

INDUSTRIA MOLITORIA. Da luglio 2008 frequenza bisettimanale da Giovinazzo a Trieste



La Casillo sposta il grano duro via treno: costi ridotti del 30%

Partnership
con Lugo
Ora l'azienda
pugliese
vende capacità
a Heineken
e Peroni da
Nord a Sud

Quasi sempre è una grande necessità a far nascere le soluzioni più creative. Per la Molini Casillo di Corato, uno dei leader mondiali nel settore del grano duro, la grande necessità era mantenere un cliente storico, Pasta Zara di Trieste, secondo produttore e primo esportatore italiano di pasta. È nato così, a luglio scorso, il treno blocco che due volte

a settimana trasporta il grano duro dal terminal di Giovinazzo al terminal Autamarocchi di Trieste: 908 km su ferro, che erano un esperimento ma che per il big pugliese del grano si sono trasformati in una nuova opportunità di business.

«Sulla direttrice adriatica non c'erano treni blocco per Trieste, quindi per i Balcani», racconta Giuseppe Trevissoi, docente al Politecnico di Bari e consulente

della Casillo, per anni responsabile logistica in Natuzzi. Quindi Casillo si è dovuto attrezzare, investendo prima in ricerca e sviluppo e poi in infrastruttura. Ne è nata così la partnership con Enzo Poli (Lugo Terminal): insieme hanno rilevato il 40% di Giovinazzo Terminal, che a sua volta controlla il 40% di Surbo Terminal (nel leccese) e ha a disposizione un traghetto merci. «Sulla linea esisteva un problema di aggragazione – dice Trevissoi – perché mancava la massa critica, e le aziende che hanno necessità di trasporto spesso faticano a mettersi insieme».

Ma con 1,5 milioni di tonnellate di grano duro l'anno, di cui 700mila di solo trading e 800mila movimentate, Casillo ha le spalle abbastanza larghe per farsi ascoltare. In questo settore l'incidenza dei costi di trasporto è notevole rispetto alla materia prima: «Del resto – dice l'Ad Francesco Casillo – vendiamo quasi il 50% della nostra semola al Nord Italia, e stavamo rischiando di non

essere più competitivi». Visto anche il caro gasolio il treno era l'unica soluzione. L'azienda barese ha acquistato 100 tank container pressurizzati da 30 piedi, e con Alpeadria e Trenitalia ha dato il via all'iniziativa: ogni treno, composto da 16 carri e 32 tank da 31 tonnellate l'uno, del peso complessivo di circa 1.280 tonnellate, abbate i costi di trasporto del 30% e allo stesso tempo toglie dalle strade 32 Tir. Il percorso viene coperto in 16 ore che, grazie alle caratteristiche tecniche dei container, non pregiudicano la qualità della materia prima trasportata. Il capolinea è al terminal di Trieste Aquilinia gestito da Autamarocchi, che attraverso i propri semirimorchi smista poi le semole verso gli stabilimenti Zara di Muggia e Treviso.

Per il momento è prevista una sola coppia di treni a settimana, ma secondo la Casillo i margini di crescita esistono: «Possiamo vendere capacità di trasporto a chi ne ha bisogno – dice Trevissoi – e siccome la logi-

stica non è il nostro core-business, garantiamo prezzi competitivi». Le prime ad approfittarne sono state Peroni ed Heineken: nel ritorno verso Sud, infatti, il treno trasporta farina di mais per gli stabilimenti di Bari e Massafra, ma ci sono già altre richieste anche nella prospettiva transfrontaliera: il traffico merci tra la Puglia e i Balcani è particolarmente sviluppato.

Nel frattempo, il fatturato della Casillo cresce (il 2008 dovrebbe chiudersi a quota 500 milioni, contro i 412 dell'anno precedente) e anche le problematiche legate al trasporto. L'azienda pugliese ha ampliato il suo impegno sulla logistica, con un investimento che tocca i 6 milioni: è recente l'acquisizione del terminal portuale merci di Barletta, e l'azienda sta espandendo le capacità di stoccaggio dello stabilimento di Corato (circa 180mila tonnellate). ■

**MASSIMILIANO
SCAGLIARINI**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SUI BINARI VIAGGIANO 50MILA TONNELLATE

I numeri della Casillo: le quantità si riferiscono alle previsioni per il 2009

Fatturato 2008	500 milioni*
Materia prima trattata	1.500.000 t/anno
Materia prima trasportata - di cui con treno blocco	800.000 t/anno 50.000 t/anno

* stima



Vacondio, Italmopa: «Gli enti pubblici intervengano» – Catena debole e polverizzata

«Piani Rfi inaccettabili»

Non solo grano e farina ma anche logistica. L'industria molitoria vede nell'efficienza dei trasporti una delle chiavi per essere competitiva. Con un ruolo di primo piano per l'intermodalità, il cui sviluppo risulta decisivo per l'approvvigionamento delle materie prime: «L'ingresso nell'Unione europea dei Paesi dell'Est – ha commentato il presidente di Italmopa (Associazione Industriali Mugnai d'Italia) Ivano Vacondio, in un convegno a Milano in occasione di Ipack-Ima – ha ampliato l'offerta sul mercato: ora un'impresa può comprare il frumento da almeno dieci Paesi diversi. E ora come non mai abbiamo bisogno di un sistema efficiente e di una rete infrastrutturale moderna in grado di favorire la movimentazione delle merci».

A preoccupare le imprese arriva però la proposta di Rfi, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e degli accessi, di rinnovi contrattuali particolarmente onerosi che mettono in discussione il mantenimento dei raccordi utilizzati. «Finora noi imprenditori abbiamo investito molto – ha proseguito Vacondio –, mettendo a norma i nodi ferroviari per contenere i treni completi e adattandoci alle tariffe, mentre ora rischiamo di dover smantellare tutto con un grave danno economico. Le condizioni presentate sono inaccettabili; soddisfano sicuramente gli interessi di Rfi, ma danneggiano l'intero Paese, per cui chiediamo agli enti pubblici di intervenire. Come associazione ci impegniamo a stipulare dei contratti di network che siano in grado di giovare a tutti».

In attesa di un confronto con la società di Fs, non presente al convegno, arriva un'idea dall'altra Spa del gruppo, Trenitalia Cargo: un piano di logistica intermodale che integra ferro e gomma per servire gli impianti industriali privi di raccordo ferroviario. «Il progetto pilota – ha spiegato Milena Ragusi – sarà attivo entro l'anno e prevede l'uso di casse mobili con pianale, il trasbordo in interporto e la consegna su strada al destinatario, che avrà modificato le proprie strutture di ricezio-

ne in modo da consentire lo scarico con ribaltamento posteriore». Oltre a raggiungere stabilimenti non collegati dalle ferrovie, Trenitalia punta a creare «centri di distribuzione» per un approvvigionamento variegato sul territorio capace di rispondere alle esigenze dei destinatari finali, in primo luogo mulini e piccoli industriali. Una crescita di competitività per la stessa Trenitalia che nella campagna cerealicola 2007-2008 ha trasportato oltre un milione e mezzo di tonnellate, principalmente in importazione. I principali flussi di traffico riguardano la Francia e alcuni Paesi dell'Europa orientale come Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania, ma è rilevante anche il traffico dai porti italiani, tra cui Genova, Venezia e Ravenna.

Secondo un'elaborazione di Italmopa su dati Istat, nel 2008 l'Italia ha importato 3,764 milioni di tonnellate di grano tenero e 1,677 milioni di grano duro, confermando un trend decrescente. Aspettando i dati del 2008 dell'Unione degli industriali pastai italiani (Unipi), nel 2007 le esportazioni di pasta sono aumentate: 1,7 milioni di tonnellate rispetto a 1,669 del 2006.

«Il frumento tenero – ha commentato Giuseppe Bruno, docente di Ricerca operativa alla facoltà di Ingegneria dell'Università Federico II di Napoli – viene soprattutto dall'Europa, con Francia e Germania in testa, quindi il treno rappresenta un'ottima soluzione, mentre il grano duro arriva per il 44,7% da Stati Uniti e Canada, soprattutto via mare. La catena logistica italiana è ancora molto debole; soffre della polverizzazione dell'offerta e della scarsa presenza di servizi logistici avanzati. Pertanto gli interventi devono essere diretti allo sviluppo di un sistema integrato e alla creazione di progetti di logistica di filiera, come diversi enti, in collaborazione con il ministero dei Trasporti, stanno già facendo da nord a sud». ■

GIULIA GORGAZZI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anche i cinque robot spostano i pallet con il solare

Grandi Molini Italiani alimenta il magazzino con il fotovoltaico

Robot alimentati a energia solare spostano, in modo totalmente automatico, pallet carichi di merce: non siamo in una scena di Wall-E, il cartone animato della Disney che ha per protagonista il piccolo robot che ripulisce la terra, ma nello stabilimento di Coriano Veronese di Grandi Molini Italiani, il più importante gruppo molitorio italiano e il terzo a livello europeo.

Sul tetto del magazzino, già dotato di un sistema automatico Swisslog di movimentazione dei pallet, nel quale cinque robot spostano mediamente 600 bancali di merce al giorno, è stato installato un sistema di pannelli fotovoltaici che forniscono tutta l'energia elettrica necessaria alla struttura. I robot, che automaticamente si dirigono ai punti di ricarica delle batterie appena il livello d'energia scende sotto il livello di guardia, sono alimentati esclusivamente con energia solare.

L'impianto fotovoltaico copre una superficie di circa 4.000 mq e ha una potenza installata di 256 kWp; è realizzato con 1.418 pannelli in silicio monocristallino e ha richiesto un investimento di 1,3 milioni di euro, che saranno ammortizzati in circa 12 anni grazie al conto energia che la cassa di Risparmio di Ferrara ha anticipato interamente a Grandi Molini Italiani, finanziando così l'operazione.

L'aspettativa di vita dell'impianto è di circa 25 anni: produrrà annualmente 250mila kWh di energia elettrica, pari al consumo di un centinaio di famiglie e permetterà di evitare l'emissione di 72.500 chili di anidride carbonica.

Con l'attivazione dei pannelli solari il magazzino è completamente autosufficiente anche sotto l'aspetto energetico: all'interno della struttura la piccola flotta dei veicoli automatizzati funziona 24 ore su 24 movimentando i pallet carichi di pacchi di farina da 0,5 e 1 kg nei 3.300 slot disponibili.

L'impianto fotovoltaico è stato realizzato e progettato dalla Elettroservice concessionaria Enel ed è il più grande in Provincia di Verona.

Lo stabilimento di Coriano Veronese produce farine di grano tenero in confezioni destinate al mercato del largo consumo (1 chilo e mezzo chilo) e ha una capacità di macinazione di 400 ton/giorno. L'impianto ha una capacità di confezionamento di 350 tonnellate giorno di farina mentre lo stoccaggio dei prodotti finiti è di 2.000 tonnellate. Grandi Molini Italiani ha un fatturato di circa 350 milioni di euro, con 250 dipendenti e ogni anno trasforma oltre 1 milione di tonnellate di grano, in farina di grano tenero e semola di grano duro. ■

F.Tan.

© RIPRODUZIONE RISERVATA