoscenza. Si tratta senza dubbio di creare opinione fra gli operatori del settore perché l'innovazione è il vero motore dello sviluppo in tutti i campi, non dimenticando che, come affermava lo scienziato ungherese Albert Szent-Gyorgyi, Nobel per la medicina "L'innovazione consiste nel vedere ciò che hanno visto tutti pensando ciò che non ha pensato nessuno".

A proposito di diffusione della conoscenza, AILOG ha già previsto nel periodo fra ottobre e novembre 2011, un primo convegno nazionale volto a sensibilizzare l'attenzione su questi temi. Le figure coinvolte saranno, imprenditori, manager d'azienda, ingegneri, architetti e accademici, così da affrontare il tema sotto il profilo degli investitori, degli utilizzatori e dei progettisti. Non dimentichiamo infine come forti imposizioni ci stiano giungendo anche dal mondo normativo sul piano del risparmio energetico per i fabbricati industriali. Il rispetto di nuovi standard, l'impiego di nuovi materiali e la necessità di contenere i costi per le manutenzioni, forniranno nuovi elementi che andranno integrati con attenzione, stimolando ingegneri ed architetti a proporre nuove soluzioni progettuali, impiantistiche ed architettoniche. Direi quindi, che si tratta di trasformare i vincoli in opportunità per progettare meglio ed in modo più originale.

La Redazione



Corsi e formazione

Assologistica Cultura e Formazione

Milano, 30 marzo 2011

L'ABC DELLE OPERAZIONI DOGANALI A PARTIRE DAGLI INCOTERMS

Fornire ai partecipanti un quadro generale dei documenti necessari per poter effettuare correttamente le operazioni doganali soffermandosi in particolare sull'analisi dei principali documenti di carattere esclusivamente doganale. L'incontro si prefigge anche lo scopo di fornire una panoramica degli incoterms edizione 2010 analizzando i riflessi doganali di tali accordi commerciali di vendita

Milano, 12 aprile 2011

IL MAGAZZINO: CHIAVE DI VOLTA DELLA SUPPLY CHAIN

Il magazzino, da sempre elemento fondamentale della supply chain, ha avuto forti evoluzioni di ruolo negli ultimi anni: da punto di accumulo e conservazione delle scorte a centro di distribuzione e di servizio verso i clienti esterni o interni. Vengono quindi presentate e descritte le diverse funzioni che un magazzino può svolgere nella logistica moderna e in filiere complesse, e vengono delineati i criteri e i processi di gestione che ne ottimizzano le performance di efficacia e di efficienza.

Milano, 8 giugno 2011

LE NOVITÀ DOGANALI: IL VALORE IN DOGANA

L'incontro è finalizzato ad individuare il corretto valore che deve essere dichiarato per le merci oggetto di dichiarazione in dogana. Verranno evidenziati gli elementi del valore che devono necessariamente concorrere a determinare il valore imponibile in dogana ai fini del calcolo dei diritti doganali. Verrà analizzato nel dettaglio il certificato DV1 che deve essere presentato per tutte le importazioni di valore superiore ad Euro 10.000

MIP - Politecnico di Milano



Milano, 10-11 Maggio 2011

PREVISIONE DELLA DOMANDA

DIRETTORE: Fabrizio Dallari

TARGET: Supply Chain Manager, responsabili logistica e produzione, planner, consulenti di logistica e Supply Chain Management, fornitori di servizi logistici e di sistemi informativi di supporto alla logistica.

OBIETTIVI: Fornire un quadro esaustivo degli elementi che concorrono alla definizione di un corretto processo di pianificazione; Assistere i partecipanti ad individuare le aree critiche all'interno del loro processo previsionale; Aiutarli nell'applicazione delle tecniche e dei modelli previsionali più adatti alla loro realtà; Sviluppare congiuntamente soluzioni operative attraverso numerosi casi svolti in Excel.

Milano, 17-18 Maggio 2011

PROGETTAZIONE E GESTIONE DEI MAGAZZINI

DIRETTORE: Gino Marchet

TARGET: Responsabili di logistica, consulenti, fornitori di servizi logistici, fornitori di soluzioni fisiche per la logistica, fornitori di soluzioni ICT per la logistica, Supply Chain Manager.

OBIETTIVI: Fornire i concetti, i modelli, le metodologie e le tecniche per la progettazione e gestione dei sistemi di movimentazione, stoccaggio e picking; Analizzare le soluzioni operative per progettare il magazzino e per aumentarne le prestazioni e l'efficienza; Assistere i responsabili ad individuare le aree critiche e ad aiutarli nell'applicazione delle soluzioni più adatte alla loro realtà, anche grazie alla presentazione di numerosi casi reali; Presentare i risultati dell'Osservatorio Material Handling che ha analizzato un centinaio di soluzioni di stoccaggio e picking.

Guida al **fornitore**



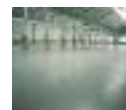
CARRELLI ELEVATORI

AT Material Handling Srl	Via Roma, 102	20060	Bellinzago Lombardo (MI)	www.atmh.it
E.C.S. Srl	Via Industria, 2	10022	Carmagnola (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	Vezza 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

Savoye 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 Rulmecca Spa	Via A. Toscanini, 1	24011	Almè (BG)	www.rulmecca.it



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

Guida al **fornitore**



SCAFFALATURE

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
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 Carrobiolo, 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
PAMA Prefabbricati Spa	Via Papa Giovanni XXIII, 86	25086	Rezzato (BS)	www.pamaprefabbricati.it



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-sistemiantincendio.it
ADT Fire & Security - TYCO International	Centro Dir. Milanofiori Strada 4 - Palazz. A10	20090	Assago (MI)	www.adtitaly.com

Appuntamenti e fiere

MECSPE

Dal 24/03 Al 26/03

Fiera Logistica 2011 Parma

MECSPE è la fiera di riferimento per l'industria manifatturiera. Il punto d'incontro tra tecnologie per produrre e filiere industriali, grazie alla sinergia tra i 9 Saloni che si svolgono in contemporanea e le innovative formule espositive quali viali, piazze ed isole di lavorazione. Edizione dopo edizione, MECSPE cresce, attirando un numero sempre maggiore di professionisti altamente qualificati: un successo ottenuto grazie a un'offerta ampia di oltre 1000 espositori e alla costante ricerca di nuovi contenuti di arricchimento.

www.mecspe.com

SITL

Dal 29/03 al 31/03 2011

Paris Expo Porte de Versailles

SITL è uno generatore attivo delle informazioni per gli attori del trasporto e l'logistica, anticipatore che valuta il venturo delle tendenze commerciali, politiche e istituzionali, la Fiera SITL Europea gode di una importante notorietà come risultato del suo successo. La Fiera risulta essere un evento di riferimento nel mercato. SITL Real Time è la mostra Internazionale del mercato della logistica che presenta tutti gli anelli della catena del settore.

www.sitl.eu

CEMAT

Dal 02/05 al 06/05 2011

Deutsche Messe AG Hannover

CEMAT è uno dei maggiori operatori europei che gestisce, organizza e commercializza servizi di Intralogistica ed offre soluzioni per la gestione dei materiali lungo il percorso della catena di produzione e distribuzione. CeMat presenterà nel 2011 una nuova edizione della Fiera dedicata all' Intralogistica, controllo materiali nella catena di approvvigionamento. A CeMAT 2011 troverà: tecnologia magazzinaggio, imballaggio, trasporto, servizi logistica, soluzioni in terziarizzazione, ecc.

www.cemat.de

TRANSPORT & LOGISTIC

dal 10/05 al 13/05 2011

Monaco di Baviera

Transport Logistic è una delle fiere leader nel settore della logistica e trasporto, una grande piattaforma per i visitatori da tutto il mondo ed espositori che presentano nuovi prodotti e soluzioni. Il programma di Transport Logistic include tavole rotonde e conferenze in cui si parlerà delle scommesse per il futuro di questo settore ed una serie di forum in cui esperti di economia e politica informano i partecipanti sui temi attuali del ramo.

www.transportlogistic.de

16° EXECUTIVE SUMMIT SULLA LOGISTICA E SUPPLY CHAIN

Dal 18/05 al 19/05 2011

Centro Congressi Zanolini & Meeting Centergrass
BENTIVOGLIO/BOLOGNA

LA PIATTAFORMA PER LO SVILUPPO DEL TUO BUSINESS!

Global Logistics giunto alla sua 16° edizione, si conferma come il più importante e qualificato evento dedicato interamente al mondo della Logistica e Supply Chain. Evento dove la domanda e l'offerta si incontrano e confrontano su problematiche, soluzioni e progetti, creando reali e importanti opportunità di business. Il Global Logistics è l'evento dai tempi ottimizzati e dai costi contenuti che permette l'incontro diretto con nuovi potenziali clienti. Tutti i momenti del Global Logistics sono studiati per

favorire il contatto e la conoscenza tra i partecipanti, in modo da moltiplicare le opportunità di business.

www.global-logistics-summit.it

AUTOPROMOTEC

dal 25/05 al 29/05 2011

Quartiere Fieristico di Bologna

Autopromotec è la più specializzata rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico. Oggi è la piattaforma di tecnologie avanzate, innovazioni, novità di prodotto ed opportunità di mercato, in cui fare business. Si contraddistingue come la più specializzata rassegna biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico. Nell'ottica di una continua evoluzione, ogni edizione dà risalto alle più recenti tendenze del mercato.

www.autopromotec.it

EIRE 2011 - Expo Italia Real Estate

Dal 07/06 al 09/06 2011

Milano (Rho Pero)

Consolidare relazioni, attivare nuovi rapporti, presentare la propria professionalità e i propri progetti, conoscere nuove opportunità in particolare nelle aree del Mediterraneo, dell'Africa del Nord, dei Paesi Balcanici e dell'America Latina, confrontarsi con le nuove tendenze del mercato e attrarre investitori, sono solo alcune fra le ragioni che spingono migliaia di operatori del settore a partecipare all'evento. EIRE è un network che vive, oltre che durante i tre giorni della manifestazione, anche durante tutto il resto dell'anno. Partecipare a Eire è anche un investimento in "conoscenza", che è il primo valore aggiunto per un'impresa, soprattutto in questo periodo in cui gli investimenti sono oculati e valutati nel minimo dettaglio di qualità e fattibilità.

www.italiarealestate.it

SIL

Dal 7/06 al 10/06 2011

Barcellona

Salone Internazionale della Logistica (SIL) è il punto di ritrovo di tutta l'attività logistica del Sud di Europa. La conca del Mediterraneo in speciale i paesi del Magreb, Iberoamerica e il Sudest Asiatico. Nelle sette edizioni, è diventato nel grande panorama delle fiere della logistica e del trasporto in Spagna ed è la seconda con riferimento di fiera in Europa. Il SIL si è consolidato nel calendario delle Fiere Internazionali come il Salone logistico del Sud di Europa. Organizzato per il Consorzio della Zona Franca, in cui la loro attività principale si è centrato in promuovere i progetti dentro al settore mobiliari e al settore di logistica, sviluppando un Know-Know feriale.

www.silbcn.com

Meeting Transport & Logistics - Convention d'affari su trasporto, logistica e supply chain management

Dal 16/06 al 17/06 2011

Milano (Assago, Milanofiori)

Diciannovesima edizione del Meeting Transport & Logistics, divenuta negli anni la più importante e consolidata Convention Internazionale d'Affari strutturata su due giornate di incontri one-to-one tra domanda e offerta del settore della logistica. L'evento riunirà 130 direttori del Trasporto e della Logistica di rilevanti aziende italiane alla ricerca di nuove soluzioni e 60 società specializzate in grado di apportare competenze diversificate nell'ambito dei trasporti, della logistica e della movimentazione industriale. Nei due giorni del Meeting Transport & Logistics ogni partecipante potrà beneficiare di incontri individuali pre-selezionati e mirati con interlocutori di proprio interesse, ricavando un notevole beneficio tempo/contatto.

www.miev.it



NEWS

TirHotel, un progetto rivoluzionario per la sicurezza e il benessere degli autotrasportatori su tutta la rete autostradale italiana e non solo

Il nuovo progetto innovativo affianca l'attività di sviluppo e gestione immobiliare del Gruppo Irgenre, dei fratelli Negri.

Roma, 2 marzo 2011 - I "TirHotel" sono aree di sosta dotate di servizi dedicati all'autotrasportatore e al veicolo: sicurezza, cibo e ristoro, facilità di transito e rispetto dell'ambiente, comfort e personal care, pernottamento e relax, shopping ed intrattenimento, disponibilità assicurata, assistenza non-stop, infomobilità e comunicazioni... il tutto a costi accessibili.

L'idea è stata del Gruppo Irgenre. Fondato oltre 25 anni fa da Corrado Negri e Paolo Negri, il Gruppo Irgenre, con sede a Roma e uffici a Milano, è oggi una solida realtà nel mercato dello Sviluppo e della Gestione Immobiliare per il settore commerciale e può contare su una riconosciuta visibilità.

Dedicatosi inizialmente allo sviluppo e alla costruzione di immobili per la grande distribuzione commerciale, per l'industria alberghiera e per l'industria in generale contribuendo allo sviluppo del territorio e alla creazione di posti di lavoro, e annoverando tra i propri clienti grandi marchi nazionali ed internazionali, il Gruppo ha ampliato le proprie attività anche alla gestione immobiliare, con l'obiettivo di trasformare i centri commerciali in vere e proprie centralità urbane, rendendoli sempre più attrattivi. Tra le più note realizzazioni, l'Ipercoop e l'Ikea di Napoli (una delle maggiori in Europa per superficie), il Parco Commerciale Santa Caterina a Bari, il Parco Commerciale Le Porte di Napoli, i Centri Commerciali Auchan a Mugnano e Pompei e le strutture alberghiere "Novotel" a Caserta e a Salerno (l'ultimo di recentissima apertura).

La capacità sviluppata da Irgenre di osservare le dinamiche sociali e di innovare e diversificare, insieme all'attenzione posta anche dall'Authority sulla tematica della sicurezza per il trasporto, ha reso possibile sviluppare il concetto che sta alla base del TirHotelTM.

Il TirHotel rappresenta un progetto rivoluzionario per la sicurezza e il benessere degli autotrasportatori su tutta la rete autostradale italiana e non solo. Il TirHotel, un vero e proprio BRAND dedicato, è infatti una catena di hotel de-

dicati alla sicurezza ed al comfort degli autotrasportatori. La prima apertura è prevista per il 2012 in prossimità del casello autostradale della A1 Napoli/Milano di Santa Maria Capua Vetere ma il progetto vede un rapido sviluppo nazionale (sull'asse Nord-Sud-Est-Ovest, in prossimità degli snodi principali) e internazionalizzazione (Corridoio 5). Il primo progetto prevede di svilupparsi su un lotto di 35.000 mq e l'accoglienza per 110 camion.

I fratelli Negri stanno studiando di lanciare ulteriori nuovi progetti come Emotion ParkTM, un parco commerciale che propone

un'emozionante esperienza nel mondo dei motori, a 360° e "Wow - Che mondo fantastico", un progetto di edutainment per i più piccoli.

La famiglia Negri ha una importante tradizione imprenditoriale e il terzo fratello Mariano, dal 1990 è impegnato nel settore metalmeccanico con CMD - Costruzione Motori Diesel.

L'azienda ha due stabilimenti a Melfi, uno in Cina ed uno in Indonesia e gestisce importanti e storici clienti nel mondo dell'automotive.





cerchi o cedi un immobile per il **retail**, **magazzini**, **uffici?**

Un Gruppo che vanta un'esperienza decennale nel settore immobiliare.

- _ricerca location in tutta Italia
- _«comparable asset» a supporto delle decisioni per la scelta della soluzione economicamente più vantaggiosa
- _proposte immobiliari a reddito
- _valutazioni e perizie



Premio 2010 "Il Logistico dell'anno"
Winner 2010 "Logistics Awards"

 **World Capital**[®]
REAL ESTATE GROUP

Via Roma, 108 edif. G
20060 Cassina de Pecchi (Mi)
Tel. +39 02 95305886

Fax +39 02 95305209
info@worldcapital.it
www.worldcapital.it

Partnership with:



Making business flow



KUEHNE+NAGEL



INTERPORTO BOLOGNA



real estate development



Media Sponsor:

il *GIORNALE della* LOGISTICA



MARK UP



Quotidiano Immobiliare
LOGISTICS & INDUSTRIAL



Sede legale: Corso P. Romana, 63 - 20122 Milano

Sede Operativa: Centro Direzionale CASSINA PLAZA
Via Roma, 108 edif. G - 20060 Cassina de Pecchi (MI)

Tel. +39 02 95305886 - Fax +39 02 95305209 - www.worldcapital.it