



Logistica 4.0 sfida all'ultimo miglio

Importanti e rapidi cambiamenti hanno interessato il comparto negli ultimi anni grazie all'enorme crescita, spinta dalla pandemia, dell'e-commerce. E altri sono dietro l'angolo. Vediamo quali con Filippo Salis, esperto del settore

di Elisabetta Colombo

**FONDATA A MILANO NEL 2016 DALL'INTRA-
PRENDENZA DI FILIPPO SALIS, SFRE, SER-
VICES FOR REAL ESTATE, SI È GUADAGNATA
IN POCHI ANNI UN POSTO DI RILIEVO COME
SOCIETÀ DI PROJECT & CONSTRUCTION MA-
NAGEMENT, SPECIALIZZATA** in immobili di
logistica e light industrial. Il gruppo include
altre due società, Sfe, Services for Enginee-
ring, e SfcM, Services for Construction Ma-
nagement, e vanta un team di cento profes-
sionisti con elevate professionalità al servizio
della logistica più innovativa.

**Il vostro core business è la progettazione
di immobili per la logistica, un settore che
negli ultimi anni ha subito forti cambia-
menti; quali sono oggi le caratteristiche
più importanti?**

Grandi trasformazioni hanno interessato la
logistica: il contenuto è cambiato e di conse-
guenza anche il contenitore è cambiato. Noi

progettiamo il contenitore e possiamo affer-
mare che oggi siamo alla logistica 4.0, grazie
alla robotica e all'automazione. Che sul fronte
degli edifici significa uscire dalle caratteristi-
che standard, come le altezze, per esempio,
che oggi possono variare dai 18 ai 40 metri,
o i muri tagliafuoco che sono molti meno
e permettono di avere
spazi più ampi, o an-
cora le certificazioni
ambientali ad alto livello che garantiscono la
massima flessibilità.

**Come prevedete si svilupperà questo set-
tore a fronte dell'enorme crescita dell'ac-
quisto on line, complice la pandemia, da
parte del piccolo consumatore?**

La pandemia ha dato una grande accelerata a
un processo già in corso. I nostri clienti sono
sempre più diversificati: offriamo soluzioni

alla grande distribuzione organizzata ma an-
che alla farmaceutica e all'e-commerce, quel-
lo che più incisivamente si è sviluppato negli
ultimi anni, con esigenze particolari. Ogni
settore ha diverse necessità e la declinazio-
ne della flessibilità è d'obbligo. In ogni caso
diventa sempre più dominante la posizione
rispetto alla capacità di stoccaggio.

**A proposito di esigenze, qual è la più ur-
gente e incalzante?**

Senza dubbio quella che possiamo definire
dell'ultimo miglio: l'e-commerce chiede per
sua natura una distribuzione molto più capilla-
re, con magazzini molto più piccoli, di 3-4mila
metri quadri di superficie. E all'opposto ci
sono i grandi hub logistici che arrivano anche
a 180mila metri quadri, come quello che ab-

**GLI HUB DEL FUTURO AVRANNO
BISOGNO SOPRATTUTTO DI SEMPRE
MAGGIORE FLESSIBILITÀ E INNOVAZIONE
OLTRE A UNA FRUIBILITÀ MOLTO ELEVATA**

biamo progettato per
Adidas a Mantova, in
una posizione chiave
sulla direttrice euro-
pea del Brennero, in-
vestimento globale per un polo logistico sorto
all'insegna della massima sostenibilità.

**Un parco logistico costruito ex novo, ma
la vostra attività prevede anche la ricon-
versione di edifici dismessi: si tratta di un
fenomeno italiano o anche straniero?**

La riconversione è sicuramente la formula
più sostenibile: pensiamo alle polveri, al tra-
sporto delle macerie e a tutti quei fattori che



EDILIZIA, COSTRUZIONI, REAL ESTATE

fanno della demolizione, della quale peraltro noi italiani non siamo mai stati grandi fan, un processo molto più inquinante. La riconversione negli altri Paesi è iniziata anni fa, penso ad esempio alla Gran Bretagna, e noi siamo rimasti indietro, complice anche il fatto che in Italia, più che altrove, bisogna fare i conti con l'aspetto archeologico.

Flessibilità, dunque, ma anche sostenibilità, non solo ambientale; c'è anche una sostenibilità sociale?

L'aspetto sociale è duplice perché investe il lavoratore e il territorio. Quando si parla di sostenibilità si parla di benessere sul luogo di lavoro: oggi costruiamo parchi logistici e in quella parola ci sta tutto. E devono essere parchi anche per il territorio, fruibili dalla comunità. Belli e vivibili. Si genera così un circolo virtuoso perché se c'è buona logistica si sviluppa anche una buona economia che investe tutto il territorio.

Insomma, una logistica a 360° che punta sull'innovazione. A questo proposito, voi operate con la metodologia Bim (Building information modeling) a sette dimensioni. Ci spiega di cosa si tratta?

Il Bim permette la ricostruzione virtuale dell'edificio ma va ben oltre la riproduzione

3D dell'immobile, che si limita a disegnare elementi per poi inserirli nel progetto. Lo step 4D consente infatti la programmazione di tutta l'attività di cantiere legata alle tempistiche, mentre il 5D è il livello dei costi: il sistema è in grado di calcolare il costo dei materiali e del lavoro. Il livello 6D è quello dei parametri legati alla sostenibilità e ai livelli di consumo energetico, mentre il 7D è costituito da un grande *data room*, che include tutta la documentazione legata all'edificio, dai progetti, alle conformità degli impianti, fino alle garanzie. È possibile così creare un vero e proprio alter ego virtuale dell'immobile, con tutti i vantaggi che ne conseguono. Tuttavia, la nostra sfida non è quella di applicare la metodologia Bim alle nuove costruzioni, quanto quella di utilizzarlo per la riconversione di vecchi edifici: oggi le nuove tecnologie, come i droni e i laser, ci facilitano.

Davvero una logistica 4,0 che apre le porte a nuovi scenari. Quanto pesano ancora le carenze infrastrutturali legate ai trasporti e le difficoltà burocratiche, che sono le caratteristiche negative del nostro Paese?

Per quanto riguarda gli adempimenti, in Italia ci sono regole che cambiano non solo da regione a regione ma persino da un comune all'altro. L'unico ente che ha fatto ordine nel-

le sue normative è il Dipartimento dei vigili del fuoco, che oggi ha norme valide su tutto il territorio nazionale. Un tassello molto importante ma non sufficiente in un quadro in cui ottenere un permesso per costruire è già una vittoria.

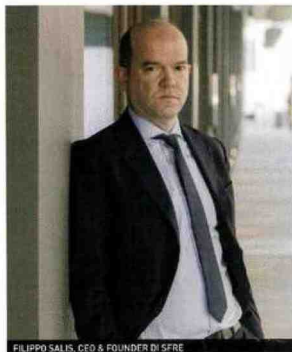
Quindi siamo meno competitivi?

La nostra competitività sta nell'elasticità mentale, nella quale siamo maestri, che ancora riesce a livellare i gap competitivi con gli altri Paesi. E fra l'altro i fondi immobiliari sono quasi tutti stranieri, il che ci aggiunge la difficoltà di dover spiegare e giustificare ostacoli che negli altri Paesi non esistono.

E sul fronte dei trasporti?

Anche su questo fronte il filo conduttore è la flessibilità. Negli ultimi anni si è spinto molto sull'elettrico ma l'esperienza ci dice che l'elettrico non funziona per i grandi truck per i quali è preferibile l'idrogeno. Il mezzo elettrico è quindi un'ottima soluzione per l'ultimo miglio, ma non per le grandi distanze. E infatti un grande player dell'e-commerce, che ci ha fatto progettare una grande parcheggio per van elettrici, al momento lo utilizza solo al 20% e ci vorranno anni prima che vada interamente a regime. Per quanto riguarda invece il trasporto su rotaia, in Italia non è facile costruire nuove linee, ma anche in questo caso la parola chiave è riconversione; ripristinare linee esistenti sarebbe possibile e sostenibile. E poi ci sono i porti: il nostro Paese è baricentrico nel Mediterraneo, ma il nostro primo porto per traffico di merci è Trieste, non proprio al centro del Mediterraneo. E Genova? E Civitavecchia? E i porti del Sud? Abbiamo ancora molte carte da giocare e possiamo essere ancora più innovativi. Sfre continuerà ad essere in prima linea per sviluppare potenzialità e soddisfare nuove esigenze.

www.sfre.it



FILIPPO SALIS, CEO & FOUNDER DI SFRE



**LA DISTRIBUZIONE
 SARÀ SEMPRE
 PIÙ CAPILLARE
 E CON MAGAZZINI
 MOLTO PIÙ PICCOLI**