

Data: 06.09.2021 Pag.: 1,2
Size: 969 cm2 AVE: € .00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



LA LOGISTICA SOSTENIBILE

MAURO BRIVIO guida il gruppo leader in Italia nel trasporto e nella logistica per il mondo della Gdo: «I camion del futuro consumeranno e inquineranno meno»
- **Perego alle pag. 2 e 3**



Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile

Data: 06.09.2021 Pag.: 1,2
Size: 969 cm2 AVE: € .00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



TRASPORTI E LOGISTICA: IL FUTURO È SEMPRE PIÙ GREEN

di **Achille Perego**

MAURO BRIVIO GUIDA IL GRUPPO LEADER
IN ITALIA PER IL MONDO DELLA GDO

«**QUANDO** si fa qualcosa la si deve fare bene». Lo sanno in un territorio d'eccellenza nel lavoro e nell'impresa come la Brianza e lo sanno da oltre quarant'anni alla Brivio & Viganò. Fin da quando, fine anni Settanta, Luigi Brivio convinse Giovanni Viganò ad accompagnarlo nell'avventura di costruire qualcosa di importante per i figli e i nipoti. Cogliendo l'occasione, offerta dal responsabile della distribuzione del gruppo Unes, di trasportare i prodotti (a partire da quelli freschi) da mettere sugli scaffali di quei primi otto supermercati, con i loro camion. Due all'inizio, ma già un grande passo per Luigi e Giovanni che fino ad allora avevano lavorato come «autisti-patroncini» all'Ortomercato di Milano. Luigi se n'è andato, anticipatamente, nel 1994. Giovanni, più giovane di 17 anni, è ancora nell'azienda che ha sedi nell'**Ortomercato**, a Usmate-Velate e il quartier generale a Pozzuolo Martesana, magazzini per oltre 50mila metri quadrati, una consociata spagnola e vede alla guida la seconda generazione dei Brivio (i fratelli Mauro e Stefano) e presto anche la terza, e il figlio di Giovanni, Alessandro. Le due famiglie che ancora possiedono il 50% a testa di quello che è diventato oggi il gruppo leader in Italia nel trasporto e nella logistica per il mondo della Gdo, dai prodotti freschi ai surgelati fino al "secco".

«Dall'inizio degli anni Ottanta a oggi - esordisce l'ad Mauro Brivio - il fatturato è passato da 4-5 milioni di euro stimati per allora - quando c'era ancora la lira - a oltre 200 con un migliaio di dipendenti diretti e quasi 3mila con l'indotto, a partire dagli

oltre mille occupati dalla cooperativa LGD a cui sono affidati, con il consorzio a cui aderiamo, i servizi di logistica. E i primi due camion oggi sono diventati quasi 900, più di 600 "pesanti" e per il 70% di proprietà».

Camion che guidava anche lei?

«Io e mio fratello abbiamo iniziato come autisti. Poi, dopo la scomparsa di nostro padre, coincide con l'unico anno in cui il fatturato non è cresciuto, abbiamo capito che dovevamo lasciare la guida dei camion per guidare l'azienda. Stefano ogni tanto prende ancora il volante e io non ho mai fatto scadere la patente speciale. Fra quindici giorni ho l'esame per il rinnovo e un pensiero per fare ancora qualche trasporto c'è sempre...».

Come è cresciuta la Brivio & Viganò?

«Insieme con lo sviluppo in Italia della grande distribuzione organizzata. All'inizio avevamo un rapporto esclusivo con Unes poi, con l'intento di soddisfare la domanda che ci arrivava dal mercato, abbiamo allargato il parco clienti che oggi com-

ATTENZIONE ALL'AMBIENTE

«Utilizziamo energie rinnovabili per uffici, piattaforme e magazzini. La sfida è riuscire a portare ciò che serve nei tempi e nei modi giusti consumando e inquinando meno»

prende tutte le principali insegne della Gdo. La business unit trasporti pesanti, che serve oltre a Unes, solo per fare qualche nome, Esselunga, Il Gigante, Conad, Coop, Tigros, Lidl, il gigante delle mense Pellegrini piuttosto che aziende come Fer-

Data: 06.09.2021 Pag.: 1,2
 Size: 969 cm2 AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione:
 Lettori:



ro, Sammontana, Lindt, fattura un'ottantina di milioni. L'unità logistica e movimentazione circa 45, altri 45 il settore in forte sviluppo dell'e-commerce, 15 la business unit Food che serve i produttori specializzati nel fresco e infine una ventina di milioni derivano dalle attività in Spagna».

Un'espansione internazionale che proseguirà?

«Innanzitutto non si tratta di trasporti internazionali, intendo dall'Italia verso la penisola iberica, ma della replica del modello adottato in Italia. Quindi servizi di trasporto e logistica interni per Spagna e Portogallo. Un modello che nei prossimi mesi potremmo esportare anche in Francia».

Nell'era della sostenibilità, i trasporti su gomma non sempre godono di grande popolarità...

«Trasporti e logistica sono fondamentali e, pensi solo all'e-commerce, lo saranno sempre di più. Lo si è capito anche al tempo del Covid quando, nonostante la pandemia, non sono mai mancati i beni primari sugli scaffali dei supermercati e noi, con tutte gli accorgimenti e rispettando le norme di sicurezza, abbiamo rifornito anche i punti vendita nelle settimane della zona rossa di Codogno».

Che futuro vede per questo settore?

«Un miglioramento continuo per essere più efficienti e più sostenibili. Noi siamo da sempre attenti al tema green sia per l'utilizzo di energie rinnovabili per uffici, piattaforme e magazzini sia per i mezzi di trasporto, camion e furgoncini diesel euro 6 e a metano, che rinnoviamo in media ogni 3 anni. Ma se è importante la scelta delle fonti di energia e l'utilizzo di camion meno inquinanti - in attesa dell'evoluzione anche in questo settore dell'elettrico e dell'idrogeno - si è ancora più sostenibili con l'efficienza e l'organizzazione, per riu-

scire sempre a portare ciò che serve nei tempi e nei modi giusti. E quindi consumando e inquinando meno».

Per portare ciò che serve ci vogliono i camion. Ma soprattutto chi li guida.

«Quello degli autisti è un grosso problema. Durante la fase più acuta della pandemia abbiamo potuto contare su autisti di altri settori, che erano fermi per i lockdown. Con il ritorno alla normalità - e una ripresa economica che si avverte anche nei trasporti - sono tornati a fare il loro mestiere e molti autisti dell'Est Europa nei loro Paesi».

E i giovani?

«Anche per l'alto costo da sostenere per la patente speciale e per i lunghi turni di lavoro, sabato compreso, non vogliono più fare questo lavoro...».

900

CAMION

La flotta di Brivio & Viganò, 600 dei quali "pesanti" e per il 70% di proprietà. Dall'inizio degli anni Ottanta a oggi il fatturato è passato da 4-5 milioni di euro a oltre

200, con un migliaio di dipendenti diretti e quasi 3mila con l'indotto, a partire dagli oltre mille occupati dalla cooperativa LGD a cui sono affidati i servizi di logistica

MASSIMA PRECISIONE E FLESSIBILITÀ

Brivio & Viganò punta sulla tecnologia, con un sistema di gestione dei trasporti (TMS), per gestire i nodi critici del processo come la pianificazione delle sequenze di presa e consegna, l'assegnazione del viaggio e la tracciabilità delle operazioni

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile

Data: 06.09.2021 Pag.: 1,2
Size: 969 cm2 AVE: € .00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



LA STORIA

**DALL'ORTOMERCATO
ALL'E-COMMERCE**

Le origini di Brivio & Viganò risalgono a metà degli anni '70, quando all'Ortomercato di

Milano i due fondatori entrano in contatto con il responsabile della distribuzione del Gruppo Unes, che allora contava otto punti vendita. Da allora la storia dell'azienda coincide con la fase di sviluppo della Grande Distribuzione Organizzata.

