

FREDDO IN MOVIMENTO

Normative e mercato stanno cambiando il mondo del trasporto a temperatura controllata. Ne abbiamo parlato con il neopresidente della relativa sezione **Anfia**

di Massimo Condolo

L'industria italiana dell'isotermico gode di buona salute e ha ottime prospettive, a patto che sappia intercettare i cambiamenti e lavorare con impegno nelle direzioni che l'hanno resa competitiva: prodotto su misura e alta qualità, ideali anche per l'export. È questo in sintesi il pensiero di Bruno Cortecci, ingegnere e direttore commerciale della Plastoblok, in **Anfia** dal 1998, da poco presidente della sezione Regime del freddo del gruppo Costruttori. Gli ultimi anni hanno visto grandi cambiamenti, con una quota sempre maggiore di costruttori nordeuropei, che grazie a un tessuto meno frammentato di quello italiano sfruttano meglio le economie di scala. "Ma l'Italia", ci ha dichiarato Cortecci, "sa preservare la sua sapienza costruttiva, per arrivare con i suoi prodotti in quei settori, non necessariamente di nicchia, dove la produzione di grande serie evidenzia difficoltà". Quanto alle leggi, riscriverne alcune alla luce di sperimentazioni e rilievi sul campo secondo cicli uniformi, condivisi e guidati è, secondo Cortecci, assolutamente necessario: "le norme ATP risalgono al 1970, la tecnica è cambiata e giocoforza ci sono diversi punti da rivedere. Bisogna anche diversificare i regolamenti per il trasporto a lungo raggio, dove magari la cella viene aperta una volta alla settimana, e per la distribuzione urbana, soggetto invece a un'apertura ogni quarto d'ora. Siamo grati all'amministrazione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, direzione 3, per essere sempre sensibile ai problemi del comparto".

Fermenti e nuovi settori

In alcuni settori normativamente più giovani si registrano dinamismo ed esigenze che anticipano la tecnica: è il caso del superfreddo (poco sotto 0° C) e del trasporto di farmaci, do-

ve non è ancora chiaro se i principi attivi della merce possano alterarsi anche per un eccesso di freddo, oltre che per le alte temperature che sono l'attuale focus dei controlli. Quanto alle tipologie di veicoli, a non essersi ancora risolti dalla crisi sono gli allestimenti su autocarro, mentre i semirimorchi stanno riprendendo quota e gli allestimenti su commerciali hanno tenuto anche negli anni peggiori. "C'è molto interesse", conclude Cortecci, "per i multitemperatura, settore in cui l'impostazione sartoriale della nostra industria ha veramente molto da dire. È una ricaduta delle nuove esigenze della distribuzione alimentare, che sta virando verso il *just in time*; anche per questo abbiamo chiesto all'UE uno studio sulla situazione mondiale, per capire le esigenze della committenza e replicare le *best practice* attuate altrove". **TT**

L'uomo dei frigo

Bruno Cortecci, nuovo presidente della sezione Regime del freddo del gruppo costruttori **Anfia**. Sotto, l'assemblaggio di una cella isotermica alla Plastoblok di Parma.





TMT

SI ESPANDE IL CATALOGO DEI PIANI MOBILI INTERMODALI

Un nuovo semirimorchio per il trasporto via strada, mare e ferrovia e una versione rinnovata del container con piano mobile sono le novità dell'azienda di Porto d'Ascoli specializzata in allestimenti per il trasporto di materie sfuse con carico e scarico automatico. Il primo appartiene alla serie Conchiglia, ha il telaio in acciaio altoresistenziale e la carrozzeria in profili d'alluminio rinforzati e saldati, con lega 6006A T6 per la cassa e 6082 T6 per il piano mobile, disponibile con doghe da 6, 8 o 10 mm di spessore. Le centine trasversali, girevoli, sono 4. Offre un'altezza interna utile di 2,72 m, una larghezza di 2,48 e una lunghezza di 13,60. Il volume utile è di 92 m³, la capacità di 33 europallet. È omologato secondo le norme intermodali IMO A581(14), UIC 596-5 e 596-6. Ha una

tara di 8000 kg e i ganci per il sollevamento sono saldati al telaio; il paraurti posteriore è ribaltabile a comando pneumatico per facilitare lo scarico in situazioni particolari e la sistemazione sui carri ferroviari. È invece un'evoluzione quella che riguarda il container da 45' con piano mobile, costruito con acciai ad alto limite di snervamento e pesante 7100 kg. Porta 89 m³, è alto internamente 2,67 m e porta 33 europallet; si può sovrapporre sino a 6 unità ed è dotato di certificazione UN-12642 XL per la sicurezza del carico. Può essere sollevato con twist-lock per il trasporto marittimo, pinze Hupac e, da vuoto, con le forche di un carrello elevatore. La produzione di serie, dopo tre anni di test sul campo dei prototipi, è iniziata recentemente, con un lotto di cento unità per un trasportatore campano.

