

Eventi



A Napoli TransfrigoRoute International Meeting

Il freddo fatto bene

Il messaggio della società agli specialisti del freddo è: "curate l'ambiente". E loro rispondono con la qualità totale

A cura di
Marco Comelli
Gianenrico Griffini
Clara Ricozzi

In apertura un momento del meeting partenopeo dell'importante associazione internazionale del trasporto a temperatura controllata. Nel maxi schermo, Clara Ricozzi, presidente OITA, durante il suo intervento. Sotto il titolo, l'intervento di Bruno Cortecci (anfia/Plastoblok).

Si è tenuta a Napoli l'edizione 2019 dell'Assemblea Generale di TransfrigoRoute International, l'associazione che raduna i leader europei del trasporto refrigerato. La splendida cornice di Castel Dell'Ovo ha ospitato un appuntamento estremamente denso di tematiche d'attualità. I temi al centro del congresso sono stati: l'ambiente, la nuova domanda di trasporto refrigerato in città, le modalità con cui logistici da una parte e produttori dall'altra rispondono alle esigenze del cliente finale e alle richieste della distribuzione.

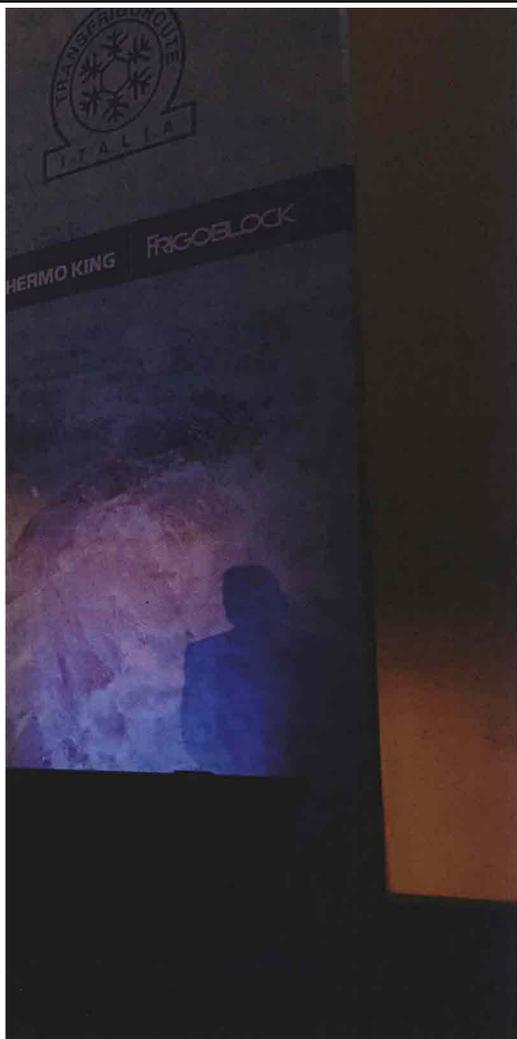
L'ambiente al centro

Sul fronte ambientale il settore del trasporto a temperatura controllata si sente ingiustamente assediato. Non tanto e non solo per il progressivo rafforzamento delle regole, ma soprattutto per l'incertezza e la disparità di definizione ed applicazione.



I dati di base sono stati così riassunti da Bruno Cortecci, Presidente della Sezione Trasporto Refrigerato di ANFIA: oggi nel mondo ci sono 4 milioni di veicoli refrigerati che consumano da soli il 15% di tutti i carburanti da fonte fossile utilizzati per l'autotrazione. Un tre assi refrigerato emette ogni anno, tra motore e gruppo frigo, 50 tonnellate di CO2. L'altra parte dell'equazione però dice che il 40% di tutti gli alimenti richiedono il trasporto a temperatura controllata, e il numero è destinato a crescere per la sempre maggiore domanda di

Eventi



I problemi di olio e vino

OITA, l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti, è al lavoro da alcuni mesi sul trasporto di vino ed olio Evo attraverso un tavolo di lavoro apposito, cui aderiscono rappresentanti dell'intera catena del valore. La ricerca accademica e industriale sulla logistica del vino e dell'olio ha di recente rivelato che vino ed olio EVO sono derrate la cui qualità è da considerare sensibile alle condizioni ambientali e di manipolazione che si verificano nell'ambito della catena logistica, in particolare nella fase di trasporto, in grado più elevato di quanto noto da tempi storici.

Durante il trasporto si verificano condizioni (temperature elevate o molto basse, vibrazioni prolungate nel tempo, errata manipolazione dei contenitori) da cui derivano danni alla qualità del prodotto. Uno dei ricercatori più attivi in questo ambito, il prof. Manzini (nella foto grande il secondo da sinistra, nella pagina seguente durante la sua relazione, n.d.r.) dell'Alma Mater Studiorum di Bologna, ha incentrato il proprio intervento di Napoli proprio sul lavoro effettuato sul trasporto a lunga distanza del vino italiano. Clara Ricozzi (qui nel riquadro), presidente di **OITA**, ha potuto dare alla platea TransfrigoRoute un'anteprima sui primi riscontri dell'attività del Tavolo. I più significativi sono da una parte la conferma che le modifiche organolettiche e, per l'olio EVO, nutrizionali di un trasporto non attento ci sono e influiscono sulla qualità e sull'immagine del prodotto da parte del consumatore. Dall'altra, la GDO gestisce il trasporto dei due prodotti di entrambe le tipologie, sia al proprio interno che nelle richieste verso i fornitori di servizi logistici, come il grocery.



cibo fresco. Inoltre, oggi il 12% di tutti gli alimenti freschi trasportati su strada si rovina e diventa scarto durante la fase di trasporto per carenza di refrigerazione. Di conseguenza, il numero veicoli refrigerati è previsto in crescita del 2,5% l'anno almeno sino al 2030.

Sul fronte delle regole, la tendenza è chiara, come ha ricordato Joe Grealy, vicepresidente del Technical Advisory Committee di TransfrigoRoute International. L'Unione Europea nel 2008 ha stabilito degli standard della qualità dell'aria (i famosi 50 PPM del PM10 da non superare), che però oggi sono in fase di revisione, su sollecitazione di gruppi di pressione ma anche di studi scientifici, che mettono in evidenza la pericolosità per la salute di alti livelli di particolato. Soprattutto l'attenzione si sta spostando su particelle sempre più piccole, sotto i 2,5 micrometri, ossia verso le dimensioni degli inquinanti che sono in grado di superare con facilità la barriera ematica ed entrare in circolo. Anche i diesel Euro 6-VI a quel punto non basterebbero più, ma le tecnologie alternative di trazione e di refrigerazione esistono, come ha ricordato Raffaele Campus, della sezione rimorchi, semirimorchi ed equipaggiamenti di Unrae.

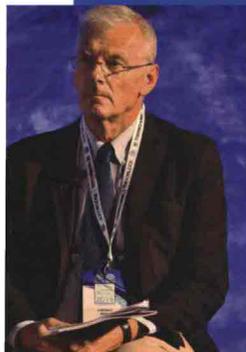


La logistica urbana del freddo

La sfida ambientale è particolarmente difficile in ambiente urbano, dove la richiesta di cibi freschi è in crescita da una parte e la modalità di distribuzione si sta sempre più parcellizzando. Come ricordava Grealy, ogni città europea va per conto suo nello stabilire le modalità d'accesso dei veicoli al proprio territorio. Alcuni hanno l'obiettivo di proibire totalmente i diesel, altri pongono limitazioni agli orari di circolazione dei veicoli merci, altre ancora pedonalizzano e impongono pedaggi.

Eventi

Il tecno-pensiero del Chairman



Ecco le riflessioni a caldo di Gianenrico Griffini, presidente dell'International Truck of the Year e Chairman dell'evento.

"I panelist a Napoli hanno individuato tre strade per affrontare la sfida ambientale nel freddo: rendere più efficiente l'utilizzo delle apparecchiature esistenti, per esempio utilizzando barriere ad aria e curando la formazione dei carichi. Secondo fronte, miglioramento dei gruppi frigo, riducendo le dispersioni. Terzo e ultimo, utilizzo rapido di nuove tecnologie, sia di trazione (CNG e LNG, ibrido, elettrico a batterie, elettrico a celle a combustibile) che di refrigerazione (gruppi elettrici con batterie di mantenimento, utilizzo dell'energia meccanica in fase di frenata dai semirimorchi per ricaricare le batterie).

Per non parlare del criogenico, che promette molto in certe situazioni a scapito della flessibilità. In quattro parole, non fa il caldo, e per il fresco può essere un problema.

FLC e OITA insieme



La firma del protocollo d'intesa è avvenuta durante il congresso di Napoli. La collaborazione si baserà su di un tavolo permanente che analizzerà il trasporto e la logistica del food a livello locale e nel medio e lungo raggio, in qualunque modalità. Gli obiettivi: acquisire e condividere conoscenze sulla logistica e i trasporti del settore; individuare i limiti ottimali per la conservazione e il trasporto delle merci; elaborare i parametri ottimali dal punto di vista economico e ambientale di pianificazione dei carichi, dei percorsi e dei veicoli; esplorare gli strumenti tecnici, esistenti o di possibile sviluppo, per ottenere e mantenere i suddetti parametri; acquisire le buone pratiche già adottate e divulgarle.



Un mondo vorace e frenetico

D'altra parte le città crescono e con loro l'esigenza di dare da mangiare ai loro cittadini. Ma nei magazzini urbani ci sono al massimo 48 ore di scorte di alimenti deperibili. In Europa e in Italia il ritorno dei negozi di prossimità complica il problema, perché le cosiddette "superette" si trovano in zone dove lo spazio costa molto e quello che si ha lo si dedica alla vendita, non al magazzino, men che meno refrigerato. Ciò significa consegne più frequenti, più piccole e contenenti diversi tipi di merci.

La diffusione dell'e-commerce anche nel settore del fresco, sia come consegna puntuale che come parte di una spesa più ampia, complica il problema, moltiplica i mezzi in circolazione e pessimizza i carichi ed i percorsi. La

poco efficienza logistica si traduce in minore sostenibilità dei trasporti dal punto di vista economico ed ambientale. Tutto si tiene, come ha spiegato Massimo Marciani (nella foto a sinistra), presidente del Freight Leaders Council e massima autorità in Italia sulla city logistics.



8 - 11 2019