

## Nicolosi guarda alla logistica e alla Quarta Sponda

Dal nuovo aeroporto, la società catanese prosegue un articolato piano di sviluppo e investimenti che non disdegna la possibilità di acquisizioni

**Catania** – Un meridionale forse in verbosità, preferisce – con sano atipico: poche parole e molti fatti. pragmatico imprenditoriale – Le uniche concessioni alla dialettica Che passa all'iniziativa individuale mostrare, ma senza ostentare, i non mirata al business, Nicolosi la senza attendere più i tanto le istituzioni progressi fatti dall'azienda che porta fa con alcune citazioni della figura deputate a fare, e che traccheggiano, il nome della sua famiglia, coincidente del padre Sebastiano, fondatore come dimostra la recente attivazione con quello del paese originario, dell'impresa nel 1962; non tanto e non del servizio di vigilanza privata presso in provincia di Catania, alle falde solo per onorame la memoria, quanto il porto di Catania. meridionali del vulcano attivo più alto per dimostrare quanto ci sia degli

Gaetano Nicolosi non ama indugiare d'Europa, tradizionalmente considerato insegnamenti paterni nel successo di



Gaetano Nicolosi

questa azienda di autotrasporto che ha compiuto un'interessante escalation nel panorama dell'autotrasporto siculo, oggi totalizzando 200 dipendenti per un fatturato di 30 milioni di euro (nei soli trasporti).

“Ci siamo trasferiti qui a giugno 2014, dopo avere acquistato 100mila metri quadri” esordisce, mostrando l'enorme piazzale non ancora asfaltato che è la nuova sede operativa, al centro della vasta zona industriale etnea. “Siamo ancora in fase di pavimentazione e di installazione dell'impianto antincendio, oltre che della *facilities* necessarie – quali stazione di bunkeraggio, pesa, officina, lavaggio ecc. - a farlo diventare il primo e unico interporto della Sicilia, quantomeno di queste dimensioni” afferma, mostrando un muro amovibile a fianco della ferrovia, suscettibile di incrementare ancora l'area utile. “Ma non per arrivare qua coi treni. Purtroppo

dobbiamo scordarci la modalità della rotaia, la ferrovia ha abbandonato la Sicilia ormai da tempo. Unico modo di fare del trasporto intermodale è usare la nave, come noi stiamo facendo in maniera estensiva. Rendiamoci conto che siamo un'isola; in Italia il treno per le merci va bene sino a Marcianise, ma sotto quella linea di traffico non più, fra gallerie ribassate e monobinario non è utilizzabile in maniera concreta. La Sicilia consuma tanto e produce praticamente nulla. Anche se l'attuale momento di crisi porta a un ristagno dei consumi generali, alcuni bisogni primari da soddisfare restano; dunque cambia la tipologia di merci ma la materia prima rimane invariata. Il consumo isolano è concentrato al 75% in Sicilia Orientale, le insegne della GDO sono qua, attorno ai nostri magazzini: Auchan, Penny Market, Ferrero ecc.”

Nicolosi non vede come il porto di Augusta possa attrarre più traffici di quello di Catania.

“Il mio ragionamento è semplice: Catania-Augusta sono 40 km, se fatti in andata e ritorno comportano un consumo di 35 litri di carburante, circa 40 euro in più per andare a prendere un rimorchio nel porto megarese; senza considerare che ho inquinato, ho congestionato le strade e ho perso 3 ore di lavoro. Oggi che c'è la Nuova Darsena da 130mila mq sarebbe da pazzi cambiare direttrice di traffico. Che senso ha porre la centrale amministrativa ad Augusta? Dove sta il motore, la deve stare anche la guida!”

L'imprenditore, originario di un paese

segue da pag.25

nella provincia che porta il suo stesso cognome, fa un paragone intrigante. “Si guardi alla nuova sede del nostro interporto aziendale da 100mila mq. di recente inaugurazione; una palazzina fatta come *open space*, che è il cuore dentro all'autoparco.

Se così non fosse, se la cabina fosse decentrata in un altro dei nostri magazzini, più di rappresentanza ma meno contestuali, si perderebbe la percezione dell'operatività del centro. Analogo è il discorso tra i due porti: se la sede gestionale viene decentrata, si perde il tatto del business. Vorrei sottolineare che chi difende la centralità di Catania è colui che vive e ama il suo porto, certamente non qualcuno che è interessato a propri fini” è la chiosa di Nicolosi.

Oltre alla nuova sede operativa, al centro della quale sta l'ufficio moderno che si ispira ad un'architettura di matrice nordica, di stampo canadese,

nei pressi Nicolosi ha realizzato diversi magazzini ad uso logistico, con sforzi che hanno permesso di raggiungere un paio di suggestivi primati, come il capannone più alto (17 metri) e quello più grande (29.000 mq) all'interno dell'area industriale catanese.

“Abbiamo complessivamente 44mila metri quadri di magazzino di cui 3mila sono celle frigo. Un complesso realizzato con finanziamento europeo di entità non elevata, nell'ambito di un PON. L'investimento nel solo autoparco è stato di 5 milioni oltre a 4 milioni per il nuovo capannone, ricevendo 400mila euro di finanziamento europeo.

Qui ospiteremo diverse imprese manifatturiere che hanno deciso di fare hub su Catania: da Oviesso e Coin nel fashion a Mac Donald, che da febbraio 2016 costituirà presso di noi il polo di distribuzione per il Sud Italia e Malta”. Proprio l'isola compresa tra il nostro paese e il Nord Africa è uno dei mercati



Nicolosi Trasporti è partner della maltese Fahrenheit

di riferimento, grazie a una partnership con la società di autotrasporto maltese Fahrenheit. “Incrociamo i rispettivi mercati, ci scambiamo favori ma restiamo indipendenti, ad esempio loro vanno in Inghilterra, dove noi non arriviamo direttamente. Ma condividiamo alcuni clienti nella GDO come la tedesca Lidl”.

Non solo: da 2 mesi è stato avviato un traffico con Libia e Tunisia che sta già dando molte soddisfazioni, con 30-40

spedizioni di mezzi per ogni nave. Nicolosi fa un vanto del fatto di essere molto *green*, con tetti dei capannoni dotati di impianti fotovoltaici per la produzione di energia pulita che va a compensare le emissioni di Co2.

Non da meno sono gli interventi tesi a rinnovare la flotta gommata.

“Abbiamo appena ricevuto 10 Iveco Stralis Euro 6 a compendiare un parco veicoli, che ci permette di fare tutto in autoproduzione, costituito da 160

trattori e 30 motrici. Inoltre abbiamo 600 unità di carico, di cui il 90% sono telonati e frigoriferi, e il 10% casse mobili” prosegue l'imprenditore, che sta valutando anche alcune acquisizioni. “Avevamo avviato una trattativa per rilevare un'azienda di spedizioni in Toscana con fatturato da 20 milioni di euro, ma alla fine ci siamo tirati indietro perché abbiamo valutato questa non essere sana” conclude Nicolosi.

**Angelo Scorza**

