

# Ogni passo conta

**Lo stabilimento Corus a IJmuiden** è di grandi dimensioni, pensa alla grande e un trasporto interno elettrico. Quando deve pensare alla sicurezza, efficienza e convenienza, anche l'approccio è su una grande scala - ed è qui che i carrelli della Cat® Lift Trucks assumono un ruolo importante.

Da Theo Egberts



1

Lo stabilimento Corus (già Hoogovens) a IJmuiden è un pesce grande in un mare grande; il sito, ubicato dietro le dune sulla costa del Mare del Nord 20 km a nord ovest di Amsterdam, copre circa 750 ettari. Tutti gli aspetti della sua produzione d'acciaio sono su una scala enorme, dagli altiforni alle zone di manifattura fino ai carrelli. Modelli con una capacità di sollevamento fino a 50 tonnellate trasportano fusti enormi di acciaio o carichi diversi in tutte le parti dello stabilimento. Corus fa affidamento sulla potenza e sulle prestazioni dei propri carrelli per un trasporto senza ostacoli, oltre che per svolgere compiti diversi.

Herman Tollenaar della sezione trasporto veicoli industriali, conosciuta anche come «trasporto e logistica» ha precisato: «In totale abbiamo circa 350 carrelli». Insieme ai suoi colleghi è responsabile per quasi tutti i veicoli industriali - nel complesso circa 450 - che operano nello stabilimento Corus a IJmuiden. In particolare, il suo settore deve assicurare che ciascun utente guidi il tipo giusto di carrello, scelto in un parco in cui le capacità vanno da 1 a 50 tonnellate.

## Trasparenza

Quasi tutti i veicoli della Corus sono presi a noleggio, un metodo iniziato a metà del decennio 1990 per assicurare che il capitale fosse disponibile per altri investimenti. Nel 1998 la società invitò offerte di appalto per un parco di veicoli elettrici; dopo un'analisi estesa ed approfondita, raggiunse un accordo quadro con Crepa, la maggior importatrice e concessionaria della Cat Lift Trucks nel Benelux. A grandi linee, l'accordo quadro è stato rafforzato

e reso più dettagliato in accordi individuali che coprono la manutenzione, le fasi di noleggio, il finanziamento e le garanzie per un lavoro di 24 ore al giorno, tutto l'anno.

A detta del manager Eugène Ringeling, che per molti anni ha seguito questo cliente commerciale importante di Crepa: «L'intero calcolo è trasparente e grazie a ciò sia Corus che Crepa possono avere le idee chiare». 200 dei 350 carrelli del parco ora vanno ad elettricità, una quota molto più alta di appena alcuni anni fa.

**Il signor Tollenaar ci ha spiegato: «Molto probabilmente questa cifra aumenterà perché stiamo apportando dei cambiamenti e qualora possibile adottiamo una trazione elettrica».**

Questa decisione è in parte dovuta al divieto sull'uso di carrelli a diesel fino a 4 tonnellate in spazi chiusi o parzialmente chiusi. Inoltre, desideriamo limitare al massimo le emissioni di scarico delle nostre risorse operative, oltre che mantenere i livelli di rumore al minimo. Facciamo tutto quanto possibile in questa direzione, anche se potrebbe sembrare relativamente poco».

## Scelte logiche, obiezioni emotive

Le considerazioni sulla sicurezza ed il senso pratico dimostrano che i carrelli elettrici non possono essere usati per tutti i compiti. Ci sono delle fiamme incustodite vicino agli altiforni e soltanto veicoli a diesel possono essere usati nelle vicinanze. Nelle strutture di acciaio poi si usano vari carrelli super-pesanti a diesel o LPG perché i fusti d'acciaio stanno diventando sempre più pesanti e in generale non è possibile usare un'alternativa elettrica.

Il signor Tollenaar, indicando alcuni grandi veicoli pesanti nel laminatoio a freddo ci spiega: «Usiamo i carrelli elettrici fino a 18 tonnellate, ma il peso del fusto può salire fino a 28 tonnellate quindi non vi è alcun modo in cui possiamo usare carrelli elettrici per questi compiti».

Quando Corus iniziò a cambiare i carrelli da quelli IC a quelli elettrici, il signor Tollenaar ed i suoi colleghi incontrarono una certa resistenza poiché la «saggezza tradizionale» era che i veicoli elettrici sono troppo lenti e non adatti per gli impianti di produzione: lo «sapevano» tutti! Perfino il caricare e/o cambiare le batterie per trazione veniva considerato un problema; il signor Tollenaar ancora ci ride.

«Una minor produttività non è mai stata e definitivamente non sarà mai un problema» aggiunge. «Le velocità sono in gran parte paragonabili a quelle di un carrello a diesel o LPG in tutte le aree di applicazione; la nostra



2

velocità maggiore di guida è di 16 km all'ora all'esterno e da 6 a 10 km all'interno. Si trattava semplicemente di una reazione emotiva perché quando l'operatore spinge l'acceleratore non sente nessun rumore del motore. Però, mantenendo la forza d'accelerazione ad un livello accettabile, abbiamo praticamente eliminato le lagnanze dato che i carrelli elettrici ora sono diventati un principio generalmente accettato e fanno parte del nostro modo di pensare».

## Il potere della marca

Tutti i carrelli elettrici fino ad una capacità di 5,5 tonnellate sono o saranno della Cat Lift Trucks che ha una gamma abbastanza larga per coprire sia i carrelli per magazzino che quelli per sollevamento. I motori a corrente alternata assicurano che siano robusti, facili da mantenere ed in grado di poter affrontare con facilità pendii e intersezioni anche quando trasportano carichi pesanti sotto la pressione di un lavoro costante.

Eugène Ringeling si ricorda: «Questo aspetto era più difficile nel passato con carrelli a corrente continua, però con Cat Lift Trucks possiamo fidarci di una marca ben conosciuta». Crepa è in grado di provvedere a Corus uniformità e sicurezza. Il signor Ringeling vede vantaggi addizionali nei costi più bassi associati alle operazioni con carrelli elettrici; Corus condivide le sue opinioni ma non può giustificarle con cifre esatte perché la grande varietà di modelli e metodi operativi diversi rende impossibile paragonare operazioni simili.

Il signor Tollenaar ci spiega: «Anticipo un risparmio dal 10 al 15%, semplicemente basandomi sui costi energetici. Per quanto riguarda gli altri costi, il nostro accordo con Crepa significa che non avremo sorprese spiacevoli. La variabile più importante rimarrà il costo di riparazione dei danni accidentali».

## Addestramento e acquisto per la sicurezza

Benché tutti gli utenti a Corus debbano sottoporsi ad un addestramento interno rigido per diventare operatori di carrelli, ciò non →

**Copertina:** Corus/Tata Steel, bobine di fusti caldi. (Immagine per cortesia di Newscast)  
**1.** Lo stabilimento Corus di IJmuiden si trova sulla costa del Mare del Nord, a 20 km nord-ovest di Amsterdam. (Immagine per cortesia di Corus Staal bv)  
**2.** Crepa, la concessionaria della Cat Lift Trucks, fornisce a Corus tutti i carrelli elettrici e il servizio necessario per garantire un'affidabilità ottimale.  
**3.** Corus usa carrelli elettrici fino a 18 tonnellate, ma il peso del fusto può raggiungere 28 tonnellate, quindi per questi compiti non si possono usare i carrelli elettrici. (Immagine per cortesia di Corus Staal bv)



3



4

4. Il contratto modello che Crepa ha stipulato con Corus copre anche la manutenzione di tutte le batterie di trazione per permettere agli utenti di guidare i carrelli con completa sicurezza.  
5. Herman Tollenaar, il manager responsabile per il settore logistica e trasporti della Corus.

→ significa che tutti li tratteranno con i guanti. Le differenze tra una persona e l'altra sono riflesse nelle variazioni di operazione del carrello, l'esperienza e la motivazione. Requisiti per la sicurezza e ambienti di lavoro diversi in ogni settore creano ostacoli addizionali quando si cerca di assicurare che tutti quanti raggiungano lo stesso livello di prestazione. Anche tenendo in considerazione il fatto che tutto alla Corus è su una scala più grande, è facile rendersi conto che si è pensato molto quando si è scelto il tipo giusto di carrello per ogni tipo di lavoro.

«Facciamo l'impossibile per ridurre i danni e migliorare ulteriormente la sicurezza» dichiara il signor Tollenaar durante la visita all'immenso stabilimento. «Questo processo è regolato in modo centrale in Inghilterra e si estende alle procedure di lavoro uniformi (UWP) per tutte le unità commerciali. Il documento UWP del carrello mostratoci dal signor Tollenaar è lungo quattro pagine, pieno di regole e copre le pratiche di base, ad esempio il requisito per ogni carrello di avere una cintura di sicurezza gialla riflettente o una gabbia di sicurezza che tiene l'operatore entro i confini del veicolo. Sul montante devono essere attaccati adesivi gialli riflettenti ad alta visibilità. Tutti i carrelli devono

essere gialli; il giallo ocra standard della Cat Lift Trucks è accettabile. Gli adesivi avvertono i pedoni di non avvicinarsi a una distanza di 3 o 5 metri, a seconda della dimensione del carrello, ma che si possono avvicinare soltanto quando il carrello è fermo con il motore spento. Le gabbie di sicurezza sono collegate al freno a mano e al clacson; non è possibile guidare a meno che la gabbia sia chiusa.

**Il signor Tollenaar ci spiega: «Anticipo un risparmio dal 10 al 15%, semplicemente basandomi sui costi energetici».**

Il signor Tollenaar poi aggiunge: «Stiamo anche lavorando su un sistema tipo Easykey, che sostituisce l'interruttore a chiave con un comando di accesso personalizzato. Data la diversità dei tipi di carrelli, le zone d'impiego, la dimensione fisica e gli usi diversi alla Corus, non è facile scegliere un sistema standard adatto per una tecnologia supplementare, ad esempio sensori urto e registrazione dell'identità dell'operatore, però questo tipo di tecnologia rimane sempre una considerazione importante dato che non desideriamo lasciare niente al caso quando prendiamo le decisioni sugli acquisti».



6

### Sono i dettagli che contano

La disponibilità e l'affidabilità rimangono considerazioni centrali per la Corus; dato che esistono così tante zone d'impiego ed ogni settore può avere soltanto un carrello in movimento, non si può accettare il fallimento di nemmeno un veicolo. La manutenzione del parco carrelli elettrici, compresi quelli super-pesanti di 18 tonnellate, è stata affidata alla Crepa. Van Santen, basata a Haarlem, è specializzata nei veicoli a combustione interna e insieme le due società hanno sostituito il reparto tecnico interno della Corus, già formato da cinque persone. Quattro meccanici della Crepa sono sempre nello stabilimento, mentre un quinto assicura la manutenzione delle batterie in modo che l'operatore non debba mai controllarle. I manager della Corus hanno provvisto zone di lavoro speciali e sicure nelle varie ubicazioni, mentre un autobus di servizio ben equipaggiato assicura che i meccanici della Crepa possano eseguire ogni lavoro in modo facile e veloce.

La Crepa non spedisce a Corus nessun carrello della Cat Lift Trucks senza averlo preparato in anticipo; oltre ai requisiti di base per la sicurezza già menzionati, tutti i gusci elementi delle batterie per trazione possiedono un sistema di riempimento centrale per rimpiazzare l'acqua in modo facile e conveniente, oltre ad uno scarico al centro per rilasciare i gas che si formano durante il processo di ricarica. In questo modo si evita

l'accumulo del gas sotto il coperchio della batteria o in qualsiasi altra parte del carrello. Anche per una società dove tutto è su una scala enorme, sono i piccoli dettagli che fanno sempre la differenza. ■

Saremo felici di avere le vostre reazioni a questo articolo:

[Theo@eurekapub.eu](mailto:Theo@eurekapub.eu)

6. Questa applicazione necessita accessori specifici, per esempio un carrello con uno spostatore laterale e forche extra lunghe.

## Lavoriamo insieme

Herman Tollenaar (49), responsabile del reparto trasporto veicoli industriali, ha cominciato a lavorare per Corus l'1 gennaio 2006. In passato aveva lavorato per KLM per i primi 11 anni come un come montatore e tecnico manutenzione per i motori degli aerei, poi per 8 anni e mezzo nel settore logistica. Quando KLM fu acquisita da Air France colse l'opportunità per trovare un'attività con prospettive più ampie. A Corus trovò un lavoro che gli garantiva ogni giorno abbastanza varietà e sfide tecniche; continuerà a farlo anche in futuro, dato che è il responsabile di 350 carrelli (150 IC e 200 elettrici) oltre che molti altri veicoli industriali. Il signor Tollenaar e i suoi colleghi agiscono come intermediari tra gli utenti del trasporto interno e Crepa, la concessionaria di Cat Lift Trucks, per assicurare una cooperazione uniforme.

«Ci consultiamo con Crepa per decidere quale tipo di carrello sia il più adatto ad un compito particolare». Poi aggiunge: «Di sicuro gli utenti sono meno consapevoli di quello che sta succedendo; ordinano un carrello di 5 tonnellate benché potrebbero facilmente eseguire lo stesso lavoro con uno di una tonnellata e mezzo, oppure credono che un carrello di 5 tonnellate possa prelevare un carico di 5 tonnellate in una zona di 3 metri. Questo per noi rappresenta una consapevolezza di base; per loro, il carrello non è né più né meno che un utensile di lavoro».



### Il potere del gruppo

- La società conosciuta in precedenza come Koninklijke Hoogovens venne chiamata con il nuovo nome di Corus nel 1999, dopo un merger con British Steel.
- Lo stabilimento di IJmuiden fa parte del Corus Group, ora appartenente al gigante industriale indiano Tata Steel del Tata Group.
- Circa 9000 persone lavorano nello stabilimento; a IJmuiden Corus produce e fornisce 7,5 milioni di tonnellate di acciaio di alta qualità e parzialmente placcato sotto forma di fusti, insieme a servizi appropriati di sviluppo, tecnologia e consulenza.
- L'acciaio prodotto qui è usato nel settore delle automobili, costruzioni e confezionamento, oltre che in batterie, tubature, veicoli industriali e piccoli elettrodomestici come frigoriferi e cucine.

### Corus a IJmuiden



■ La società Corus di IJmuiden è formata dall'unità commerciale Corus Strip Products di IJmuiden e dalle sottosezioni delle attività commerciali Corus Packaging Plus, Corus Colors, Corus Primary Aluminium e Corus Research, Development & Technology. Sono ubicate in questo sito anche le unità commerciali Corus Hyfo e Corus Hylite.

■ Il fatturato annuo è di €3,2 miliardi.