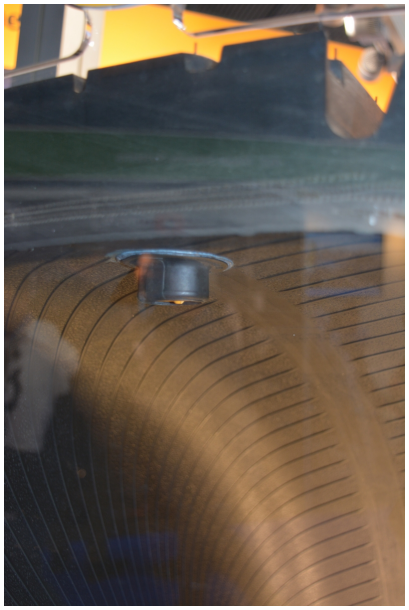
La sera prima dell'inizio del TOC Europe, la fiera per il settore portuale più importante del vecchio continente, Continental ha organizzato il ContiPortTalk, un evento che ha dato la possibilità di avere un interessante e completo focus sui prodotti e sulle soluzioni portuali del produttore di Hannover.

I relatori erano **Christian Meiners**, head of product development Tires, **Julian Alexander**, product line manager port operations tires, **Michael Christian Lorenz**, head of business development digital solutions e **Federico Jimenez**, head of fleet solutions emea. A questi si è aggiunto **Fabio Borelli**, Business Unit Manager Commercial Specialty Tires di Continental Italia. Ricerca e sviluppo, commerciale e soluzioni digitali: una panoramica completa del business portuale.

"Negli ultimi due anni il settore portuale e quello della logistica nel suo insieme sono stati letteralmente sconvolti da una serie di cambiamenti", ha affermato **Julian Alexander**. *"Il coronavirus ha cambiato moltissime cose: sono arrivati i primi lockdown e i porti sono stati chiusi, le persone hanno iniziato a lavorare in home office e si è creata un'enorme domanda di alcuni prodotti grazie all'e-commerce.*



*Successivamente, i container, che servivano in Asia per spedire le merci in Europa, erano invece **stoccati nei porti del vecchio continente**, e questa carenza ha generato un aumento esponenziale dei prezzi dei noli, che dura ancora oggi. E poi sono arrivati altri lockdown, con la conseguente congestione dei porti, con le navi ferme ad aspettare di esser caricate e scaricate. Senza considerare la guerra in Ucraina e la sostenibilità, altri due temi che hanno aumentato i costi e cambiato le necessità dei porti."*

Tutti questi temi hanno un impatto sull'intero segmento dei porti e anche sui pneumatici e sul loro sviluppo. Basti pensare, per fare un esempio, ai tantissimi container vuoti che il porto di Rotterdam ha dovuto movimentare lo scorso anno: lo spostamento dei container vuoti genera un consumo eccessivo dei pneumatici posteriori, che devono sopportare la pressione del contrappeso senza essere equilibrati dal carico del container.

"Continental è rientrata nel settore portuale nel 2013, inserendo queste attività nella business unit Commercial Specialty Tires, e da quel momento in poi ha sviluppato una gamma completa di pneumatici, soluzioni digitali all'avanguardia, strutture tecnico/commerciali adeguate" ha affermato **Fabio Borelli**. *"Con il lancio dei pneumatici convenzionali ContainerMaster+ e CraneMaster prima e dei radiali ContainerMaster, StraddleMaster e TerminalMaster del 2019/2020 possiamo gommare tutto il terminal. Ma oggi i focus sono il servizio e la tecnologia: il prodotto di altissima qualità è la base, il servizio a 360 gradi alla flotta è il core, con la consulenza al terminal che parte dallo studio della giusta applicazione, fino alla manutenzione predittiva permessa dalla tecnologia."*

Fabio Borelli, Business Unit Manager Commercial Specialty Tires di Continental Italia

Gli ingegneri e i tecnici Continental hanno visitato, e continuano a visitare, i porti e gli interporti, per vedere come i terminal utilizzino i pneumatici, le necessità dei clienti e quindi sviluppare i pneumatici di conseguenza. *"Ogni porto ha bisogno di una particolare applicazione, in base al tipo di superficie, al percorso che fanno le macchine, al tipo di lavoro che svolgono le macchine, al meteo e alla temperatura di lavoro. Ad esempio a Gioia Tauro si lavora con una temperatura del suolo di 60 gradi centigradi, un aspetto che ha conseguenze rilevanti sui pneumatici. L'attività di vendita è in realtà un'attività di consulenza"* ha aggiunto Christian Meiners.

Ma il game changer è la **digitalizzazione**, che permette già oggi un controllo dello stato dei pneumatici fondamentale più che mai oggi per diversi motivi: il primo è il prezzo dei

pneumatici stessi, che costano 20-22 mila euro per macchina, il secondo è il fatto che questi macchinari lavorano 24 ore al giorno 7 giorni su 7 e devono minimizzare i fermi macchina, il terzo è la pressione sui costi che i terminal stanno subendo in questo momento storico.

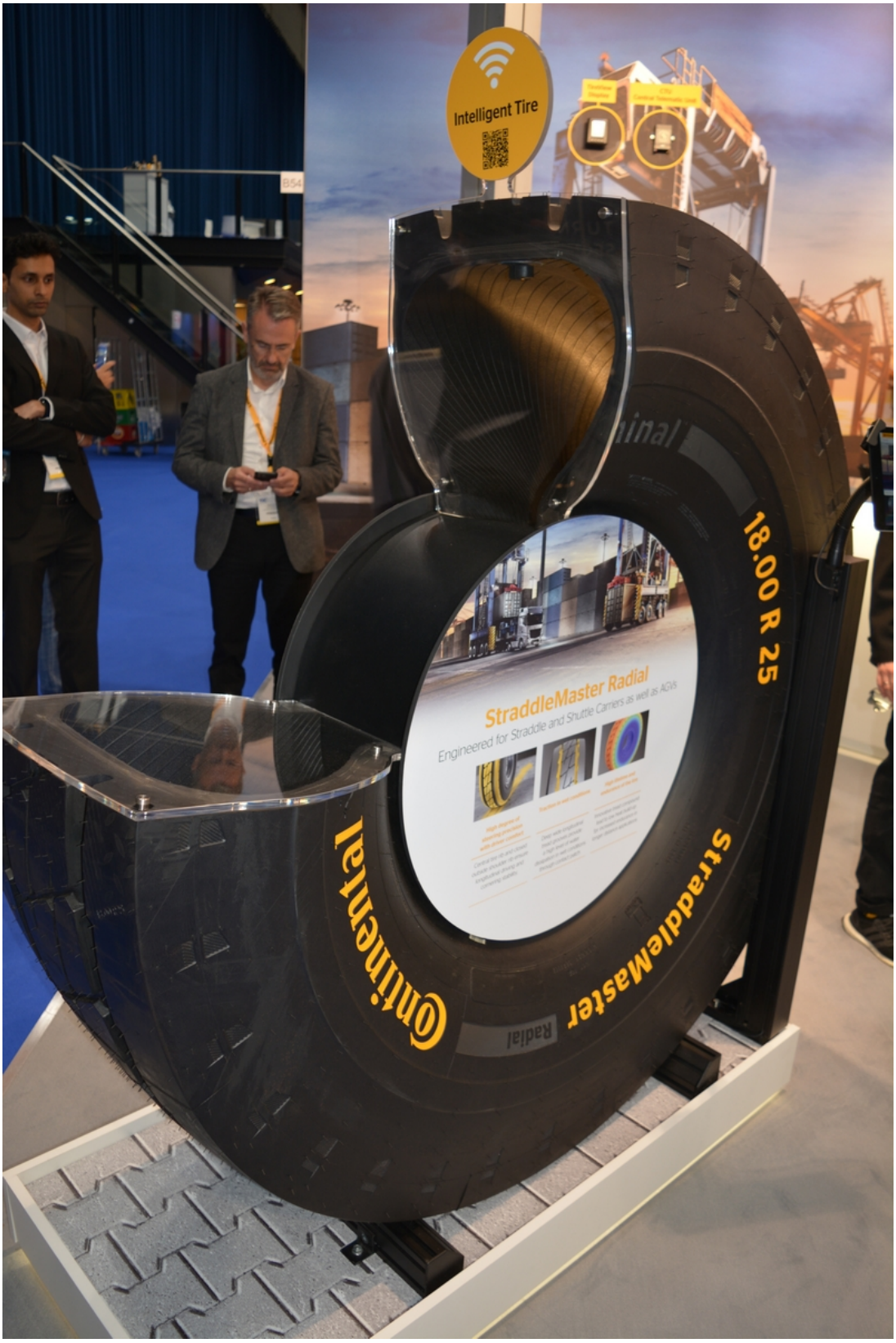
Al TOC era esposta una macchina Kalmar che monta in primo impianto pneumatici Continental

"Già oggi nei nostri pneumatici radiali, prodotti nello stabilimento portoghese di Lousado, vengono inseriti di default i sensori. Abbiamo soluzioni per l'autista del mezzo, il ContiPressureCheck, ma soprattutto per il fleet manager, che con il ContiConnect può controllare l'intera flotta da remoto. Una pressione minore del 10% dello standard causa una riduzione del 15% della vita utile e aumenta di 1% i consumi di carburante, che aumenta i costi e anche le emissioni di CO2. Il prossimo passo, invece, sarà la predittabilità, che permetterà di capire in anticipo quando e quale macchina avrà bisogno di manutenzione. Prima per controllare i pneumatici si fermava il parco macchine, causando uno stop del terminal. Oggi abbiamo una soluzione che legge i dati al passaggio e un'altra collegata in tempo reale al pc del fleet manager, senza dover fermare macchine. In futuro interpreteremo il trend di perdita di pressione dei pneumatici, programmando quando è necessario chiamare il gommista. Inoltre, stiamo sviluppando un sensore di seconda generazione che andrà a misurare anche il battistrada residuo."

Tutto questo ha portato risultati sorprendenti considerando che Continental è entrata nel segmento portuale da poco più di 10 anni.

"Abbiamo da poco festeggiato l'anniversario dei 10 anni di collaborazione con un porto", afferma **Federico Jimenez**. *La trasparenza nel segmento portuale è tutto. Dobbiamo*

dimostrare al terminal che con le nostre soluzioni si può ridurre il TCO. D'altronde, il 30-40% dei costi di manutenzione di un terminal è rappresentato dai pneumatici e quindi c'è tanto in gioco, e c'è tanto da lavorare. Bisogna visitare i porti, vedere come lavorano, che pneumatici usano, come li usano. Molto spesso questo è un lavoro di squadra tra il produttore, il terminal e il gommista, che noi è il service provider. Il gommista è i nostri occhi nel terminal, non possiamo essere li ogni giorno. Il terminal, a sua volta, deve cambiare le cose, seguendo i consigli del produttore, monitorando, facendo data management e formazione. Il lavoro è cambiato tantissimo negli ultimi anni grazie alla tecnologia, ma i risultati sono incredibili se si lavora bene. Abbiamo raddoppiato la vita di alcune applicazioni in dei terminal.

- 
Intelligent Tire
18.00 R 25
StraddleMaster Radial
Engineered for Straddle and Shuttle Carriers as well as AGVs
Continental
StraddleMaster
Radial

-

-
Intelligent Tire

-
KALMAR
CAVOTEC
CAVOTEC
CAVOTEC
KALMAR
ecoefficient

-
ffficient
Continental
ContiTerminal
ContainerMaster

-

© riproduzione riservata pubblicato il 27 / 06 / 2022