



ASSOLOMBARDA

**03 febbraio 2021**

# **RASSEGNA STAMPA**

**Focus: territorio della Provincia di Pavia e aziende locali**



## **Sede di Pavia**

Uffici di Pavia – Via Bernardino da Feltre 6 – Tel. 0382 37521 – Fax 0382 539008 – [pavia@assolombarda.it](mailto:pavia@assolombarda.it)

Ufficio di Vigevano – Giuseppe Mazzini 34 – Tel. 0381 697811 – Fax 0381 83904

Ufficio di Voghera – Via Emilia 166 – Tel. 0383 34311 – Fax 0383 343144



**Confindustria vuole la Broni-Mortara: «Il problema delle infrastrutture va risolto»  
Invece il Pd e gli ambientalisti chiedono di potenziare la viabilità esistente**

## **Il corridoio Oltrepo-Lomellina fa riesplodere le polemiche**

PAVIA

Un corridoio tra la Lomellina e l'Oltrepo per collegare l'interporto di Mortara e Vigevano a Broni. Per le forze del centrodestra si tratta della riproposizione dell'autostrada Broni-Mortara, per il Pd è il rafforzamento della viabilità ordinaria. «Si vuole ampliare il tratto stradale lomellino, tenendo conto che è già previsto l'ampliamento di una parte dell'ex statale dei Cairoli, tra Garlasco e Pavia - spiega Emanuele Corsico Piccolini, capogruppo in Provincia del Pd. - Una volta raggiunta la periferia sud della città, attraverso le tangenziali, si arriverà al nuovo ponte della Becca che, rispetto all'attuale, garantirà uno snellimento del traffico. Poi, in Oltrepo, modificando la velocità dei semafori, si raggiungerà Broni in tempi più ridotti». Questa è un'ipotesi di tracciato che il Pd potrebbe portare al tavolo tecnico richiesto nell'ordine del giorno approvato all'unanimità dal consiglio provinciale. Ma la soluzione, per qualcuno, potrebbe essere l'autostrada. «Siamo sempre stati favorevoli all'autostrada Broni-Mortara, opera infrastrutturale ora bloccata, in attesa della decisione del Consiglio di Stato - spiega Nicola de Cardenas, presidente di Assolombarda Pavia. - Certamente questo ordine del giorno e il voto in consiglio provinciale ha il grande merito di riaffermare, con un consenso unanime, che esiste un problema infrastrutturale serio cui bisogna porre rimedio. Proprio per questo guardiamo con interesse e attenzione gli approfondimenti tecnici che la Provincia deciderà».

### **I contrari**

Intanto c'è chi inizia ad innalzare le barricate per fermare un progetto che, ricorda Renato Bertoglio di Legambiente, era stato bocciato nel 2016 dai ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali non solo per le conseguenze sull'ambiente, ma anche per la sua discutibile efficacia, oltre che per il costo, circa 1,3 miliardi. «Già allora erano considerati insostenibili e ora, dopo 14 anni, sicuramente lievitati - spiega Bertoglio. - Chi riesuma il progetto, risponda alle criticità espresse, non dal Coordinamento contro l'autostrada Broni-Mortara, ma da Ispra, dalla commissione di Valutazione d'impatto ambientale e da due ministeri. Questa vicenda dimostra che la politica non è capace di fare programmazione sulla viabilità. Si lanciano opere spot, senza un piano che definisca le priorità su cui puntare. Il territorio non ha bisogno di quest'intervento. Piuttosto ci chiediamo come mai non sia stato portato avanti il corridoio, già finanziato nel 2001 dalla Regione per 170 milioni, che doveva collegare l'A26 alla tangenziale di Pavia, con un ponte sul Po». Michele Pini, sindaco di Cava, uno dei 70 Comuni che aveva firmato il patto per la tutela dell'ambiente, avverte che «restano le perplessità e la contrarietà all'autostrada. Un'opera che risultava poco utile, in quanto è una direttrice che si sviluppa in orizzontale, spostando il traffico tra est e ovest - aggiunge. - Non siamo talebani, riteniamo necessario pensare a una viabilità diversa. Per il nostro territorio, e per la viabilità provinciale, bisognerebbe puntare sulla bretella che bypassa Tre Re e su un nuovo ponte, slegati dal progetto autostrada. A breve ci sarà un incontro tra i sindaci».



## STORIA DELL'AUTOSTRADA

### Primi passi nel '60 ma solo nel 2003 si torna a parlarne

A ripercorrere la storia della Broni-Mortara è Renato Bertoglio, esponente di Legambiente. Nel 1960 si cominciò a parlare di un'autostrada Ivrea-Santhià-Broni. Nel 1961 fu organizzato un convegno a Salice, che aveva come oggetto la necessità di realizzare l'opera. Nel '69 la Provincia di Pavia e la Satap, che gestisce la Torino-Milano e la Torino-Piacenza, parlano del progetto, di cui però scompare ogni traccia. Ripunta nel 2003, quando la Provincia annuncia la costituzione del Comitato promotore della Broni-Mortara e affida alla Satap il progetto preliminare. Nel 2006 la Sabrom subentra come promotore dell'opera.

Pini (Cava): «Meglio  
una bretella che aggiri  
Tre Re. A breve un  
incontro tra sindaci»



La provinciale 596, che collega Pavia con la Lomellina

## Premio al merito scolastico di Assolombarda: brillano in sette

Assegnati i riconoscimenti a studenti liceali e universitari meritevoli figli di famiglie impiegate nelle aziende iscritte

### PAVIA

«Un segnale importante anche per il territorio, di vicinanza ai giovani, alle scuole e alle loro famiglie, proprio ora, quando è più importante andare incontro ai bisogni e nello stesso tempo premiare il merito e i sacrifici». Nicola de Cardenas (nella foto), presidente della sede di Pavia di Assolombarda, commenta così la 19esima edizione del Premio

al merito scolastico, riservato agli studenti liceali e universitari meritevoli, figli del personale delle aziende associate. «L'occasione della premiazione al merito scolastico – ha detto ancora il presidente de Cardenas – è un momento molto importante di condivisione e riflessione per la nostra Associazione, un momento che ci fa ancora di più sentire famiglia. Anche in mezzo a questa crisi, anche con un evento a distanza». La premiazione, gio-

vedi pomeriggio, si è svolta infatti con una cerimonia solo online, per le prescrizioni anti-Covid.

**Premiati 7 giovani laureati:** Bianca Diana Baldean (Piberplast), Stella Corona (Cmr), Pietro Curone (Balma, Capoduri & C.), Giulia Ferreira (Sea Vision), Marta Grugni (Fedegari Autoclavi), Elettra Rebolini (Asm Voghera) e Arianna Rossi (Fiscatech). E 8 giovani diplomati: Michela Antonini (Speroni), Luca Boncompagni (Ghibli&Wirbel), Gaia Ferrari

(Società autoservizi pubblici Oltrèpò), Federico Laurenti (Balma, Capoduri & C.), Chiara Rossi (Fiscatech), Zahara Sadgali (Icss), Kimberly Zella (Decsa) e Matteo Zorzoli (Duilio Accessori). Tutti accomunati da una forte passione e voglia di fare, pur nel momento difficile, anche per la didattica a distanza. «L'auspicio – ha concluso Nicola de Cardenas – è che andiate lontano ma che non dimentichiate da dove venite».

**Stefano Zanette**



**Bascapè**

# Viabilità e logistica arriva il doppio ok da Comune e Regione

**BASCAPE'**

Arriva l'ok della Regione all'ampliamento della strada provinciale Pavia-Melegnano e arriva l'approvazione della giunta comunale, guidata da Emanuela Curti, alla nuova logistica. Due interventi strettamente correlati, perché la società Valtidone spa, con sede ad Assago, che dovrà effettuare un nuovo polo logistico, su un'area complessiva di circa 182mila metri quadrati, realizzerà anche la riqualificazione della Pavia - Melegnano, provinciali numero 2 e 165. Un intervento da 8milioni e 350mila euro che riguarderà circa 6 chilometri, tra la frazione di Pairana e la rotatoria di innesto alla provinciale 17, la Tem. Il progetto prevede anche tre rotatorie, a Pairana, Cascina Cannavo e Cascina Lassi e una nuova pista ciclabile che collegherà Pairana (Landriano) a Cascina Lassi e, da qui, a Carpiano e a Melegnano. Con l'ampliamento, la strada attuale, ad una sola carreggiata e sulla quale passano circa 6mila mezzi al giorno, diventerà a due corsie da 3,50 metri ciascuna, oltre due banchine sui due lati, da 1,50 metri ciascuna. «A carico del privato - precisa il vicesindaco Lino Prandi - sarà effettuata anche la riqualificazione dalla diramazione della provinciale 2, nel tratto dalla circonvallazione di Pairana fino alla rotatoria d'ingresso a Bascapè, allargata con le stesse caratteristiche. L'opera è stata approvata con decreto dirigenziale regionale, al termine della conferenza dei servizi. Nel frattempo il Comune ha approvato il piano attuativo della nuova logistica». Il presidente della Provincia Vittorio Poma la definisce «un'opera indispensabile». «Viene riqualificato il collegamento tra Landriano a Melegnano, costituendo un'alternativa alla Binasco-Melegnano e agevolando il traffico privato e commerciale, in direzione del sistema autostradale e della Tem, consentendo di arrivare facilmente anche all'aeroporto di Orio al Serio». «Per il nostro territorio - spiega l'assessore Prandi - questo insediamento e questa riqualificazione sono fondamentali per lo sviluppo del paese, consentendo finalmente un collegamento diretto con le arterie principali e togliendo Bascapè dall'isolamento. Bascapè e Landriano hanno deciso di erogare 1,9 milioni alla Città Metropolitana per gli espropri e gli indennizzi, in vista dell'ampliamento».



**Spinelli e Voglini sono accusati di aver contribuito al raggio  
milionario che ruotava attorno alla centrale a biomassa**

## **Truffa della Biolevano i vigevanesi interrogati si dichiarano innocenti**

### OLEVANO

Secondo la procura hanno avuto un ruolo nella maxi frode alla centrale, ma ieri davanti al giudice hanno dato la loro versione. Negando le accuse a loro carico ma smentendo anche di essere a conoscenza del presunto sistema truffaldino che ruotava attorno alla Biolevano. Si sono difesi così Matteo Spinelli, 31 anni, di Vigevano (dipendente di una società che forniva materiale) e Sara Voglini, 47enne di Vigevano, impiegata della centrale.

### **i documenti falsi**

La donna, attraverso l'avvocata Michela Magagnato, ha risposto alle domande del giudice Pietro Balduzzi, alla presenza del pm Paolo Mazza, che le contesta l'accusa di associazione per delinquere e truffa. Secondo la procura, la donna, attuale impiegata della centrale ed ex dipendente della Forenergy di Luca Brindisi (principale accusatore e indagato nella stessa inchiesta), si sarebbe occupata degli approvvigionamenti del materiale e, in particolare, per l'accusa, avrebbe reso tracciabile le forniture di biomassa che erano invece prive di certificazione e quindi prive dei requisiti per essere utilizzate nell'impianto.

### **la difesa**

L'impiegata si è difesa spiegando che si occupava soltanto dell'apertura dei "cantieri", cioè delle zone di approvvigionamento, ma che nulla sapeva della provenienza del materiale e delle certificazioni. Soprattutto, l'impiegata ha negato di essere a conoscenza della presunta truffa che ruotava attorno alla centrale. Il legale della difesa ha chiesto di revocare la misura dell'obbligo di firma.

### **gli altri due indagati**

Ha risposto alle domande del giudice, per difendersi, anche Matteo Spinelli, dipendente della Rosso Commercio con il compito di gestire l'ingresso e lo stoccaggio della biomassa alla Biolevano. Per la procura avrebbe avuto un ruolo nel predisporre le false bolle per i trasporti del legname. Ha scelto invece il silenzio, avvalendosi della facoltà di non rispondere, Paolo Suighi (difeso dall'avvocato Roberto Grittini), il 55enne di Rosate amministratore di fatto della società Forest Team. Resta da interrogare solo Simone Sguazzini, 22 anni, di Vigevano, socio-amministratore delle società del gruppo Rosso e definito dalla procura «una pedina rilevante» nella vicenda. Non è stato ancora sentito per motivi di salute.

### **L'OPERAZIONE DELLA FINANZA**

## **Mercoledì il blitz, sono 13 gli indagati «Contributi ottenuti illegalmente»**

L'inchiesta della procura di Pavia, per associazione a delinquere finalizzata alla truffa ai danni dello Stato, coinvolge 13 persone in tutto, tra vertici della società Biolevano, dipendenti e conferitori di materiale. Un-

dici indagati sono stati destinatari di misure cautelari: sei agli arresti domiciliari e cinque sottoposte all'obbligo di firma. Al centro dell'inchiesta coordinata dal procuratore Mario Venditti e dal sostituto Paolo

Mazza c'è la centrale a biomassa di Olevano Lomellina: secondo l'accusa la centrale avrebbe percepito per anni contributi pubblici (si contestano 143 milioni di euro) per la produzione di energia pulita senza rispettare i requisiti della "filiera corta", che prevedono la provenienza del legname da una distanza massima di 70 chilometri dall'impianto. Per l'accusa, invece, il materiale arrivava da altre regioni e anche dall'estero.



**Nel 2020 i nuovi residenti sono stati meno degli "abbandoni"  
Il sindaco Ceffa: «È necessario far ripartire il mondo del lavoro»**

## Vigevano, persi mille abitanti Anche gli stranieri se ne vanno

La polemica

I dati che gli uffici anagrafici hanno comunicato nei giorni scorsi all'Istat certificano una diminuzione dei residenti



**SILVIA BALDINA**  
CONSIGLIERA COMUNALE  
DEL MOVIMENTO 5 STELLE

**L'opposizione: «Non siamo più attrattivi, servono politiche per giovani e famiglie»**

a Vigevano, che solo in parte è dovuta al maggior numero di decessi legati al Covid-19. I residenti in città al 31 dicembre, infatti, erano 62.792 mentre solo un anno prima erano 63.642. Una diminuzione netta, ben 850 abitanti in meno, a causa di un saldo migratorio negativo. Se i nati sono sostanzialmente stabili (414 contro 437), e i decessi sensibilmente in rialzo (984 contro 729), particolare attenzione merita il drastico calo degli iscritti all'anagrafe: i neovigevanesi non hanno neanche raggiunto quota 1.700, l'anno prima erano stati oltre 2.500. A fronte di questo dato, anche la lieve contrazione del numero di quanti si sono trasferiti fuori città (poco meno di 2mila) passa in secondo piano. L'anno 2020 è stato sicuramente particolare anche per le statistiche, ma l'impressione è che Vigevano abbia perso anche l'attrattiva logistica, cioè la vicinanza all'area milanese con prezzi minori per le case, che sinora aveva lasciato col segno positivo il saldo della popolazione. «Avevo già commentato così in consiglio comunale: le giunte di centrodestra sono riuscite a far scappare anche gli stranieri - sbotta la consigliera M5s, Silvia Baldina. - Oltretutto, leggendo all'interno dei numeri, sembra che se ne siano andati quelli regolari, quindi non siamo più attrattivi nemmeno per loro». «La Vigevano del domani - commenta il consigliere comunale del Pd, Emanuele Corsico Piccolini - sta prendendo una

conformazione ormai abbastanza definitiva: una città in cui l'età media è in crescita e dove ormai oltre il 24% della popolazione ha più di 65 anni, a fronte di un dato del 12% di ragazzi nella fascia 15-30 anni. Se vogliamo provare ad attrarre giovani, dobbiamo attuare politiche di incentivo all'occupazione e nuove politiche della casa. Politiche su misura per famiglie, alta vivibilità e connessioni: sono queste le sfide per una città che vuole guardare ai giovani come motore per i prossimi 10-15 anni, attuando scelte forti per recuperare il terreno perso negli anni».

Che qualcosa a Vigevano abbia smesso di funzionare da tempo è convinto anche il sindaco. «Vigevano attira meno? Nel 2020 - afferma Andrea Ceffa - la pandemia può aver indotto alcune persone, in città per motivi di lavoro, a tornare nei paesi e nelle città di origine. D'altronde il 50 per cento dei vigevanesi è occupata tra servizi e industria: se manca lavoro, la gente non viene e chi c'è, senza avervi origine, se ne va. Per questo nel programma elettorale abbiamo messo come priorità far ripartire il mondo del lavoro».



## VIABILITÀ



Una colonna di camion in transito nel centro di Lomello

# Lomello chiede la bretella stradale per salvare il paese

**Il sindaco: «Bastano 600 metri di asfalto dalla rotatoria verso Mede alla provinciale per Semiana, così i camion non passerebbero più dal centro»**

## LOMELLO

L'ordinanza contro il passaggio dei Tir con peso superiore a 7,5 tonnellate in paese entrerà in vigore lunedì 15 febbraio e sarà valida per i successivi quattro mesi. Lo

comunica il sindaco Silvia Ruggia, che allo stesso tempo torna a richiedere la realizzazione di una bretella fra le provinciali 193 bis per Mede e 5 per Semiana.

«Mi hanno riferito da Pavia – spiega Ruggia – che l'ordinanza provinciale partirà il 15 perché non è ancora pronta la cartellonistica da posizionare ai lati delle strade per avvisare i camionisti che transitano da Lomello. Allo stesso tempo, mi hanno infor-

mato che la Provincia, in un documento, ha previsto la costruzione della circonvallazione, opera viabilistica di cui si parla da circa mezzo secolo: ribadisco che per Lomello sarebbe sufficiente una “mezza circonvallazione” che unisca le provinciali per Mede e per Semiana».

Il sindaco di Lomello pensa a una bretella di 600 metri che parta dalla rotatoria verso Mede e, attraverso la campagna a ovest del centro abitato, si congiunga alla provinciale per Semiana.

«In questo modo – aggiunge Ruggia – il traffico pesante diretto alle riserie Riso Ticino di Lomello e Curti Riso di Valle, e al centro di stoccaggio dei rifiuti Officina dell'ambiente di Lomello, non s'immetterebbe in paese risparmiando disagi ai pedoni e ai ciclisti. Cogliamo l'occasione per ripeterlo alla Provincia, con cui collaboriamo da tempo sul fronte viabilistico: ovviamente, l'eliminazione di gran parte dei Tir di passaggio in paese ridurrebbe di molto anche il tasso di inquinamento atmosferico e acustico a nostro carico».

Con l'ordinanza saranno introdotte le fasce orarie di divieto: nessun passaggio dei camion dalle 22 alle 5 e dalle 7 alle 8.30. —

UMBERTO DEAGOSTINO



## L'AZIENDA

# Brambati: 75 anni di esperienza e lo sguardo proiettato nel futuro



Panoramica dello stabilimento Brambati a Codevilla.

**Brambati** nasce nel 1945 a Codevilla, in provincia di Pavia, dall'intraprendenza e l'esperienza di Francesco Brambati, attivo dagli anni '30 nella costruzione e manutenzione di impianti nel settore molitorio. Dagli inizi e per i successivi 75 anni l'azienda ha continuato a crescere estendendo gradualmente la propria offerta produttiva alle macchine per pastifici e per l'industria alimentare in genere e del caffè in particolare, spingendo sempre più fortemente sulla leva dell'internazionalizzazione, che negli anni 2000 l'ha portata ad una diffusa presenza globale.

Gestita da un management familiare da tre generazioni, Brambati si caratterizza per una visione di lungo periodo e per l'affidabilità e la solidità delle relazioni con clienti e mercati, con l'attenzione sempre rivolta alle innovazioni tecniche e manageriali più attuali.

L'AZIENDA

Oggi l'azienda vanta un fatturato che supera i 30 milioni di euro, una forza lavoro di circa 120 dipendenti e una presenza internazionale nei 5 continenti, sia in termini di rete commerciale, che di servizi su migliaia di impianti installati. Al fine di seguire più da vicino il dinamico mercato nella regione Asia-Pacifico, Brambati ha scelto di impiantare in Australia una sua sede tecnico-commerciale.

La parte del leone dell'attività della società di Codevilla la fa il

*baby food* e torrefazione del caffè, con particolare attenzione alla prima parte del processo produttivo, quando tutti gli ingredienti devono essere trattati e preparati per andare ad alimentare i successivi passaggi. È quindi in grado di fornire impianti "chiavi in mano" di movimentazione, dal ricevimento delle materie prime sia in polvere (semole, farine, zucchero, ecc.) che liquide (acqua, oli e grassi, ecc.) all'alimentazione di eventuali impastatrici o altri pun-

alla collaborazione con la ricerca universitaria.

In particolare, i settori in cui si esprime il maggiore sviluppo tecnologico sono *Ecodesign* ed *LCA Life-Cycle Assessment* nella progettazione di macchinari e linee, con grande attenzione alla riduzione dei consumi energetici ed emissioni; la manutenzione predittiva e il *Machine Learning* all'interno dell'automazione industriale, applicabili a tutti i settori di destinazione.

### Brambati e Industry 4.0

L'Industria 4.0 è stata formalmente introdotta in Brambati con le prime agevolazioni fiscali, anche se già dalla fine degli anni '90 l'azienda realizzava impianti collegati in remoto tramite linee digitali. Benché le linee fossero di bassa capacità di trasmissione e la quantità di dati scambiati di modesta entità, già da allora erano presenti il concetto dell'assistenza, il controllo e l'analisi dei dati da remoto. Dagli incontri organizzati dall'Università di Pavia relativi all'14.0 negli ultimi anni, a cui Brambati sta partecipando assieme ad altre industrie pavesi e nel 2020 con Assolombarda, è continuato il costante sforzo nella direzione della sensorizzazione spinta delle macchine, del collegamento e comando in rete degli inverter e della riduzione dei consumi di energia, oltre all'attenzione alle condizioni di funzionamento e all'analisi dei dati di funzionamento, per garantire ad ogni macchina un monitoraggio costante.

Così i dati "vitali" e funzionali delle macchine e della produzione vengono valutati con "metriche" e KPI (Key Performance Indicator), con le quali si può valutare e diagnosticare lo "stato di salute"



Fondi vibranti di estrazione (Brambati).

mercato estero, che assorbe circa il 70% del giro d'affari, contro il 30% di quello nazionale, dove i principali settori di destinazione sono pasta e sfarinati, caffè e affini, agroalimentare e trattamento prodotti in polvere, con un 50% del fatturato riconducibile al settore *food* e il 50% restante alla lavorazione del caffè.

### Un'offerta variegata e completa

L'esperienza pluridecennale di Brambati si è declinata nel tempo nella realizzazione di macchine singole e impianti completi per l'industria dolciaria, biscottifici, panifici, pastifici, produzione di

ti di utilizzo, attraverso le fasi di stoccaggio, dosaggio, pesatura, pulitura e trasporto.

### Brambati e l'innovazione

Da sempre proiettata verso il futuro, Brambati annovera fra le innovazioni più recenti la progettazione 3D, il laser scanning impiantistico, un'automazione industriale evoluta sulle macchine 4.0 ready, il fiore all'occhiello dell'*Advanced Food Lab*, utilizzato per prove e test R&D, l'attività di *Customer Care* con sistema di *Ticketing*, l'adozione del software di automazione industriale avanzata e il servizio di *machine learning*, realizzato anche grazie

L'AZIENDA

delle macchine e le relative prestazioni. Grazie ai dati rilevati e alle relative analisi, si possono evitare fermi intempestivi di produzione. Allo stesso modo in cui la prevenzione nella salute umana permette l'identificazione dei problemi quando sono incipienti e la soluzione tempestiva evita l'aggravarsi della situazione, ogni volta che nelle macchine si rileva in tempo reale un indicatore di deriva che condurrebbe ad un guasto, la rilevazione si trasforma in un guasto evitato. Così, invece di interventi di urgenza gravi di fronte a macchina ferma e fermo produzione, si può realizzare un'attività di "manutenzione di opportunità", che consiste nel non fermare la macchina ma aspettare un fermo già programmato per realizzare l'opportuno intervento correttivo. Evitare un guasto grave vuole dire evitare periodi di malfunzionamento con possibili consumi di energia ed emissioni nell'ambiente che possono durare anche per lunghi periodi. Ad esempio, un bruciatore non ben calibrato consuma più combustibile e produce più emissioni del normale, oppure una trasmissione meccanica logorata produce un maggiore attrito.

Questo significa che se i guasti sono rilevati tempestivamente si possono evitare danni economici e di impatto ambientale. Tutti i punti precedenti conducono ad un circolo virtuoso di aumento di affidabilità e produttività dei macchinari, riduzione dei costi e delle attività di manutenzione, sia programmata che di emergenza, con la conseguente riduzione dei costi di esercizio e miglioramento continuo delle macchine. A cascata, questo permette un più efficace *Ecodesign*, una riduzione dei costi e dell'impatto ambientale nel Ciclo di Vita della macchina, dalla costruzione fino all'Utilizzo e LCA (Life Cycle Assessment).

Considerato tutto questo, in ambito di Smart production e Smart Service, Brambati produce macchine e impianti controllati, per mezzo di CNC (Computer Numerical Control) e/o PLC (Programmable Logic Controller) ed interfaccia uomo macchina (HMI, Scada) di ultima generazione per poter ricevere piani di produzione, anagrafiche prodotti, settaggi di parametri da sistemi gestionali (MES, ERP) di livello superiore che presiedono alla gestione totalmente integrata della

fabbrica. L'automazione è interamente prodotta in azienda, e questo permette una forte adattabilità dei prodotti alle esigenze degli utilizzatori. Inoltre, grazie al fatto che lo sviluppo del software è realizzato internamente, Brambati è in grado di integrare (comunicazione M2M) le proprie macchine con un'altra macchina/impianto a monte e/o a valle (integrazione automatizzata ad altre macchine del ciclo produttivo) e, nel caso opposto (fornitura impianto completo), di integrare macchine e sensori di altri fornitori. Va sottolineato che questo requisito implica una forte compartecipazione dell'utilizzatore finale.

In ambito I 4.0 Brambati è socio di CFI (Cluster Fabbrica Intelligente), AFIL (Fabbrica Intelligente Lombardia) ed Anipla (Associazione Nazionale Italiana per l'Automazione).

### Il know-how Brambati nella lavorazione del caffè

Specializzata negli impianti di produzione "chiavi in mano" di caffè e similari, dal ricevimento del verde sino all'alimentazione delle confezionatrici – attraverso le fasi di pulitura, stoccaggio, pesatura, miscelatura, tostatura, trasporto (meccanico lento di nuova generazione), macinazione e degassaggio – l'azienda vanta un'ampia gamma di tostatrici con capacità da 20 a 3.000 kg/h, di tipo tradizionale o di concezione altamente automatizzata per garantire una completa flessibilità del controllo del processo di tostatura del caffè e l'adattamento delle caratteristiche della tostatura alle differenti esigenze del cliente. Parimenti, l'ampiezza dell'offerta si esprime nei mulini, di tipo tradizionale – con capacità da 100 a 2.500 kg/h



L'attrezzato laboratorio interno alla sede di Brambati.

L'AZIENDA



Visualizzazione mediante monitor di un impianto Brambati in funzione.

per caffè espresso, moka e filtro – o di tipo speciale – con una produzione da 50 a 1.000 kg/h per il caffè turco, greco o micronizzato.

Anche nel settore delle macchine per la lavorazione del caffè Brambati dimostra come automazione e sviluppo tecnologico possano produrre vantaggi in termini di produttività, qualità, sostenibilità. In questo comparto, oltre alla diagnosi continua delle macchine e al mantenimento del buono “stato di salute” delle stesse, il monitoraggio permette la mappatura di diverse variabili di produzione con relativi impatti sull’ambiente (emissioni dirette e consumo energetico), economia di produzione (calo di peso durante la tostatura), produttività del macchinario (maggiore o minore capacità di produzione a parità di mezzi impiegati), qualità del prodotto (organolettico), impatto nella salute umana (presenza di sostanze potenzialmente dannose per la salute, quali acrilamide e furani). La mappatura di tutte le variabili permette di stabilire e di scegliere “dove si vuole stare”, inteso come combinazione delle variabili rilevanti precedentemente indicate, dando più peso a quelle ritenute più importanti. Si scopre che quello che è “più buono” or-

ganoletticamente non sempre è più costoso economicamente, né più dannoso per l’ambiente né per la salute umana. Così si trovano aree di funzionamento “virtuose” circoscritte alle migliori condizioni funzionali che, pur privilegiando alcune delle variabili scelte dall’utilizzatore, mantengono valori accettabili per le altre.

### L'impegno di Brambati riguardo alla sostenibilità

Per l’azienda di Codevilla essere sostenibili significa rispettare, in ogni processo e attività, una catena di condizioni, tutte necessarie ma non sufficienti: sostenibilità sociale, sostenibilità economica e sostenibilità ambientale, dove tutti questi fattori hanno lo stesso peso e sono trasversal-

mente ed indissolubilmente legati. Se ne manca qualcuno, crolla la sostenibilità, e questo implica che i vecchi processi debbano essere abbandonati o modificati affinché diventino sostenibili.

Da anni Brambati è impegnata per essere più sostenibile, e lo fa concettizzando e motivando soci, dipendenti, fornitori e altri *stakeholder* nel rispetto della sicurezza delle macchine e degli ambienti di lavoro, del lavoro equo e della legalità a monte e a valle, agendo sulla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni, degli scarti dei costi di produzione. Gli impegni e le politiche ambientali di Brambati, certificata ISO 9001 e ISO 14001, sono orientati alla prevenzione, in particolare, di ogni tipo di inquinamento, e rappresentano la guida per il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali e del relativo Sistema di gestione (anche attraverso la ricerca del costante aggiornamento delle tecnologie impiegate e delle migliori conoscenze a livello scientifico) e costituiscono, inoltre, il quadro di riferimento per la definizione e il riesame degli obiettivi ambientali da parte dell’azienda. Il suo impegno nella direzione della sostenibilità è inoltre comprovata dall’adesione a diverse iniziative volontarie, quali Smeta 4 Pillars, Ecovadis e Global Compact.



Rendering di un impianto produzione caffè di Brambati.



ASSOLOMBARDA

# Link utili

## Archivio rassegna stampa sede di Pavia

<https://www.assolombarda.it/governance/sede-di-pavia/dicono-di-noi>

## Ultimi aggiornamenti

<https://www.assolombarda.it/ultimi-aggiornamenti>

