



Osservatorio dal 2016

OITA

Bollettino n.41 agosto/settembre 2020

Seguici



I.R.

Partner

IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile



Veicoli
Commerciali

LAMBERET

NELLA GDO BOOM INESISTENTI E VERI CRASH

Cominciano ad essere disponibili dati che trasmettono una certa affidabilità statistica riguardo l'evoluzione dei consumi di prodotti freschi durante la fase acuta della pandemia e in questa prima fase di ripresa. Va subito detto che il boom di frutta e verdura confezionata nel suo insieme, di cui si era parlato nei mesi scorsi, non è stato reale. Dai dati IRI di luglio risulta vero nel largo consumo una crescita dell'ortofrutta a peso imposto, ossia quella che viene vendu-



ta sui vassoi avvolti in pellicola, dell'11,2% in valore e del 7,7% in volume. Ma è un'illusione ottica. Il dato in volume, infatti, cosa che sembra sia sfuggita alla "grande stampa", è una derivata di quello in valore considerando i prezzi costanti. NON tiene quindi conto dell'aumento dei prezzi che si è verificato al banco.

Senza considerare poi il fatto che l'aumento non ha compensato il crollo delle vendite dell'ortofrutta sfusa.



Con il patrocinio di



Tornano i quaderni sul frigo

Sta per andare in stampa il III quaderno dedicato alle regole ATP e ai produttori di allestimenti, dispositivi e servizi legati al mondo del trasporto refrigerato

LAMBERET, 85 ANNI ALL'INSEGNA DELL'INNOVAZIONE

Fondata nel 1935, Lamberet festeggia quest'anno gli ottantacinque anni d'attività nel settore degli allestimenti frigoriferi destinati ai commerciali leggeri, ai veicoli industriali e ai rimorchi e semirimorchi. L'azienda francese è oggi uno dei principali player europei nello specifico comparto. Presente commercialmente in 41 paesi del mondo, fra Europa, Nord America, Medio Oriente e Asia, realizza su base annua oltre 7.100 veicoli (ne ha messi in strada oltre 250mila dal 1965 a oggi), con un fatturato superiore a 205 milioni di euro. La Casa d'Oltrape può contare su quattro siti produttivi nella Ue, tre localizzati in Francia (Sant Cyr sur Menthon, Saint Eusebe e Sarreguemines) ed uno situato in Germania, a Gross Rorheim. Il portafoglio di pro-



dotto di Lamberet spazia dai rimorchi da 750 a 2.000 chilogrammi con volumetrie di carico da 2,8 a 5,3 metri cubi alle coibentazioni e alle celle per i veicoli commerciali leggeri dei principali costruttori europei ed extra-europei (Citroën, Fiat Professional, Ford, Iveco, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Renault Trucks, Toyota, Volkswagen e molti altri), fino alle furgonature frigorifere (anche raffreddate ad azoto liquido) per i mezzi industriali, ai semirimorchi e alle casse mobili. Particolare importanza, all'interno

della gamma di prodotto del costruttore francese, spetta a semirimorchi della serie SR2, disponibili in numerose versioni, Green Liner, Heavy Duty, Super Beef, Super Duplex, Super City, X-City, Pharnasafe Plus e Rail Road.

Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio

Riccardo Accorsi Università Alma Mater Studiorum di Bologna; 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

Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti

Da altre fonti risulta che durante il lockdown, i consumatori della GDO abbiano preferito alla freschezza la durata della shelf life. Questo, insieme al minor costo per porzione, spiega il boom della pasta secca, mentre interamente alla preferenza per la lunga durata il boom delle mele (per la prima volta nella storia le scorte di Golden Delicious saranno esaurite prima del nuovo raccolto), le zucchine, le melanzane ed i cetrioli, oltre alle classiche patate e cipolle. Crollo invece per la domanda di pomodori, che si è protratto anche negli ultimi mesi, nonostante la ripresa delle importazioni da Olanda ed Est Europa abbia fatto scendere i prezzi. Non ci risulta esista una spiegazione per questo improvviso disamore. In sofferenza la tipica frutta estiva, dove si è avuto un aumento dei prezzi a causa di problemi di approvvigionamento. Crisi nera per la IV Gamma, che tipicamente richiede da parte del consumatore cicli di spesa frequenti per la breve shelf life. A ben guardare il cambio di abitudini di consumo sembra derivare dalla minore frequentazione dei negozi e centri commerciali, che sta proseguendo anche dopo il lockdown, e che, per i freschi, non può essere compensata dall'e-commerce.

SOS FRIGO CALDO



900 chili di latticini e salumi trasportati a bordo di un veicolo con frigo non abbastanza freddo. Il sequestro della merce è stato eseguito dalla polstrada di Buonfornello, una frazione di Termini Imerese, nel corso di un controllo sull'A/19 Palermo-Catania. I veterinari dell'Asp hanno confermato la non idoneità al consumo. La merce proveniente da Villabate, e destinata ad alcuni esercizi commerciali di Cefalù, è stata distrutta. Il conducente del veicolo è stato denunciato per aver violato le norme sanitarie che disciplinano il trasporto degli alimenti e dovrà pagare una sanzione pari a 2.000 euro.

VOGLIAMO PIÙ VITA (SULLO SCAFFALE)!

La shelf life dei prodotti freschi e freschissimi, o meglio tutti i modi possibili per estenderla, rappresenta un campo di ricerca fondamentale e industriale fiorente in tutto il mondo. Anche in questi mesi di emergenza non ci si è fermati (anzi, viste le tendenze di consumo).

Dall'India, che ha enormi problemi di rotture della catena del freddo e manca di magazzini refrigerati, arriva un nuovo composto per il rivestimento della frutta post-raccolta. Viene ricavato dai fusti del grano e dalla crusca d'avena (tecnicamente si tratta di arabinoxilano cellulosico e di beta-glucani degli esteri dell'acido stearico). Vengono sciolti in un'emulsione acquosa che poi viene spruzzata sulla frutta in modo da formare una pellicola. Esperimenti condotti su mele e pere di varie qualità hanno dimostrato l'efficacia nel ridurre il decadimento e nel migliorare la conservazione delle qualità fisiche (consistenza) ed organolettiche (aroma) anche in ambienti ad elevata umidità (fino all'85%). Ora la tecnologia verrà sottoposta a test tossicologici e, superati questi, avviata alla produzione. Le si vedono sempre più spesso negli USA, nel Regno Unito e nei Paesi del Nord-Europa. Sono

le bustine della Hazel Technologies, azienda chicao-californiana, che difondono componenti volatili derivati dalla sublimazione di composti solidi (coperti da brevetto) nell'atmosfera. Questi fumi diminuiscono la produzione e l'assorbimento di etilene da parte della frutta e degli ortaggi, quindi ne rallentano la maturazione e allungano la shelf-life. Abbiamo parlato diverse volte in passato, sia qui sia sul sito di OITA, del ruolo dell'etilene nella maturazione di diversi tipi di frutta e verdura. La sperimentazione USA più recente è stata fatta sull'uva da tavola importata dal Sudamerica, con ottimi risultati. In UK invece si sperimenta sull'avocado. A proposito di avocado, state pronti per una valanga di ortaggi verdi dall'Etiopia. Dopo diversi tentativi ora funziona la catena del freddo fino al porto di Mombasa. E si stanno caricando le portacontainer. Infine, dall'Inghilterra arriva un modo per aumentare la shelf life delle insalate a cespo (iceberg e lattuga romana per fare due nomi): una macchina mobile che le imballa direttamente sul campo. È la NTS-BMI della Redpack, che offre anche una velocità maggiore delle tradizionali avvolgitrici statiche e richiede pochissima manutenzione, oltre che accettare pellicole e vassoi di ogni tipo. E comprende pure una stampante e un'etichettatrice integrate.

Si risparmia lavoro e la verdura può essere avviata direttamente ai mercati e ai GeDi. Tutta vita in più.



IL FUTURO DELLO SHIPPING PASSA PER IL REFRIGERATO

Un recente white paper della rivista Port Technology (vedi QR) porta l'attenzione sullo sviluppo che stanno avendo le spedizioni via mare utilizzando container refrigerati e/o a temperatura controllata. Le tendenze globali verso l'adozione di diete basate su vegetali freschi da una parte e l'esplosione del mercato cinese per la carne bovina dall'altra, forniscono la base della domanda di mercato per questo tipo di spedizioni. Nemmeno il Covid-19 sembra sia riuscito ad interromperne la crescita. L'aumento della richiesta di limoni ha spinto gli esportatori sudafricani a richiedere container refrigerati. Solo la controllata della Maersk specializzata in queste realizzazioni ne ha consegnati 1800. La catena del freddo globale, che oltre ai contenitori comprende navi e terminal, migliora la proprio interconnessione. Lo scorso giugno la Digital Container Shipping Association ha rilasciato lo standard per la connettività IoT per i contenitori, refrigerati e no. Lo standard mette ordine nella pleora di interfacce in uso e consente di monitorare costantemente le condizioni del container e del carico, raccogliendo i dati dei sensori interni ed esterni.

