

«Priorità alle infrastrutture»

Di Martino: «Dopo mezzo secolo di attività siamo pronti a nuovi obiettivi»

Cinquant'anni sempre all'avanguardia. Deve essere questo il "segreto" del successo imprenditoriale della "F.lli Di Martino Spa", posizionata tra le prime 100 aziende di trasporti in Italia per fatturato, che oggi vanta 1.800 mezzi con l'80% dei trasporti effettuati via mare, punti di appoggio presenti in tutti i porti del nord Italia, in Svezia e nel sud Europa e un centro di smistamento merci importante a Piacenza. Una multinazionale del trasporto e della logistica che per prima si è indirizzata sui trasporti intermodali, quando ancora nessuno ne aveva intuito le prospettive di crescita, realizzando il vero e proprio salto di qualità.

Angelo Di Martino, insignito nel 2010 dell'onorificenza di Commendatore al merito della Repubblica, è il fondatore del gruppo che include diverse attività insieme con i suoi 9 fratelli e dove oggi lavorano anche i suoi nipoti, porta bene i suoi 75 anni, orgoglioso di aver cominciato l'attività a Torino, con tutti i sacrifici che ciò ha comportato. «Dormivo 3 ore a notte - ricorda - portavo il camion fino a Genova e ritornavo, senza contare il lavoro che c'è a monte fra i contatti con i fornitori e la supervisione di ogni dettaglio».

Se dovesse tracciare un bilancio di questi anni di attività?

«La Di Martino nasce nel 1969, siamo cresciuti superando, come tutti, alti e bassi. Noi desideriamo continuare, anche se in Sicilia ormai il mercato è saturo. Ci stiamo sviluppando in altre nazioni, come Spagna e Grecia, tenendo sempre la Sicilia come "quartier generale"».

Non avete mai pensato di abbandonare l'isola?

«Sì. Poi però riflettendoci bene, dico tra me e me che non è giusto. Questa è la nostra terra, qui dobbiamo restare e fare di tutto per migliorare i servizi e rilanciare l'economia. Nonostante i grandi limiti infrastrutturali del territorio non mi piace pensare che la soluzione sia la



Accanto, la logistica Di Martino alla zona industriale; sotto, il fondatore dell'attività, Angelo Di Martino

fuga. Se tutti la pensassimo così in Sicilia resterebbero solo bambini e anziani».

Dicono che quanto prima sarà sistemata almeno la rete infrastrutturale.

«Bene. E' già qualcosa. Non pretendo un adeguamento di tutto e subito, ma almeno l'essenziale. Oltre alla zona industriale non c'è nulla; non possiamo competere con altri trasportatori come accade nel resto d'Italia. Qui non c'è alcuna strada di collegamento, la Catania-Palermo è interrotta e c'è un ponte che devono chiudere. Così adesso per raggiungere l'altra parte dell'Isola impieghiamo una media di 5 ore. Decisamente troppo. Quanto dovrebbe costare un trasporto fino a Palermo?».

Il discorso vira inevitabilmente sulla

questione ponte sullo Stretto. «Io sono favorevole - sorride Angelo Di Martino - perché sarebbe un valore aggiunto. Ma il ponte da solo non basta. Una grande opera che si affianca alle piccole. Insomma, voglio dire, sistemiamole una volta per tutte queste benedette strade».

Vedo che ci mette l'anima. Ma, oltre al lavoro, ha altre passioni?

«Amo il mare. Sono diventato ufficiale di macchina della Marina mercantile, mi sono diplomato capitano di lungo corso all'Istituto nautico di Riposto nel 1961. Ho navigato nei primi anni '60 a bordo di mercantili di lungo raggio. Oggi appena posso vado al porto di Riposto, prendo la barca e vado per mare».

MARIA ELENA QUAIOTTI



«Andare via non è un rimedio bisogna restare e crederci»

«Abbiamo sempre creduto nella zona industriale»: la premessa di Angelo Di Martino è d'obbligo prima di analizzare la situazione attuale. «Non abbiamo mai ceduto all'idea di andare via; non sarebbe la soluzione ottimale. Però occorre intervenire. Siamo ancora in tempo per salvare qualcosa. Ci siamo insediati alla fine degli anni '70 e la zona industriale è sempre stata più o meno così. Con rammarico però devo dire che da una decina d'anni è decisamente peggiorata. Noi ci siamo sempre fatti sentire, abbiamo detto la nostra. Ma dall'altra parte il silenzio più assordante. Ad andare bene il solito rimpallo di responsabilità. Oggi per la verità vedo una luce in fondo al tunnel, ma è ben poca cosa. Si deve intervenire su tutta l'area produttiva partendo in primo luogo dalle strade».

«Quando ricevo i clienti mi vergogno - scuote la testa Di Martino - tanto che non faccio loro percorrere la VI strada - più buche che asfalto - e opto per la IV, decisamente più presentabile. Sulla "nostra", la VI, passano sempre camion e puntualmente le gomme scoppiano. E non è tutto. Non esistono né luci né videosorveglianza. In azienda lavorano 150 dipendenti. Molti sono donne il grido è unanime: "Non c'è alcuna sicurezza. La sera abbiamo paura a uscire dai cancelli". Come dar loro torto? E allora le signore hanno optato per una sorta di carsharing. Escono tutte insieme e vanno via a gruppi per macchina. L'economia privata ci guadagna, è vero, ma ci perde la libertà individuale. I dipendenti devono lavorare in serenità e devono essere liberi di fermarsi in azienda un po' più del solito senza avere paura di uscire».

Per non parlare delle piogge. Dovremmo dotarci di barchette più che di macchine. Nell'ultimo incontro con gli assessori alle Attività produttive, il regionale Turano e il comunale Arcidiacono abbiamo affrontato per l'appunto l'emergenza acque, reflui e allagamenti. E quanto prima organizzeremo un tavolo con Sidra e Genio Civile».

DI MARTINO / Investimenti costanti, visione strategica e attenzione all'ambiente, la ricetta per una crescita senza sosta dagli anni Sessanta ad oggi.

Prodotti flessibili e soluzioni efficienti in ottica green

L'esperienza accumulata sul campo per soddisfare i clienti e riuscire a bilanciare perfettamente le loro aspettative e i loro interessi.

Così il gruppo Di Martino, che si occupa di trasporto, distribuzione merci, logistica e freight forwarding (Mare&Aereo), è cresciuto e diventato un player di rilievo con esperienze da "global provider". Il cliente diventa allo stesso momento il fine e lo scopo del gruppo cresciuto esponenzialmente dagli anni '60 a oggi.

Nato negli anni Sessanta del secolo scorso, oggi ha un fatturato consolidato di 180 milioni di euro annui, 550 dipendenti, 2.300 unità di carico per trasporto e 130 mila mq di magazzini logistici gestiti direttamente. Il segreto è che bisogna essere profondamente attenti alle esigenze dei clienti, particolarmente flessibili e sempre pronti a raccogliere nuove sfide per sviluppare soluzioni efficienti e innovative. Filiali a Catania, Palermo, Piacenza, Guardamiglio (Lo), Tribiano (Mi), Korinthos (Grecia) e Valencia (Spagna). Serve industrie, imprese commerciali (trader moderno), operatori logistici nazionali e internazionali che hanno necessità di approvvigionamento di materie prime e semilavorati, stoccaggio di prodotti finiti (temperatura ambiente, controllata positiva e negativa), distribuzione del prodotto finito.

Nel tempo ha consolidato l'esperienza nel trasporto intermodale e sviluppato sempre più questa tipologia che, di fatto, ha cambiato l'antica impostazione concettuale separata delle diverse modalità di trasporto, mettendo in evidenza la valenza strategica e competitiva, sia in termini ecologici sia sotto l'aspetto ambientale, dell'intermodalità.

«Il trasporto intermodale è pensato in primo luogo per soddisfare le esigenze di trasporto a lunga tratta», spiega Mario Di Martino. «In questo senso è chiaramente la soluzione più ecologica e sostenibile, perché in grado di rispettare maggiormente l'ambiente, riducendo drasticamente le emissioni di CO₂, e anche di offrire maggiori garanzie in materia di sicurezza stradale.

Come dato azienda, nel 2017 abbiamo risparmiato circa 25.000 tonnellate di CO₂. Attualmente - sottolinea - disponiamo di una flotta di oltre duemila unità di carico intermodali (box container, casse mobili centinate, trailer intermodali) e organizziamo flussi di spedizioni intermodali da e per i principali porti e interporti italiani, offrendo un servizio efficiente e rispettoso dell'ambiente.

Una logistica sostenibile, quindi, ma nello stesso tempo con un rapporto tra prezzo e servizio altamente competitivo. L'Italia - prosegue - è stata per lunghi anni la nostra palestra: per via della particolare conformazione geografica, ci ha consentito di testare e sviluppare il modello intermodale con discreto successo. All'inizio collegando i distretti industriali del Nord Italia con il Sud, soprattutto con la Sicilia. È così che dai principali porti e interporti italiani, oggi colleghiamo Sicilia, Campania, Calabria, Lazio e Puglia». Consolidata l'esperienza in Italia, il gruppo Di Martino ha allargato il servizio all'estero, puntando, in ordine, su Grecia, Spagna e Tunisia, dove da diversi decenni opera con successo grazie alla fiducia dei partner, ovvero clienti e fornitori di servizi intermodali. In linea con la politica di costanti investimenti e di espansione, che si affianca a quella di migliorare i servizi agli utenti e prestare massima attenzione alle loro esigenze, il gruppo ha recentemente acquisito una partecipazione di maggioranza della Niinnivirta Spa, società con sede a Tribiano (Milano) e filiali a Torino, Parma, Brescia, Roma e Vantaa (Finlandia). La società è specializzata nelle spedizioni da e per i Paesi scandinavi (Svezia, Danimarca, Norvegia, Finlandia),



Sito logistico di Catania

con competenze di import ed export (Mare&Aereo). Inoltre è pioniere nell'utilizzo di trazione "full elettrica" sia in Italia (da oltre un quinquennio) che all'estero e, come tale, è una società che riserva grande attenzione al "green". «L'acquisizione, il core business e la filosofia di Niinnivirta coincidono perfettamente con la nostra missione strategica di offrire servizi sosteni-

bili su lunghe distanze e, su questo fronte, Niinnivirta offre al gruppo una grande opportunità nel consolidare esperienze simili su altre direttrici di lungo raggio particolarmente interessanti da integrare nel nostro business», spiega Mario Di Martino.

«Altra importante novità - rivela - è l'accordo che abbiamo raggiunto con un importante player tedesco del discount alimentare, per la costruzione di un centro logistico regionale a Catania. Si tratta di una superficie di circa 20 mila mq, con superfici per lo stoccaggio a temperatura ambiente e controllata per la gestione dell'intero assortimento (secco, fresco, ortofrutta e congelato).

Abbiamo costruito con attenzione ai consumi energetici e ai liquidi refrigeranti più ecosostenibili, infatti l'investimento complessivo è di circa 20 milioni di euro, il 10% in più a parità di superficie, e risponde alla necessità di creare delle condizioni di efficientamento logistico in aree come le nostre (Sud e Sicilia in particolare) lontane dagli interessi degli investitori tradizionali del settore, oggi sempre più multinazionali.

Con questa ultima operazione - conclude - sale a 130 mila mq il nostro portafoglio immobiliare logistico».



Modelli virtuosi di una vision imprenditoriale

I rapporti coi partner diventano esperienze da raccontare

Il gruppo Di Martino, a conferma del ruolo di rilievo con esperienze da "global provider", negli anni ha sviluppato partnership e progetti di tutto rilievo e che, nel mondo della logistica, spiccano quali case history. Ovvero esperienze da raccontare e, perché no, prendere come modello.

Dal 2007, per esempio, è attiva DR Logistics, joint venture fra Di Martino e Rinascente, all'interno del polo logistico di Piacenza dove è centraliz-

zata la gestione dei flussi di approvvigionamento ai punti vendita del retailer, per un totale di 11 department stores in tutta Italia.

DR Logistics è riuscita a studiare, pianificare e mettere in atto un approccio operativo che, centralizzando la logistica e mettendo in primo piano la flessibilità, ha permesso di fornire un miglior servizio ai negozi dell'intera penisola, diminuendo tempi e costi di rifornimento, minimizzare gli

stock locali e ridurre le rotture, diminuire i lead time di presa in carico delle merci dai fornitori e aumentare il controllo dell'intero processo logistico, per di più in un settore che contempla un numero elevatissimo di referenze eterogenee tra loro, con importanti picchi e flussi stagionali, e veloce turn over degli articoli. All'insegna della partnership che da anni è in essere, si è costantemente cercato di migliorare ogni aspetto della

supply chain di Rinascente dalle tecnologie usate all'interno del magazzino centrale, alle modalità di trasporto per le lunghe e le brevi tratte. Ad esempio, parlando di trasporti, vengono usati mezzi LNG per le trazioni stradali più lunghe, e mezzi 100% elettrici per le consegne nei centri storici. Ma Rinascente è solo uno dei clienti con cui il Gruppo ha instaurato rapporti duraturi. Negli anni sono stati avviati numerosissimi progetti in molteplici



settori: dal fashion al beverage, dalla GDO ai ricambi auto. Il comun denominatore a ogni progetto è l'attenzione dedicata alla revisione dei flussi delle merci che attraversano la piattaforma dalla ricezione ai criteri di allocazione, alla spedizione, alla creazione di

network distributivi dedicati. Questo genere di interventi porta non solo al miglioramento del servizio offerto ai nostri clienti e ad i loro clienti, ma anche ad una razionalizzazione di costi, l'individuazione delle criticità, tutti propellenti alla crescita.