

Imprese & Territori



COMAU CON GEELY AUTOMOBILE
Comau ha sviluppato una linea di assemblaggio automatizzata di motori elettrici per Geely Automobile Holdings, presso il suo stabilimento

Geely Veremt, a Ningbo (Cina). La linea utilizza un sistema di produzione automatizzata flessibile per assemblare motori a magneti permanenti, cambi e trasmissioni elettroniche

Trieste più forte anche delle proteste: resta il primo porto ferroviario in Italia

Logistica/1

Nel 2021 movimentati 9,304 treni (+15%), superati i 10 mila con Monfalcone

D'Agostino: «Modello unico in Europa, grazie a Pnrr e fondo complementare»

Marco Morino

Il porto di Trieste non si è mai fermato, neppure nei mesi più duri della pandemia e delle proteste contro l'obbligo del green pass, confermando la sua centralità nel sistema logistico nazionale. E confermando soprattutto che la ferrovia è nel Dna del porto giuliano. Anche nel 2021 Trieste è risultato il primo porto ferroviario d'Italia, con 9.304 treni movimentati (+15,13% sul 2020). Se a questo dato aggiungiamo anche il traffico ferroviario del porto di Monfalcone, con cui Trieste fa sistema, i treni merci movimentati, cioè in ingresso e in uscita da entrambi i porti, superano quota 10 mila (per la precisione sono 10.621). Dice Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale: «Si tratta di un dato unico in Italia e in Europa, che giustifica e sostiene l'importante politica di investimento ferroviario che l'Autorità portuale, Rfi, la Regione Friuli Venezia Giulia e il ministero delle Infrastrutture stanno sviluppando in quest'area anche grazie ai finanziamenti del Pnrr e del fondo complementare». In particolare, il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), per il potenziamento e l'ammodernamento del sistema portuale Trieste-Monfalcone, ha stanziato 416,5 milioni di euro (409,5 milioni per Trieste e 7 milioni per Monfalcone).

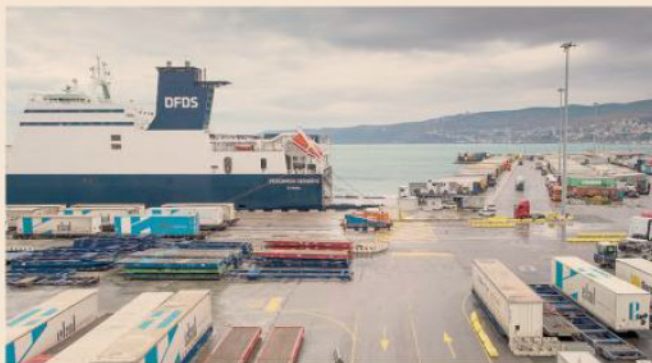
leri l'Autorità portuale ha diffuso il bilancio dell'attività relativo all'anno 2021. I numeri dicono che il porto di Trieste lo scorso anno ha avviato un forte recupero sul primo anno della pandemia: +2,23% i volumi totali, con più di 55 milioni di tonnellate movimentate. Inoltre, lo scalo giuliano è tra i leader in tema di sostenibilità su scala europea: già oggi, oltre il 50% dei container e il 41% dei semirimorchi prendono le vie dell'Europa Centro-Orientale attraverso i servizi intermodali che quotidianamente partono e arrivano da/a Trieste. Un andamento in totale controtendenza rispetto alla media italiana e di altri Paesi europei, se si pensa che la Ue stabilisce di raggiungere per il traffico cargo ferroviario la soglia del 30% entro il 2030, e del 50% entro il 2050. Osserva l'Autorità portuale: «Tutti i risultati che rimarcano la forza dell'operatività dello scalo, nonostante i numerosi e pesanti ostacoli apparsi lo scorso anno. Tra di essi, non possono essere sottovalutati gli effetti della perdurante

pandemia e le manifestazioni no green pass davanti al varco IV, che hanno limitato l'attività del porto nel mese di ottobre. Nonostante queste difficoltà, l'esito finale rimane largamente positivo e promettente».

Tra i fatti salienti del 2021 si segnalano: l'arrivo della prima nave alla nuova piattaforma logistica gestita da Hblu, operatore terminalistico del porto di Amburgo (marzo); il rafforzamento del collegamento ferroviario con Norimberga (aprile); l'inaugurazione della prima sede di promozione all'estero a Budapest, in Ungheria e la riattivazione del collegamento ferroviario con le stazioni di Servola e Aquilina (settembre). Questi due scali sono sorti rispettivamente negli anni Trenta e negli anni

Sessanta del secolo scorso per lo sviluppo dell'area industriale giuliana (aree dell'ex Aquila e dell'ex ferrovia di Servola). Vennero dismessi negli anni Novanta e da qualche mese Rete ferroviaria italiana li ha riattivati non più per il trasporto di prodotti industriali e siderurgici, ma per quello delle merci che fanno capo al porto. Al momento il porto di Trieste risulta collegato, attraverso la ferrovia, con Austria, Germania, Belgio, Slovacchia, Repubblica Ceca, Ungheria e, in Italia, con Pordenone, Padova, Brescia, Milano. Per quanto attiene il settore container, il 2021 sconta una flessione del -2,42% pari a 757.243 teu movimentati. Calo che risale a molteplici fattori: pandemia, blocco di Suez, aumento dei noli, difficoltà nel reperimento di container vuoti e, a ottobre, le manifestazioni. Concausa che hanno inevitabilmente portato a ripercussioni negative sul traffico containerizzato.

Rafforzate le linee ferroviarie con la Germania, rilancio per gli scali storici di Servola e Aquilina



Porto di Trieste. L'intermodalità nave-treno è storicamente il punto di forza dello scalo marittimo giuliano

Bracchi cresce e investe nell'innovazione

Logistica/2

Il management prevede una crescita in linea con quella vista nel 2021

Enrico Netti

Un piano d'investimenti focalizzato sul fronte dell'innovazione tecnologica e l'automazione dei processi puntando su soluzioni per la tracciatura delle spedizioni e l'integrazione dei sistemi. Queste le aree su cui si concentra il piano di sviluppo di Bracchi, gruppo bergamasco dei trasporti e della logistica, che archivia il 2021 con un aumento del fatturato. «Le vendite 2021 si attestano sopra i 155 milioni in

netta crescita sul 2020 (terminato con 142 milioni ndr)», dice Umberto Ferreri, ad del Gruppo dal febbraio 2021. Nel 2022 continueremo a tenere d'occhio potenziali acquisizioni e proseguiremo gli investimenti in tecnologia. Queste le sfide che il mondo della supply chain affronterà nei prossimi anni». Quest'anno, in particolare, il gruppo prevede di aumentare l'offerta di servizi e di aumentare gli investimenti a supporto dello sviluppo.

Una crescita che sarà in linea con le performance del 2021. «Il business della logistica sta subendo un interessante ribaltamento. Monitoriamo con continuità il mercato per valutare opportunità che ci consentano di estendere il perimetro aziendale e per aumentare la nostra penetrazione in alcuni segmenti specifici come il fashion e l'industria», continua l'ad. «Intendiamo proseguire

sulla via del rafforzamento del nostro network europeo come parte integrante del nostro modello di business». Con circa 600 addetti impiegati in una dozzina di poli logistici e 7 filiali in Europa per complessivi 300 mila metri quadri di magazzini Bracchi punta sull'espansione commerciale rafforzando la partnership di lungo periodo con i clienti che spaziano dai trasporti eccezionali alla logistica fashion ai servizi per le aziende di e-commerce. Tra i nodi pesa la carenza di autisti e l'andamento crescente del costo del gasolio e dei pedaggi oltre ai rincari delle utilities. A seguito dei

Nel 2022 continueremo a tenere d'occhio le potenziali acquisizioni e proseguiremo gli investimenti in high tech

processi di rilocalizzazione di alcuni clienti il gruppo si attende un aumento della richiesta di movimentazione delle merci a livello europeo controbalanciato da minori volumi provenienti dall'estero orientale.

Sull'orizzonte della sostenibilità l'azienda continua a investire nel rinnovamento del parco veicoli acquistando mezzi alimentati con carburanti ecologici come il gas liquefatto, il gas naturale compresso e i veicoli elettrici.

Per finire Ferreri sottolinea l'importanza delle certificazioni ambientali richieste dai clienti «per le quali abbiamo in corso il processo per estendere il riconoscimento a tutti i siti - sottolinea -. Entro quest'anno l'azienda otterrà le certificazioni 45001 e 14001, gli standard internazionali su sicurezza e ambiente».

enrico.netti@isole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Reti e strade per il rilancio a sud di Roma

Unindustria Lazio

Presentato lo studio per il piano di sviluppo di Pomezia e di Aprilia

Andrea Marini

Potenziare il sistema delle reti tra imprese, investire sulle infrastrutture stradali. Dare una spinta alla ricerca e alla formazione. Rendere più vivibile il territorio investendo su giovani e

qualità del capitale umano. Sono questi alcuni degli elementi emersi ieri durante la presentazione di uno studio, promosso da Unindustria Lazio, la Camera di Commercio di Roma e l'Università La Sapienza, per definire gli elementi di un piano di sviluppo territoriale dell'area produttiva a sud di Roma, in particolare nei comuni di Pomezia e Aprilia.

Si tratta di un'area con una struttura produttiva consistente (le imprese sono passate da 9.924 del 2016 a 10.344 del 2021) trainata dal manifatturiero (926 imprese) e 15 mila addetti, in primis nel farmaceutico, seguito da alimentare, chimico, prodotti in me-

tallo e macchinari). Per numero di addetti, si tratta di circa il 10% dell'apparato manifatturiero regionale.

«Citroviamo», spiega Angelo Camilli, presidente di Unindustria Lazio, «in una fase di grande trasformazione economica e sociale, che punterà molto sulla sostenibilità e sulla digitalizzazione. Le risorse non mancheranno, sia con il Recovery plan che con la programmazione europea. L'obiettivo è non farsi trovare impreparati». È un momento importante perché si cominciano a caratterizzare nuovi strumenti e nuove forme di finanziamento. Questo studio è importante per dare un supporto scien-

tifico allo sviluppo del territorio», aggiunge il presidente di Unindustria Aprilia, Renato Sciarra. «La nuova programmazione regionale per sette miliardi», afferma Paolo Orneli, assessore allo Sviluppo della Regione Lazio, «prevede non solo la realizzazione di infrastrutture come la Roma-Latina e la Cisterna-Valmontone, ma anche bandi, incentivi e finanziamenti alle imprese. Aspettiamo proprio in questi giorni la nuova carta degli aiuti europei dove è previsto il raddoppio delle aree dove sostenere gli investimenti produttivi, tra cui anche Aprilia e Pomezia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MUSICA E BUSINESS

Eurovision song contest 2022, Torino ospita l'evento a maggio

Passaggio di consegne tra Rotterdam e Torino, città che ospiterà l'Eurovision Song Contest 2022. A Palazzo Madama l'incontro tra due sindaci, Ahmed Aboutaleb e Stefano Lo Russo, con il sorteggio delle semifinali della manifestazione. Torino ospiterà le tre serate dell'evento, il 10, il 12 e il 14 maggio, al Palasport. La vittoria della Maneskin

(nella foto) nella scorsa edizione ha aperto le porte all'Italia come paese ospitante. «Eurovision song contest» ha detto la presidente Rai, Marinella Soldi - è una grande festa della canzone e dei giovani europei. La Rai è orgogliosa di organizzare l'edizione 2022 con una platea di 200 milioni di spettatori tv».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Italia seconda al mondo dopo il Canada nella lotta allo spreco alimentare

Sostenibilità

Fondazione Barilla: sprecato solo il 2% del cibo prodotto lungo le filiere

Micaela Cappellini

Gli sforzi più recenti dell'Italia sono stati premiati: siamo il secondo Paese più virtuoso al mondo, dopo il Canada, nella lotta allo spreco alimentare. A certificarlo è l'edizione 2021 del Food sustainability index, l'indice di sostenibilità alimentare elaborato dalla Fondazione Barilla insieme con Economist Impact. La classifica prende in esame il nesso cibo-salute-ambiente in 78 Paesi, che insieme rappresentano oltre il 92% del Pil e della popolazione mondiale. E quest'anno ci vede tra le realtà più attente.

A livello domestico, lo spreco alimentare pro capite annuo in Italia è di circa 67 chili, quello nella ristorazione di 26 Kg quello nella distribuzione di 4; è il dato più basso registrato tra i Paesi analizzati dall'indice. A questo, vanno sommate le perdite di cibo lungo la filiera, che noi ammontano al 2% di quanto viene prodotto. «L'Italia», sostiene Maria Antonelli, direttrice della ricerca della Fondazione Barilla, «è sulla buona strada nella lotta allo spreco alimentare, che a livello globale riguarda un terzo del cibo prodotto, e possiamo essere presi come riferimento dal resto del mondo. Merito anche di iniziative come la Legge Gadda che ha facilitato, anche tramite agevolazioni fiscali, la donazione delle eccedenze alimentari alle Onlus». Questo intervento normativo, riconosciuto come best practice a livello mondiale, già nel suo primo anno di entrata in vigore (2016-2017) ha visto aumentare le donazioni di cibo alle Onlus del 21%.

Per quanto riguarda gli altri indicatori analizzati dal Food sustainability index, particolarmente buoni risultano i dati relativi alla qualità della vita, cioè all'impatto del cibo sulla salute: a livello europeo, con lo score di 86 siamo dopo Francia e Spagna, ma

prima della Germania. Anche l'aspettativa di vita in Italia è piuttosto alta: quella alla nascita è di 83,2 anni, mentre l'aspettativa di vita in salute è di 71,9 anni. La mortalità da malattie non trasmissibili è di 235,6 abitanti ogni 100 mila, uno dei dati più bassi tra quelli di tutti i Paesi analizzati. Sui temi nutrizionali, in generale, appare forte l'impegno del nostro Paese nel promuovere un'alimentazione sana e sostenibile. Quanto al terzo pilastro dell'indice, quello che ha a che fare con l'agricoltura sostenibile, l'Italia deve invece migliorare ancora. Come per molti Paesi del Mediterraneo, la pressione sulle risorse di acqua di superficie e di falda per la produzione alimentare è piuttosto alta; per questo il nostro punteggio oggi è al di sotto della media mondiale. Molto dipenderà da quanto sapremo tradurre in realtà

Gli sgavri fiscali sulla donazione delle eccedenze alimentari sono all'avanguardia

i progetti per l'irrigazione sostenibile contenuti nel Pnrr.

In agricoltura sostenibile, il Food sustainability index dimostra che ovunque esistono ancora ampi margini di miglioramento; per esempio, meno del 50% di tutti i Paesi analizzati stanno inserendo il tema dei cambiamenti climatici nelle loro politiche. I Paesi con i risultati migliori in questo pilastro includono Finlandia, Estonia, Austria, Tanzania e Svezia.

Giappone, Svezia, Danimarca, Francia e Cina sono invece i primi cinque Paesi con le migliori performance nell'affrontare le sfide nutrizionali, dalla carenza di nutrienti alle aspettative di vita. Per i ricercatori della Fondazione Barilla, questa è probabilmente l'area che più mette in luce le differenze di reddito tra i Paesi: su 20 Paesi con i migliori risultati sono infatti Paesi ad alto reddito, in cui le diete sane e sostenibili sono economicamente accessibili alla popolazione. Tuttavia, solo 7 di questi 19 includono l'aspetto della sostenibilità della dieta nelle linee guida alimentari nazionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA