

2021

# REPORT INDUSTRIAL & LOGISTICS

FOCUS ZONA EST MILANO



# INDICE

<b>IL REPORT IN SINTESI</b>	4
-----------------------------	---

<b>INTRODUZIONE</b>	7
---------------------	---

INQUADRAMENTO AMBITO AREA EST MILANO	8
CARATTERISTICHE ECONOMICHE DEL CONTESTO	11
ANALISI DEL CONTESTO IMMOBILIARE PRODUTTIVO	14
LA DOMANDA DI IMMOBILI A USO PRODUTTIVO - LOGISTICO	17
L'OFFERTA DI IMMOBILI A USO PRODUTTIVO - LOGISTICO	19

<b>CONCLUSIONI</b>	26
--------------------	----

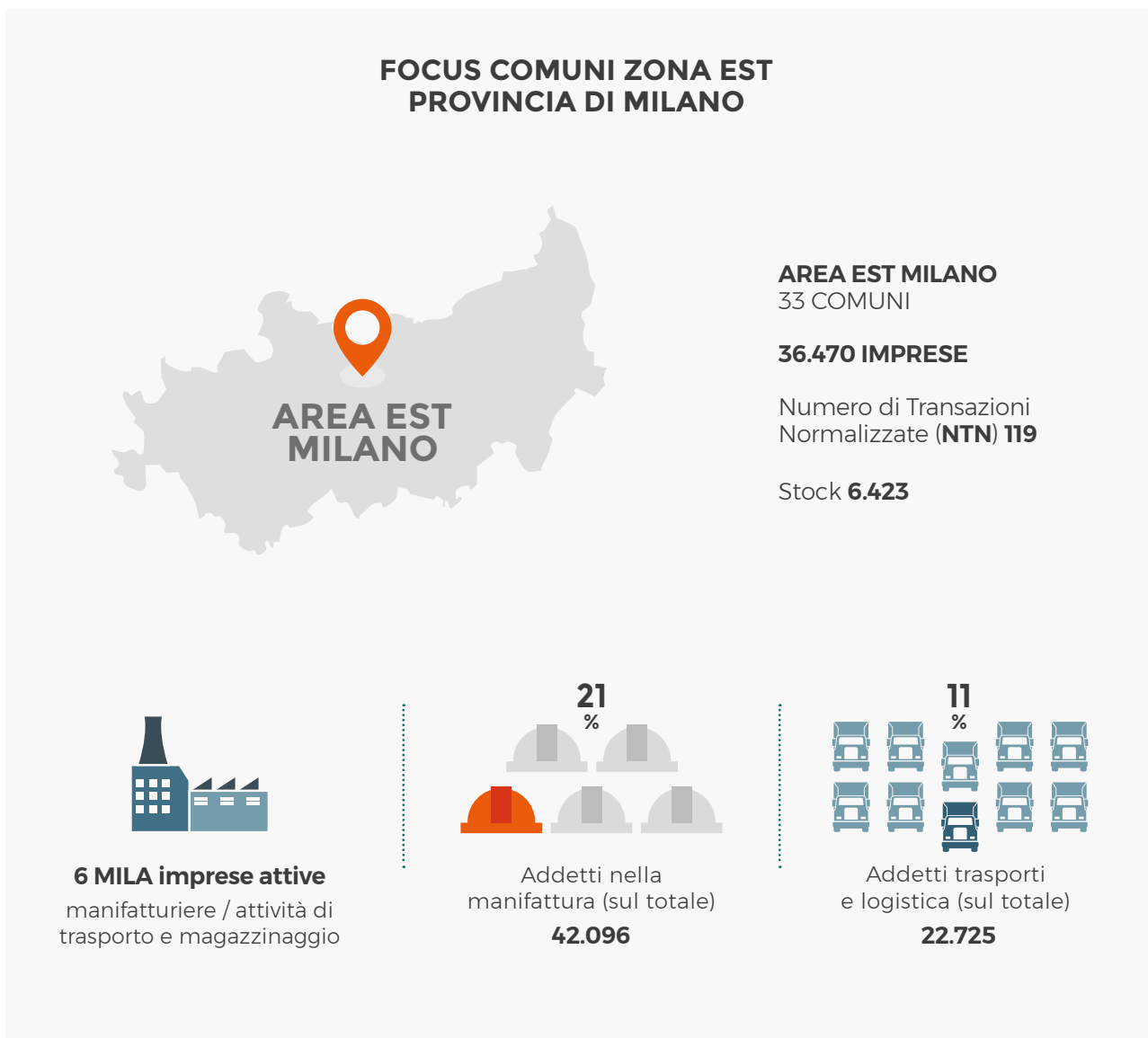
<b>CASE HISTORY</b>	30
---------------------	----



# IL REPORT IN SINTESI

Il report analizza l'andamento del **settore industriale e logistico** della **zona ad Est di Milano**, meglio definita come Adda Martesana, particolarmente interessante sotto questo profilo per tessuto economico, dotazione infrastrutturale e connessioni con Brescia e Bergamo.

A partire dalle caratteristiche **della domanda e dell'offerta** presente, l'obiettivo è individuare quali possono essere i driver di sviluppo dell'area per questi due settori e le potenzialità ai fini di investimento. L'argomento è stato sviluppato dall'Ufficio Studi Gabetti integrando un'attività di **tesi in azienda**<sup>1</sup>.

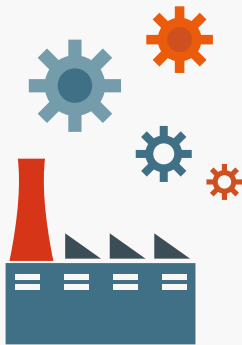


<sup>1</sup>P. Nuvolati, *Caratteristiche e criteri localizzativi degli impianti logistici: focus sull'area Adda Martesana, 2021 - Corso di Laurea in Urbanistica: città ambiente paesaggio, Politecnico di Milano.*

## TAGLI PIÙ RICHIESTI

## ESIGENZE IN AMBITO LOGISTICO

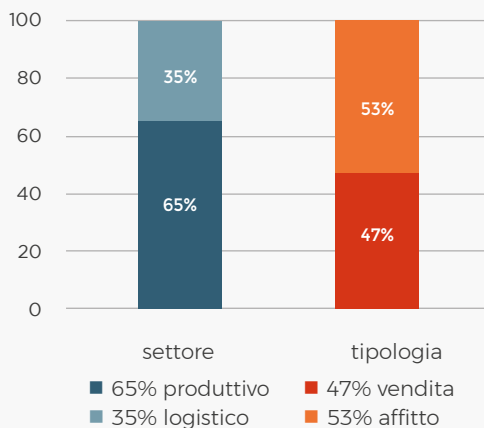
- Immobili entro 500 m da uno **svincolo autostradale**
- Tagli dimensionali **tra 5.000 e 10.000 mq** clienti medio/piccoli o grandi che necessitano di appoggio locale (Last Mile).
- **Oltre i 40.000 mq** per grandi clienti che necessitano di poli di grande smistamento (HUB).



## ESIGENZE IN AMBITO INDUSTRIALE

- Dai 2.500 ai 3.500 mq per piccole e medie imprese industriali locali
- Dai 3.500 ai 5.000 mq per magazzino produttivo con annessi uffici per medie-grandi società multinazionali
- Dai 7000 ai 12.000 mq per grandi imprese con vicinanza alla metropolitana per società multinazionali

## CAMPIONE VACANCY ANALIZZATA: OLTRE 1,1 MLN MQ



**70%** Immobili in **CLASSE G-F**

**> 40%** Oltre il **40%** dell'offerta è **ANTE 1986**

**10%** Solo il **10%** ha **MENO DI 10 ANNI**

## RISPETTO ALLA DOMANDA:



OFFERTA LOGISTICA **NUOVA**  
DI **AMPIE DIMENSIONI**



OFFERTA DI IMMOBILI  
**PRETTAMENTE PRODUTTIVI**



OFFERTA LOGISTICA  
TRA **5.000 E 10.000 MQ**



OFFERTA DI MAGAZZINI  
PRODUTTIVI ENTRO I **5.000 MQ**

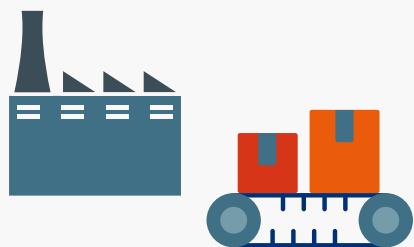
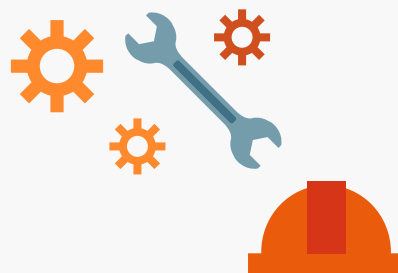
## DRIVER DI SVILUPPO:



**RIQUALIFICAZIONE**  
DELL'OFFERTA ESISTENTE



**NUOVI POLI LOGISTICI**  
**INNOVATIVI E BUSINESS**  
**PARK**



INTEGRAZIONE TRA  
**INDUSTRIALE E LOGISTICA**



SVILUPPO LOGISTICA  
**LAST MILE**

# INTRODUZIONE

Il mercato immobiliare dei settori industriale e logistico è strettamente legato alle **esigenze localizzative** delle imprese. Conoscere come si muovono nel loro spazio geografico, quali sono le loro **strategie** e quali le esigenze risulta di fondamentale importanza, nell'ambito della consulenza immobiliare, così come delle politiche pubbliche. Ma è importante capire anche perché le imprese scelgono un particolare territorio piuttosto che un altro, che vuol dire conoscere i suoi punti di forza e le sue potenzialità.

In particolare in questa analisi si è tenuta in considerazione un'area - quella dei comuni a **Est di Milano** - particolarmente rilevante dal punto di vista manifatturiero e logistico, non solo per la vicinanza al capoluogo, ma per la presenza di importanti infrastrutture per la mobilità di merci e persone, quali la Linea 2 della Metropolitana Milanese e la statale 11 Padana Superiore<sup>2</sup>. Queste hanno determinato negli anni lo sviluppo di **un tessuto economico e produttivo** che conta 36 mila imprese attive e oltre 200 mila addetti di cui il 21% nelle attività manifatturiere e l'11% in quelle legate alla logistica.

Nonostante le differenze tra il **settore industriale** (produzione del bene) e quello **logistico** (distribuzione), le dinamiche del mercato immobiliare italiano relativo a questi due settori suggeriscono che, in termini di **offerta immobiliare**, queste asset class sono strettamente **connesse**. Questo è dovuto per lo più al fatto che, a fronte di una domanda manifatturiera sempre più ridimensionata e sempre più esigente in termini di location, manodopera e innovazioni tecnologiche, immobili originariamente progettati per ospitare attività produttive vengono spesso riadattati per attività logistiche. Queste tipologie di immobili industriali sono di fatto proposti al mercato della locazione e della vendita sia nel settore manifatturiero, sia nel settore logistico.

Per questa ragione, il report si snoda attraverso questi due settori con la consapevolezza che si tratta di due **ambiti differenti** e che non sempre l'offerta esistente risponde alle esigenze del settore logistico che, di fatto, è quello emergente negli ultimi anni.

A seguito della **Pandemia** da Covid-19 e della conseguente impennata delle vendite online dovute ai lockdown, le **attività logistiche** hanno avuto un ruolo di grande importanza nell'assicurare una continuità di rifornimento di beni di ogni categoria, con un conseguente **dinamismo** in termini di volumi di investimenti, transazioni, nuove realizzazioni e di innovazione tecnologica di prodotto e allestimento. Questo si traduce nel fatto che le attività di logistica, sono quelle che più di altre, in questo periodo storico, producono domanda di territorio e di immobili tanto da potere diventare un elemento chiave nelle operazioni di rigenerazione urbana e territoriale.

Si pensi al crescente fenomeno della logistica **last mile** la cui localizzazione in prossimità del mercato cittadino va a interessare quelle porzioni periferiche delle grandi aree urbane. In questi contesti, spesso caratterizzati da tessuti urbani disomogenei che necessitano di essere "ricuciti", queste piccole piattaforme di transito possono innescare circoscritte operazioni di rammendo e di riordino del tessuto urbano.

Così come, alla luce dell'accelerazione del fenomeno dell'e-commerce, le amministrazioni delle grandi aree urbane sono sempre più impegnate nell'individuazione di piccoli spazi all'interno

<sup>2</sup> Si richiama sul tema lo studio "Il mercato degli immobili d'Impresa - Zona Est" a cura di Assolombarda e Osmi, 2013

dei quali localizzare attività di “micro logistica” in modo da avvicinare il più possibile la merce al consumatore finale. Questi spazi di logistica, rispetto alla categoria last mile trovano la loro localizzazione dentro la città; a questo scopo si possono adattare anche spazi con una destinazione d’uso originaria differente, come parcheggi multi piano, vecchi cinema o teatri, riconvertiti alla distribuzione dell’ultimo metro.

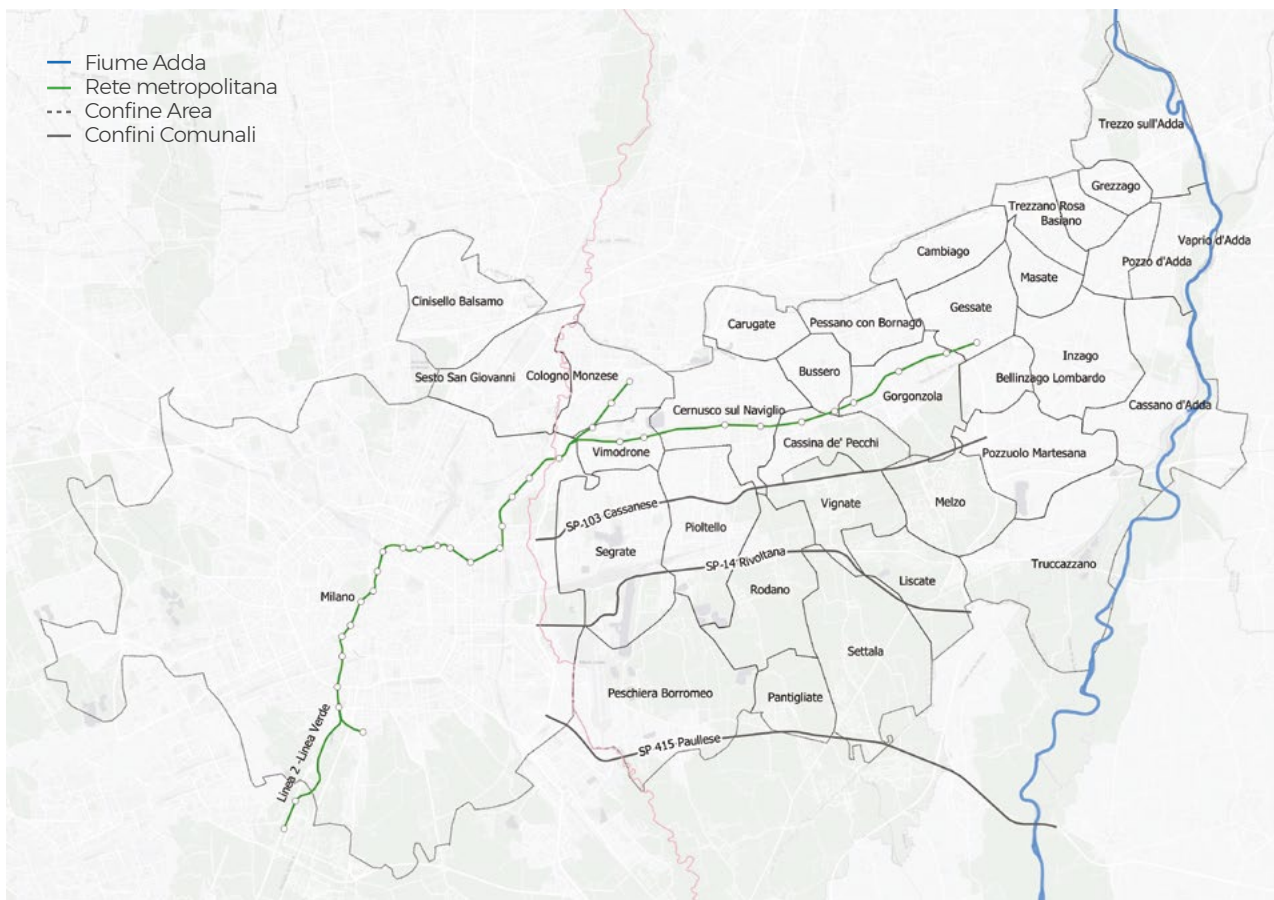
## 1. INQUADRAMENTO AMBITO AREA EST MILANO

L’area di studio definita come “**Area Est Milano**” è costituita da **33 comuni** che si dispongono lungo le tre direttrici dell’Asse Padana, della linea metropolitana milanese e quelli appartenenti al bacino dell’Adda. In particolare i comuni presi in considerazioni, oltre a Milano, sono:

**ASSE PADANA:** Liscate, Melzo, Pioltello, Rodano, Segrate, Vignate, Pantigliate, Peschiera Borromeo, Settala, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Sesto San Giovanni.

**LINEA METROPOLITANA MILANESE (MM):** Bussero, Cambiagio, Carugate, Cassina de’ Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Gessate, Gorgonzola, Pessano con Bornago, Vimodrone.

**ADDA:** Basiano, Bellinzago Lombardo, Cassano D’Adda, Grezzago, Inzago, Masate, Pozzo d’Adda, Pozzuolo Martesana, Trezzano Rosa, Trezzo sull’Adda, Truccazzano, Vaprio d’Adda.



Elaborazioni Ufficio Studi Gabetti

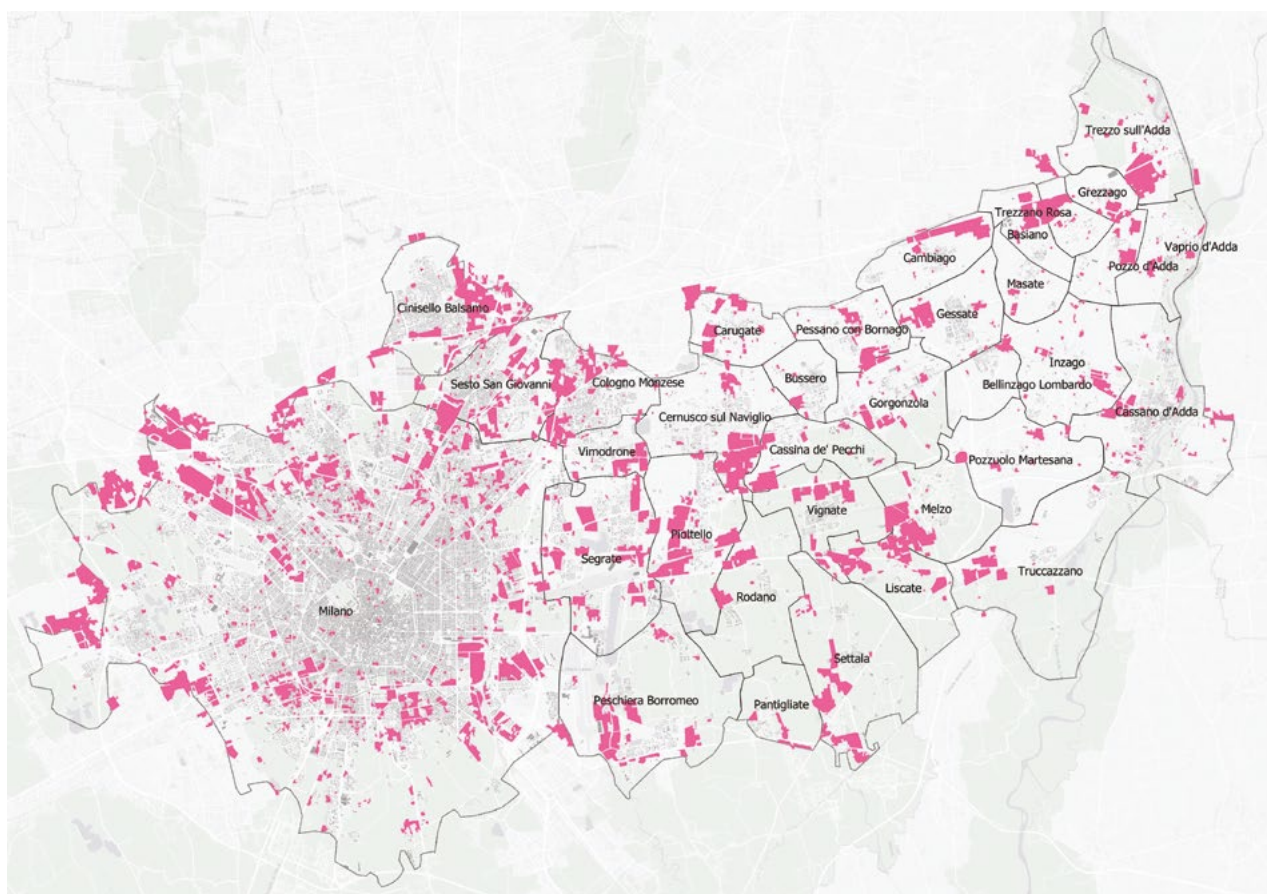


In uno studio <sup>3</sup> a cura di Assolombarda, così come nel Dossier Martesana curato dalla Città Metropolitana di Milano <sup>4</sup>, la specificità del settore degli immobili di impresa nei Comuni a Est di Milano è descritta come un elemento distintivo del territorio. Emerge una relativa specializzazione nelle attività commerciali, in alcuni comparti industriali e nella logistica che nell'ultimo decennio sta conoscendo una crescita significativa (Città Metropolitana di Milano<sup>5</sup>, Dossier Martesana).

Rispetto alla dimensione delle unità locali, nei "comuni periferici e di dimensioni più contenute sono maggiormente caratterizzati - anche nel settore manifatturiero - dalla presenza di piccole imprese", mentre i comuni più a ridosso di Milano sono caratterizzati "da una struttura occupazionale prevalentemente orientata verso classi d'ampiezza maggiori" (Città Metropolitana di Milano, Dossier Martesana).

Da evidenziare anche la forte presenza delle attività agricole, soprattutto nell'area Sud dell'area dove è già presente il Parco Agricolo Sud di Milano. Questa diversità nelle attività economiche presenti rappresenta una ricchezza del territorio che ha permesso a tutta questa zona di non andare in crisi come invece è successo ai distretti industriali mono-settore (es. il tessile).

### Localizzazione aree industriali



Elaborazione Ufficio Studi Gabetti su dati Città Metropolitana Milano

<sup>3</sup> Dossier sul mercato degli immobili d'impresa - Zona Est della provincia di Milano a cura di Assolombarda e Osmi, (2013)

<sup>4</sup> [https://www.cittametropolitana.mi.it/export/sites/default/pianificazione\\_territoriale/pubblicazioni/DossierMARTESANA2.pdf](https://www.cittametropolitana.mi.it/export/sites/default/pianificazione_territoriale/pubblicazioni/DossierMARTESANA2.pdf)

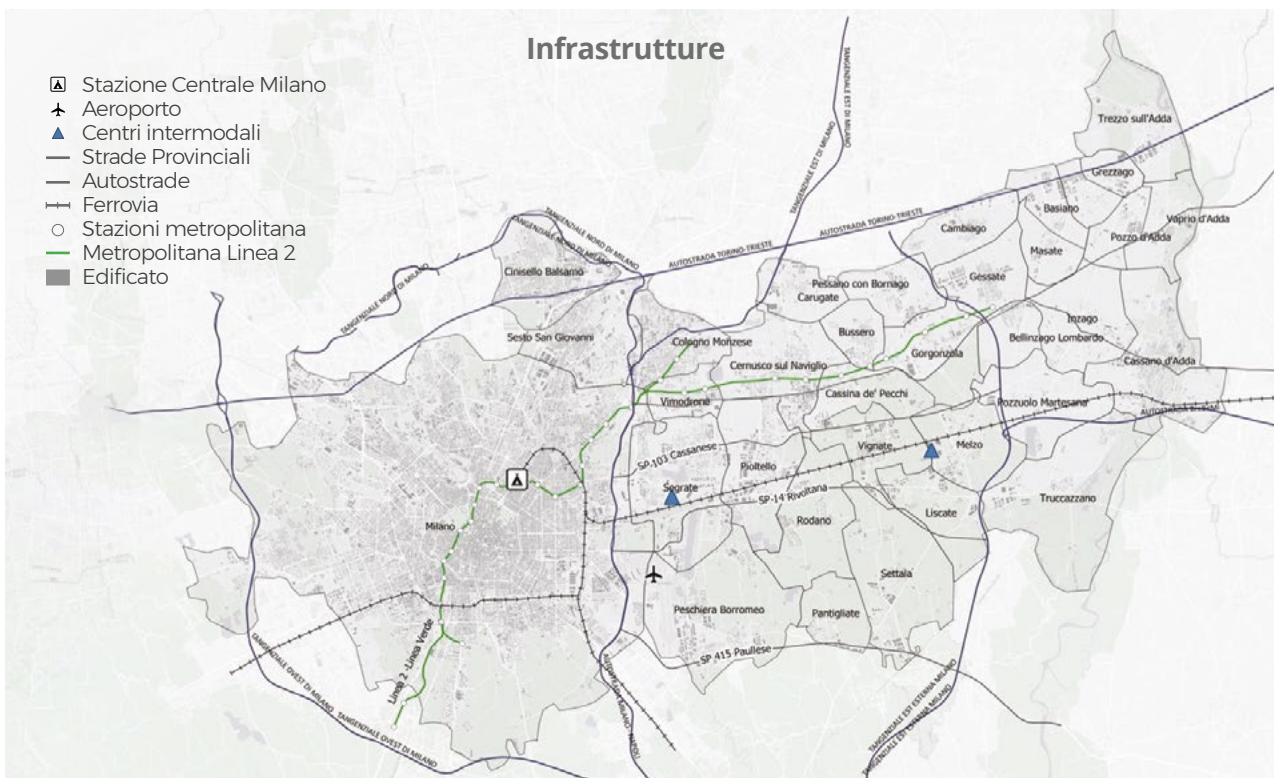
<sup>5</sup> [https://www.cittametropolitana.mi.it/export/sites/default/pianificazione\\_territoriale/pubblicazioni/DossierMARTESANA2.pdf](https://www.cittametropolitana.mi.it/export/sites/default/pianificazione_territoriale/pubblicazioni/DossierMARTESANA2.pdf)

Un'altra delle potenzialità dell'area è la maglia infrastrutturale stradale e ferroviaria (linea ferroviaria a Segrate, Milano-Venezia). La zona Est Milano sembra avere tutte le caratteristiche, in termini di **dotazione infrastrutturale, terminal intermodali**, vicinanza con il bacino d'utenza di Milano, tale da renderla attrattiva per quelle aziende che cercano dei luoghi dove localizzare le proprie attività per accrescere la loro competitività nel mercato di riferimento.

Negli ultimi 10 anni, l'area è stata inoltre interessata da interventi di ampliamento della rete viabilistica che hanno reso possibile una riduzione dei tempi di viaggio tramite automezzi rendendola ancora più attrattiva dal punto di vista logistico. All'interno dell'area sono presenti infatti le più importanti arterie stradali riconosciute all'interno della Regione Logistica Milanese (RLM) soprattutto per quanto riguarda le connessioni tra **Milano** e alcune delle città tra le più dinamiche nell'ambito del mercato produttivo e logistico italiano come **Bergamo, Brescia e Lodi**.

Tra gli interventi di maggiore rilevanza si evidenziano la A58, nota con l'acronimo **TEEM** (Tangenziale Est esterna di Milano) e la **BreBeMi** (A35). Queste due strade hanno reso l'area Est Milano estremamente connessa con il contesto logistico nazionale oltre a poter permettere alle principali infrastrutture logistiche presenti nell'area di sfruttare al massimo le loro potenzialità.

Oltre alle infrastrutture viarie, l'area è dotata di **infrastrutture logistiche** in cui è possibile effettuare operazioni maggiormente diversificate rispetto alla semplice funzione di stoccaggio, come le piattaforme di transito. Nell'area sono presenti ben due **piattaforme di transito** (Terminal Intermodali), una a **Melzo** e l'altra a **Segrate**, entrambe ben integrati all'interno della rete ferroviaria e, soprattutto, alle due arterie sopra citate. Entrambi i terminal, infatti, trovano forti collegamenti sia con la città di Bergamo attraverso l'A4 (Aeroporto di Orio al Serio), sia con Lodi (TEEM) e Brescia (BreBeMi) potendo inoltre sfruttare un sistema ben organizzato di ferrovie, in particolare la linea Milano-Piacenza-Bologna e Torino-Milano-Venezia.



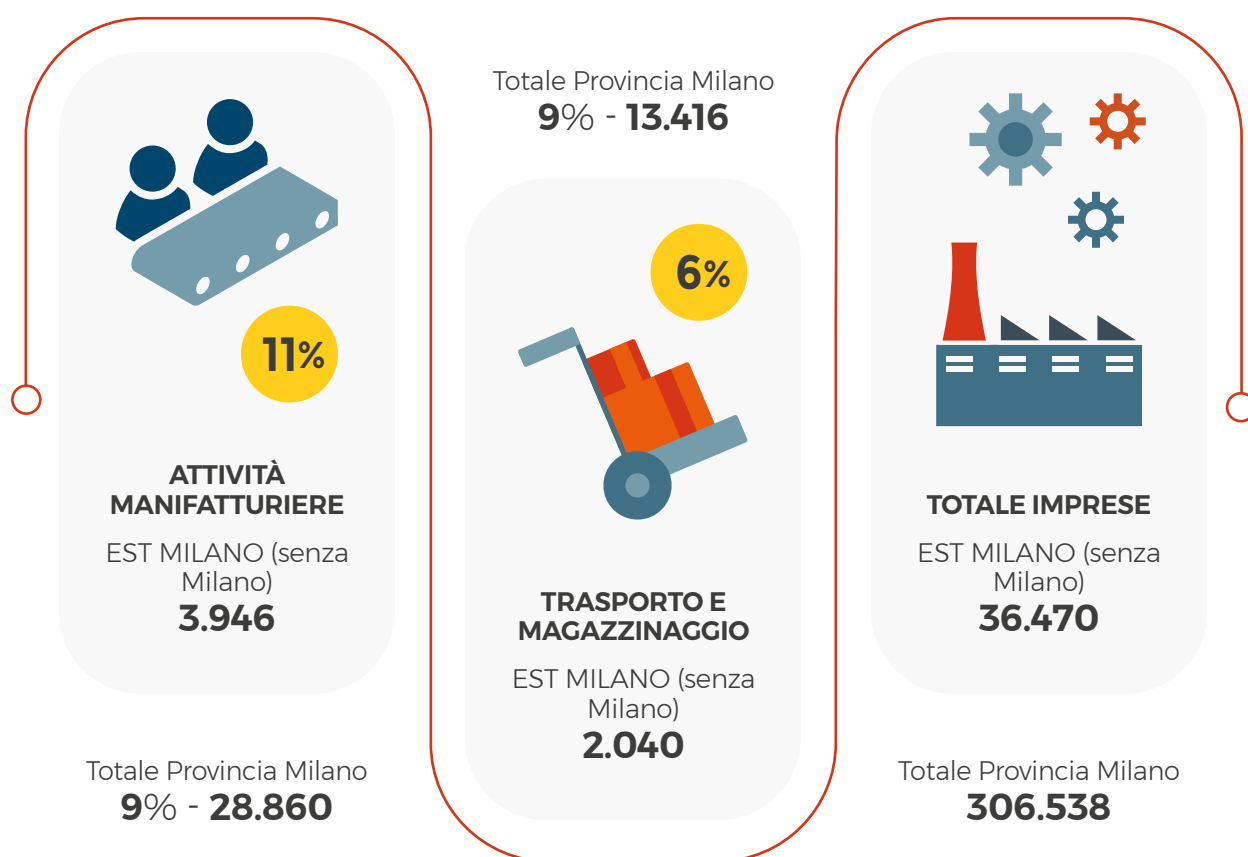
Elaborazioni Ufficio Studi Gabetti

## 2. CARATTERISTICHE ECONOMICHE DEL CONTESTO

Di seguito verranno presentate le caratteristiche del tessuto economico dell'area Est Milano dal punto di vista delle imprese attive e degli addetti, con particolare riferimento ai settori di interesse. In particolare, sono state prese in considerazione le attività manifatturiere e quelle legate al trasporto e magazzinaggio, che possono essere considerate affini a quelle della logistica.

### 2.1 Imprese attive nelle attività manifatturiere e trasporto e magazzinaggio

La provincia di Milano conta oltre **300 mila imprese attive** (dati Camera di Commercio di Milano, anno 2019), di cui il 9% (28.860 imprese) è appartenente al settore manifatturiero e il 4% (13.416 imprese) al settore trasporti e magazzinaggio.



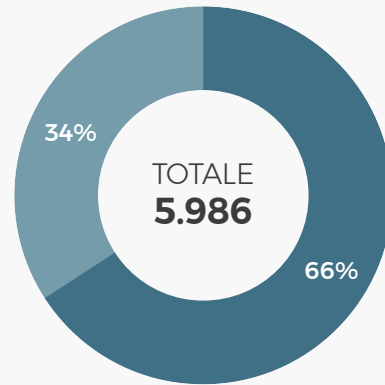
Considerando i comuni dell'area di studio (escluso Milano), il numero di imprese è di **36.470**, pari al 12% del totale della Città Metropolitana, in cui il peso del settore **manifatturiero** passa all'11% (**3.946**) e quello del **trasporto e magazzinaggio** al 6% (**2.040**). Cifre che, se si include il comune di Milano, crescono sensibilmente a 219.370 imprese (72% del totale provinciale), con un peso delle attività manifatturiere pari all'**8%** (17.688) e delle attività di trasporto e magazzinaggio pari al **4%** (8.739).

Considerando la somma delle imprese manifatturiere e di attività di trasporto e magazzinaggio, nei 33 comuni analizzati (escluso Milano), si arriva su un totale di quasi **6 mila imprese attive**.

Al 2019, il peso delle attività manifatturiere è maggiore in quasi tutti i comuni dell'area di studio, a eccezione di tre comuni che vedono una prevalenza di imprese di logistica: **Pantigliate** (57%), **Pioltello** e **Segrate** (52% ognuno).

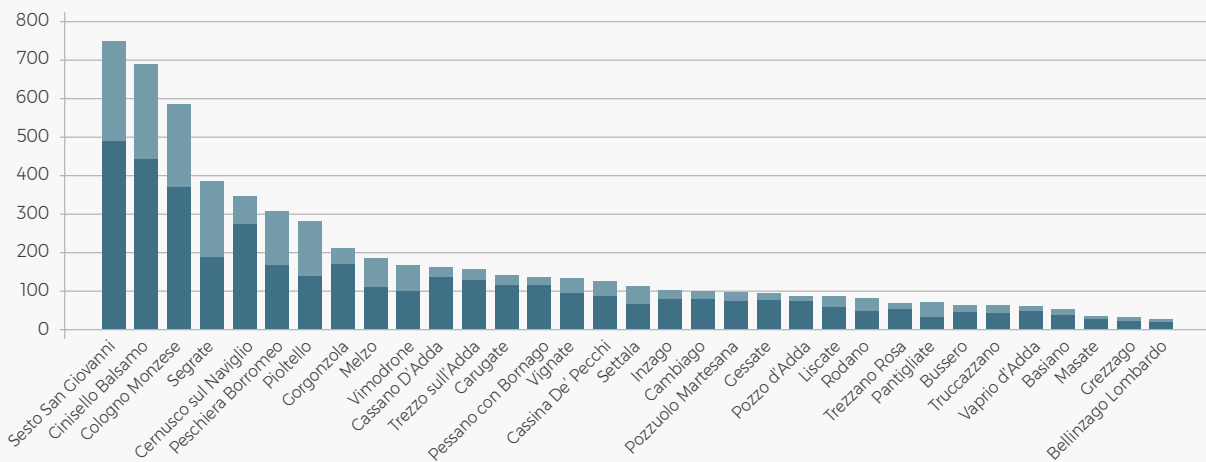
Tra i comuni in cui vi è una concentrazione maggiore di attività manifatturiere, sopra l'80%, emergono Pozzo d'Adda, Pessano con Bornago, Cassano D'Adda e Trezzo D'Adda.

Peso attività manifatturiere/trasporto



- attività manifatturiere
- trasporto e magazzinaggio

Imprese manifatturiere/trasporto per comune



In termini assoluti, se si esclude Milano, il comune con il numero maggiore di **imprese manifatturiere** è **Sesto San Giovanni** con 492 imprese, seguono **Cinisello Balsamo** con 444 imprese e **Cologno Monzese** con 371.

Gli stessi comuni sono in testa anche per numero di imprese attive nel settore di trasporto e magazzinaggio, seguite da Segrate, Pioltello e Peschiera Borromeo.

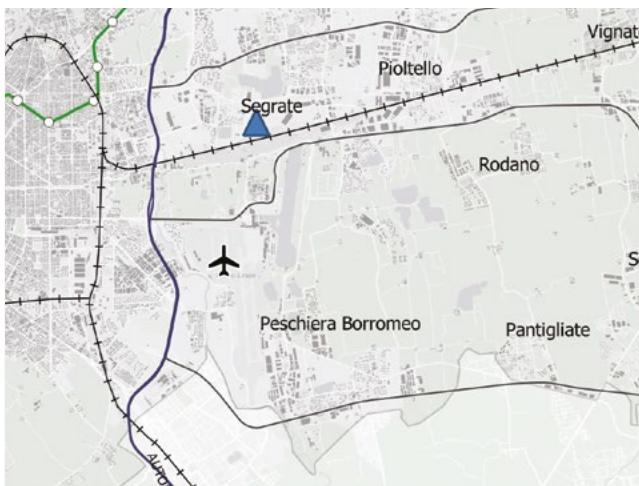
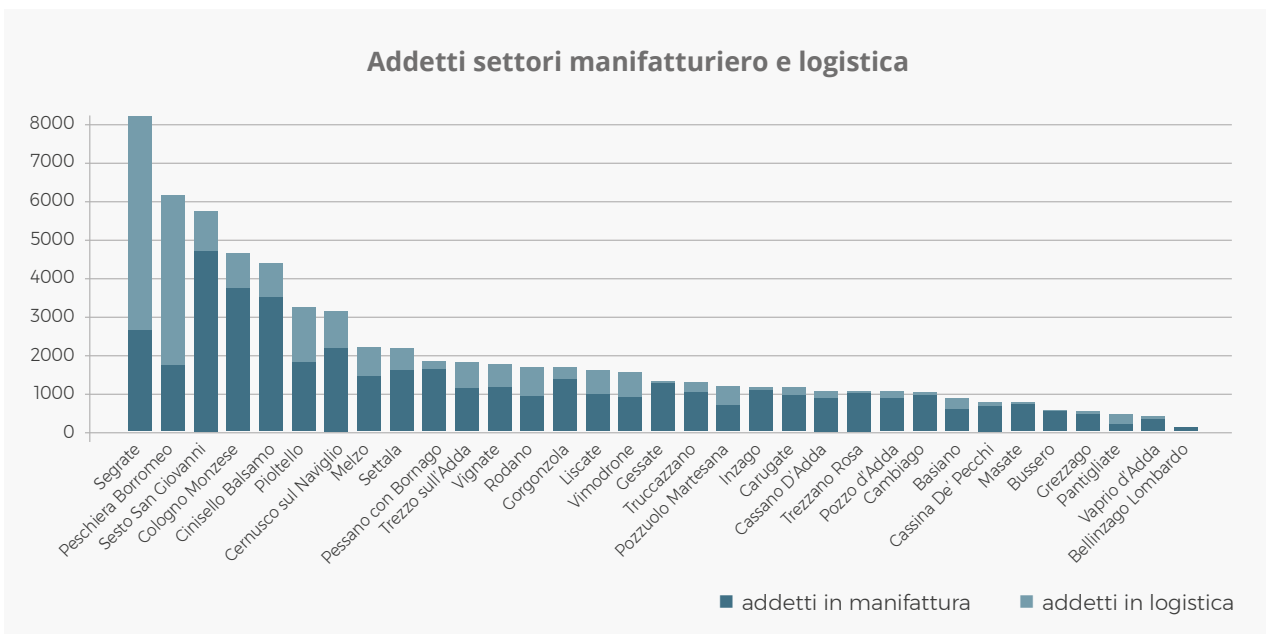
Tra il 2017 e il 2019 il totale delle imprese attive nel complesso dei due settori è calato lievemente passando da 6.090 imprese del 2017 a **5.986 del 2019**.

In questo contesto vi sono stati comuni in crescita per le attività manifatturiere come Bellinzago Lombardo (+6%), Grezzago (+11%), Pozzuolo Martesana (18%), Melzo (+4%), Pessano con Bornago (+4%). In ambito di trasporti e magazzinaggio si sono invece rilevate crescite per Cambiago e Settala (entrambi +21%), Trezzo Sull'Adda (+11%), Cassano D'Adda e Cassina de' Pecchi (+8%).

## 2.2 Addetti nel settore manifatturiero e logistico

Rispetto al numero totale degli addetti nelle imprese di tutti i settori nei comuni considerati, incluso Milano (pari a oltre 1 Mln), l'incidenza di quelli relativi alle attività manifatturiere<sup>6</sup> è del **9%** (99.344 addetti) e quella dei trasporti e magazzinaggio<sup>7</sup> è del **8%** (93.440), per un totale di 192.783 addetti. Di questi, il 65% riguarda il Comune di Milano, mentre il restante 35% è attivo nei comuni dell'area Est Milano (64.821).

Se invece si considerano i soli comuni dell'area Est Milano, escludendo quindi l'incidenza del comune di Milano, il totale è pari a **203.829 addetti**. A cambiare è anche l'incidenza dei settori manifattura e logistica il cui equilibrio sembra meno bilanciato. Infatti, l'incidenza degli addetti nella manifattura passa dal 9 al **21%** (42.096) e quella dei trasporti e logistica dall'8 al **11%** (22.725).



Tendenzialmente, la percentuale di addetti in manifattura, rispetto alla logistica, prevale in quasi tutti i comuni dell'area Est Milano.

Si registrano percentuali maggiori nella logistica nei soli comuni di **Peschiera Borromeo (72%)** e **Segrate (68%)**, Pantigliate (63%) e Bellinzago lombardo (55%).

Anche il Comune di Milano vede un'incidenza lievemente superiore della logistica pari al 55%.

<sup>6</sup> Elaborazione su dati Urbistat; per gli addetti nel settore manifatturiero sono stati considerati i settori che rientrano nei codici Ateco 13, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32.

<sup>7</sup> Per gli addetti nel settore trasporti e magazzinaggio sono stati considerati i settori che rientrano nei codici Ateco 49, 50, 51, 52, 53.

### 3. ANALISI DEL CONTESTO IMMOBILIARE PRODUTTIVO

La serie storica del **Numero di Transazioni Normalizzate** (NTN) degli immobili a uso produttivo nell'ambito dell'area dei Comuni Est Milano (incluso il capoluogo), nel periodo 2013-2019, presenta una media pari a 257 transazioni, con una fase di netta crescita negli ultimi 7 anni (2020 su 2013: +50,0%). Nel 2020, per effetto della crisi pandemica l'andamento delle NTN subisce una netta contrazione del -16,0% passando da 303 NTN nel 2019 a **254** NTN nel 2020<sup>8</sup>.

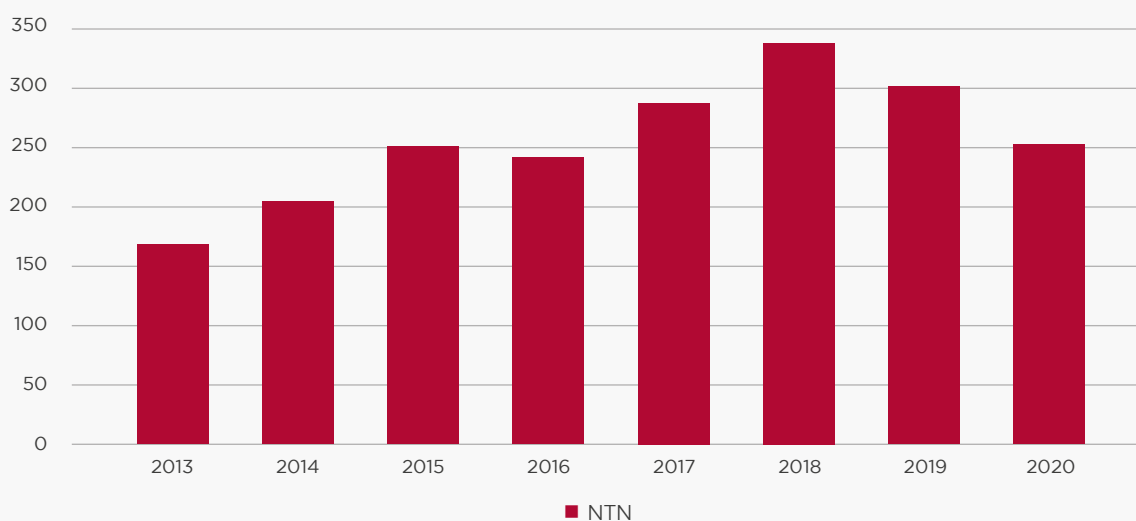
Per quanto riguarda lo **Stock**, nel 2019 era di circa **11.435 unità** (+1,3% rispetto al 2018), con una media negli ultimi sei anni di 11.210 unità immobiliari<sup>9</sup>.

#### IMMOBILI PRODUTTIVI (CATEGORIE CATASTALI D/1, D/7)

NTN ANNO 2020  
**254**

STOCK (AL 2019)  
**11.435**

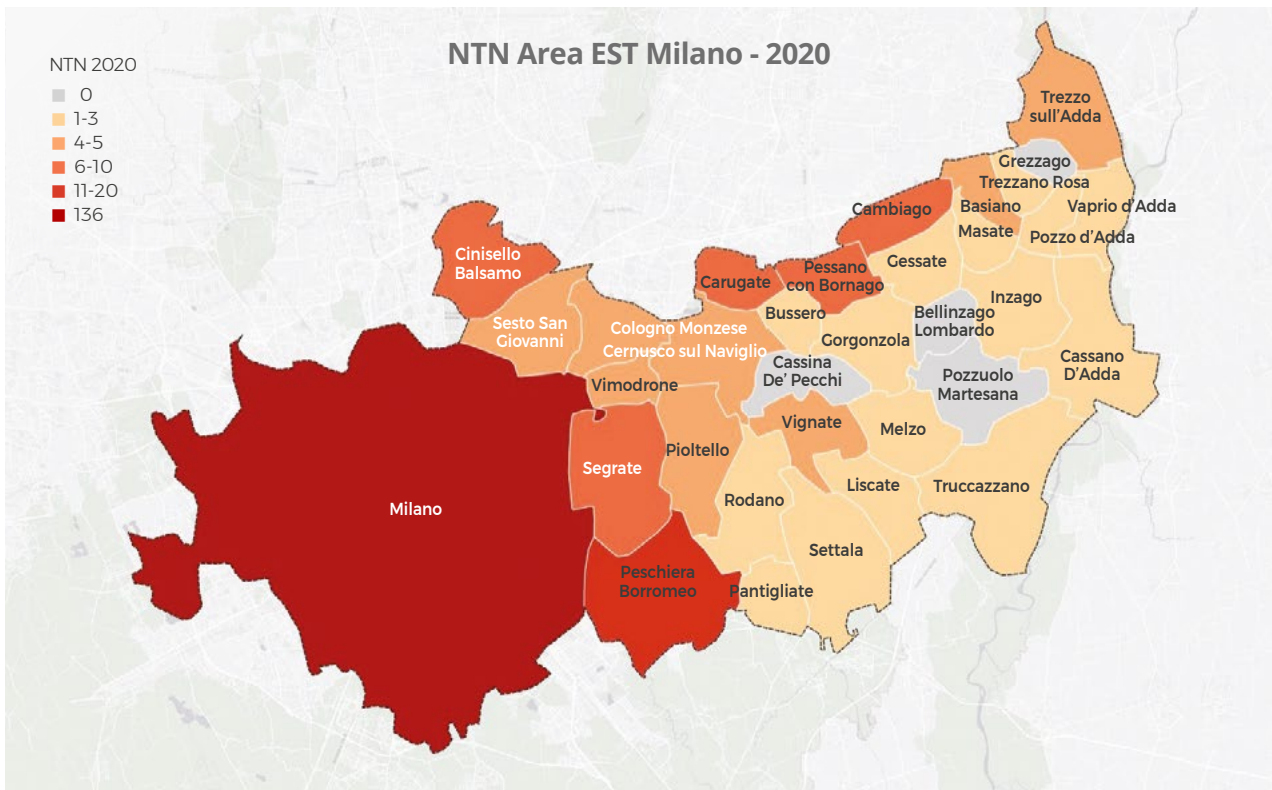
#### NTN 2013-2020 AREA EST MILANO



**Milano** in particolare è passata da 52 NTN nel 2013 a **136 nel 2020**, confermandosi la prima in termini di valori assoluti. Tra i comuni dell'area si segnalano le performance positive per i comuni di **Carugate** con 10 NTN (9 in più rispetto al 2019), **Peschiera Borromeo** con 16 NTN (7 in più rispetto al 2019), **Pesano con Bornago** che da 0 NTN nel 2019 registra 6 NTN nel 2020.

Non considerando il 2020, anno in cui la pandemia ha impattato negativamente sull'andamento delle NTN alterando la media dei comuni dell'area, tra i comuni più dinamici dell'area, in termini di immobili compravenduti tra il 2013 e il 2019, emergono **Cologno Monzese** (con una media di 10 NTN l'anno), **Liscate** (da 3 immobili nel 2013 a 11 nel 2019), **Trezzo Sull'Adda** (che passa da 1 NTN nel 2013 a 10 NTN nel 2019) e **Vignate** (da 3 NTN nel 2013 a 7 nel 2019). Tra il 2020 e il 2019, complice la pandemia, le variazioni sono negative in quasi tutti i comuni a eccezione dei comuni di Basiano (+1 NTN), Cambiagio (+5 NTN), Carugate (+9 NTN), Peschiera Borromeo (+7 NTN), Segrate, Truccazzano e Vimodrone (+1 NTN).

<sup>8</sup> Elaborazione su dati Agenzia delle Entrate  
<sup>9</sup> Ibidem



Per quanto riguarda lo stock disponibile, a eccezione di Milano che ha uno stock di 5.012 unità, i comuni con una maggiore dotazione sono, fra gli altri, **Cinisello Balsamo** (559 unità), **Cologno Monzese** (553 unità), **Segrate** (443 unità) e **Sesto San Giovanni** (402 unità).



Se si osserva l'indice **IMI** (intensità del mercato italiano) medio per il periodo 2013-2019, si nota come l'insieme dei comuni dell'Adda Martesana mostra un'intensità del **2,41%**, che è superiore all'IMI medio della provincia di Milano (+2,22%), della Regione Lombardia (+1,94%), e del Paese intero (+1,42%).

Questo significa che la movimentazione degli immobili di natura industriale e logistica compravenduti rispetto allo stock immobiliare presente nel territorio dell'Adda Martesana è abbastanza dinamica. Tra i comuni particolarmente vivaci, rispetto all'IMI medio nazionale, regionale e provinciale, si evidenziano Basiano (4,68%), Gorgonzola (3,51%), Vaprio D'Adda (3,48%), Liscate (3,47%), Gessate (3,37%), Pozzo D'Adda (3,36%), Pioltello (3,30%).

Per quanto riguarda i **canoni**, secondo l'esperienza Gabetti, la media dell'area si attesta tra i 30 e i 40 euro/mq/anno per immobili ad uso industriale e tra 45 e 55 euro/mq/anno per immobili ad uso logistico.

### CANONI IMMOBILI INDUSTRIAL/LOGISTIC ZONA ADDA- MARTESANA (MQ/ANNO)

**CANONE INDUSTRIAL**  
30-40 EURO

**CANONE LOGISTICO**  
45-50 EURO

In termini di **investimenti**, il settore industriale e logistico nell'area dell'Adda Martesana, nel triennio 2017-2020, ha visto la chiusura di operazioni rilevanti. Oltre il 30% degli asset ha riguardato il Comune di Milano, sono state invece registrate 2 transazioni a Liscate e a Basiano, oltre a singole operazioni a Cassina De Pecchi, Melzo, Peschiera Borromeo e Vignate.

In termini di valore, spiccano due operazioni: una registrata a Liscate nel Q3 2020, locata a DHL Supply Chain Italy e una a Basiano nel Q4 2017, relativa al Centro logistico Decathlon, entrambe intorno ai 30 Mln di euro di valore. In termini di superficie, le aree transate più ampie, intorno agli 40-50 mila mq, sono state il Centro logistico Decathlon di Basiano acquistato da Deutsche Asset Management (Q4 2017) e un'area logistica a Liscate (Q3 2020) acquistata da AXA IM-Real Estate.

Alcune delle principali operazioni registrate nell'area Est Milano nel periodo 2017-2020:

NOME	PERIODO	CITTÀ	SUPERFICIE [mq]	ACQUIRENTE	VENDITORE
<b>CENTRO LOGISTICO DECATHLON</b>	Q4 2017	Basiano	40.000	Deutsche Asset Management (Deutsche Bank), RREEF Spezial Invest	FAP Investments (JV gruppi Ferrari e Arcese)
<b>EX SITO NOKIA</b>	Q4 2019	Cassina De Pecchi	26.000	Prologis	Officine Mak
<b>IMMOBILE USO LOGISTICA</b>	Q3 2020	Liscate	46.000	AXA IM - Real Assets	LaSalle Investment Management
<b>AREA EX POSTALMARKET DI PESCHIERA BORROMEO</b>	Q3 2020	Peschiera Borromeo	32.000	AKNO Group	-

Nel periodo analizzato i capitali investiti sono stati di provenienza prevalentemente europea e hanno rappresentato il 63% del volume totale.

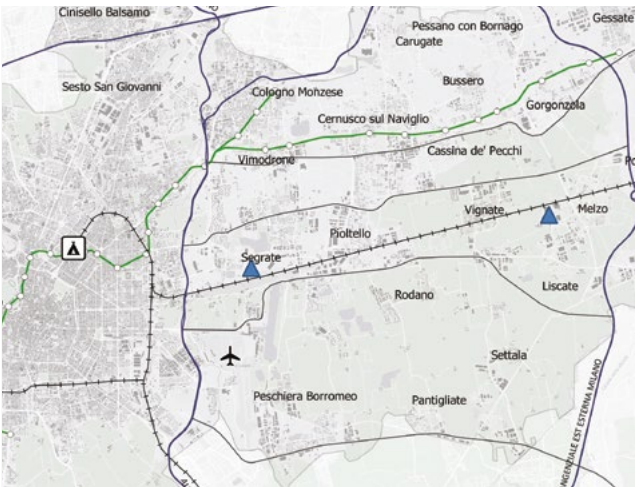


#### 4. LA DOMANDA DI IMMOBILI A USO PRODUTTIVO - LOGISTICO

Per quanto riguarda la composizione della domanda di immobili a uso produttivo - logistico, secondo l'esperienza di agenti del Gruppo Gabetti che operano nel territorio della Martesana, le richieste di immobili riguardano per un 70% insediamenti di attività logistiche e per un 30% immobili attività industriali.

##### AMBITO LOGISTICO

In **ambito logistico**, nel primo trimestre del 2021 i tagli dimensionali più richiesti sono **tra i 5.000 e i 10.000 mq**. Questi tagli vengono richiesti soprattutto da **clienti medio-grandi** che vogliono servire un bacino locale oppure da grandi clienti che, avendo più siti, con questa base vogliono servire una zona ben delimitata.



A livello di location si prediligono quelle nei comuni in prossimità delle principali arterie stradali che attraversano l'area e, in particolare, la Cassanese, la Rivoltana, la Tangenziale Est Milano (A52), la TEEM, la A35 BREBEMI, la A58.

Un'altra tipologia richiesta è quella dei grandi spazi, **oltre i 10.000 mq** all'interno di Hub logistici. In questo caso si tratta di grandi clienti, che guardano ai comuni sulle arterie principali, **entro i 500 m dai raccordi**.



I terreni per la logistica hanno un grande appeal. Nell'ambito delle scelte localizzative, molte imprese valutano le politiche locali per capire quali sono i comuni che guardano agli sviluppi della logistica come un fattore positivo di ricaduta sul territorio.

Tendenzialmente, sono i comuni minori a essere più attenti a questo tipo di attività. Comuni in cui il combinato disposto tra il non essere interessati da un particolare appeal economico e l'essere in prossimità di un raccordo autostradale, fa sì che le attività logistiche possano generare un flusso economico e un'occupazionale rilevante.

## AMBITO LOGISTICO

Le **imprese locali che operano nel settore industriale**, viste le tante innovazioni tecnologiche introdotte dall'Industria 4.0, sono sempre più orientate alla ricerca di suoli con destinazione urbanistica industriale per realizzare nuovi immobili customizzati rispetto alle nuove esigenze tecnologiche.

Quando questo non è possibile, la richiesta per immobili ricade su capannoni esistenti che possono essere suddivisi in queste macro categorie a seconda dell'esigenza e della tipologia di fruitore.

### Tagli dimensionali

- Dai 2.500 ai 3.500 mq piccole e medie imprese industriali locali (con una quota di attività produttiva)
- Dai 3.500-5.000 magazzino produttivo con annessi uffici per multinazionale
- Dai 7.000 ai 12.000 medie e grandi imprese locali/ multinazionali. Produzione di un certo livello.

Nella domanda di **tagli dimensionali** per immobili tra i 2.500 ed i 3.500 mq e tra i 3.500 ed i 5.000 mq, gli uffici vengono richiesti per una quota tra il 5% e il 10% rispetto alla superficie dell'immobile, percentuale che sale tra il 15% ed il 20% per edifici tra i 7.000 ed i 12.000 mq.

## AMBITI PIÙ RICHIESTI

Per quanto riguarda gli ambiti più richiesti, per le **medie e grandi imprese**, che si collocano tra i 7.000 e i 12.000 mq., la domanda di spazi industriali ha una medesima uniformità lungo la BRE-BEMI, la linea Metropolitana MM2 e la ferroviaria.

Per le **imprese medio piccole**, che si collocano su metrature tra i 2.500 e i 3.500 mq, l'ambito più richiesto è quello che si estende lungo le principali vie di comunicazione: autostrada A4, Padana Superiore, Cassanese e Rivoltana, soprattutto nel tratto tra Cinisello Balsamo e Cassina de' Pecchi. Questo è dovuto alla necessità di facilitare il raggiungimento della sede di lavoro ai lavoratori che provengono da Milano o dai comuni che si collocano lungo la linea della metro. Altro fattore che può incidere nella scelta di un comune da parte di un'impresa è la presenza di manodopera specializzata.

Da un punto di vista qualitativo, soprattutto le società **multinazionali** cercano delle evidenze in termini di classificazione e **risparmio energetico degli edifici**.

## 5. L'OFFERTA DI IMMOBILI A USO PRODUTTIVO - LOGISTICO

Nell'ambito del settore produttivo - logistico, l'offerta di immobili indica la superficie di spazi rappresentata da edifici sia nuovi sia usati, con immediata disponibilità nell'essere fruiti da un eventuale utilizzatore che li può reperire attraverso l'acquisto diretto o l'affitto. Un'elevata offerta di immobili che fatica a essere assorbita dal mercato delle vendite e delle locazioni potrebbe essere sinonimo di scarso interesse da parte delle imprese nel volersi localizzare in un determinato territorio o del fatto che l'offerta non sia adeguata alle esigenze della domanda. Questa seconda causa rimanda alle logiche realizzative degli immobili a uso produttivo e logistico che rispondono tendenzialmente a due diverse esigenze.

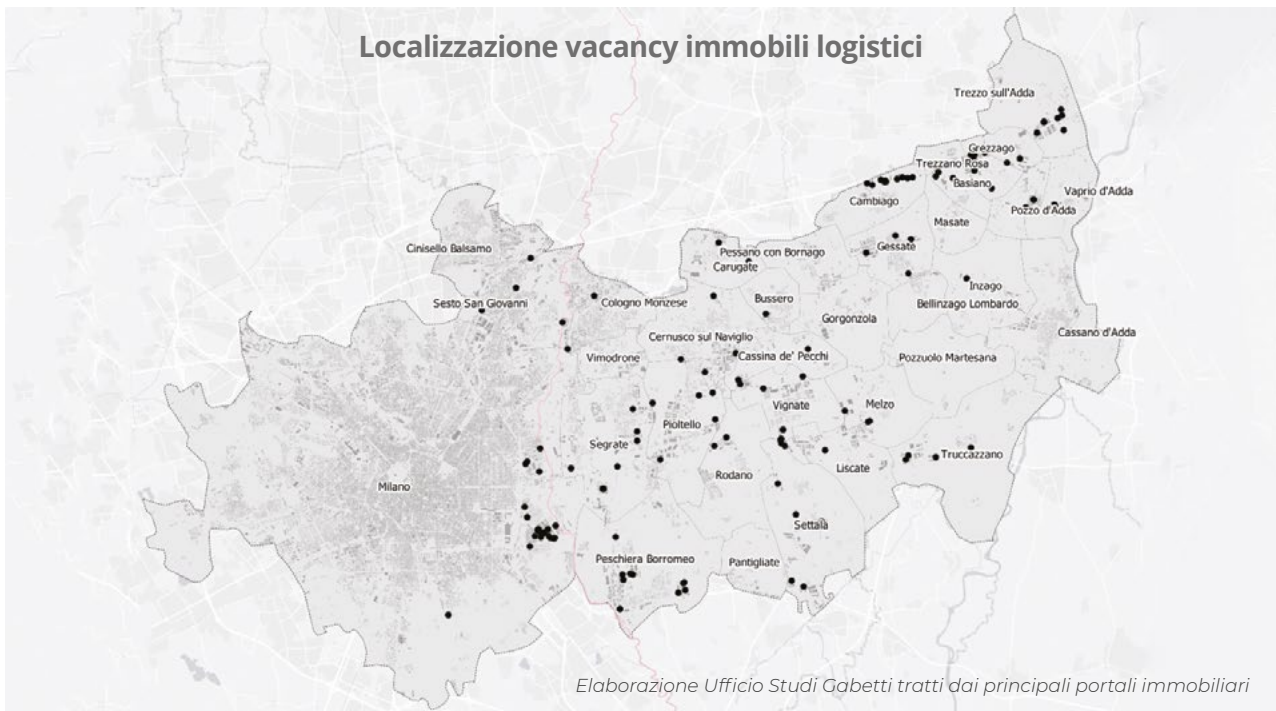
La prima, in ottica di sviluppo speculativo, prevede la costruzione di immobili pensati per rispondere alle richieste di diverse tipologie di acquirenti. Questo metodo permette di ridurre la probabilità che l'immobile venga sottoutilizzato permanendo sul mercato per lunghi periodi grazie all'alto grado di flessibilità strutturale. Questo consente di soddisfare i bisogni di diverse tipologie di locatari senza dover modificare la struttura dell'edificio.

La seconda si riferisce alla costruzione di un edificio che risponde alle specifiche esigenze di un'attività industriale o logistica (Build to Suit). Destinare l'immobile a un singolo soggetto significa diminuire il grado di versatilità per altri usi e ridurre il range di potenziali acquirenti una volta che il tenant originario decide di ri-localizzarsi in un altro edificio. Questa seconda metodologia può essere maggiormente soggetta a permanere sul mercato rispetto alla soluzione speculativa.

Le attività logistiche, soprattutto quelle che manifestano particolari esigenze in termini di automazione e organizzazione degli spazi, difficilmente riescono ad adattarsi agli immobili già presenti sul territorio. Molto spesso, le attività logistiche interessate sono quelle che cercano dei depositi per attività transitorie.

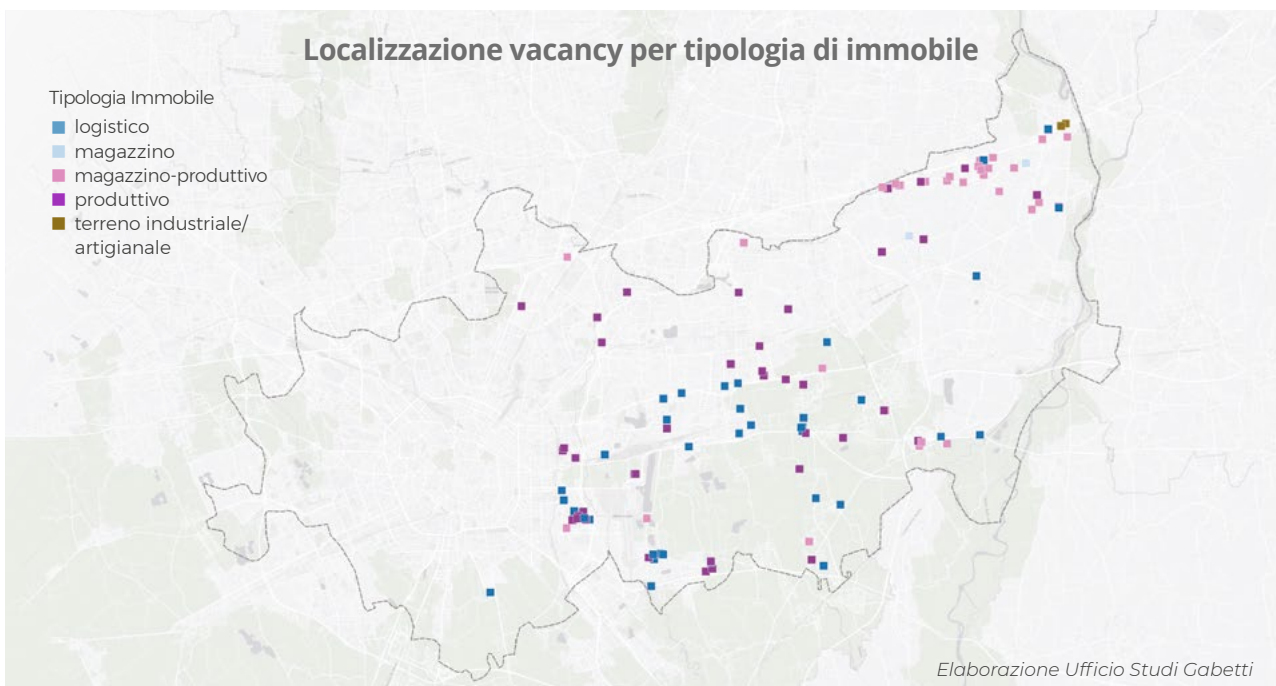
Per quanto riguarda l'offerta di immobili a uso logistico **nell'area di interesse**, è stata effettuata una mappatura al primo trimestre del 2021, reperendo dati attraverso l'esperienza diretta di Gabetti Agency, oltre che da quelli presenti sui principali portali online di annunci immobiliari.

Nel dettaglio sono stati presi in considerazione gli immobili con categoria catastale D1 e D7 di superficie superiore ai 1.800 mq, costruendo un campione che è risultato di **137** immobili, per un totale di **1,1 Mln di mq**. Nel dettaglio, il 47% è proposto in locazione con una vacancy di circa 56 mila mq e il 49% è in vendita; il restante 4% riguarda invece immobili proposti con formule di affitto con riscatto o immobili a reddito in vendita.

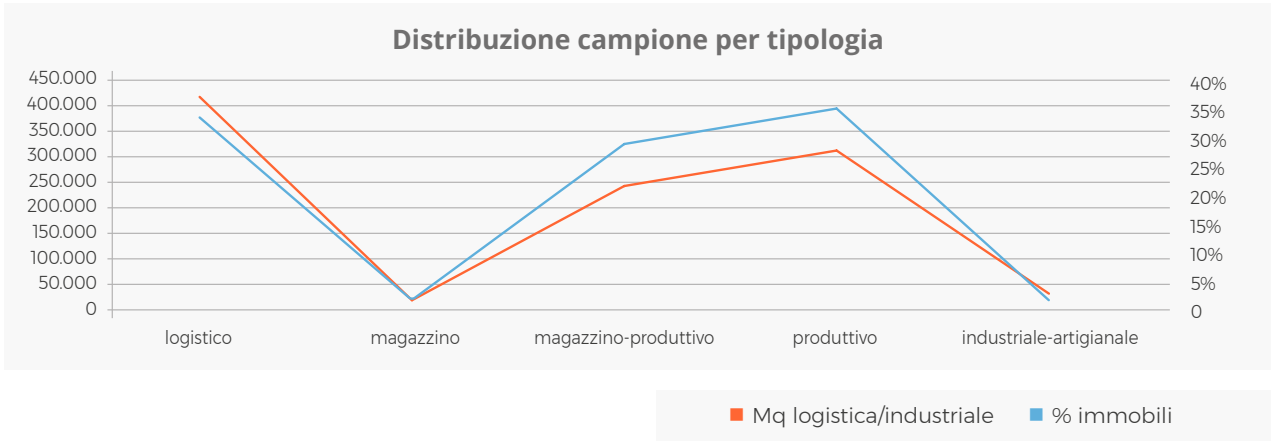


Da un punto di vista tipologico, gli immobili sono stati suddivisi, ove possibile determinare con certezza la loro caratterizzazione, in:

- **Immobili logistici:** immobili dotati di ribalte con altezza minima di 5-8 m, se cross docking, e mediamente dai 9-12 m se logistica tradizionale
- **Magazzini** (alti almeno 7-8 m, con piazzale, ma senza ribalte)
- **Magazzini - produttivi** (alti almeno 7 -8 m, che possono essere idonei che anche per la produzione perché dotati di mensole per carroponte)
- **Immobili a uso produttivo** (immobili adatti per la produzione con altezza max 6 m)

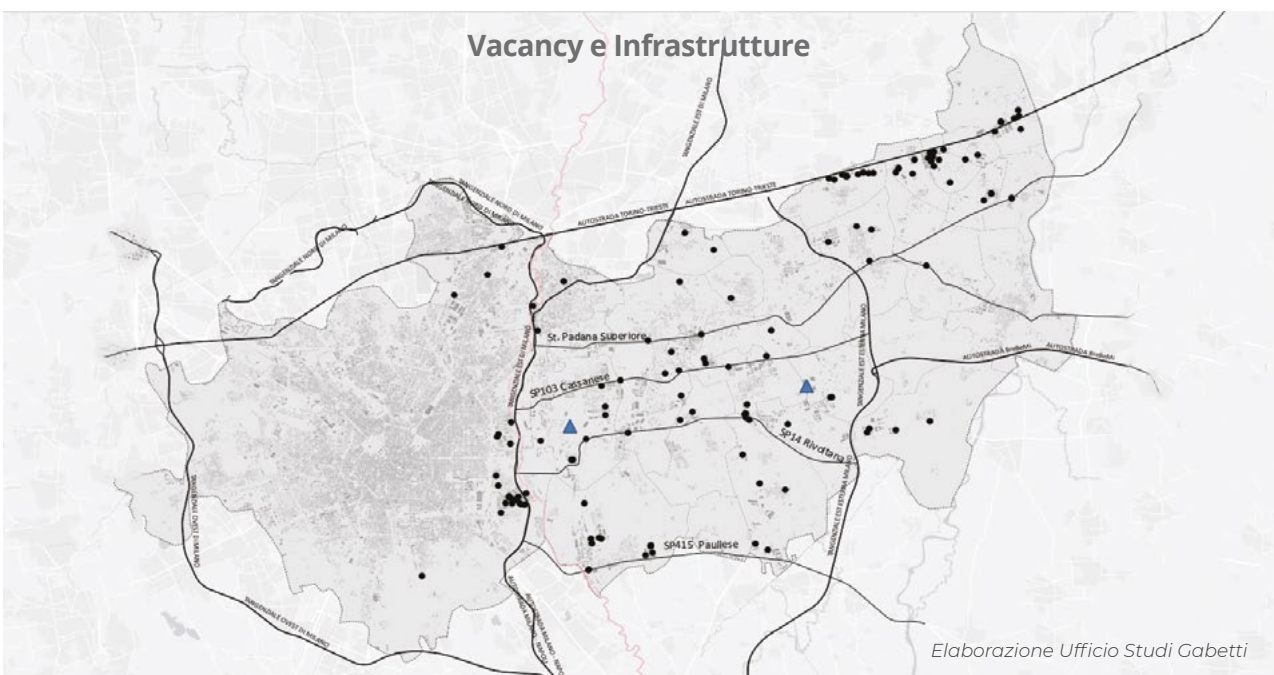


Complessivamente, al netto dei casi in cui non è stato possibile determinare con precisione la tipologia, le categorie legate al settore produttivo (magazzino - produttivo, produttivo, terreno industriale/artigianale) coprono circa il 65% dell'offerta, mentre quelle legate alla logistica (immobile logistico e magazzini) il restante 35%.

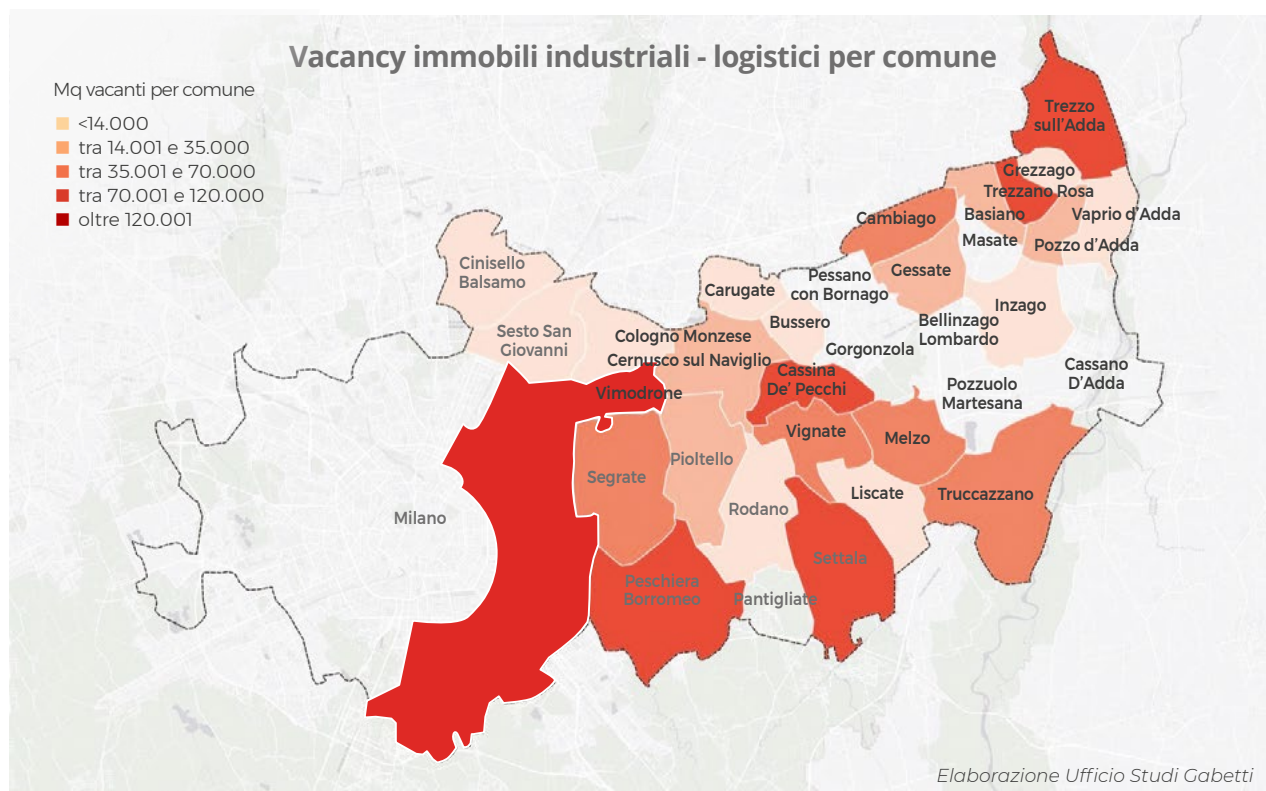


Grazie alla georeferenziazione degli immobili presi in esame, è stato possibile osservare come si distribuiscono nello spazio nell'ambito dell'area Est Milano. Tra i versanti maggiormente interessati dalla presenza di vacancy di immobili logistici si evidenziano il tratto autostradale della A-51 Torino-Venezia tra Cessate e Trezzo sull'Adda, le due dorsali che da Milano vanno in direzione Melzo (SP 103) e Liscate (SP 14), la SP 161 da Vignate verso Settala. Una discreta presenza si rileva anche nell'area tra Vimodrone e Gorgonzola e nel versante di sud ovest dell'area.

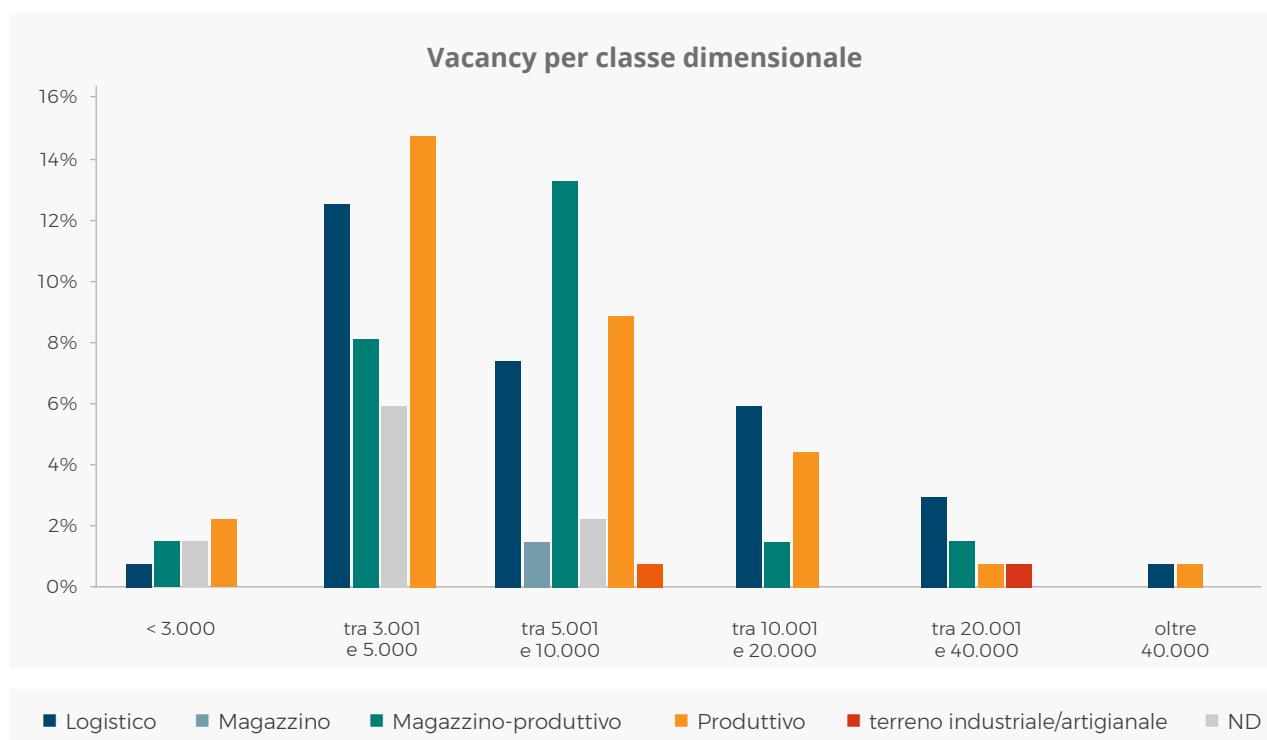
Gli sviluppi di dimensioni rilevanti, con metrature a partire dai 20.000 mq dove si collocano i grandi HUB industriali e logistici di operatori nazionali ed internazionali attivi su macro aree, interessano in maggior misura tutta la BREBEMI che da Melzo si estende verso Brescia. Quello che emerge è che, da un punto di vista del modello spaziale adottato, prevale la soluzione isolata lungo un'arteria infrastrutturale stradale piuttosto che una soluzione dedicata all'interno di parchi logistici.



Se si esclude la zona Est di Milano, che vede la presenza di circa 170 mila mq di superficie collocabile sul mercato, i comuni dove si concentra una superficie rilevante di offerta disponibile sono Trezzo sull'Adda, con circa 120 mila mq, Trezzano Rosa e Settala, con oltre 70 mila mq, seguiti da Peschiera Borromeo, Cambiagio, Segrate, Cassina de' Pecchi e Vignate, con una superficie compresa tra i 60 e i 68 mila mq.



Da un punto di vista dimensionale, il 41% degli immobili sono di taglio compreso tra 3.001 e 5.000 mq seguiti da un 34% di taglio compreso tra 5.001 e 10.000 mq e da un 12% di taglio compreso tra 10.001 e 20.000 mq. Rappresentano una quota residuale i tagli piccoli inferiori a 3.000 mq (6%) e i tagli medio grandi oltre i 20.000 mq (6%), di cui soltanto 2 immobili con metrature che vanno oltre i 40.000 mq.



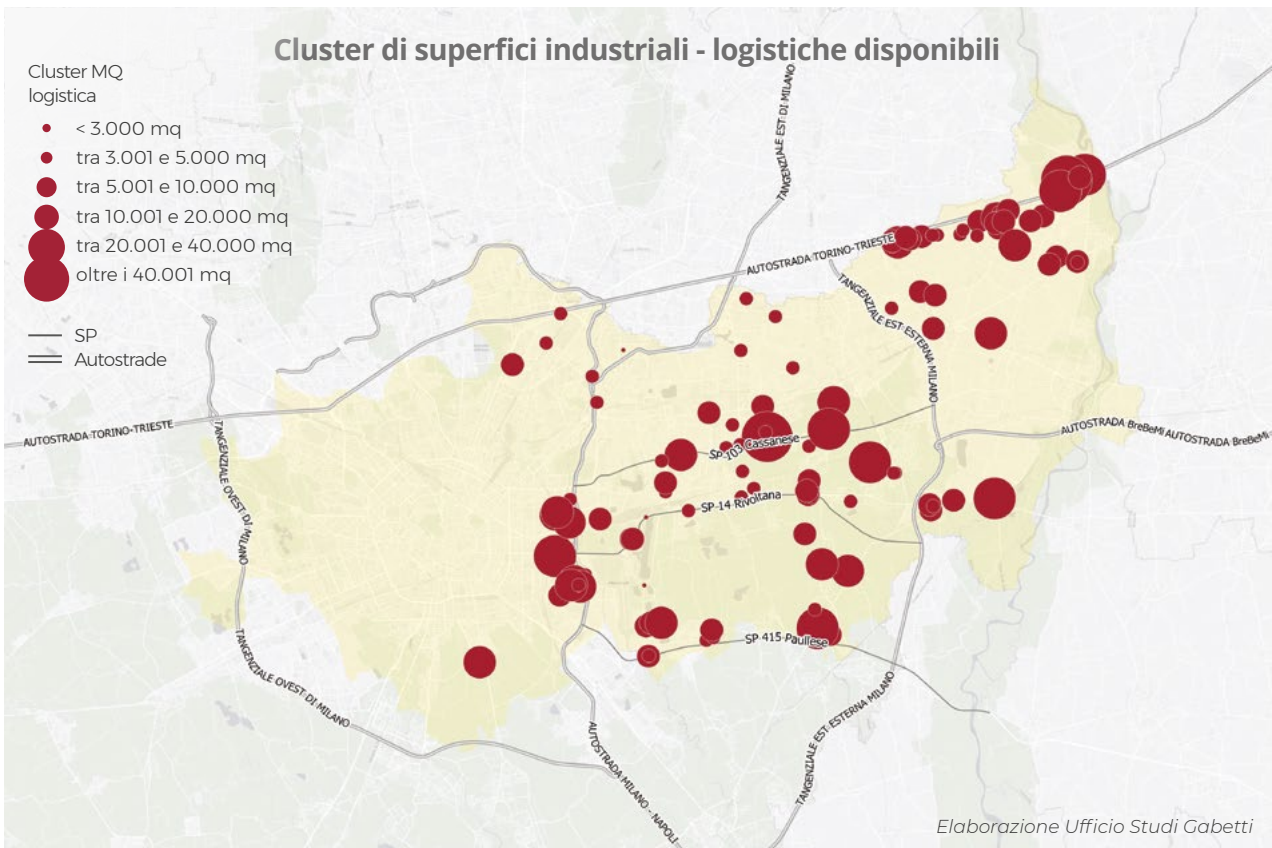
Confrontando le aspettative della domanda rispetto all'offerta, a livello dimensionale, si nota una carenza di prodotto in ambito logistico sia per le superfici tra i 5.000 e i 10.000, quelle richieste dai clienti medio -piccoli, sia per le grandi superfici.

Per quanto riguarda il settore produttivo, si nota una scarsità di prodotto rispetto alla tipologia del magazzino produttivo entro i 5.000 mq, a fronte di un'offerta maggiore di immobili prettamente produttivi di piccole e medie dimensioni.

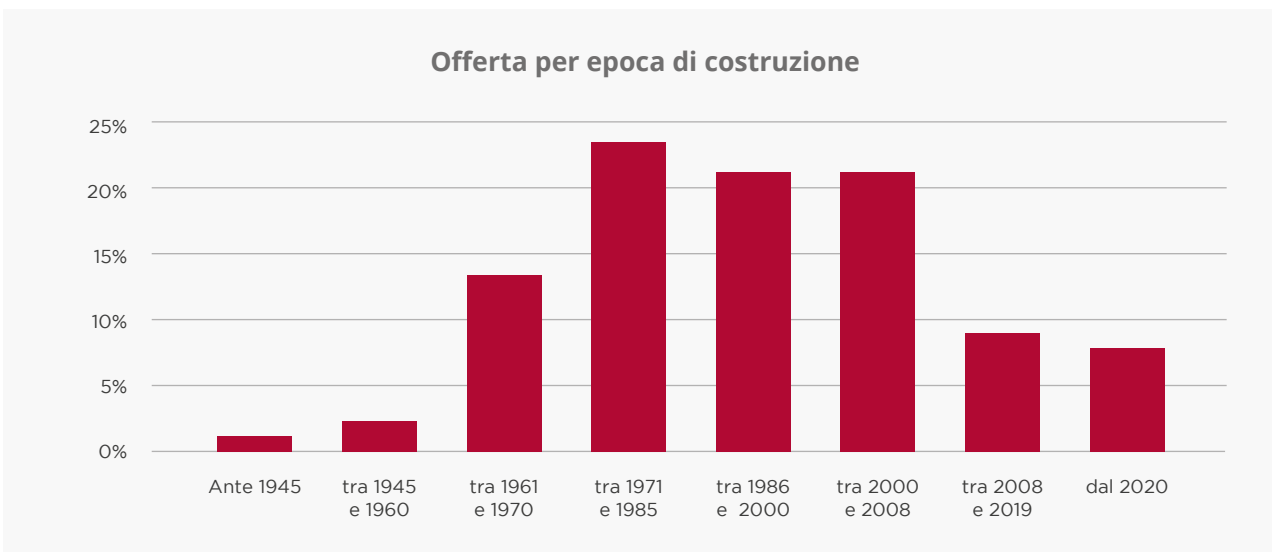
Dalla geolocalizzazione dei diversi tagli dimensionali, è stato possibile individuare dei cluster di localizzazione:

- Gli **immobili di taglio tra 3.000 e 5.000 mq** si localizzano in maniera uniforme in tutta l'area dell'Adda Martesana.
- Quelli di taglio compreso tra **5.001 e 10.000** trovano una concentrazione maggiore lungo l'arteria autostradale tra Gessate e Trezzo sull'Adda.
- Le tipologie dimensionali tra **10.001 e 20.000 mq** (16 unità) si rilevano localizzate lungo tre tratti:
  - la tangenziale est di Milano, che funge da cerniera tra Milano e i primi comuni a est della cintura metropolitana
  - il tratto autostradale a Nord Ovest dell'Adda Martesana dove si sovrappone la presenza di diversi tagli dimensionali
  - l'area tra la Cassanese e la Rivoltana.

Infine, le 8 grandi piattaforme logistiche di taglio medio grande tra 20.001 e i 40.000 mq si distribuiscono tra l'area centrale dell'Adda Martesana lungo le arterie della Rivoltana e della Cassanese nei comuni compresi tra Liscate, Melzo, e Cassina de' Pecchi e nel tratto autostradale a Nord Est dell'area.



Rispetto **all'epoca di costruzione**, a cui è stato possibile risalire solo per circa il **70%** del campione, il 3% è stato realizzato ante 1960, mentre tra 1961 e 1970 è stato realizzato il 13% degli immobili. Il **24%** ha un'epoca di costruzione compresa tra il 1971 e il 1985, il **21%** rispettivamente tra il 1986 e il 2000 e tra il 2000 e il 2008, il **9%** tra il 2008 e il 2019 e, infine, l'**8%** è stato realizzato nel 2020 o in corso di costruzione.

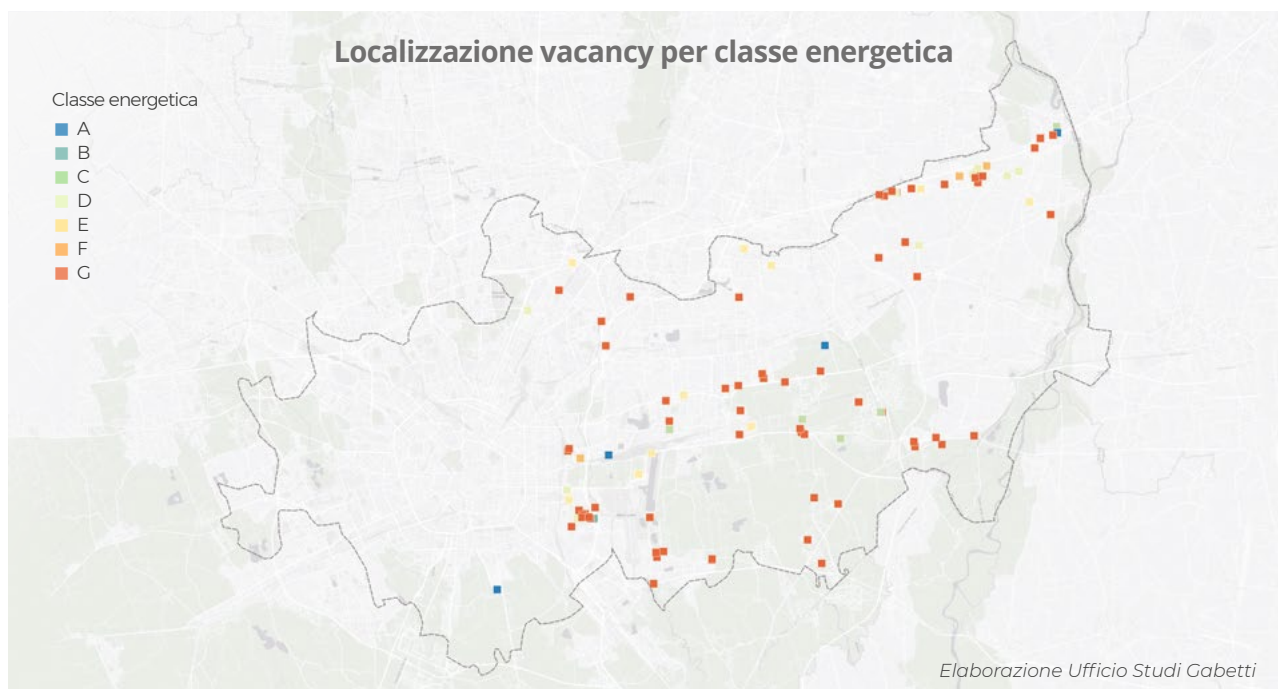
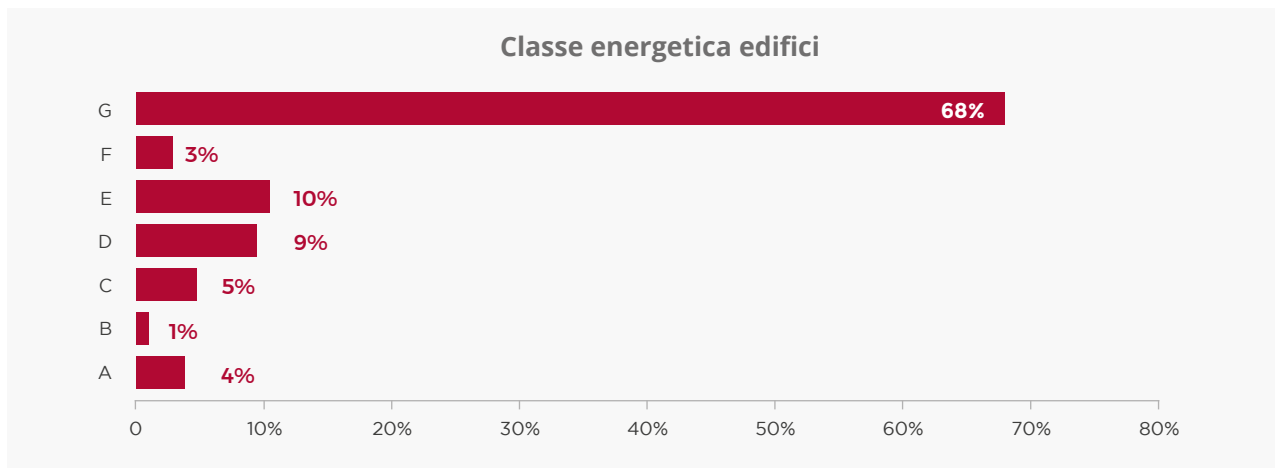


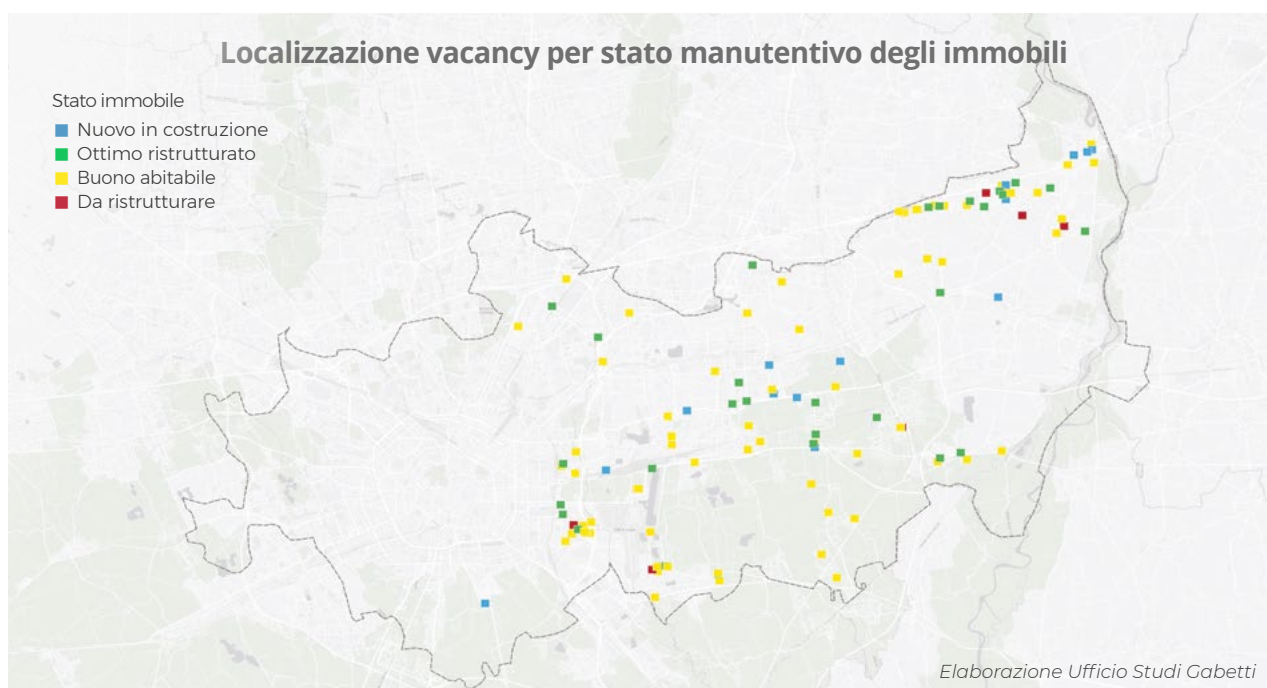


La messa a norma degli edifici è di fondamentale importanza. Ragion per cui, più che all'offerta di immobili già presenti nel territorio, a essere più ricercati sono gli edifici di recentissima costruzione, che hanno tempi di vendita ridotti rispetto a quelli più vetusti, dettate dalle varie due diligence necessarie ai vari insediamenti produttivi.

Interessante anche il dato relativo alla classe energetica degli edifici (disponibile per circa il 70% del campione), vista la sempre più crescente importanza della sostenibilità. Oltre il 70% degli immobili, si trova nelle classi meno performanti (**68%** in classe energetica G, **3%** in classe F). Seguono in ordine crescente di classe: **10%** in classe E, **9%** in classe D, **5%** in classe C, **1%** in classe B e **4%** in classe A.

Il fatto che circa il **70%** degli immobili sia in classe G ed F è indicativo del fatto che gran parte dell'offerta di immobili logistici - produttivi presenti nell'area dell'Adda Martesana è potenzialmente da ri-qualificare da un punto di vista sia edilizio, sia energetico/impiantistico. Un'opportunità i cui vantaggi avrebbero delle ricadute anche in termini di indotto per l'intero territorio dell'Adda Martesana.





## CONCLUSIONI

L'analisi del contesto industriale - logistico dell'area Est Milano ha portato alla luce alcuni elementi significativi di riflessione in termini di punti di forza, di debolezza e di opportunità per il territorio. Dal punto di vista della **localizzazione** l'area è **strategica**, grazie alle infrastrutture di collegamento quali la TEEM (Tangenziale Est esterna di Milano, A58) e la BreBeMi (A35). Non a caso si riscontra un'elevata domanda sia di operatori locali che internazionali, soprattutto per quanto riguarda spazi logistici e magazzini produttivi.

Emerge tuttavia in questo contesto un **disallineamento tra domanda e offerta** in termini qualitativi, soprattutto in riferimento alle caratteristiche costruttive e all'efficienza energetica degli edifici. La maggior parte degli immobili è in classe G ed è stata concepita secondo le esigenze dei modelli di produzione industriale del tempo, a fronte di una domanda attuale maggiormente orientata alla logistica.

Alla luce di queste tematiche, le opportunità su cui puntare potrebbero essere: la **riqualificazione** dell'offerta esistente, lo **sviluppo di nuovi poli logistici** innovativi e business park, una maggiore **integrazione** tra settore **industriale** e quello **logistico** (logistica e manifattura 4.0) e lo sviluppo logistica **last mile**.



## RIQUALIFICAZIONE DELL'OFFERTA ESISTENTE

Come emerge dall'analisi dell'offerta analizzata, gran parte degli immobili necessitano di essere riqualificati da un punto di vista sia funzionale che energetico. Oltre il 40% del campione analizzato risale a prima del 1986 ed era stato concepito per rispondere a esigenze produttive profondamente diverse da quelle del tessuto industriale attuale, mentre solo il 10% ha meno di 10 anni. Il 70% è inoltre in classe G o F, mentre la classe A e B coprono insieme meno del 5%.

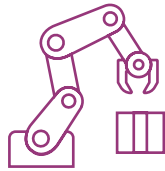
Considerando la maggiore rilevanza delle tematiche ambientali e degli alti costi di gestione per gli operatori, le imprese tendono oggi a sposare la sostenibilità in tutte le componenti fisiche e gestionali dell'immobile. I trend in atto confermano che rendere gli immobili performanti in termini di efficientamento energetico e dei costi di gestione sarà un requisito sempre più richiesto per competere nel mercato domestico e, soprattutto, in quello internazionale, dove gli standard energetici sono già elevati.



## SVILUPPO LAST MILE

I vuoti urbani che popolano l'area urbana a Est di Milano lungo la tangenziale potrebbero essere in parte riutilizzati per spazi dedicati alla **distribuzione dell'ultimo metro**, diventando abilitanti nell'ambito dei processi di **rigenerazione urbana**.

Infatti, accanto al modello mixed use a prevalenza residenziale, terziario e commerciale, e alle leve della cultura e della tecnologia (es: università, spazi museali, incubatori per start-up, etc) da sempre motori della rigenerazione urbana, anche la logistica urbana diventa un elemento sempre più strategico per la rigenerazione di parti di città.



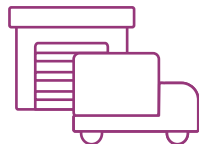
## INTEGRAZIONE INDUSTRIALE - LOGISTICA

Oggi giorno la logistica non è più considerata come un insieme di attività tradizionali legate al flusso fisico delle merci, ma come una **funzione organizzativa** che si basa sulla gestione di tutte le attività: scelte localizzative, approvvigionamento di materie prime, informatizzazione aziendale etc. Proprio per questa ragione, negli ultimi anni il tema della logistica è diventato oggetto di interesse in relazione alla “**Manifattura 4.0**” che sta imprimendo grandi cambiamenti nel mondo produttivo a livello globale. Come noto, la logistica gestisce il trasferimento di materie prime, componenti e prodotti finiti per la distribuzione sia ai produttori, sia ai consumatori.

Quindi una stretta collaborazione con la produzione è ritenuta di fondamentale importanza al funzionamento della supply chain. Le **innovazioni tecnologiche**, in questo senso, consentono di rafforzare la **connessione tra produzione e logistica** tanto da rendere quest’ultima un’attività aziendale integrata volta alla pianificazione di tutti gli aspetti legati alle imprese.

Attualmente le aziende e i clienti possono considerarsi tra loro interconnessi da un sistema logistico-produttivo. Tramite l'utilizzo di sofisticate piattaforme informatiche, questo sistema riesce a creare un dialogo tra i due soggetti portando vantaggi che vanno dal semplice miglioramento della catena logistica allo sviluppo di nuovi prodotti o, addirittura, di modelli di business. A quella che viene definita “Industria 4.0” si affianca la “Logistica 4.0” dove le parole chiave sono rappresentate da due tipologie di processi: (i) customizzare la produzione; (ii) rendere flessibili i processi.

Questi due fattori non coinvolgono solo gli aspetti tecnologici legati alle infrastrutture logistiche ma soprattutto le persone che abbiano competenze professionali adatte a questo nuovo modo di fare logistica.



## NUOVI POLI LOGISTICI INNOVATIVI E BUSINESS PARK

L’evoluzione moderna dei poli logistici sta contribuendo a integrare i capannoni per la logistica dotati dei migliori standard di efficienza e sicurezza per gestire la ricezione, lo stoccaggio e la spedizione delle merci, con edifici di design destinati ai servizi collaterali.

Tra questi, vanno considerati i servizi (fra gli altri, i centri di ricerca, i centri di aggregazione culturale, gli incubatori per start-up, i servizi di gestione dell’infrastrutturazione fisica e tecnologica del polo logistico, lo smaltimento dei rifiuti) che richiedono delle architetture spaziali innovative, mixed-use, così da rendere corale la relazione tra questi diversi usi.

Alle sue funzioni tradizionali, il polo logistico innovativo integra le cosiddette **tecnologie innovative 4.0** in modo da monitorare il prodotto in tutto il suo ciclo di vita fino alla consegna al consumatore finale in maniera automatizzata.

Questo consente di razionalizzare i tempi e i costi. Per ottimizzare queste nuove tecnologie, le attività logistiche vanno continuamente supportate - anche attraverso la sperimentazione sul campo di prototipi - da attività di ricerca e sviluppo. Ragion per cui, il polo logistico innovativo ha un'**architettura spaziale basata su usi misti**.

In ottica di sostenibilità, oltre alle nuove tecnologie costruttive in chiave green dei magazzini, i poli logistici innovativi vanno sempre più connessi alla rete sia del trasporto pubblico locale (bus cittadino, metropolitana, treno), sia delle piste ciclabili.

Questo andrebbe a incidere non soltanto in termini miglioramento ambientale, ma anche a livello di benessere e sicurezza del lavoratore che può raggiungere il luogo di lavoro con mezzi di trasporto alternativi all'auto privata.

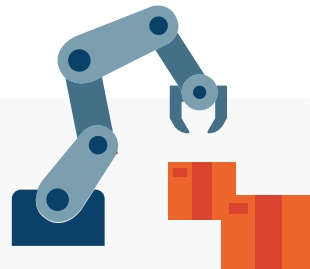
## AREA EST MILANO - MERCATO INDUSTRIALE LOGISTICO

### Punti di forza

- Zona strategica dal punto di vista infrastrutturale
- Elevata domanda di superfici a uso logistico e magazzino produttivo
- Domanda di operatori locali e internazionali

### Punti di debolezza

- Scarsità di offerta logistica nuova di ampie dimensioni
- Offerta vetusta, classe energetica prevalente G ed F
- Ampia offerta di immobili prettamente produttivi a fronte di una minore domanda



### Opportunità

- Riqualificazione dell'offerta esistente
- Nuovi poli logistici innovativi e business park
- Maggiore integrazione tra settore industriale e quello logistico (logistica e manifattura 4.0)
- Sviluppo logistica last mile
- Ulteriore investimento infrastrutturale da parte delle amministrazioni

# CASE HISTORY

## Nuova sede Italia **Citizen Watch Italy Spa**

### CARATTERISTICHE TRANSAZIONE

**Compravendita:** anno 2020/2021

**Comune:** Pozzo d'Adda

**Indirizzo:** via del commercio, 3

**Superficie:** 3.455 mq insistente su un'area di 6.185 mq

**Classe energetica:** A

**Categoria immobile e usi:** misto (produzione, magazzino, uffici)

**Strategic Advisor:** Gabetti Lombardia Industrial & Logistics

**Esigenze Cliente:** realizzazione dell'immobile su misura (Build to suite), per esigenze di uso misto (logistica, produzione, uffici)

**Area di localizzazione:** Adda Martesana

### DESCRIZIONE CONTESTO

L'immobile è sito nel comune di Pozzo d'Adda nel quadrante che si innesta tra la SP 104 e l'autostrada A4, e si affaccia su una rotonda con quattro strade di accesso distante 1,5 km dall'autostrada A4. L'immobile si sviluppa in una soluzione dedicata indipendente in prossimità delle aree industriali di Pozzo d'Adda e Trezzo sull'Adda.

### SUPPORTO GABETTI

La consulenza di Gabetti è consistita nel supporto al cliente nella ricerca dell'asset e in tutti gli accordi preliminari per la realizzazione dell'immobile su misura, accompagnandolo in tutte le fasi dell'operazione, sino alla stipula del rogito notarile.



## TUTTI I NOSTRI REPORT:



Residential Overview



Locazioni



Mercato delle Residenze di Pregio



Investment Overview



Office Market Overview



Office Focus Qualità



Alberghi



Industrial & Logistics



Trovi tutti i nostri report su **[gabettigroup.com](http://gabettigroup.com)** nella sezione ufficio Studi



Resta aggiornato sulle prossime uscite seguendo la nostra **[pagina linkedin](#)**

*Il presente report non deve costituire la base per negoziazioni o transazioni senza una specifica e qualificata assistenza professionale. Malgrado i fatti e i dati ivi contenuti siano stati controllati, Gabetti Property Solutions S.p.A. non fornisce alcuna garanzia di accuratezza e veridicità e non assume alcuna responsabilità in ordine ad eventuali danni, diretti o indiretti, di qualsiasi natura, patiti da terzi in relazione al presente report ed alle informazioni in esse contenute. Le informazioni e i dati contenuti nel presente report possono essere riprodotti, in tutto o in parte, e ad essi ne può essere fatto riferimento in pubblicazioni diverse dal presente report a condizione che venga debitamente citata la fonte degli stessi: Gabetti Property Solutions S.p.A. - © Gabetti Property Solutions S.p.A.*



**UFFICIO STUDI GABETTI**

**Francesca Fantuzzi**  
*Responsabile*  
ffantuzzi@gabetti.it

**Diego Vitello**  
*Analista*



**Luca Blasi Toccacelli**  
*Direttore Generale*  
*Divisione Agency*

**Paolo Consoli**  
*Strategic Advisor Lombardia*  
*Industrial & Logistics*  
pconsoli@gabetti.it

**Team di Progetto:**  
*Chiara Grandino*  
*Roberta Giusto*  
*Fabio Facchetti*  
*Marco Brisolin*  
*Marcello Guazzoni*



