

Bollettino n.67 aprile 2023



Trasporto a temperatura controllata via treno: i requisiti tecnici

La spinta del legislatore, sia europeo che nazionale e la diffusione di specifiche ESG da qualche tempo stanno spingendo l'utilizzo delle ferrovie per il trasporto a temperatura controllata. Fatto salva la condizione di base riconosciuta anche dalla UE, ossia il limite minimo di 300 chilometri di tratta affinché la rotaia sia in linea teorica competitiva con la strada, esistono comunque dei requisiti tecnici perché la soluzione sia anche praticamente conveniente. Stiamo parlando di trasporto intermodale, perché i carri ferroviari refrigerati o frigoriferi sono utilizzabili solo in situazioni particolari. Le FS li avevano sperimentati anni fa ma non risulta che la cosa abbia avuto seguito. Quindi si parla di trasporto di semirimorchi, preferibilmente non accompagnati. Il principale requisito, che poi si ripercuote sugli altri, è che i terminal intermodali si trovino a distanze non eccessive dalle destinazioni finali. Non è necessario che i terminal siano dotati di magazzini frigoriferi ma lo è invece che abbiano aree di parcheggio con colonnine di alimentazione elettrica, per evitare la rottura della catena del freddo. L'alternativa è che il gruppo frigo del trailer possa essere avviato in remoto. Altro requisito è che terminal di partenza ed arrivo siano dotati di attrezzature di movimentazione verticale. Nella fase di trasporto, la soluzione ideale è infatti quella del carro tasca (poche) in cui viene caricato il semirimorchio in modo tale che l'altezza complessiva da terra non superi i 4 metri, per essere compatibile con gallerie e sottopassi. Le ultime generazioni di carri poche sono dotati di alimentazione elettrica diretta in trifase, che consentono il viaggio a motore diesel del gruppo frigo spento. Con questi carri, le ferrovie svedesi e l'operatore Schenker già tre anni fa hanno aperto un servizio sperimentale da Narvik a Oslo, per un viaggio di 28-30 ore.



Patrocini



Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio

Riccardo Accorsi Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Giuseppe Acquaro Terminali Italia; Stefano Brivio MGH Systems Italia; Gerardo Cardone Futura Servizi Logistici; Vincenzo Cinelli MIMS; Bruno Cortecci Commissione Onu Unece - European Committee for Standardization; Pasquale D'Anzi MIMS; Rodolfo de Dominicis DigITalog; Giuseppina della Pepa Anita; Fabio Di Giuseppe Volkswagen Commercial Vehicles; Enrico Finocchi Albo Autotrasportatori; Olga Landolfi TTS Italia; Antonio Malvestio Freight Leaders Council; Sandro Mantella Lamberet; Riccardo Manzini Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Massimo Marciari Fit Consulting - Freight Leaders Council; Fabrizio Ossani Federtrasporti; Corrado Paolazzi MAN Italia; Massimiliano Perri Iveco Mercato Italia; Cristina Qirjaku MIMS; Umberto Torello DIF (Distribuzione Italiana Food), Transfrigoroute Italia e TN Torello; Paolo Uggè Confrtrasporto; Fabrizia Vigo ANFIA; Paolo Volta Pagiro.

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

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

Bollettini mensili



Rassegna stampa



BIG PARADE a LETExpo



Una cosa è certa: neanche nelle edizioni degli anni belli il Transpotec veronese riusciva a chiamare un numero di ministri, sottosegretari, Direttori Generali, maestri di pensiero minimamente paragonabile a quello che Alis, sia nella prima e ancor di più nella seconda edizione, quella che si è appena conclusa, è riuscita a raccogliere in Fiera di Verona. Le auto di scorta hanno creato nell'area VIP una specie di coacervo di Forze

Armate di tutti i tipi, a testimoniare il riconosciuto merito di Guido Grimaldi per questa edizione-monstre. Sembrava di essere ai fori imperiali il 2 giugno. Vediamoli questi numeri: 8 ministri e 9 tra viceministri e sottosegretari. 3 presidenti di Commissioni parlamentari, 7 parlamentari, 2 eurodeputati, 6 presidenti di Regione. Poi greche e mostrine al massimo livello e doratura e di tutte le armi. A corollario 350 relatori spalmati in oltre 100 eventi per una cavalcata videomicrofonica di quattro giorni, pilotati da moderatori di gran lustro. Tanto di cappello, una Las Vegas della logistica e del trasporto. La cronaca però non ci restituisce concretezza, iniziative, prese di posizione, "fatti". Non ci resta niente. Si potrebbe obiettare che ciò vale un po' per tutti gli eventi che si affastellano tra trasporto e logistica, ma tanto ben di dio, in termini di decision maker e potere governativo e legislativo, poteva e doveva essere meglio sfruttato, ad esempio per la redazione di una Carta di propositi e obiettivi, oppure per lanciare iniziative extranazionali. O ancora per mettere insieme un tavolo permanente intermodale, visto che il mare è il nocciolo duro degli organizzatori, dove spaziano con conoscenza e competenza, mentre ferro e gomma sono territori di recente quanto incerta conquista. Si avverte, ci sembra, la necessità di una maggiore interazione, ad esempio, sulla sostenibilità.

Tanta vetrina, poca concretezza. Tanta politica, altrettanta superficialità, all'insegna di un demagogico e usurato, ma sempre utile: "tutti insieme dobbiamo fare di più per il bene del trasporto". Amen.

Il "FREDDO" ... riciclabile

L'e-commerce alimentare, anche in seguito alle restrizioni della pandemia, ha allargato il proprio campo ben oltre il comparto grocery, ossia gli alimenti secchi. Ormai è normale trovare a catalogo prodotti deperibili come carne, salumi, formaggi, latticini, frutta e verdura, persino surgelati e pesce. La chiave del successo di iniziative di e-commerce che offrano questa gamma di prodotti dipende naturalmente dalla qualità del trasporto, che si traduce immediatamente in qualità del prodotto quando arriva al cliente. Non è un obiettivo semplice da raggiungere, specialmente perché si tratta di soddisfare anche vincoli di costo oltre che prestazionali, e spesso anche di sostenibilità e riciclabilità. La tipologia di imballaggio più diffusa è quella della scatola di cartone rigido al cui interno viene inserito a misura un contenitore in polistirolo espanso con coperchio. Oltre ai prodotti, che se fragili vengono rivestiti da un foglio a bolle o circondati da "patatine" di polistirolo, viene inserito un numero variabile di accumulatori di freddo, di solito buste di carta impermeabilizzata contenenti un liquido a decongelamento graduale. Il freddo viene "caricato" in congelatore a meno 18. La tendenza più recente è quella di sostituire la scatola di polistirolo espanso con un involucro "plastic-free". In questo caso si utilizza di solito una scatola in cartone con pareti e fondo raddoppiati con fogli di cartone staccati (copertine). L'interno viene rivestito di cuscini isolanti realizzati in carta kraft e fibra di carta riciclata e pressata, che oltre a garantire una temperatura stabile intorno agli zero gradi per 48-72 ore, assorbono umidità e condensa. Nell'imballo vengono poi inseriti gli accumulatori di freddo, di solito in quantità superiore a quelli necessari per la scatola di polistirolo. Sia cuscini che accumulatori hanno un costo ridotto e possono essere riciclati nella carta i primi e riutilizzati più volte i secondi e poi smaltiti nell'indifferenziato.



OITAF patrocina
la 3a edizione dell'evento
Next Generation Mobility
The Green Challenge



13 - 14 giugno 2023
Centro Congressi Lingotto,
Torino e in live streaming

Quest'anno gli organizzatori hanno deciso di focalizzarsi sulla sfida ecologica e il raggiungimento degli obiettivi europei 2030/2050, tema che unirà tutte le conferenze in programma. Inoltre Next Generation Mobility ospiterà quest'anno la **IV Conferenza Nazionale sull'Urban Air Mobility e Advanced Air Mobility e la prima Conferenza Nazionale sull'idrogeno e gli e-fuels.**

USATO - Barometro Euro-Camion 2022

Il portale specializzato in veicoli *second hand* ha pubblicato la sua ricerca annuale che fa luce sulle aspettative degli utenti italiani

Quella degli autocarri è stata la categoria più ricercata su Camion-Europa dagli italiani. Che sono interessati soprattutto a veicoli ribaltabili, scarrabili e con allestimento frigorifero, piuttosto freschi, ossia immatricolati dal 2019 al 2022. IVECO Eurocargo è stato il più cliccato nell'ultimo anno.



Seguici



oitaf.com

Segreteria scientifica Marco Comelli
segretariogenerale@oita-italia.com
Cell. 347 8365191

Contatti stampa Easycom
info@easycomonline.it - Tel.02 58324398

Segreteria operativa Ornella Oldani
segreteria@oita-italia.com - Tel.02 89421350

Bollettino a cura della redazione di Vie&Trasporti - Direttore Responsabile Lucia Edvige Saronni - Con la collaborazione di Tiziana Altieri, Eliana Puccio, Studio Comelli - Coordinamento Ornella Oldani - Presidente OITAF Clara Rizzozi - Direttore Giuseppe Guzzardi - Responsabile scientifico Marco Comelli - Segreteria operativa Ornella Oldani. Stampa Colorshade, Peschiera Borromeo - Mensile, LO-NO/0516/02.2021 CONV, Reg. Tribunale di Milano, n. 6479 del 6/2/1964 ROC 32150, Iscrizione al Registro Nazionale della Stampa n. 1740, vol. 18, foglio 313, 21/11/1985.
Inserito Redazionale mensile di Vie&Trasporti n.868 (Anno XCIV - Aprile) edito da Casa Editrice **la fiaccola** srl, via Conca del Naviglio 37, Milano

Media partner

Vie&Trasporti
CiBi
Transportonline
Technoretail
food&tec_
Logistica Management