

SPECIALISTI IN GRANDI OPERE

Dopo avere collaborato allo smaltimento della Costa Concordia, la bresciana Germani è ora protagonista dei trasporti relativi al più grande intervento per il recupero di un'area industriale dismessa in Europa, la Falk di Sesto San Giovanni

di Michele Latorre





ATTUALITÀ

Fino al 1993 era uno dei più importanti poli siderurgici italiani, poi la Falk decise di chiudere le acciaierie di Sesto San Giovanni, abbandonando questa enorme area di un milione e quattrocentomila metri quadrati, che poi è stata rilevata dalla società MilanoSesto. Lo scorso luglio, su una parte rilevante di questa superficie, pari a 180mila metri quadrati, è iniziato un imponente lavoro di bonifica, che è diventato il più grande cantiere europeo per il recupero di un'area industriale dismessa. Il progetto, stilato da Renzo Piano, farà sorgere sul terreno che ospitava l'altoforno della Falk la Città della Salute, ossia un polo ospedaliero che riunirà nel 2021 l'Istituto Nazionale dei Tumori e l'Istituto Besta.

Dalla siderurgia alla sanità

Per passare dalla siderurgia alla sanità è però necessario asportare il terreno inquinato da idrocarburi, piombo, rame, cadmio, zinco, arsenico e amianto. È un lavoro complesso e delicato, che richiede ingenti risorse anche nell'attività di trasporto. Per eseguirla è stata chiamata un'impresa di autotrasporto specializzata proprio in lavori impegnativi dal punto di vista operativo, ambientale e della sicurezza: la Germani di Brescia, nota anche per avere smaltito tutto il materiale proveniente dallo smantellamento della nave Concordia, che si sta concludendo nel porto di Genova. L'azienda bresciana si era assicurata questa importante e delicata commessa vincendo la gara pubblica allora indetta in ATI (Associazione temporanea di imprese) con Setras di Terni e Vecchi Zironi di Reggio Emilia, cui si erano aggiunte la Vernazza Autogru di Genova e la Fagioli.

Committenti diversi

Nel curriculum di tutto rispetto dell'azienda bresciana ci sono comunque altri grandi lavori, come il trasporto degli inerti nel cantiere dell'Expo di Milano o quello delle polveri della centrale energetica A2A di Brescia, ma anche trasporti di rifiuti industriali, di merci pericolose e di componenti per l'industria automotive svolti quotidianamente per diversi committenti. La specializzazione in trasporti delicati fa parte del patrimonio genetico della Germani, fin da quando il suo fondatore, Faustino Ferrari, iniziò a metà degli anni Sessanta a trasportare come



Al lavoro nel mega cantiere
Nell'immagine della pagina accanto, i

camion della Germani all'opera nel mega cantiere di Sesto S. Giovanni dove vengono

smantellati e smaltiti i capannoni della ex Falk. Qui sopra, la sede dell'azienda bresciana.

padroncino prodotti chimici liquidi per la Caffaro. Oggi Faustino è ancora al vertice della società come presidente, mentre il figlio Mauro la governa come amministratore delegato.

Scelta vincente

Nella storia dell'impresa di autotrasporto c'è stata anche una fase in cui la famiglia Ferrari ha lasciato la presa: nel 2008, il fondo d'investimento Wise ha acquisito il 70% del capitale, ma dopo cinque anni i Ferrari hanno riacquisito tutte le quote, confermando anche l'alleanza con Arcese, che era già entrata nella compagine azionaria nel 2000 con una partecipazione di minoranza. Una scelta che è risultata vincente, perché oggi la Germani fattura cinquanta milioni di euro l'anno, un

fatturato prodotto solamente con attività di autotrasporto svolto con una flotta propria di 150 trattori stradali, 240 semirimorchi di diverso tipo, due autotreni e otto motrici scarrabili. "L'azienda opera in diversi settori, anche se una quota importante del nostro fatturato proviene dalla movimentazione di rifiuti industriali", spiega Alessio Miglietta, direttore generale della società. "Un'altra attività importante è il trasporto di gas industriali, per il quale impieghiamo cinquanta veicoli al giorno, mentre una settantina lavora nella bonifica di Sesto San Giovanni. Questi sono trasporti che devono avvenire soddisfacendo una normativa complessa e utilizzando collaboratori formati e aggiornati, cominciando dagli autisti. I nostri committenti sono molto attenti ➔

ATTUALITÀ



Al lavoro sulla banchina
Un'immagine della complessa operazione

di smantellamento della Costa Concordia, alla quale la Germani ha partecipato con i

suoi mezzi e casse mobili appositamente allestite dall'azienda bresciana BTE.

➔ alla qualità del servizio e alla sicurezza, due elementi su cui svolgono una selezione rigorosa dei fornitori di trasporti e un costante controllo".

Autisti monitorati

La stessa Germani segue costantemente l'attività dei propri veicoli tramite un sistema di tracciamento satellitare installato su tutti i camion e svolge verifiche comportamentali presso i clienti: "Ci richiamo negli impianti dove operano i nostri veicoli per verificare che il comportamento dell'autista corrisponda alle nostre disposizioni e alle richieste del cliente. Così, seguiamo tutte le attività del conducente, dalle procedure d'ingresso al sito, al posizionamento per il carico, dai rapporti con il personale della strut-

tura, fino all'espletamento delle pratiche e al controllo tecnico del veicolo. L'obiettivo è assicurare sempre la massima qualità e sicurezza". Producendo tutto il fatturato con il solo autotrasporto, la Germani è molto attenta alla qualità del suo parco veicolare e ai costi d'esercizio. L'azienda sta attuando un programma di ammodernamento della flotta e oggi tutti i veicoli hanno un'età inferiore ai quattro anni e sono quasi tutti equipaggiati con motori Euro VI.

Parco sempre rinnovato

Solo nel 2016, la società ha ricevuto sessanta trattori nuovi. "Poche aziende italiane possono vantare un parco così giovane", afferma Luigi Ferrari, responsabile della flotta e degli autisti. "Quando acqui-

stiamo un nuovo lotto, consideriamo tre fattori, ossia il consumo, l'affidabilità e il valore residuo dell'automezzo al momento della sua sostituzione". Per la costituzione del suo parco, l'azienda bresciana ha scelto una sola marca, come precisa Ferrari: "Riteniamo che la soluzione monomarca offra diversi vantaggi, tra cui è molto importante la conoscenza del veicolo sia da parte degli autisti, che possono passare facilmente da un'unità all'altra in caso di necessità operativa, sia per l'impresa, che in questo modo acquisisce elementi importanti sulle caratteristiche dei camion. Inoltre, questa scelta facilita la formazione professionale iniziale e continua dei conducenti, che per noi resta un fattore molto importante per garantire qualità e sicurezza". **ti**