

SPECIALE

Trasporti a temperatura controllata

# IL GRANDE FREDDO

di Tiziana Altieri  
e Gianenrico Griffini

**U**n mercato sano. Così **Sandro Mantella** (foto a destra), coordinatore del Gruppo Rimorchi e Semirimorchi di Unrae e General Manager di Lamberet SpA ha definito quello dei veicoli dedicati al trasporto a temperatura controllata. Una tesi sostenuta dai numeri: oltre 5.000 i mezzi isotermici con peso totale a terra fino a 3.500 chilogrammi immatricolati nell'ultimo anno, 1.550 quelli over 3.500 mentre rimorchi e semirimorchi hanno chiuso a quota 2.339 registrando un meno 5,8 per cento da imputare però



a una fortissima crescita nell'anno precedente, il 2016, spinta dagli incentivi del Governo. Incentivi che dovrebbero essere prorogati anche nel 2018. *“Come Unrae - sottolinea Mantella - abbiamo chiesto una proroga per accelerare il rinnovo del parco con mezzi più sicuri e meno inquinanti e soprattutto una strutturazione degli stessi affinché le aziende possano programmare con una logica i propri investimenti.*

SPECIALE

Un mercato in crescita quello legato ai veicoli per il trasporto a temperatura controllata, grazie all'e-commerce e a una committenza sempre più attenta a preservare la qualità dei propri prodotti. I costruttori fanno la loro parte con mezzi che continuano ad arricchirsi di nuove tecnologie e dal basso impatto ambientale mentre le aziende della Penisola, riunite in Trasfrigoroute Italia, superata la prova di maturità, si trovano a competere con chi sottostà a regole diverse

**1. Immatricolazioni di veicoli isotermici (Italia)**

	2017	2016	Var %
<b>Veicoli commerciali con ptt &lt;= 3.500 kg</b>	<b>5.072</b>	<b>5.128</b>	<b>-1,1</b>
<b>Autocarri con ptt &gt; 3.500 Kg</b>	<b>1.550</b>	<b>1.484</b>	<b>4,4</b>
<b>Rimorchi e Semirimorchi con ptt &gt;3.500 Kg</b>	<b>2.339</b>	<b>2.484</b>	<b>-5,8</b>
Cisterne isotermiche	398	397	0,3
Furgoni isotermici	1.941	2.087	-7,0

Elaborazione ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**2. Circolazione di Veicoli Isotermici al 2016**

<b>Autoveicoli speciali/specifici per il regime di freddo</b>	<b>137.217</b>
<b>Rimorchi e semirimorchi</b>	<b>31.230</b>
Isotermico	29.527
Frigorifero	1.439
Furgone Isotermico o Coibentato, con o senza gruppo refrigerante, riconosciuto idoneo per il trasporto di derrate, in regime di temperatura controllata	264

Elaborazione ANFIA su dati ACI

Nella tabella 1 le immatricolazioni di veicoli adibiti al trasporto a temperatura controllata, di alimenti o farmaci, negli ultimi due anni. A sinistra, la consistenza del circolante nella Penisola.

Chiediamo poi che vengano agevolati gli acquisti di gruppi refrigeranti non inquinanti. C'è, infatti, grande attenzione per le emissioni dei veicoli ma non per quelle dei gruppi di raffreddamento. Infine stiamo portando avanti la nostra battaglia per aumentare i centri di controllo ATP, oggi le attese sono di oltre 6 mesi, ed eventualmente aprirli ai privati come già avviene in gran parte d'Europa".

Positive le prospettive anche per i prossimi anni. "La domanda cresce grazie anche all'e-commerce che ha fatto decollare la richiesta di vani multitemperatura e a una clientela sempre più at-

tenta alla qualità del trasporto. Una clientela che vuole garanzie e che oggi può controllare da remoto ciò che succede al carico grazie alla tecnologia". Il futuro per gli attori del settore si gioca proprio sul fronte della tecnologia e su quello delle nuovi fonti per alimentare le celle. "Come Lambert - conclude il numero uno del colosso francese in Italia - stiamo lavorando sul criogenico, l'idrogeno e l'azoto. Vogliamo essere l'anello verde della catena del freddo".

**Un punto di riferimento**

Un settore, quello del trasporto a temperatura controllata che sembra aver superato la prova di maturità e che oggi in Italia può contare su aziende strutturate, particolarmente attente alla qualità dei servizi. Aziende che possono trovare un punto di riferimento in Trasfrigoroute Italia. "Anita, - spiega **Giuseppina Della Pepa**, segretario generale dell'associazione (a pagina 24) - attraverso Trasfrigoroute Italia, ade-

SPECIALE

## Con **Oita** in prima linea per un trasporto sano

Quali sono le norme che regolano oggi il trasporto di alimenti a temperatura controllata in Italia e possiamo essere certi che ciò che arriva sulle nostre tavole è sicuro? Per trovare una risposta a queste e altre domande abbiamo intervistato Clara Ricozzi, presidente esecutivo di **Oita** (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti) e del Comitato Tecnico Scientifico nato nel 2016 con la finalità di indagare e approfondire le te-



Clara Ricozzi, presidente esecutivo di **Oita** e del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti.

matiche connesse al trasporto del cibo per garantire sicurezza e qualità in tutta la supply chain.

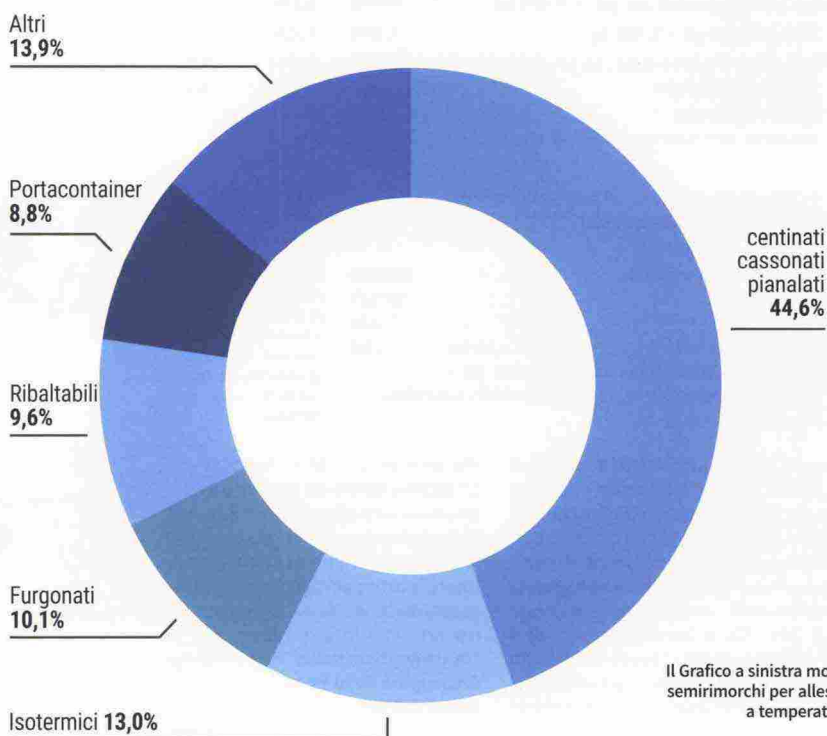
### Oggi quali sono le norme di base in vigore nel nostro Paese?

“Da una parte abbiamo il Pacchetto Igiene, dall'altro l'accordo Atp Il primo è datato 2007 e riunisce una serie di regolamenti comunitari entrati direttamente nell'ordinamento nazionale ai quali si devono attenere gli operatori del settore, dalla fase di produzione a quella di commercializzazione che vanno in direzione di un'igiene dei prodotti alimentari. Dà attuazione alla Dir. 2004/41 CE, per il riordino della disciplina nazionale relativa ai controlli in materia di sicurezza alimentare prescrivendo, tra l'altro, la corretta applicazione del Sistema Haccp (Hazard Analysis Critical Control Points) e relative sanzioni. Sanzioni medie che sono piuttosto elevate vista la delicatezza del tema. Vale la pena citarne qualcuna: 3.000 euro per l'omessa registrazione o notifica alla Asl competente di attività di trasporto, 500 euro per il trasporto di sostanze alimentari con veicoli non puliti che salgono a 2000 se non si sana l'inadeguatezza entro un termine stabilito;

1.000 euro per l'inosservanza delle disposizioni igieniche del vano di carico dei veicoli e 6.000 euro per il trasporto di carni, fresche refrigerate o congelate, senza la prescritta bollatura sanitaria. C'è poi l'accordo ATP e relativi allegati tecnici, stipulato nel 1970 in ambito Onu, con adesione di 56 Stati. L'Accordo riguarda i trasporti internazionali, mentre ciascun Paese aderente è libero di regolare diversamente il trasporto di derrate deperibili al proprio interno. Il regime Atp stabilisce la classificazione dei veicoli in relazione alle temperature da mantenere durante il trasporto: A, fino a 0 gradi centigradi; B, fino a -10; C, oltre -20. La procedura per la certificazione ATP prevede verifiche di conformità delle carrozzerie isoterme presso stazioni di prova (Mot o private) o da parte di 'esperti' nominati da Mot a seguito di test di idoneità. Per la circolazione dei veicoli attrezzati per il trasporto in regime di temperatura controllata, occorre il possesso di un'attestazione che ne certifichi la rispondenza alle regole ATP.

In Italia al Mit spetta la competenza relativa agli aspetti tecnici dei veicoli, mentre gli aspetti igienico-sanitari (Haccp) restano di competenza esclusiva del Ministero della Salute”

## Segmentazione dei semirimorchi italiani (anno 2017)



risce e rappresenta Transfrigoroute International, che raggruppa non solo imprese di autotrasporto, ma anche di logistica, costruttori e allestitori di veicoli e attrezzature del freddo. Un punto di riferimento, quindi, per la tutela e la rappresentanza degli interessi delle imprese che fanno parte della filiera del freddo non solo entro i confini nazionali, ma anche e soprattutto in Europa. Anita partecipa, infatti, a tutte le riunioni di Transfrigoroute International a Bruxelles e può quindi incidere con efficacia sull'azione di Transfrigoroute Italia. Il nostro obiettivo è far sì che le imprese italiane legate alla catena del freddo crescano e si sviluppino il più possibile, anche e soprattutto nei trasporti internazionali. La nostra presenza a Bruxelles, come Anita e ora anche come Transfrigoroute Italia, è proprio finalizzata a questo, e il confronto e lo scambio di idee con gli operatori e le realtà associative europee gioca un ruolo chiave nella tutela e nella rappresentanza delle nostre imprese”. C'è più sensibilità da parte della committenza sulla qualità del trasporto quando si tratta di merci che devono viaggiare a temperatura controllata? “La sensibilità della committenza è mas-

Il Grafico a sinistra mostra la segmentazione del mercato italiano dei semirimorchi per allestimento. I veicoli isotermici adatti al trasporto a temperatura controllata rappresentano il 13,0 per cento dell'immatricolato nell'ultimo anno.

### **I controlli svolti sul territorio nazionale sono sufficienti?**

*“A livello numerico certamente ma una delle criticità che abbiamo rilevato come **Oita** è la difficoltà di coordinamento. Ci sono parecchie realtà che lavorano bene ma tra loro non si parlano. In altri paesi europei esistono autorità indipendenti che coordinano i risultati dei controlli che fanno capo alle singole strutture pubbliche, in Italia questa authority manca. Non c'è per esempio alcun collegamento tra Hccp che fa capo al ministero della salute e l'applicazione delle regole ATP che sono di competenza del ministero dei trasporti. I relativi controlli sono fatti a macchia di leopardo con il rischio di non riuscire a valutare in maniera adeguata le possibili conseguenze per la popolazione e, quindi, per i consumatori. Bisognerebbe dare vita a una sorta di organo di coordinamento senza oneri per lo stato. Basterebbe raccogliere quelle che sono tutte le funzioni messe in campo dai vari organi centrali e periferici con il coinvolgimento del Governo. Da non dimenticare, infine, l'importanza della formazione degli operatori preposti al controllo, indispensabile per smascherare ogni forma di contraffazione”.*

### **In questo l'Europa è unita?**

*“No, la disomogeneità di applicazione delle norme fra i vari stati rappresenta un'altra criticità. L'ATP riguarda i trasporti internazionali di derrate alimentari in regime di temperatura controllata, lasciando la libertà ai singoli stati di regolare al proprio interno questo tipo di trasporti. Alcune associazioni che riuniscono gli operatori dei trasporti frigoriferi di Francia, Italia, Spagna vorrebbero disciplinare in maniera uniforme gli aspetti rilevanti del trasporto in regime ATP ma non hanno avuto il bene placido delle autorità del governo. Lo scopo sarebbe quello di riuscire a giungere a una ATP comunitaria sedendosi tutti a uno stesso tavolo. Naturalmente è indispensabile la volontà politica della commissione europea. Bisognerebbe partire da alleanze con altri paesi europei per spingere Bruxelles a metterla allo studio. Non mancano però forme di ostruzionismo da paesi che hanno regole meno restrittive, quelli dell'Est, per esempio, ma anche la Germania”.*

### **Quali sono le azioni che **Oita** sta portando avanti?**

*“Vorremmo creare un tavolo che coinvolga i ministeri competenti tra grande distribuzione organizzata e Federalimen-*

*tare per garantire il mantenimento della catena del freddo nei centri di distribuzione e salvaguardare l'integrità e la qualità dei prodotti. Sappiamo che le condizioni igienico sanitarie dei prodotti freschi potrebbero essere influenzate dalle nuove forme di distribuzione capillare, in particolare dall'e-commerce che presto abbraccerà fresco e freschissimo e dobbiamo prepararci a far sì che quello che verrà consegnato a casa mantenga le qualità organolettiche promesse. A breve, poi, completeremo il censimento delle aziende che si occupano del trasporto a temperatura controllata con la classificazione per tipologia con la collaborazione delle associazioni di categoria”.*

### **Le aziende di trasporto italiane sono pronte a fare la loro parte?**

*“Credo di sì. Il mondo dell'autotrasporto si sta trasformando. Le imprese si vanno sempre più strutturando e chi vuole offrirsi al committente nella forma migliore sta spingendo sulla certificazione di qualità. In generale il mondo dell'autotrasporto parlando di Albo è su questa linea. Ragionando con le associazioni emerge la loro volontà di lavorare nell'ottica della qualità dei servizi”.*

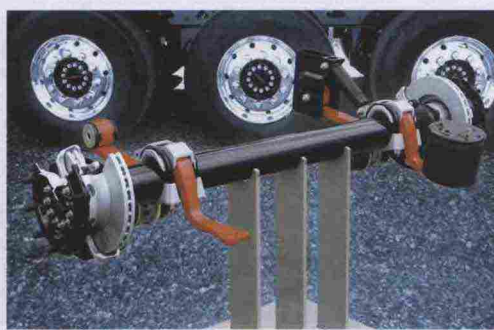
SPECIALE

## I mono-temperatura dominano il mercato

I semirimorchi per la movimentazione delle merci in regime di temperatura controllata sono diventati, negli anni, sempre complessi, sofisticati e hi-tech. Sia dal punto di vista costruttivo, per garantire il mantenimento nel tempo delle proprietà isolanti della cella, sia sotto il profilo degli optional e dei servizi telematici per tenere sotto controllo l'efficienza del gruppo frigo e preservare la catena del freddo, cioè il livello termico ottimale richiesto dalla tipologia di carico trasportata. Nell'ambito dei semirimorchi frigo, i modelli maggiormente richiesti dal mercato italiano hanno un'altezza utile interna di 2,65 metri, compatibile con la gommatura

385/65 R 22.5. Se, invece, la luce utile raggiunge i 2,70 metri per permettere, per esempio, una suddivisione multi-temperatura della cella con l'installazione di un secondo evaporatore (il 10 per cento circa dei semirimorchi frigo immatricolati ogni anno nel nostro paese), vengono utilizzate coperture ribassate 385/55 R 22.5. La furgonatura multi-temperatura (in realtà, bi-temperatura con paratia di separazione interna basculante) trova applicazione soprattutto nel settore della grande distribuzione per movimentare contemporaneamente surgelati (-20°C) e prodotti freschi, che richiedono temperature di conservazione positive.

La soluzione mono-temperatura rimane, tuttavia, la più gettonata dalle aziende di trasporto nazionali. Che preferiscono anche il terzo asse sterzante (oggi, però, in percentuale minore in confronto al passato), malgrado l'aggravio di tara di circa 200 chili rispetto al tridem fisso. Ancora di nicchia, dopo un periodo di crescita nel recente passato, il segmento dei semirimorchi frigo da distribuzione urbana a due assali, dotati di sistema di sterzata (Tridex) comandato dalla ralla del trattore. Su questa tipologia di veicoli è abbastanza diffusa l'installazione di una pedana caricatrice ripiegabile a scomparsa, collocata nello sbalzo posteriore. Questa



### 3. Immatricolazioni semirimorchi (Italia)

Azienda	2017	share	var%2016
Schmitz Cargobull	2.346	16,1	11,0
Krone	2.120	14,6	1,0
Kögel	1.966	13,5	8,0
Menci	1.082	7,4	12,0
Viberti - Wielton	827	5,7	31,0
Tecnokar	658	4,5	7,0
Lamberet	542	3,7	-15,0
Lecitrailer	530	3,6	-6,0
C.c.f.c.	377	2,6	5,0
Schwarzmueller	375	2,6	-3,0
Zorzi	263	1,8	20,0
Kaessbohrer	167	1,1	47,0
Acerbi	133	0,9	51,0
Chereau	127	0,9	-2,0
Knapen	96	0,7	3,0
<b>Altri</b>	<b>2.956</b>	<b>20,2</b>	
<b>Totale</b>	<b>14.565</b>	<b>100,0</b>	<b>8,5</b>

FONTE: Elaborazione Vie&trasporti

Nella tabella 3 i primi quindici attori del mercato italiano complessivo semirimorchi. A detenere saldamente la leadership sono i costruttori tedeschi. In testa Schmitz Cargobull seguita da Krone e Kögel. Insieme hanno una quota del 44,2 per cento.

sima, ma purtroppo non tiene ancora adeguatamente conto del fatto che i veicoli, le attrezzature, i magazzini utilizzati nel trasporto e nella logistica a temperatura controllata rappresentano un valore aggiunto di grande importanza e comportano maggiori oneri economici, soprattutto per il vettore stradale. È ne-

cessario che la qualità dei cibi e delle merci deperibili trasportate a temperatura controllata sia un valore imprescindibile, che può essere tutelato solo scegliendo trasportatori affidabili, strutturati e specializzati nel trasporto alimentare, i soli in grado di garantire un servizio in linea con le stringenti prescrizioni ATP e con le altre numerose regole che governano il settore".

Un costo dei servizi eccessivamente basso può essere un campanello di allarme ma da solo non basta a individuare il partner giusto per questa tipologia di trasporti...

### Regole comuni

"Sicuramente prezzi inferiori alle medie di mercato - aggiunge il segretario generale di Anita - sono un'avvisaglia del fatto che il vettore non può essere considerato affidabile, ma il costo del trasporto non è l'unico parametro di valutazione di cui tenere conto. Ciò che occorre è un cambio di prospettiva: il trasporto e la logistica a temperatura controllata devono diventare centrali nella catena del freddo e il loro ruolo merita di essere valorizzato per la qualità e l'affi-

dabilità dei servizi, non per i prezzi".

Tra i temi che Anita con Transfrigoroute Italia, sta portando all'attenzione dei decisori pubblici ci sono le regole sul rinnovo delle certificazioni ATP.

"Le regole che governano la catena del freddo hanno essenzialmente due fonti: a livello internazionale, l'Accordo ATP codifica le caratteristiche tecniche dei veicoli che trasportano prodotti a temperatura

controllata e le temperature per il trasporto, di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Vi sono poi le normative legate alla prevenzione delle contaminazioni degli alimenti, che si basano sulle procedure Haccp, di competenza del Ministero della Salute. Numerose sono poi le norme di attuazione

e di recepimento dell'Italia, alcune delle quali tutt'oggi provocano disparità di condizioni tra gli operatori nazionali e quelli degli altri Stati membri. Il riferimento è, in particolare, alle regole sul rinnovo della certificazione ATP, che in Italia trovano fonte in alcune circolari del Ministro dei Trasporti degli anni '90, le cui indicazioni dovrebbero essere aggiornate ed allineate alle prassi in uso



soluzione non è, in genere, presente sui semirimorchi a tre assi che, per le operazioni di carico e scarico, si affidano alle piattaforme dei centri logistici. Aumenta, infine, la richiesta di veicoli con certificazione Piek adatti allo scarico notturno nelle aree urbane. Il mercato italiano dei semirimorchi frigo vede la massiccia presenza - con Chereau, Kögel, Krone, Lamberet e Schmitz - dei costruttori stranieri. Schmitz propone i veicoli della gamma Sk.O Cool, con un'altezza interna di 2,65 metri. Sono dotati di assali e di

gruppo frigo (T.Km One) della stessa Schmitz. Il costruttore tedesco Kögel commercializza i semirimorchi Cool PurFerro, con cella con pareti rivestite in lamiera d'acciaio. Krone offre i Cool Liner, proposti anche nelle versioni per trasporti intermodali, Pharma (per medicinali) e City (da distribuzione). Quest'ultima soluzione è ripresa anche dalla Lamberet con gli Sr2 City. Infine Chereau, che ha recentemente introdotto i refrigerati della gamma Next, in grado di interfacciarsi con il circuito Can-Bus dei mezzi di trazione.

Sotto, da sinistra a destra, un semirimorchio Cool PurFerro del costruttore tedesco Kögel, un gruppo assale-sospensioni della stessa Kögel, un mezzo della gamma Next di Chereau e un Cool Liner di Krone. A fianco, un S.Ko Cool della tedesca Schmitz, in versione Complete Executive. Il pacchetto Executive comprende un sistema d'isolamento ottimizzato, il gruppo frigorifero Schmitz T.Km One, la telematica di bordo e un contratto di assistenza Full Service per il frigo. In alto, il semirimorchio Sr2 City della Lamberet.



**SPECIALE**



SPECIALE

## Carico al sicuro con il noleggio Fraikin

Anche chi ha fatto del trasporto a temperatura controllata il suo business oggi può scegliere fra l'acquisto del veicolo e il noleggio, fra possesso e utilizzo. Sono tanti, infatti, gli operatori del renting che negli ultimi anni si sono affac-

ciati nell'universo degli allestiti, leggeri, pesanti e trainati, proponendosi come partner ideali con mezzi in grado di soddisfare le più stringenti normative in materia. Tra questi Fraikin Italia, società attiva da poco più di due anni ma che può contare su tutto l'expertise del colosso del noleggio francese che vanta ben 44 anni di storia. "I vantaggi per chi sceglie un veicolo a noleggio - spiega Claudio Gariboldi, responsabile della Filiale Italiana - sono tantissimi. Innanzitutto offriamo il parco più vasto del mercato grazie alla collaborazione con la quasi totalità dei costruttori e poi consentiamo di personalizzarlo secondo le proprie esigenze".

Dagli lcv agli heavy fino ai semirimorchi Fraikin può rispondere a ogni richiesta. "Per quanto riguarda gli allestimenti - continua il Ceo di Fraikin Italia - ci rivolgiamo ad aziende italiane anche su segnalazione del cliente stesso. Il risultato è un veicolo 'tailor made' che assicura la massima mobilità". Aspetto di centrale

rilevanza quando si spostano merci che devono viaggiare a temperatura controllata, alimenti come farmaci: un'avaria su strada può comportare la perdita del carico con evidenti ripercussioni economiche.

"Grazie alla possibilità di usufruire di veicoli sostitutivi anche allestiti - aggiunge Gariboldi - si ha la certezza di non rimanere mai a terra, un elemento fondamentale per chi trasporta per professione".

E l'assistenza? I clienti Fraikin possono contare su una rete capillare, quella composta dai Fraikin Point, in grado di assicurare professionalità e qualità dei servizi in Italia come nel resto d'Europa. Con Fraikin, infine, non si immobilizza alcun capitale: con una rata fissa e certa che include anche i costi di manutenzione ordinaria e quelli assicurativi si ha la disponibilità di un veicolo sempre performante e in linea anche con le normative anti-inquinamento più stringenti.



nella maggioranza dei Paesi UE. Un tema che stiamo portando all'attenzione dei decisori pubblici. Occorre un'uniformità delle regole che governano il settore, e ciò soprattutto in relazione agli adempimenti che le imprese di trasporto sono tenute a porre in essere in

sede di rinnovo della certificazione ATP. In Italia, il rinnovo della certificazione dopo 6 anni dalla prima emissione può essere effettuato presso un Centro Prova Autoveicoli (CPA), che rinnova il certificato per ulteriori 6 anni a seguito di prova isotermica, oppure presso un esperto

ATP, che rinnova il certificato per ulteriori 3 anni a seguito di prova di temperatura del veicolo in classe FRC (-20°C) o FNA (0°C). In quest'ultimo caso, decorsi i 3 anni di rinnovo, è possibile un ulteriore rinnovo di 3 anni mediante esperto ATP, ma vi sarà un declassamento in FNA,

## I segreti delle macchine del freddo

I gruppi frigoriferi giocano un ruolo determinante nel garantire la corretta distribuzione della temperatura all'interno della cella, nel contenere i costi operativi, nel ridurre le emissioni e, più in generale, nel minimizzare l'impatto ambientale. Sia dal punto di vista delle quantità di anidride carbonica (CO2) dovute al funzionamento del motore diesel del gruppo frigo, sia sotto il profilo dei livelli di rumorosità, che sono

un elemento chiave per l'operatività dei semirimorchi nelle aree urbane densamente popolate. Una soluzione innovativa per abbattere le emissioni e i costi di gestione delle unità di refrigerazione viene da Thermoking che, insieme a Frigoblock, ha lanciato la gamma Slxi Hybrid. Si avvale del pacchetto EnviroDrive messo a punto dalla Frigoblock, che comprende un alternatore e un inverter installati sul mezzo

di trazione. La corrente continua prodotta dall'alternatore, trasformata in corrente alternata dall'inverter, permette di far funzionare in solo elettrico il frigorifero, riducendo così i dispendi di gasolio, le emissioni e la rumorosità. L'unica penalizzazione è costituita da un lieve incremento dei consumi del trattore, stimabile attorno agli 0,6 litri per 100 chilometri. La tecnologia Hybrid può essere implementata anche su un parco di semirimorchi dotato di gruppi Slxi già operativi. Si adatta sia ai veicoli con celle mono o multi-temperatura, sia ai mezzi da distribuzione silenziosi con certificazione Piek. Il costruttore tedesco di semirimorchi Schmitz ha da tempo introdotto sul mercato le proprie unità di refrigerazione T.Km One, nelle quali le ventole del condensatore e dell'evaporatore sono disaccoppiate dal compressore che, a sua volta, è mosso da un motore elettrico dedicato. Questa soluzione permette un efficiente controllo della temperatura all'interno della cella, dell'operatività dell'unità di refrigera-



26 - N. 819 maggio 2018

www.vietrasportiweb.com

con la conseguenza che, di fatto, un trasportatore italiano che necessita di veicoli FRC è obbligato a sostituirli ogni 9 anni. In ogni caso, decorsi 12 anni dalla prima emissione del certificato ogni ulteriore rinnovo sarà di competenza del CPA. In Francia, invece, dopo il primo rilascio dell'ATP, il certificato può essere rinnovato senza declassamento del veicolo sia alla scadenza del 6° anno sia alla scadenza del 9° anno, per un periodo di 3 anni per ogni rinnovo. In Spagna e Germania, il numero di rinnovi non è limitato in base all'età dell'attestato e pertanto il certificato ATP può essere rinnovato fino a quando sono mantenute le caratteristiche tecniche per il mantenimento delle relative classi di appartenenza del veicolo (FRC o FNA).

Sarebbe opportuno armonizzare le modalità di rinnovo per garantire ai vettori italiani le stesse condizioni dei competitor degli altri Paesi, mediante una revisione delle circolari ministeriali emanate in materia”.

Infine un accenno ai controlli che in Italia per Della Pepa hanno il limite della pluralità delle fonti, limite individuato e denunciato più volte anche da Oita, l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti (cfr intervista pagina 22).

“La pluralità di fonti normative e di prassi che regolano il settore determina la mancanza di un quadro unico per i controlli e la molteplicità di orga-



zione in condizioni di carico parziale, nonché un allungamento fino a 3mila ore degli intervalli di manutenzione. L'offerta di unità refrigeranti per semirimorchi da parte di Carrier comprende i modelli della gamma Vector, che spazia dal 1350 al 1950. Il 1950 Mt, in particolare, ha una potenza frigorifera di 18.200 Watt e una portata massima di aria di 5.700 metri cubi l'ora. Per i veicoli commerciali leggeri dotati di comparto di carico fino a 22 metri cubi, Webasto ha sviluppato quattro unità Frigo Top, 24-36-38 e 43 Rt-D, che sviluppano una potenza refrigerante fino a 4.300 Watt. Sono caratterizzate da un tara contenuta e da ridotti costi d'esercizio.

Nella pagina a fianco, da sinistra a destra, un'unità di refrigerazione Vector 1950 Mt di Carrier, un T.Km One di Schmitz e un Slxi 300 di Thermoking. Quest'ultimo gruppo può essere equipaggiato con il pacchetto Hybrid per il funzionamento in solo elettrico. Sotto, un Frigo Top Rt-D realizzato da Webasto.



www.vietrasportiweb.com



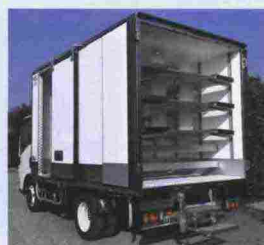
**SPECIALE**

## Ai piccoli le consegne dell'ultimo miglio

Nell'ambito del trasporto merci in regime di temperatura controllata non esistono soltanto le celle frigo di elevata cubatura, montate sui pesanti stradali a due o tre assi o sui semirimorchi. Un ruolo di primo piano per le consegne dell'ultimo miglio spetta, infatti, ai mezzi commerciali leggeri, per i quali esistono molteplici tipologie di allestimenti frigo. Che spaziano dai furgoni di serie coibentati con gruppo refrigerante integrato nel tetto (o montato sopra il tetto) alle furgonature a sezione rettangolare mono o multi-temperatura con frigo collocato 'a naso', cioè posizionato nella se-

zione frontale dell'allestimento. In alternativa, sulle celle destinate alla distribuzione urbana di gelati e surgelati è possibile montare piastre eutettiche, al posto del tradizionale gruppo frigorifero. Questa soluzione offre il vantaggio di avere emissioni localmente nulle, ma è penalizzata dall'aumento della tara dell'allestimento, fattore cruciale sui commerciali leggeri per conservare la portata residua nel rispetto della massa totale ammessa dal Codice della strada. Una piastra eutettica è costituita da un serbatoio a forma di parallelepipedo, entro il quale si trova una speciale soluzione e una

serpentina di rame. Quest'ultima, che funge da evaporatore, è provvista di due attacchi che la mettono in comunicazione con un circuito frigorifero esterno. Che, nell'arco di 6-8 ore, fa solidificare la soluzione contenuta nella piastra. Durante le operazioni di distribuzione le piastre sottraggono calore alla cella, mantenendo la temperatura richiesta. Per le consegne dell'ultimo miglio vengono utilizzati anche veicoli elettrici - in basso a sinistra - o mezzi frigo a noleggio, come quelli con cella Lamberet proposti da Morini Rent. Qui sotto, due allestimenti della Lauri.



*nismi a cui il trasportatore deve rivolgersi per ottenere le necessarie autorizzazioni allo svolgimento dell'attività. Per quanto riguarda specificamente i controlli, la competenza è delle Autorità sanitarie regionali, cui in passato il Ministero della Salute ha demandato*

*la materia dei controlli. Gli operatori sanitari non operano normalmente nei controlli su strada ma presso gli stabilimenti aziendali. In alcune regioni sono stati sottoscritti tra Asl e Polizia Stradale in materia di controlli sui veicoli frigoriferi, che si limitano a prevedere essen-*

*zialmente controlli sulla documentazione che accompagna la merce, sull'attestato ATP e sul piano di autocontrollo aziendale Haccp?*

Un settore pronto a cogliere le sfide ma che necessita di regole comuni all'interno dell'Unione Europea.