



Partner

IVECO
Il tuo partner per un trasporto sostenibile



Veicoli Commerciali



your isothermal transport specialist



Con il patrocinio di



oita-italia.com



Contatti stampa
Studio Comelli
press@studiocomelli.eu
tel. 02 22228345

LE NUOVE LINEE GUIDA PER IL TRASPORTO DI VINO E OLIO

I protagonisti delle filiere del vino e dell'olio si sono incontrati a Roma su iniziativa dell'Osservatorio per definire le strategie del trasporto e della logistica di qualità, al fine di garantire l'eccellenza del prodotto al consumatore finale. La prima riunione del Tavolo di Lavoro si è conclusa con l'avvio di una fase conoscitiva sull'intera filiera della logistica del vino e dell'olio EVO. Il Tavolo comprende rappresentanti delle istituzioni, dei produttori, dei distributori e dei trasportatori delle due massime eccellenze alimentari Made in Italy. Ne fanno parte attiva e propositiva Deborah Appolloni (Freight Leaders Council), Giuseppe Bertini (Coop Italia), Olga Landolfi (TTS), Sergio Io Monte (Confrtrasporto) Alfredo Pinto (Vinarius, Ass. enoteche italiane); Stefano Sequino (ICQRF-MIPAF); Umberto Torello (TransFrigoroute Italia).



Il Tavolo è coordinato dalla Presidente di OITA, Clara Ricozzi, con la collaborazione di Marco Comelli (Segretario Generale). La fase conoscitiva vedrà un primo punto di sintesi alla fine di settembre, obiettivo descrivere il contesto della logistica (la struttura delle filiere e delle supply chain, il censimento degli operatori logistici e delle loro tipologie). Si andranno poi a definire raccomandazioni e buone pratiche volontarie in fasi successive. Auspici del Tavolo di Lavoro è la definizione dei contorni di un trasporto e una logistica "eccellenti", congrue alla qualità di questi prodotti. Proprio in vista della posizione di vertice di vino ed olio EVO italiani, l'attività conoscitiva e le conseguenti raccomandazioni del Tavolo prenderanno in considerazione ogni livello di trasporto e di logistica.

IFAC, ALLESTIMENTI MADE IN PUGLIA

È specializzata nella realizzazione di furgonature frigorifere 'su misura' per i veicoli commerciali leggeri e per i camion da distribuzione a medio o a lungo raggio a due o a tre assi, la IFAC di Acquaviva delle Fonti (Bari). La società pugliese costruisce allestimenti isotermitici per autotreni, per semirimorchi e produce celle in kit di montaggio e pannellature pre-assemblate destinate ai concessionari e agli allestitori partner. Oltre che sul mercato italiano, la IFAC è presente in numerosi paesi dell'Unione Europea ed extra-Ue, fra i quali Olanda, Germania, Svizzera, Repubblica Slovacca, Grecia, Islanda, Lussemburgo, Ungheria, Turchia, Cipro, Malta, Bielorussia, Australia e Nuova Zelanda.

L'allestitore ha iniziato la propria attività a Castellana Grotte (Bari), per poi trasferirsi nel 1991 a Conversano. Dal 2007 la sede aziendale si trova ad Acquaviva delle Fonti, dove sorge un impianto produttivo di 20 metri quadri cui si è aggiunto un capannone di 10mila metri quadri. La capacità produttiva è di circa 1.500 allestimenti frigoriferi l'anno. "Ci siamo specializzati in furgonature per il trasporto delle merci in regime di temperatura controllata - spiega Angelo Amodio, Amministratore della società - realizzate in base alle specifiche esigenze degli utilizzatori. In quest'ottica, produciamo celle mono, bi o tri scomparto con un elevato grado di customizzazione, rivolte ai settori della distribuzione urbana e della Gdo".



Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio

Riccardo Accorsi Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Vito Amodio IFAC; Luca Bedin Volkswagen VC; Pierguido Carmagnani Fedit; Vincenzo Cinelli MIT; Bruno Corceci Commissione Onu Unesco - European Committee for Standardization; Mihai Radu Daderlat Iveco Mercato Italia; Rodolfo de Dominicis UIRNet; Giuseppina della Pepa Anita; Sergio Dondolini MIT; Silvio Faggi Fiap - Albo Autotrasporto; Franco Fenoglio - UNRAE; Gianandrea Ferrajoli Cecra - Federauto; Massimiliano Gazzo Osservatorio DBJWatch; Olga Landolfi TTS Italia; Giancarlo Laguzzi FerCargo; 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 Confrtrasporto; Fabrizia Vigo ANFIA; Maurizio Vitelli già MIT; 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

IVECO DAILY, SEMPRE AL TOP ANCHE COOL

Con l'introduzione del Model Year 2019 l'Iveco Daily, la cui prima generazione risale al 1978, cambia pelle per rispondere alle sfide tecnologiche di oggi e di domani. Sono sfide che si chiamano connettività, digitalizzazione e servitizzazione. Un neologismo, quest'ultimo, di origine anglosassone che indica i servizi avanzati a valore aggiunto che accompagnano l'intera vita utile di un veicolo, come la diagnosi dei guasti a distanza o la possibilità di effettuare aggiornamenti *software* da remoto. La base di partenza del Model Year 2019 è costituita dai punti di forza che hanno fatto del commerciale di Iveco un *benchmark* di mercato. A cominciare dal telaio

a longeroni e traverse d'impostazione camionistica adatto a tutte le tipologie d'allestimento, dalla trazione posteriore e da un *line-up* esteso di modelli, varianti e versioni, che comprende veicoli fino a 7,2 tns di mmt. Su questi elementi, la Casa italiana ha innestato un'offerta aggiornata di motorizzazioni, un ampio ventaglio di dispositivi di assistenza alla guida, la connettività, resa possibile dal Connectivity box, e una serie di servizi evoluti studiati per tutte le esigenze.

L'offerta di motori è sempre basata sulle due unità di 2,3 e 3 litri, aggiornate con un turbo a geometria variabile ad azionamento elettrico (E-Vgt), più rapido nelle risposte



nei transitori, più performante e più risparmiativo sotto il profilo dei consumi di carburante rispetto a un turbo a doppio stadio o a un Vgt a controllo pneumatico. Per i diesel sono cambiate anche le procedure omologative, che richiedono il superamento dei cicli Wltp e Rde (per le unità classificate Light Duty).

REFRIGERAZIONE PER VEICOLI FULL-ELECTRIC, CHE SOLUZIONI?

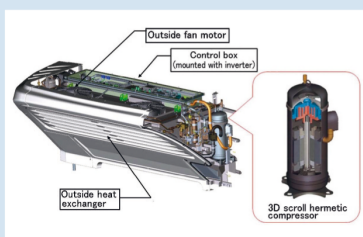
La corsa all'adozione della propulsione full electric per il trasporto merci prosegue, anche se non a ritmi sostenuti. A parte gli ostacoli tipici dovuti al peso e alla durata delle batterie, in alcuni settori risulta ancora più difficile. Un esempio tipico è quello del trasporto refrigerato di alimenti, farmaci o altre merci che devono viaggiare a temperatura controllata. Oggi esistono per i veicoli con motore a combustione interna gruppi frigo sofisticati (detti in gergo no-

idle) che dispongono di accumulatori ausiliari in grado di mantenere in funzione il compressore per diverse ore anche a motore spento. Le batterie sono caricate dall'alternatore quando il veicolo è in moto, e tramite presa di rete dove è disponibile. Per refrigerare un veicolo full-electric, la prima soluzione sta nell'utilizzare una versione di questi gruppi, con le batterie caricate via rete. In alcune soluzioni custom, il pacco batterie del gruppo frigo è posto in parallelo con quello del veicolo. La limitazione maggiore di questa soluzione è la durata nel tempo (tipicamente si parla di 4 ore di funzionamento) e il peso delle batterie, che incide sul carico utile del veicolo e sulle sue prestazioni.

Una prima alternativa consiste nell'adattare il volume refrigerato a quello effettivamente necessario per il carico trasportato.



Sono così disponibili casse frigo di dimensioni diverse dotate d'isolamento rinforzato e di gruppi frigo indipendenti, con alimentazione e a volte batterie proprie. Il maggiore limite è costituito dal peso della cassa, compensato dal fatto che è possibile utilizzare veicoli con vani di carico anche non ATP. Infine la soluzione a basso costo cui si ricorre quando le temperature da mantenere non sono troppo basse è utilizzare piastre eutettiche in vani di carico semplicemente isotermitici o coibentati.



AGENDA

27 settembre
Napoli
Assemblea Nazionale
Transfrigoroute Italia



5-9 ottobre
Colonia,
Koelnmesse
Anuga



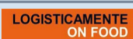
7-11 ottobre
Torino
Future Mobility
Week



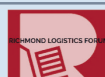
22-25 ottobre
Parma
Cibus Tec



23 ottobre
Parma
Logisticamente On Food



23-25 ottobre
Gubbio
Richmond Logistics
Forum



PASTA SCONGELATA

La Polstrada di Siracusa ha sequestrato prodotti alimentari trasportati a bordo di furgone con frigo spento. Parliamo di merci destinate agli esercizi commerciali del settore. Si tratta di pasta surgelata che avrebbe dovuto viaggiare a una temperatura di -18 gradi, ma quella rilevata all'interno della cella frigorifera risultava intorno a +12. L'operazione fa parte di una serie di controlli intensificati lungo la rete stradale di competenza. Il conducente del veicolo è stato denunciato all'Autorità giudiziaria e dovrà pagare una multa pari a 6.000 euro.



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 OITA Clara Ricozzi - Direttore Giuseppe Guzzardi - Segreteria generale Marco Comelli - Segreteria operativa Ornella Oldani. Stampa Colorshade, Peschiera Borromeo - Mensile, LO/CONV/059/2010, 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. Insetto Redazionale mensile di Vie&Trasporti n.831 (Luglio - Anno LXXXVIII) edito da Casa editrice la **fiaccola** srl, via Conca del Naviglio 37, 20123 Milano, tel. 02 89421350 - fiaccola@fiaccola.it, www.fiaccola.it.

Media partner

