

ECONOMIA DEL MARE E VALORE DELLA PORTUALITÀ

Importanza della logistica e della intermodalità

Chieti, 3 febbraio 2017

Cam.Com. Chieti-ASPO-ORTONA
03/02/2017

Prof. Ennio Forte (Unipegaso)

***“Logistica economica e aree retro-
portuali nella formazione del
valore”***

- logistica d'impresa e logistica economica (analisi dei flussi ed equilibrio flussi-reti=mercati-prezzi)***
- logistica economica vs. logistica a valore: funzioni (assemblaggio ,finissaggio, ecc.) e tasso traslog***
- valore logistico a livello micro e macro***
- dove si forma ? (retroporto e “calamita” di cattura del v.)***
- intermodale e combinato (tipologie RO/RO, RO/PAX, CON/RO, ecc.)***
- interporto e retroporto tra competizione o integrazione***
- neoprotezionismo e globalizzazione***
- valori immobiliari, chiave di lettura dell'investimento logistico***

- Alcuni riferimenti biblio e sito grafici
- 2014: *La rivoluzione logistica*, E. Forte, Svimez
- 2015: Logistica e aree retro-portuali: aspetti estimativi
- www.logisticaeconomica.unina.it

- La logistica come segmento strategico del mercato immobiliare
- Le aree retro – portuali per la logistica
- Ipotesi gestionale
- Costi acquisizione suolo
- Costi per la bonifica
- Prospettive

La logistica come segmento strategico del mercato immobiliare: verifichiamo la fattibilità di un retroporto distripark ad Ortona partendo dalle determinanti nella scelta dei porti di scalo da parte degli operatori abruzzesi (import-export) verso i porti concorrenti (Ancona,ecc.)

In generale:

- il *trend* positivo ha generato un incremento della **domanda** (magazzini di tipo moderno, rispondenti a requisiti internazionali e rimozione o riuso del vecchio edificato retroportuali)
- immobili della logistica che costituiscono un importante **segmento** (o “sottomercato”) del mercato immobiliare industriale
- producono una **redditività** superiore agli immobili ad uso terziario (il quasi manufacturing) o stabilimenti industriali

➤ REAL ESTATE INVESTMENT MARKET - WESTERN EUROPE

Country	Commercial real estate investment (€ million)			Industrial & logistics investment (€ million)		
	H1 2014	H1 2013	Variation y-o-y (%)	H1 2014	H1 2013	Variation y-o-y (%)
UK	24,372	23,112	+5%	4,301	2,636	+63%
Germany	17,286	13,153	+31%	2,121	1,331	+59%
France	12,303	8,137	+51%	796	951	-16%
Sweden	6,688	4,844	+38%	504	489	+3%
Netherlands	2,984	1,584	+88%	435	176	+147%
Spain	2,525	977	+158%	21	0	n/a
Norway	2,428	2,392	+2%	105	282	-63%
Italy	1,633	1,848	-12%	237	138	+72%
Finland	1,350	850	+59%	157	417	-62%
Belgium	1,342	943	+42%	47	72	-35%
Austria	1,330	720	+85%	0	20	n/a
Luxembourg	347	209	+66%	0	1	n/a
Portugal	127	229	-44%	0	1	n/a

Fonte: PNP Paribas Real Estate, EUROPEAN LOGISTIC MARKET - September 2014

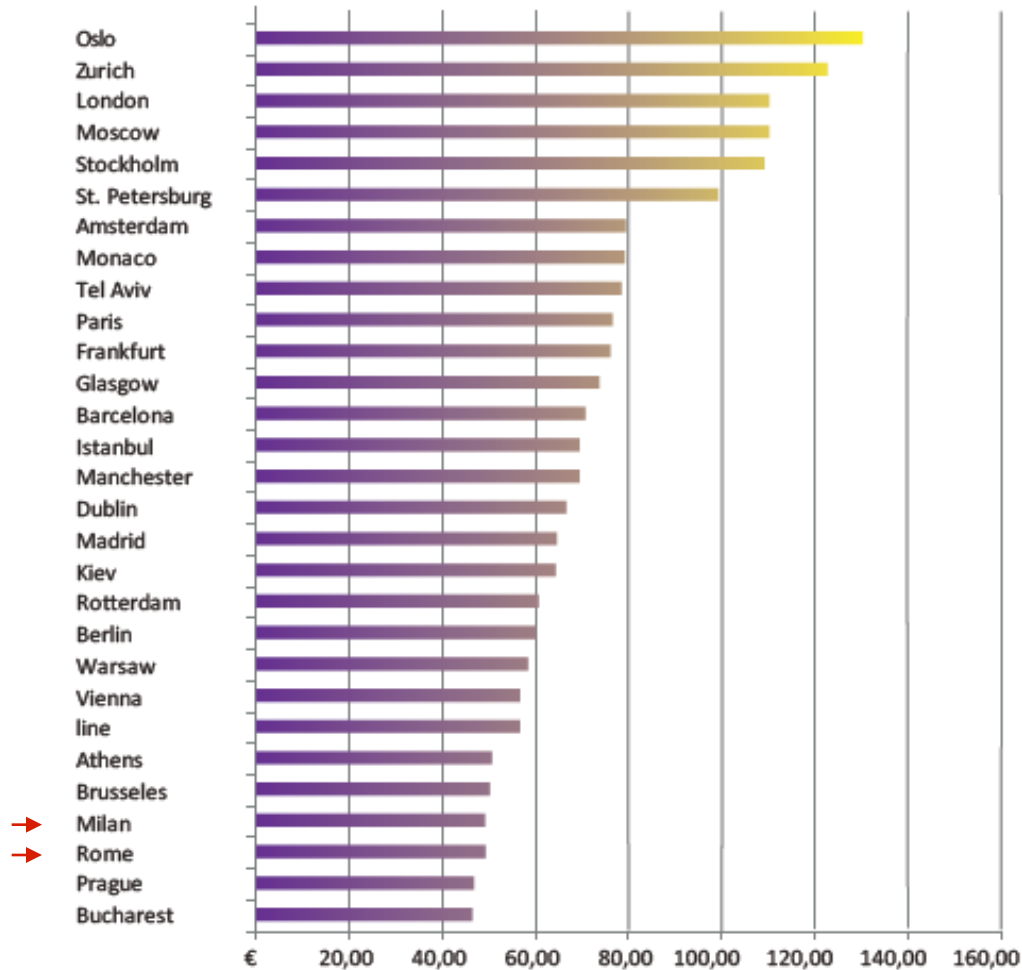
Logistica e aree retro-portuali e formazione del valore

Lease Trends - Europe Prime Logistic Locations

€/m² pa

II semester 2013

Source: World Capital

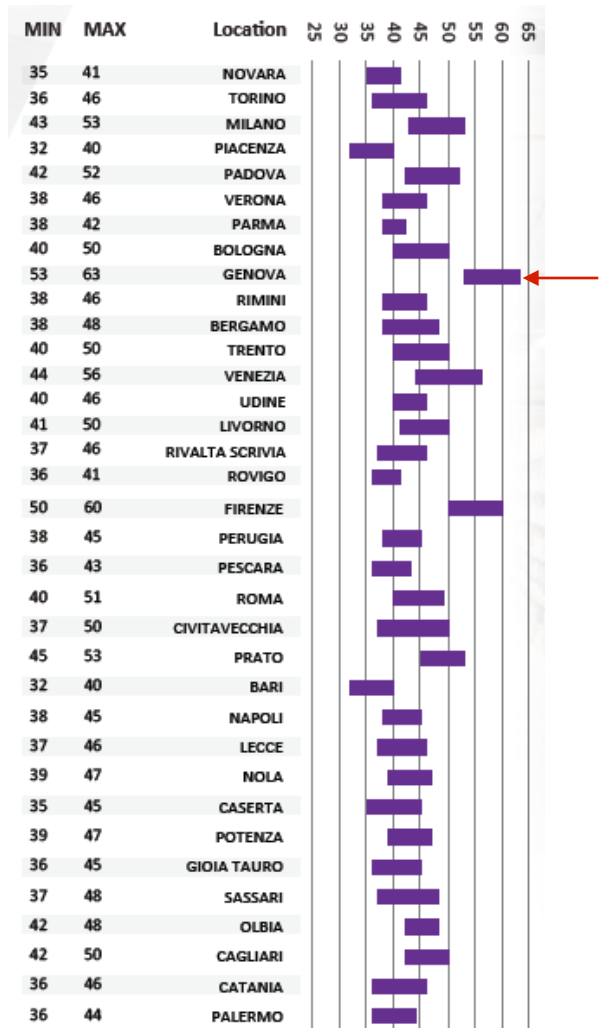


Lease Ranges - Italian Prime Logistic Locations

€/m² pa

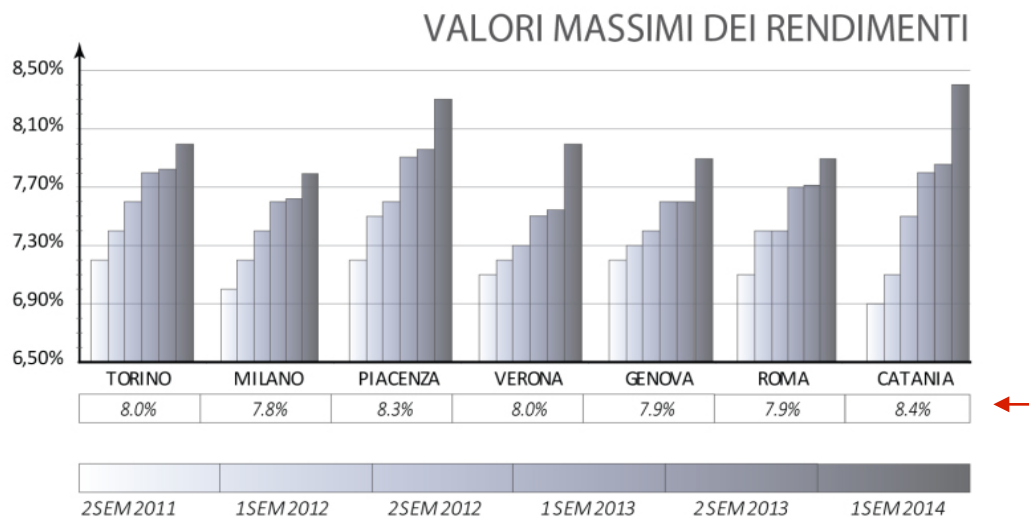
II semester 2013

Source: World Capital



Logistica e aree retro-portuali e formazione del valore

Rendimenti comparto della logistica



Fonte: World Capital Group

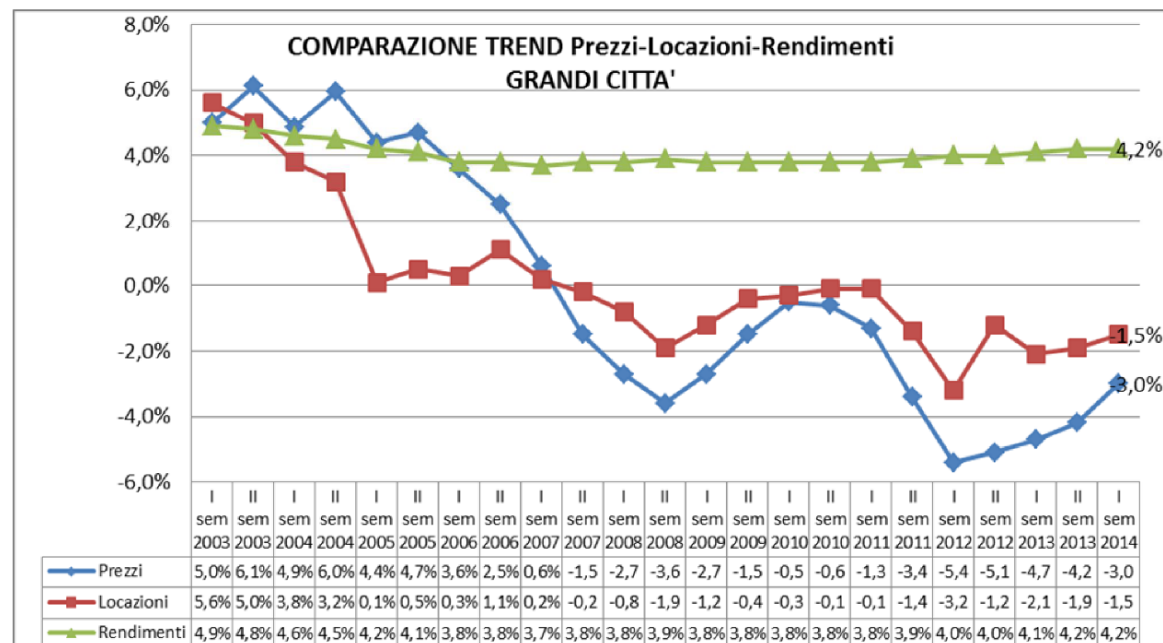


Fonte: World Capital Group

Logistica e aree retro-portuali e formazione del valore

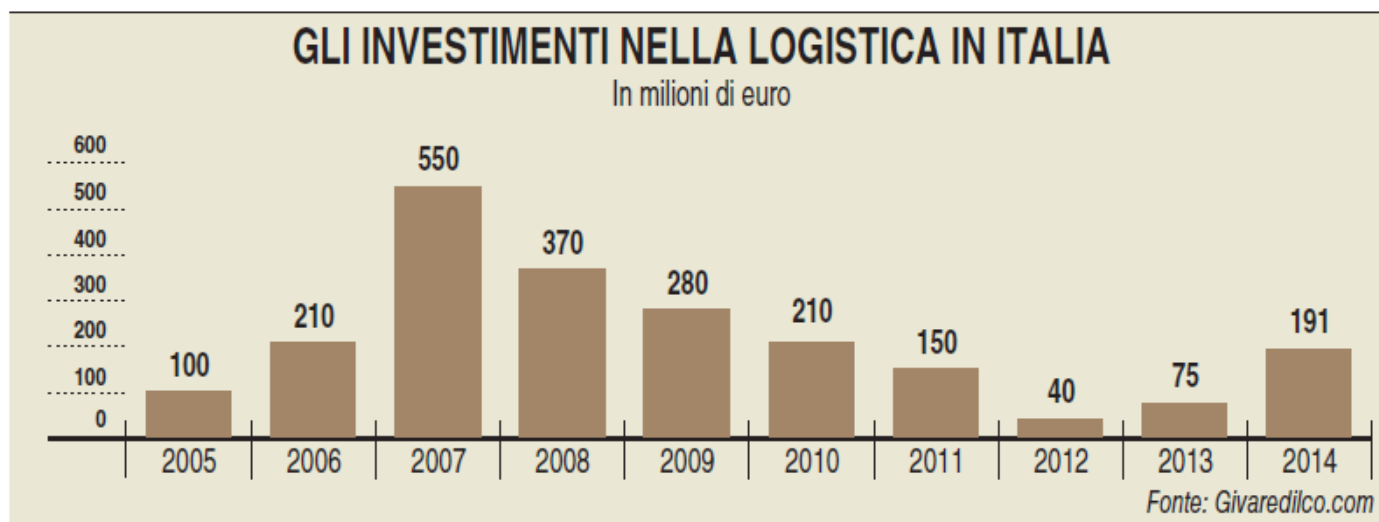
Rendimenti comparto residenziale

CITTA'	RENDIMENTO ANNUO LORDO (%)
Bari	4,4
Bologna	4,1
Firenze	3,9
Genova	4,2
Milano	4,0
Napoli	3,7
Palermo	4,9
Roma	3,7
Torino	3,9
Verona	5,3



Logistica e aree retro-portuali nella formazione del valore

- Elevate performance finanziarie: rendimenti dell'8% a fronte del 6,9% del 2007
- Nei 12 anni di durata standard di un contratto di locazione l'investitore riesce ad ammortizzare l'acquisto dell'immobile e da allora incamera profitto
- I prezzi di vendita oscillano da un min di 600 euro/mq ad un max di 1000 euro/mq per il nuovo (usato:400/700 euro/mq)



GRAFICA MF-MILANO FINANZA

Le aree retro – portuali per la logistica

In uno scenario che volge sempre più verso dinamiche competitive **globali**, *sperimentare* una nuova politica di sviluppo urbano, economico e sociale attraverso la **rigenerazione** delle **aree retro portuali** del Mezzogiorno da utilizzare nella progettazione di **filiere territoriali logistiche** può costituire una sfida strategica per lo sviluppo regionale

Azioni:

- *bonifica e idoneizzazione* dei suoli interessati da dismissione
- *recupero di forza lavoro* (cassaintegrati settore edilizia)
- *riconversione* del rapporto “porto – città - aree industriali” in “porto- città – retro porto logistico”
- ° *negoziazione pubblico-privato e procedure semplificate di accesso al mercato*

Come fare: ipotesi gestionali

- Le azioni possono essere attivate tramite un “**Piano strategico**” con indirizzi generali e inserito in logiche e dinamiche territoriali di ampio respiro e di grande flessibilità (sinergia e coordinamento tra Autorità Portuale e Città Metropolitana).
- L’attuazione del Piano Strategico di rigenerazione delle aree retro portuali può avvenire per mezzo di un **Piano Attuativo** (PUA), attraverso il quale viene definita l’organizzazione urbanistica ed infrastrutturale
- Ipotesi di una **Società** *ad hoc* per la Rigenerazione delle aree retroportuali a capitale pubblico (come a Bilbao Ria 2000)

La Società viene avviata con un capitale iniziale promosso dal **Governo** nazionale e regionale con apposito Decreto e si finanzia mediante un meccanismo in cui tutti gli azionisti trasferiscono alla società i suoli di cui sono proprietari. Si attiveranno i canali per i finanziamenti comunitari e nazionali

la società si occupa della idoneizzazione dei suoli e li vende agli operatori privati

Per i suoli di proprietà privata si procede a:

- esproprio
- perequazione
- conferimento del suolo in cambio di una partecipazione azionaria alla società stessa (norme e regole *ad hoc*)

Dal punto di vista **estimativo**, i due parametri che entrano in gioco nella rigenerazione delle aree retro portuali sono:

- **costo di idoneizzazione**
- **prezzi di mercato**

Ulteriore valore che combina i due precedenti è il **valore di trasformazione** che può essere utilizzato per esprimere giudizi di convenienza economica relativi agli interventi di rigenerazione del patrimonio dismesso.

Costo di produzione:

- costi di acquisizione del suolo* (con riferimento ai valori di esproprio sostenuti dal Comune o dall'ente preposto)
- costi di eventuali bonifiche* (laddove si tratta di immobili industriali dismessi)
- costi di realizzazione delle opere*

- ***I costi di acquisizione del suolo***

La realizzazione delle attrezzature e di servizi della logistica, necessita dell'acquisizione di aree di proprietà privata, effettuata anche attraverso l'intervento espropriativo.

L'acquisizione delle aree attraverso espropriazione, comporta:

- la redazione dei **piani particolareggiati**, o comunque di progetti di opere pubbliche conducenti alla dichiarazione di utilità pubblica
- la disponibilità di risorse finanziarie da destinare agli espropriati

“L'indennità di espropriazione di un'area edificabile è determinata nella misura pari al valore venale del bene. Quando l'espropriazione è finalizzata ad attuare interventi di **riforma economico-sociale**, l'indennità è ridotta del venticinque per cento” (Testo Unico, art.37, *modificato dall'art. 2, comma 89 L. 244/2007*)

La stima delle aree retro-portuali

Procedimento sintetico

$$Va = Vm * Ia$$

Va= valore area ;

Vm = valore di mercato/mq a seguito della trasformazione

Ia = incidenza area

Procedimento analitico

$$Vtr = (Vm - Ct)/q^n$$

Vtr= valore di mercato a seguito della trasformazione

Ct = costi di trasformazione (costi di demolizione e **bonifica**; costi di costruzione; oneri/costi di urbanizzazione; spese tecniche; oneri finanziari; contributi di costruzione; profitto imprenditoriale...)

q^n = fattore di attualizzazione

b. Costo della bonifica

La valutazione dell'incidenza degli interventi di bonifica sulla rigenerazione di un'area richiede il riferimento a più parametri operativi (eventuale caratterizzazione, costi degli interventi, tempistiche, vincoli presenti, dimensione e destinazione futura dell'area, etc.)

Sia per i costi della bonifica che per quelli di realizzazione/recupero degli immobili, l'ipotesi di impiegare i **cassaintegrati** comporterebbe :

- un **costo evitato** per la spesa pubblica a favore di una manodopera che verrebbe reimpiegata in un sistema produttivo, evitando inerzie e sprechi.
- uno straordinario beneficio sociale

ESEMPI DI RIGENERAZIONE URBANA A NAPOLI

- Auchan a via Argine
- Eccellenze Campane in via Brin



Logistica e aree retro-portuali e formazione del valore

Prospettive

L'agenda delle amministrazioni e degli urbanisti insiste sul tema dello **sviluppo** della città senza ulteriore consumo di suolo

Occorre sempre più considerare lo sviluppo della città a partire dalle **occasioni** che si offrono all'interno del suo tessuto consolidato

Le riconversione in senso logistico delle aree retro-portuali rappresenta una grande **opportunità come visto**, sia in termini di mercato immobiliare che in termini **occupazionali**

Tutto ciò è possibile solo a condizione che:

- ci siano **regole e norme chiare**, di semplice attuazione, senza inutili e dannose burocrazie
- la Società ipotizzata per la gestione del piano di intervento sia gestita con criteri manageriali che evitino gli errori commessi nel passato