

ICSIM - STEELMASTER 2007

“La logistica interna di Riva con particolare riferimento al trasporto marittimo con chiatte” (Lorenzo Ballarino)

Abstract

Il Gruppo Riva, protagonista del settore siderurgico a livello internazionale, ha messo a punto una efficiente rete logistica allo scopo di assicurare sia il regolare svolgimento dell'attività produttiva, caratterizzata da cicli che si completano in stabilimenti distinti, sia il servizio al cliente attraverso il rispetto dei tempi di consegna. Il sistema logistico del Gruppo Riva è strutturato per utilizzare in maniera complementare il trasporto via mare (che ne costituisce la parte più rilevante), il trasporto via ferrovia e quello su strada.

Per il trasporto marittimo, vengono utilizzate in primo luogo navi di proprietà del Gruppo, costituenti una flotta di tredici unità, le quali soddisfano solo parzialmente la richiesta di trasporti.

Lo stabilimento di Taranto è il più importante sito produttivo del Gruppo e di conseguenza il nodo centrale della rete logistica di Riva. Le spedizioni in ingresso e uscita avvengono via nave (di gran lunga il trasporto più importante), via treno e via camion. Il Gruppo dispone di aree riservate all'attracco delle proprie imbarcazioni, con notevoli vantaggi dal punto di vista organizzativo.

La rotta marittima tra Taranto e Genova, una delle più trafficate della rete logistica di Riva, viene percorsa da chiatte che trasportano da Taranto a Genova prodotti siderurgici destinati a stabilimenti del Gruppo (per subire ulteriori lavorazioni) o a clienti terzi.

Le chiatte in questione sono accoppiate in modo rimovibile a spintori, dotati di doppio propulsore, deputati alla movimentazione dell'imbarcazione.

La flotta Riva comprende quattro chiatte e due spintori.

Il trasporto è organizzato in modo tale da avere due chiatte (senza spintore) attraccate in porto a Taranto e a Genova per le fasi di carico e scarico, mentre le altre due chiatte con gli spintori navigano tra i due porti. Quando gli spintori arrivano a destinazione sganciano le chiatte destinate alle fasi di carico/scarico e agganciano le chiatte pronte a salpare. In questo modo, rispetto al trasporto con imbarcazioni tradizionali (impiegate in passato), si ottiene il risultato di incrementare il numero di trasporti, eliminando i tempi di attesa legati alle fasi di carico e scarico delle imbarcazioni. A tale proposito, si sfrutta la possibilità di lasciare le navi senza spintore in aree riservate.

La presente Tesi approfondisce l'argomento del trasporto su chiatta tra Taranto e Genova, mettendone in luce le peculiarità di tipo tecnico, logistico ed economico.