

Ponte di Genova San Giorgio: una supply chain integrata con la produzione e con il cantiere

Oltre 3 mila tonnellate al mese di materiale e più di 30 automezzi coinvolti per una gestione ottimizzata della logistica relativa alle sole forniture di cemento. Considerando l'intera catena del valore si è arrivati ad utilizzare anche 100 automezzi al giorno tra autosilos per il trasporto del cemento, betoniere per il calcestruzzo, trasporto di aggregati e trasferimento del clinker. Questa flotta strutturata e qualificata ha fatto da trade d'union tra la cementeria di Calusco d'Adda (BG), il centro di macinazione di Novi Ligure (AL), gli impianti genovesi di Calcestruzzi e il cantiere del Ponte di Genova e ha consentito alla Direzione Acquisti e Logistica di Italcementi di mantenere costante la produttività del cantiere e la qualità del servizio.

«Quello di Genova è stato un cantiere eccezionale in un momento eccezionale – conferma Luca Basaglia, direttore acquisti e logistica di Italcementi -. La qualità del prodotto richiesta dalla committenza ci ha infatti portato a strutturarci per garantire il rispetto delle tempistiche di consegna anche in periodi imprevedibili e complicati come durante i mesi dell'emergenza Covid 19. Una prova di valore per la nostra divisione logistica che ha operato nel segno della massima efficienza e disponibilità operativa h24, festivi compresi. Come per tutti i nostri cantieri anche per Genova abbiamo infatti sempre operato in una logica di servizio appoggiandoci su aziende di trasporto strutturate e che da sempre seguono un iter interno ben definito finalizzato a certificare il loro processo di qualifica. Ovviamente ci siamo appoggiati a partner storici a cominciare dai due vettori per le consegne in cantiere, la Piccato Srl di Torino e la Fratelli Argirò di Cuneo, che ci hanno subito messo a disposizione i loro migliori automezzi, attrezzati con le ultime tecnologie. La gestione logistica in un'ottica di servizio globale ci ha quindi consentito di garantire precisione, affidabilità e costanza delle forniture».

Del resto, come in tutti i cantieri, per Italcementi la tempestività di consegna è all'ordine del giorno, come ricorda Basaglia: «Il fatto di essere abituati a operare seguendo certi standard ci ha supportato anche nella delicata commessa del ponte di Genova: mi riferisco al tunnel del Brennero e a tutti quei cantieri dove la logistica e il trasporto merci operano in sincronia e al servizio di una produzione "just in time": un approccio necessario quando si tratta di gestire una filiera allargata che tutti i giorni ha visto partire decine di mezzi dalla cementeria di Calusco d'Adda per trasportare enormi quantità di clinker agli impianti di Novi Ligure e da qui agli impianti di calcestruzzo genovesi e poi al cantiere che ovviamente non si poteva fermare nemmeno un minuto».

Volumi significativi in tempi molto stretti, quindi, hanno rappresentato la prima sfida da vincere per la direzione logistica di Italcementi: «Ci siamo subito organizzati coi nostri migliori vettori qualificati e, a onore del vero, siamo stati facilitati dal fatto che eravamo già operativi in zona per il cantiere del Terzo Valico, sempre nell'area genovese – aggiunge Basaglia -. La scelta è caduta quindi sui vettori che conoscevano l'area e i ritmi di lavoro in loco, integrandoli però con volumi aggiuntivi e mettendo a disposizione un numero di automezzi e macchine in più per soddisfare le esigenze produttive dell'impianto di Genova Chiaravagna, il sito produttivo che più di tutti ha fornito il

cantiere del Ponte di Genova e che ha ottenuto la certificazione internazionale CSC – “Responsible sourcing certificate for concrete and its supply chain - Rating Silver».

La questione delle tempistiche è stata invece una partita più lunga da gestire: «Durante i cinque giorni lavorativi della settimana abbiamo operato normalmente mentre nei giorni festivi la normativa dell'autotrasporto che prevede dei fermi e vincoli per la sicurezza degli autisti ci ha rallentato - prosegue Basaglia -. I nostri vettori hanno subito messo a disposizione ulteriori cisterne e semirimorchi e valutato la disponibilità dei loro autisti ad operare anche il sabato e la domenica, orari notturni compresi, per gestire i relativi picchi e le emergenze del fine settimana. Questo ci ha consentito di ottimizzare il servizio nel rispetto della normativa.

Nella gestione del flusso di informazioni tra vettori, impianti e cantiere lo staff della divisione logistica di Italcementi ha operato full time e a da remoto per evitare ogni disagio alla committenza: «La divisione inbound e outbound e la struttura del call center per gli ordini sono rimasti sempre operativi - ricorda Basaglia -. Spesso, infatti, la programmazione settimanale veniva rivista giorno dopo giorno e si doveva intervenire per ripianificare la logistica in entrata e in uscita. La disponibilità dei nostri partner è stata fondamentale: ci sono stati giorni, infatti, in cui siamo trovati con 10 camion in attesa di scaricare ma, del resto, la logistica funziona da buffer e quando un cantiere ha fermate improvvise o picchi di lavoro le dinamiche impulsive legate alle urgenze e alle necessità rischiano di mandare in tilt il sistema. La gestione ottimizzata della filiera logistica ci ha consentito di “tamponare” ogni imprevisto e di mantenere costante e continuativa la fornitura di materiale, inerti, cemento e ovviamente calcestruzzo. La logistica ha funzionato da cuscinetto per garantire la supply chain e la connessione chiave tra i due estremi della catena: il cantiere e la produzione».

Il ruolo chiave della logistica, la rotazione degli automezzi e il supporto dei vettori hanno quindi reso il processo più fluido e soprattutto flessibile per ottemperare alle esigenze della committenza: «Ci sono stati giorni in cui hanno viaggiato per le strade oltre 100 automezzi - prosegue Basaglia -. La gestione dei buffer ha poi imposto operazioni di stoccaggio urgenti, che sono state gestite dalla sede centrale grazie anche all'individuazione di un'area a Novi Ligure dove la sera i mezzi venivano messi a deposito pronti per la consegna. Il lockdown di fine marzo ha causato ulteriori fermi produttivi, andando a complicare la gestione del materiale in stoccaggio. Tuttavia, l'operatività logistica non si è mai fermata e questo ha permesso di fornire continuamente materiale a fronte di un programma produttivo discontinuo: penso alla fornitura per la soletta o alle fondazioni e alle pile che hanno richiesto uno sforzo significativo per poter gestire il trasporto con picchi da 3.500 tonnellate in pochi giorni con un via vai di vettori continuo. Aver operato in una logica di squadra è stato il nostro asso nella manica e abbiamo sempre cercato di trasmettere questo concetto anche ai nostri partner che sono stati coinvolti fin dall'inizio. La consapevolezza di tutti era una sola: diventare parte integrante del successo di un'opera così importante per tutto il Paese».

Italcementi su internet: www.italcementi.it

Italcementi sui social:     @Italcementi

Media relations: 3355743556 - ufficiostampa@italcementi.it