

Dopo il **TOC Europe**, abbiamo intervistato **Simone Alciati**, Sales Professional CST e **Fabio Borelli**, Business Unit Manager Commercial Specialty Tires di Continental Italia, che ci hanno parlato della situazione italiana del settore portuale.

Come è strutturata l'attività portuale italiana?

Simone Alciati: l'Italia è suddivisa in 15 autorità portuali: alcune al loro interno hanno un solo porto, altre più di uno, ad esempio l'autorità portuale del mar ligure occidentale comprende Genova Savona Prà e Vado Ligure. In Italia si lavorano ogni anno 11 milioni di teu, ovvero i container da 20 piedi, di cui 3 milioni a Gioia Tauro, il porto più grande della penisola. Questo è un porto veramente importante, anche come superficie, ed è il settimo in Europa per traffico commerciale. Gioia Tauro lavora come transhipment, ovvero come scalo intermedio per i container che vengono scaricati e ricaricati su altre navi, ma l'amministratore delegato del porto ha annunciato progetti per far crescere anche la quota gateway (il passaggio dei container sui gomma o treno). Quindi ci si aspetta un'ulteriore crescita di questo porto.



Al secondo posto abbiamo Genova e Savona: la sola Genova lavora 2,5 milioni di teu, soprattutto con Pra, mentre Vado Ligure 240.000 teu, quindi in tutto 2,8 milioni di teu, quasi tutti per traffico gateway. Seguono Livorno, Carrara, La Spezia, Napoli, tutti porti

vicino o sopra al milione.

Un'altra fetta di volumi in Italia vengono smerciati dagli interporti. Alcuni lavorano come retroporto, come Rivalta Scrivia per Genova che per ovvie ragioni geografiche non riesce a lavorare completamente i container direttamente nei porti, altri invece sono lontani dai porti. Gli interporti ufficiali sono 24 in Italia.

In Italia, sia che si parli porti che di interporti, la maggior parte dei container vengono lavorati su gomma: le principali macchine utilizzate sono i reach stacker, a cui Continental offre il ContainerMaster, o con le RTG (rubber tire gantry crane), gommate con il CraneMaster. Iniziano a vedersi anche alcuni Straddle Carrier, a cui l'azienda tedesca propone lo StraddleMaster.

Quali sono i pneumatici più utilizzati in Italia per il segmento portuale?

Simone Alciati: Possiamo gommare tutto il terminal. Per quel che riguarda il nostro mercato, le misure più utilizzate sono quelle per i reach staker, dai 24 ai 33 pollici in E4 con il ContainerMaster, in 12.00-24, 14.00-24, 16.00-25, 18.00-25 e 18.00-33. Questo pneumatico è prodotto sia in versione radiale che convenzionale. Il vantaggio del radiale è che produce meno calore, quindi dura più ore. Le RTG sono macchine gommate con il CraneMaster, che ha un codice E3. Il CraneMaster è un prodotto dedicato a mezzi che lavorano da fermi, ovvero le attività effettive la fanno da ferme. Questo pneumatico è offerto nelle misure 14.00-24, 16.00-25 e 18.00-25. Un'altra gomma utilizzata nei porti italiani, sulle ralle in questo caso, è la TerminalMaster, che presenta un codice di velocità molto basso, ma un elevato indice di carico. E' un prodotto adatto alla ralla che lavora con doppio container, per terminal molto grandi.

Un focus importante del TOC, oltre ai pneumatici, sono state le digital solutions.



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

Fabio Borelli: Assolutamente, oggi non c'è porto senza digital solutions. I pneumatici portuali radiali Continental escono dalla fabbrica di Lousado già sensorizzati, mentre i convenzionali no, ma possono essere dotati di sensori. Il livello minimo è il palmare per la lettura della pressione e temperatura, al posto del manometro. Poi si sale: la lettura dei dati da cabina, tramite un display con allarmi, l'invio dei dati al portale del fleet manager. Per leggere i dati sono disponibili 2 soluzioni: la prima è una piattaforma yard reader fissa, che legge i dati al passaggio delle macchine. Utilizziamo questo sistema a Malta, con ottimi risultati. Abbiamo anche aggiunto la funzione di spegnimento del mezzo al raggiungimento di una soglia minima della pressione.

L'altro sistema di invio dei dati, disponibile solo per il segmento CST e non per l'autocarro, è la condivisione dei dati tramite gps al sistema remoto.

In sostanza passiamo dal monitorare ogni singolo macchinario all'intera flotta. La direzione è dare la possibilità al gestore di monitorare l'intero parco mezzi da remoto, senza dover fermare le macchine. In futuro, inoltre, non si parlerà più di monitoraggio, che per definizione significa controllare lo stato attuale delle cose, ma di analisi predittiva. Stiamo lavorando ad un sensore che calcoli il battistrada residuo dei pneumatici, ad esempio. Parliamo, quindi, di efficienza, consumi, vita utile, manutenzione.

Un grosso problema attuale dei produttori di pneumatici è la disponibilità di prodotto. Come è messa Continental da questo punto di vista?

Fabio Borelli: per il segmento CST, in particolare, questo argomento si mixa con una domanda di prodotto importante. Parlando del portuale, siamo in piena fase di spinta: le performance del prodotto sono ottime, abbiamo ampliato la gamma nel 2019 2020 con i prodotti radiali, è quasi naturale che questi fattori abbiano portato ad una grande crescita delle vendite. Inoltre, registriamo una domanda fisiologica del mercato, letteralmente esplosa nel post pandemia.

Tutto questo cozza con quello che sta succedendo a monte: non è un segreto che ci sono difficoltà nel reperimento della materia prima, con il carbonblack che arriva dall'est Europa. E questo riguarda solo gli stabilimenti europei, mentre per stabilimenti asiatici si aggiunge anche il discorso della congestione dei porti. In Europa arrivano on time solamente 4 consegne su 10.

Quanto è importante il gommista nella manutenzione dei pneumatici portuali?

Simone Alciati: Il gommista, che per noi nel segmento CST è un vero e proprio service

provider, è fondamentale. Qualche terminal lavora autonomamente sui pneumatici fino ai 24 pollici, ma per gli altri è il service provider, con le officine mobili, che si occupa della manutenzione.

A che punto siamo con le quote di mercato e quali sono i prossimi passi?



Fabio Borelli: Nell'area di business portuale siamo relativamente giovani, essendo rientrati solo nel 2013 e avendo lanciato i radiali solo nel 2019. Soprattutto dal lancio dei radiali in poi abbiamo registrato una crescita continua e sostenuta delle nostre quote di mercato. Anche nel 2021 abbiamo continuato a crescere, a doppia cifra.

Adesso lavoriamo anche sul primo impianto: in fiera era esposto un reach stacker Kalmar con il ContainerMaster convenzionale, che è appunto un primo equipaggiamento. Forniamo anche CVS Ferrari in Italia, ma vogliamo crescere molto anche lato OE.

La sera prima dell'inizio del TOC Europe, la fiera per il settore portuale più importante del vecchio continente, Continental ha organizzato il ContiPortTalk. [Qui il nostro articolo.](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 14 / 07 / 2022