

I.R.

Partner

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile



Veicoli Commerciali



your isothermal transport specialist



SANIFICARE? BASTA IL PACCHETTO IGIENE

L'emergenza sanitaria ha creato un'enorme domanda di trattamenti antivirus sui luoghi e sugli strumenti di lavoro. Già a marzo l'Istituto Superiore di Sanità aveva emesso linee guida provvisorie, poi rinforzate a metà maggio da indicazioni sui diversi metodi disponibili per la sanificazione delle superfici e degli indumenti.

La base è naturalmente la valutazione della persistenza del virus Sars-Cov-2 sulle superfici.

Come riporta testualmente il rapporto dell'ISS del 15 maggio, "Sulle plastiche e l'acciaio inossidabile il virus può resistere fino a 72 ore, anche se la carica infettiva sui suddetti materiali si dimezza dopo circa 6 ore e 7 ore, rispettivamente (...)

Un recente studio ha valutato la stabilità del virus SARS-CoV-2 a differenti temperature, dimostrando che il virus risulta altamente stabile a 4°C, ma



sensibile al calore". Questi dati sono particolarmente rilevanti per il trasporto a temperatura controllata, dove nei vani di carico la temperatura operativa è nella maggior parte dei casi tenuta a 4 centigradi o più bassa. Eppure non esiste un protocollo ufficiale per la sanificazione da



Con il patrocinio di



MENSE POST EMERGENZA, QUALCOSA CAMBIERÀ

Le mense scolastiche universitarie sono chiuse e lo rimarranno almeno sino a settembre, mentre una parte dei ristoranti aziendali è rimasta aperta per servire i lavoratori non in smart working.

Con la ripartenza della Fase 2 le riaperture sono aumentate. Ogni azienda, da Pellegrini a Cirfood, da Elior a CAMST, ha adottato una serie di accorgimenti, spesso anticipando le indicazioni ufficiali. Quelle universalmente adottate sono il diradamento delle sedie, l'installazione di divisori, l'eliminazione del fai-da-te per la composizione dei piatti, il ricorso a confezioni monouso sigillate per posate, bicchieri, pane, condimenti, queste ultime già adottate in diversi ambiti, per esempio negli ospedali, sui treni, sugli aerei. Con il rientro progressivo dei dipendenti, queste misure a bassa tecnologia non saranno sufficienti. Alcune aziende stanno pensando ad app con cui prenotare il posto e un sistema a punti per disincentivare



chi non si presenta. Altre fanno un passo più in là, riprendendo parti sperimentate durante la Fase 1, per esempio quella delle lunch box da consumare fuori dai locali della mensa, stile pranzo al sacco. Elior, in collaborazione con la piattaforma JoyFood, ha iniziato ad offrire ai suoi clienti un servizio di home delivery per i lavoratori in smart working, consegnando "lunch kit" con gli ingredienti necessari a preparare tipi diversi di menù. Se la tendenza allo smart working dovesse continuare anche post-emergenza, potrebbe essere questa una nuova forma del welfare aziendale. E potrebbe vedere l'arrivo di operatori "insospettabili": Eataly sta infatti per lanciare un servizio di lunch kit.

Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio

Riccardo Accorsi Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Vito Amodio IFAC; Luca Bedin Gruppo Volkswagen; Alessandro Calchetti MIT; Gerardo Cardone Futura Servizi Logistici; Pierguido Carmagnani Fedit; Vincenzo Cinelli MIT; Bruno Cortecci Commissione Onu Unece - European Committee for Standardization; Mihai Radu Daderlat Iveco Mercato Italia; Rodolfo de Dominicis UIRNet; Giuseppina della Pepa Anita; Sergio Dondolini già MIT; Silvio Faggi Fiap; Fausto Fedele MIT; Franco Fenoglio UNRAE; Gianandrea Ferrajoli Federauto; Massimiliano Gazzo Osservatorio DBJWatch; Olga Landolfi TTS Italia; Agostino Macri Unione Consumatori; Antonio Malvestio Freight Leaders Council; Sandro Mantella Lamberet-UNRAE; Riccardo Manzini Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Massimo Marciani Fit Consulting - Freight Leaders Council; Fabrizio Ossani Federtrasporti; Giacomo Salvagno TransfrigoRoute Italia; Paolo Uggè Confrasperto; Fabrizia Vigo ANFIA; Paolo Volta Pagiro.

Del CTS fanno parte anche i componenti del board esecutivo di OITA

Clara Ricozzi Presidente; Lucia Saronni Presidente onorario; Giuseppe Guzzardi Direttore generale; Marco Comelli Segretario generale



Sars-Cov-2 dei vani carico ATP. Il documento ISS di marzo tratta per esempio della produzione e della commercializzazione di alimenti, saltando la fase del trasporto. Gli operatori si rifanno alle indicazioni del Pacchetto Igiene del 2006. Semplicemente, secondo le dichiarazioni rilasciate da aziende ed associazioni, aumentandone la frequenza una volta per ogni ciclo di consegna. Incidentalmente, si tratta delle stesse procedure previste dalle norme HCCP. Nella totalità dei casi noti, i vani di carico vengono

sterilizzati, dopo essere stati puliti e arieggiati, con l'applicazione di soluzioni alcoliche al 70%, oppure di soluzione clorate con almeno l'1% di cloro. Le soluzioni alcoliche sono consigliate, per esempio dall'Ordine dei Tecnologi Alimentari, perché possono essere nebulizzate e non richiedono il risciacquo. Niente di trascendentale, come si vede.

Speriamo che la rafforzata attenzione per l'igiene resti anche dopo l'emergenza.

IL METANO DIETRO CASA

È stato inaugurato, presso il quartier generale di Iveco a Torino, un nuovo impianto di rifornimento di gas naturale sia in forma compressa (CNG), sia allo stato liquefatto (LNG) per i mezzi industriali pesanti. Soluzione, quella dell'LNG, molto apprezzata dalle aziende di trasporto che operano nell'ambito della Grande distribuzione organizzata (Gdo) e nella movimentazione delle merci in regime di temperatura controllata. La realizzazione della nuova stazione rientra nelle attività previste dal memorandum d'intesa siglato nel 2017 da Iveco e Engie, uno dei principali player nei settori dell'energia e dei servizi, per promuovere la transizione energetica verso la decarbonizzazione del trasporto.

Ubicato presso la sede industriale del gruppo CNH Industrial, lungo la Strada delle Cascinette, in una zona strategica a est di Torino

nel punto d'intersezione della rete autostradale con la tangenziale del capoluogo piemontese, l'impianto si sviluppa su un'area di oltre 5mila metri quadri. L'infrastruttura è composta da due erogatori di LNG e quattro di CNG (Gas Naturale Compresso), nonché da alcune colonnine di ricarica per veicoli elettrici, alimentate da un impianto fotovoltaico situato sul tetto del fabbricato.

La stazione è operativa dalle 6 alle 21 da lunedì a venerdì per il rifornimento a tutte le tipologie di veicoli con motorizzazione a gas naturale. Una sede della concessionaria Iveco Orecchia, dealer di riferimento di Iveco per la provincia di Torino e per la Valle d'Aosta, adiacente alla stazione, supporta la clientela nella transizione verso un trasporto sostenibile con un servizio completo, dalla vendita dei camion all'assistenza, fino al rifornimento di carburante.

SOSPIRATO TRANSPOTEC 2021



Quella che doveva essere l'edizione del grande ritorno a Milano di Transpotec, il più importante evento fieristico sull'autotrasporto del Paese, si è trasformato in un thriller classico. Infatti, oltre alle incertezze legate al ri-trasferimento da Verona a Milano (la prima volta che l'esperimento fu tentato non andò bene, complice il disastro della crisi del 2008), ovvero

se il pubblico avesse affollato i padiglioni con lo stesso entusiasmo di quanto sempre avvenuto a Verona, si è aggiunta l'emergenza Pandemia che ha falciato tutte le storiche fiere-show dell'automotive, con vittime illustri quali il Salone di Ginevra e l'IAA di Hannover. Sull'edizione 2021 di Transpotec meneghino non ci sono dubbi, anzi potrebbe essere il primo grande evento dopo il Covid-19.

Ovvio che l'attesa è carica di aspettative, e non soltanto per l'occasione per i costruttori di ripresentare nuovi modelli passati in sordina, ma per affermare la voglia di ripartire, di andare incontro alle esigenze di un mercato al dir poco terremotato. Anche per OITA e tutto il trasporto "controllato", Transpotec sarà occasione per prendere le misure a un comparto che ha lavorato tanto ma male, con scarsa redditività e con un parco veicoli sul quale dovrebbe esserci sempre la massima attenzione (e mai come oggi) in termini di sanificazione ed efficienza. Una buona occasione per allargare Transpotec a comparti affini e a servizi non trascurabili legati all'igiene e alla qualità.

IL FRESCO PORTATILE

Lo scorso 20 marzo per sostenere la popolazione anziana durante l'epidemia di Covid-19, la città di Helsinki ha attivato il servizio di consegne a domicilio "Helpline". Per il trasporto del cibo si è avvalsa del frigo portatile CFX3 dell'azienda Dometic. La consegna a domicilio è diventata una routine sempre più diffusa e utilizzata nella nostra società, e con essa il trasporto a temperatura controllata di generi alimentari, medicine o ingredienti per ristoranti. Sono tante le famiglie che usufruiscono del servizio di consegna a domicilio, sia per risparmiare tempo sia per comodità. Helsinki Helpline è un servizio telefonico per residenti di età superiore a 70 anni, che possono chiamare per parlare con qualcuno o chiedere aiuto per commissioni e altre necessità quotidiane. Durante la prima settimana di attività, il servizio ha richiamato oltre 10.000 residenti e ricevuto oltre 700 richieste di aiuto per acquisti in negozi e farmacie.

La serie CFX di frigoriferi portatili ha ricevuto il riconoscimento Best Overall Tailgate Product per l'anno 2015.

