

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Stefano Mascio</b>				
34/36	Economy	01/10/2024	<i>Movimento terra, movimento di crescita per tutti</i>	2
<b>Rubrica Gruppo Mascio</b>				
1	Economy	01/10/2024	<i>Copertina</i>	5

IL GIOCO DELL'OPA / Cosa c'è dietro le offerte d'acquisto in Borsa che hanno delistato numerose società quotate

# Economy

MODELLI. OPPORTUNITÀ. SOLUZIONI.

www.economymagazine.it

10 ottobre 2024 Euro 6,50



## ROMPIAMO IL GUSCIO

Con Italia 5.0 le nostre imprese hanno una nuova chance per infrangere il tetto della produttività. Ma è una corsa contro vento...



ECONOMY ANNO XXI N. 103 | INDICE | OTTOBRE | IDRA DI LUSIA A CURSA | 04 OTTOBRE 2024

FOGGE INALMA SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO UNIVERSITARIO - D.L. 35/2013 (CONV. IN LEGGE 59/2013) N. 50 ART. 1, COMMA 1, LETT. A)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



### «UN TAGLIANDO AL CODICE»

Appalti, intervista con Giuseppe Busia (Anac): «Testo solido ma da migliorare»

### «L'EUROPA Torni in sé»

Parla Guido Guidesi (Regione Lombardia) «Deve ripartire la politica industriale»



### GOODIFY, I DONI BUONI

Come fidelizzare la clientela facendole scegliere chi aiutare

### UN BOOM SULLA TERRA

L'espansione del Gruppo Mascio nei trasporti specializzati

### PUBLI-DILEMMA

Tra new (e old) media, sempre più difficile pianificare bene

### VINCERE CON IL KAIZEN

Le virtù di un metodo gestionale adatto ad ogni scala aziendale



202457

## MOVIMENTO TERRA, MOVIMENTO DI CRESCITA PER TUTTI

Dagli 8,6 milioni del 2019 ai 35 del 2023, al +20% previsto quest'anno. Contratti in portafoglio per 280 milioni. E un esercito di 418 veicoli tra betoniere, trattori, semirimorchi... Ecco lo sviluppo esemplare del Gruppo Mascio

di Sergio Luciano

**I**mparare dagli altri, rubare il mestiere: regola d'oro per ogni principiante. E una storia da copiare, da mandare a memoria e (tentare di) imitare è senz'altro quella del **Gruppo Mascio**, un'azienda di cui Economy - nella sua sezione "Story-learning" (traduzione un po' disinvolta di "imparare dalle storie!") dedicò appunto, ormai oltre tre anni fa, un lungo racconto, per dire in sostanza una sola cosa: che quell'azienda avrebbe avuto successo, avrebbe fatto parlare di sé. Ebbene: è andata proprio così.

Nel 2019 il gruppo - attivo nell'autotrasporto specialistico - aveva fatturato 8,6 milioni. Nel 2020, infilando una serie di commesse importanti capaci di resistere ed anzi valorizzare la cruciale importanza dei trasporti durante e dopo il primo lockdown pandemico, il fatturato s'impennò del 70%. E oggi il consuntivo di cinque anni di attività racconta un incremento del fatturato annuo medio del 38%. Rispetto ai 35 milioni di euro registrati nel 2023 i ricavi del 2024 si avviano a crescere di un ulteriore 20%, mentre le previsioni di medio periodo - grazie ai contratti già in portafoglio che ammontano a circa 280 milioni di euro - indicano un trend in crescita a doppia cifra fino al 2027.

Diciamo che Economy ci aveva visto giusto, ma chi ha veramente dimostrato vista lunga e mentalità strategica è stato l'imprenditore, **Stefano Mascio**, un imprenditore-manager, che fa il direttore generale del suo gruppo, e lavora fianco a fianco dei suoi 255 dipendenti, di cui 210 autisti (com-

prese tre donne, caso più unico che raro), 35 impiegati di cui 22 donne e un team di ben 10 meccanici. Già: perché è il momento di chiarire che tutta questa crescita nasce dalle competenze verticali. Non immaginiamoci una flotta di camion classici, quelli che siamo abituati a veder girare nelle strade cittadine. Alla fine del settembre scorso, il parco-mezzi del gruppo Mascio contava un esercito di 418 veicoli, e cioè - la preci-

sione in questo caso ci vuole: 63 betoniere, 5 pompe da 61,47,42,37 e 24 metri, 4 betonpompe da 32 metri, 154 trattori (cioè le motrici dei camion) a 4 assi, 21 furgoni, 136 semirimorchi, 20 auto, 6 mezzi d'opera. Insomma, tutto per il movimento terra necessario nei cantieri più complessi.

Non a caso, il Gruppo è partner ufficiale

di **Heidelberg**, il colosso tedesco leader mondiale del cemento e del calcestruzzo, lo stesso che ha rilevato ormai molti anni fa dalla famiglia Pesenti il controllo di **Italcementi** e **Calcestruzzi**.

«Per operare all'altezza di simili partner, e su progetti di impegno costruttivo assoluto, dobbiamo evolvere continuamente - spiega Mascio, con un "understatement" al quale deroga soltanto raramente e su richieste pressanti -. Le faccio un esempio. Abbiamo appena approntato una pompa carrata di 47 metri, che serve per gettare il calcestruzzo nei cassoni della nuova diga di Genova (uno dei grandi e più recenti appalti presi dal Gruppo, ndr). Abbiamo dovuto montarla su un carro a 4 assi e alleggerirla con due bracci in carbonio, molto più leggeri, perché il macchinario deve poter viaggiare su chiatte per raggiungere il tratto di mare delle operazioni».

**STEFANO MASCIO LAVORA FIANCO A FIANCO DEI SUOI 255 DIPENDENTI: DI CUI 20 AUTISTI, 35 IMPIEGATI E UN TEAM DI 10 MECCANICI**



STEFANO MASCIO





LE POMPE CARRATE DEL GRUPPO MASCIO



Guarda il video

## ITALIA 5.0 Mobility 5.0

internazionali, proprio non c'è modo di decarbonizzare l'industria del trasporto "pesante". E allora, pragmaticamente, cosa ha fatto Mascio, in attesa di tecnologie migliori, a cominciare (ma forse: chissà se la vedremo mai) da quell'elettrificazione che nell'autotrasporto pesante è ancora una chimera? Mascio ha allestito una flotta di soli mezzi Euro6. I meno inquinanti possibili. «Quando abbiamo iniziato a costruire il parco mezzi di oggi - spiega l'imprenditore - c'era ancora la moda del metano, qualcuno se la ricorderà. Ma io non ci ho mai creduto. Constatavo sul campo che quel carburante presentava rischi e problemi. Di approvvigionamento, di dinamiche macroeconomiche, oltre che tecniche. Abbiamo visto a che quotazioni stellari è arrivato!». E dunque il Gruppo è di vedetta su tutte le nuove e più promettenti tecnologie che l'industria dell'automotive sta studiando per una vera transizione energetica che sia economicamente sostenibile.

Ma soprattutto, il Gruppo Mascio è l'unico ad avere scelto una strada sfidante sulla sostenibilità sociale: «Poiché per noi l'impegno per la sicurezza sul lavoro è tutto, abbiamo fatto un accordo con i sindacati basato non sulla produttività - racconta

Dunque questo lavoro non è logistica classica, è ben di più. È progettualità ingegneristica complessa prestata alla logistica. È parte integrante di qualsiasi filiera edilizia, soprattutto nello sterminato e ciclopico settore delle grandi infrastrutture, come appunto la nuova diga foranea genovese: «Sì, i nostri progetti organizzativi vanno molto oltre la pura consegna di una merce, di un materiale», ammette Mascio: «Sono in realtà sistemi infrastrutturali per terra, mare e aria».

Già: aria. Perché costruire un ponte - come il nuovo Morandi, al cui cantiere il Gruppo Mascio ha prestato intensamente la sua opera - è un'attività altamente acrobatica. «Il trasporto puro e semplice è un mestiere fatalmente in declino - spiega l'imprenditore - nel senso che la complessità delle opere sta crescendo, deve rispondere a esigenze sempre più complesse in termini di prestazioni, resistenza, sicurezza». Un ponte o un tunnel costruito 50 anni fa - e purtroppo i casi di cronaca si caricano di dimostrarcelo spesso - rispondevano a specifiche meno esattive di oggi. «Quindi noi siamo chiamati a prendere parte sin dall'inizio ai grandi progetti costruttivi ai quali collaboriamo - aggiunge Mascio - per esempio alla Calcestruzzi non ci limitiamo a consegnare i materiali inerti, ma trasportiamo anche i calcestruzzi con le pompe per erogarli, come nel caso della diga. Insomma

quello che una volta veniva ancora chiamato movimento terra, oggi è un servizio di trasporto complesso».

Complesso - non dimentichiamolo - anche sul delicatissimo fronte della sostenibilità.

**IL GRUPPO MASCIO È PARTNER DI HEIDELBERG, IL COLOSSO TEDESCO LEADER MONDIALE DEL CEMENTO E DEL CALCESTRUZZO**

Gli automezzi potentissimi che l'azienda utilizza consumano, ovviamente, idrocarburi. E l'industria dell'automotive è clamorosamente in ritardo sulle prescrizioni



VEICOLI DELLA FLOTTA DEL GRUPPO MASCIO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

202457



Mascio - ma sulla sicurezza: diamo un premio, che varia dai 1.500 ai 5.000 euro, ai nostri autisti che rispettano in modo rigoroso la sicurezza sul lavoro».

Intanto il vero problema sulla strada della crescita è il personale qualificato: «Non riusciamo a trovarne, non nella misura in cui ci occorrerebbe», allarga le braccia Mascio. «Iniziamo davvero a preoccuparci. Siamo alla continua ricerca di meccanici e autisti, figure professionali sempre più rare da trovare sul mercato. E quindi abbiamo offerto formazione a nostre spese, abbiamo attivati progetti di recruitment e investiamo nella crescita professionale, ma siamo sempre sotto organico».

E dunque le sfide sono tante, ma a saperle affrontare il successo premia. Oggi il Gruppo Mascio vanta quattro brand: **Traspoter, Moviter, Mascio Holding e Mascio Service**. Traspoter e Moviter rappresentano le due realtà operative specializzate nella movimentazione terra, calcestruzzi, materiali e nel trasporto conto terzi nell'ambito dell'edilizia civile e nelle grandi opere.

Mascio Service offre servizi di officina meccanica prevalentemente per il parco mezzi del gruppo, ma anche conto terzi; infine, Mascio Holding si occupa di controllo amministrativo e logistico finalizzato all'ottimizzazione dei servizi offerti dal gruppo e dell'elaborazione dati finalizzati all'ottimizzazione

dei servizi e dei tempi di consegna. Con il suo "core business" - la logistica e movimentazione terra nel settore dell'ingegneria civile e naturalistica, la modellazione dei terreni, a scopi costruttivi o di gestione del territorio, con la realizzazione di scavi o rilevati, le demolizioni, il ripristino di sponde idrauliche, il miglioramento della viabilità, le risagomature, lo sgombero delle superfici innevate eccetera - il gruppo ha acquisito come clienti grandi aziende che svolgono prevalentemente attività su grandi

opere: da **Heidelberg a Impresa Milesi, da Nuova Demia a Imprese Pesenti, da ETS a Impresa Cerruti**. E dunque un buon bilancio per un'impresa che ha ormai 25 anni di storia all'attivo ma è pur sempre un'impresa familiare in un settore di colossi. Stefano ha via via coinvolto nell'attività i fratelli Emilio, Daniele, Paola e Antonella, e insieme con il management ha messo a segno una serie di realizzazioni di prestigio: dai grandi lavori autostradali, come nel 2006 il rifacimento dell'A4 (Serenissima) Vicenza-Padova-Mestre, con allargamento delle corsie di marcia e introduzione della corsia di emergenza nei tratti ancora dotati di piazzole di sosta ad intermittenza, alla Tangenziale esterna Est Milano e alla A35; fino ad interventi in altri settori strategici delicatissimi, come la riqualificazione dell'esistente elettrodotto

aereo AT L-18 "Cassano - Ric.Ovest Brescia", nel tratto tra Cassano d'Adda e il Comune di Urugo d'Oglio, o il nuovo elettrodotto di raccordo con l'esistente Stazione Elettrica AT di Chiari. E poi poderosi progetti di rigenerazione urbana come quella che investe il milione e 300 mila metri quadrati delle ex acciaierie del Gruppo Falk a Sesto S. Giovanni, dell'area dismessa ex OTE a Bergamo, del cantiere PSA a Voltri-Prà, e tante altre grandi opere, compreso il nuovo magazzino Amazon di Casirate D'Adda (BG), un maxi-centro logistico di smistamento degli acquisti online che contiene un capannone ultratecnologico di 40 mila metri quadrati. Fino, per saltare all'anno in corso, al progetto Cepav 2, che si occupa della realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Verona, dove il Gruppo Mascio coopera al completamento della galleria ferroviaria al di sotto di Brescia.



VEICOLI DELLA FLOTTA DEL GRUPPO MASCIO